

Städtebaulicher Ideenwettbewerb nach SIA 142



Bericht des Preisgerichts



7. Januar 2014

Impressum

Veranstalterin Ideenwettbewerb AGGLOlac
Projektgesellschaft AGGLOlac
Postfach 208
2560 Nidau

Einwohnergemeinde Nidau
Einwohnergemeinde Biel
Mobimo Management AG, Künsnacht

Bericht

Fritz Schumacher
Nicolas Kretschmann
Jürg Mosimann
François Kuonen
Stephan Ochsenbein
Florence Schmoll
Beat Kästli

Übersetzung

Claudine Lorenz

Gestaltung

Bettina Dähler Staub

Modellfotos

Anita Vozza Fotografie, Biel-Bienne

Druck

PLOT24 AG, Biel-Bienne

Nidau/Biel-Bienne, 7. Januar 2014

Inhalt

| | |
|---|----|
| Résumé | 5 |
| 1 Einleitung | 10 |
| 1.1 Ausgangslage | 10 |
| 1.2 Absichten und Ziele Arealentwicklung AGGLOlac | 10 |
| 1.3 Planungsgeschichte | 10 |
| 1.4 Wettbewerbsperimeter | 11 |
| 2 Bestimmungen zum Verfahren | 13 |
| 2.1 Veranstalterin | 13 |
| 2.2 Sicherstellung der Anonymität | 13 |
| 2.3 Wettbewerbsart und anwendbare Bestimmungen | 13 |
| 2.4 Preisgericht | 14 |
| 2.5 Experten | 14 |
| 2.6 Entschädigung, Preissumme und Weiterbearbeitung | 15 |
| 3 Erläuterung zur Aufgabenstellung | 17 |
| 3.1 Aufgabenstellung und Wettbewerbsziele | 17 |
| 3.2 Projektidee und Rahmenbedingungen | 17 |
| 3.3 Projektziele AGGLOlac | 18 |
| 3.4 Beurteilungskriterien | 26 |
| 4 Selektives Verfahren | 28 |
| 5 Vorprüfung | 31 |
| 5.1 Formelle Vorprüfung | 31 |
| 5.2 Materielle Vorprüfung | 31 |
| 6 Beurteilung | 33 |
| 6.1 Formelles | 33 |
| 6.2 Präsentation der Vorprüfungsergebnisse | 33 |
| 6.3 Wertungsfreier Rundgang | 33 |
| 6.4 Erster Beurteilungsrundgang | 33 |
| 6.5 Zweiter Beurteilungsrundgang | 34 |
| 6.6 Kontrollrundgang und Rückkommensanträge | 34 |
| 7 Entscheide des Preisgerichts | 35 |
| 7.1 Rangierung und Preiszuteilung | 35 |
| 7.2 Projekte für die Testplanung | 35 |
| 7.3 Schlusskontrolle | 35 |
| 8 Empfehlungen des Preisgerichts | 36 |
| 9 Ermittlung der Verfasser | 40 |
| 9.1 Rangierte Verfasser | 40 |

| | | |
|-----------|-------------------------------|-----|
| 9.2 | Weitere Verfasser | 41 |
| 10 | Dokumentation Projekte | 43 |
| 10.1 | Gesamtwürdigung | 43 |
| 10.2 | Rangierte Projekte | 44 |
| 10.3 | Weitere Projekte | 101 |
| 10.4 | Projektkennwerte | 170 |
| 11 | Genehmigung Bericht | 171 |

Résumé

Historique

Le potentiel de valorisation du site « AGGLOlac » a été relevé dans le cadre de la planification de l'Exposition Nationale de 2002 (Expo 02).

Pendant longtemps aucun consensus n'a toutefois pu être arrêté quant à l'usage futur de cet espace et la planification « expo.park » a été suspendue.

En 2008 l'ambitieux concept de planification « Vision AGGLOlac » démontrait qu'un aménagement plus attrayant des rives du lac était possible. Grâce à une densité de construction plus élevée, les surfaces attenantes au lac peuvent accueillir des espaces de détente et d'activités sociales et culturelles pour la région, et augmenter ainsi leur attractivité.

Afin de s'assurer que la vision était bien réaliste, les communes de Bienne et de Nidau ont dirigé entre 2009 et 2012 une étude de faisabilité, et examiné de manière approfondie les conditions-cadre y relatives. Ces développements ont démontré que la « Vision AGGLOlac » était fondamentalement réalisable. Les informations récoltées dans ce cadre constituent également les bases du présent concours.

Objectif

AGGLOlac devrait constituer un nouvel élément séduisant de la baie du lac de Bienne et permettre la création d'un espace de promenade continu et attractif le long des rives, améliorant leur accessibilité au public. Cet espace de promenade prendra notamment en compte les besoins variés de l'agglomération en matière d'espaces de détente diversifiés. Un quartier urbain dense, traversé par un ou plusieurs canaux, devrait comporter diverses affectations, plus particulièrement du logement. Les infrastructures publiques seront financées par la vente des terrains.

Périmètre du concours

Le périmètre faisant l'objet du présent concours d'idées englobe 312'300 m² et s'étend entre les plages de Bienne (au nord-ouest) et de Nidau (au sud-ouest), et le château de Nidau (au nord-est). Des espaces importants du périmètre du concours sont occupés par le château de Nidau, les plages de Bienne et de Nidau ainsi que d'autres surfaces déjà construites. On part du principe que, dans le périmètre du concours, environ 130'000 m² de surfaces de plancher (SP) pourront être réalisés pour du logement, des services et de la gastronomie.

Mandante

La mandante et l'organisatrice du concours d'idées est la « société de projet AGGLOlac ». Il s'agit d'une société simple regroupant les communes de Nidau et de Bienne, ainsi que Mobimo Management SA, associés comme partenaires à parts égales.

Type de concours et poursuite des études

Il s'agit d'un concours d'idées d'urbanisme, anonyme, en procédure sélective, à un degré, selon le règlement SIA 142 (2009).

La somme totale des prix décernés pour le concours d'idées s'élève à CHF 500'000.–.

Pour la poursuite de l'étude, le jury retiendra entre trois et huit projets parmi ceux qui seront primés.

Ces projets seront développés sous forme de masterplan dans le cadre d'une planification test au cours de l'année 2014.

Cette planification test ne fait pas l'objet du concours d'idées, et sera indemnisée en sus. Au terme de cette phase, le comité d'évaluation sélectionnera le projet qui servira de base à l'élaboration de la réglementation en matière de construction et d'aménagement.

Objectifs du concours / mission

La vision « AGGLOlac » a été concrétisée et condensée en intentions de projet au cours de discussions et ateliers préalables.

Trois objectifs pour le nouveau quartier ont ainsi pu être définis :

- une qualité de vie élevée
- un développement urbain durable
- une intégration harmonieuse dans le tissu urbain

Ces objectifs résument l'ambition urbanistique. On attend des équipes participantes qu'elles intègrent ces objectifs dans une interprétation personnelle de l'urbanisme du XXI^{ème} siècle.

Le concours d'idées d'urbanisme doit si possible amener une large palette de concepts urbanistiques, dans lesquels se retrouvent interprétées les ambitieuses intentions du projet et les multiples conditions-cadres du projet.

Objectifs du projet

Le projet « AGGLOlac » doit atteindre les objectifs suivants :

1. Amélioration de la qualité de vie

- Le bord du lac appartient à tout le monde : Faciliter l'accès au lac et à ses rives à la population
- Un projet pour l'agglomération : Améliorer et enrichir la qualité de vie de la région biennoise
- Offrir des espaces publics de détente pour compléter l'offre actuelle
- Construire des espaces diversifiés et attractifs pour l'habitat
- Définir une règle urbanistique rémanente qui permette le développement d'une certaine diversité

2. Un développement urbain durable
 - Permettre une densification des quartiers existants
 - Ne pas entrer en concurrence avec les autres quartiers
 - Proposer une gestion de quartier participative
 - Réaliser des mesures de compensation pour l'écologie
 - Représenter une ambition de développement durable global
 - Réaliser l'assainissement des sous-sols pollués

3. Une intégration harmonieuse dans le tissu urbain
 - Amener la ville au lac
 - Intégrer les axes urbains existants
 - Proposer le long des rives du lac un collier de perles avec diverses fonctions
 - Intégrer avec attention la vieille ville et le château de Nidau, assurer et mettre en valeur leur identité et image de marque par des fonctions ou activités de qualité
 - Favoriser une mobilité innovante

Critères de jugement

L'évaluation et le jugement des projets s'est déroulé selon les thèmes suivants :

- Mise en œuvre des intentions du projet AGGLOlac
- Qualités urbanistiques et paysagères
- Rentabilité
- Développement durable (environnement et aspects sociaux)

Procédure sélective

36 équipes ont postulé pour participer au concours d'idées.

En date du 27 juin 2013, le jury, à l'unanimité, a retenu 25 candidats.

Jugement

Le jury au complet a siégé les 9 et 10 décembre 2013 pour évaluer les 25 projets rendus.

Le jury était encadré pour ce faire des membres suppléants et de différents experts.

Après un premier tour général et deux tours d'élimination, le jury a décidé à l'unanimité de procéder au classement et aux prix suivants :

| | | | | | |
|---------|---------------|----------------------|---------|-----|-----------|
| 1. Rang | Projet Nr. 4 | «citélac» | 1. Prix | CHF | 100'000.– |
| 2. Rang | Projet Nr. 12 | «MARAIS» | 2. Prix | CHF | 90'000.– |
| 3. Rang | Projet Nr. 13 | «OPEN LAC» | 3. Prix | CHF | 80'000.– |
| 4. Rang | Projet Nr. 9 | «Les îles de la vie» | 4. Prix | CHF | 70'000.– |
| 5. Rang | Projet Nr. 11 | «LARIDAE» | 5. Prix | CHF | 60'000.– |
| 6. Rang | Projet Nr. 22 | «take five» | 6. Prix | CHF | 37'000.– |
| 7. Rang | Projet Nr. 24 | «BEIM WASSERSCHLOSS» | 7. Prix | CHF | 33'000.– |
| 8. Rang | Projet Nr. 20 | «STRANDBODEN» | 8. Prix | CHF | 30'000.– |

Les projets placés aux 5 premiers rangs sont retenus pour la phase de planification test.

Recommandations du jury

Le jury rédige des recommandations générales à l'intention de la mandante/organisatrice du concours d'idées :

- Il conviendra de vérifier le périmètre d'intervention pour la planification test. Le jury recommande de déduire du périmètre initial du concours d'idées l'aire du chantier municipal de Nidau (à l'est de la plage de Nidau).
- Pour chaque projet, il s'agit de questionner d'un œil critique les propositions de stratification architecturale.
- La desserte par les transports publics et la mobilité douce, en particulier pour les affectations à forte fréquentation publique (ex : hôtel), doit être approfondie dans le cadre de la planification test.
- Pour la planification test, il s'agit de définir un ordre de grandeur de référence pour le concept des parkings (plus particulièrement leur situation et leur nombre). Des propositions de parkings souterrains dans les zones archéologiques sont à éviter.
- Des constructions dans la forêt existante sont fondamentalement à éviter. Le jury recommande de mettre pour le moment cette thématique entre parenthèses, et d'y revenir plus tard, dans une démarche de travail indépendante, pour en tester le sens et la faisabilité.
- Compte tenu de la qualité du sol de fondation, la construction en bois représente une option valable qu'il s'agirait d'examiner.

Le jury rédige pour chaque projet retenu pour la planification test une liste de recommandations spécifiques.

Appréciation globale

Les propositions urbanistiques des 25 candidats ont offert au comité d'évaluation une vaste palette de différents concepts et stratégies spatiales. Le jury, à force d'intenses discussions, a évalué les solutions très variées et contrastées quant à la pertinence de leur réponse à la question posée. La comparaison et la confrontation des différents concepts ont permis d'établir une base de critères de qualité pour l'expertise des propositions. Grâce à cette appréciation analytique il a été possible de déterminer la cohérence de la stratégie et le potentiel de développement des projets retenus pour la poursuite des études.

La confrontation aux 25 propositions a aussi induit un important processus d'apprentissage pour le jury. En mettant en évidence les contradictions que comportaient les conditions de référence du projet et certains antagonismes entre les divers objectifs, ce processus renforçait la compréhension des experts et partenaires du projet pour le site et ses potentiels.

Les trois objectifs principaux du concours d'idées, à savoir :

- un développement urbain durable
- une intégration au tissu urbain
- une qualité de vie élevée

se retrouvent dans les 5 concepts retenus, nonobstant des interactions différentes par rapport au contexte existant.

La baie du lac de Bienne, espace libre de référence, est soit interprétée comme un grand espace continu de verdure et de détente, soit structurée en espaces séquentiels par des interventions urbaines. Les propositions pour qualifier le rapport de la ville avec l'eau sont également très diversifiées : L'éventail des concepts va de la définition d'un front urbain clair, précédé d'un espace paysagé public, à la proposition d'un quartier urbain parcouru de canaux. Le château de Nidau, d'intérêt national, a été traité de manière diverse. Alors que certains ont proposé de nouvelles douves pour définir fortement son unité, d'autres prévoient plutôt des perspectives axiales. Sa mise en valeur découle a posteriori de la nécessité d'un éclaircissement historique. Les contrastes les plus frappants entre les concepts se lisent dans la diversité du répertoire urbanistique proposé : les projets varient de la ville fortifiée du moyen-Âge, avec sa petite échelle de constructions, aux interventions en îlots aux formes les plus diverses organisées autour d'une cour jusqu'aux structures urbaines où l'espace paysagé l'emporte. La tentative de plusieurs candidats de proposer une maison-tour en tant que signe urbain au bord du lac a démontré la difficulté de ce concept. Les approches différentes des questions relatives aux vestiges archéologiques et aux difficultés du sol de fondation induisent des disparités sérieuses dans la rentabilité de l'opération globale de construction.

Le jury reconnaît, qu'en l'état de la discussion, aucun projet ne répond parfaitement à tous les objectifs, ce qui, compte tenu des aspirations, de la complexité du lieu et des conditions cadres déterminées, n'est pas étonnant. Pour autant, la mandante et la commission d'évaluation sont unanimes à reconnaître que le résultat du concours d'idées remplit complètement les attentes, et établit une base claire et précise pour la poursuite de l'étude.

Avec la conclusion de ce concours d'idées AGGLOlac s'ouvre un nouveau chapitre de l'histoire de la baie de Bienne. Les résultats qui en découlent représentent un magnifique potentiel de discussions et d'échanges avec le public et les professionnels. Pour la suite des études, aux 5 équipes retenues d'affûter leur concept, d'en extraire tout le potentiel, et de répondre au mieux aux préoccupations de la population, de la politique, des investisseurs et des futurs utilisateurs.

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Die Stadt Nidau ist im 14. Jahrhundert aus strategischen Erwägungen auf engstem Raum am Bielerseeufer entstanden. Heute liegt sie im dicht überbauten Herzen der Agglomeration Biel-Nidau, in welcher es schwierig ist, Gemeindegrenzen überhaupt noch zu erkennen. Das Entwicklungsgebiet AGGLOlac umfasst den letzten grossen Erweiterungsbereich der Gemeinde Nidau. Er zeichnet sich durch die einmalige Lage am See, die hervorragende Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und die gute, aber in absehbarer Zeit noch deutlich verbesserte MIV-Erschliessung aus.

Das Areal AGGLOlac war bis zur Juragewässerkorrektion in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ein Marschland, welches von mäandrierenden Armen der Zihl (Ausfluss des Bielersees) durchzogen wurde. Anschliessend wurde es (mit Ausnahme der beiden Strandbäder) gewerblich-industriell genutzt. Durch den Bau des Bahnhofs Biel um 1920 und den damit verbundenen Bahndamm wurde das Areal vom Zentrum von Biel abgeschnitten.

1.2 Absichten und Ziele Arealentwicklung AGGLOlac

Mit AGGLOlac soll der Bieler Seebucht ein weiteres attraktives Element hinzugefügt werden. Für die Bevölkerung soll eine attraktive, zusammenhängende Uferpromenade mit verbesserter Zugänglichkeit zum See entstehen. Diese soll den vielfältigen Bedürfnissen der Agglomeration nach unterschiedlichen Erholungsräumen in der Bieler Seebucht Rechnung tragen. Ein dicht bebauter, von einem oder mehreren Kanälen durchzogenes städtisches Quartier soll unterschiedliche Nutzungen, insbesondere Wohnen, ermöglichen. Die Finanzierung der öffentlichen Infrastruktur soll durch den Verkauf von Land finanziert werden.

1.3 Planungsgeschichte

Im Rahmen der Planungen für die Landesausstellung Expo 02 wurde das Aufwertungspotenzial des Areals AGGLOlac offensichtlich. Seit der Expo 02 sind grosse Teile des Areals jedoch urbanes Brachland und werden für vereinzelte Veranstaltungen und als Bootsabstellplätze genutzt.

Es konnte noch kein Konsens über die künftige Nutzung erzielt werden. Die Planung «expo.park» wurde sistiert.

Mit der ambitionierteren Konzeptplanung «Vision AGGLOlac» aus dem Jahr 2008 wurde ersichtlich, dass eine attraktivere Gestaltung des Seeufers möglich ist. Durch eine wesentlich höhere Bebauungsdichte können die dem See zugewandten Flächen als Erholungs-, Sozial- und Kulturraum für die Region genutzt und deren Attraktivität gestärkt werden.

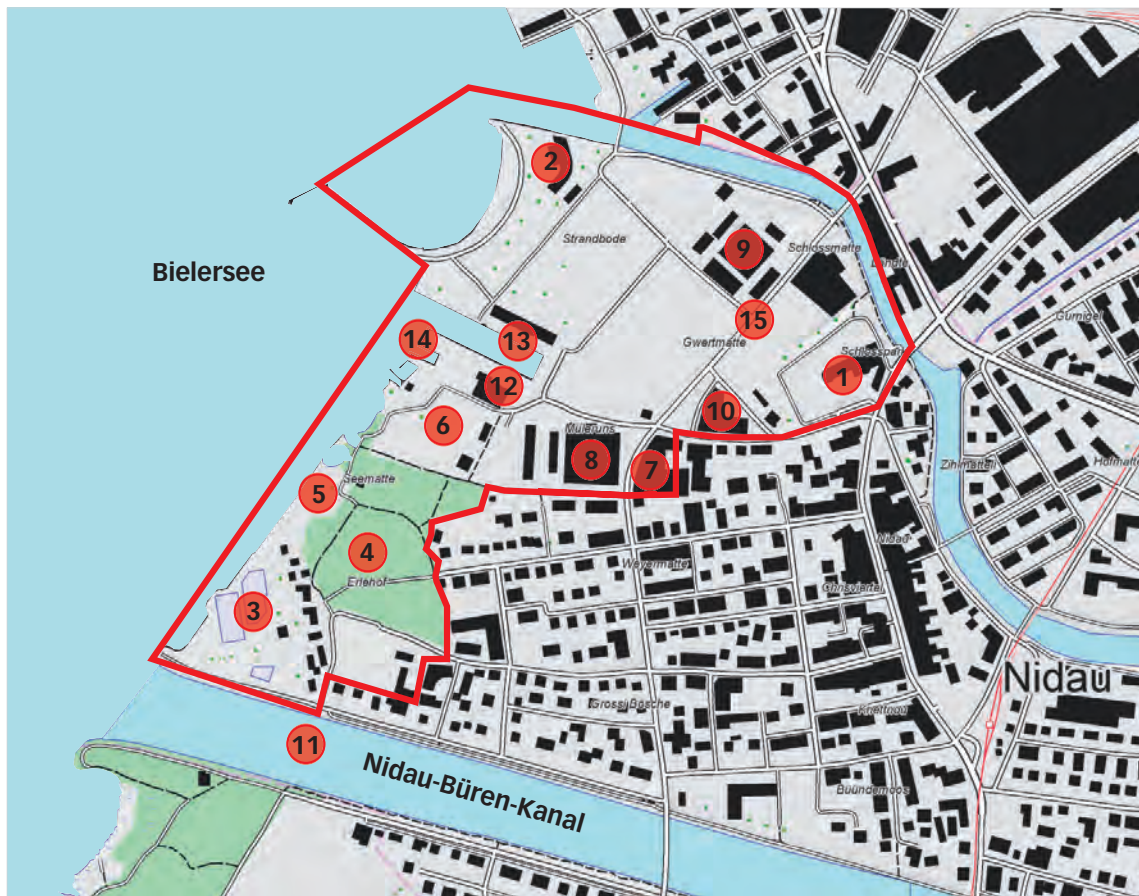
Um die Realisierbarkeit zu prüfen, liessen die Städte Biel und Nidau zwischen 2009 und 2012 eine Machbarkeitsstudie erstellen und prüften weitere Rahmenbedingungen. Die Abklärungen wiesen nach, dass die «Vision AGGLOlac» grundsätzlich machbar ist. Diese Abklärungen dienen auch als Grundlage für den vorliegenden Wettbewerb.

Die Stadtparlamente von Nidau und Biel beauftragten im Sommer 2010 ihre Gemeinderäte die Planungen AGGLOlac weiterzuführen und einen privaten Partner für die Arealentwicklung zu suchen.

Im Sommer 2012 genehmigten die Stadtparlamente von Nidau und Biel die Planungsvereinbarung zwischen den beiden Städten und der Mobimo AG für die Phase «Planung». Diese beinhaltet die Durchführung eines städtebaulichen Ideenwettbewerbs, die Durchführung einer Testplanung und das Planerlasserverfahren.

1.4 Wettbewerbsperimeter

Der Wettbewerbsperimeter des Ideenwettbewerbs umfasst 312'300 m² und spannt sich zwischen den Strandbädern von Biel (im Nordwesten) und Nidau (Südwesten) und dem Schloss Nidau (im Nordosten) auf. Grosse Teile des Wettbewerbsperimeters werden durch das Schloss Nidau, die Strandbäder Biel und Nidau sowie weitere bereits überbaute Bereiche belegt. Es wird davon ausgegangen, dass im Wettbewerbsperimeter rund 130'000 m² Geschossflächen (GF) für Wohnen, Dienstleistung und Gastronomie neu erstellt werden können.



Legende

- | | |
|---------------------------------|-------------------------------------|
| 1 Schloss Nidau mit Schlosspark | 9 BKW / Lago Lodge / Scheurer Werft |
| 2 Strandbad Biel | 10 Schloss-/Gwerdstrasse |
| 3 Strandbad Nidau | 11 Erlenwäldlibrücke «geplant» |
| 4 Erlenwäldli | 12 Restaurant Péniche |
| 5 Seemätteli | 13 Barkenhafen |
| 6 Tennisplätze | 14 Slip/Schwemmholsammelstelle |
| 7 Alpha Gebäude | 15 Dr.-Schneider-Strasse |
| 8 Feuerwehrdepot | |

Abb. 1 Wettbewerbsperimeter

2 Bestimmungen zum Verfahren

2.1 Veranstalterin

Veranstalterin und Auftraggeberin des städtebaulichen Ideenwettbewerbs ist die «Projektgesellschaft AGGLOlac».

Projektgesellschaft AGGLOlac
Postfach 208
2560 Nidau

Die Projektgesellschaft AGGLOlac ist als einfache Gesellschaft konstituiert. Gesellschafterinnen sind die Städte Nidau und Biel sowie die Mobimo Management AG als gleichberechtigte Partner.

Die Stadt Nidau hat die Planungshoheit inne und ist Grundeigentümerin von rund 111'400 m² Land (43%) innerhalb des Wettbewerbsperimeters.

Die Stadt Biel ist Eigentümerin von rund 105'800 m² Land (40%) innerhalb des Wettbewerbsperimeters und sowohl als Nachbargemeinde als auch als Agglomerationszentrum in das Entwicklungsvorhaben involviert.

Die Mobimo ist der designierte Investor, der das Projekt weitgehend finanziert und die Baufelder zu einem späteren Zeitpunkt erwerben will.

Die Veranstalterin hat die Firma ecoptima ag, Bern mit der Wettbewerbsbegleitung beauftragt.

2.2 Sicherstellung der Anonymität

Die Anonymität des Verfahrens wurde wie folgt sichergestellt:

- Es wurden nur anonym eingereichte Fragen im Rahmen der Fragenbeantwortung zugelassen.
- Die eingereichten Wettbewerbsbeiträge (Pläne und elektronische Datenfiles) wurden auf ihre Anonymität hin geprüft.

2.3 Wettbewerbsart und anwendbare Bestimmungen

Der einstufige städtebauliche Ideenwettbewerb wurde im selektiven Verfahren, anonym und gemäss der SIA-Ordnung 142 (2009) für Architektur- Ingenieurwettbewerbe durchgeführt.

Es gilt die Ordnung SIA 142 (Ausgabe 2009), subsidiär zu den Bestimmungen über das öffentliche Beschaffungswesen sowohl für die Auftraggeberin als auch für das Preisgericht und die Teilnehmer.

Die SIA-Kommission «Wettbewerbe und Studienaufträge SIA 142/143» hat das Wettbewerbsprogramm geprüft. Es ist konform zur Ordnung SIA 142, Ausgabe 2009. Zur Bestimmung im Wettbewerbsprogramm betreffend Wahl der Beschaffungsform hat die Kommission einen Vorbehalt angebracht.

Der Ideenwettbewerb wurde öffentlich ausgeschrieben:

- Tec 21 (offizielles Publikationsorgan des SIA)
- www.simap.ch (SIMAP, Informationssystem über das öffentliche Beschaffungswesen in der Schweiz)
- www.agglolac.ch (Website der Projektgesellschaft AGGLOlac)

2.4 Preisgericht

Preisgericht

- Fritz Schumacher, Kantonsbaumeister Basel Stadt, Basel – Vorsitz (Fachpreisrichter)
- Adrian Kneubühler, Stadtpräsident Nidau
- Erich Fehr, Stadtpräsident Biel
- Dr. Christoph Caviezel, CEO Mobimo Management AG, Küsnacht
- Prof. em. Georges Descombes, Architekt SIA, Genf (Fachpreisrichter)
- Christian Sumi, Architekt ETH, BSA, Burkhalter Sumi Architekten, Zürich (Fachpreisrichter)
- Prof. Dr. Alain Thierstein, Lehrstuhl für Raumentwicklung, Fakultät Architektur, TU München; Partner Ernst Basler + Partner AG, Zürich (Fachpreisrichter)

Ersatzpreisrichter (ohne Stimmrecht)

- Andreas Hämmerli, Leiter Entwicklung, Mobimo Management AG
- Nicolas Kretschmann, Dipl. Ing. Architekt SIA, BASK Architektur Städtebau GmbH SIA (Fachpreisrichter)
- François Kuonen, Architekt ETS, Leiter Abteilung Stadtplanung Biel (Fachpreisrichter)
- Stephan Ochsenbein, Stadtschreiber Nidau

2.5 Experten

Expertengruppe Ökologie/Mobilität

- Pablo Donzé, Vize-Präsident interkommunale stadträtliche Kommission
- Urs-Thomas Gerber, CSD Ingenieure AG
- Christoph Iseli, Vertreter WWF/Pro Natura
- Markus Reichenbach, Kontextplan AG

Expertengruppe Soziale Nachhaltigkeit

- Anne-Marie Biland, Denkmalpflege des Kantons Bern
- Urs Dickerhof, Vertreter Kunst/Kultur
- Prof. Dr. Matthias Drilling, FH Nordwestschweiz, soziale Nachhaltigkeit
- Hanna Jenni, Präsidentin interkommunale stadträtliche Begleitkommission
- Cédric Vaucher, Vertreter Heimatschutz, Netzwerk Bielersee
- Nicolas Kretschmann, BASK Architektur Städtebau GmbH SIA
- Karin Zaugg, Denkmalpflege Stadt Biel

Expertengruppe Baugrund, Archäologie und Infrastruktur

- David Estoppey, Niederlassungsleiter Biel, Emch & Berger AG
- Dr. Daniel Gutscher, Kantonsarchäologe Kanton Bern
- Beat Kästli, ecoptima ag
- Marc Pointet, Niederlassungsleiter Lausanne, Mobimo Management AG
- Ulrich Trippel, Abteilungsleiter Infrastruktur Stadt Nidau

Expertengruppe Wirtschaftlichkeit/Finanzen

- Stefan Dambacher, Leiter Arealentwicklung, Mobimo Management AG
- Franz Hostettler, Direktionssekretär Finanzdirektion Stadt Biel
- Jürg Mosimann, Projektleiter Arealentwicklung, Mobimo Management AG
- Dominik Rhiner, Finanzverwalter Nidau
- Silvia Steidle, Gemeinderätin, Finanzdirektorin, Stadt Biel

Expertengruppe Städtebau/Planung

- Elisabeth Brauen, Vize-Stadtpräsidentin Nidau (bis 31.10.2013)
- Martin Eggenberger, Planteam S AG, Ortsplaner Nidau
- Dr. Carlo Fahrländer, Fürsprecher, ad!vocate
- Roland Frutig, Feng Shui
- Andreas Hämmerli, Leiter Entwicklung, Mobimo Management AG
- Sandra Hess, Stadtpräsidentin Nidau ab 1.1.2014 (ab 1.11.2013)
- François Kuonen, Leiter Abteilung Stadtplanung Biel
- Stefan Ochsenbein, Stadtschreiber Nidau
- Florence Schmoll, Projektleiterin Stadtplanung Biel
- Jean-Michel Vetter, Planer, Amt für Gemeinden und Raumordnung Kanton Bern

2.6 Entschädigung, Preissumme und Weiterbearbeitung

Entschädigung

Für die Teilnahme am Ideenwettbewerb wird keine Entschädigung geleistet.

Preise und Ankäufe

Die Gesamtpreissumme für den Ideenwettbewerb beträgt CHF 500'000.– (exkl. MwSt), wovon maximal 20 Prozent für Ankäufe aufgewendet werden. Es werden rund fünf bis zehn Preise vergeben. Die Aufteilung der Preissumme ist Sache des Preisgerichts.

Die Aufteilung der Preissumme innerhalb des Teams ist Sache der Teams.

Weiterbearbeitung

Zusätzlich zu den Preisen wählt das Beurteilungsgremium aus den prämierten Projekten rund drei bis acht Projekte aus, die im Rahmen einer Testplanung im Workshopverfahren weiter zu einem Masterplan entwickelt werden. Die Testplanung ist nicht Teil des Ideenwettbewerbs und wird separat entschädigt (ca. CHF 70'000.– pro Team).

Am Ende der Testplanung wählt das Beurteilungsgremium voraussichtlich einen Vorschlag aus, der als Basis für die zu erarbeitenden bau- und planungsrechtlichen Grundlagen dient.

Eine Beauftragung der Teilnehmer der Testplanung für die Planung der Erstellung von einzelnen privaten Baufeldern ist – unter Vorbehalt der noch nicht definierten Vorgaben der 3. Stufe des qualitätssichernden Verfahrens – vorgesehen. Der Auftraggeber behält sich jedoch das Recht vor, vor konkreter Auftragsvergabe diese Teams definitiv zu bestimmen.

3 Erläuterung zur Aufgabenstellung

3.1 Aufgabenstellung und Wettbewerbsziele

Im Rahmen von Vorabklärungen wurde die «Vision AGGLOlac» konkretisiert und zu einer Projektidee verdichtet. Drei Ziele bestimmen die Projektidee:

- Das Erreichen einer hohen Lebensqualität
- Die nachhaltige Stadtentwicklung
- Die Einbindung ins Stadtgefüge

Diese Ziele definieren die Ambition für den Städtebau. Von den Wettbewerbsteilnehmern wird die Integration dieser Ziele in eine individuelle Interpretation des Städtebaus des 21. Jahrhunderts erwartet.

Mit dem städtebaulichen Ideenwettbewerb soll eine möglichst breite Auswahl an städtebaulichen Konzepten generiert werden, welche die anspruchsvolle Projektidee von AGGLOlac und die vielfältigen Rahmenbedingungen optimal integrieren.

Das Wettbewerbsprogramm kann auf der Website www.agglolac.ch eingesehen werden.

