Gemeinde Brügg
Spitalzentrum Biel AG

SCHLUSSBERICHT MACHBARKEITSSTUDIE

Erschliessungs- und Freiraumkonzept zum Neubau des Spitalzentrums Biel in Brügg

20. Mai 2020

IC Infraconsult AG
Kasernenstrasse 27
CH-3013 Bern

Klötzli Friedli
Landschaftsarchitekten AG
Ensingerstrasse 25
3006 Bern

Boegli Kramp
Architekten AG
Route de la Fonderie 8c
1700 Fribourg

Büro Dudler
Raum- und Verkehrsplanung
A.-Schöni-Strasse 43
2503 Biel/Bienne

AUFTRAGGEBER:

Gemeinde Brügg
Spitalzentrum Biel AG

AUFTRAGNEHMER/BEARBEITENDE:

André König und Clemens Flohr (Gesamtleitung & Koordination)
Beatrice Friedli und Andreas Ringli (Freiraum)
Adrian Kramp (Städtebau)
Felix Dudler und Pierrick Leu (Mobilität)

Version	Datum	Status	Adressat	Bemerkungen
1	11.03.2020	Entwurf	Projektgruppe	
2	15.04.2020	Entwurf	Projektgruppe	
3	20.05.2020	Bericht	Projektgruppe	

INHALTSVERZEICHNIS

VORWORT 5

ZUSAMMENFASSUNG 6

1. EINLEITUNG 8
1.1 Ausgangslage 8
1.2 Zielsetzung und Erwartungen 8
1.3 Projektorganisation 10
1.4 Vorgehensweise 11

2. IST-SITUATION 12
2.1 Standort 12
2.1.1 Planungs- und Betrachtungsperimeter 12
2.1.2 Raumplanerische Rahmenbedingungen 14
2.2 Historische Entwicklung 16
2.2.1 Historische Entwicklung Landschaft 16
2.2.2 Historische Entwicklung Städtebau 17
2.3 Freiraum 18
2.3.1 Freiräume an der Aare 18
2.3.2 Rundgang 19
2.3.3 Landschaftsraum 20
2.3.4 Bestehende Nutzungen 22
2.4 Städtebau 23
2.4.1 Bebauungsstrukturen 23
2.5 Mobilität 24
2.5.1 Strassennetz 24
2.5.2 Öffentlicher Verkehr 24
2.5.3 Fusswege und Radwegnetz 25
2.6 Ausgangslage neues Spitalzentrum 27

3. VARIANTENBETRACHTUNG 29
3.1 Workshop I 29
3.1.1 Varianten 29
3.1.2 Fazit und Beschlüsse 31
3.2 Workshop II 32
3.2.1 Varianten 32
3.2.2 Fazit und Beschlüsse 36
3.3 Schlussbesprechung 37
3.3.1 Fazit und Beschlüsse 37

4. BESTVARIANTE 39
4.1 Gesamtkonzept 39
4.1.1 Hauptelemente und Zonierung 39

4.1.2 Perimeter 40
4.1.3 Verknüpfung mit der Umgebung 41
4.2 Freiraum 42
4.2.1 Entwicklungsziele und Grundsätze 42
4.2.2 Freiraumvernetzung 43
4.2.3 Anbindung und Wege 44
4.2.4 Gehölze 45
4.2.5 Allee Erlenstrasse 46
4.2.6 Parkflächen 47
4.2.7 Gestaltung Uferbereiche 48
4.2.8 Biodiversität 49
4.3 Städtebau 50
4.3.1 Entwicklungsziele und Grundsätze 50
4.3.2 Städtebau Baufelder 52
4.3.3 Städtebau Etappen 57
4.4 Mobilität 59
4.4.1 Entwicklungsziele und Grundsätze 59
4.4.2 Erschliessung MIV 60
4.4.3 Öffentlicher Verkehr 62
4.4.4 Anbindung Fuss- und Veloverkehr 63
4.4.5 Parkierung für Personenwagen 65
4.4.6 Parkierung für Velos / Mofas und Motorräder 65
4.4.7 Fahrtenkontingent Spitalzentrum 66
4.4.8 Inhalte und Vorgehen Mobilitätskonzept SZB 66

5. SCHLUSSFOLGERUNGEN PLANUNGSTEAM 68
5.1 Voraussetzungen 68
5.2 Leitthemen 69
5.3 Verfahren 71

6. BEURTEILUNG VON BETEILIGTEN 75
6.1 Beurteilung Experten 75
6.2 Beurteilung Arbeitsgruppe Gemeinde Brügg 78
6.3 Beurteilung Arbeitsgruppe SZB 78
6.4 Beurteilung Vertretung Kanton Bern 79

ANHANG

A1 Familiengärten 80
A2 Anhang: Rundgang Betrachtungsperimeter 81
A3 Beilagen zum Bericht 86

VORWORT

Zu Beginn des Jahres 2018 fand ein erster telefonischer Kontakt zwischen der Spitalzentrum Biel AG und der Einwohnergemeinde Brügg statt. Der damalige Verwaltungsratspräsident der Spitalzentrum Biel AG, Dr. oec. Fredy Sidler, informierte den Gemeindepräsidenten, dass Brügg als einer der möglichen neuen Standorte vorevaluiert worden sei.

Der Gemeinderat Brügg nahm diese Information in der Folge zum Anlass, sich intensiv Gedanken über die möglichen Auswirkungen eines solchen Spitalneubaus zu machen. Die wichtigste Frage lautete: Ist es für die mittel- bis langfristige Entwicklung von Brügg gut, die letzte grosse Landfläche in der Baulandzone im Industriegebiet für einen Spitalbau zu verwenden und wenn ja, welche Rahmenbedingungen sind zu erfüllen?

Aus diesen Gedanken resultierten Vorstellungen und Ideen, welche für die Spitalzentrum Biel AG sicherlich oft sehr visionär wirkten und zu teils harten Verhandlungen führten. Der Antrag, aus diesem Grund eine Machbarkeitsstudie zum Erschliessungs- und Freiraumkonzept zum Neubau des Spitalzentrums Biel in Brügg in Auftrag zu geben und von unabhängigen Fachexperten begleiten und beurteilen zu lassen, war eine gute Idee und der entsprechende Beschluss wurde gemeinsam und einstimmig gefällt. Der nun vorliegende Schlussbericht der beauftragten Planer und die Meinungen der ausgewählten Fachexperten dazu bringen dem Gemeinderat Brügg die erhofften Konturen zu den geäusserten Visionen, zeigen die noch offenen Punkte auf und bilden eine sehr gute Grundlage für die weitere Beschlussfassung und die Einholung der Volksmeinung.

Der Gemeinderat verdankt die bisherige angenehme Zusammenarbeit mit dem Regierungsrat und seinen Stabsmitarbeitern, dem Verwaltungsrat, der Geschäftsleitung und den Planern der Spitalzentrum Biel AG, die intensiv geleistete Arbeit der internen und externen Mitglieder der Arbeitsgruppe der Gemeinde Brügg sowie die sehr gute Arbeit der beauftragten Planungsbüros, der Fachexperten und des Projektleiters der Machbarkeitsstudie.

Gemeinderat Brügg

ZUSAMMENFASSUNG

AUSGANGSLAGE

Chance für Brügg und Spitalzentrum Biel-Bienne

Die Spitalzentrum Biel AG (SZB AG) strebt einen Spitalneubau an einer verkehrstechnisch guten Lage und auf einem langfristig entwicklungsfähigen Areal an. Im Brüggmoos sind diese Standortvorteile vorzufinden. Das Projekt bietet die Chance mit einer gesamtheitlichen Planung das Gebiet entlang des Nidau-Büren-Kanals neu zu gestalten und aufzuwerten. Für eine abschliessende Beurteilung des Vorhabens am Standort Brüggmoos vereinbarten die Verantwortlichen der Gemeinde Brügg und der SZB AG im Rahmen einer Machbarkeitsstudie die zentralen Aspekte zur Freiraumgestaltung, Erschliessung und zum Städtebau vertieft zu untersuchen.

Offene und diskursive Vorgehensweise

Die Projektgruppe besteht aus Vertretern der Gemeinde Brügg und der SZB AG, Fachexperten (Städtebau, Freiraum, Mobilität und Biodiversität), einer Vertretung des Kantons Bern, dem Planungsteam und der Projektleitung der IC Infraconsult AG. Das Planungsteam erarbeitete die Themenschwerpunkte und Konzepte in enger Zusammenarbeit mit den weiteren Akteuren der Projektgruppe. In einem diskursiven Prozess wurden die Inhalte der Machbarkeitsstudie in mehreren Workshops besprochen und weiterentwickelt.

Planungsgebiet entlang vom Nidau-Büren-Kanal

Der Perimeter der Studie (ca. 2.1 ha) umfasst eine grössere Fläche entlang des Nidau-Büren-Kanals auf dem Gemeindegebiet von Brügg. Neben dem Baubereich für das Spital liegen der ehemalige Expoparkplatz, das Gebiet der Mehrzweckhalle (MZH) Erlen und die Uferpartien innerhalb des Perimeters.

Grosses Potenzial für identitätslosen Ort

Aus Sicht des Freiraums hat die noch unverbaute Landschaft ein grosses Potential. Bereits jetzt sind der Uferweg und die angrenzenden Familiengärten ein geschätztes Naherholungsgebiet. Allerdings wirkt die Landschaft auch monoton. Abwechslung und Zugänge zum Wasser fehlen. Die biologische Vielfalt am kanalisierten Ufer ist beschränkt. Das Areal liegt aus städtebaulicher Perspektive zwischen verschiedenen historisch gewachsenen Bebauungsstrukturen mit unterschiedlichen Massstäblichkeiten. Dazwischen verbleibt ein Freiraum ohne spezifischen städtebaulichen Charakter und mit wenigen Bezügen zur Nähe des Aareraums.

Günstige Voraussetzungen für Erschliessung

Die Voraussetzungen für die Gebietserschliessung mit den verschiedenen Verkehrsträgern (motorisierten Individualverkehr MIV, öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr) sind günstig. Mit dem nahegelegenen Autobahnanschluss Brügg, der S-Bahnhaltestelle Brügg und der Buslinie 7 sind die Randbedingungen für den MIV und den öffentlichen Verkehr gut. Handlungsbedarf besteht bei den Zugangswegen zum Bahnhof Brügg und weiteren Schwachstellen / Netzlücken für den Fuss- und Veloverkehr.

BESTVARIANTE

Resultat der Workshops

Im Rahmen der Workshops wurden die konzeptionellen Überlegungen und Variantenvorschläge für die Themenbereiche Freiraum, Städtebau und Mobilität diskutiert und überarbeitet. Die Bestvariante ist das Endprodukt dieses Prozesses und zeigt die Lösungsansätze auf.

Neuer Erlenpark für Mensch und Natur

Das gesamte Planungsgebiet wird durch den neuen Erlenpark verbunden und über ein differenziertes Wegsystem erschlossen. Durch Pflanzungen von Bäumen und Gehölzgruppen wird die monotone Fläche strukturiert. Es entstehen unterschiedliche Teilräume mit unterschiedlichen Nutzungen und Qualitäten für verschiedene Alters- und Interessegruppen. In dieser Landschaft werden Spital und Sportanlagen integriert, ebenso die Familiengärten. Es gibt abwechslungsreiche Freiräume und auch Tiere und Pflanzen profitieren von der differenzierten Gestaltung. Die Biodiversität ist ein wichtiger Bestandteil der Gestaltung. Durch die richtige Pflege werden bestehende Ufervegetation und Wald aufgewertet. Punktuell wird das verbaute Ufer aufgebrochen und die Aare für die Menschen zugänglich gemacht.

Spitalzentrum schafft neuen städtebaulich qualitätsvollen Ort in landschaftlich aufgewertetem Umfeld

Das neue Spitalzentrum würde ein neuer Impulsgeber im Brüggmoos sein und macht das Gebiet zu einem städtebaulich und landschaftlich qualitätsvollen Ort mit eigener Identität. Dank der räumlichen Verzahnung des Baukörpers kann das Spital trotz grossem Volumen verträglich in die Umgebung eingebettet werden. Der adressbildende Eingangsbereich des SZB wird nach Brügg ausgerichtet und schafft so einen Bezug zwischen dem neuen SZB und der Standortgemeinde. Die langfristigen Entwicklungsmöglichkeiten bieten sich auf der Westseite an, wo das SZB mit einem Erweiterungsbau nahtlos ergänzt werden kann. Das Gebiet der MZH Erlen wird zurückgebaut und Teil des neuen Erlenparks mit einem Parkpavillon. Auf dem Areal des ehemaligen Expoparkplatzes entsteht ein Sportcluster mit neuer MZH, Aussensportplätzen und einem weiteren Gebäude für andere Nutzungen.

Gute Erschliessung gewährleisten und Netzlücken schliessen

Eine effiziente Verkehrsbewältigung und eine funktionierende Erschliessung ist eine zentrale Bedingung für das nutzungsintensive Gebiet Brüggmoos. Die MIV-Erschliessung erfolgt über die Mittelstrasse / Erlenstrasse, wobei für die Anbindung des Spitalzentrums noch genügend verkehrliche Kapazitäten vorhanden sind und ein gewisser Handlungsspielraum besteht. Die vorgeschlagenen Konzeptvarianten sind im Rahmen der weiteren Projektentwicklung weiter zu evaluieren. Die Netzstruktur des ÖV ist vorhanden. Mit Taktverdichtung auf der bestehenden Buslinie und Verbesserung der Wegverbindung zum Bahnhof Brügg wird die ÖV-Qualität optimiert. Eine neue Querung über die A6 für den Fuss- und Veloverkehr verbessert die Verbindung zwischen dem Brüggmoos und dem Dorfzentrum sowie zum Bahnhof deutlich. Zudem wird ein attraktives Wegnetz geschaffen, welches die Fuss- und Veloverbindungen innerhalb des Gebiets und mit dem weiteren Umfeld qualitativ aufwerten.