3.2 Projektidee und Rahmenbedingungen

Massgebende Elemente der Projektidee und der Rahmenbedingungen sind:

- Die Schaffung von vielfältigen Erholungs-, Sozial-, Begegnungs- und Kulturräumen und deren Integration im Kontext der Bieler Seebucht
- Der Umgang mit den betroffenen Ortsbildern von nationaler Bedeutung und der aus denkmalpflegerischer Sicht wertvollen historischen Bausubstanz im Umfeld
- Die Umsetzung der Ziele der Projektidee AGGLOlac, insbesondere die Integration von privaten Nutzungen (Wohnen/Arbeiten) und öffentlichen Freiräumen an einem der attraktivsten Standorte der Agglomeration
- Das Ausloten der städtebaulich verträglichen Dichte und ihrer Konsequenzen auf die Erstellbarkeit/Finanzierbarkeit der Freiräume und der dazugehörigen Infrastruktur
- Der Umgang mit den archäologisch wertvollen Schichten im Wettbewerbsperimeter
- Die Einbindung des Quartiers «AGGLOlac» in den städtebaulichen Kontext der Agglomeration und des Seebeckens mit den diversen bestehenden (Sub-)Zentren (Zentrum Biel, Altstädte Biel und Nidau)
- Die nachhaltige Integration von AGGLOlac ins bestehende Verkehrsnetz (Öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr und Langsamverkehr)

- Die Schaffung eines nachhaltigen, lebendigen und durchmischten Quartiers mit einer agglomerationsverträglichen Nutzung: vielfältiges, modernes Wohnen ebenso wie attraktive Arbeitsplätze im hochwertigen Dienstleistungs- und Technologiesektor, Start-up Firmen aus dem Campus, die durch die qualitätsvolle Umgebung und die sehr gute verkehrliche Erreichbarkeit angezogen werden. Ergänzt wird dieses Angebot durch Dienstleistungen für die Agglomeration und die Quartierbewohner (Restaurants, Läden etc.).
- Der kreative Umgang mit dem schlechten Baugrund in Kombination mit der Schonung der archäologischen Kulturschichten und die Berücksichtigung der übrigen tiefbaulichen Rahmenbedingungen (Foundationslösungen, Leichtbau etc.)
- Die nachhaltige Wirtschaftlichkeit des Projektes sowohl für die Städte als Landverkäufer und Ersteller der Infrastruktur als auch für den privaten Investor der Hochbauten

3.3 Projektziele AGGLOlac

3.3.1 Verbesserung der Lebensqualität

Das Seeufer gehört allen

Bei der Verbesserung der Lebensqualität geht es vor allem darum, die Zugänglichkeit des Sees und der Uferzone für möglichst breite Bevölkerungskreise zu ermöglichen. Dies ist heute nur eingeschränkt der Fall (z.B. kostenpflichtiger Eintritt ins Seebad, private Flächen). Es soll ein öffentlicher Raum für alle Bevölkerungsschichten und nicht ein exklusives Quartier entstehen.

Dies bedingt ein breites Angebot an öffentlichen Begegnungs-, Kultur- und Erholungsräumen, deren inhaltliche und räumliche Definition die Ausgangslage des städtebaulichen Planungsprozesses sein soll: Die Planung von AGGLOlac soll von den Freiräumen aus starten. Der Umgang mit den bestehenden öffentlichen Anlagen (vor allem der Strandbäder) erfordert höchste Umsicht von den Wettbewerbsteilnehmern.

Die städtebaulichen Ideen sollen nicht nur im Grundriss, sondern auch im Schnitt entwickelt werden. Das Wasser liegt deutlich unter dem Niveau des Stadtraumes. Damit können verschiedene Bezüge zum Wasser geschaffen werden: Beispielsweise ein tief liegender Quai nahe am Wasser, ein hoch liegender Quai auf Niveau des Stadtraums, Bauten direkt am Fluss, zurückversetzte Bauten.

AGGLOlac soll ein Quartier werden, welches nicht nur an schönen Sommertagen lebt, sondern ganzjährig als Erholungsraum zur Verfügung steht. Wege und Plätze lassen die Nutzer die Umgebung ganzjährig erleben. Unterschiedliche saisonale Anforderungen sind zu berücksichtigen. Witterungsschutzzonen, auch öffentliche, sind zu schaffen. Die Platz- und Zwischenraumgestaltung soll die Kommunikation der Bewohner und Besucher fördern und eine gute Aufenthaltsqualität aufweisen. Verschiedenartig geprägte Plätze bieten die Möglichkeit für unterschiedliche Aktivitäten und Kultur.

Die Umgebungsgestaltung schafft die Adresse des neuen Quartiers. Leitidee ist, das gesamte Quartier als «durchlaufende Oberfläche» zu gestalten, um eine Einheit zwischen den einzelnen Baufeldern herzustellen. Es soll ein «Kulturgarten mit integrierter Architektur» entstehen.

Die privaten Nutzungen sind mehr als nur ein Mittel zum Zweck (Finanzierung der öffentlichen Infrastruktur): Sie sollen zur Belebung und zur Einmaligkeit beitragen.

Ein Projekt für die Agglomeration

Hauptziel der Projektidee ist die Verbesserung der Lebensqualität im Grossraum Biel. Die Agglomeration wird bewusst als Referenzrahmen definiert. Obwohl das Areal aufgrund seiner Qualitäten das Potenzial für ein nationales oder gar internationales «Leuchtturm»-Projekt hätte, soll das neue Quartier in Bezug auf Grösse und Lebendigkeit der Region dienen. Die Qualität des Areals soll vor allem aus der Summe und Kombination der Einzelbauten und den darin integrierten Freiräumen entstehen.

AGGLOlac soll ein identitätsstiftender Raum für die Agglomeration Biel sein, welcher Ausgangspunkt für eine engere Zusammenarbeit der verschiedenen Agglomerationsgemeinden sein könnte. Die Agglomeration Biel und ihre Stellung im Kanton und in der Schweiz könnten damit nachhaltig gestärkt werden.

Öffentliche Freiräume in Ergänzung des bestehenden Angebots

Zentral sind Überlegungen zur Integration der beiden Strandbäder sowie die Bedeutung und Rolle von AGGLOlac im Kontext des gesamten Bieler Seebeckens. Gewünscht wird ein Quartier, welches nicht nur im Sommer und bei schönem Wetter lebt. Der Windeinfluss (Westwind, Bise) und die Besonnung der Aufenthaltsbereiche im Quartier sind zu berücksichtigen. Vorschläge für örtlich bisher fehlende Nutzungen werden ebenso begrüsst wie betriebliche Überlegungen. Erwünscht sind Überlegungen zur städtebaulichen Gestaltung: Kunst, ortstypisches Stadtmobiliar, Multifunktionalität der Plätze, (Hoch-)Wasser und Holz als Gestaltungselemente und die Berücksichtigung der Arealgeschichte (Pfahlbauten).

Der gesamte Wettbewerbsperimeter soll so gestaltet sein, dass eine möglichst hohe Sicherheit vor Kriminalität und Verkehr geschaffen wird. Das Sicherheitsempfinden der Benutzer und Besucher ist mit zweckmässigen Massnahmen zu stärken (z.B. Einsehbarkeit, Zugänglichkeit für Dritte).

Schaffung von vielfältigem, attraktivem Wohnraum

Seelagen gehören zu den begehrtesten Wohnlagen überhaupt. Im AGGLOlac-Perimeter sind sie kombiniert mit einem hervorragenden Anschluss an den öffentlichen Verkehr. Nach dem Bau des Westasts der Autobahn A5 wird das auch für den motorisierten Individualverkehr gelten. Zudem ist der Wettbewerbsperimeter in der Nähe der bestehenden Stadtzentren gelegen.

Mit AGGLOlac soll attraktiver Wohnraum an bevorzugter Wohnlage geschaffen werden. Wie die Besucherschaft muss auch die Bewohnerschaft breit gemischt sein. Ein Verkauf von einzelnen Parzellen an Wohnbaugenossenschaften ist nicht nur denkbar, sondern in den Bedingungen für

den privaten Investor festgelegt worden.

Studenten und Dozenten des naheliegenden, noch zu erstellenden Campus sind ebenso potenzielle Bewohner wie Ortsansässige, die es an den See zieht. Verschiedenen Bevölkerungsschichten sollen Wohnungen in bevorzugter Wohnlage mit Anstoss ans Wasser und mit optimaler Erschliessung angeboten werden können. Der Städtebau muss diese gewünschten unterschiedlichen Zielsegmente reflektieren, indem beispielsweise Baufeldgrössen oder Art und Qualität der Aussenräume darauf reagieren.

Robuste städtebauliche Linie erlaubt Diversität

Es wird eine vielfältige Architektur gewünscht, die jedoch über homogene Merkmale verfügt. Diese sind im Verlauf der weiteren städtebaulichen Planung noch zu definieren. Homogene Merkmale können gestalterischer Art (z.B. Umgebungsgestaltung, Höhen, Gliederung der Etagen, Vorgaben bezüglich Materialisierung) und/oder thematischer Art sein, etwa durch die Wahl und städtebauliche Interpretation von Themen wie zum Beispiel:

- *Die Zeit*. Ein naheliegendes Thema in der Uhrenhauptstadt Biel, zu dem es bislang viele Ideen, aber wenig Umsetzungen gab.
- *Wasser*: Das Areal von AGGLOlac wurde erst mit der Juragewässerkorrektur wirklich nutzbar. Zuvor war es ein von zahlreichen Kanälen durchzogenes Schwemmland. Die «Vision AGGLOlac» hatte dieses Thema aufgegriffen und das Areal mit Kanälen zu einem «Klein-Venedig» umgestaltet. Wasser, Kanäle, Häfen, etc. könnten weiterhin als prägendes städtebauliches Element eingesetzt werden.
- *Pfahlbau*. AGGLOlac hat eine reiche Pfahlbaugeschichte, die neu interpretiert werden könnte.
- *Holzbau*. Biel ist Standort der einzigen Holzbaufachhochschule der Schweiz und wird demnächst ein spektakuläres Holzbauwerk des Architekten Shigeru Ban erhalten.
- *Moderne Mobilität*. Biel war und ist auch das Zentrum von innovativer Mobilität (Spirit of Bienne, Swatch-Mobil, zweite Strassenbahn der Schweiz) und war bis in die 70er-Jahre Standort einer Autofabrik.

3.3.2 Nachhaltige Stadtentwicklung

Die bestehenden Qualitäten des Areals sollen, wo sinnvoll, erhalten und als Ausgangspunkt für die Entwicklung genutzt werden. Aufgrund der heutigen Gestaltung von vielen Flächen (Brachen) besteht aber Handlungsbedarf zu einer Aufwertung des Areals und der Ufer.

Im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung soll eine Verdichtung nicht nur auf baulicher Ebene, sondern auch auf Nutzungs- oder Organisationsebene erreicht werden.

Verdichtung von Innen

Ganz im Sinne des nachhaltigen Bauens soll die Ausuferung der Stadt begrenzt und eine rationelle Bodennutzung an einem hervorragend erschlossenen Standort erreicht werden. Es entsteht Wohnraum für Bieler, aber auch für Pendler, welche die hervorragenden ÖV-Verbindungen zu schätzen wissen: Wassernahe Lebens- und Arbeitsräume, die bestens mit dem öffentlichen

Verkehr und dem Langsamverkehr erreichbar sind.

Dies bedingt ein städtisches Mass an qualitativ durchmischter Dichte, dessen genaue Definition im vorliegenden Ideenwettbewerb durch die Planer eruiert werden soll.

Die bauliche Dichte kombiniert mit den hohen Erwartungen an die Freiräume, das Nebeneinander von öffentlichen und privaten Räumen, kann vielfältiges Konfliktpotenzial aufweisen: Lärmimmissionen, Vandalismus, Sicherheit, Unterhalt der öffentlichen Anlagen. Hier werden von den teilnehmenden Teams Antworten auf städtebaulicher Ebene erwartet.

Nidau und Biel bietet sich die Möglichkeit als Stadt zum See zu wachsen und eine neue Fassade zum See zu erstellen, welche sich jedoch in das gesamte Seebecken integrieren muss.

Keine Konkurrenz für andere Quartiere

AGGLOlac soll die übrigen Zentren in der Agglomeration Biel (Stadtzentrum Biel, Altstädte von Nidau und Biel) möglichst nicht konkurrieren, sondern ergänzen. Gefragt ist somit nicht primär ein neues Agglomerationszentrum, sondern ein neues Subzentrum mit eigenen Qualitäten, die z.B. im Bereich der Freizeit, Kultur und Erholung liegen könnten. Bieler und Nidauer erwähnen oft die Zeit der Expo02, als das Areal und das gesamte Seeufer für einen Sommer lang ein integraler Bestandteil der Agglomeration war. Es war der Treffpunkt der Agglomeration, man traf spontan Freunde, genoss die einzigartige Atmosphäre und war stolz, Teil dieses Happenings zu sein. Heute überwiegt das Bedauern, dass so wenig von diesem «Expo-Feeling» und der damit verbundenen Dynamik gerettet werden konnte. Die Teams sind aufgefordert, sich explizit mit den potenziellen Konkurrenzzentren auseinanderzusetzen.

Quartiermanagement

Ein «neues» Quartier bietet auch die Möglichkeit für gesellschaftliche Innovationen. Wie und durch wen die öffentliche Infrastruktur betrieben werden soll, ist offen. Betriebskonzepte z.B. für die Strandbäder (z.B. Nutzung und Öffnung im Winter unter Berücksichtigung denkmalpflegerischer Überlegungen) sind erwünscht. Auch ist es erwünscht, die Transformation der Infrastruktur einzubeziehen: Welche Umnutzungen sind beispielsweise schon von Beginn an möglich (z.B. Quartiergärten auf Brachflächen). Die Art und der Betrieb der Infrastrukturen soll dabei auch das Ziel verfolgen, eine breite Bevölkerung in die Entwicklungsdynamik einzubeziehen.

Ökologische Kompensationsmassnahmen

Die Realisation von AGGLOlac generiert auch finanzielle Mittel für ökologische Kompensationsmassnahmen. Die Grünflächen der dicht überbauten Stadtzentren beinhalten aufgrund des Nutzungsdrucks nur ein geringes Potenzial für ökologische Aufwertungen. Eine Verdichtung erlaubt es jedoch, andere nicht überbaute Flächen in Bereichen zu bewahren, die aus Sicht Naturschutz interessanter sind. Die aus dem Verkauf der Grundstücke generierten Mittel sollen auch die Finanzierung ökologischer Kompensationsmassnahmen entlang des Bielerseeufers ermöglichen, deren Umsetzung eine gemeinsame Aufgabe der Seeanrainergemeinden sein wird.

Ganzheitlicher Nachhaltigkeitsanspruch

Ein Quartier von der Grösse von AGGLOlac hat auch eine wichtige ökonomische Dimension. Durch Bau und Betrieb soll ein nachhaltiger Mehrwert für die beiden Städte Nidau und Biel sowie die Agglomeration geschaffen werden. Der private Investor strebt eine langfristig nachhaltige Rendite an.

AGGLOlac verfolgt einen integrierten Ansatz für Quartierentwicklung: Zwischen den verschiedenen Dimensionen der Nachhaltigkeit sollen sich Synergien entfalten, der Umgang mit Spannungsfeldern muss thematisiert werden, Besonderheiten sind herauszustreichen.

Dekontamination von verschmutztem Untergrund

Ein Grossteil des Wettbewerbsperimeters wurde mit den Juragewässerkorrekturen und durch Aufschüttungen mit Material ungewisser Herkunft dem Bielersee abgerungen. Ausserdem diente das Areal während vieler Jahre mehr oder weniger stark umweltbelastenden Industriebetrieben als Standort. Der Untergrund ist teilweise kontaminiert. Eines der Ziele von AGGLOlac ist es, den verschmutzten Untergrund zu dekontaminieren. Die Kosten dafür sollten durch den auf dem Bauland erzielten Mehrwert finanziert werden können.

3.3.3 Einbindung ins Stadtgefüge



Legende

- | | |
|---|---|
| 1 Altstadt Biel | 8 Erlenwäldlibrücke (geplant) |
| 2 Zentralplatz Biel | 9 Altstadt Nidau |
| 3 Bahnhof Biel | 10 Schloss- und Gwerdtstrasse |
| 4 Robert Walser Platz/M.-Chipot-Str. | 11 Salzhäuserstrasse |
| 5 Kreuz. Aarbergstr.-Dr.-Schneider-Str. | 12 geplanter Anschluss A5-Bienne Centre |
| 6 Dr.-Schneider-Str. | 13 Vingelz |
| 7 Quartier Burgerbeunden | 14 geplanter Halbanchluss Seedorf |
| | 15 Richtung Port/Brügg/Lyss/Bern |

Abb. 2 Überblick Verkehrsachsen

Die Stadt zum See bringen

Während der längsten Zeit ihrer Geschichte war der See für Biel und Nidau mehr Fluch als Segen. Der Bielersee ermöglichte zwar die Existenz und den Handel, war aber wegen der Überschwem-

mungen gefürchtet. Erst die Juragewässerkorrekturen, welche den Juragewässer-Seespiegel um rund 2.5 m senkte, brachte eine Regulierung der Gewässer und eine Eindämmung der Hochwassergefahr. Zur selben Zeit wurde auch der neue Bahnhof Biel mit dem dazugehörigen Bahndamm gebaut. Es entstand eine Barriere und Biel entwickelte sich nicht weiter Richtung See.

AGGLOlac bietet, zusammen mit dem Projekt Campus und Innovationspark, die einmalige Möglichkeit, diese städtebauliche Lücke zu schliessen. Biel und Nidau sind baulich längst zusammengewachsen. Jetzt können sie auch noch zum See hin (zusammen)wachsen und stärker von dessen einmaligen Qualitäten profitieren. Dies kann Eingriffe ausserhalb des Wettbewerbsperimeters notwendig machen. Solche Vorschläge sind im Rahmen des Ideenwettbewerbs möglich.

Die städtischen Achsen

Aus Sicht der Veranstalterin sind folgende Achsen, die AGGLOlac heute mit der übrigen Agglomeration verbinden, von besonderer Bedeutung:

- Dr.-Schneider-Strasse/Marcelin-Chipot-Strasse via Hauptbahnhof ins Zentrum (Zentralplatz) von Biel. Diese Achse ist nur für Fussgänger durchgängig. Alle anderen Verkehrsteilnehmer können den Bahnhof nicht queren. Insbesondere die Querung der Aarbergstrasse ist für den Langsamverkehr unattraktiv. Die Querung wurde während der Expo02 mit einer Fussgängerbrücke ermöglicht, die in lebhafter und positiver Erinnerung ist. Diese Lösung kann aus verschiedenen Gründen nicht einfach kopiert werden. Die Aarbergstrasse wird mit der Eröffnung des A5-Westastes und des Anschlusses «Bienne Centre» neu gestaltet und deutlich vom Verkehr entlastet werden.
- Für den Bereich der Marcelin-Chipot-Strasse existiert bereits ein Vorprojekt, welches jedoch bislang erst unmittelbar südlich des Bahnhofs Biel umgesetzt wurde. Der Bereich sollte in die Planung integriert werden. Grundsätzlich ist die Anbindung für die Fahrradfahrer und den Langsamverkehr zu prüfen.
- Schlosstrasse Richtung Altstadt Nidau. Die Kreuzung Schlosstrasse – Hauptstrasse Nidau ist für alle Verkehrsteilnehmer von besonderer Bedeutung. Aus denkmalpflegerischer Sicht ist auch der Umgang mit dem Schloss und der Eingang zur Altstadt von Nidau in die Betrachtungen einzubeziehen (Fussgänger, MIV).
- Seeuferweg (Perlenkette)

Das Zusammenstellen der Perlenkette

Neben den städtischen Achsen ist der Seeuferweg Richtung Norden und Süden eine weitere wichtige Achse für den Langsamverkehr. Dieser Weg sollte nach Möglichkeit direkt am Seeufer entlang führen und genügend Platz für alle Langsamverkehrsteilnehmer bieten. Er wird in den kommenden Jahren mit der neuen Erlenwäldlibrücke zusätzlich gestärkt.

Die Aufgabe geht in diesem Bereich weit über die blosse Verkehrsplanung hinaus: An den Ufern in der Bieler Bucht besteht heute ein vielfältiges Angebot an naturnahen und urbanen Räumen.

Dieses weist jedoch Lücken auf. So ist es aktuell kaum möglich, direkt am Wasser (oder gar auf dem Wasser) in ein Restaurant oder eine Buvette einzukehren. Ein durchgehender Uferweg ist heute auch wegen den Strandbädern im Wettbewerbsperimeter nicht vorhanden.

Das Areal AGGLOlac übernimmt bereits heute gewisse Funktionen dieser Perlenkette (in Form von Seebädern, aber auch als Ort für öffentliche Veranstaltungen). Im Sommer herrscht eine Art «Mikro-Ferien-Atmosphäre», ein kreativer und fast mediterraner Geist. Diese Funktionen gilt es aufzunehmen, zu interpretieren und gegebenenfalls in geeigneter Form (etwa als Kulturplatz oder Eventzone) in das Wettbewerbsprojekt einzubauen. Dies betrifft insbesondere Kreativräume, die nicht bis ins letzte Detail durchgeplant sein sollten oder nur durch hohe Gebühren/ Eintritte gegenfinanziert werden können.

Aus Sicht der Veranstalterin gibt es zudem in Biel verschiedene Nutzungen, die untervertreten sind und allenfalls in AGGLOlac Platz finden könnten. Dabei steht ein höherklassiges Hotel (mit Tagungsmöglichkeiten und Restauration) im Vordergrund. Die Perlenkette der Nutzungen und Attraktionen sollte auch die zukünftigen Entwicklungen nicht aus den Augen lassen: Welches Potenzial kann sich aus der Ansiedlung des Campus der Berner Fachhochschule ergeben?

Die «Rückseite»

AGGLOlac ist sehr stark zum See hin ausgerichtet. Trotz der Anziehungskraft dieses Ortes darf die «Rückseite» nicht vergessen gehen: Der Umgang mit dem Schloss und der Altstadt Nidau erfordert höchste Sorgfalt. Diese Bereiche müssen punkto Antritt und Adressbildung dieselben Qualitäten aufweisen wie die Seelagen (Alleinstellungsmerkmale nutzen oder schaffen).

Innovative Mobilität

Biel hat eine lange Tradition an innovativer Mobilität. Ein fortschrittliches Mobilitätskonzept gehört nach Ansicht der Veranstalterin zu einem nachhaltigen Stadtquartier des 21. Jahrhunderts. Jegliche Überlegungen in dieser Hinsicht sind daher willkommen.

Die Projektgesellschaft AGGLOlac ist sich bewusst, dass die Ziele teilweise widersprüchlich sind. Damit sollen verschiedenartige städtebauliche Ansätze und Interpretationen herausgefordert werden.

3.4 Beurteilungskriterien

Die Beurteilung der eingegangenen Arbeiten erfolgt gemäss den nachstehenden Kriterien mit gleichem Gewicht:

Umsetzung der Projektidee von AGGLOlac

- Schaffung eines neuen, urbanen, durchmischten Quartiers, welches die Siedlungslücke zwischen Zihl und Nidau-Büren-Kanal in überzeugender Weise schliesst und Frei-, Kultur- und Begegnungsräume für die Bevölkerung der Agglomeration Biel schafft
- Präsentation einer wirtschaftlich und politisch tragfähigen Idee unter ausgewogener Berücksichtigung der Rahmenbedingungen/bestehenden Elemente
- Förderung des Images der Agglomeration

Städtebau/Landschaft

- Einbindung des Projekts in den grösseren städtebaulichen Kontext mit Seebucht und den verschiedenen (Sub-)Zentren
- Städtebauliches Konzept für den Wettbewerbsperimeter, in Übereinstimmung mit den Vorgaben des Programms des Ideenwettbewerbs (insbesondere Umgang mit Ortsbild/Denkmalpflege und Archäologie)
- Qualität der Aussenraumgestaltung, Umgang mit öffentlichen Freiräumen (insbesondere Seeufer), Umgang mit Interessenskonflikten zwischen öffentlichen, halböffentlichen und privaten Freiflächen
- Erlebnis und Logik der Wegführung sowie die Anordnung und Gestaltung von Plätzen und Zwischenräumen
- Körnung, Dichte, Gliederung und räumliche Erscheinung der Baukörper
- Grobes Erschliessungs-, Mobilitäts- und Parkierungskonzept (Fussgänger/Fahrzeuge/Bootsplätze)
- Verknüpfung / Funktionalität mit benachbarten Quartieren
- Etappierbarkeit, Aufbau auf den bestehenden Nutzungen
- Integration und Abfolge der Nutzungen

Wirtschaftlichkeit

- Konzeptionelles Aufzeigen von Realisierbarkeit und Wirtschaftlichkeit der gewählten Fundationslösung
- Kosten, Realisierbarkeit der Infrastruktur
- Nutzungsmix, Nutzungskonflikte, Nutzungsabgrenzungen
- Wirtschaftlichkeit der kommerziell nutzbaren Flächen

Nachhaltigkeit (Umwelt und Gesellschaft)

- Gesellschaft: Begegnungsräume, Kulturräume, Sicherheit, Sozialräume, Umgang mit bestehenden bevölkerungsnahen Beständen, neue Angebote sozialer Infrastruktur und Betriebskonzepte, Berücksichtigung unterschiedlicher Lebensstile

- Gesellschaft: Aufzeigen von ersten gestalterischen Ideen, die zur Belebung und zum Betrieb des Quartiers beitragen könnten (Wie entsteht wo Leben?)
- Umwelt: Umgang mit ökologisch sensiblen Flächen wie Erlenwäldli, Uferzone, etc.; Umgang mit Ressourcen als Baustoff (Kompaktheit und Ausrichtung der Gebäudevolumen); Verkehr

4 Selektives Verfahren

Anzahl Wettbewerbsteilnehmer

Die Anzahl der Teilnehmer (Teams) am Ideenwettbewerb wurde gemäss Wettbewerbsprogramm auf maximal 25 beschränkt.

Teilnahmebedingungen

Zur Teilnahme am Ideenwettbewerb konnten sich Teams bewerben, die über ausgewiesene Kompetenzen in jedem der folgenden Bereiche verfügen:

- Städtebau, Raumplanung, Architektur
- Landschaftsarchitektur
- Statik
- Nachhaltigkeit (Gesellschaft, Wirtschaft, Umwelt)

Weitere Fachpersonen konnten nach Ermessen der Verfasser, aber ohne Anspruch auf eine Auftragserteilung, beigezogen werden. Der Einbezug von Künstlern wurde ausdrücklich begrüsst.

Selektionskriterien im selektiven Verfahren

- Teamzusammensetzung
- Referenzen
- Wettbewerbsgewinne und -rangierungen

Bewerbungsunterlagen

Die Bewerber hatten folgende Unterlagen einzureichen:

- Teamzusammensetzung und -leitung
- Referenzprojekte aus jedem der obligatorischen Kompetenzbereiche. Der konkrete Beitrag von Teammitgliedern zum Referenzprojekt musste dargestellt werden.
- Übersicht über Wettbewerbsgewinne und -rangierungen

Verbindlichkeitserklärung

Mit der Abgabe der Unterlagen zur Teilnahme am selektiven Verfahren anerkannten die Teilnehmer das Wettbewerbsprogramm und Entscheide des Preisgerichts auch in Ermessensfragen. Die Teilnehmer gewährleisten, dass sie die Kapazität und das Fachwissen für eine weitere Bearbeitung der Projektierung entsprechend den inhaltlichen Vorgaben besitzen.

Bewerbungen für die Teilnahme am Ideenwettbewerb

Für die Teilnahme am Ideenwettbewerb haben sich fristgerecht 36 Teams beworben. Alle Bewerber haben die formalen Voraussetzungen erfüllt und wurden zur Selektion zugelassen. Es lagen keine Befangenheiten zwischen Mitgliedern des Preisgerichts und Bewerbern sowie Vorbefangenheiten von Bewerbern vor.

Selektion

Das Preisgericht präqualifizierte an der Sitzung vom 27. Juni 2013 einstimmig folgende 25 Teilnehmer (Teams) für den Ideenwettbewerb. Grundlage für die Selektion bildeten die Selektionskriterien und die eingereichten Bewerbungsunterlagen.

Die Zusammensetzung der Teams ist im Kapitel 10 aufgeführt.

:mlzd

Ammann Albers StadtWerke

agps

AWP-HHF

baukontor architekten

bauzeit architekten

COBE, Berlin

Diener + Diener Architekten AG

DPA Dominique Perrault Architecture SA

ernst niklaus fausch architekten

Feddersen & Klostermann

Gauer Itten Messerli Architekten

GD Architectes / GLS Architekten

Gebert Architekten

HOSOYA SCHAEFER ARCHITECTS

Mikou Studio Paris

rastarchitekten

ROLINET & ASSOCIES SA

Schwarz Architekten

Studio Wessendorf Architektur Städtebau und Grischa Leifheit Architekt

Team AND

Team ARGE Salewski / Nater und Kretz / Buson

Team Helsinki Zürich Office

team localac

yellow z

5 Vorprüfung

5.1 Formelle Vorprüfung

Bei der Veranstalterin sind fristgerecht 25 Wettbewerbsbeiträge eingegangen.

Die Wettbewerbsbegleitung hat am 22. November 2013 die formelle Vorprüfung der gedruckten und elektronischen Unterlagen durchgeführt. Die Projekte wurden von 1 bis 25 nummeriert.

Die eingereichten Unterlagen wurden bezüglich folgender Kriterien geprüft:

- Einhaltung der Anonymität
- Vollständigkeit
- Einhaltung der formalen Vorgaben

Die Ergebnisse der formellen Vorprüfung sind in einem Protokoll festgehalten worden.

5.2 Materielle Vorprüfung

Rund 30 Expertinnen und Experten haben die eingegangenen Wettbewerbsbeiträge zwischen dem 26. November und 6. Dezember 2013 geprüft.

Die Vorprüfung erfolgte in fünf Expertengruppen:

- Ökologie / Mobilität
- Soziale Nachhaltigkeit
- Baugrund / Archäologie / Infrastruktur
- Wirtschaftlichkeit / Finanzen
- Städtebau / Planung

Die Expertengruppe «Ökologie / Mobilität» setzte sich zusammen aus dem Vizepräsidenten der interkommunalen Begleitkommission AGGLOlac, einem Vertreter von WWF/Pro Natura und Fachingenieuren.

Die Expertengruppe «Soziale Nachhaltigkeit» setzte sich zusammen aus der Präsidentin der interkommunalen Begleitkommission AGGLOlac, einem Vertreter des Heimatschutzes/Netzwerk Bielersee, Vertreterinnen von Denkmalschutzbehörden sowie Fachvertretern aus Wissenschaft und Architektur.

Die Expertengruppe «Baugrund / Archäologie / Infrastruktur» setzte sich zusammen aus dem Kantonsarchäologen, dem Abteilungsleiter Infrastruktur der Gemeinde Nidau sowie weiteren Fachpersonen aus den Bereichen Ingenieurwesen, Bewirtschaftung und Archäologie.

Die Expertengruppe «Wirtschaftlichkeit / Finanzen» setzte sich zusammen aus der Finanzdirektorin der Stadt Biel, Finanzexperten der Verwaltungen von Nidau und Biel sowie Fachpersonen der Mobimo AG als Investorin.

Die Expertengruppe «Städtebau / Planung» setzte sich zusammen aus der künftigen Stadtpräsidentin von Nidau (ab 1.1.2014) sowie Fachpersonen der Verwaltungen von Nidau und Biel, einem Vertreter des Amtes für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern, einem Vertreter der Mobimo AG, einer juristischen Fachperson, dem Ortsplaner von Nidau und einem Feng-Shui-Berater.

Die Vorprüfung erfolgte durch die einzelnen Expertengruppen autonom. Die Expertengruppen orientierten sich an den Vorgaben im Wettbewerbsprogramm. Die Resultate der Vorprüfung wurden in einem Bericht zusammengefasst.

6 Beurteilung

Erster Tag der Beurteilung

6.1 Formelles

Am 19. Dezember 2013 um 09:00 Uhr tritt das Preisgericht in der Aula Schulhaus Weidteile in Nidau zusammen. Die stimmberechtigten Fach- und Sachpreisrichter sind vollzählig anwesend. Das Preisgericht ist somit beschlussfähig.

Das Preisgericht wird unterstützt durch die Ersatzpreisrichter/Experten sowie weitere Expertinnen und Experten. Zur Sicherstellung des Wissenstransfers aus der Vorprüfung war jede Expertengruppe durch mindestens eine Person vertreten.

Der Vorsitzende erinnert an das Vertraulichkeitsgebot.

6.2 Präsentation der Vorprüfungsergebnisse

Die Ergebnisse der Vorprüfung werden dem Preisgericht vorgestellt und in Form eines Protokolls (formale Vorprüfung) respektive Berichtes (materielle Vorprüfung) abgegeben.

- Bei der Prüfung der formalen Kriterien wurden verschiedene Abweichungen von den Vorgaben festgestellt: (Erfassung der Projektkennwerte, Farbkonzept, Massstab, Pläne nur im Format pdf).
- Die Anonymität der gedruckt abgegebenen Unterlagen war gewährleistet.
- Bei vier Projekten wurden bei Metadaten von elektronischen files Inhalte festgestellt, mit welchen auf die Urheberschaft geschlossen werden konnte.

Der Vorsitzende stellt nach ausdrücklicher Nachfrage fest, dass kein Mitglied des Preisgerichts Kenntnis über eine Verbindung zwischen einem Wettbewerbsbeitrag und einem Wettbewerbsteilnehmer hat.

Im Übrigen werden die formalen Kriterien von den Wettbewerbsteilnehmern erfüllt.

Das Preisgericht beschliesst einstimmig alle Wettbewerbsbeiträge zur Beurteilung zuzulassen.

6.3 Wertungsfreier Rundgang

Die Experten stellen die Wettbewerbsbeiträge vor und erläutern die Ergebnisse der materiellen Vorprüfung. Das Beurteilungsgremium nimmt einen wertungsfreien Rundgang im Plenum vor.

6.4 Erster Beurteilungsrundgang

Das Beurteilungsgremium nimmt gruppenweise die Beurteilung der Wettbewerbsbeiträge vor. Die Ergebnisse der Gruppenarbeit werden dem Plenum durch die Fachpreisrichter vorgestellt.

Nach eingehender Diskussion aller Wettbewerbsbeiträge beschliesst das Preisgericht einstimmig nach dem ersten Beurteilungsrundgang folgende Projekte auszuscheiden:

Projekt Nr. 1 «586172»
Projekt Nr. 3 «as found»
Projekt Nr. 7 «EUPALIONS»
Projekt Nr. 8 «DIE GRÜNE INSEL»
Projekt Nr. 14 «PARC_ville»
Projekt Nr. 15 «Les Phares»
Projekt Nr. 17 «PUBLIVILLE»
Projekt Nr. 21 «TERRASSEN SCHLOSS NIDAU»
Projekt Nr. 23 «U.R.B.A.I.N.»
Projekt Nr. 25 «ZUM SEE»

Zweiter Tag der Beurteilung

Am 10. Dezember 2013 um 08:00 Uhr tritt das Preisgericht in der Aula Schulhaus Weidteile in Nidau zusammen. Die stimmberechtigten Fach- und Sachpreisrichter sind vollzählig anwesend. Das Preisgericht ist somit beschlussfähig.

6.5 Zweiter Beurteilungsrundgang

Nach einer vertieften Beurteilung der noch verbleibenden Wettbewerbsbeiträge im Plenum beschliesst das Preisgericht folgende Projekte auszuscheiden:

Projekt Nr. 2 «AU FIL DE L'EAU»
Projekt Nr. 5 «doris»
Projekt Nr. 6 «ENTRE-DEUX»
Projekt Nr. 10 «INTERLAC»
Projekt Nr. 16 «Picasso»
Projekt Nr. 18 «La Rade»
Projekt Nr. 19 «seematten»

6.6 Kontrollrundgang und Rückkommensanträge

Anlässlich des Kontrollrundgangs werden die Anträge gestellt, das Projekt Nr. 6 «ENTRE-DEUX» und das Projekt Nr. 10 «INTERLAC» seien zur weiteren Beurteilung zuzulassen. Beide Anträge werden mit Mehrheitsentscheid abgelehnt.

7 Entscheide des Preisgerichts

7.1 Rangierung und Preiszuteilung

Nach eingehender Diskussion beschliesst das Preisgericht einstimmig folgende Rangierung und Preiszuteilung:

| | | | |
|------------------------|----------------------|--------------|-----------|
| 1. Rang Projekt Nr. 4 | «citélac» | 1. Preis CHF | 100'000.– |
| 2. Rang Projekt Nr. 12 | «MARAIS» | 2. Preis CHF | 90'000.– |
| 3. Rang Projekt Nr. 13 | «OPEN LAC» | 3. Preis CHF | 80'000.– |
| 4. Rang Projekt Nr. 9 | «Les îles de la vie» | 4. Preis CHF | 70'000.– |
| 5. Rang Projekt Nr. 11 | «LARIDAE» | 5. Preis CHF | 60'000.– |
| 6. Rang Projekt Nr. 22 | «take five» | 6. Preis CHF | 37'000.– |
| 7. Rang Projekt Nr. 24 | «BEIM WASSERSCHLOSS» | 7. Preis CHF | 33'000.– |
| 8. Rang Projekt Nr. 20 | «STRANDBODEN» | 8. Preis CHF | 30'000.– |

7.2 Projekte für die Testplanung

Das Preisgericht bestimmt einstimmig, die auf den Rängen 1 bis 5 klassierten Projekte für die Testplanung.

7.3 Schlusskontrolle

Das Preisgericht stellt einstimmig fest, dass kein Bedarf an Revision der gefällten Entscheide besteht.

8 Empfehlungen des Preisgerichts

Das Preisgericht formuliert zu Händen der Veranstalterin folgende Empfehlungen für die zur Testplanung ausgewählten Projekte:

Generelle Empfehlungen

- Der Perimeter für die Testplanung ist zu prüfen. Es wird empfohlen, den für den Wettbewerb definierten Perimeter um den Bereich des Werkhofareals Nidau (östlich Strandbad Nidau) zu reduzieren. Der Perimeter im Dreieck Schloss-, Gwerd-, Dr. Schneider-Strasse ist in der Testplanung hingegen explizit zu berücksichtigen.
- Die von den einzelnen Teams jeweils gewählte architektonische Schichtung ist bei allen Projekten kritisch zu prüfen.
- Die Erschliessung mit dem öffentlichen und dem Langsamverkehr, insbesondere von publikumsintensiven Nutzungen (z.B. Hotels), ist in der Testplanung zu vertiefen.
- Für die Testplanung sind Eckwerte des Parkierungskonzeptes zu definieren (insb. Anzahl und Lage). Unterirdische Parkieranlagen im Bereich von archäologischen Kulturschichten sind möglichst zu vermeiden.
- Gebäude im bestehenden Wald sind grundsätzlich zu vermeiden. Das Preisgericht empfiehlt, diese Thematik momentan auszuklammern und später in einem separaten Verfahren auf seine Sinnhaftigkeit und Umsetzbarkeit hin zu prüfen.
- Holzbaukonstruktionen sind aufgrund der Baugrundverhältnisse mögliche valable Optionen, die geprüft werden sollten.

Empfehlungen zu Projekt Nr. «citélac»

Stadträumliche Struktur

- Auslegung des städtebaulichen Musters: Körnigkeit und Ausformulierung der Gebäude- und Aussenraumstruktur ist zu prüfen.
- Übergänge Bebauung/Freiraum und Ausformulierung des Abschlusses des gesamten Quartierfeldes zum Uferbereich sind zu prüfen.
- Wie kann dieser Beitrag darauf reagieren, dass in Zukunft auch die Nachbarquartiere durch die generell gute Lage und Erschliessung eine Verdichtung erfahren?

Bebauungsstruktur

- Abriss des Gebäudes Barkenhafen muss überprüft werden.
- Genaue Position des Hochhauses ist zu verifizieren.

Freiraumstruktur

- Generell ist die gesamte neue Bearbeitung der Uferlinie zu prüfen.
- Wasserflächen müssen in Lage und Gestalt geprüft werden (technische Lösungsmöglichkeiten).
- Auf die Erweiterung Freibad Nidau mit Restaurant und Badeinsel ist zu verzichten.

Verkehr/Erschliessung

- Genaue Positionen der ÖV-Haltestellen sind zu prüfen.
- Zufahrtslösungen der Einstellhallen sind zu überprüfen.

Nutzung

- Baufeld beim Restaurant La Péniche ist in seiner Nutzung und Ausformulierung zu präzisieren.
- Aussagen zur Wirtschaftlichkeit sind zu vertiefen.

Empfehlungen zu Projekt Nr. 9 «Les îles de la vie»

Stadträumliche Struktur

- Grundsätzlich ist die städtebauliche und massstäbliche Verträglichkeit der Bebauungsstrukturen um das Schloss zu prüfen.

Bebauungsstruktur

- Das nordöstliche Baufeld entlang der Zihl ist hinsichtlich Struktur, Ausformulierung, Übergang zum Park und seine Massstäblichkeit sowie Typologie der ersten Gebäudereihe zu prüfen.
- Gewässerabstand ist entlang der Zihl einzuhalten.
- Sinnhaftigkeit und zu erreichende Qualität der neuen Arkade ist zu prüfen.
- Aussagen zu Typologien der beiden grossen Quartierhöfe sind zu präzisieren.
- Hotelanbau an das Feuerwehrgebäude ist zu präzisieren.

Freiraumstruktur

- Aufteilung des Seeufer-Parks ist hinsichtlich Freibad und öffentlichem Park zu prüfen.

Verkehr/Erschliessung

- Mobilitätskonzept muss präzisiert werden.

Empfehlungen zu Projekt Nr. 11 «LARIDAE»

Stadträumliche Struktur

- Als Kernfrage ist zu prüfen, wie die Stadtkante entlang Seepromenade geschärft werden kann, momentan nur als rudimentärer Ansatz erkennbar.
- Grundsätzlich sind bei der zentralen Achse die Notwendigkeit und die Ausformulierung mit einem Kanal zu hinterfragen.

Bebauungsstruktur

- Für das Quartierfeld sind Qualitäten wie Vielfalt innerhalb der Baublöcke und ihre Elastizität hinsichtlich anderer Ausformulierungen zu prüfen und aufzuzeigen.
- Es sind städtebauliche Regeln für die Gebäudeflexibilisierung zu finden.

Freiraumstruktur

- Höhe des Wasserspiegels des Kanalsystems ist zu verifizieren.

Verkehr/Erschliessung

- Mobilitätskonzept muss präzisiert werden.
- Brücken sind grundsätzlich hinsichtlich Lage und Anzahl zu prüfen.

Empfehlungen zu Projekt Nr. 12 «MARAIS»

Stadträumliche Struktur

- Der Abschluss (Höhe und Ausformulierung) des Quartierfeldes zum Uferbereich ist zu präzisieren.
- Die Quartier-Qualitäten sind zu verifizieren, d.h. soziale Mischung etc.

Bebauungsstruktur

- Die zu erreichende Qualität der Wohntypologien in dieser Dichte ist nachzuweisen.
- Die Höhe des Turmes und sein Standortprofil sind zu präzisieren.
- Der Gewässerabstand ist entlang der Zihl einzuhalten.
- Für das Baufeld zwischen La Péniche und Feuerwehr ist das Potenzial von anderen Bebauungsmustern zu prüfen.
- Grundsätzlich ist die Integration von bestehenden Gebäuden wünschenswert

Freiraumstruktur

- Bearbeitung des Ufers ist zu prüfen.
- Wasserflächen müssen in Lage und Gestalt geprüft werden (technische Lösungsmöglichkeiten).
- Die Sinnhaftigkeit des Grünraumkonzeptes ist zu prüfen und es ist evtl. ein überarbeiteter Ansatz zu finden (Rodungen im Erlenwäldli sind zu vermeiden).

Verkehr/Erschliessung

- Mobilitätskonzept muss präzisiert werden.
- Alternativen zur Klappbrücke sind zu prüfen.

Empfehlungen zu Projekt Nr. 13 «OPEN LAC»

Stadträumliche Struktur

- Ausformulierung des gesamten Uferbereichs ist zu prüfen.

Bebauungsstruktur

- Baufeld 8 ist bautechnisch zu prüfen.
- Baufeld 2 muss hinsichtlich der Nähe zum Schloss auf seine städtebauliche Qualität und Verträglichkeit geprüft werden.

Freiraumstruktur

- Ausformulierung der gesamten Uferschicht ist zu prüfen.
- Wasserflächen müssen in Lage und Gestalt geprüft werden (technische Lösungsmöglichkeiten).

- Qualität des Landschaftsgerüsts ist zu verifizieren.
- Das Erlenwäldli ist wiederherzustellen.
- Befestigung der Uferlinie ist zu überarbeiten.

Nutzung

- Nutzungen mit einer erhöhten Publikumswirksamkeit wie Hotel etc. sind näher an ÖV-Anschluss zu positionieren.
- Reduktion des Freibades ist nicht möglich.
- Grundsätzlich sind Qualität und Quantität der EG-Nutzungen und die räumlich-programmatische Fassung der Freiräume zu prüfen.

9 Ermittlung der Verfasser

Nach der Formulierung der Empfehlungen wurde die Anonymität aufgehoben und es wurden folgende Verfasser ermittelt (Die detaillierte Teamzusammensetzung ist im Kapitel 10 aufgeführt.):

9.1 Rangierte Verfasser

Projekt Nr. 4: «citélac»

baizeit architekten gmbh, Biel-Bienne

1. Rang, 1. Preis

Projekt Nr. 12: «MARAIS»

Team «AND» mit GWJARCHITEKTUR, BERN

2. Rang, 2. Preis

Projekt Nr. 13: «OPEN LAC»

Team «OPEN LAC» mit Helsinki Zürich Office, Zürich

3. Rang, 3. Preis

Projekt Nr. 9: «Les îles de la vie»

Team «Schwarz Architekten» mit Dietrich Schwarz Architekten AG, Zürich

4. Rang, 4. Preis

Projekt Nr. 11: «LARIDAE»

Baukontor AG, Zürich

5. Rang, 5. Preis

Projekt Nr. 22: «take five»

Team «take five» mit agps, Zürich

6. Rang, 6. Preis

Projekt Nr. 24: «BEIM WASSERSCHLOSS»

Team «BEIM WASSERSCHLOSS» mit Hosoya Schaefer Architects AG, Zürich

7. Rang, 7. Preis

Projekt Nr. 20: «STRANDBODEN»

ernst niklaus fausch architekten eth/sia gmbh, Zürich

8. Rang, 8. Preis

9.2 Weitere Verfasser

Projekt Nr. 1: «586172»

COBE Berlin, Berlin; Man Made Land, Berlin

Projekt Nr. 2: «AU FIL DE L'EAU»

Mikou Studio, Paris; Agence Ter, Paris

Projekt Nr. 3: «as found»

Team «localac» mit Bart & Buchofner Architekten AG, Biel-Bienne

Projekt Nr. 5: «doris»

Team «doris» mit :mlzd, Biel

Projekt Nr. 6: «ENTRE-DEUX»

Gebert Architekten AG, Biel-Bienne; msv architectes urbanistes sàrl, Genève

Projekt Nr. 7: «EUPALINOS»

Rolinet & Associés SA, Genève

Projekt Nr. 8: «Die grüne Insel»

Dominique Perrault Architecture SA, Genève; ARCHITRAM architecture et urbanisme sa, Renens

Projekt Nr. 10: «INTERLAC»

Team «INTERLAC» mit GLS Architekten AG, Biel-Bienne; GD Architectes SA, Neuchâtel

Projekt Nr. 14: «PARC_ville»

yellow z urbanism architecture, Zürich

Projekt Nr. 15: «Les phares»

Feddersen & Klostermann Städtebau-Architektur-Landschaft, Zürich

Projekt Nr. 16: «Picasso»

Team «Picasso» mit Gauer Itten Messerli Architekten AG, Bern; Architektur GmbH R. Hartmann & M. Schüpbach, Nidau

Projekt Nr. 17: «PUBLIVILLE»

ARGE «LOIDL LEIFHEIT WESSENDORF» mit Studio Wessendorf, Berlin; Grisch Leifheit Architekt, Berlin; Atelier LOIDL, Berlin

Projekt Nr. 18: «La Rade»

Team «La Rade» mit Christian Salewski Städtebau, Zürich; Christina Nater und Simon Kretz Architekten, Kriens; Oscar Buson Architekt und Stadtplaner, Zürich

Projekt Nr. 19: «seematten»

Ammann Albers GmbH StadtWerke, Zürich

Projekt Nr. 21: «TERRASSEN SCHLOSS NIDAU»

Diener & Diener Architekten, Basel

Projekt Nr. 23: «U.R.B.A.I.N.»

rastarchitekten, Bern

Projekt Nr. 25: «ZUM SEE»

AWP-HHF, Basel

10 Dokumentation Projekte

10.1 Gesamtwürdigung

Die von den 25 Teams eingereichten städtebaulichen Ideen boten dem Beurteilungsgremium einen weit gespannten Fächer unterschiedlichster Konzepte und räumlicher Strategien. Die in der Jury intensiv geführten Diskussionen ermöglichten es, die zum Teil sehr unterschiedlichen Lösungsansätze auf ihre Wertigkeit in Bezug auf die gestellte Aufgabe zu beurteilen. Erst die Gegenüberstellung und der Vergleich zwischen den unterschiedlichen Konzepten schuf die Grundlage für eine qualifizierende Einordnung der Wettbewerbsbeiträge. Mit dieser analytischen Bewertung war es möglich, Projekte mit einer stimmigen Gesamtkonzeption und sichtbarem Entwicklungspotenzial zu erkennen und für eine Weiterbearbeitung zu empfehlen.

Die Auseinandersetzung mit den 25 Beiträgen ermöglichte aber der Jury auch einen wichtigen Lernprozess. Im Erkennen möglicher Inkompatibilitäten in der Aufgabenstellung oder in der Einsicht, dass gewisse Zielsetzungen mit anderen in Konkurrenz stehen, förderte das gemeinsame Verständnis der drei Ausschreibungsorgane und der Fachexperten zum Ort und dessen Möglichkeiten.

Die drei Hauptzielsetzungen des Wettbewerbes

- Nachhaltige Stadtentwicklung
- Einbindung in das Stadtgefüge
- Hohe Lebensqualität

verbinden die fünf zur Weiterbearbeitung empfohlenen Projekte trotz unterschiedlicher Reaktionen auf die örtlichen Bedingungen. Der Umgang mit der Seebucht als zentrales Freiraumthema wurde entweder als grosser, zusammenhängender Grün- und Erholungsraum formuliert oder mit Sequenzen städtebaulicher Interventionen strukturiert. Ebenso unterschiedlich reagierten die Verfasser teams auf die Frage, in welchem Verhältnis das Wasser zur Stadt organisiert sein soll. Von der klaren Stadtkante mit einem öffentlichen Vorland bis zur «Grachtenstadt» reicht das Spektrum der Ideen. Das Schloss Nidau mit seiner nationalen Bedeutung wurde sehr unterschiedlich interpretiert. Neue Wassergräben als Ensemblebegrenzung bis hin zu überzeichneten Axialbeziehungen deuten auf einen Klärungsbedarf der historischen Situation hin. Die grossen Unterschiede der Projektideen zeigen sich im breiten Repertoire städtebaulicher Konzepte. Von der befestigten mittelalterlichen Stadt mit kleinteiliger Baustruktur über unterschiedliche Formen von Blockrand-Konzepten mit Wohnhöfen bis hin zu aufgelösten, freiraumdominierten Stadtgrundrissen reicht die Palette. Der Versuch verschiedener Beiträge, das Hochhaus als städtebauliches Element einzusetzen zeigt, dass seenahe Positionen kritisch beurteilt werden. Der unterschiedliche Umgang mit den Anliegen der Archäologie und dem schwierigen Baugrund erzeugt gravierende Unterschiede in der Gesamtwirtschaftlichkeit der Arealbebauung.

Die Erkenntnis der Jury, dass keines der Projekte ein allseits überzeugendes Resultat erreicht, überrascht angesichts der Komplexität der örtlichen Rahmenbedingungen und der hochgesteckten Zielformulierung kaum. Dennoch sind sich die Wettbewerbsauslober und das gesamte Beurteilungsgremium einig, dass das Ergebnis dieses Verfahrens die Erwartung vollumfänglich erfüllt hat und als stabile Ausgangslage für die nächsten Schritte ein tragfähiges Fundament bildet.

Mit dem Abschluss des Ideenwettbewerbes AGGLOlac wird ein neues Kapitel in der Geschichte der Bieler-Seebucht aufgeschlagen. Die vorliegenden Ergebnisse bilden eine vielversprechende Grundlage für eine breite Diskussion in der Öffentlichkeit und der Fachwelt. Für die fünf nominierten Teams gilt es, im anschliessenden Studienauftrag ihre Konzepte zu schärfen, die Potenziale auszuschöpfen und die Anliegen der Bevölkerung, der Politik, der Investoren und der zukünftigen Nutzer best möglich zu verbinden.

10.2 Rangierte Projekte

1. Rang / 1. Preis CHF 100'000.–

Städtebau / Architektur / Raumplanung

bauzeit architekten gmbh, Biel-Bienne (Gesamtleitung)

Yves Baumann

Peter Bergmann

Roberto Pascual

Nadège Theubet

Mariela Siegrist

Markus Psota

Landschaftsarchitektur

Agence Franck Neau, Paysagistes, Paris

Franck Neau

Statik / Bauingenieur

INGENI SA GENEVE, Carouge

M. Gabriele Guscetti

Nicolas Perregaux

GADZ GÉOTECHNIQUE APPLIQUÉE DÉRIAZ S.A, Le Mont sur Lausanne

Xavier Dewarrat

Michel Odier

Nachhaltigkeit

prona sa, Biel-Bienne

Matthias Schmid

Thiébaut Parent

Verkehr

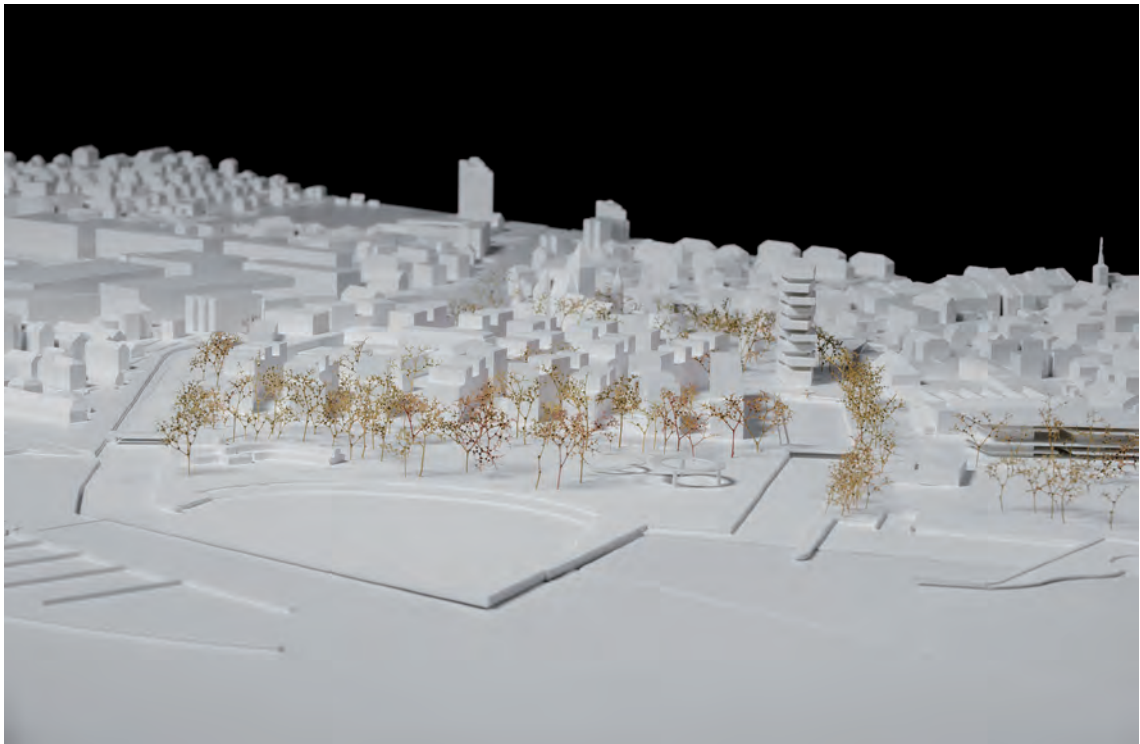
Büro für Raum- und Verkehrsplanung, Biel-Bienne

Felix Dudler

Modell Gesamtsicht



Modell Blick nach Osten



Beurteilung

«citélac» schlägt eine einfache Stadtstruktur vor, die mit leicht zu einander abgedrehten und unterschiedlich langen Gebäudezeilen Varianz und Attraktivität in die eher homogene Bebauungsstruktur bringt. Gleichzeitig wird ein grosszügiger und zusammenhängender öffentlicher Uferbereich angeboten.

Die stadträumliche Struktur gliedert sich verträglich in die momentane Massstäblichkeit der Umgebung ein und knüpft gut an bestehende Strukturen an. Gleichzeitig wird kritisch diskutiert, in wie weit sich die zukünftigen Veränderungen/Verdichtungen der Umgebung auf diese momentane Qualität auswirken werden. Die entworfene Struktur funktioniert als Filter zwischen öffentlichen und eher privaten Bereichen. Die Ausrichtung der Struktur folgt konsequent dem «Sog» zum See. Im Kontext der vorgefundenen Seeanschlüsse von Biel und Nidau bildet der Vorschlag keine lineare Stadtfrent aus, sondern eine zwischen Bebauung und Landschaft vermittelnde offene Schicht. Das Hochhaus ist als «Landmark» mit der Hafenerlängerung sinnvoll positioniert. Der Waldsiedlung wird viel Sympathie entgegengebracht, die Bauten im Wald haben durchaus einen poetischen Ansatz. Bauen im Erlenwäldli bedeutet aber grundsätzlich eine hohe rechtliche Hürde und wird als politisch problematisch eingeschätzt.

Die Anordnung der Gebäude ermöglicht eine hohe Nutzungsflexibilität und Wohnqualität. Die relativ homogene Bebauungsstruktur ermöglicht vielen Wohnungen indirekte, aber nur wenigen wirklich direkte Seesicht. Der physische Wasserbezug ist nicht sehr ausgeprägt. Durch die gewählten Bebauungstypen entsteht insgesamt wenig Privatheit. Die differenzierte Offenheit entlang der Dr. Schneider-Strasse ist gelungen. Die Positionierung des Hochpunktes ist geschickt, wird insgesamt als zurückhaltende Geste bewertet und kann eine Schlüsselposition für eine neue Identität werden. Zu hinterfragen ist die Position der Eventhalle. Die Integration der bestehenden Gebäude funktioniert gut.

Die Selbstverständlichkeit der grossen Grünzone entlang des Ufers überzeugt. Die Bearbeitung des direkten Seeufers wird aber hinterfragt. Es werden zu wenig ökologische Ausgleichsflächen angeboten. Die öffentlichen Räume sind gut proportioniert und angeordnet. Die genaue Ausformulierung der Wasserflächen, insb. um das Hochhaus, ist zu hinterfragen. Die Siedlungsfreiräume bieten wenig Raum für soziale Innovationen. Die Qualität der Gemeinschaftsgärten und der halböffentlichen/privaten Bereiche sollte verbessert werden.

Das Mobilitätskonzept macht einen in sich schlüssigen Gesamteindruck. Eine feine Durchwegung für den Langsamverkehr ist möglich. Es fehlen ca. 50% der erforderlichen Parkplätze. Die Zufahrtssituationen zu den Einstellhallen bedürfen einer Überarbeitung.

Der Vorschlag greift nicht, oder nur wenig, in die archäologischen Fundschichten ein. Die Untergeschosse liegen in Bereichen, wo sich keine oder wenig Archäologie befindet. Gleichzeitig entstehen dadurch aber auch vermehrt unattraktivere Erdgeschossnutzungen durch Hochparterre.

Die klare und strukturierte Projektidee wird sorgfältig und differenziert in einer phasengerechten Tiefe durchgearbeitet. Alles in allem wird «citélac» als ein überzeugender und differenzierter Vorschlag eines neuen Quartieres am See gewürdigt.

Übersicht



Situation



Technischer Plan



Verkehr



Verkehr

Legende:

- 1. Hauptverkehrsachse
- 2. Nebenverkehrsachse
- 3. Fußweg
- 4. Radweg
- 5. Einbahnstraße
- 6. Einbahnstraße
- 7. Einbahnstraße
- 8. Einbahnstraße
- 9. Einbahnstraße
- 10. Einbahnstraße
- 11. Einbahnstraße
- 12. Einbahnstraße
- 13. Einbahnstraße
- 14. Einbahnstraße
- 15. Einbahnstraße

Verkehrsmittel:

- 1. Fußgänger
- 2. Radfahrer
- 3. PKW
- 4. Bus
- 5. S-Bahn
- 6. U-Bahn

Verkehrsmittel:

- 1. Fußgänger
- 2. Radfahrer
- 3. PKW
- 4. Bus
- 5. S-Bahn
- 6. U-Bahn

Verkehrsmittel:

- 1. Fußgänger
- 2. Radfahrer
- 3. PKW
- 4. Bus
- 5. S-Bahn
- 6. U-Bahn

Verkehrsmittel:

- 1. Fußgänger
- 2. Radfahrer
- 3. PKW
- 4. Bus
- 5. S-Bahn
- 6. U-Bahn

2. Rang / 2. Preis CHF 90'000.–

Team AND

Städtebau / Architektur / Raumplanung

GWJARCHITEKTUR, Bern

Donat Senn

Alberto Fabbris

Christian Lasser

Paloma Tejada

ASTOC & Co, Köln

Ingo Kanehl

Judith Freund

Santiago Vinan

Panorama AG, Bern

Res Wyss-Oeri

Landschaftsarchitektur

raderschallpartner AG, landschaftsarchitekten bsia sia, Meilen

Sibylle Aubort Raderschall

Roland Raderschall

Evelyn Quarz

Karin Aemmer

Statik / Bauingenieur

ingenta ingenieure und planer, Bern

Beat Aeschbacher

Nachhaltigkeit

Naturaqua, Bern

Nathalie Herren

Kaspar Ammann

Energie Gartenmann Engineering, Bern

Niklaus Hodel

Verkehr

bfm Büro für Mobilität AG, Bern

Martina Dvoracek

Helmut-Mario Reiter

Kunst / Kultur / Weitere

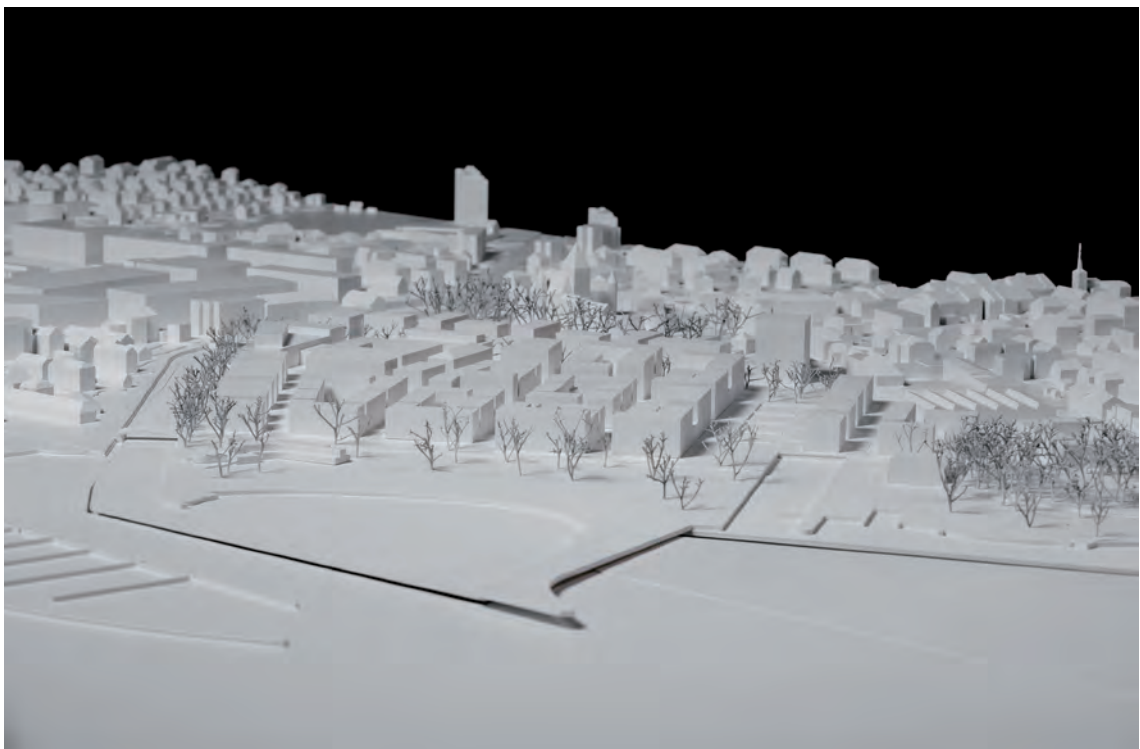
Christoph Schläppi, Bern

Christoph Schläppi

Modell Gesamtsicht



Modell Blick nach Osten



Beurteilung

Das Projekt «MARAIS» schlägt ein kleinteiliges, differenziertes Quartier vor, das sich zurückhaltend in den Bestand einbettet und geschickt einzelne Situationen mit wenigen, aber logischen Eingriffen in die bestehende Freiraumstruktur oder mit besonderen Gebäudetypologien pointiert in Wert setzt. Der Uferbereich wird als zusammenhängender Freiraum in das Gesamtkonzept integriert.