Ergebnis (Bestvariante) bildet Grundlage für die weiteren Verfahren und Planungsschritte

Der Prozess und das Produkt werden von allen Akteuren grundsätzlich positiv beurteilt. Trotz verschiedener Interessen konnten Handlungsspielräume ausgelotet und Lösungen entwickelt werden. Aus den Konzepten der Bestvariante wurden Empfehlungen für die kommenden qualifizierenden Konkurrenz- und Wettbewerbsverfahren abgeleitet. Die Machbarkeitsstudie bildet somit eine umfangreiche Grundlage für politische Entscheidungen und den weiteren Projektverlauf für das neue Spitalzentrum Biel in Brügg.

1. EINLEITUNG

1.1 AUSGANGSLAGE

Spitalzentrum Biel-Bienne (SZB)

Das Spitalzentrum Biel ist das öffentliche Zentrumsspital für die Bevölkerung der zweisprachigen Region Biel/Bienne – Seeland – Jura bernois. Aufgrund mangelnder Erweiterungs- und Umbaumöglichkeiten am aktuellen Standort im Beaumont-Quartier wird ein Spitalneubau an einer verkehrstechnisch gut erschlossenen Lage und einem langfristig entwicklungsfähigen Areal angestrebt.

Standort Brüggmoos

Die Standortevaluation 2018/19 zeigte, dass der Standort Brüggmoos in der Gemeinde Brügg die besten Bedingungen für die Ansiedlung eines neuen Spitals bietet. Ein solches Vorhaben hat eine raumprägende Wirkung hinsichtlich der verkehrstechnischen Erschliessung, der städtebaulichen Einbettung und dem Freiraum. Gleichzeitig bietet das Projekt die einmalige Möglichkeit, entlang des Nidau-Büren-Kanals eine parkähnliche Gestaltung zu realisieren und mit einer gesamtheitlichen Planung das Brüggmoos aufzuwerten. Eine Neugestaltung des Brüggmoos‘ erfordert eine Änderung der Bau- und Zonenordnung.

Für eine abschliessende Beurteilung des Vorhabens am Standort Brüggmoos vereinbarten die Verantwortlichen der Gemeinde Brügg und die SZB AG im Rahmen einer Machbarkeitsstudie die zentralen Aspekte zur Aussenraumgestaltung, Erschliessung und Städtebau vertieft zu prüfen.

Verfahren

Die Machbarkeitsstudie gibt die Rahmenbedingungen für die anschliessenden Wettbewerbsverfahren vor.

1.2 ZIELSETZUNG UND ERWARTUNGEN

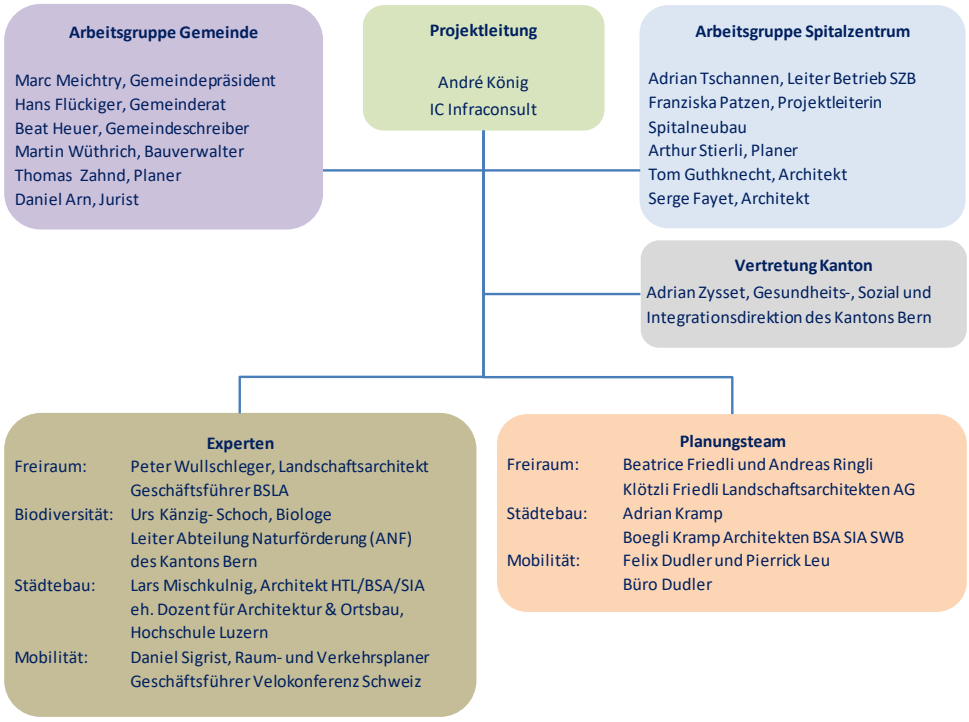
Ziele und Erwartungen

Die Machbarkeitsstudie hat zum Ziel die zentralen Aspekte bezüglich Erschliessung, Freiraum und Städtebau aufzuzeigen. In einem offenen Prozess werden Lösungsvorschläge für die Themenbereiche und Problemfelder erarbeitet. Die finalen Lösungsansätze werden in der Bestvariante präsentiert. Daraus werden Empfehlungen für das weitere Vorgehen und Fragestellungen für die anstehenden Wettbewerbsverfahren abgeleitet.
In einem gemeinsamen Dokument (Factsheet Machbarkeitsstudie vom 2.September 2019) wurden die Ziele und Erwartungen an die Machbarkeitsstudie von der Gemeinde Brügg und der SZB AG formuliert:

Ziele Städtebau	▪ Gesamtbetrachtung des Spitals und dessen Abhängigkeiten und Einflüsse auf die unmittelbare und weitere Umgebung ▪ Städtebauliche Anordnung der verschiedenen Nutzungen (Parkhaus Spitalzentrum Biel (SZB), medizinaltechnische Nutzung, Mehrzweckhalle (MZH) Erlen auf dem Areal des ehemaligen Expo-Parkplatzes) prüfen und klären ▪ Städtebauliche Klärung der Setzung der Gebäudekomposition des SZB, der Logistik sowie des Erweiterungsmoduls ▪ Massstab des SZB im Zusammenhang mit den örtlichen Verhältnissen überprüfen und städtebauliche und architektonische Konzepte aufzeigen
Ziele Freiraum	▪ Landschaftsarchitektonische Behandlung des gesamten Freiraumes als ortsprägendes Element, welches die verschiedenen Teilräume zu einer Gesamtheit zusammenbringt. Der Freiraum soll dazu in unterschiedliche Sektoren ausdifferenziert werden. ▪ Vorschlag für eine neue attraktive Ufergestaltung entwerfen ▪ Bestimmen der landschaftsarchitektonischen Anforderungen an einen Park, sowie der Nutzungsmöglichkeiten am Standort der ehemaligen MZH – Verträglichkeit neuer Bauvolumen (Spitalwohnungen, öffentliche Kita etc.). Bearbeitung von Varianten mit MZH (mit und ohne Sanierung) sowie einer Variante mit neuen Bauten (Wohnhaus, Kindertagesstätte Kita) anstelle der MZH ▪ Aufzeigen von Möglichkeiten zur gestalterischen Integration des Waldstücks (Parzelle Nr. 1473) ins Gesamtbild
Ziele Verkehr	▪ Grundsätze zur Verkehrserschliessung (MIV, ÖV, Veloverkehr, Fussverkehr) klären sowie die Rahmenbedingungen für die weiteren Planungsschritte festlegen – mit und ohne Direktanschluss (Expo-Kreisel) unter Berücksichtigung der veränderten Situation mit eröffnetem A5-Ostast und zukünftigen neuen Nutzungen im Gebiet ▪ Klären der Rahmenbedingungen für eine geeignete Velo- und Fussverkehrserschliessung unter Berücksichtigung der übergeordneten Planungen (z. B. Netzlücken) ▪ Erste Mobilitätskonzeptansätze für das neue Spital

1.3 PROJEKTORGANISATION

Einleitung	Die Projektgruppe setzt sich zusammen aus der Arbeitsgruppe Gemeinde (AGG), der Arbeitsgruppe Spitalzentrum (AGS), den Fachexperten, dem Planungsteam und der Projektleitung.
Arbeitsgruppe Gemeinde	Die Arbeitsgruppe Gemeinde setzt sich zusammen aus Vertretern des Gemeinderats, der Gemeindeverwaltung, dem zuständigen Ortsplaner und einem Juristen. Die Arbeitsgruppe vertritt die Interessen der Brügger Bevölkerung und koordiniert als Planungsbehörde die nötigen Planungsverfahren.
Arbeitsgruppe Spitalzentrum Biel	Die Arbeitsgruppe Spitalzentrum Biel besteht aus Vertreter der SZB, der Projektleitung neoSZB, Experten für Spitalbau und einem Planer für die Planungsverfahren der SZB.
Planungsteam und Projektleitung	Das Planungsteam besteht aus Klötzli Friedli Landschaftsarchitekten (für Freiraum), Bögli Kramp Architekten (Städtebau) und Büro Dudler (Mobilität). Für die Projektleitung wurde die IC Infraconsult beauftragt.
Experten	Die Experten begleiten die Machbarkeitsstudie. Als unabhängige Akteure geben sie Inputs für den jeweiligen Fachbereich und leisten mit ihren kritischen Feedbacks einen wichtigen Beitrag für den gesamten Prozess. So kann die Qualitätssicherung in den Bereichen Freiraum, Städtebau und Mobilität gewährleistet werden.
Vertretung Kanton	Adrian Zysset vertritt die Anliegen des Kantons Bern und fungiert als Schnittstelle zwischen den Akteuren der Machbarkeitsstudie und den Direktionen des Kantons.



1.4 VORGEHENSWEISE

Prozess

Die zentralen Elemente bei der Erarbeitung der Machbarkeitsstudie waren die drei Besprechungen / Workshops mit der gesamten Projektgruppe. Die Inhalte zu Freiraum, Mobilität und Städtebau wurden an den Sitzungen jeweils präsentiert und ausführlich diskutiert. Die Erkenntnisse aus den Besprechungen wurden vom Planungsteam aufgenommen und in den weiteren Prozess integriert. Dieser Bericht bildet das Endprodukt der Machbarkeitsstudie.

Methodik

Im Rahmen dieser Studie wurden verschiedene Gestaltungsvarianten betrachtet, aber kein typisches Variantenstudium durchgeführt. Die Bestvariante wurde gemeinsam im Diskurs entwickelt. Im Fokus standen offene und lösungsorientierte Diskussionen, um die Entwicklungsmöglichkeiten der verschiedenen Themen und Teilgebiete für den weiteren Prozess zu erarbeiten.

Während der Studie fanden mehrere Besprechungen mit dem Planungsteam und den PlanerInnen des SZB statt, damit die funktionalen und betrieblichen Anforderungen des Spitalneubaus mit den Konzepten der Machbarkeitsstudie abgestimmt werden konnten.

Workshops

Für die Diskussionsgrundlagen wurden vom Planungsteam Variantenvorschläge zu den jeweiligen thematischen Besprechungsschwerpunkten ausgearbeitet. Auf der Grundlage der Diskussionen und Beschlüsse wurden die Konzepte präzisiert und weiterentwickelt. Die Experten und Arbeitsgruppen konnten zudem mittels schriftlicher Stellungnahme auf die Konzepte Einfluss nehmen.

Ausführliche Informationen und Inhalte zu den Besprechungen / Workshops sind in den separaten Dokumenten (Beilagen 1-3) zu finden.

Terminplan

- Start Machbarkeitsstudie — Oktober 2019
- Workshop I — November 2019
- Workshop II — Januar 2020
- Schlussbesprechung — März 2020
- Abgabe Schlussbericht — Mai 2020

2. IST-SITUATION

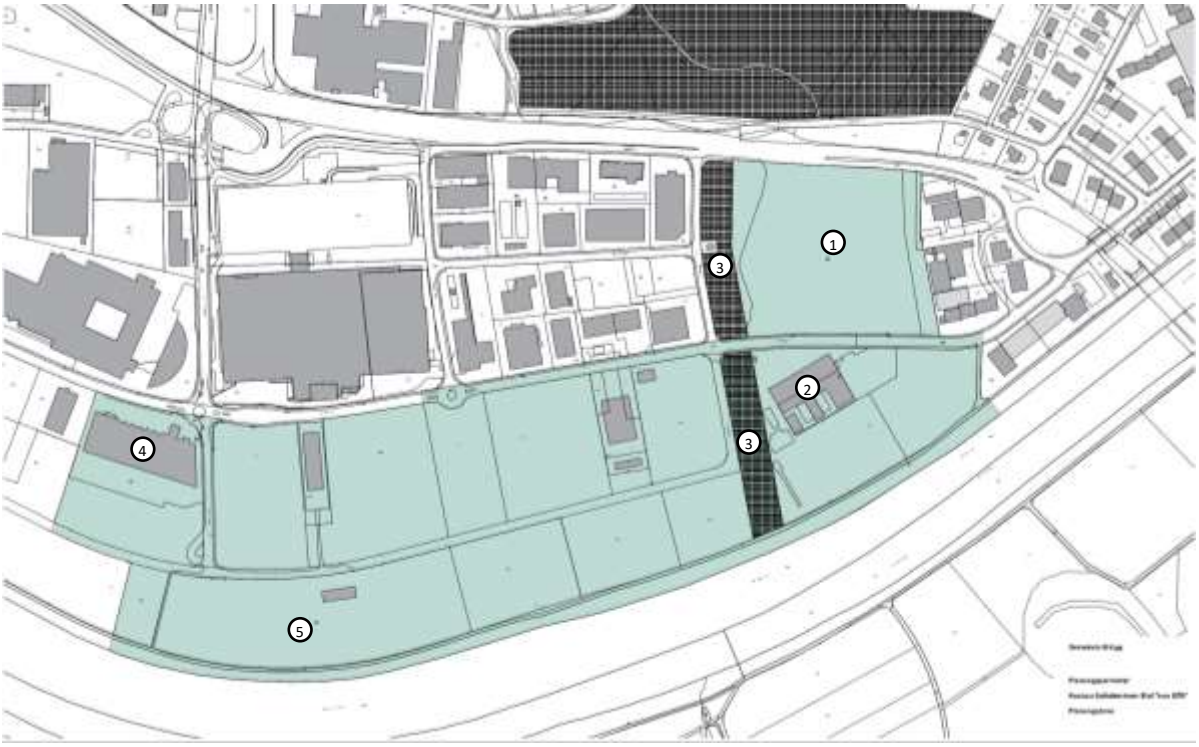
2.1 STANDORT

2.1.1 PLANUNGS- UND BETRACHTUNGSPERIMETER

Lage

Der Planungsperimeter liegt im südlichen Teil der Gemeinde Brügg und verläuft zwischen dem Nidau-Büren-Kanal und der Erlenstrasse. Der Perimeter beinhaltet zudem den ehemaligen Expoparkplatz. Am nördlichen und westlichen Ende grenzt der Planungsperimeter an Industriegebiet. Im Osten liegen einige Wohnbauten.

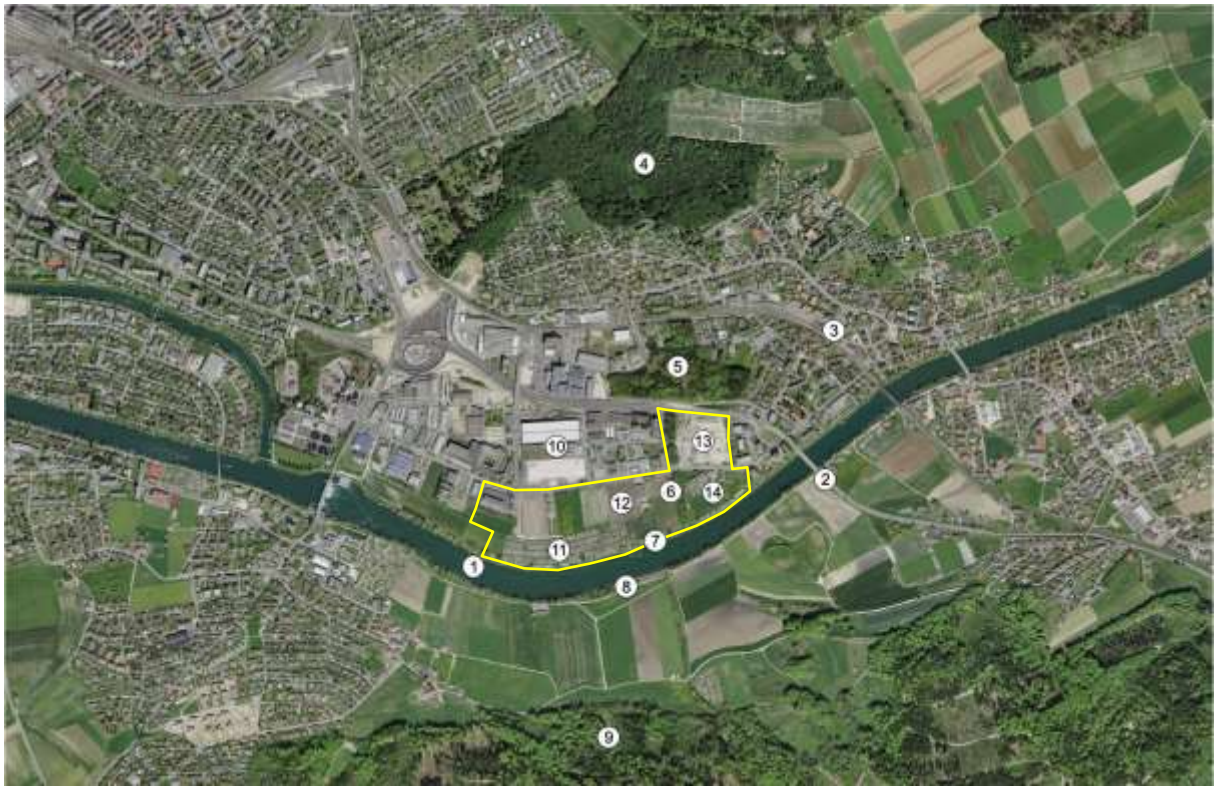
Auf dem Perimeter stehen neben kleineren Gewerbebauten die Mehrzweckhalle Erlen (inkl. Sportfelder) und das Bürogebäude der Sacom AG. Ausserdem verläuft ein schmales Waldstück (Waldstreifen) zwischen dem Pfeidwald im Norden und dem Nidau-Büren-Kanal im Süden. Die restlichen Flächen werden als Familiengärten oder landwirtschaftlich genutzt.



1. Ehemaliger Expoparkplatz, **2.** Mehrzweckhalle Erlen, **3.** Waldstück (Waldstreifen), **4.** Sacom AG, **5.** Familiengärten

Betrachtungsperimeter

Der Betrachtungsperimeter ist weitläufiger. Er umfasst die nördlichen Gebiete der Bernstrasse, insbesondere die Verbindung zum Bahnhof, dem Zentrum Brügg und zu den Schulen, ebenso das Gewerbegebiet zwischen Erlenstrasse und Bernstrasse sowie die angrenzenden Gewerbegebiete im Westen, ostseitig die beiden Wohnsiedlungen neben der Mehrzweckhalle und dem ehemaligen Expoparkplatz.



1. Nidau-Büren-Kanal, **2**. Autobahn A6, **3**. Bahnhof Brügg, **4**. Bärlet, **5**. Pfeidli, **6**. Waldstück (Waldstreifen), **7**. Ufergehölz, **8**. Spärs, **9**. Jäissberg, **10**. Centre Brügg, **11**. Familiengärten, **12**. Landwirtschaft, **13**. Ehemaliges Expoparking, **14**. Mehrzweckhalle Erlen

2.1.2 RAUMPLANERISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

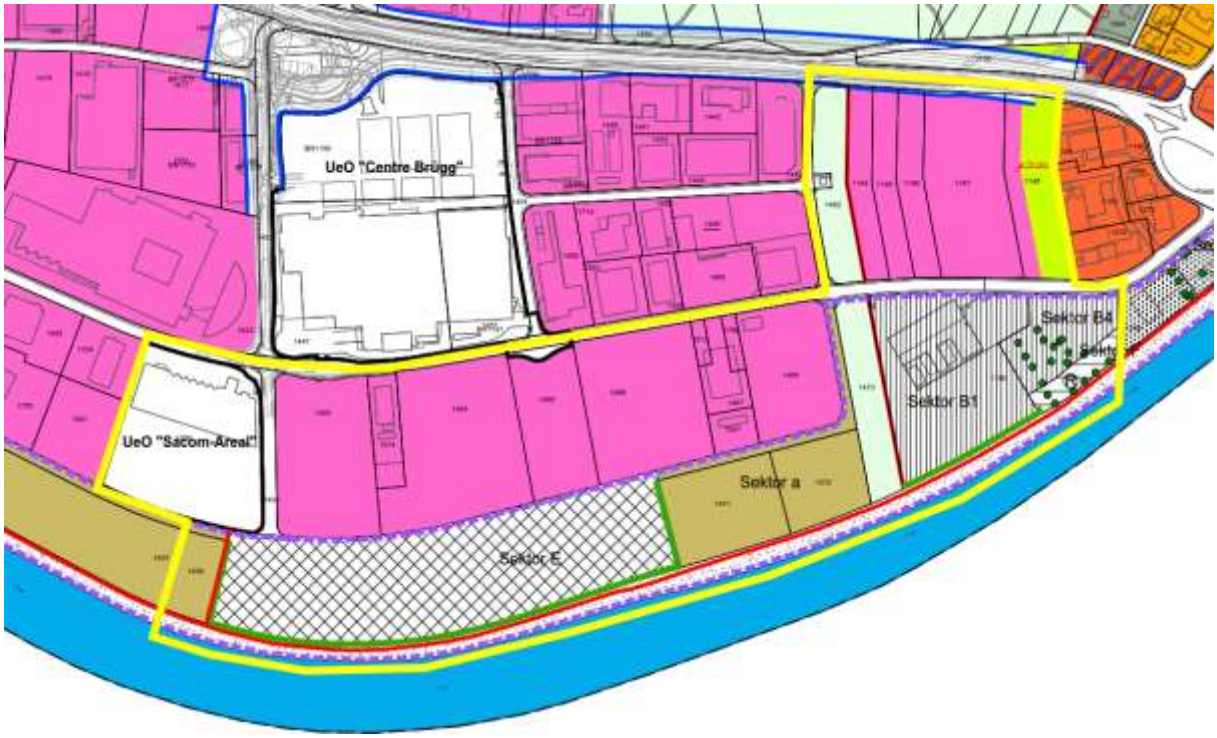
Einleitung

Das zentrale Planungsinstrument der Gemeinde Brügg ist die Ortsplanung (Zonenplan + Baureglement). Die übergeordneten Planungsinstrumente (z. B. Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK, Agglomerationsprogramm, kantonale Sachpläne etc.) spielen vor allem beim Thema Mobilität eine wichtige Rolle.

Zonenplan, Uferschutzplan

Gemäss dem aktuellen Zonenplan und Baureglement (2014) gelten folgende Bedingungen:

- Ein Grossteil des Planungsperimeters liegt in der Bauzone. Es handelt sich dabei um Industriezone (pink), welche für die Ansiedlung industrieller und gewerblicher Betriebe bestimmt ist. Zudem sind Fachmärkte mit beschränkter Verkaufsfläche sowie Dienstleistungsbetriebe, welche keine übermässigen Verkehrs- und/oder Lärmemissionen verursachen, erlaubt.
- Ein schmaler vertikaler Streifen im Perimeter ist als Wald (weiss / hellgrün) ausgeschieden. Hier gilt das kantonale Waldgesetz KWaG und insbesondere das Bundesgesetz über den Wald.
- Ein schmaler Streifen am nordöstlichen Perimeterrand ist als Grünzone ausgeschieden (gelbgrün).
- Entlang dem Nidau-Büren-Kanal gilt die Uferschutzplanung (violett, 1990). Der Perimeter liegt in verschiedenen Uferschutzzonen: Sektoren B1 (Mehrzweckgebäude mit Sportanlagen und Kindergarten „In der Erlen“), B4 (Landreserven für Schulhaus / Kindergarten), F1 (Freifläche nach SFG), Sektor a (Uferschutzzone, landwirtschaftliche Nutzung erlaubt) und Sektor E (Familiengärten).
- Am westlichen Perimeterrand befindet sich die Überbauungsordnung des Sacom-Areals. Auf diesem Areal sind Industrie-, Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe sowie publikumsintensive Nutzungen wie Fachmärkte und Freizeitnutzungen etc. zugelassen.