Es wird ein dichtes urbanes Stadtgefüge unter Verzicht auf zusätzliche Kanäle vorgeschlagen. Die kleinteilige, aber robuste Struktur mit differenzierten Hofrandbebauungen bildet ein heterogenes und fein strukturiertes Quartier. Die öffentlicheren Aktivitäten sollen sich auf die Hafentfront konzentrieren, daher sind innerhalb des Quartieres keine zentralen Punkte geplant. Von Nidau her wird eine klare Ankunftssituation geschaffen, deren Gestaltung allerdings noch verbessert werden könnte. Die zusätzliche Wasserfläche als verlängerter Barkenhafen ist logisch positioniert und gut integriert. Durch die beidseitige Bebauungsmöglichkeit wertet sie die gesamte Situation geschickt auf.

Die Bebauung tritt als markante Front gegenüber dem Strandbad in Erscheinung. Das differenzierte Bebauungsmuster bietet dem Nutzer verschiedene räumliche Lesarten, aus denen sich vielfältige soziale Beziehungen ergeben können. Die Wohnhöfe sind mit zahlreichen individuellen Angeboten und grosser Offenheit gegenüber der Nachbarschaft organisiert. Trotz der relativ homogenen Bebauungsstruktur spielt das Projekt geschickt mit unterschiedlichen, an die Lage angepassten, Gebäudetypologien. Insgesamt entstehen aber eher wenig Aussichtsflächen und Wasserbezug. Die Adressbildung an verschiedenen Orten ist gut möglich. Der Abriss des Lago Lodge wird als sehr problematisch eingeschätzt. Das Gebäude Barkenhafen wird ganz und das Feuerwehrdepot Nidau teilweise abgebrochen. Die Städtebauliche Struktur des Quartieres erreicht mit der Kleinteiligkeit der Gebäude die Grenzen der Machbarkeit. Eine realistische Umsetzung der dargestellten kleinteiligen Vielfalt wird kritisch diskutiert. Eventuell muss die Geschossfläche verringert werden um die Gesamtqualität nicht zu gefährden.

Gesamthaft wird der Uferbereich nur wenig verändert. Wenige Interventionen am Seeufer und generell mit Wasser werden vorgeschlagen. Dabei verfolgt das Projekt einen behutsamen und zurückhaltenden Umgang mit den vorhandenen naturnahen Elementen. Die Barkenhafen-Erweiterung ist gut gelöst. Generell ist ein kluger Mix aus Privatheit und differenzierter Öffentlichkeit erkennbar. Allerdings ist das Grünraumkonzept grundsätzlich auf die Sinnhaftigkeit zu prüfen.

Das Verkehrskonzept ist spezifisch abgestimmt und eine Begründung zur Reduktion der Parkplätze ist vorhanden.

Das Umfeld der zweiten Marina bietet Wohnen im exklusiven Segment, ebenso wie die Gebäude entlang der Zihl. Im inneren Quartier bietet sich Raum für günstige Gebäudetypologien. Der Umgang mit Archäologie ist eher kostenintensiv. Die Wirtschaftlichkeit ist aufgrund der Archäologiekosten sehr kritisch.

Es wird ein Stadtquartier konzipiert, das durch seine kleinteilige, differenzierte Struktur überzeugt und gleichzeitig gezielt gut funktionierende öffentliche Orte von hohem Wert schafft. Die Analogie zum Stadtteil Le Marais ist vielversprechend. Das Projekt ist sehr pragmatisch und erreicht eine gute Bearbeitungstiefe. Es ist insgesamt ein auch technisch sehr ausgereifter Beitrag.



Blick in den Süden von Biel, Schweiz, 2006

... ES SOLL EINE KLARE, STARKE BEANTWORTUNG, EINEN STADTKÖRPER ZEIGEN ...
 ... nicht nur bei Gestaltungsfragen ..., sondern auch aus der Sichtweise der Verkehrsplanung ...

... Die Aktion von der Aktion zum Handeln ... wird an jedem Punkt weitergeleitet, so dass ...
... DIE PLACE DU MARAIS

... Die „Place du Marais“ verspricht dem neuen Stadtbild ... den von Anfang an, auch in der nächsten Generation ...

... DER ANBEREICHENDE, NACHHALTIGE, GESUNDHEITLICHE, ANWENDBARE UND ALTERNATIVE ...
 ... WIRD MIT WENIGER BETRIEBEN UND WENIGER WARTUNG ...

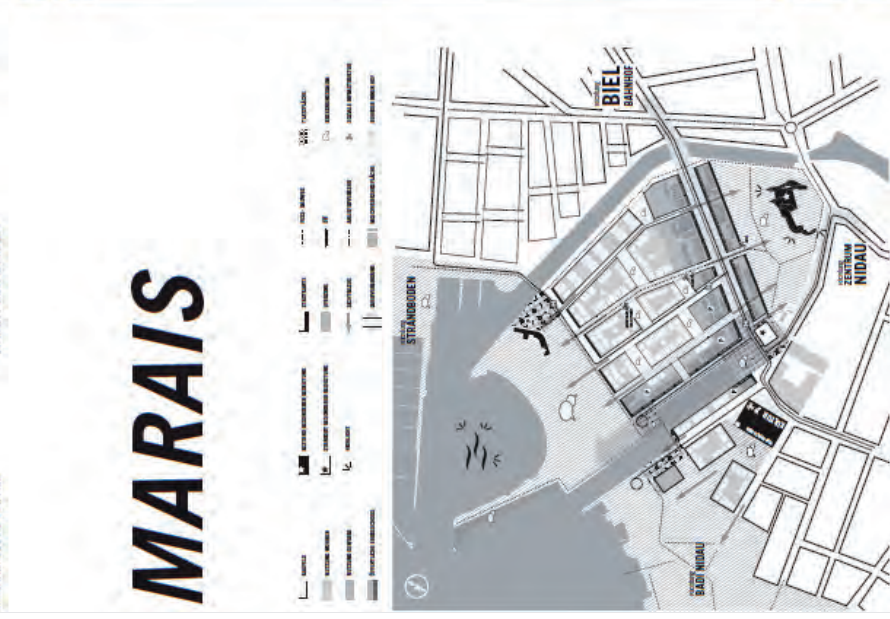
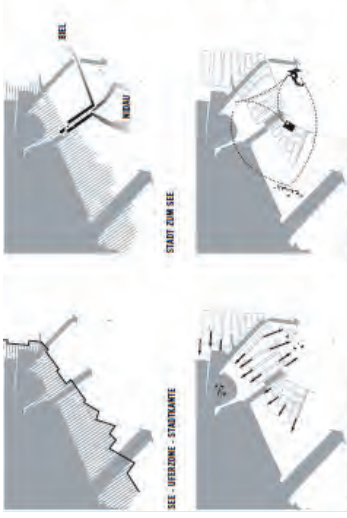
... Die, durch die, ist es eine tolle, nachhaltige, nachhaltige ...
... vielfältige Neutypen ... Soziale Vielfalt ist gewollt ...

... Die, durch die, ist es eine tolle, nachhaltige, nachhaltige ...
... EIN GEBUTES FENSTER ... HINANS AUF DEN SEE UND DEN JURA ...

... Es holt das Wasser und die Schiffe ins Quartier, es lockt die Menschen hinaus an den See ...

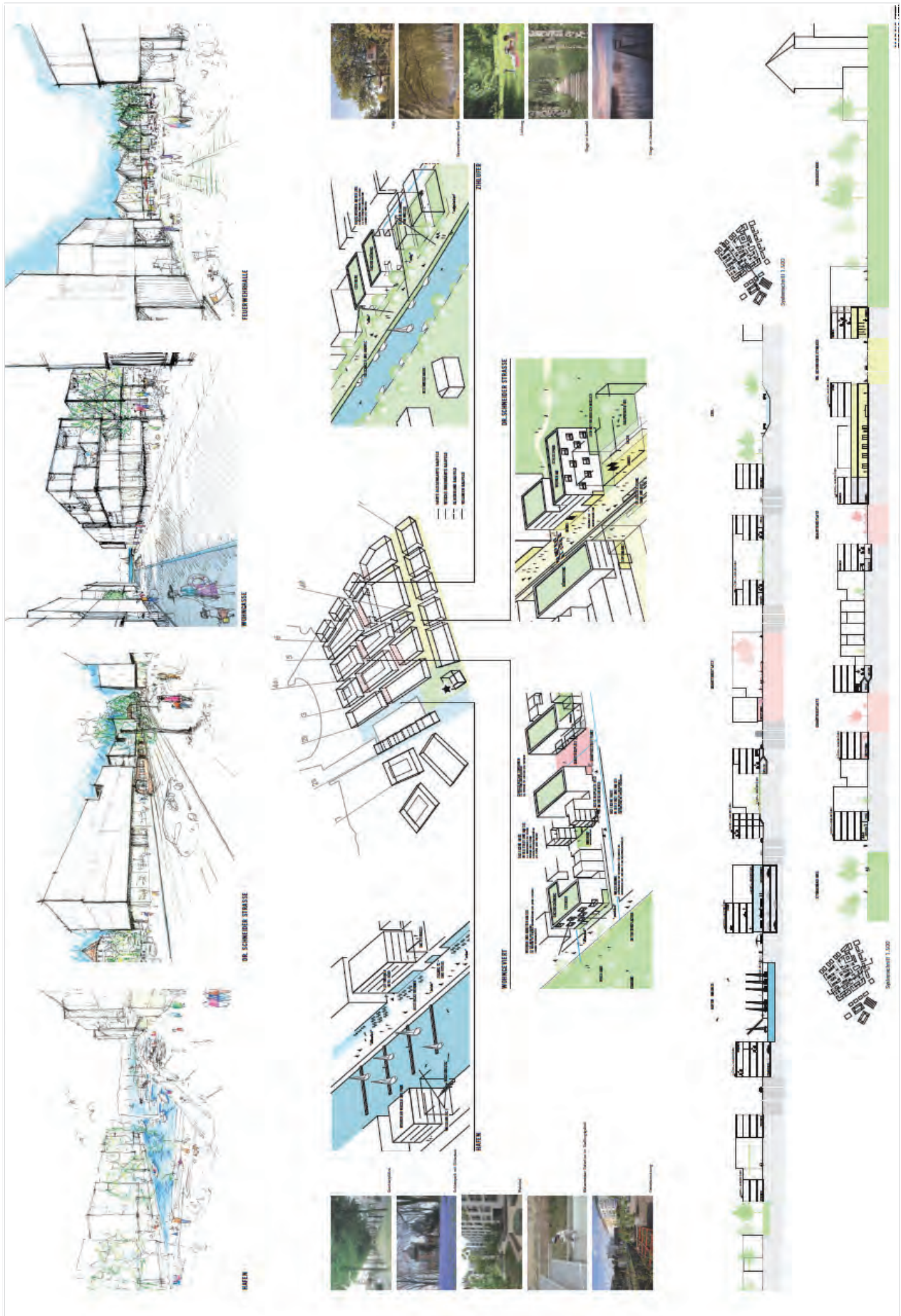
... Die, durch die, ist es eine tolle, nachhaltige, nachhaltige ...
... DER SCHLOSSPARK ALS ABGESCHREIBENER GARTEN ...

Quelle: aus dem Informationsblatt

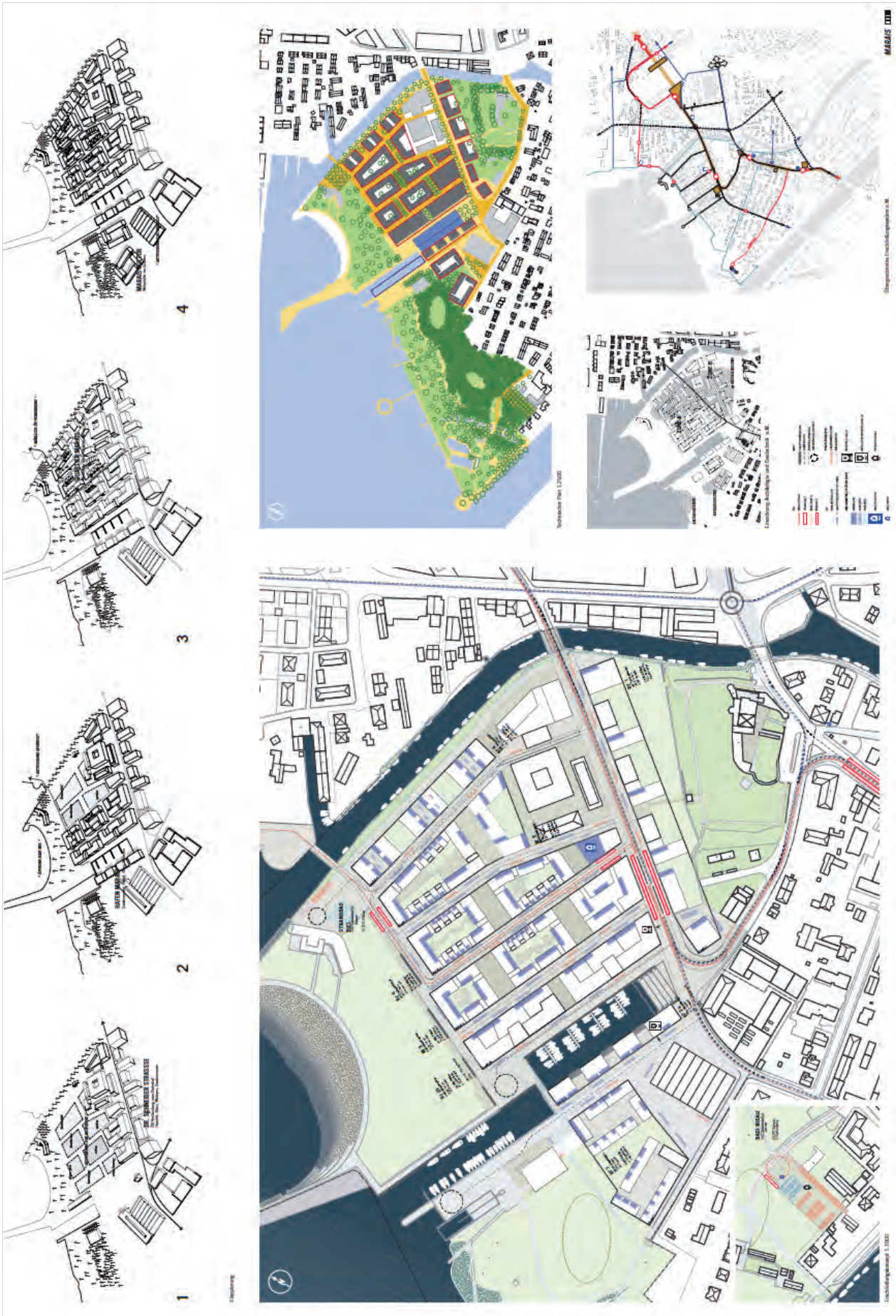


Situation





Verkehr



Projekt Nr. 13

OPEN LAC

3. Rang / 3. Preis CHF 80'000.–

Städtebau / Architektur / Raumplanung

Helsinki Zürich Office, Zürich

Tommi Mäkynen

Landschaftsarchitektur

Hager Partner AG, Zürich

Pascal Posset

Verkehr und Mobilität

stadt raum verkehr, Zürich

Statik / Bauingenieur

tbf marti AG, Schwanden

Nachhaltigkeit

Studio Durable, Zürich

Nachhaltige Stadtentwicklung

Prof. Mark Michaeli, TU München

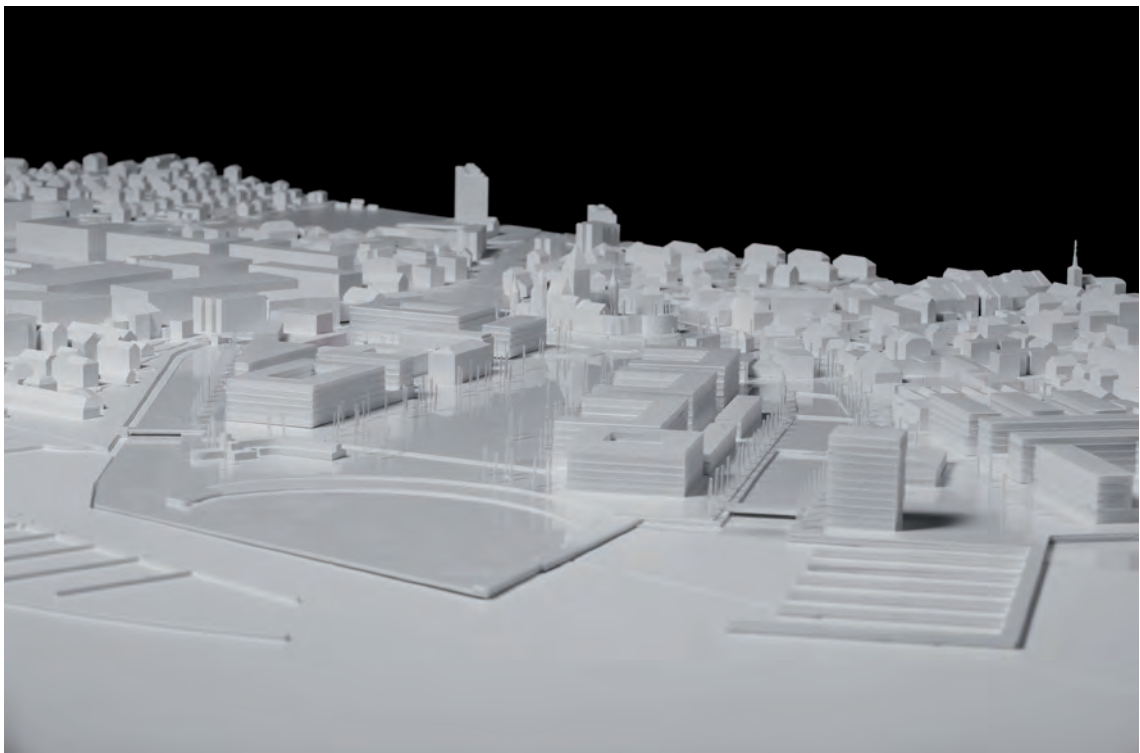
Kunst / Kultur / Weitere

Nuria Krämer

Modell Gesamtsicht



Modell Blick nach Osten



Beurteilung

Das Projekt «OPEN LAC» postuliert eine Verlegung der Grünräume vom Uferband in den Siedlungsraum hinein. Gleichzeitig entwickelt sich die Stadt über Entwicklungsbänder mit grossmassstäblichen Gebäudeblöcken zum See. Der sehr strategische Ansatz, den Uferbereich teilweise zu bebauen, wird als ein grundsätzlich zu prüfendes Konzept gesehen.

Der vorgeschlagene Stadtraum arbeitet mit starken Polaritäten und erzeugt eine überdimensionierte Inszenierung des Schlosses, der historisch in dieser Dominanz wenig begründet ist. Das Konzept bringt durch die radiale Anordnung von sich abwechselnden Freiraum- und Bebauungsstreifen den Siedlungsraum an den See. Dieses Konzept wird als grundsätzlich interessant gewertet.

Die massive Form der Überbauungen wird an dieser sensiblen Lage als kritisch betrachtet. Die Ufernähe der grossmassstäblichen Gebäude ist problematisch. Die Gebäudestrukturen sind sehr homogen und zeigen wenige Differenzierungsmöglichkeiten auf. Als sehr schwierig wird die Lage des Hotels an der Hafenanlage ohne ÖV-Anschluss angesehen. Die Bebauungsstruktur macht durch ihren Massstab einen urbanen, städtischen Eindruck, wird eine wirkliche urbane Mischung aber kaum erzeugen können. Daher ist es fraglich, ob sich ein gemischtes Quartier bilden kann. Die Parkierung in den Erdgeschossen muss im Zusammenhang mit der grundsätzlichen Frage nach der Qualität der Erdgeschossnutzung gelöst werden. Momentan schlägt das Projekt zu viel Dienstleistung im Erdgeschoss vor. Die Bebauung nahe zum Schloss wird in Bezug auf seine städtebauliche Qualität und Verträglichkeit hinterfragt.

Der neue Seepark spannt sich konsequent vom Uferbereich bis ans Schloss auf. Gleichzeitig wird das Ufer stark verbaut und remodelliert. Dadurch entstehen sehr viele harte Uferbereiche und das Seeufer und das Erlenwäldli erfahren eine starke Urbanisierung. Es fehlt ein realistischer Ansatz für einen ökologischen Ausgleich. Die Benützungsqualität des vorgeschlagenen Seeparks wird hinterfragt. Nutzungskonflikte mit den umgebenden Wohnnutzungen sind zu erwarten. Der Bezug zum Wasser ist dank des verlängerten Barkenhafens überdurchschnittlich gut. Allerdings wird kein privater Wasseranstoß vorgeschlagen und generell gibt es kaum private Aussenräume. Halbprivat nutzbare Freiraumflächen werden erhöht in den Innenhöfen angeboten. Es wird diskutiert, ob der vorgeschlagene Seepark Ersatz für einen öffentlichen Uferbereich sein kann.

Das verkehrliche Konzept zeigt eine konventionelle Lösung auf, die sauber ausgearbeitet ist, aber ohne innovative Ansätze vorzuschlagen.

Die Wirtschaftlichkeit ist wegen des ungünstigen Verhältnisses von Volumen zu Flächen verbesserungsbedürftig.

«OPEN LAC» bringt einen neuen Massstab von «Stadt» physisch an den Bieler See. Die Haltung wird klar und konsequent vorgetragen und verstanden. Die grosse Form und Strategie werden als sehr interessant bewertet, gleichzeitig wird aber auch auf einige Schwachstellen in der Ausarbeitung hingewiesen und die Ausformulierung wirft Fragen nach technischer Umsetzbarkeit und Qualität auf, die viele Anpassungen notwendig machen.



Situation



Technischer Plan



Verkehr



Les îles de la vie

4. Rang / 4. Preis CHF 70'000.–

Städtebau / Architektur / Raumplanung

Dietrich Schwarz Architekten AG, Zürich

Dietrich Schwarz

Thomas Soboczynski

Rodrigo Alba

Stefano Schiavon

Landschaftsarchitektur

Müller Wildbolz Partner GMBH

Landschaftsarchitektur und Sportstättenplanung, Bern

Nicolas Spahr

Statik / Bauingenieur

Walther Mory Maier Bauingenieure AG, Münchenstein

Andreas Bärtsch

Nachhaltigkeit

EK Energiekonzepte AG, Zürich

Barbara Beckmann

Matthias Arioli, Immobilienökonom

Verkehr

Basler & Hofmann, Zürich

Ulrike Huwer

Manuel Oertle

Modell Gesamtsicht



Modell Blick nach Osten



Beurteilung

Das Konzept «Les îles de la vie» basiert auf der Idee von einzelnen stadträumlichen Inseln, die je nach Lage unterschiedliche Typologien und Dichten aufweisen. Das Projekt schafft entlang des Sees einen sehr grosszügigen öffentlichen Grünbereich, den Seeufer-Park, der vom Ufer weit in das Quartier hinein reicht.

Mit Hilfe einer trichterförmigen Gestaltung wird die Verbindung von Seeraum und Stadtraum auf eine logische Weise hergestellt. Dadurch rückt die stadträumliche Verbindung nach Nidau in den Vordergrund und nicht nur der Fokus auf das Schloss. Diese Verbindung lässt Platzräume entstehen, die gleichzeitig zentrale Orte im Quartier formulieren. Die Nutzungskonzentration und relativ starke Verdichtung entlang der Dr. Schneider-Strasse unterstützen die Zentrumsbildung innerhalb des neuen Quartiers. Gleichzeitig bildet die Achse der Dr. Schneider-Strasse einen klaren Bezug zu Biel, wobei jedoch der Bezug zur Stadt Nidau vernachlässigt wurde.

Die drei verschiedenen Bebauungsmuster sind grundsätzlich gut auf die bestehenden Gebäude abgestimmt. Die Anwendung von unterschiedlichen Architektursprachen kann aber in Frage gestellt werden. Im Bereich Schloss wäre ein sensiblerer volumetrischer Umgang angebracht. Die Gebäudetypologien nehmen nur teilweise Rücksicht auf spezifische Lagequalitäten. Wenige Lagen haben direkte Seesicht und Bezug zum Wasser. Dafür wurden einige Lagen mit direktem Wasseranschluss geschaffen. Die Mehrheit der Gebäude hat einen (halb-) privaten Aussenbereich. Die beiden Wohnhöfe sollen öffentlich sein, wobei der Konsum klar abgetrennt wird von anderen Funktionen. Das Feuerwehrdepot wird teilweise zu Gunsten des neuen Hotels abgebrochen. Die Ausformulierung wirft Fragen auf. Grundsätzlich wird die Art und Weise der formalen Ausgestaltung (insbesondere die Visualisierung) in dieser Stufe hinterfragt.

Der Grünraum entlang des Sees wird mehr oder weniger unverändert übernommen. Gewürdigt wird der neue grosse, zusammenhängende Seeufer-Park, der gleichzeitig aber Fragen zur Aufteilung hinsichtlich Strandbad und öffentlichem Park stellt. Der Verlauf des neuen Kanals, welcher in der Verlängerung des Barkenhafens entsteht, wurde auf seine Sinnhaftigkeit diskutiert, ist aber an sich rücksichtsvoll gestaltet, ebenso wie der Uferweg. Es fehlt eine ökologische Vision für die Entwicklung der Seeufer.

Der Vorschlag zeigt ein konsequentes und realistisches Verkehrskonzept auf, das sauber gelöst ist. Auffallend und unklar bleibt aber die sehr starke Reduktion der Anzahl Parkplätze auf ein Drittel der momentan erforderlichen Parkplätze.

Aus wirtschaftlichen und stadträumlichen Aspekten ist es fraglich, ob die vorgeschlagenen Erdgeschossflächen gegen den Park funktionieren können, da sie zu wenig Frequenz haben für Gewerbe und zu öffentlich sind für Wohnen.

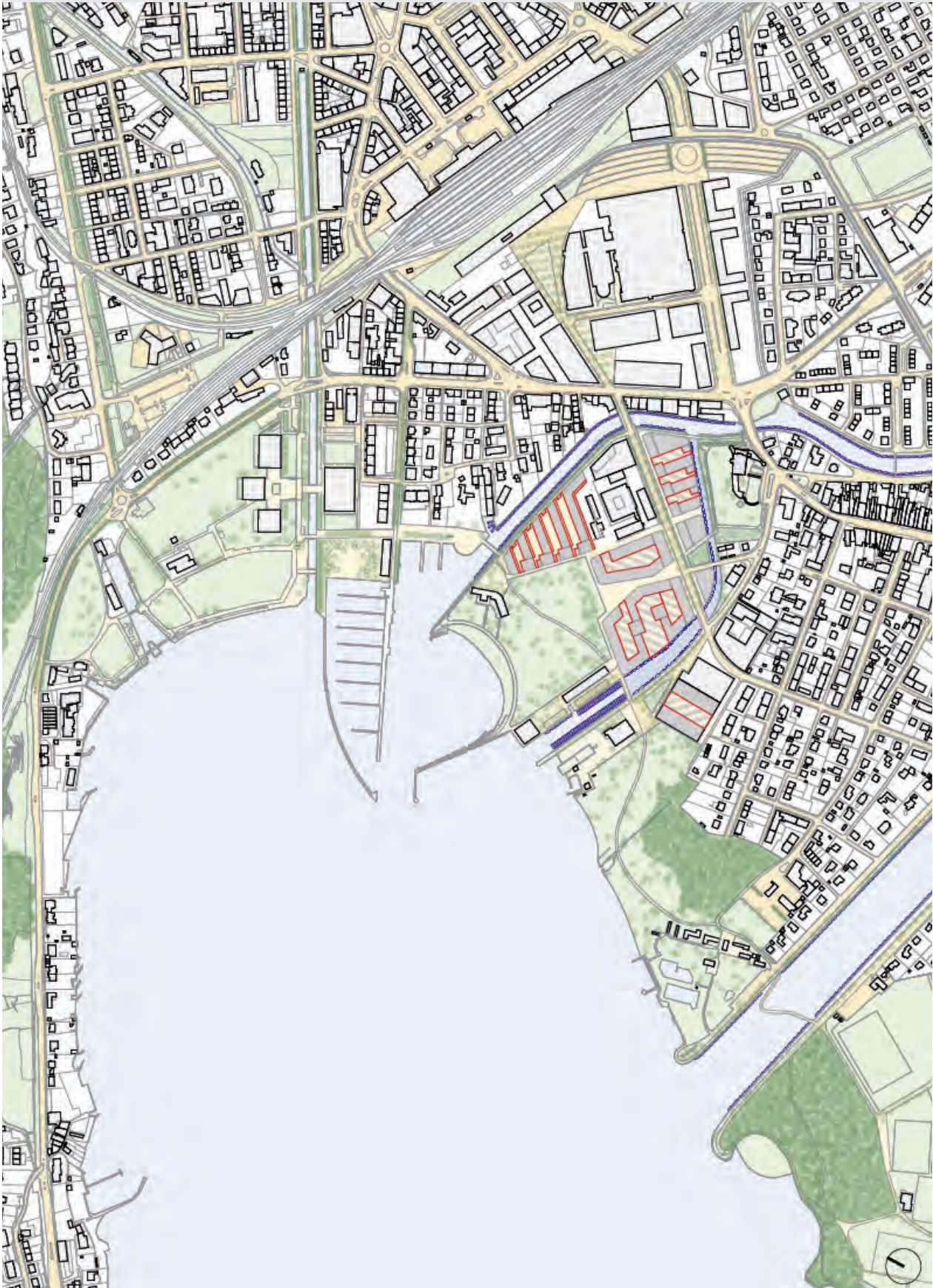
Die Stärke von «Les îles de la vie» ist das Freispielen des grossen Freiraumes mit gleichzeitig grosser und meist verträglicher Bebauungsdichte und guten Wohnsituationen. Zusammenfassend handelt es sich um einen sehr pragmatischen Entwurf, der unterschiedliche Adressbildungen erlaubt.

Übersicht



Situation





Verkehr



Projekt Nr. 11

LARIDAE

5. Rang / 5. Preis CHF 60'000.–

Städtebau / Architektur / Raumplanung

Baukontor AG, Zürich

Prof. Dr. Vittorio Magnago Lampugnani

Landschaftsarchitektur

West 8 urban design & landscape architecture, Rotterdam

Adriaan Geuze

Statik / Bauingenieur

Dr. Schwartz Consulting AG, Zug

Prof. Dr. Joseph Schwartz

Nachhaltigkeit

Nachhaltigkeit (Gesellschaft, Wirtschaft, Umwelt)

Basler & Hofmann AG, Zürich

Vera Künzli

Modell Gesamtsicht



Modell Blick nach Osten



Beurteilung

«LARIDAE» schlägt ein neues Stadtquartier vor, das in seiner Gesamtheit als kompakter Baustein Biel und Nidau verbindet. Das kompakte, dichte Quartier mit klarer Bebauungskante wird sehr konsequent vom Ufer zurückversetzt und ein geschützter Ufer-/Wasserbereich mit einem Strandbad Biel als Insel entsteht.

Der Stadtraum wird durch zwei starke Gesten dominiert: die Sichtachse Schloss-See und das Blockrandquartier. Das neue kompakte Quartier ist konsequent nicht am See, sondern formuliert mit klassischer, aber durchlässiger Blockstruktur und klarer Parzellierung ein neues Stück Stadt mit differenziertem, nicht direktem Seebezug. Ob ein neues Quartier am See ein kompakter Stadtteil oder eine offene Struktur sein kann wurde konträr diskutiert. Die Qualität des neuen Quartieres für Nidau bleibt fraglich.

Die Wohnhöfe, sofern sie zugänglich sind, fördern den sozialen Austausch und Nachbarschaften. Der Hofrandtypus mit seinen vernünftigen Blockgrössen und der differenzierten Bebauungsstruktur, z.B. der Zweigeschossigkeit im Inneren, kann trotz einer eher homogenen Bebauungsstruktur ein differenziertes Quartier-Innenleben entstehen lassen. Die Gebäudetypologien nehmen kaum Rücksicht auf die spezifischen Lagequalitäten. Daher gibt es wenige Lagen mit direktem Bezug zum Wasser. Der Untergeschossanteil ist verhältnismässig hoch. Das Gebäude Barkenhafen wird abgebrochen. Die Quartierverträglichkeit des Hochhauses muss an diesem Standort hinterfragt werden.