LEGENDE ZONENPLAN

Festlegungen Bauzonen

	W2	Wohnzone 2-geschossig
	W3	Wohnzone 3-geschossig
	K2	Kernzone 2-geschossig
	K3	Kernzone 3-geschossig
	D	Dorfzone
	WG	Wohn- und Gewerbezone
	G	Gewerbezone
	I	Industriezone
	ZöN	Zone für öffentliche Nutzung
	SZM	Spezialzone Müve
	ZSF	Zone für Sport- und Freizeitanlagen
	GR	Grünzone
	BH	Bauernhofzone
	ZPP	Zone mit Planungspflicht
	UeO	Überbauungsordnung

Hinweise

- Gewässerschutzzone I / II / III
- schützenswerte Gebäude
- erhaltenswerte Gebäude
- eidgenössische Baulinien
- Perimeter Uferschutzplan
- Wald
- Fliessgewässer offen / eingedolt
- Gefahrenerhebungsperimeter

LEGENDE UFERSCHUTZPLAN

Überbautes Gebiet mit Baubeschränkungen

- Sektor A1
- Sektor A2
- Sektor A3
- Sektor B1 - B5
- Sektor C
- Sektor D
- Sektor E
- Sektor ZPP

Uferschutzzone

- Sektor a
- Sektor b
- Sektor d (naturnahes Ufer)

Freifläche nach SFG

- Sektor F
- Ⓡ Rastplatz

Verkehrsfläche

- Uferweg bestehend, naturnah
- Uferweg umzubauen, umzugestalten

Bepflanzung

- vorhandene geschützte Bäume
- vorhandene geschützte Hecken

2.2 HISTORISCHE ENTWICKLUNG

2.2.1 HISTORISCHE ENTWICKLUNG LANDSCHAFT

Juragewässerkorrektion

Uebersichtsplan der Jura-Gewässer-Correction Zürich, [1850], ETH-Bibliothek Zürich
Quelle: www.e-rara.ch

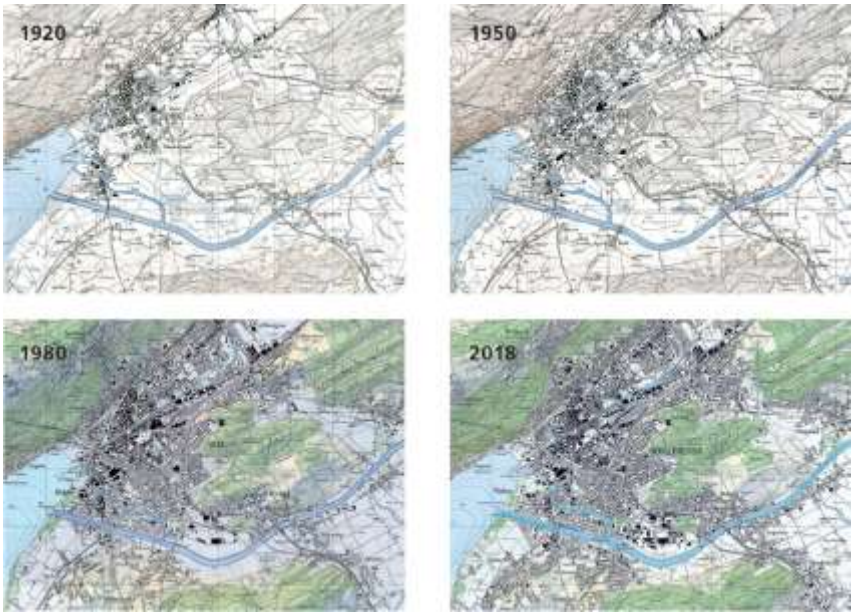
Zwischen 1868–1891 wurde die Erste Juragewässerkorrektion durchgeführt. Der Nidau-Büren-Kanal wurde gebaut. Nach der Entsumpfung des Grossen Moos‘ und der Bodenverbesserung wurde das fruchtbare Ackerland als Landwirtschaftsgebiet genutzt.

Luftbild 1947

Das Gebiet war geprägt durch die landwirtschaftliche Nutzung. Der Waldstreifen zum Nidau - Büren – Kanal existierte noch nicht. Erst in den 1970er Jahren wurde er als Ersatzwald für die Rodung bei der «Müve» aufgeforstet. In dieser Zeit begann auch die Entwicklung des Gewerbegebiets zwischen der Bernstrasse und der Erlenstrasse.

2.2.2 HISTORISCHE ENTWICKLUNG STÄDTEBAU

Historische Entwicklung



Vom Bauerndorf zur Industriegemeinde

Mit der 1865 eröffneten Bahnlinie Biel-Bern und dem Bau des Nidau-Büren-Kanals begann Brüggs Entwicklung vom Bauerndorf zur Industriegemeinde und zum Arbeitervorort Biels. Ab den 1950er Jahren nahm die Entwicklung deutlich und stetig zu. Bis zum Ende der 1950er-Jahre blieb das „Brüggmoos“ komplett unbebaut. Anfang der 60er-Jahre querte neu die A6 als „Halbautobahn/Schnellstrasse“ das Brüggmoos, mit einem Anschluss-Knoten für Brügg östlich des Pfeidwalds. In den 70er-Jahren erfolgte die Erschliessung des Areals u.a. mit der Erlenstrasse. Darauf entstand mit den Jahren ein neues Gewerbe-Areal mit Anbindung zu Biel. Seitens Brügg entstanden grossmassstäbliche Wohnbauten rund um die A6 an das historische Dorfzentrum.
Das Areal für ein zukünftiges Spitalzentrum liegt zwischen diesen verschiedenen Bebauungs-Strukturen und wurde bisher nicht bebaut.

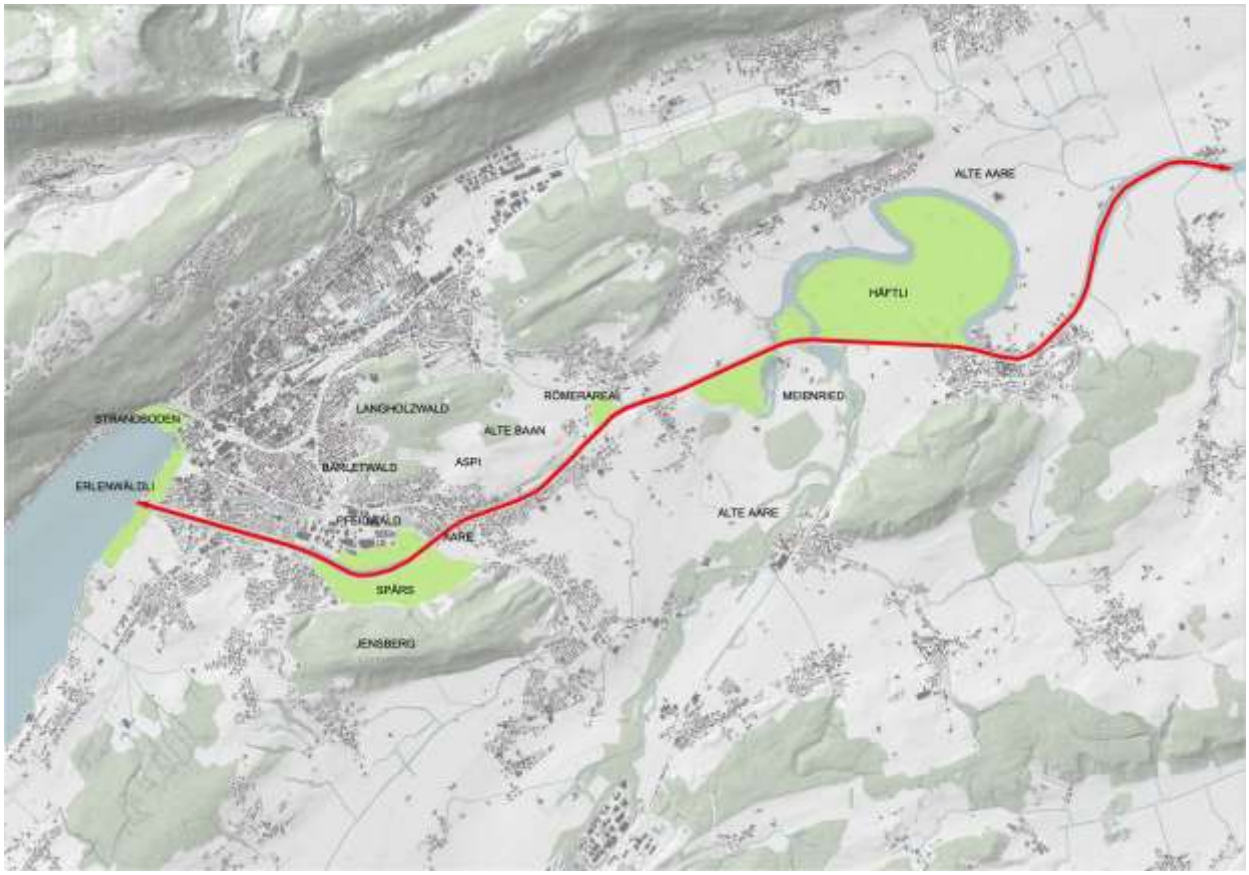
Historische Entwicklung im Schwarzplan

2.3 FREIRAUM

2.3.1 FREIRÄUME AN DER AARE

Freiräume an der Aare

Die Aare ist ein linearer Verbindungsraum an welcher wichtige Natur- und Erholungsräume liegen: Im Osten die bedeutenden Naturschutzgebiete Häftli und Meienried, in Orpund das Römerareal, auf der Höhe des Brüggmoos' das Spärs und im Westen die Uferanlagen am Bielersee mit dem Erlenwäldli und dem Strandboden. Das Brüggmoos ist Teil dieser wichtigen Freiraumabfolge.



2.3.2 RUNDGANG

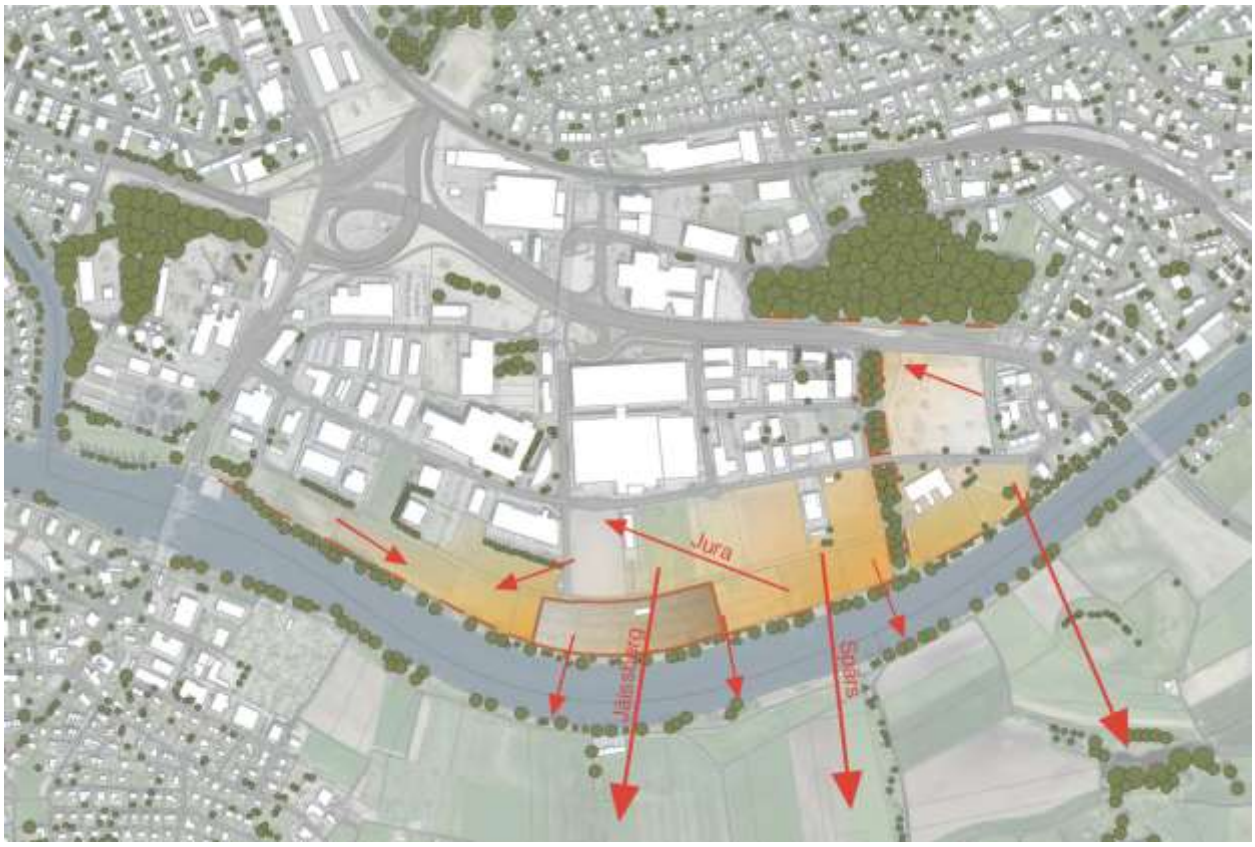
Rundgang im Perimeter

Ein Rundgang macht deutlich, dass es im Planungsgebiet abschnittsweise sehr schöne Landschaftspartien gibt. Die MZH Erlen und die Sportfelder stehen in einer schönen Landschaftskammer umgeben von Ufervegetation und Wald. Am Uferweg gibt es immer wieder Sichtfenster zur Aare, zum Spärs und zum angrenzenden Jäissberg. Die offene Landwirtschaftsfläche ist hingegen räumlich wenig gefasst und undefiniert. Die landschaftliche Erlebnisqualität nimmt zur Erlenstrasse stark ab.
Eine ausführlichere Beschreibung und Impressionen zum Betrachtungsperimeter sind im Anhang A2 zu finden.

2.3.3 LANDSCHAFTSRAUM

Landschaftsraum heute

Der Landschaftsraum im Brüggmoos ist heute in drei Haupträume gegliedert: Ehemaliger Expoparkplatz, Mehrzweckhalle und Uferband. Das Ufergehölz bildet eine deutliche, oft geschlossene Raumgrenze entlang des Kanals. Der Waldstreifen trennt das Areal um die Mehrzweckhalle vom westlichen Raum ab. Das Uferband verliert sich im weiten, räumlich unklar definierten Feld und das Familiengartenareal wirkt abgeschottet. Die steile verbaute Uferböschung entlang des Nidau-Büren-Kanals betont die Linearität und die Uniformität der Uferzone.



Merkmale eines Landschaftsparks

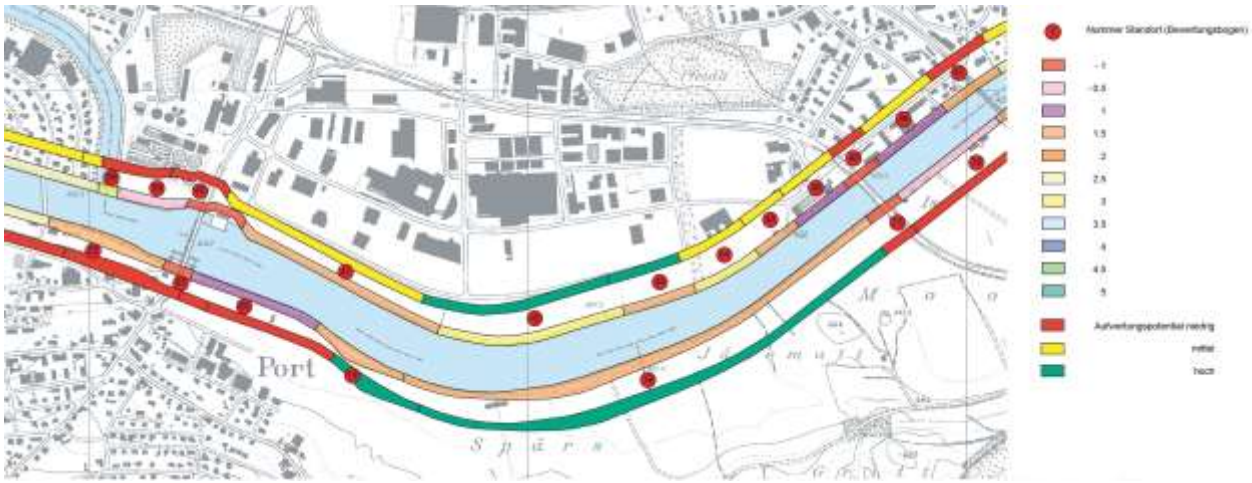
Das Areal weist bereits heute Merkmale eines Landschaftsparks auf:

- Malerische Gehölzstruktur entlang des Kanals mit Blickachsen und Sichtfenster zum Spärs und zum Jäissberg
- Wald als wichtiges Landschaftselement
- Durchgehender Uferweg und die Weitsicht in den Jura

Jedoch beschränken sich diese Attribute mehrheitlich auf das Uferband entlang des Nidau-Büren-Kanals. Die klassischen Elemente eines Parks, wie Raumstaffelungen, ein abwechslungsreiches Wegnetz, verschiedene Anziehungspunkte und Aufenthaltsorte mit differenzierten Atmosphären, insbesondere auch am Wasser, fehlen. Zudem besteht ein grosses Aufwertungspotential für die Biodiversität.

Erlebnispotential Landschaft

Diese Beobachtungen werden ergänzt und bestätigt durch die wissenschaftliche Bewertung des Erlebnispotentials einer Landschaft nach Wöbse (Bericht& Massnahmen: Naherholung und Landschaft entlang des Nidau-Büren-Kanals, Arge Planum, Sigmaplan, Pan Bern, 2007):



Gemäss Studie Aufwertungspotenzial vorhanden

In dieser Bewertung stellte sich heraus, dass das Aufwertungspotential in Bezug auf die vorhandenen Qualitäten (Gehölzstruktur, teilweise schöne Einzelbäume und Blickbeziehungen) mittel bis hoch ist. Die intensive Landwirtschaft, fehlende Aufenthaltsorte und Nutzungskonflikte auf dem relativ schmalen Kanalweg sowie Lärmimmissionen wurden als störend beurteilt.

Begehungen bestätigen hohes Aufwertungspotenzial und zukünftiger Mehrwert

Neben der Bewertung nach Wöbse bestätigt auch die Begehung und die daraus resultierende Einschätzung vom Leiter der Abteilung Naturförderung Urs Känzig, dass das Aufwertungspotential aus ökologischer, räumlicher und aus Sicht der Nutzung hoch ist.

Waldstreifen

Aus Sicht Natur ist eine Verschiebung des Waldstreifens oder eine parkartige Ausgestaltung denkbar. Die heute sehr geometrische (rechteckige) Form muss nicht beibehalten bleiben. Ein aufgelöster, buchtiger «Waldrand» wäre vorteilhaft. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wird der heutige Wald nicht als fixe Rahmenbedingung eingeplant. Wenn sich aus raumplanerischen, städtebaulichen, funktionalen oder gestalterischen Gründen eine Rodung aufdrängt, sollte diese Option zumindest geprüft werden. Alle Eingriffe am Wald müssen mit der Waldabteilung des Kantons Bern abgeklärt werden.

Vernetzungskorridor

Im Landschaftsrichtplan der Stadt Biel ist ein Vernetzungskorridor vom Bärletwald in Richtung Nidau-Büren-Kanal aufgeführt. Dieser wurde im Rahmen des Autobahnbaus nicht umgesetzt. Als «Ersatz» wurde ein Vernetzungskorridor vom Pfeidli in Richtung Nidau–Büren-Kanal realisiert. Der Kleintierdurchlass unter der Autostrasse scheint zu funktionieren, obwohl er bei der Erlenstrasse nicht der VSS-Norm entspricht. Der Vernetzungskorridor ist aus populationsökologischer Sicht wenig befriedigend. Verbunden wird ein stark isoliertes Wäldchen mit dem Nidau–Büren-Kanal: das Pfeidli liegt zwischen der Eisenbahnlinie Biel-Bern und der Autobahn im Siedlungsgebiet von Brügg.

2.3.4 BESTEHENDE NUTZUNGEN

Bestehende Nutzungen

Grosse Bereiche des Perimeters werden heute unterschiedlich intensiv landwirtschaftlich und durch Familiengärten genutzt. Die Fläche beim ehemaligen Expoparkplatz wird als Lager genutzt. Bei der Mehrzweckhalle bestehen mehr oder weniger intensiv genutzte Sportflächen im Freien. Der Uferweg dient als übergeordneter Verbindungsweg und wird intensiv zur Naherholung genutzt. Im Übrigen wird der Perimeter auch von den umliegenden Wohn-, Gewerbe- und Industriebauten geprägt.

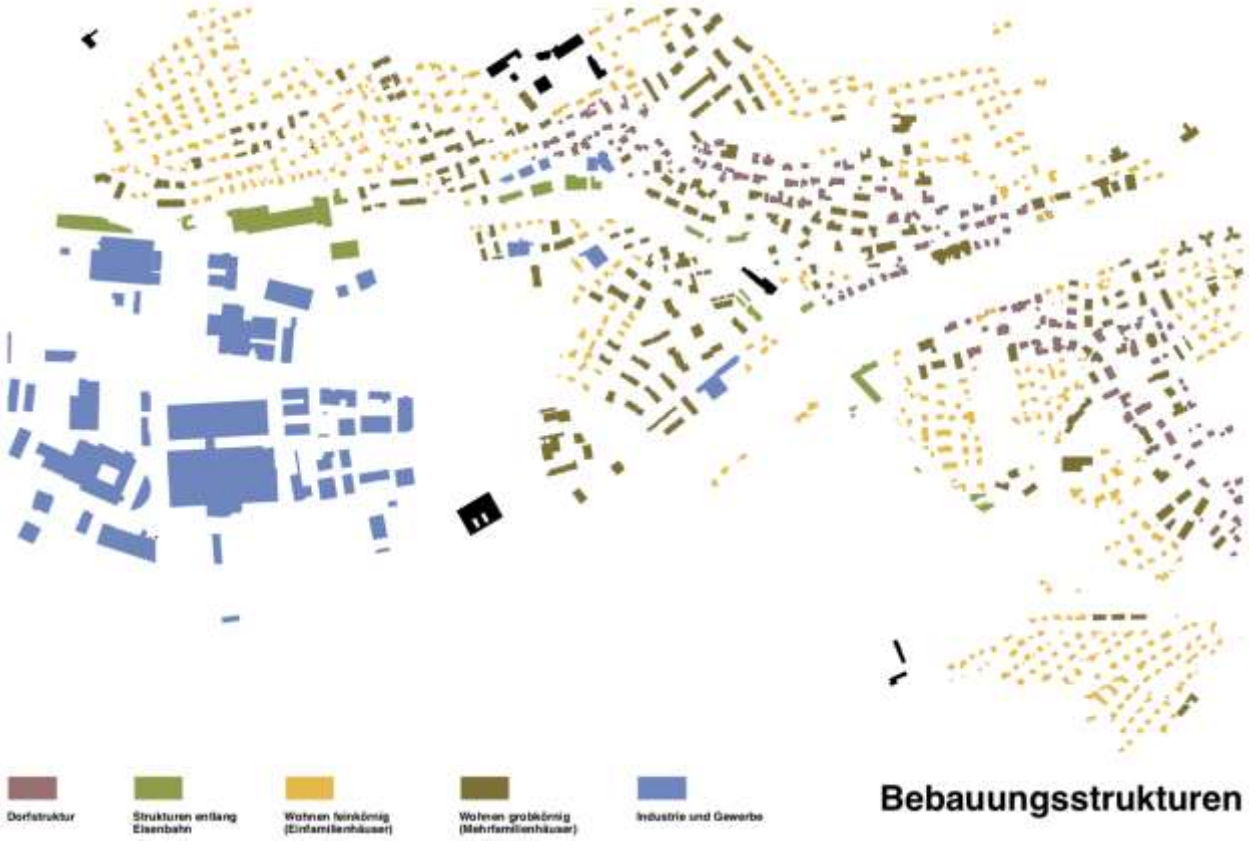
1. Kulturland innerhalb der Bauzone, **2**. Kulturland ausserhalb der Bauzone, **3**. Wald, **4**. Uferböschung, **5**. Renaturiertes Ufer, **6**. Familiengärten, **7**. Sportflächen, **8**. Amphibienlaichgewässer, **E.** extensive Bewirtschaftung

2.4 STÄDTEBAU

2.4.1 BEBAUUNGSSTRUKTUREN

Bebauungsstrukturen

Das Areal für ein zukünftiges Spitalzentrum liegt zwischen verschiedenen historisch gewachsenen Bebauungsstrukturen des Dorfkerns und der neueren Gewerbezone, welche seit den 70er-Jahren entstanden ist. Es sind verschiedenste Epochen der Bebauung in unterschiedlichen Massstäben identifizierbar. Dazwischen verbleibt ein Freiraum ohne spezifischen städtebaulichen Charakter. Der aktuelle Eindruck des Ortes erscheint typisch für eine periphere, industriell geprägte Lage. Städtebaulich finden sich kaum Bezüge zur Nähe des Aareraums. Die aktuell strukturierenden Elemente sind die Strassen mit der Erlenstrasse, der Bernstrasse sowie dem Waldstreifen quer zur Aare.

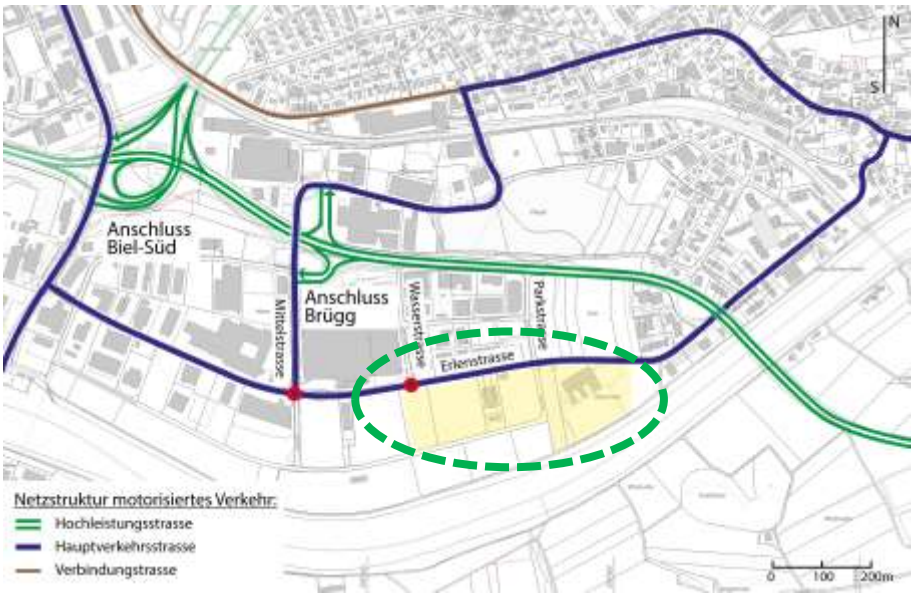


2.5 MOBILITÄT

2.5.1 STRASSENNETZ

Strassennetz mit Autobahnanschlüssen

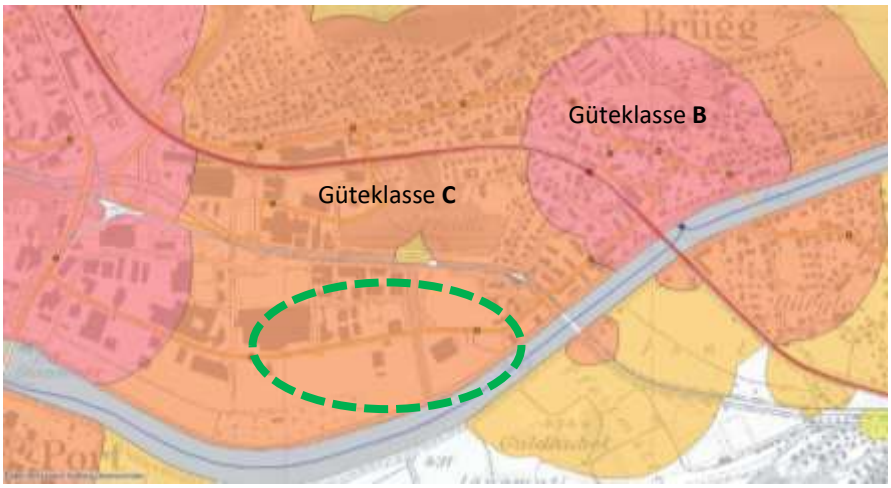
Die strassenseitigen Randbedingungen mit den in der Nähe liegenden Autobahnanschlüssen bieten grundsätzlich günstige Voraussetzungen für die Erschliessung mit dem motorisierten Verkehr.