Der geschützte, grosszügige Uferbereich wird grundsätzlich geschätzt, die physische Inselbildung des Strandbads Biel wird konträr diskutiert. Im nördlichen Bereich findet dadurch der Uferweg keinen natürlichen, logischen Verlauf. Das städtebauliche Konzept basiert momentan auf einer Reihe von Wasserelementen, deren trennende Wirkung gross ist und deren Notwendigkeit teils hinterfragt werden muss. Der teilweise dargestellte Wasserspiegel wird als zu hoch erachtet, was qualitative Folgen auf die Kanalufer haben wird. Grundsätzlich wird ein breites Spektrum von gut nutzbaren Freiräumen zwischen privat und öffentlich angeboten.

Das im Projekt verfolgte Mobilitätskonzept ist konventionell und gebiets- und aufgabenspezifische Lösungsansätze und detaillierte Aussagen fehlen. Die Anzahl der geplanten Parkplätze ist sehr reduziert.

Die verhältnismässig hohen Archäologiekosten lassen den Vorschlag wirtschaftlich sehr kritisch werden.

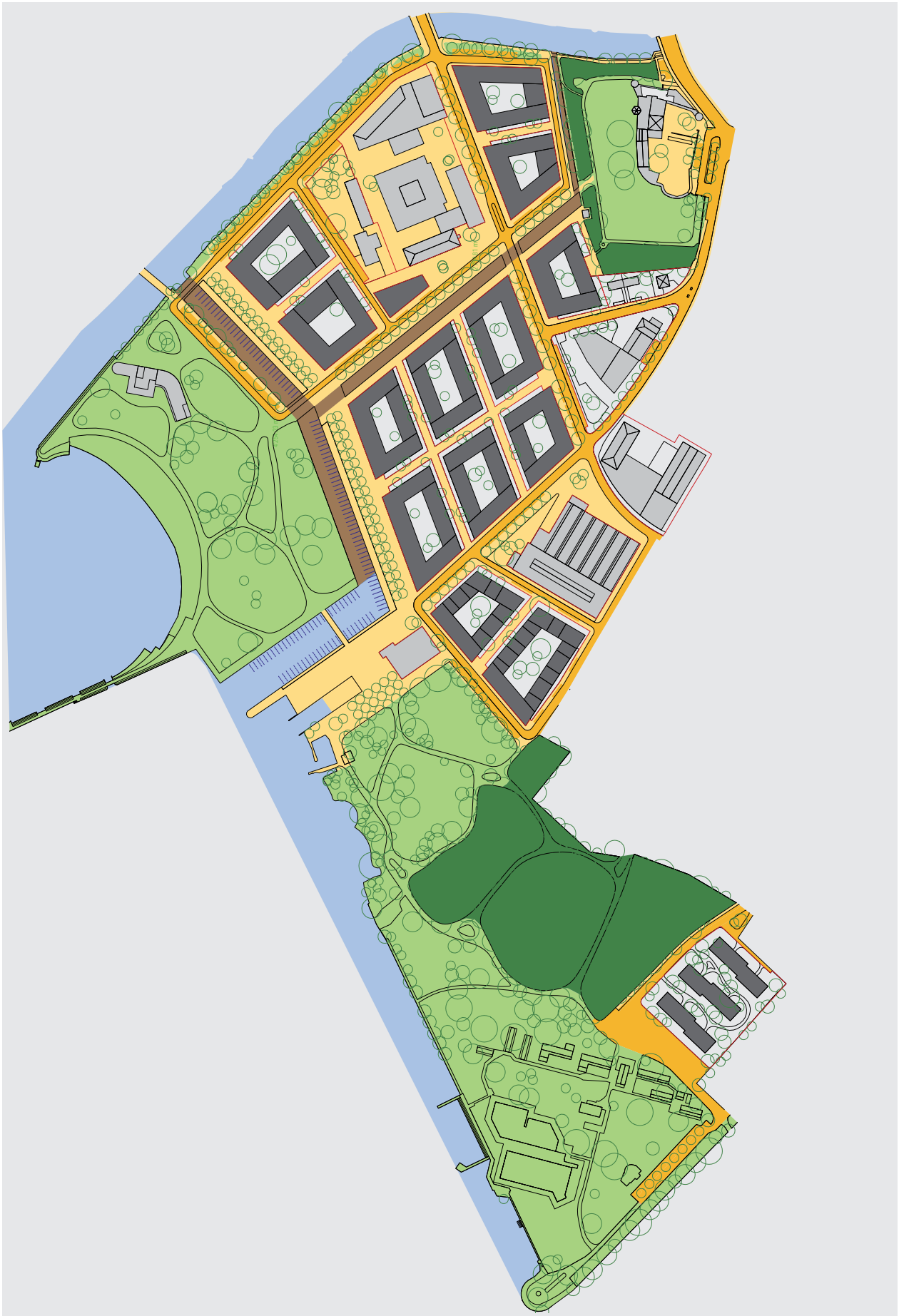
«LARIDAE» offeriert ein klares stadträumliches Konzept. Die auf den ersten Blick durch die Hofrandstruktur etwas starr erscheinende Stadtstruktur besitzt aber eine hohe Robustheit zum Entstehen von grösserer Vielfalt. Angedeutet ist dies schon durch Varianten in der Hofrandbebauung. Die Projektidee ist sorgfältig und konsequent in einer phasengerechten Tiefe durchgearbeitet. Alles in allem ist es eine schlüssige Projektidee.

Übersicht



Situation





Verkehr



6. Rang / 6. Preis CHF 37'000.–

Städtebau / Architektur / Raumplanung

agps, Zürich (Federführung)

Manuel Scholl

Marc Angélil

Daniel Roos

Matej Draslar

Ricarda Fierenz

Hannes Hermanek

Landschaftsarchitektur

Rotzler Krebs Partner Landschaftsarchitekten, Winterthur

Matthias Krebs

Alexander Kochan

Statik / Bauingenieur

Caprez Ingenieure AG, Zürich

Alessandro Fabris

Nachhaltigkeit

Keoto AG, Zürich

Arno Schlüter

Verkehr

Enz & Partner GmbH, Zürich

Robert Enz

Kunst / Kultur / Weitere

Karin Sander, Zürich/Berlin

Modell Gesamtsicht



Modell Blick nach Osten



Beurteilung

Das Projekt «take five» basiert auf einer starken programmatischen Spezialisierung der Quartierbereiche und unterliegt einer strengen typologischen Strukturierung. Gleichzeitig wird ein breiter öffentlicher und durchgrünter Uferbereich gesichert. Um den Barkenhafen und die Lago-Lodge werden zwei Bereiche mit erhöhter Öffentlichkeit konzipiert. Der programmatische Bezug zu Biel als Arbeitsstandort wird gewürdigt.

Die einzelnen Quartierbereiche sind klar und streng strukturiert, nur der Bereich Les Halles und die Markthalle als Zentrum sind unpräzise. Die Wohnscheibe entlang der Dr. Schneider-Strasse wird in ihrer Strenge als zu harte Geste gesehen. In der Wohnwerft sind die Gebäude an schmalen Kanälen orientiert, deren Mehrwert fraglich scheint. Durch den starken privaten Charakter dieser Struktur fehlen öffentliche Aufenthaltsflächen innerhalb des Quartiers. Das öffentliche Leben konzentriert sich auf den öffentlichen Platz mit der Markthalle.

Die Bebauungsstruktur bietet wenig Varianz der Gebäudetypologien an. Die Gebäude sind sehr geometrisch gesetzt. Grundsätzlich entsteht viel Bezug zum Wasser durch die Kanäle, deren Wert allerdings zu hinterfragen ist. Gleichzeitig wird der Raum für Flexibilität eingeschränkt. Die Struktur spielt wenig mit Gebäudehöhen, ausgenommen beim Hochhaus. Dadurch werden eher wenige Aussichtslagen angeboten. Grundsätzlich wirkt das Hochhaus wenig aufdringlich, allerdings ist die Lage im Grüngürtel und ohne genügende ÖV-Erschliessung nicht nachvollziehbar. Fragezeichen stellen sich auch bei den Wohnnutzungen Les Halles, deren Nähe zum öffentlichen Zentrum Nutzungskonflikte entstehen lassen könnte.

Der neue Uferweg weist einen komplizierten, indirekten Verlauf auf. Grundsätzlich werden der freiräumliche Mehrwert und die Machbarkeit der Wassergräben stark angezweifelt, auch im Hinblick auf das Verhältnis kritischer Privatheit versus eingegrenzter Öffentlichkeit. Der Wassergraben entlang der Dr. Schneider-Strasse isoliert zusätzlich und behindert die Erdgeschossflexibilität der Gebäudescheibe.

Das Projekt zeigt ein sehr klares Konzept auf. Das Kernelement ist die Sperrung der Dr. Schneider-Strasse bei der Zihlbrücke. Die neue Strassenanbindung des ganzen Quartiers erfolgt klar über die Schlossstrasse von Seiten Nidau. Eine intelligente Lösung sind die oberirdischen Parkhäuser.

Insgesamt bietet das Projekt wenige Strukturen als mögliche Anlageobjekte an. Die durch umfangreiche unterirdische Geschossflächen hohen Archäologie- und relativ hohen Fundationskosten schwächen die Wirtschaftlichkeit des Projektes deutlich. Insgesamt wird langfristig kein grosser Mehrwert generiert und die Investitionen der öffentlichen Hand werden kaum rentieren.

Grundsätzlich ist das Konzept der Zonierung als Idee interessant. «take five» geht allerdings etwas romantisch mit der Moderne um (Funktionstrennung und Bespielung der öffentlichen Räume). Die programmatischen Ansätze sind interessant. Das Projekt hat viel Potenzial für ein ökologisches Pilotprojekt, z.B. in Holzbau. Leider wird der Ort dafür als nicht adäquat angesehen und die guten Ideen sind wenig realistisch umsetzbar. Der landschaftsarchitektonische Entwurf lässt eine starke Idee vermissen und wirkt fragmentarisch.

STÄDTBAU



Der städtebauliche Vorschlag soll als das Fundament für die Entwicklung der Stadt an den See und Nebenverbote, die Halbinsel mit den Naturräumen verbinden.

Anknüpfend an die unterschiedlichen Entwicklungsphasen der Stadt, werden im Sinne der Diversität verschiedene Typologien in der Entwicklung einbezogen, welche unterschiedliche Bedürfnisse abdecken können.



UFERPARK

Das Seeufer genießt die Öffentlichkeit. Eine Sequenz von Freizeitanlagen, die bestehende Freizeitanlagen des Uferbereichs verbindet, schafft einen durchgängigen Band. Die Kontinuität verbindet die Räume, die Freizeitanlagen verbindet. Die Seeufer bietet Raum für Feste, Events und Kultur. Öffentlichkeitsorientierte Aktivitäten werden durch den Uferpark gefördert.

LES HALLES

Die Serie grosszügiger Gewerbebauten entlang der Schlossstrasse wird zum See hin durch eine neue Gewerbezone ergänzt. Die Entscheidungsgläubigkeit der Halbinsel und schafft den Übergang der Quartiere. Kulturellen Nutzungen bietet sich günstiger Raum in den Bestandsbauten. Die Serie verbindet sich wieder und verbindet die bestehende Struktur.

WOHNWERT

Im Kern des Entwicklungsgebietes findet sich die dringlichste, dichte Bauweise. Die atmosphärischen Qualitäten des Wassers sind im Wohnquartier die einflussreichsten. Eine urbane, lebendige Vielfalt prägt den Charakter des Quartiers. Die Entwicklung der Quartiere bewegt man sich mit Bäumen oder auf Fuß auf einem Steg am Wasser durch das Quartier.

WERKEREI

Die Werkerei ergänzt die bestehenden Quartiere um eine Reihe von geschlossenen Werkstätten, die die Qualität der Wasserräume, die Luft, die Sonne und die Luft, welche die Luft für Kleingewerbe, welche die Bebauung überträgt. Auf Statustebene schafft die öffentliche Durchwegung, die die Quartiere verbindet. Die lang Baukörper reagiert auf die städtebauliche Situation mit zwei verschiedenen Seiten.

SCHLOSSGARTEN

Der Schlossgarten bildet den ruhigen Gegenpol zum lebhaften Seeufer. Dem Freiraum durch ein langes Bauvolumen im NW gibt, von dem See aus bleibt das Gelände die Bebauung überträgt. Auf Statustebene schafft die öffentliche Durchwegung, die die Quartiere verbindet. Die lang Baukörper reagiert auf die städtebauliche Situation mit zwei verschiedenen Seiten.

In fünf Raumgruppen lassen sich die genannten Qualitäten unterschiedlicher Typologien in der Stadt einbringen. Die Projektion des städtebaulichen Vorschlags ist ein fachtechnisches Projekt, das in allen fachtechnischen Bereichen wichtig ist, von Denkmalpflege und Stadtplanung bis Urbanistik und Architektur.



Wohnen für viele bedarf einer grossen Vielfalt an Typologien. In fünf Raumgruppen unterschiedliche Typologien und Gebäudeformen, eigenständige Wohnqualitäten, welche die Bebauung überträgt. Auf Statustebene schafft die öffentliche Durchwegung, die die Quartiere verbindet. Die lang Baukörper reagiert auf die städtebauliche Situation mit zwei verschiedenen Seiten.



Das Seeufer als wichtiger Raum für die öffentliche Nutzung. Die Qualität der Wasserräume, die Luft, die Sonne und die Luft, welche die Luft für Kleingewerbe, welche die Bebauung überträgt. Auf Statustebene schafft die öffentliche Durchwegung, die die Quartiere verbindet. Die lang Baukörper reagiert auf die städtebauliche Situation mit zwei verschiedenen Seiten.



Die Schlossstrasse bildet den ruhigen Gegenpol zum lebhaften Seeufer. Dem Freiraum durch ein langes Bauvolumen im NW gibt, von dem See aus bleibt das Gelände die Bebauung überträgt. Auf Statustebene schafft die öffentliche Durchwegung, die die Quartiere verbindet. Die lang Baukörper reagiert auf die städtebauliche Situation mit zwei verschiedenen Seiten.

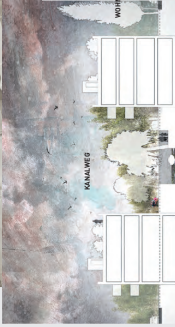


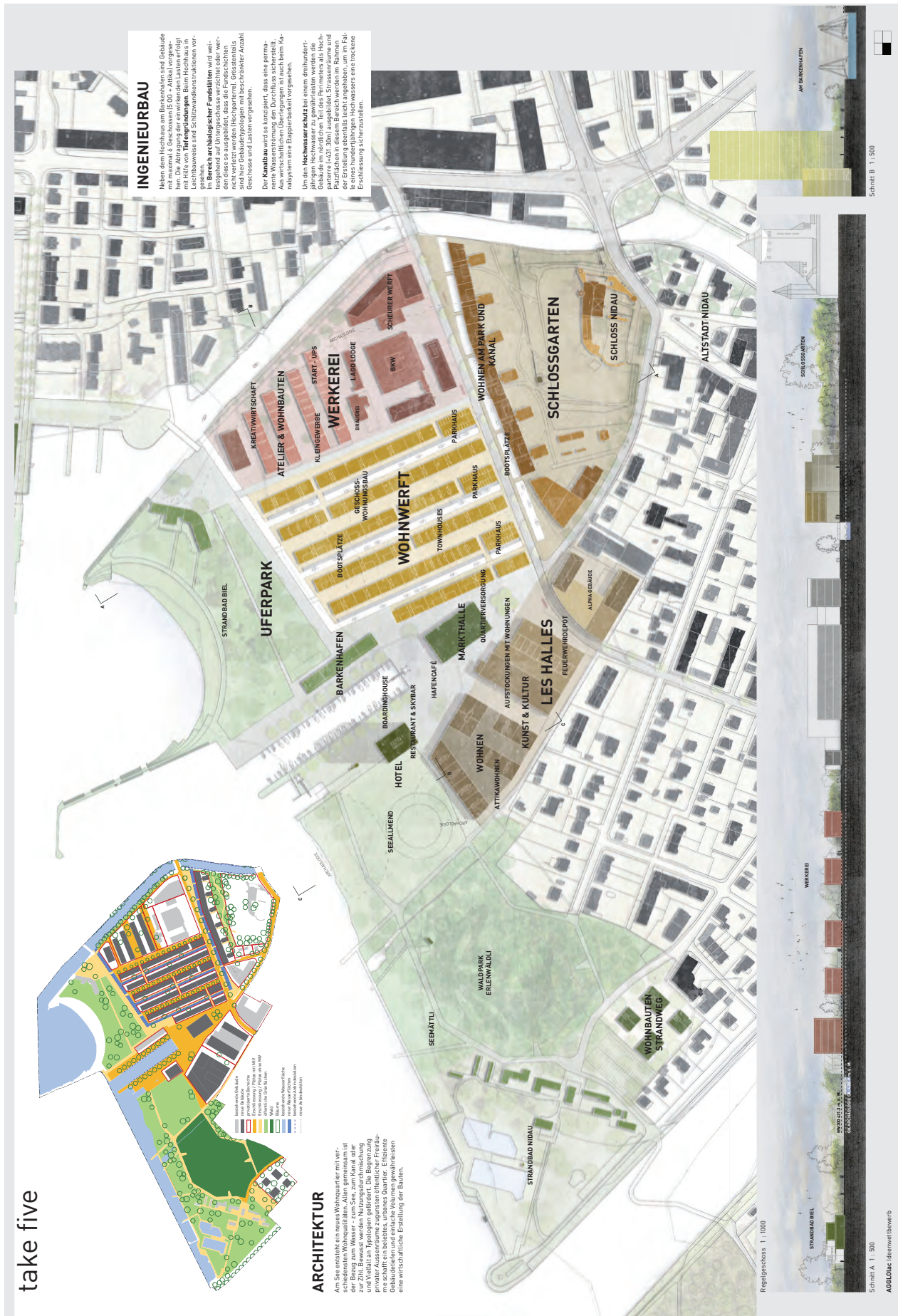
Les Halles und der „Am Barkenhafen“ Platz



Der Uferpark mit dem „Am Barkenhafen“ Platz

AGGLOlac - Ideenwettbewerb





take five

INGENIEURBAU

Neben dem Hochhaus am Barkenhafen sind Gebäude im Bereich der Uferpromenade zu realisieren. Die Abtragung der einseitigen Lärmschuttwälle ist als Voraussetzung für die Realisierung von Lärmschuttwällen und Schallschuttwänden vorzuziehen. Im Bereich architektonischer Fundamente wird weitestgehend auf lichteingesparnte Verweise oder Verweise verzichtet werden (Hochhaus 100m, Grössenfalls sind hier Gebäudelystogramme mit beschränkter Anzahl Geschosse und Lasten vorzuziehen). Der Kanalbaau wird so konzipiert, dass eine permanente Wasserströmung im Durchfluss sicherstellbar ist. Die Entwässerung des Kanals wird durch ein selbsttätiges Klappenmechanismus sichergestellt. Über das Hochwasserschutz bei einem durchschnittlichen jährlichen Hochwasser zu gewährleisten werden die Gebäude im nördlichen Teil des Perimeters als Hochhaus konzipiert, um im Bereich des Hochwassers zu gewährleisten, dass die Gebäude nicht überflutet werden. Die Erstellung ebenfalls leicht angehoben, um die Gefahr eines hundertjährigen Hochwassers eine trockene Durchdringung sicherzustellen.

ARCHITEKTUR

Am See entsteht ein neues Wohnquartier mit verschiedenen Wohnqualitäten. Allen gemeinsam ist der Bezug zum Wasser - zum See, zum Kanal oder zur Uferpromenade. Die Wohnqualität wird durch die Vielfalt an Typologien gefördert. Die Begrenzung privater Aussenräume zugehörigen öffentlicher Freizeitanlagen, die die Wohnqualität erhöhen und die Gebäudehöhen und -entwürfe Wohnen gewährleisten eine wirtschaftliche Erstellung der Bauten.

Schnitt B 1: 300

Schnitt A 1: 300

AGGLOlac Ideenwettbewerb



take five

LANDSCHAFT

TERRORIUM Die Umrisse des Terrains ist das durch Landschaftsgestaltung dem See abgrenzen. In seiner Kulturtechnik wird ein **Kanalnetz** angelegt, welches als **Wasserweg mit Ecotopflüssen** und baumbestandenem Kanalweg das neue Quartier von Stadt und Wasser referenziert. Ortsgeschichte, Ingenieurtechnik und Stadtnatur.

COMMON GROUND Für die Bevölkerung von Biel ist das Quartier ein öffentliches und sozial abgegrenztes **parque urbain**. Die **sozialräumliche Öffnung** der Anlage wird durch die **Öffnung** der Anlage in die Umgebung ermöglicht. Durch die **Öffnung** der Anlage in die Umgebung wird die **Öffnung** der Anlage in die Umgebung ermöglicht.

Russwege, Plätze, Kanäle und Parkanlagen wird die mit einer hohen Dichte an sozialer Interaktion.

KONTINUIERLICHE DURCHGEHENDEN WEGVERBINDUNGEN, als mehrschichtige Wegfigur mit wechselndem Bezug zu See und Stadt, schaffen räumliche Kontinuität und **hybride Vegetation** mit Birken, Erlen, Pappeln, Eichen, die die Räumlichkeiten und gibt den Teilbereichen ihre jeweils spezifische **örtliche Farbgebung** - sie es in streng geordnete Baumkronen und Bögen zum See in den Wohnbasen und am Barkenhafen.

RAUMGEWISSE Die Ebene des Bieler Strahndead erhält eine Neuordnung des Parkraums, Stadtdring wird er bei zur neuen Esplanade am Kanal erweitert. Die **See-Terrasse** ermöglicht zugleich zu halten. Der Barkenhafen bildet das Schirm am Seeufer - ein ortstypischer Plan, der den urbanen Charakter des

Plätze betonen. Die anschließende Seeallmend Sommerfeste und Theaterfestivals angelegt. Beim sich bestmöglichen Erlebens wird die Wegführung neu das vollen natürlichen Waldstück (Klebrnuss) umfassen und dem neuartigen Auenwald von starker Durchwegung freiheit.

Das Strandbad Nidau wird mit dem durchgehenden Uferweg in das übergeordnete Wegnetz eingebunden. Die **See-Terrasse** bildet den räumlichen Gegenpol zum belebten Seeufer. Eine Zeile um den See herum, die die Räumlichkeiten und gibt den Teilbereichen ihre jeweils spezifische **örtliche Farbgebung** - sie es in streng geordnete Baumkronen und Bögen zum See in den Wohnbasen und am Barkenhafen.

RAUMGEWISSE Die Ebene des Bieler Strahndead erhält eine Neuordnung des Parkraums, Stadtdring wird er bei zur neuen Esplanade am Kanal erweitert. Die **See-Terrasse** ermöglicht zugleich zu halten. Der Barkenhafen bildet das Schirm am Seeufer - ein ortstypischer Plan, der den urbanen Charakter des

MOBILITÄT
LANDSCHAFTSVERKEHR: Die zwei zentralen Massnahmen die Erzeugung der Sperrmaße als durchgehende Wegverbindung sowie die Sperrung der Zuhänge sind funktionsorientiert als Mikrovernetzung ausgestaltet, die Autos verschwinden nah an der Quartierbahn in den Parkanlagen. Ergänzt wird der Kanal und die Durchwegung des Schlossparks. Das Erlebens wird von der Durchwegung befreit.

ÖV: Durch die Nähe zu Bieler und Nidauer Bahnhof ist das Quartier bestens an das ÖV-Netz angebunden. Die Erzeugung der Sperrmaße als durchgehende Wegverbindung sowie die Sperrung der Zuhänge sind funktionsorientiert als Mikrovernetzung ausgestaltet, die Autos verschwinden nah an der Quartierbahn in den Parkanlagen. Ergänzt wird der Kanal und die Durchwegung des Schlossparks. Das Erlebens wird von der Durchwegung befreit.

MV: Die Haupterschließung erfolgt über die Haupt- und Schlossstrasse mit Anschluss an den geplanten Autobahnanschluss Biene Centre. Die Erzeugung der Sperrmaße als durchgehende Wegverbindung sowie die Sperrung der Zuhänge sind funktionsorientiert als Mikrovernetzung ausgestaltet, die Autos verschwinden nah an der Quartierbahn in den Parkanlagen. Ergänzt wird der Kanal und die Durchwegung des Schlossparks. Das Erlebens wird von der Durchwegung befreit.

MOBILITÄT
LANDSCHAFTSVERKEHR: Die zwei zentralen Massnahmen die Erzeugung der Sperrmaße als durchgehende Wegverbindung sowie die Sperrung der Zuhänge sind funktionsorientiert als Mikrovernetzung ausgestaltet, die Autos verschwinden nah an der Quartierbahn in den Parkanlagen. Ergänzt wird der Kanal und die Durchwegung des Schlossparks. Das Erlebens wird von der Durchwegung befreit.

ÖV: Durch die Nähe zu Bieler und Nidauer Bahnhof ist das Quartier bestens an das ÖV-Netz angebunden. Die Erzeugung der Sperrmaße als durchgehende Wegverbindung sowie die Sperrung der Zuhänge sind funktionsorientiert als Mikrovernetzung ausgestaltet, die Autos verschwinden nah an der Quartierbahn in den Parkanlagen. Ergänzt wird der Kanal und die Durchwegung des Schlossparks. Das Erlebens wird von der Durchwegung befreit.

MV: Die Haupterschließung erfolgt über die Haupt- und Schlossstrasse mit Anschluss an den geplanten Autobahnanschluss Biene Centre. Die Erzeugung der Sperrmaße als durchgehende Wegverbindung sowie die Sperrung der Zuhänge sind funktionsorientiert als Mikrovernetzung ausgestaltet, die Autos verschwinden nah an der Quartierbahn in den Parkanlagen. Ergänzt wird der Kanal und die Durchwegung des Schlossparks. Das Erlebens wird von der Durchwegung befreit.

Ausstellungsdatum: 1.10.2008
AGGLOlac (Interwettbewerb)

Schnitt C 1:500

Projekt Nr. 24

BEIM WASSERSCHLOSS

7. Rang / 7. Preis CHF 33'000.–

Städtebau / Architektur / Raumplanung

Hosoya Schaefer Architects AG, Zürich

Markus Schaefer

Alexander Kneer

KEEAS Raumkonzepte, Zürich

Sabine Friedrich

Marcel Muri

Landschaftsarchitektur

Robin Winogron Landscapsarchitekten, Zürich

Robin Winogron

Ursa Habic

Statik / Bauingenieur

Schnetzler Puskas Ingenieure AG, Basel

Tivadar Puskas

Nachhaltigkeit

Thomas Bürki GmbH, Benglen

Thomas Bürki

Verkehr

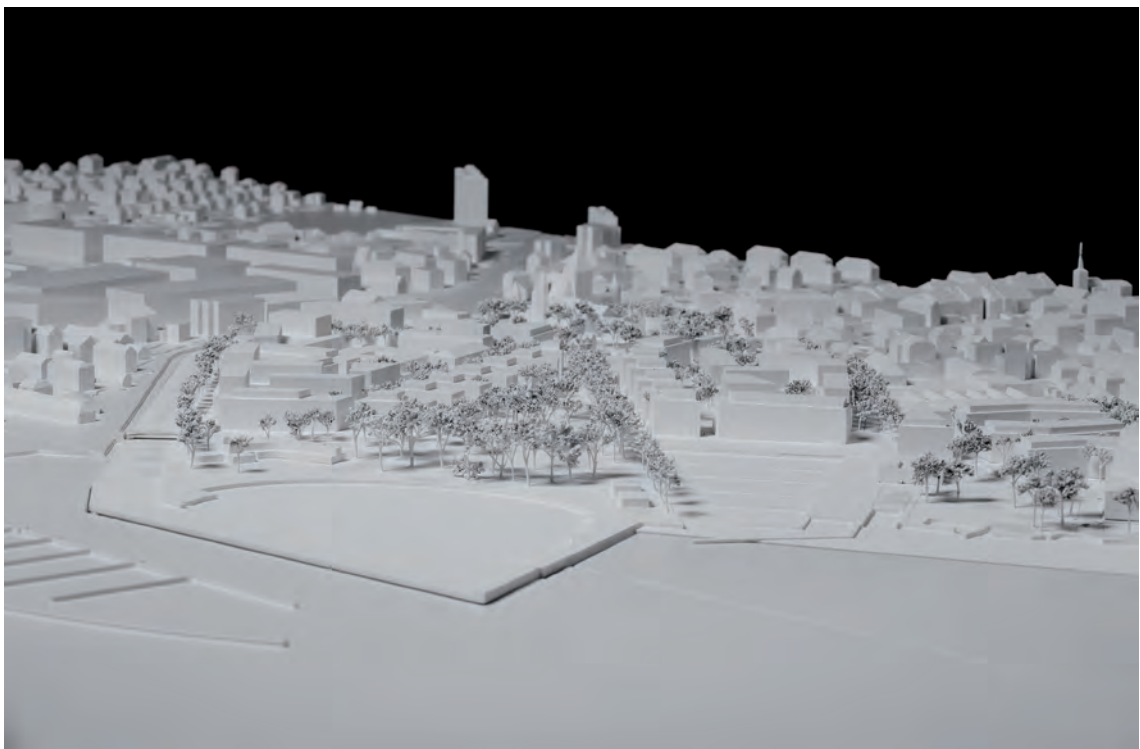
ibv Hüsler AG, Zürich

Luca Urbani

Modell Gesamtsicht



Modell Blick nach Osten



Beurteilung

Das Projekt «BEIM WASSERSCHLOSS» versucht über zwei Diagonalen neue stadträumliche Bezüge herzustellen und den Freiraum tief in das neue Quartier zu verankern. Mit dieser Geste entstehen zwei Quartierteile mit jeweils in Wert gesetzten Vorderseiten entlang der Freiräume. Der breite öffentliche Uferbereich wird mit einem vergrösserten Barkenhafen aufgewertet.

Mit Hilfe der markanten Achse Schloss Nidau – Hafen wird das räumliche Grundgerüst des Stadtraumes aufgespannt und mit Hilfe des Schlossparks werden attraktive Vorderseiten mit Seeblick geschaffen. Die weiteren Bezüge der Achsen sind aber unklar und scheinen eher formal und zufällig. Die als Punktbauten, bzw. Stadtvillen ausformulierte erste Reihe ist logisch. Das Quartierinnere mit den Wohnhöfen ist unklar strukturiert. Stadträumlich interessant ist die sich abwechselnde Haltung der Siedlungsabschlusskante zum Wasser hin – ein Mal vorne ein Mal hinten. Wobei der Schritt nach vorne mit dem Hotelstandort (Seeufer, ÖV-Erschliessung) direkt im Uferbereich sehr kritisch hinterfragt wird. Im Vergleich zum Rest zerfällt der Bereich um den Hafen strukturell in seine Einzelteile.