2.5.2 ÖFFENTLICHER VERKEHR

Heutige ÖV Erschliessung (Übersichtsplan Güteklasse)

Für die öffentliche Verkehrserschliessung sind die Buslinie 7 auf der Erlenstrasse (heute 15'-Takt) und der Bahnhof Brügg (S-Bahn im Halbstundentakt) massgebend. Die örtliche Verfügbarkeit des ÖV ist grundsätzlich ausreichend. Handlungsbedarf besteht hingegen mehr bei der zeitlichen Verfügbarkeit sowie der Qualität der Zugangswege zum ÖV – insbesondere zum Bahnhof Brügg.



2.5.3 FUSSWEGE UND RADWEGNETZ

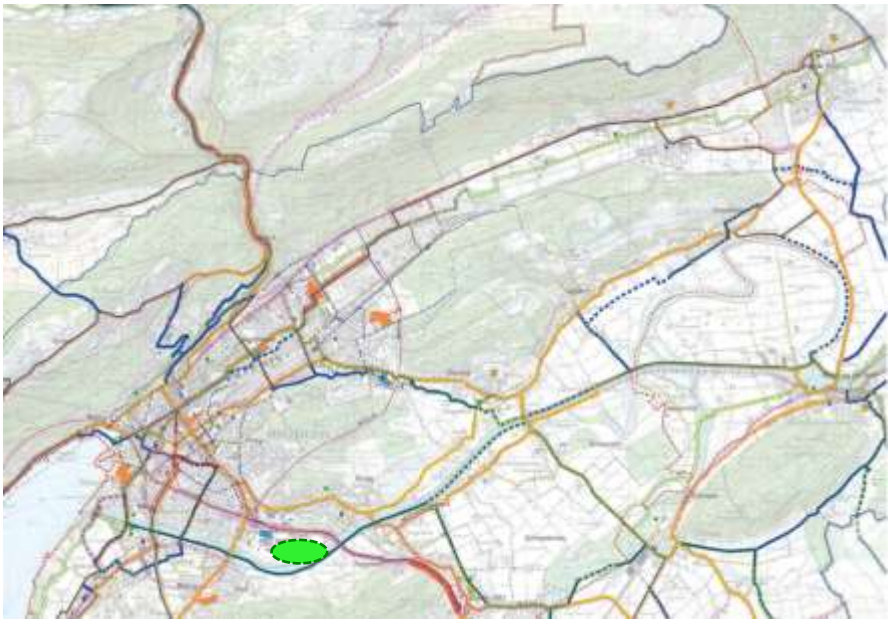
Günstige bis ideale Grundvoraussetzungen

Die Voraussetzungen für den Fuss- und Veloverkehr sind grundsätzlich durch die geringen Höhenunterschiede und die Nähe zu den umliegenden Gemeinden günstig bis ideal. Der Standort Brüggmoos liegt im Kerngebiet der Agglomeration Biel und ist aus den benachbarten Siedlungsgebieten mit dem Velo rasch erreichbar. Aus den nahe gelegenen Wohnquartieren (insb. Brügg) liegt der Standort in Fusswegdistanz.

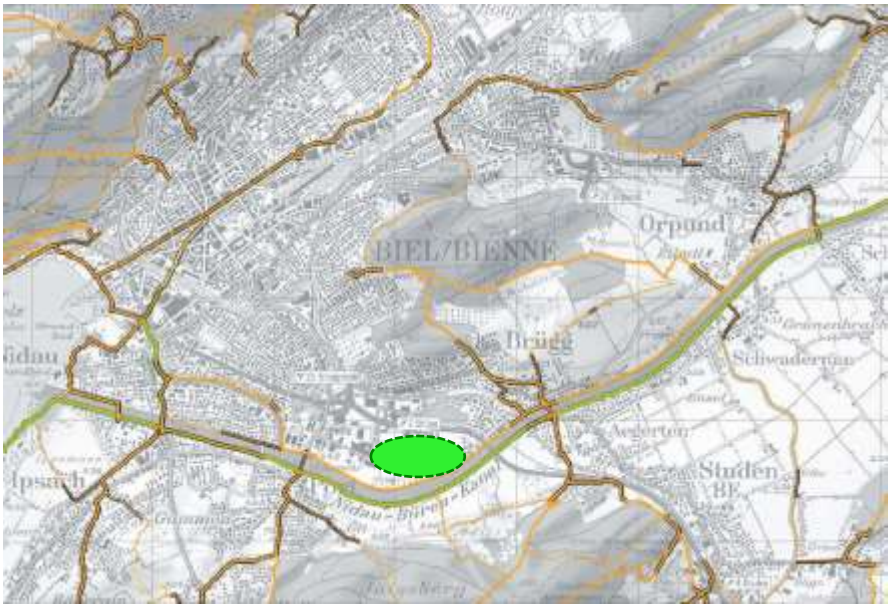
Im Betrachtungsperimeter erschweren jedoch diverse Schwachstellen und Netzlücken die Erreichbarkeit für den Fuss- und Veloverkehr. Um das Potenzial für diese beiden Verkehrsarten optimal auszuschöpfen, müssen diese Mängel behoben werden.

Fuss- und Velowege haben auch in Kombination mit dem ÖV eine wichtige Funktion. Die ÖV-Haltepunkte werden mehrheitlich zu Fuss oder mit dem Velo erreicht. Gemäss Entwurf RGSK 31.01.2020 soll der Bahnhof Brügg als multimodale Verkehrsdrehscheibe und attraktiven Umsteigeknoten entwickelt werden.

IST-Situation
Betrachtungsperimeter
Regionaler Velonetzplan



Sachplan Wanderwege



2.6 AUSGANGSLAGE NEUES SPITALZENTRUM

Anforderungen Spitalbau

Von Seiten SZB wurden drei Varianten vorgelegt, welche auf funktionalen, betrieblichen und baulichen Anforderungen und Konzepten an den Spitalneubau basierten. Daraus gehen klare Vorgaben für die Funktions-, Erschliessungs- und Zirkulationslayouts, die Achsmassen des Baus sowie die Disposition der technischen Elemente hervor.

Hauptmodule Spital

Das neue SZB umfasst drei Hauptmodule, die in verschiedenen Reihungen angeordnet werden könnten, woraus sich verschiedene Varianten ergeben. Die Hauptmodule bestehen aus grossformatigen Baukörpern, die mittels Höfe belichtet werden:

- Aus einem Doppel-Cluster mit den eigentlichen Spitalnutzungen in den unteren Geschossen sowie den Zimmern in den Obergeschossen. Die beiden Baukörper sind mit einer «verglasten Fuge» verbunden, über die gleichzeitig auch der Haupteingang erfolgen soll.
- Ein typologisch identisches Einzel-Volumen stellt eine zukünftige langfristige Erweiterungsmöglichkeit dar.
- Ein «Halb-Volumen» soll die Logistik des Spitalzentrums beherbergen. Die Logistik wird jeweils im Osten oder Westen des SZB disponiert und kann «gespiegelt» werden (siehe Grafik, Variante 1&2).

Spitalgrundlagen noch ohne räumlichen Kontext

Der bauliche Massstab, die Typologie und die Aufgliederung der Baukörper und deren Nutzungen entstehen in dieser Phase mit dem Fokus auf die Optimierung der Abläufe und der zukünftigen Anpassbarkeit des SZB. Die Frage der Einbindung des SZB als neues Stück von Brügg wird dabei nicht beleuchtet. Dadurch entsteht der Eindruck eines Spitalzentrums als Fragment, welches noch keinen Bezug zu seinem Kontext schafft.

Das Projekt aus der Testplanung dient als vorläufige Annahme und dazu, das grosse Gebäudevolumen städtebaulich in den Griff zu bekommen. Dieses Testprojekt wird im Rahmen der Variantenbetrachtung (Kap. 3) hypothetisch verändert. Das definitive Projekt wird erst aus dem nachfolgenden Projektwettbewerb hervorgehen (vgl. Kap. 5.3).

VARIANTE 1

VARIANTE 2

VARIANTE 3

VARIANTE 4

3. VARIANTENBETRACHTUNG

Einleitung

Für die Workshops wurden Varianten erarbeitet welche dem Projektgremium vorgestellt und im Plenum diskutiert und erörtert wurden. Wie eingangs erwähnt, wurde kein eigentliches Variantenstudium mit Bewertungskriterien durchgeführt. In den Workshops wurden die Vor- und Nachteile einzelner Varianten diskutiert und zu einer Bestvariante verdichtet.

Aufbau Kapitel

Dieses Kapitel zeigt einen Einblick in die Workshops I &II und die Schlussbesprechung. Es werden für jede Besprechung die behandelten Themen, Varianten und das jeweilige Fazit beschrieben. Ausführliche Inhalte zu den Workshops und der Schlussbesprechung sind in den separaten Beilagen 1-3 zu finden.

3.1 WORKSHOP I

Diskussion über grundsätzliche Qualitäten und Konzepte

Im ersten Workshop am 20. November 2019 wurden die räumlichen Qualitäten mit ihren landschaftlichen und städtebaulichen Strukturen aufgezeigt. Zudem wurden erste grundsätzliche Freiraum- und Städtebaukonzepte mit ihrer Verkehrserschliessung der Projektgruppe vorgestellt. Folgende Aspekte wurden am ersten Workshop behandelt: Ausgangslage, Aufgaben und Ziel, Historische Entwicklung, Planerische Grundlagen, Impressionen Rundgang, Konzept Wald, Konzept Park und Städtebau (Varianten Setzung Spitalbau), Konzept Mobilität.

3.1.1 VARIANTEN

Themen zu Städtebau und Landschaft

Das Variantenspektrum beinhaltete Vorschläge mit und ohne Verschiebung des Waldes. Diese Varianten sollen verschiedene Baumuster des Spitalzentrums testen. Diese sind, unabhängig von Nutzungsvorgaben seitens des Spitalzentrums, primär als städtebauliche Varianten zu lesen und sollen den Einfluss auf die umliegenden Baufelder und Themen des Freiraumes ausloten. Dabei spielt das Zusammenspiel zwischen der Setzung und der Situierung des Parks eine zentrale Rolle.

Varianten

Cluster im Park

Riegel – linearer Park

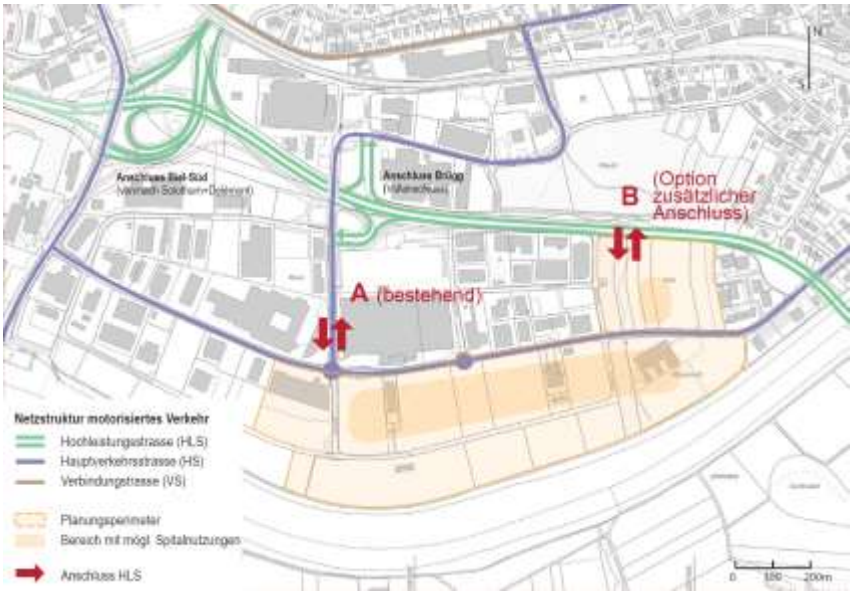
Perlenkette – verzahnter Park

Cluster – verzahnter Park

Thema Verkehr

Im Rahmen eines Variantenspektrums wurden die konzeptionellen Möglichkeiten für die Anbindung ans Strassennetz aufgezeigt, wobei noch offenstand, wo die Spitalbauten platziert werden und wo die Zufahrten liegen werden. Für die Option des zusätzlichen Autobahnanschlusses (B) an die A5 / A6 wurden erste Skizzen erstellt (vgl. Beilage 1).
Generell konnte festgehalten werden, dass die Anbindung ans Strassennetz mit verschiedenen Platzierungsvarianten der Spitalbauten funktionieren kann. Bei der Verkehrserschliessung besteht also eine gewisse Anpassungsflexibilität an die städtebaulichen Konzeptionen der Bauten und Anlagen.