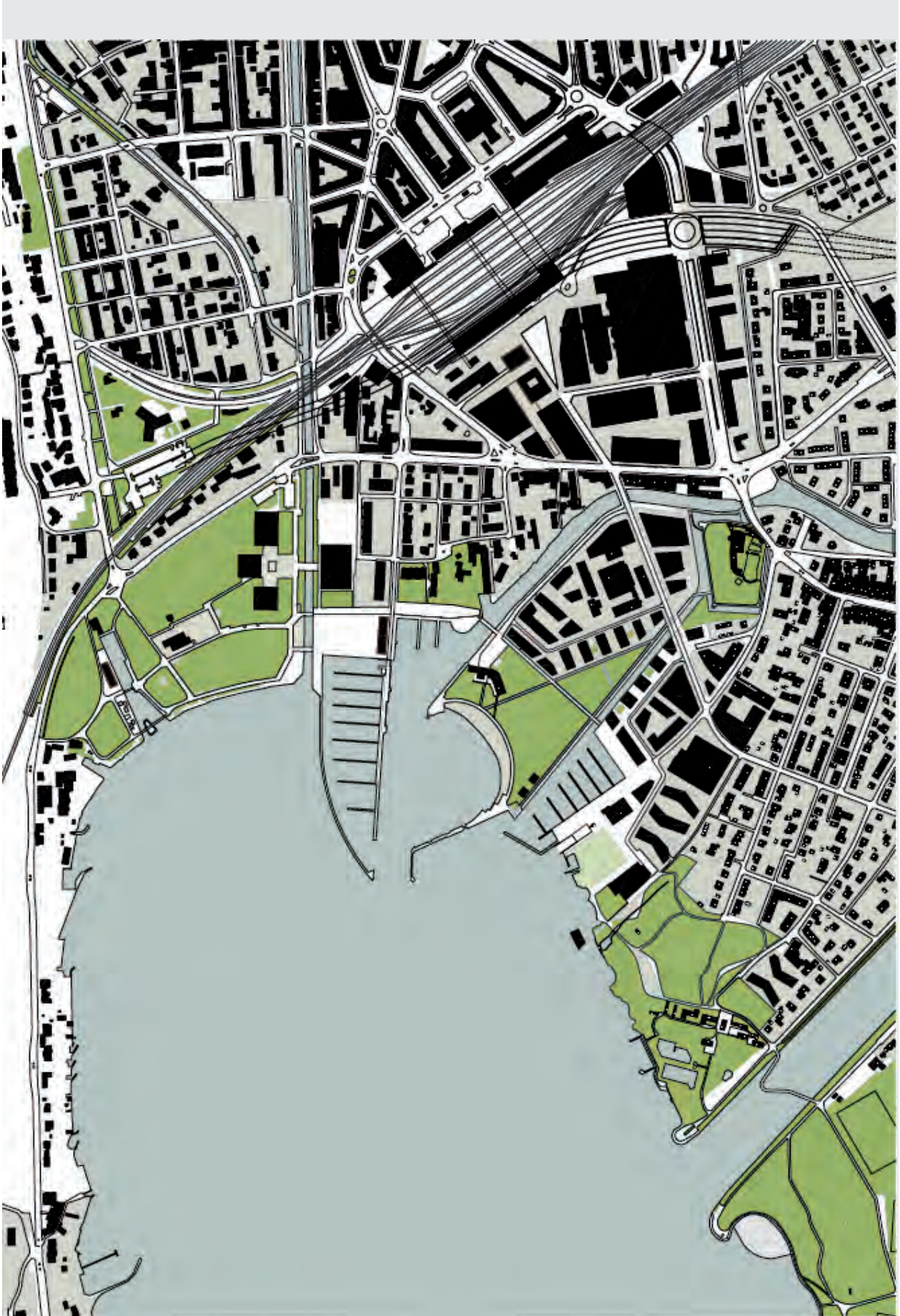
Bei der Bebauungsstruktur wird mit verschiedenen Typologien gespielt, denen bis auf die Punktbauten der ersten Reihe kein klares Organisationsprinzip zu Grunde zu liegen scheint. Durch die unterschiedlichen Gebäudetypologien können aber unterschiedliche Wohnprodukte entstehen. Der Bezug zum Wasser steht beim Projekt nicht explizit im Vordergrund. Die Punktbauten der ersten Reihe und die möglichen Durchblicke der zweiten Reihe sind vorteilhaft. Insgesamt ist die Höhenentwicklung zurückhaltend und es gibt wenig Variation bei den Gebäudehöhen.

Interessant ist der Weiterzug des grünen Uferbereiches in das Quartier hinein. Die Benützungsgüte des entstehenden Schlossparks bleibt aber unklar. Das Projekt sieht an vielen Stellen eine Intensivierung der öffentlichen Nutzung am Seeufer vor, jedoch ohne deren Auswirkungen auf die Gestaltung des Ufers aufzuzeigen. Die angebotene Allmend, bzw. der Eventplatz am Ufer, kann die multifunktionalen Erwartungen an diese Fläche schwer erfüllen. Grundsätzlich funktioniert der zusammenhängende grüne Uferbereich trotz der Integration des vergrösserten Seglerhafens gut. Allein die jetzige Position des Hotels unterbricht den zusammenhängenden Uferbereich.

Das Projekt schlägt ein konventionelles Mobilitätskonzept mit guter Vernetzung und vielen möglichen Optionen vor. Gleichzeitig gibt es wenig verkehrsfreie Bereiche.

Ein grosser Bereich des Quartiers liegt mit massiven baulichen Auswirkungen in der archäologisch kritischen Zone. Daher ist die Wirtschaftlichkeit des Vorschlags insgesamt eher schlecht.

«BEIM WASSERSCHLOSS» zeigt eine grundsätzlich überraschende städtebauliche Lösung auf. Der differenzierte Umgang mit dem vorderen Siedlungsabschluss führt zu interessanten Raumbeziehungen. Allerdings scheinen die Achsen eher formalistisch und die letzte Konsequenz im Projekt wird vermisst und es kann eine gewisse Schematik nicht überwinden.



Situation





Verkehr



STRANDBODEN

8. Rang / 8. Preis CHF 30'000.–

Städtebau / Architektur / Raumplanung

ernst niklaus fausch architekten eth/sia gmbh, Zürich

Erich Niklaus

Ursina Fausch

Tobias Biegger

Simone Cartier

Sarah Knobloch

Kai Eva Najand

Landschaftsarchitektur

Raymond Vogel Landschaften AG, Zürich

Raymond Vogel

Statik / Bauingenieur

Staubli Kurath & Partner, Zürich

Eduard Schiebelbein

Nachhaltigkeit / Verkehr

Amstein + Walthert AG, Zürich

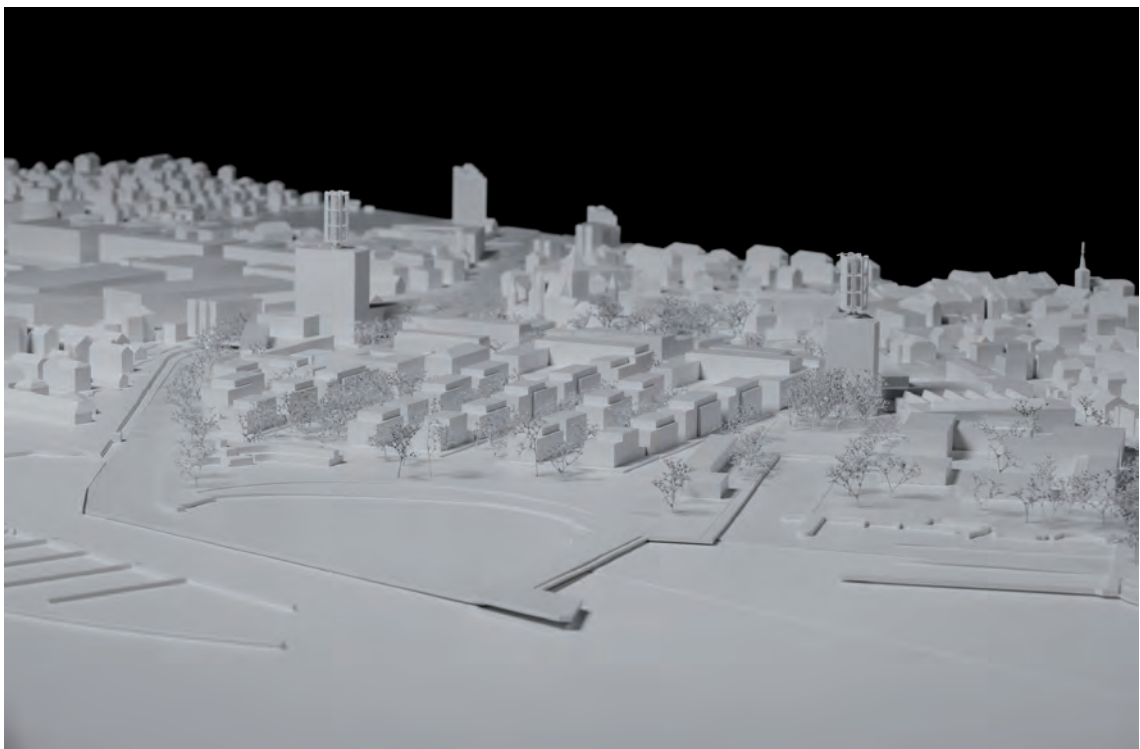
Nora Herbst

Martin Kärcher

Modell Gesamtsicht



Modell Blick nach Osten



Beurteilung

Das Projekt «STRANDBODEN» setzt sich aus drei charakteristischen Elementen zusammen. Eine stark verdichtete Dr. Schneider-Strasse wird als urbanes Rückgrat ausgebildet, von dem aus sich ein relativ privates Wohnquartier schrittweise zum See hin in der Höhe abtreppt. Entlang des Barkenhafens wird ein neuer Quartierteil mit hoher Öffentlichkeit vorgeschlagen, der den Seanschluss sucht.

Durch die Unterteilung des Seeufers in Segmente schafft das Projekt eine differenzierte und abwechslungsreiche Abfolge unterschiedlicher Uferbereiche. Das öffentliche Leben findet primär im Hafenbereich statt. Grundsätzlich sind die Bebauungs- und Freiraumfinger zum See hin eine nachvollziehbare vermittelnde Geste. In seiner momentanen Ausformulierung erscheint der Stadtraum eher monoton und verspielt eine Reihe qualitativer Chancen. Gleichzeitig wirkt die volumetrische Dominanz entlang der Achse Dr. Schneider-Strasse erdrückend und nicht adäquat im Umgang mit dem umgebenden Stadtraum wie auch dem Schloss.

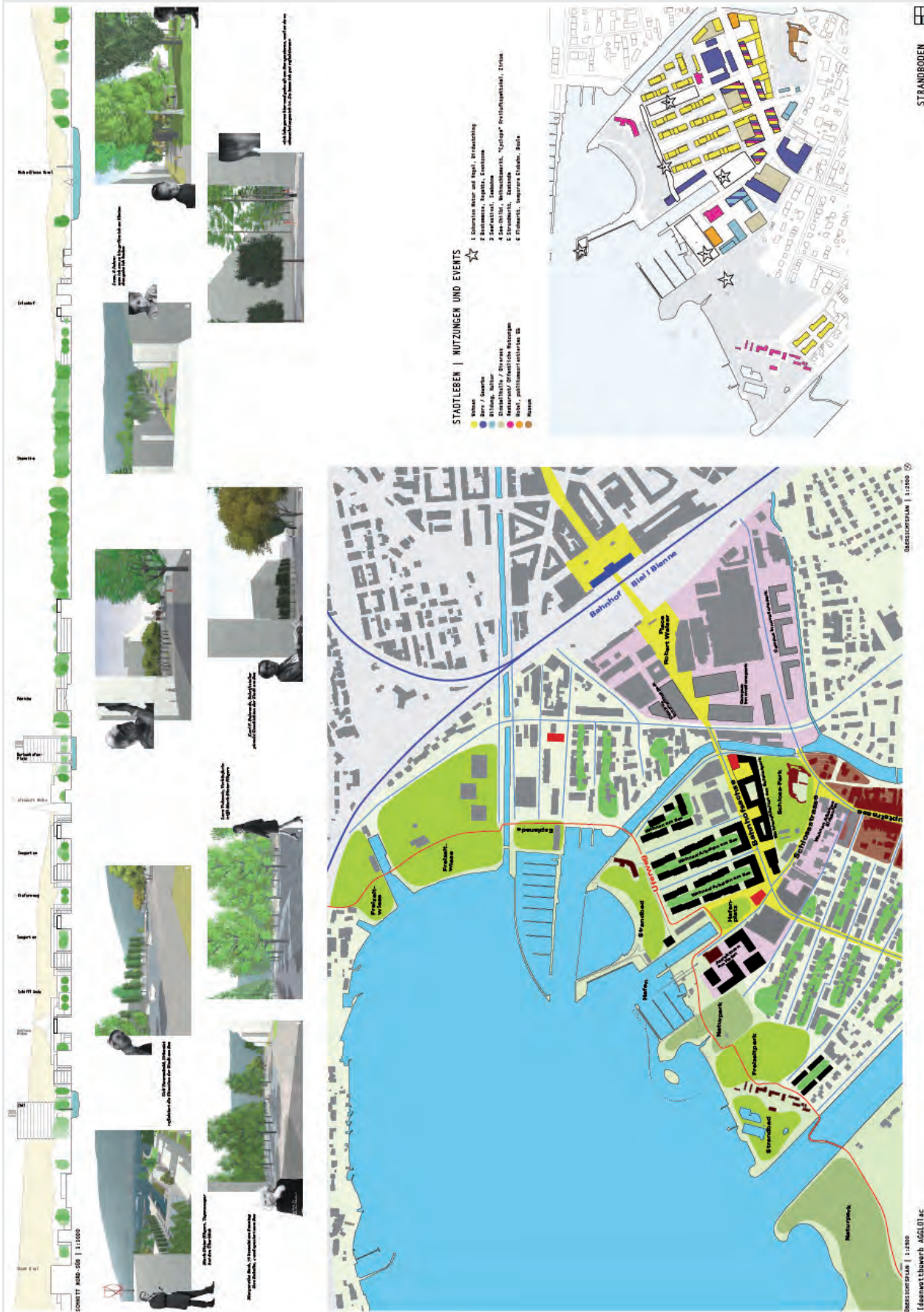
Die Bebauung ist klar organisiert, die Anordnung der Bauten ermöglicht eine hohe Wohnqualität und die erreichte Dichte ist hoch. Gleichzeitig werden wenig verschiedene Gebäudetypologien angeboten, die recht willkürlich auf die jeweiligen Lagequalitäten reagieren (z.B. Schliessung des Hofrandes gegenüber Schloss). Das Projekt weist wenig Kanalfächen auf und schafft somit wenige Einheiten mit direktem Wasserbezug. Es gibt keine privaten Wasserzugänge. Durch Gebäudeanordnung und Abstufung der Gebäude gegen den See entstehen relativ viele Wohnungen mit hoher Aussichtsqualität (direkt / indirekt). Die Stadtsilhouette wird stark beeinträchtigt durch die überdimensionierten und in ihrer Sinnhaftigkeit fraglichen Hochhäuser mit ihren Windturbinen. Der an den Hafen angrenzende Cluster wirkt in seiner Ausformulierung zufällig.

Die Segmentierung und Differenzierung der Uferbereiche ist an sich ein guter und nachvollziehbarer Ansatz. Im Bereich des Strandbads Biel wird die Dimension des öffentlichen Uferbereiches stark eingeschränkt. Die Durchlässigkeit des Grüngürtels ist durch den neuen Hafen und das direkt angrenzende Baufeld erschwert. Die Wegführung am Ufer entlang wird verkompliziert. Die räumliche Konzeption von Freiraumbereichen mit Intensivierung und solchen mit Extensivierung ist schlüssig. Vorbehalte bestehen bezüglich der Machbarkeit im geplanten Umfang (insb. neue Inselgruppe). Im Bereich des Wohnquartiers sind privat nutzbare Aussenräume sehr limitiert.

Die Verfasser schlagen eine konventionelle Verkehrslösung vor. Die Parkierungssituation scheint problematisch und die Positionierung der Besucherparkplätze generiert viel Suchverkehr. Die Parkplätze auf öffentlichen Plätzen sind grundsätzlich zu hinterfragen.

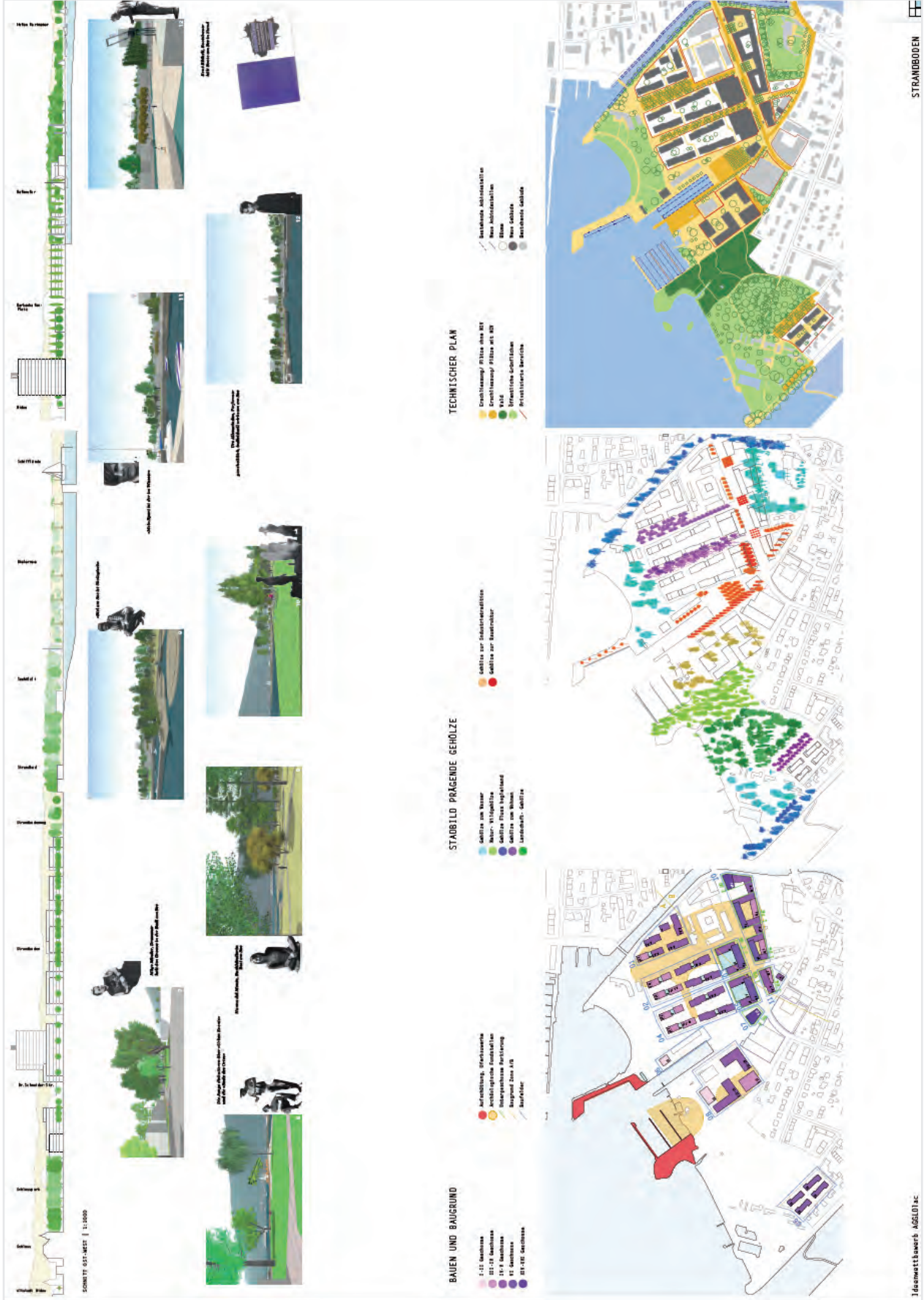
Der Projektvorschlag generiert relativ hohe Infrastrukturkosten, obwohl keine neuen Kanäle geplant sind, und weist sehr hohe Kosten für die Archäologie auf.

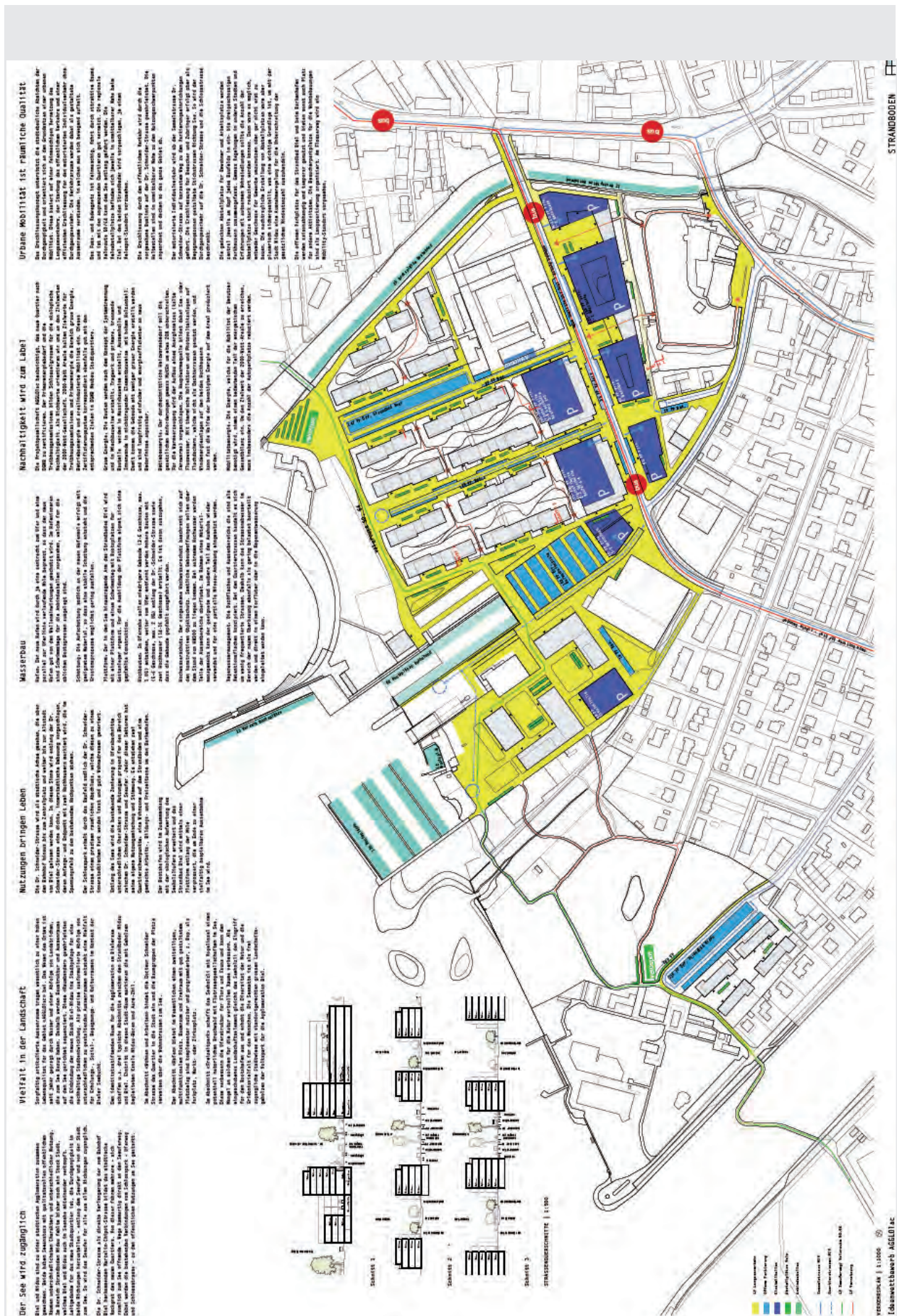
Der Bezug zum See, bzw. die Absicht an den See zu kommen, ist widersprüchlich, einerseits die klare Geste mit den sich öffnenden Räumen/Fingern zum Seeufer hin, andererseits die Zurückhaltung, das Zurückweichen und die räumliche Unklarheit des vorderen Siedlungsabschlusses. Dem Vorschlag fehlt leider die konsequente Weiterführung der Idee und er bleibt fragmentarisch und schematisch.



Situation







10.3 Weitere Projekte

Städtebau / Architektur / Raumplanung

COBE Berlin GmbH, Berlin

Vanessa Miriam Carlow

Sigurd Larsen

Jana Gutge

Jonas Klock

Stine Skjevik Thomassen

Loic Croegaert

Daniel Sebastian Pape

Landschaftsarchitektur

Man Made Land, Berlin

Anna Lundquist

Christian Bohne

Alexandre Mellier

Ricardo Palmieri

Anna Coppolecchia

Statik / Bauingenieur

Buro Happold Consulting, Berlin

Jochen Rabe

Sebastian Seelig

Thomas Kraubitz

Forian Ibold

Alexandre Lambolez

Beurteilung

Die Verfasser von «586172» schlagen als städtebauliches Konzept eine deutliche Unterteilung des Perimeters in verschiedene Bereiche und insbesondere eine starke Trennung zwischen dem Uferbereich und dem Siedlungsbereich vor. Entlang des abgrenzend wirkenden neuen Siedlungsabschlussbandes verläuft der Uferweg, welcher viele harte Richtungswechsel und keine überzeugende Attraktivität aufweist.

In der Uferzone werden grosse infrastrukturelle Veränderungen vorgeschlagen, deren Wert und Machbarkeit hinterfragt werden. Gleichzeitig wird die Qualität und Sinnhaftigkeit des Querkannels angezweifelt. Im Quartier wird eine Schlossachse eingeführt, die in ihrer Ausformulierung aber eher Fragen hinterlässt. Innerhalb des Quartiers sind nur wenige und wenig attraktive öffentliche Räume zu finden.

Unverständlich ist das fast schon sture Ausscheiden von sehr generischen Baufeldern mit eher zufällig wirkenden Bautypen, die wenig Bezug zum Ort aufweisen. Das führt zur Verinselung der einzelnen Baufelder und das neue Quartier artikuliert sich zu keiner Umgebung hin spezifisch oder differenziert. Die Wohnhochhäuser sind sehr kritisch positioniert in direkter Nähe zum geschützten Strandbad und sie wirken gleichzeitig unmotiviert vor den Terrassengebäuden. Die rote Linie im Projekt ist schwer erkennbar. Die kreative Unentschlossenheit der Verfasser lässt überall ein bisschen etwas von Allem finden.

Modell Gesamtsicht



Übersicht



Situation



Projekt Nr. 2

AU FIL DE L'EAU

Städtebau / Architektur / Raumplanung

MIKOU STUDIO, Paris

Landschaftsarchitektur

AGENCE TER, Paris

Statik / Bauingenieur / Verkehr

BG BONNARD & GARDEL, Lausanne

Nachhaltigkeit

TRANSSOLAR, Paris / Stuttgart

Kunst / Kultur / Weitere

JÉROME SANS, Paris

Beurteilung

Das Projekt «AU FIL DE L'EAU» formuliert einen markanten durchgehenden baulichen Abschluss zum See hin. Durch die neue Wasserführung über die Verlängerung des Barkenhafens und den Schlosskanal wird das neue Quartier bewusst zur Insel. Ein Fakt, der kritisch hinterfragt wird. Die Neuinterpretation des Landschaftsraumes hat grosse Infrastrukturaufwendungen im Uferbereich und beim Wasserbau zur Folge. Der Umgang mit den Wasserelementen bringt den öffentlichen Quartierräumen einen Mehrwert und die Behandlung des Uferbereiches schafft attraktive und differenzierte Flächen für die Öffentlichkeit. Die Passerelle vor dem Nidauer Seeufer ist aus Kostengründen und rechtlich fraglich. Die grosse Allmende an der Promenadenfläche ist eine schöne Idee, allerdings ist die angenommene Nachfrage nach publikumswirksamen Erdgeschossflächen zu unsicher. Als Freiraumpuffer zwischen Siedlungs- und Uferbereich scheint das Infrastrukturband mit Sport- und Spielflächen sehr sinnvoll.

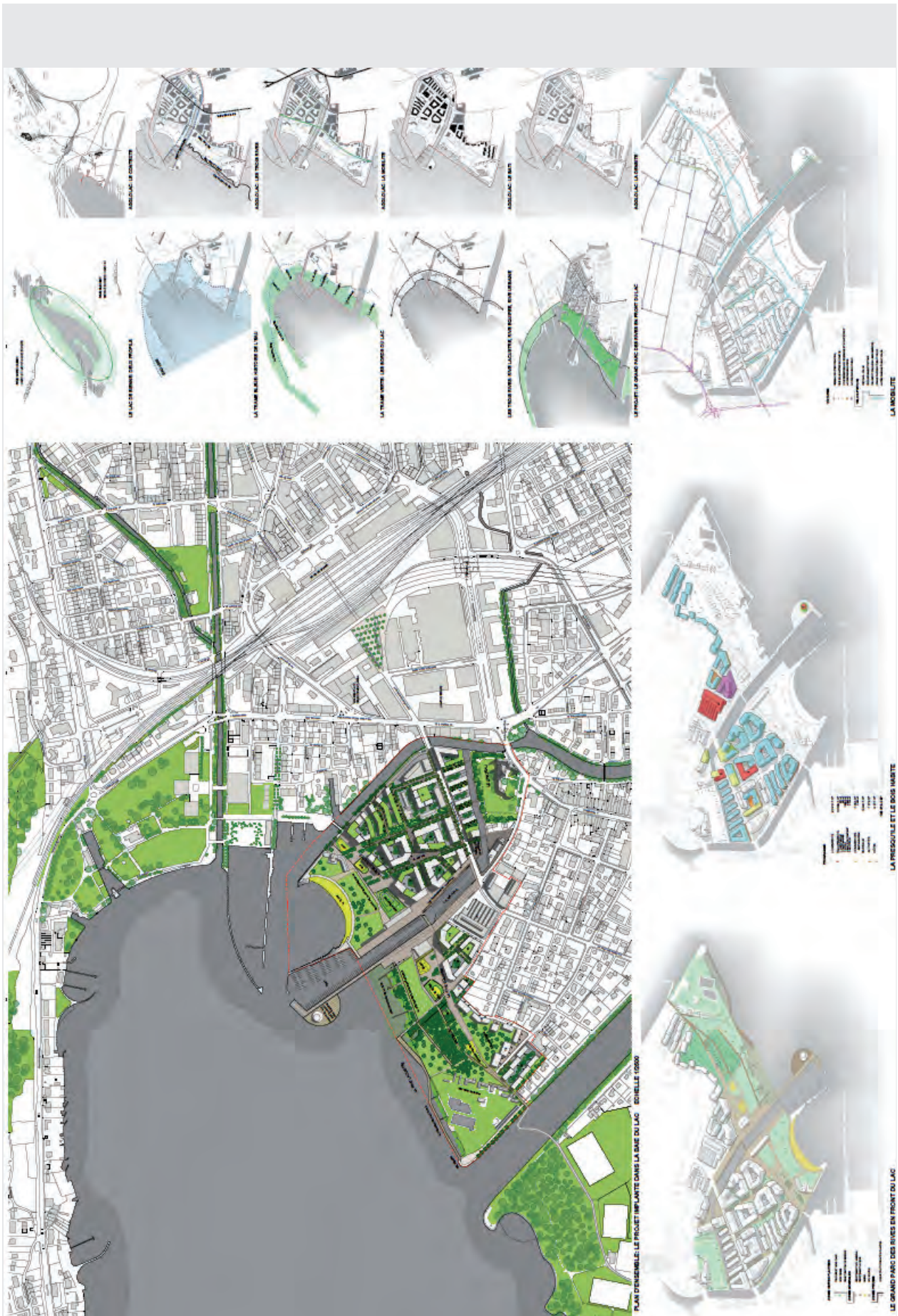
Die Blockrandbebauung ist sicher in dieser massiven Ausformulierung an dem sensiblen Standort nicht optimal. Die typologische Vielfalt wird geschätzt. Die markante Front der Bebauung gegenüber dem Strandbad ist nicht sehr sensibel. Das Projekt nimmt wenig bis keine Rücksicht auf die archäologischen Zonen und ist dadurch wirtschaftlich eher schlecht.

Die auf den Visualisierungen vermittelte Ferienstimmung und der Massstab werden kritisch hinterfragt und als Gesamteindruck angezweifelt.

Modell Gesamtsicht



Übersicht



Situation



Städtebau / Architektur / Raumplanung

team localac

Bart & Buchhofer Architekten AG, Biel/Bienne

Stephan Buchhofer

Jürg Bart

Marcel Hegg

Beata Kunert

Sébastien Werlen

Landschaftsarchitektur

Weber + Brönnimann AG, Bern

Pascal Weber

Hanna Schwartz

Marc Althaus

Nachhaltigkeit

Philippe Cabane Urbane Strategien, Basel

Philippe Cabane

Beurteilung

Mit «as found» wird ein schematisches Cluster-Konzept mit grossmassstäblicher Blockrandbebauung und willkürlicher Geometrie vorgetragen, welches ein sehr abgeschlossenes Quartier mit harten Fronten und grosser Dichte bildet. Das führt zu einem eher uniformen und uninspirierten Städtebau mit wenig Bezug zum See bzw. zum Wasser und wenig Aussichtsflächen.

Das verfolgte Freiraumkonzept ist schwer nachzuvollziehen. Den Zirkusplatz an die Dr. Schneider-Strasse auf praktisch besten Baugrund zu platzieren wird als schwerwiegender Fehlscheid gewertet. Gleichzeitig werden eine Reihe öffentlicher Räume geschaffen, deren Qualität als lebendige Orte durch ihre Anordnung und Proportionen in Frage gestellt wird. Der Hafenplatz an der Dr. Schneider-Strasse ist in Sinn und Zweck fraglich und hinterlässt einen eher trostlosen Eindruck. Die Parkierung ist in den Höfen durch eine Hofüberdeckung gelöst, was gleichzeitig die Frage nach der Erdgeschossnutzung verschärft.