Anbindung ans Strassennetz mit Option zusätzlicher Anschluss an Hochleistungsstrasse A5/A6



3.1.2 FAZIT UND BESCHLÜSSE

Diskussion und Fazit

- Interessen SZB AG und Brügg: Die Vertretung der Gemeinde Brügg hat ihre Interessen und Bedingungen für eine erfolgreiche Projektrealisation verdeutlicht: Keine Verkehrsüberlastung im Brüggmoos, neue Mehrzweckanlage Erlen, Aufwertung der Landschaft entlang Nidau-Büren-Kanal. Auch die SZB AG hat ihre Hauptinteressen dargelegt: Modernes Spitalzentrum, Einhaltung des Zeitplans, tragbare und finanzierbare Lösungen.
- Einbettung Gebäude in Umgebung: Varianten welche die Spitalvolumen leicht versetzten, generieren ein Verzahnen mit dem Vorland entlang der Erlenstrasse und dem Freiraum entlang des Nidau-Büren-Kanals. Diese Varianten versprechen ein grosses Potential aus Freiraum und Spitalneubau ein neues Ganzes zu bilden mit interessanten Raumabfolgen entlang Strasse und Kanal. Diese Einschätzungen gelten für die Varianten mit und ohne Verschiebung des Waldes.

Beschlüsse und Empfehlungen

- Im nächsten Schritt werden den landschaftlichen Räumen und Elementen Qualitäten zugewiesen und Aufwertungspotenziale verortet.
- Es gibt verschieden Möglichkeiten mit dem Waldstück (zwischen MZH Erlen und Industriezone) umzugehen und in die Parkanlage zu integrieren. Es ist dabei zu beachten, dass je nach Nutzung gewisse Waldpartien nicht mehr als Wald gelten und Ersatzmassnahmen und die Standortgebundenheit nach sich ziehen.
- Die Setzung der Gebäudegruppen wirkt sich deutlich auf die Umgebung und Freiräume aus. Das Ziel ist, im Dialog die Handlungsspielräume aufzuzeigen, welche einen hohen Funktionalitätsgrad und ansprechende Freiräume gewährleisten.
- Um das Expoareal in geeignetem Masse mit dem Langsamverkehr zu erschliessen ist eine Fuss- und Veloverbindung über/unter der A6 erforderlich. Die übergeordneten Planungen sind bei der LV-Erschliessung des gesamten Perimeters zu berücksichtigen.
- Bei der Mobilität und der verkehrlichen Erschliessung ist die Einbettung des Perimeters in den grossräumlichen Kontext zu berücksichtigen. Im Rahmen der Aktualisierung des RGSK Biel-Seeland wird das Massnahmenblatt B_10 im ordentlichen Verfahren überarbeitet. Auf der Grundlage der Machbarkeitsstudie werden die Bestimmungen für das Verkehrsintensive Vorhaben Spitalzentrum festgelegt.
- Die Parkplätze stellen einen flächenintensiven Faktor für den ganzen Perimeter dar. Deshalb ist im Detail zu klären, wieviel Parkplätze benötigt werden und wieviel unterhalb des Spitalbaus erstellt werden können. In einem Mobilitätskonzept sind detailliert Lösungen aufzuzeigen. Ziel ist es, die Anzahl der MIV-Fahrten zu reduzieren und gleichzeitig den betrieblichen Spitalanforderungen zu genügen.
- Bei der weiteren Bearbeitung der Machbarkeitsstudie müssen die Flächenbeanspruchung des Neubaus bzw. die Kosten für die SZB AG vermehrt berücksichtigt werden. Es gilt zwischen der Wirtschaftlichkeit/Realisierbarkeit des Neubaus und dem Mehrwert für die Bevölkerung von Brügg eine Lösung zu finden.
- Im Rahmen des qualitätssichernden Verfahrens wird ein öffentlicher Wettbewerb nach SIA ausgeschrieben.

3.2 WORKSHOP II

Konkretisierung und Weiterentwicklung der Konzepte

Bei der Variantenbetrachtung im 2. Workshop am 27. Januar 2020 wurden folgende Aspekte behandelt: MIV (Anschlussvarianten Hochleistungsstrasse), Erschliessung ÖV, Erschliessung LV (Fuss- und Veloverkehrsbrücke über A6), Vertiefung Konzept Städtebau und Landschaft (Entwurf Parkgestaltung, Varianten Spitalsetzung, Varianten Nutzung ehemaliger Expo-Parkplatz). Die drei Themenschwerpunkte waren:

- Städtebau: «Verzahnen» von Spitalbau mit einerseits Landschaftsraum und anderseits Strassenraum
- Freiraum: Gesamtkonzept entlang dem Nidau - Büren – Kanal; Umsetzung in Etappen
- Verkehr: Die Option eines zusätzlichen Autobahnanschlusses an die A6; die neue Querung für den Fuss- und Veloverkehr über die A6 und die Schliessung weiterer Netzlücken.

3.2.1 VARIANTEN

Thema Städtebau

Bei den Varianten zum Städtebau standen die Setzung des Gebäudes und die Nutzungsabhängigkeiten auf dem ehemaligen Expo-Parkplatz im Fokus.

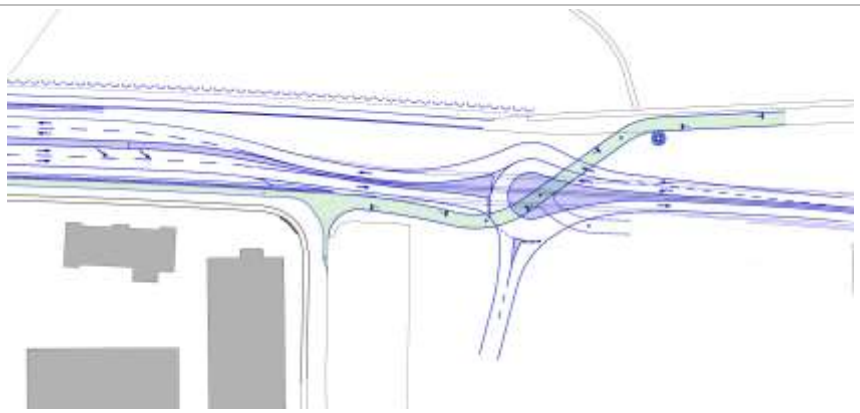
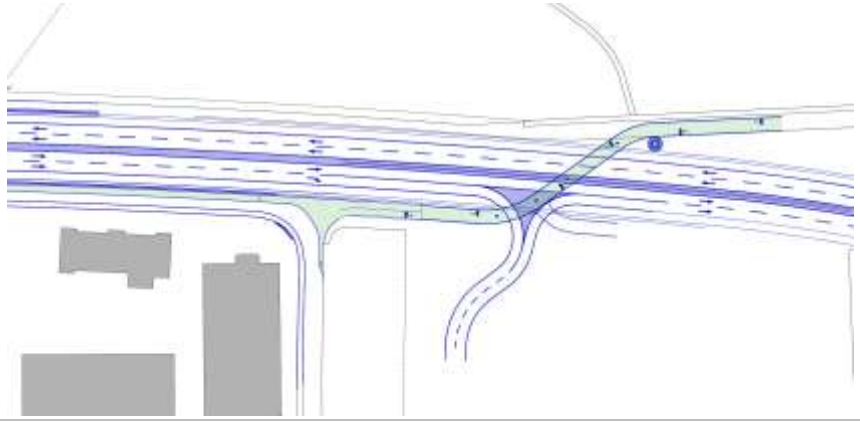
Variante	Beschreibung	Layout
V1	▪ Das Spital liegt zwischen dem Waldstreifen und dem UeO Perimeter im Westen. Die Adresse (der «Eintrittsort») des SZB befindet sich an der Erlenstrasse möglichst nahe beim Zentrum und Bahnhof von Brügg ▪ Die Mehrzweckhalle Erlen wird beibehalten. ▪ Auf dem ehemaligen Expo-Parkplatz werden die Aussen-Sportanlagen, Wohnbauten und/oder Gebäude mit medizinaltechnischen Nutzungen vorgeschlagen ▪ Die Anbindung über die A6 erfolgt über die «Landschaftsbrücke» mit Ankunft bei der Mehrzweckhalle.	
V2	▪ Die neue Sporthalle und die Sportanlagen liegen zusammen mit 50 Parkplätzen auf dem ehemaligen Expo-Parkplatz. ▪ Im Erlenpark wird im Bereich der ehemaligen Mehrzweckhalle ein Pavillon im Park mit öffentlichen Nutzungen (KITA, Café, etc.) vorgeschlagen. ▪ Die Anbindung über die A6 erfolgt über die «Landschaftsbrücke» mit Ankunft beim Parkpavillon.	

V3	▪ Im Unterschied zu den Varianten 1 und 2 wird der Wald gerodet und im Osten wieder aufgeforstet. Durch die Verschiebung des Spitals Richtung Osten bleibt eine grössere Fläche der Gewerbezone im Westen frei. Die «Adresse und der Haupteingang» des SZB liegt noch näher beim Bahnhof Brügg. Die Vorzone Spital verbindet sich mit dem Freiraum des ehemaligen Expo-Parkplatzes. ▪ Auf dem Expo-Parking- Areal wird die gleiche Nutzung wie bei der Variante 2 vorgeschlagen. ▪ Eine grüne Klammer, mit Wald und Gehölzstrukturen als Vernetzungskorridor, schliesst den Erlenpark im Osten ab. ▪ Die Anbindung über die A6 erfolgt über die «Landschaftsbrücke» mit Ankunft am Parkrand.	

Thema Verkehr

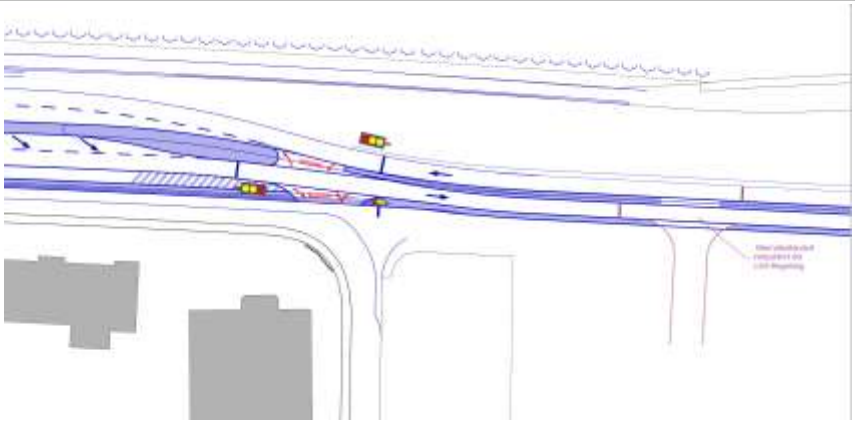
Ein wichtiger Punkt war die Option eines zusätzlichen Autobahnanschlusses an die A6 sowie die neue Querung für den Fuss- und Veloverkehr über die A6. In Abstimmung mit den städtebaulichen Konzeptionen wurden Anschluss- und Querungsvarianten aufgezeigt. Ein zusätzlicher Halb- oder Teilanschluss A6 erscheint möglich. Aus rein verkehrstechnischer Sicht ist kurzfristig (noch) keine zwingende Notwendigkeit gegeben. Die Gemeinde Brügg sieht verschiedene Vorteile eines zusätzlichen Anschlusses, insbesondere mittelfristig in Zusammenhang mit einer weiteren Entwicklung des Brüggmoos. Auch zur Abwicklung des Baustellenverkehrs könnte ein solcher Anschluss dienlich sein.

Die Option eines zusätzlichen A6-Anschlusses mit neuer Verbindungsstrasse zur Erlenstrasse ist in der Freiraumgestaltung und der städtebaulichen Konzeptionen zu berücksichtigen (entsprechender Korridor freihalten).

Beschreibung	Layout
▪ Provisorischer Kreisel für die Expo 02 (wurde auch während Bauphase Anschluss Brügg / Biel Süd genutzt) ▪ Wiederherstellung Vollanschluss mit Kreisel theoretisch möglich, aber fragwürdig, da Fahrbeziehung Richtung Westen durch den Vollanschluss Brügg ausreichend abgedeckt	
▪ Konzeptskizze Halbanschluss A6 / A5 (A6 zweispurig) mit neuer Fuss- und Veloquerung ▪ Kreiselartiger Knoten à Niveau für die Fahrbeziehungen von/nach Osten (Bern) und von Westen her	
▪ Konzeptskizze Teilanschluss A6 / A5 (bei 4-Spur-Ausbau A6) ▪ Ausfahrt von Westen (Biel) her und Einfahrt nach Osten (Bern) ▪ (Fuss- und Veloquerung identische Lage wie bei Halbanschluss)	

- Option separate Zu-/Wegfahrt für Notfallfahrzeuge bei heutiger Situation (A6 zweispurig)

Anmerkungen:
- Nur in Erwägung zu ziehen ohne neuen Halb- oder Teilanschluss für den Gesamtverkehr
- Bei 4-Spur-Ausbau A6 Machbarkeit sehr fraglich

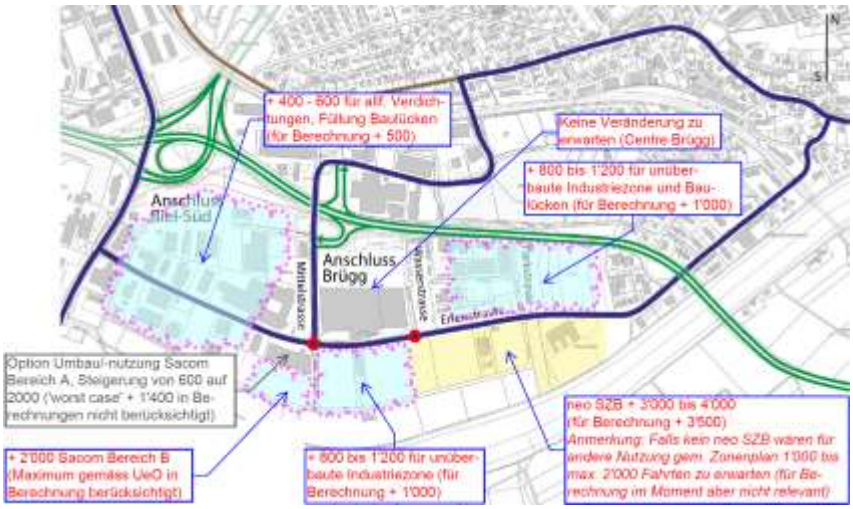


Parkraumbedarf SZB, Verkehrserzeugung und Verkehrsabwicklung MIV Brüggmoos

Im zweiten Workshop wurden die Aspekte Parkierung und Verkehrsabwicklung behandelt. Basis dazu ist eine separate Verkehrsstudie, die 2018/19 erstellt wurde.
NeoSZB - Standort Brügg, Verkehrsgutachten, Grundlagenbericht für eine ZPP und die Anpassung RGSK Biel -Seeland (Transitec / Büro Dudler, Schlussfassung 20. Januar 2020)

Zusammenfassend wird in dieser Studie festgehalten, dass sich der Standort Brüggmoos in verkehrstechnischer Hinsicht für das neue Spitalzentrum eignet und dass eine Verkehrsabwicklung mit dem bestehenden Strassennetz möglich ist. Weiter zeigt die Studie einige Ansätze auf, um eine funktionierende Verkehrsabwicklung (auch während Spitzenzeiten) sicherzustellen. Dabei wurde die mögliche zusätzliche Verkehrserzeugung auf Grund der übrigen Nutzungsentwicklung im Brüggmoos mitberücksichtigt.