Das Projekt bleibt alles in allem sehr rudimentär. Der Wunsch, mehr aus dem Versprechen des Projekttitels «as found» im Konzept wiederzufinden, bleibt unerfüllt.

Modell Gesamtsicht



Übersicht



Situation



Städtebau / Architektur / Raumplanung

:mlzd, Biel

Roman Lehmann

Daniele Di Giacinto

Claude Marbach

Pat Tanner

Carol Hutmacher

Stefan Leiseifer

Jana Scharll

Stefan Wetter

Landschaftsarchitektur

4d AG Landschaftsarchitekten BSLA, Bern

Simon Schöni

Maurus Schifferli

Vasiliki Stavrothodorou

Tina Kneubühler

Jürg Hänggi Planung + Beratung, Bern

Jürg Hänggi

Statik / Bauingenieur

WMM Ingenieure AG, Münchenstein

Andreas Baertsch

Nachhaltigkeit

Grolimund + Partner AG, Bern

Daniel Mathys

Verkehr

planum biel ag, Biel/Bienne

Thomas Zahnd

Kunst / Kultur / Weitere

Jürg Schweizer, Denkmalpfleger / Kunsthistoriker, Bern

Sonja Rieser, Architektur / Soziologie, Bern

Zora Glauser, Vertretung Jugend, Biel

Peter Lüthi, Gestalter, Biel

Beurteilung

Das Projekt «doris» schlägt ein neues kleinteiliges und privates Quartier vor, das von einem Kranz von höheren Gebäuden eingefasst wird. Die sehr introvertierte Bebauung im Inneren hat ein rationales Muster mit wenig Hierarchie und ohne Bezug nach aussen. Sie schafft insbesondere zum Seeuferbereich hin strenge und lange Fronten, deren Erdgeschossbespielung fraglich ist.

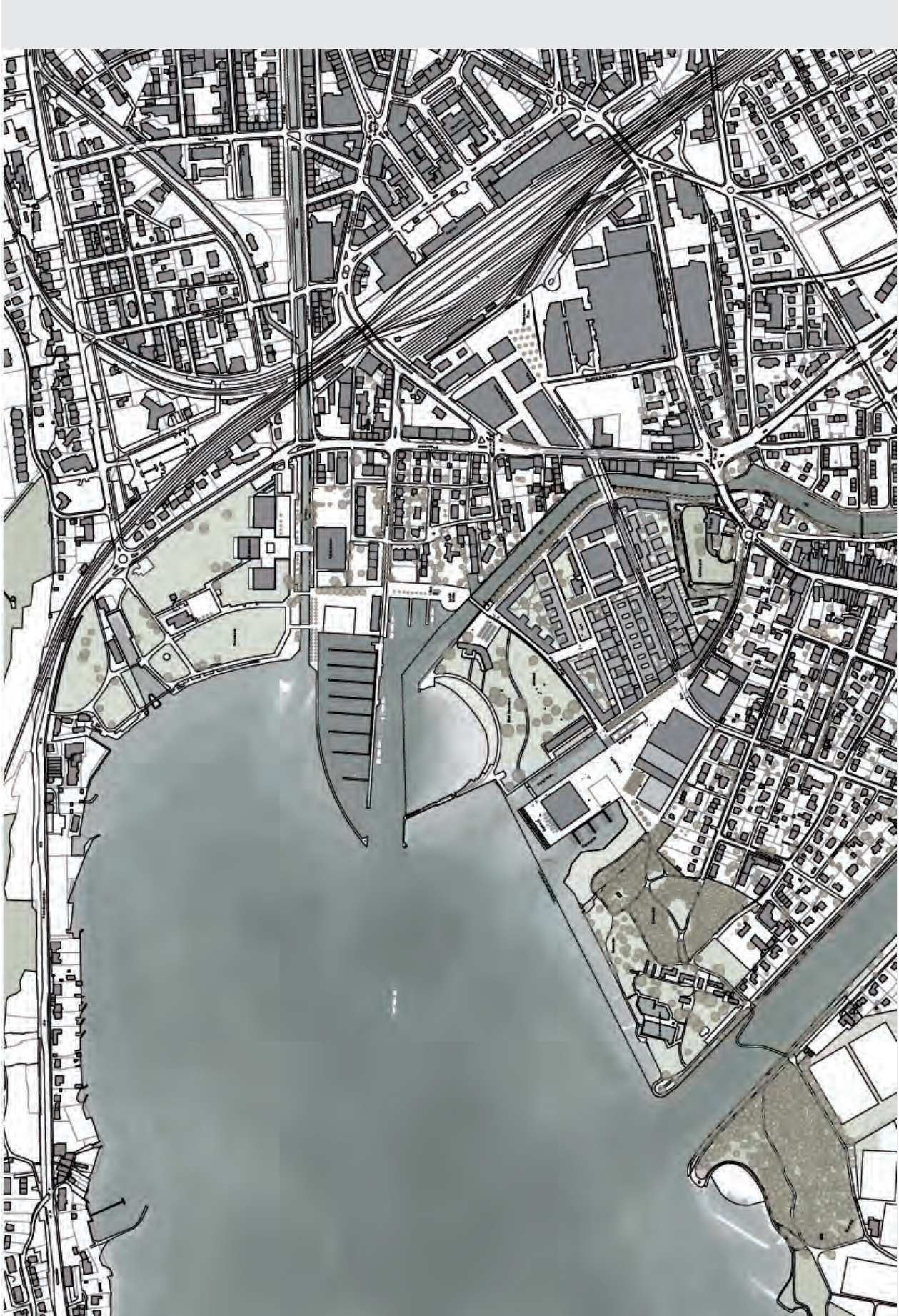
Der Vorschlag legt schnell die Analogie zu einer Altstadt mit Stadtmauer nahe, die aber an diesem Ort stark hinterfragt wird. Entlang des Barkenhafens wird ein zentraler öffentlicher Platzbereich mit einem Hotel am Wasser geschaffen, dessen Ausformulierung eher schematisch bleibt.

Die starken Eingriffe im Uferbereich bringen den öffentlichen Räumen in diesem Bereich keinen bedeutenden qualitativen Mehrwert. Gleichzeitig arbeitet das Projekt mit guten Detaillösungen, wie z.B. sehr kostengünstigen Parkgaragen.

Das Konzept wird intensiv diskutiert. Es bleibt unklar, ob die Idee der «Mauer» mutig oder nur übermütig ist. Schlussendlich wird es aber nicht als eine sinnvolle Idee für den Ort empfunden. Die klare Kernidee erscheint bereits ausgereizt und nicht weiter vertiefbar.

Modell Gesamtsicht





Situation



Städtebau / Architektur / Raumplanung

Gebert Architekten AG, Biel

Jan Gebert

Philippe Reist

Quentin Blanchard

Mélanie Meier

Corinne Zoller

msv architectes urbanistes sàrl, Genève

Béatrice Manzoni

Landschaftsarchitektur

David Bosshard Landschaftsarchitekten AG, Bern

David Bosshard

Dominik Schetter

Statik / Bauingenieur / Verkehr

B+S AG, Bern

Walter Schaufelberger

Matthias Gerber

Birgit Pletscher

Frank Meile

Kunst / Kultur / Weitere

Prof. Sylvain Malfroy, Neuchâtel

Beurteilung

«ENTRE-DEUX» schlägt ein sehr einfaches Konzept mit zwei Bebauungsprinzipien vor: sehr gross dimensionierte Zeilen mit hoher Durchlässigkeit zum See hin im Schlosspark nördlich und Punktbauten mit Atrium südlich des verlängerten Barkenhafens. Diese Fragmente von Stadtgrundrissen sind in keiner Weise im Stadtkontext verankert.

Trotz den vielen Grünflächen zwischen der Bebauung sind die tatsächlich öffentlichen Erholungsflächen eher eingeschränkt und weisen wenig Qualität auf. Ein sehr reduzierter öffentlicher Grünraum steht einer grossen versiegelten öffentlichen Fläche gegenüber. Das Ufer wird stark verbaut, was im Bezug zur heutigen natürlichen Stimmung des Ortes schwer verständlich ist.

Das sehr dicht bebaute Baufeld am Barkenhafen ist isoliert und schlecht erschlossen, da keine ÖV-Erschliessung vorgesehen ist. Insgesamt schafft es das Projekt nicht, Quartierqualitäten zu erzeugen.

Das Projekt bleibt zu einfach und unkonkret. Es fällt schwer, eine ernsthafte Auseinandersetzung mit der besonderen städtebaulichen Herausforderung dieses Ortes zu erkennen.

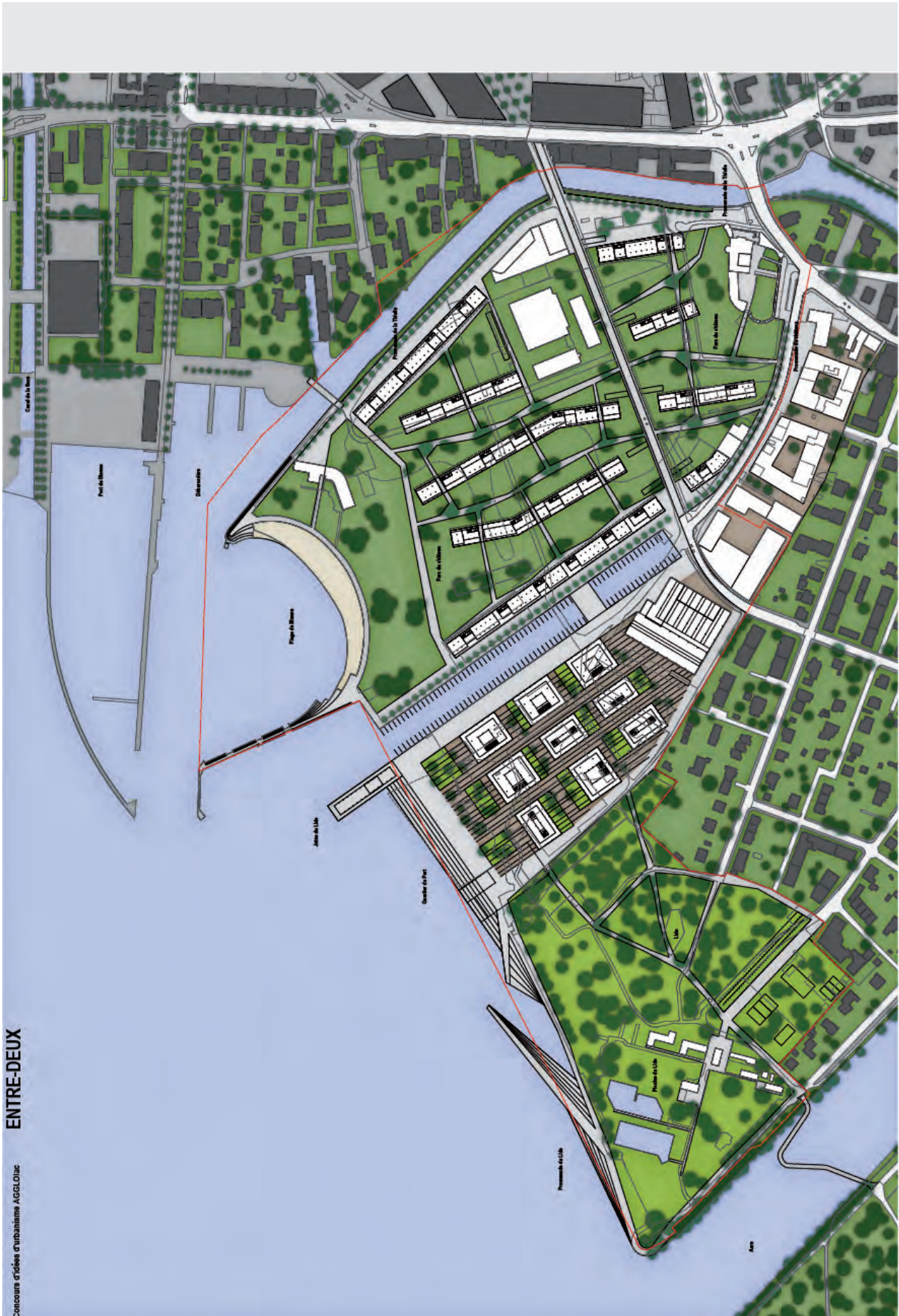
Modell Gesamtsicht



Übersicht



Situation



Projekt Nr. 7

EQUIPE EUPALINOS

Städtebau / Architektur / Raumplanung

ROLINET & ASSOCIES SA, Genève (Directeur de l'équipe)

RENAISSANCE URBAINE, Paris

Landschaftsarchitektur

INUITS, Paris

Statik / Bauingenieur / Verkehr

BG INGENIEURS CONSEILS, Lausanne

Nachhaltigkeit

ATELIER D'ÉCOLOGIE URBAINE, Vesoul

Kunst / Kultur / Weitere

ITEM, Besançon

Beurteilung

Die städtebauliche Idee von «EUPALINOS» basiert auf einem Achsensystem, welches unklare Bezüge herstellt und eine unklar strukturierte Bebauung hinterlässt. Die Achse Schloss – Auditorium, eine Art «Kulturmeile», erscheint als zentraler öffentlicher Raum. Allerdings steht er im Quartier in Konkurrenz zur Uferzone und zur Dr. Schneider-Strasse und stellt gleichzeitig die Frage nach Angemessenheit und Grösse im Bezug auf eine Konkurrenz zu den Stadtzentren von Biel und Nidau. Wie die einzelnen Nahtstellen zur bestehenden Umgebung gelöst sind bleibt unklar.

Der Umgang mit den Wasserelementen und dem Hafen ist dem Standort angemessen und sensibel. Auch die Ufergestaltung ist geschickt, es entstehen schöne Uferflächen und ein guter Übergang von Ufer zu Quartier. Die Schaffung einer Naturzone an einem Ort, an dem der Seezugang zentral wird, scheint fragwürdig. Ebenso sind die infrastrukturellen Massnahmen eher hoch und schlagen sich in schlechter Wirtschaftlichkeit nieder.

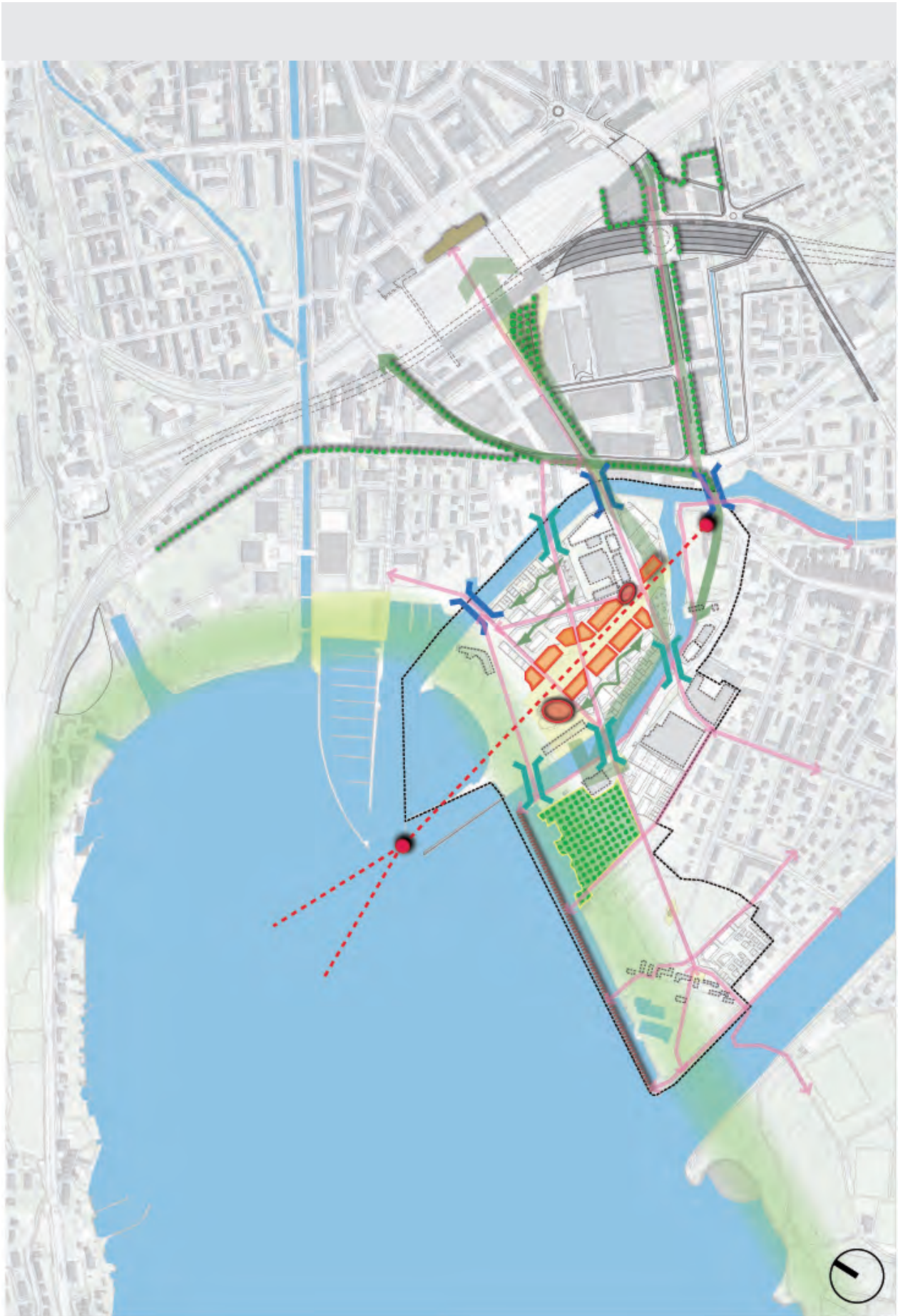
Die Ausformulierung der Gebäudestruktur bleibt schematisch und die kleinen Gebäude werden wegen ihrer Privatheit kritisch beurteilt.

Insgesamt bietet der Vorschlag kein schlüssiges Ganzes an, sondern bleibt in einer Sammlung von Einzelepisoden stehen.

Modell Gesamtsicht



Übersicht



Situation



Projekt Nr. 8

DIE GRÜNE INSEL

Städtebau / Architektur / Raumplanung

Dominique Perrault Architecture SA, Genève (Architecte mandataire)

ARCHITRAM architecture et urbanisme sa, Renens

Une Fabrique de la Ville, Paris

Landschaftsarchitektur

Agence Louis Benech, Paris

Statik / Bauingenieur / Nachhaltigkeit

EDMS SA, Petit-Lancy

Verkehr

CITEC Ingénieurs Conseils SA, Genève

Beurteilung

Das Projekt «DIE GRÜNE INSEL» führt die Bebauung konsequent bis an den See weiter. Die Uferlinie wird vollständig umstrukturiert und umgebaut, das Seeufer neu organisiert und eine Kanalisierung in Ost-West-Richtung entsteht. Die Bebauungsstruktur ist sehr heterogen und bringt einen neuen städtischen Masstab nach Biel und Nidau.

Die Masstabssprünge zur Umgebung und die Dimensionen der Bebauung haben nichts mit dem Ort zu tun und verkennen dessen Sensibilität und benötigen eigentlich eine urbane Umgebung. Die Gebäude im Wasser sind grundsätzlich nicht realisierbar. Das Projekt ist wirtschaftlich wenig sinnvoll, obwohl sehr vielfältige Wohntypologien teilweise direkt am See angeboten werden. Es entstehen viele Aussichtslagen und Lagen mit Wasserbezug. Die Gebäudetypologien nehmen Rücksicht auf individuelle Lagequalitäten.

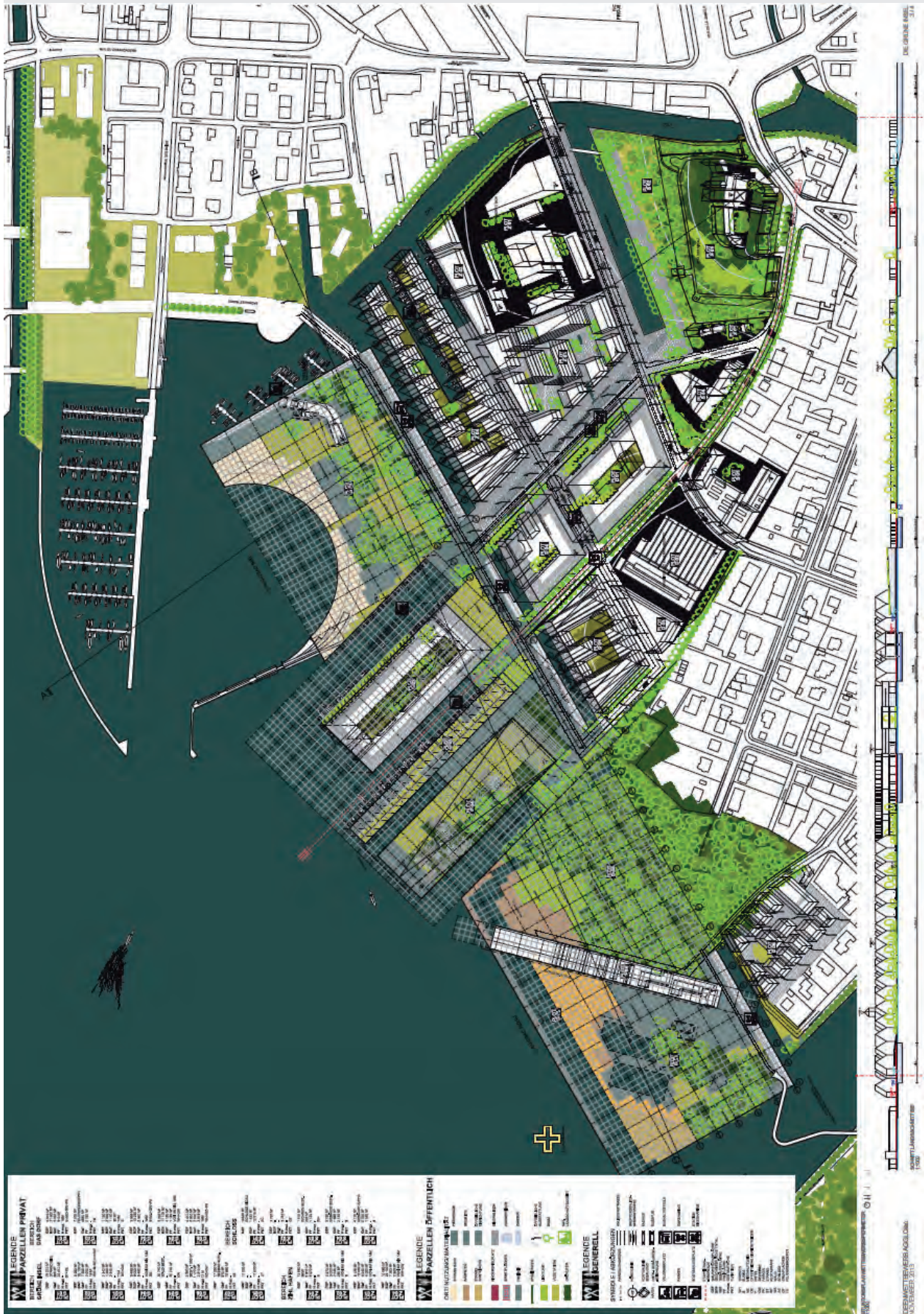
Das Projekt vermittelt eher Industriehafen-Romantik und würde eher zu Transformationen alter Hafengelände passen als an den Bieler See.

Modell Gesamtsicht



Übersicht





Städtebau / Architektur / Raumplanung

GLS Architekten AG, Biel/Bienne (Projektleitung)

Nik Liechti

Simon Scheller

GD Architectes SA, Neuchâtel

Laurent Geninasca

Philippe von Bergen

Landschaftsarchitektur

BAU – Bureau d'Aménités Urbaines, Bordeaux (FR)

Paul Rolland

ExTechNa GmbH

Peter Hufschmied

Statik / Bauingenieur / Verkehr

Porta Group: Buchhofer AG, Zürich, Porta West AG, Zürich

Alain Liechti

Michael Dess

Felix Manz

Matthias Güntensperger

Marcel Tschurr

Nachhaltigkeit

Agence Luc Malnati & Léonard Verrest Architectes Urbanistes Sàrl , Carouge

Luc Malnati

Léonard Verrest

Kunst / Kultur / Weitere

Creaholic SA, Biel-Bienne

Mars Aeschlimann

C2 Beat Cataruzza GmbH, Nidau

Beat Cataruzza

Beurteilung

«INTERLAC» formuliert ein städtebauliches Konzept, das ganz klar mit den bestehenden Gebäudestrukturen bricht und seine Bezüge klar in der Moderne sucht.

Die Freiraumstruktur des bestehenden Uferbereiches wird grösstenteils übernommen. Ergänzend wird auf der Grundstruktur eines neuen Kanalsystems ein fächerartiges System von grossmassstäblichen Wohnscheiben vorgeschlagen, räumlich abgerundet von einem im Massstab jeglichen Bezug negierenden Wohn- und Hotelturm. Das Projekt forciert eine starke Verinselung der neuen sehr dichten Siedlungsstruktur. Räumlich, massstäblich und sozial fördert es die Entmischung. Die öffentlichen Räume werden stark von den privaten/halb-öffentlichen Räumen getrennt. Die enormen Gebäudelängen und ihre Ausformulierung auf Gebäudesockeln irritieren. Ein einzelnes Gebäude entspricht in seiner Länge der gesamten Altstadt von Nidau.

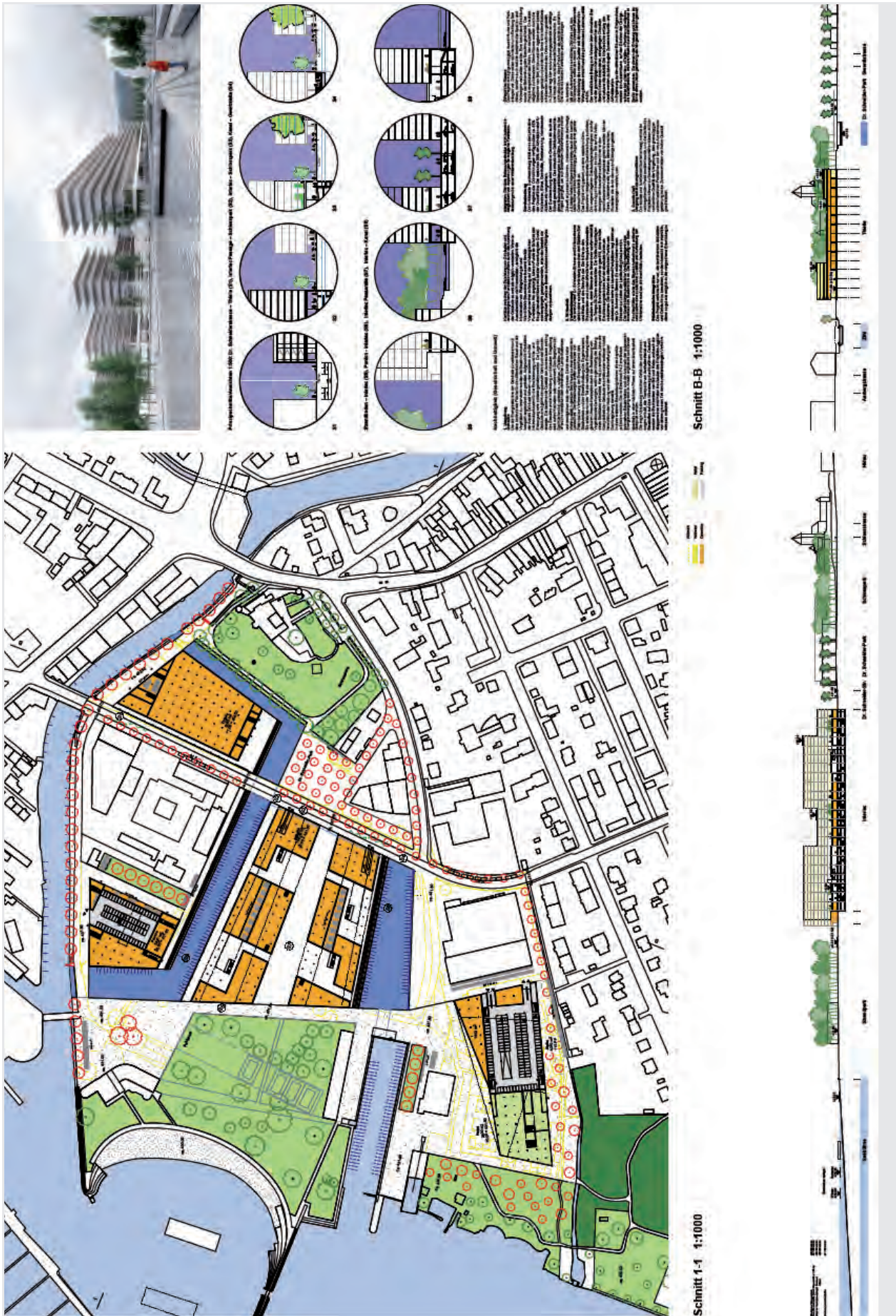
Grundsätzlich sind der Mut und die Professionalität der Ausarbeitung der Projektidee zu würdigen.

Modell Gesamtsicht





Situation



Städtebau / Architektur / Raumplanung

yellow z urbanism architecture, Zürich
Maresa Schumacher

Landschaftsarchitektur

w+s Landschaftsarchitekten AG, Solothurn
Toni Weber

Statik / Bauingenieur

Schnetzer Puskas Ingenieure AG, Basel
Tivadar Puskas

Nachhaltigkeit

intep Integrale Planung GmbH, Zürich
Severin Lenel

Kunst / Kultur / Weitere

Cornelia Staffelbach Szenische Gestaltung, Zürich
Cornelia Staffelbach

Beurteilung

«PARC_ville» stellt die Stadt in Form von einzelnen Siedlungsfeldern in den Landschaftsraum. Gleichzeitig liegen halb-private Aussenbereiche der einzelnen Siedlungsfelder erhöht und werden damit von den öffentlichen Räumen abgetrennt. Dies führt dazu, dass die zwischen den Siedlungsfeldern entstandenen öffentlichen Räume schwer zu beleben sind und als Restflächen wahrgenommen werden.

Auf diese Problematik geht der Projektvorschlag zu wenig ein. Die einzelnen Siedlungsfelder sind sehr schematisch aufgebaut. Die Bebauungsstruktur ist monoton, sie besitzt eine relativ hohe Dichte und die Plattformen sind jeweils als Hochparterre abgesetzt und die halbprivaten Flächen über eine Rampe erschlossen. Private Aussenräume fehlen gänzlich. Eine flexible Belebung der Erdgeschosse ist daher schwer möglich.

In seiner Ausdehnung wird das Strandbad Biel durch die Bebauungsstruktur sehr verkleinert. Das geschlossene Hofgebäude beim La Péniche ist als Typologie an diesem Ort nicht nachvollziehbar. Schliesslich ist die Trennung der Bebauung vom Schloss her mittels eines Schilfgürtels schwer verständlich. Grundsätzlich ist das Projekt wirtschaftlich gut, kann aber sonst wenig Mehrwert entwickeln.

«PARC_ville» hinterlässt einen etwas ungelassenen und schematischen Gesamteindruck und kann keine überzeugende Kernidee formulieren.

Modell Gesamtsicht



Übersicht



Situation



Les phares

Städtebau / Architektur / Raumplanung

Feddersen & Klostermann, Zürich (Federführung)

Städtebau – Architektur – Landschaft

Catherine Blum

Christian Blum

Rainer Klostermann

Brühlmann Loetscher Architekten ETH SIA, Zürich

Mathias Brühlmann

Christoph Loetscher

Külling Architektur, Biel-Bienne

Urs Külling

Landschaftsarchitektur

August + Margrith Künzel Landschaftsarchitekten AG, Binningen

August Künzel

Statik / Bauingenieur

Gruner + Wepf Ingenieure AG, Zürich

Ivan Jovanic

Nachhaltigkeit

Amstein + Walthert, Zürich

Felix Frei

Verkehr

TEAMverkehr.zug, Cham

Cécile Dietschy

Kunst / Kultur / Weitere

publiclab, Zürich

Tian Lutz

Beurteilung

Mit sehr umfangreichen und aufwändigen Massnahmen im Uferbereich versucht das Projekt «Les phares» neue Bezüge von Stadt und Wasser herzustellen. Gleichzeitig nimmt die neue Gebäudetypologie die Strukturen der umgebenden Quartiere auf. Die landschaftsarchitektonischen Eingriffe können jedoch keinen bedeutenden Mehrwert zur Qualität der öffentlichen Räume im Uferbereich beitragen. Die gewählten Gebäudetypologien führen zu keinem überzeugenden Resultat für das gesamte neue Quartier. Insbesondere im Bereich des Cyclope-Platzes wird eine klare räumliche Idee vermisst.

Viele Ansätze des Projektes sind gut, ebenso auch das Mobilitätskonzept. Leider kann sich daraus aber kein konsistentes, tragfähiges Gesamtkonzept entwickeln und es werden viele Potenziale verschenkt. Es bleibt ein unklares und unwirtschaftliches Projekt, das massive Eingriffe durch Infrastruktur und Häfen vornimmt, ohne dadurch grossen Mehrwert zu erreichen.

Modell Gesamtsicht



Übersicht



Situation



Städtebau / Architektur / Raumplanung

Gauer Itten Messerli Architekten AG, Bern

Daniel Messerli

Simon Käslin

Architektur GmbH

R. Hartmann & M. Schüpbach, Nidau

Robert Hartmann

Markus Schüpbach

Julia Fuentes Lopez

Susanne Palmer

Landschaftsarchitektur

Klötzli Friedli Landschaftsarchitekten AG, Bern

Beatrice Friedli

Andreas Ringli

Philip Guler

Marianne Friedli

Statik / Bauingenieur

WAM Planer und Ingenieure AG, Bern

Reto Affolter

Roland Zeller

Christian Oberli

Nachhaltigkeit / Kunst

Firma für soziale Plastik, Bern

Martin Beutler

AAB

Atelier für Architektur + Bauökologie, Bern

Ryszard Gorajek

Beurteilung

Ausgehend von der Zihl und dem Barkenhafen schlägt «Picasso» ein neues Kanalsystem als Grundstruktur des neuen Quartiers vor. Dadurch werden einzelne Inseln geschaffen, die jeweils einen starken Wasserbezug aufweisen. In den überbauten Bereichen werden Nachbarschaftsplätze vorgesehen, das Quartier bleibt aber ohne zentralen Ort.

Das Projekt hat eine romantisierende Idee von Bebauung am Wasser. Eine teilweise Privatisierung der künstlichen Ufer durch Reihenhaustypologien mit privatem Wasserzugang charakterisiert das Scharnier des Quartiers und fragmentiert es noch zusätzlich. Die Erstellung von (halb-)privaten Gebäuden im südlichen Uferbereich steht im Widerspruch zu einer öffentlichen Nutzung dieses Teilbereichs.

Das Projekt entwirft viele schöne Wasser- und Aussichtssituationen, teilweise auch mit privatem Wasseranruch. Gleichzeitig ist es wenig ökonomisch und generiert extrem hohe Infrastrukturkosten auch im Betrieb. Das vorgeschlagene Parkhaus ist technisch sehr aufwändig.

Das ganze Projekt hat gewisse attraktive Aspekte, wie z.B. die neue Führung der Dr. Schneider-Strasse und die Wohnsituationen. Es ist aber nicht etappierbar, das Hotel ist fehlplatziert und die gesamte Struktur ist sehr untypisch für Nidau und Biel. Finanziell ist es gleichzeitig nicht umsetzbar.

Dazu kommt die starke Fragmentierung der Stadträume in Ost-West und Nord-Süd Richtung, die zu starker räumlicher und sozialer Abschottung und Separierung des neuen Quartiers führen.

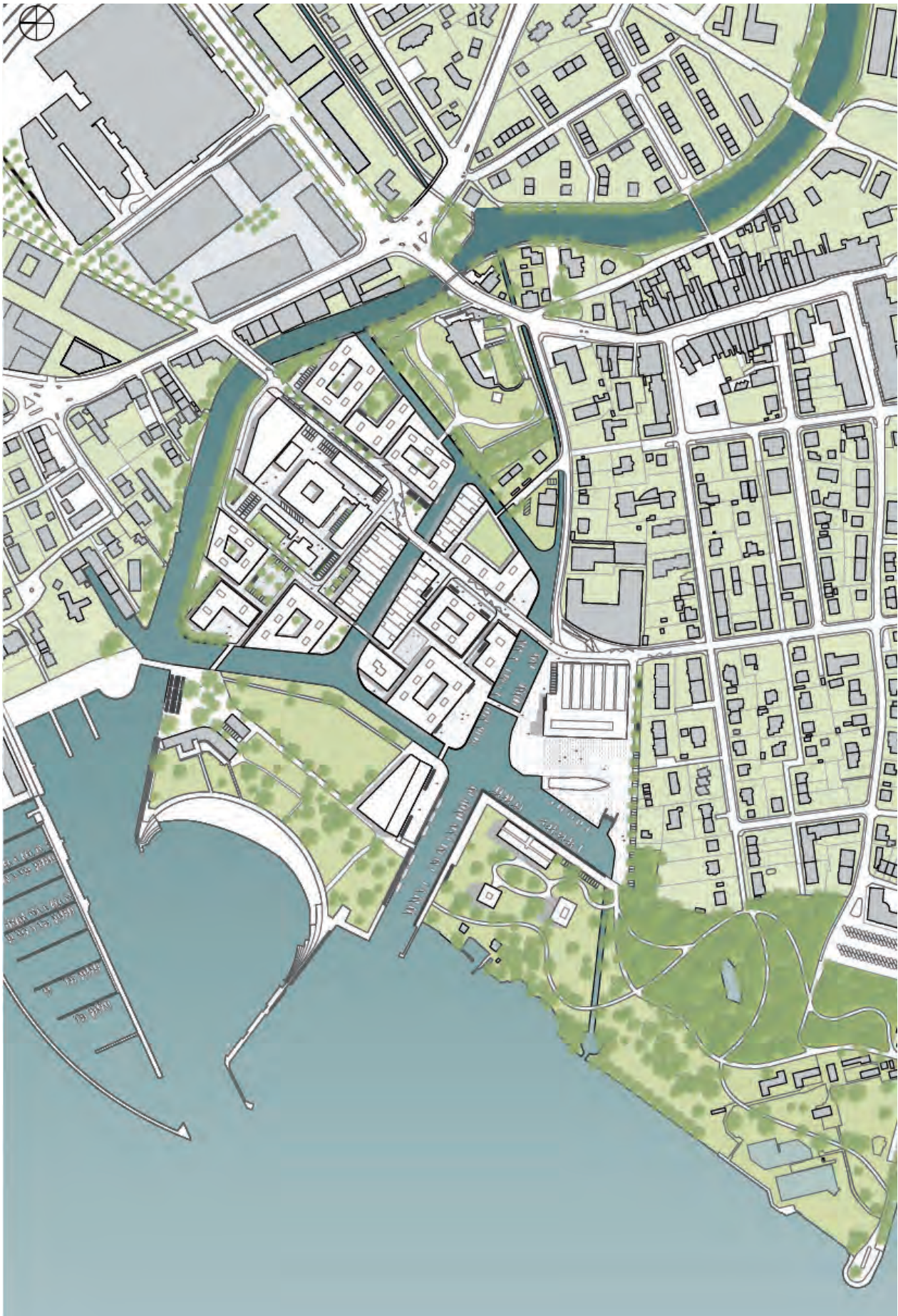
Modell Gesamtsicht



Übersicht



Situation



Städtebau / Architektur / Raumplanung

Studio Wessendorf, Berlin

Architektur und Stadtplanung

Grischa Leifheit Architekt, Berlin

Architektur und Stadtplanung

Landschaftsarchitektur

Atelier LOIDL Landschaftsarchitekten und Stadtplaner, Berlin

Landschaftsarchitektur und Städtebau

Statik / Bauingenieur

ifb Tragwerksplanung, Berlin

Nachhaltigkeit

SVECO Norge AS, Bergen

Verkehr

Fuhrmann Consultants GmbH, Berlin

Gesamtverkehrsplanung, Regionalisierung und Infrastrukturplanung

Kunst / Kultur / Weitere

Tobias Etessami, Berlin, Archäologe

Beurteilung

«PUBLIVILLE» ist charakterisiert durch ein neues, umfangreiches System an Kanälen, das auch das Strandbad Biel als Insel ausbildet, und eine konventionelle städtische Blockrandbebauung.

Die städtebauliche Idee hinter dem Entwurf scheint nicht konsequent umgesetzt worden zu sein. Die Lagunenlösung ist insgesamt wenig überzeugend, da die Idee der Badeinsel auf Grund von Flächenverlusten als kritisch gesehen wird und die starken Eingriffe im Uferbereich den öffentlichen Räumen keinen bedeutenden qualitativen Mehrwert bringen. Es werden hohe Infrastrukturkosten generiert und die Blockränder als Bebauungsstruktur schaffen wenige attraktive Lagen, da sie recht willkürlich auf die jeweiligen Lagequalitäten reagieren und kaum Bezug zum Wasser oder zum See haben.

Insgesamt vermag der Entwurf das Standortpotenzial des Ortes nicht auszuschöpfen und kann seinen infrastrukturellen Aufwand nicht durch entscheidende Qualitätsgewinne rechtfertigen.

Modell Gesamtsicht



Übersicht



Situation



La Rade

Städtebau / Architektur / Raumplanung

Christian Salewski Städtebau
Christina Nater und Simon Kretz Architekten GmbH
Oscar Buson Architekt und Stadtplaner
Luis Hilti

Landschaftsarchitektur

Frédéric Rossano Landschaftsarchitekt
Jens Jorritsma Landschaftsarchitekt

Statik / Bauingenieur

Walt + Galmarini AG

HSR Hochschule für Technik Rapperswil (Hochwasserschutz)

Prof. Dr. Jürg Speerli
Dr. Andreas Huber
Aurelian Schumacher

Verkehr

mrs partner sa
David Oppliger

Nachhaltigkeit

Zeugin-Gölker GmbH

nuak GmbH
Daniel Leuthold

Kunst / Kultur / Weitere

Dr. Ellen Thiermann Zangger (Archäologie)

Cathy van Eck (Kunst)

Cesare Davolio (Visualisierung)
Simon Kretz (Visualisierung)

Beurteilung

Das Konzept «La Rade» basiert auf zwei grundlegenden Entscheidungen: den Uferbereich grösstmöglich zu erhalten und den Barkenhafen in beide Richtungen zu verlängern. Als Bebauungsstruktur wird eine Ansammlung von frei zueinander stehenden Gebäude-Clustern vorgeschlagen.

Zwischen den Clustern bleiben vermehrt Restflächen des öffentlichen Raumes übrig, deren Qualität stark angezweifelt wird. Die Bebauungsstruktur der einzelnen Cluster ist äusserst kleinmassstäblich und ihre räumliche Ausformulierung bringt keinen Qualitätsgewinn. Die einzelnen Cluster werden nicht konsequent zu einem grossen Ganzen zusammengebracht. Das Zusammenspiel der Bebauung und Strassengestaltung entlang der Dr. Schneider-Strasse ist nicht befriedigend gelöst. Die gute städtebauliche Lösung am Barkenhafen wird durch einen äusserst fraglichen Hotelstandort und eine insgesamt wenig glaubhafte Qualität der Programmierung und mehrheitlich wenig qualitätsvolle Aussenräume relativiert. Die Gesamtstruktur wirkt eher zufällig und beliebig, wie Schiffe auf der Reede, und lässt die nötige langfristige Robustheit und einen spezifischen Umgang mit dem sensiblen Ort vermissen.

Das Projekt weist eine eher geringe Geschossfläche auf, ist wirtschaftlich eher schlecht - trotz guter Ideen bei Fragen des Umgangs mit der Archäologie. Insgesamt wirkt die städtebauliche Setzung unbeholfen und verfällt bei den Vorschlägen zur Programmierung doch allzu schnell in momentan beliebte Muster.

Modell Gesamtsicht



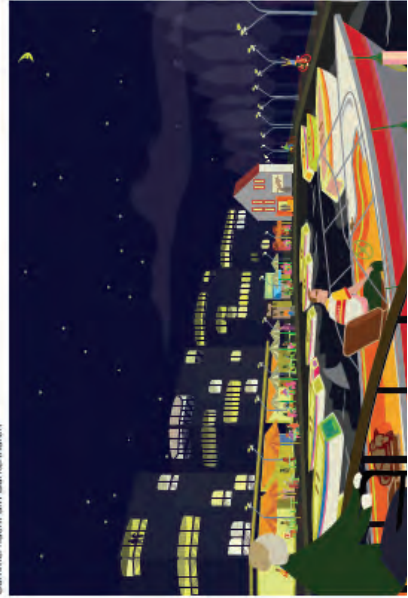
Übersicht



Gartenzeit im Quartier



Sommernacht am Barkenhafen



Technischer Plan 1:2500



Übersichtsplan 1:2500

Ein Seeufer für die Agglomeration

Utopisch
Die ursprüngliche Planung des Ufers ist ein Modell für die Agglomeration, das die Bedürfnisse der Bevölkerung in Bezug auf Erholung, Sport und Freizeit berücksichtigt.

Realistisch
Das Ufer ist ein Modell für die Agglomeration, das die Bedürfnisse der Bevölkerung in Bezug auf Erholung, Sport und Freizeit berücksichtigt.

Utopisch
Das Ufer ist ein Modell für die Agglomeration, das die Bedürfnisse der Bevölkerung in Bezug auf Erholung, Sport und Freizeit berücksichtigt.

Realistisch
Das Ufer ist ein Modell für die Agglomeration, das die Bedürfnisse der Bevölkerung in Bezug auf Erholung, Sport und Freizeit berücksichtigt.

Situation



Leichte Holz-Beton-Verbindbauweise; Terrassen, Loggen und Gärten als Begegnungsräume; Schnitt A - A 1:500

Neue Orte am Wasser für Biel und Nidau
Situationsplan 1:1000



Städtebau / Architektur / Raumplanung

Ammann Albers GmbH StadtWerke, Zürich

Martin Albers

Priska Ammann

Mechthild Schindler

Annette Bohr

Landschaftsarchitektur

Schweingruber Zulauf GmbH Landschaftsarchitekten, Zürich

Lukas Schweingruber

Simon Enemaerke

Statik / Bauingenieur / Verkehr

Dr. Lüchinger + Meyer Bauingenieure AG, Zürich

Marcel Gromann

Staubli, Kurath und Partner AG, Zürich

Josef Kurath

Nachhaltigkeit

Planar AG für Raumentwicklung, Zürich

Bruno Hoesli

Beurteilung

Das Projekt «seematten» bietet einen andersartigen Ansatz für die Wohnsituation, indem konsequent eine Privatisierung des Kanalanstosses verfolgt wird. Die städtebauliche Idee basiert mit einem erweiterten Kanalsystem auf dem Prinzip «Low rise high density» und wird klar, plausibel und sorgfältig ausformuliert.

Es werden zwei unterschiedliche Quartierteile vorgeschlagen, die durch den verlängerten Barkenhafen aber stark getrennt sind. Der verlängerte Barkenhafen funktioniert grundsätzlich gut. Die Querrichtung der Kanäle wird von der Gewässerlogik in Frage gestellt ebenso der hohe Grad an Privatheit und die dadurch vermutete geringe soziale Durchmischung. Im Wohnquartier kann kaum öffentliches Leben entstehen, da schlichtweg die Orte dafür fehlen. Die Nähe der Bebauung zum Strandbad und die damit einhergehende Reduktion der öffentlichen Fläche sind problematisch. Die Idee der zwei Achsen ist grundsätzlich interessant, aber sie wirken eher formal und der stadträumliche Mehrwert ist nicht klar, obwohl die eine Achse klar den Bezug zu Nidau herzustellen vermag. Die Wegführung zum La Péniche funktioniert dagegen gut.

Die vorgeschlagene Bebauungsstruktur bietet eine gewisse Vielfalt. Das Projekt sieht relativ viele Stadthäuser am Wasser vor, die über halbprivate und private Aussenräume verfügen. Die unterschiedlichen Gebäudetypologien nehmen auf die jeweilige Lagequalität Rücksicht. Die Gebäude entlang der Zihl sind rechtlich nicht möglich.

Dieses Projekt hat eine intensive Diskussion zu möglicher Privatisierung oder Öffentlichkeit ermöglicht. Schliesslich ist der Anteil der Privatisierung dieses Projektvorschlages aber zu hoch und die Gesamtqualität des Quartieres leidet darunter.

Modell Gesamtsicht



Übersicht



Situation



Projekt Nr. 21

TERRASSEN SCHLOSS NIDAU

Städtebau / Architektur / Raumplanung

Diener & Diener Architekten, Basel

Landschaftsarchitektur

VOGT Landschaftsarchitekten, Zürich

Statik / Bauingenieur / Verkehr

Gruner AG Ingenieure und Planer, Basel

Beurteilung

Das Konzept «TERRASSEN SCHLOSS NIDAU» schafft einen grossen Parkbereich, welcher sich durch den nördlichen Teil des Perimeters vom See bis zum Schloss zieht und dieses stark inszeniert. Durch den Park wird eine grosse öffentliche Grünfläche als neues Freiraumrückgrat geschaffen.

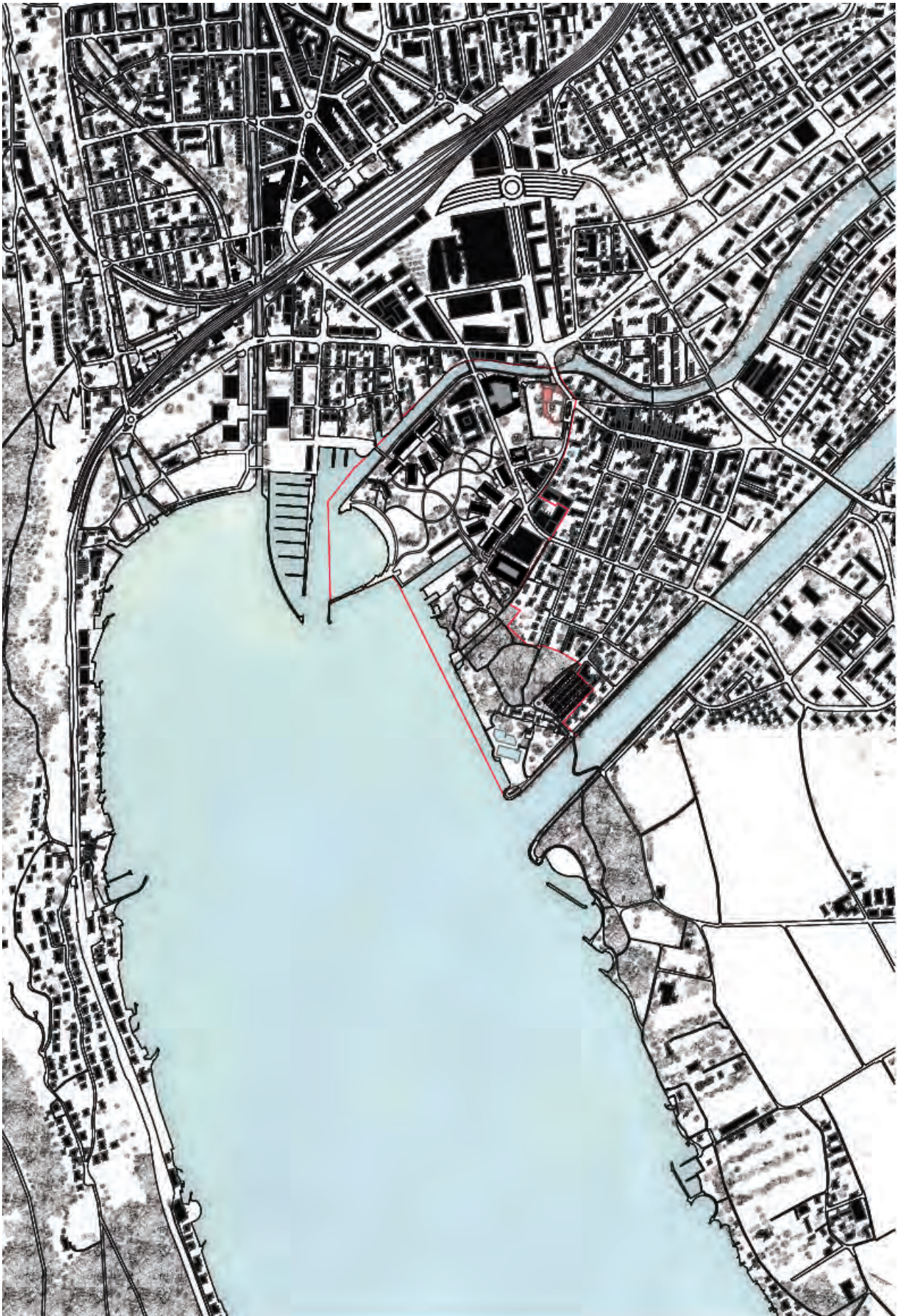
Als kritisch wird der übertriebene Fokus auf die Hinterseite des Schlosses bewertet. Ebenso sind potenzielle Nutzerkonflikte durch eine starke öffentliche Benutzung einer solchen Grünfläche erfahrungsgemäss sehr hoch. Die willkürliche Gebäudeanordnung sowie die gewählten Typologien sind schwer nachvollziehbar. Der Gebäudeblock nördlich des Schlosses ist in seiner Massstäblichkeit gegenüber dem Schloss sehr fraglich.

Das Konzept bleibt in seinen Aussagen sehr rudimentär und widersprüchlich. Es schafft keine neuen Quartierqualitäten. Die stadträumliche Struktur wirkt zufällig und kommt nicht über eine gewisse Schematik hinaus.

Modell Gesamtsicht



Übersicht



Situation / Verkehr



Städtebau / Architektur / Raumplanung

Rastarchitekten, Bern

Rudolf Rast

Hêche Alexandre

Didier Lambert

Landschaftsarchitektur

Paysagestion, Lausanne

Olivier Lasserre

Raphaël Bréart

Marek Pasche

Daniel Schlaepfer

Statik / Bauingenieur

INGPHI, Lausanne

Philippe Ménétrey

Olivier Francey

Nachhaltigkeit

Amstein + Walthert, Zürich

Roland Stulz

Raquel Martinez

Kunst / Kultur / Weitere

susanne muller visual artist, Prêles & Berlin

Susanne Muller

Beurteilung

«U.R.B.A.I.N.» schafft eine durch Kanäle abgetrennte Quartierinsel. Auch das Strandbad Biel wird vom Quartier durch einen Extrakanal getrennt. Als Bebauungstypologie wird eine hufeisenförmige, zum See hin offene Gebäudetypologie vorgeschlagen. Die Dr. Schneider-Strasse und zwei weitere starke Verbindungen durchqueren das Quartier in Ost-West Richtung.

Die zum See hin offenen Gebäudezeilen bilden eine interessante Verzahnung zwischen Uferbereich und Bebauung. Sie ragen aber weit in den Uferbereich hinein, die Auskragungen wirken manieristisch und schränken die dort zur Verfügung stehende öffentliche Fläche stark ein. Ihre eher undifferenzierte und monotone Ausformulierung und die Massstäblichkeit sind äusserst fraglich. Die Setzung der Gebäude nimmt wenig bis keine Rücksicht auf die Lagequalität, es entsteht wenig Bezug zum Wasser. Die Konstruktion als Holzbauten wäre interessant und dem Ort entsprechend. Die Parkierungsanlagen befinden sich in oberirdischen, in den Gebäudeinnenhöfen angeordneten Einstellhallen, deren Terrassendächer als halbprivate Grünräume genutzt werden sollen. Das führt zu sehr unglücklichen einseitigen Orientierungen innerhalb der Gebäude.

Das Konzept «U.R.B.A.I.N.» kann durch seine für den Ort zu grosse Massstäblichkeit und eher monotone und unsensible Ausformulierung wenig überzeugen.

Modell Gesamtsicht



Übersicht



Situation



Städtebau / Architektur / Raumplanung

AWP-HHF, Basel

Simon Frommenwiler

Matthias Armengaud

OFFICE KGDVS, Brussels

David Van Severen

Landschaftsarchitektur

FONTANA GmbH, Basel

Massimo Fontana

Statik / Bauingenieur

Staubli Kurath und Partner AG, Zürich

Josef Kurath

Nachhaltigkeit

ECOSCAN SA, Lausanne

Jerome Duval

TRANSOLAR GmbH, Stuttgart

Helmut Meyer

INTOSENS AG, Zürich

Maria Luise Hilber

Verkehr

TRANSITEC Ingnieurs-Conseils SA, Lausanne

Christian Camandona

Kunst / Kultur / Weitere

Les éclairagistes associés SA, Lyon

Laurent Fachard

Beurteilung

«ZUM SEE» setzt seine eigene Forderung nach der Ausrichtung zum See mit einer sehr klaren und linearen Struktur um, die über das ganze Gebiet gelegt wird und die Achse des Barkenhafens aufnimmt. Dadurch entsteht im Quartierinneren wenig Raum für abwechslungsreiche Freiräume. Das Seeufer bleibt in seinem Bestand weitgehend erhalten.

An den Rändern des Perimeters wird die neue Stadtstruktur einfach «passend» zugeschnitten. Die lineare Struktur schafft viele monotone Räume und kaum Pointierung. Es stellt sich die Frage, ob die konsequente Gleichbehandlung über den gesamten Perimeter dem sensiblen Ort angemessen ist. Die Proportionen der Gebäude und Strassen scheinen nicht stimmig und wirken sich negativ auf die Besonnungssituation aus. Die sehr geometrische Setzung der Gebäudekörper erzeugt wenig Differenzierung in der Lagequalität ermöglicht wenigen Gebäuden Wasserbezug.

Das Projekt erreicht wenig Tiefe in der Durcharbeitung. Eine starke städtebauliche Idee wird vermisst und das Projekt bleibt schematisch.

Modell Gesamtsicht



ZUM SEE – STRATEGIE

Der Planungsthemer bildet eine wesentliche Schnittstelle zwischen Bild und Nidau. Die Entwicklung von Agglomerat kann im besten (daher) Passwerk mit urbanen Qualitäten auf den, die beiden Orte zusammenführen und eine neue und direkte Beziehung zwischen Wasser und Stadt schaffen. Ein weiteres Ziel ist es, See und Uferzone leichter für die Öffentlichkeit zugänglich und nutzbar zu machen.



ÖFFENTLICHES BEDUERFNISS

Die Nutzung der Strassen gerät in die Kritik, weil die Strassen nicht nur als Verkehrsstrassen, sondern auch als öffentliche Räume dienen. Die Strassen sind ein zentraler Ort der urbanen Mobilität und des sozialen Zusammenhalts.

1. Die Strassen sind ein zentraler Ort der urbanen Mobilität und des sozialen Zusammenhalts.
2. Die Strassen sind ein zentraler Ort der urbanen Mobilität und des sozialen Zusammenhalts.



VON NIDAU DIREKT ZUM SEE

Die Strassen sind ein zentraler Ort der urbanen Mobilität und des sozialen Zusammenhalts. Die Strassen sind ein zentraler Ort der urbanen Mobilität und des sozialen Zusammenhalts.

Die Strassen sind ein zentraler Ort der urbanen Mobilität und des sozialen Zusammenhalts. Die Strassen sind ein zentraler Ort der urbanen Mobilität und des sozialen Zusammenhalts.



RASTER ALS ORGANISATIONSPRINZIP

Das Raster ist ein zentraler Ort der urbanen Mobilität und des sozialen Zusammenhalts. Das Raster ist ein zentraler Ort der urbanen Mobilität und des sozialen Zusammenhalts.

Das Raster ist ein zentraler Ort der urbanen Mobilität und des sozialen Zusammenhalts. Das Raster ist ein zentraler Ort der urbanen Mobilität und des sozialen Zusammenhalts.



ZUM SEE – STADTEBAU

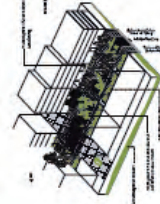
Das städtebauliche Konzept ist durch lange Boulevards geprägt, die in gerader Linie auf den See zulaufen und als kammförmliche Stege, die hintereinander Zentren umgeben und das Schloss von Nöbau direkt an den See anbinden. Entlang dieser Achsen sind verschiedene Stadt- und Landschaftsräume erfahrbar: vom historischen Stadtkern zum neuen Quartier bis hin zum Seeufer und der umgebenden Natur-Landschaft.



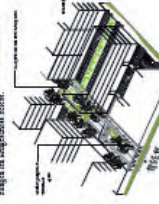
STRAßEN ALS STEGE
Die vertikalen Stege sind als Boulevards konzipiert, die in gerader Linie auf den See zulaufen und als kammförmliche Stege, die hintereinander Zentren umgeben und das Schloss von Nöbau direkt an den See anbinden.



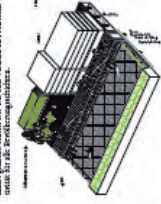
GRÜNDRAHMEN
Die Achsen der Straße umgeben die Gebäude, so dass ein zentraler Platz entsteht, der als Treffpunkt für die Bewohner dient.



QUERSTRAßEN
Die Querstraßen verbinden die Hauptachsen und schaffen eine durchgehende Struktur für den gesamten Block.



AM KANAL
Die Querstraßen sind so angeordnet, dass sie den Kanal umgeben und eine durchgehende Struktur für den gesamten Block schaffen.



SEELER
Die Querstraßen sind so angeordnet, dass sie den Kanal umgeben und eine durchgehende Struktur für den gesamten Block schaffen.



10.4 Projektkennwerte

| Nr. | Projekt | Geschossfläche | | Bemerkung |
|-----|-------------------------|----------------|---------|---------------------------------|
| | | oberirdisch | Total | |
| 1 | 586172 | 95'571 | 109'947 | ohne Baufeld 8 (BKW-Gebäude) |
| 2 | AU FIL DE L'EAU | 135'838 | 188'963 | |
| 3 | as found | 160'626 | 185'784 | |
| 4 | citélac | 120'510 | 157'330 | 1. Rang |
| 5 | doris | 117'328 | 132'316 | |
| 6 | ENTRE-DEUX | 153'534 | 206'009 | |
| 7 | EQUIPE EUPALINOS | 127'291 | 165'534 | |
| 8 | DIE GRÜNE INSEL | 140'000 | 145'800 | |
| 9 | Les îles de la vie | 138'411 | 164'752 | 4. Rang |
| 10 | INTERLAC | 167'435 | 214'695 | |
| 11 | LARIDAE | 125'407 | 172'647 | 5. Rang |
| 12 | MARAIS | 124'191 | 140'222 | 2. Rang |
| 13 | OPEN LAC | 141'200 | 141'200 | 3. Rang |
| 14 | PARC_ville | 141'925 | 177'414 | |
| 15 | Les phares | 103'446 | 159'576 | |
| 16 | Picasso | 119'779 | 162'045 | |
| 17 | PUBLIVILLE | 101'811 | 121'356 | |
| 18 | La Rade | 86'650 | 109'950 | |
| 19 | seematten | 130'124 | 154'833 | |
| 20 | STRANDBODEN | 145'676 | 172'003 | 8. Rang |
| 21 | TERRASSEN SCHLOSS NIDAU | 109'855 | 109'855 | |
| 22 | take five | 125'400 | 160'885 | 6. Rang |
| 23 | U.R.B.A.I.N. | 140'377 | 170'088 | |
| 24 | BEIM WASSERSCHLOSS | 130'275 | 168'285 | 7. Rang |
| 25 | ZUM SEE | 134'580 | 159'416 | |

11 Genehmigung Bericht

Der vorliegende Bericht wurde am 7. Januar 2014 vom Preisgericht genehmigt:

Preisgericht

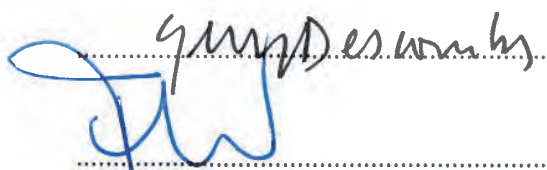
Schumacher Fritz (Vorsitz)



Caviezel Christoph



Descombes Georges



Fehr Erich

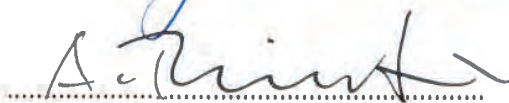
Kneubühler Adrian



Sumi Christian

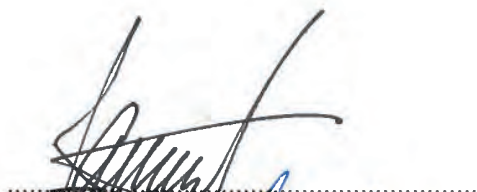


Thierstein Alain



Ersatzpreisrichter

Hämmerli Andreas



Kretschmann Nicolas



Kuonen François



Ochsenbein Stephan