Abschätzung Verkehrsentwicklung Brüggmoos mit Spitalzentrum und den weiteren Nutzungspotenzialen (zusätzliche Fahrten pro Tag)



Öffentlicher Verkehr

Die Erkenntnisse aus dem Workshop I sind weiterhin zutreffend. Aufgrund der weiterentwickelten städtebaulichen Konzeption zeichnete sich ab, dass für das künftige Spitalzentrum eine neue Haltestelle im Bereich der Einmündung Parkstrasse (westlich Waldstreifen) nötig ist.

Fuss- und Veloverkehr

Für eine gute Einbindung ins Fuss- und Velowegnetz müssen die Netzlücken geschlossen werden und bestehende Wege verbessert werden. Von zentraler Bedeutung sind die Schaffung einer neuen Querung über die A6 und die Ver-

besserung des Zugangs zum Bahnhof Brügg von Süden her.

Für die A6 Überquerung wurden verschiedene Varianten evaluiert. Schliesslich wird eine Lösung mit schräger Brücke im Bereich des ehemaligen Expo-Kreisels favorisiert, die mit der Option eines zusätzlichen Autobahnanschlusses kompatibel ist.

Nicht näher geprüft wurde der Bau einer Fussgänger- und Velounterführung unter der A6, da eine Unterführung in diesem Kontext als unattraktiv eingestuft wird. Weiter wäre eine Unterführung schwierig umsetzbar in Zusammenhang mit einem allfälligen neuen A6-Anschluss.

3.2.2 FAZIT UND BESCHLÜSSE

Diskussion und Fazit

- Die Verschiebung des Waldes und des Spitals nach Osten bildet keinen Mehrwert für die Gesamtkomposition. Auf dem ehemaligen Expoparking etablieren sich Vorschläge mit einer Dreifachturnhalle, einem zweiten Volumen und dem Spielfeld. Auf grossflächige oberirdische Parkierungsflächen ist zu verzichten.

Beschlüsse und Empfehlungen

- Die überwiegende Mehrheit der Sitzungsteilnehmenden ist der Meinung, dass die Variante V3 nicht weiterverfolgt werden soll, da die Waldrodung ein grosses Verfahrensrisiko darstellt und diese Variante keine entscheidenden Vorteile bringt.
- Die Herleitung der Verkehrszahlen beim MIV ist zu überarbeiten. Insbesondere der Modalsplit soll besser nachvollziehbar gemacht werden.
- Da ein Ausbau der A6 auf vier Spuren aus heutiger Sicht als unwahrscheinlich erachtet wird, soll bei der Weiterbearbeitung von einer 2-spurigen A6 ausgegangen werden.
- Wenn ein Zusatzanschluss (beim ehemaligen EXPO-Kreisel) erstellt werden sollte, müssten Parkierungsmöglichkeiten im Bereich Expoareal möglich sein. Bei der Weiterbearbeitung ist dieser Aspekt zu berücksichtigen.
- Die Spitallogistik muss für einen effizienten Betrieb einen niveaugleichen Anlieferungsbereich (im UG) haben (grosse Rampe für LKW-Zufahrten)
- Anschliessend an die Machbarkeitsstudie wird ein Gesamtleistungswettbewerb stattfinden. Für den Freiraum wird ein separater Wettbewerb durchgeführt.
- Für das weitere Verfahren muss die Machbarkeitsstudie Anforderungen bezüglich Baubereiche/Perimeter, Spielregeln und Verfahren aufzeigen.

3.3 SCHLUSSBESPRECHUNG

Einleitung

In der letzten Besprechung wurden die einzelnen Konzeptbestandteile der Bestvariante vorgestellt (vgl. Kap. 4). Ausserdem wurden Vorschläge zur Gliederung des Perimeters in Teilgebiete und Empfehlungen für die weiteren Verfahren präsentiert.

3.3.1 FAZIT UND BESCHLÜSSE

Beschlüsse

Die Beschlüsse fassen die diskutierten Themenschwerpunkte zusammen:

- Thema **Setzung des Spitals**: In Abgrenzung zur heterogenen Gewerbezone ist es das Ziel, eine sichtbare Adressbildung für das Spital zu schaffen. Es ist sehr wichtig, dass der Hauptzugang / die Adresse im Osten zu liegen kommt, damit das Spital als Übergang zum Wohngebiet und nicht als Teil der Industriezone wird. […] Die aus der Machbarkeitsstudie resultierende Setzung soll eine Wettbewerbsvorgabe sein.
- Die unterirdische **Anlieferung** (Dimension, Kosten) ist im Wettbewerb weiter zu klären. Aus Sicht Spital ist die 2. Anlieferungsvariante (Zufahrt ab Kreisel Mittelstrasse) zu favorisieren. Einer unterirdischen Anlieferung steht das SZB wegen der Kosten kritisch gegenüber. Eine Anlieferung über den Aussenraum (Erdgeschoss-Niveau) ist gemäss Machbarkeitsstudie nicht erwünscht. Mehrheitlich wird keine oberirdische Anlieferung gewünscht.
- **Erlenpark**: Die Vertraulichkeit des Spitals muss beachtet werden. Eine mögliche Etappierbarkeit des Erlenparks/Uferparks ist im Rahmen des Wettbewerbs aufzuzeigen.
- Thema **Verbindlichkeit**: Die erarbeiteten Inhalte der Machbarkeitsstudie müssen in die übergeordneten Planungsinstrumente (RGSK 2021, Kantonaler Richtplan etc.) integriert werden, um eine Verbindlichkeit herzustellen. Im Rahmen dieser Planungsprozesse werden Einsprache- und Mitwirkungsmöglichkeiten gegeben und Interessenabwägungen vorgenommen.
- Thema **Sportcluster** (ehem. Expo-Parkplatz): Es soll eine offene Fläche mit sportnahen Nutzungen entstehen (auch Eventfläche möglich). Die Präzisierung der Nutzungen und Setzung der Gebäude ist für den Wettbewerb offen zu lassen. Wichtig sind als Wettbewerbsvoraussetzung Volumen, Nutzung und Durchlässigkeit. Die Vernetzung von dem Sportpark und der benachbarten Wohngebäuden ist besser auszuformulieren (mehr ost-west Verbindungen). Die Anordnung der Gebäude der Bestvariante darf im Wettbewerb offener formuliert werden.
- Thema **Kreisel und Veloverkehr**: Beim Ausbau von Kreiseln ist zu erwähnen, dass aus Sicht des Veloverkehrs Kreisel und Bypass für MIV als Unfallschwerpunkte gelten. Daher sind auch andere Knotenformen zu prüfen.
- Thema **Verkehrserschliessung/Anschluss A6:** Die Option eines zusätzlichen Anschluss A6 (ehemaliger Expo-Kreisel) kann als Widerspruch zu der MIV-Erschliessung ohne Zusatzanschluss und Aufwertung der Erlenstrasse verstanden werden. Grundsätzlich ist im Zusammenhang mit dem Spitalbau eine MIV-Erschliessung ohne Zusatzanschluss A6 möglich. Aufgrund zusätzlicher Nutzungen in Zukunft und Veränderungen der grossräumigen

Verkehrserschliessungsstrategie im Brüggmoos soll die Option nicht verunmöglicht werden – was mit der Bestvariante gewährleistet ist. Aus der Machbarkeitsstudie lässt sich kein Bedarf für einen Zusatzanschluss ableiten.

- Thema **Parkierung**: Die Herleitung der MIV-Parkplätze ist schlüssig. Die Synergien von Parkplätzen für die Sportnutzung und Spitalnutzung sind zu prüfen. Die Veloparkierung (insbesondere Aussenparkplätze) soll noch in den Schlussbericht aufgenommen werden. Die Lage der Parkplätze unter Beachtung der Nutzungen ist zentral.

4. BESTVARIANTE

Einleitung

Im folgenden Kapitel werden die Elemente der Bestvariante beschrieben und ihre wichtigen Qualitäten begründet. Im Gesamtkonzept (Kap. 4.1) werden die wichtigsten Elemente der Variante zusammengefasst. Die ausführliche Beschreibung der einzelnen Konzeptbestandteile erfolgt in den Kapiteln Freiraum (4.2), Städtebau (4.3) und Mobilität (4.4). Die Etappierbarkeit wird in Zusammenhang mit dem Städtebau erläutert (4.3.3).

Aufbau der Unterkapitel

Die Kapitel Freiraum, Städtebau und Mobilität weisen die gleiche Kapitelstruktur auf. Zu Beginn werden die Grundsätze und Entwicklungsziele der jeweiligen Bereiche definiert. Anschliessend werden die einzelnen Aspekte der Bestvariante präsentiert.

4.1 GESAMTKONZEPT

4.1.1 HAUPTELEMENTE UND ZONIERUNG

Erlenpark in Brügg

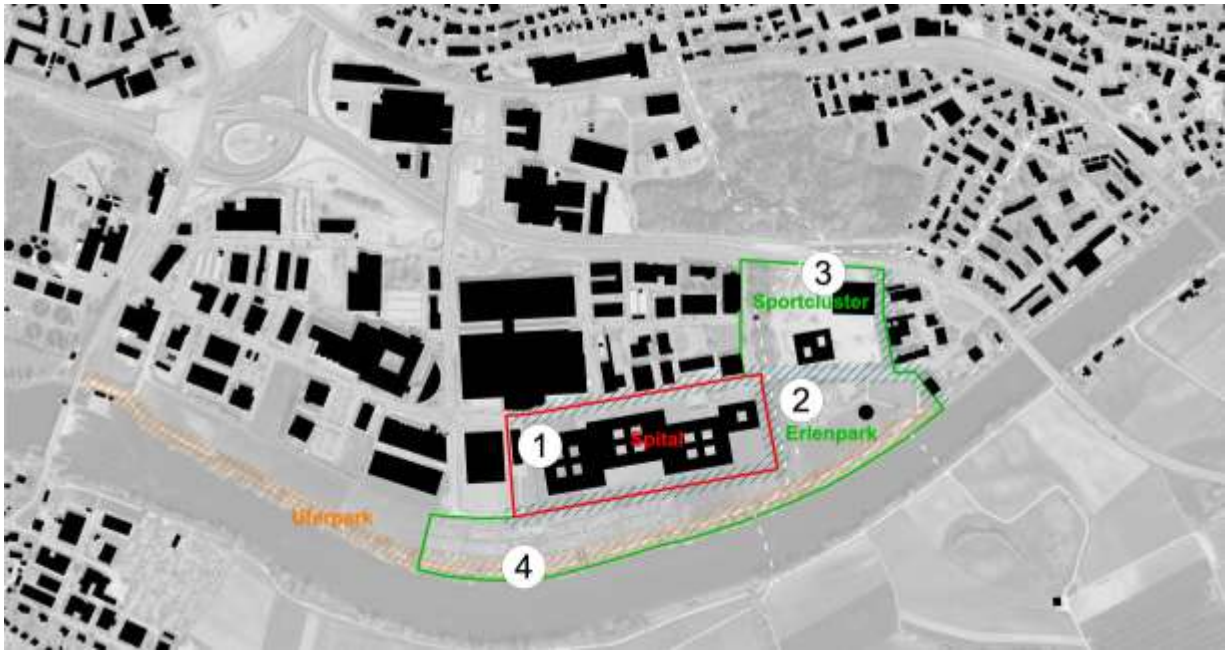
Das Spital liegt zwischen Erlenstrasse und Aare. Der Erlenpark verbindet sich mit dem angrenzenden Uferpark. Er öffnet sich zur Aare, erschliesst das Ufer und bietet Raum für unterschiedliche Freizeitaktivitäten. Als Teil des Parks liegt der Sportcluster zwischen der A6 und der Erlenstrasse und beherbergt die neue Mehrzweckhalle und Aussenspielfelder. Der Sportcluster und der Erlenpark bilden ein attraktives Zentrum, an welchem die Adresse des Spitals anschliesst. Eine Nutzungsüberlagerung zwischen Park und spitalnahen Freiräumen für die Bevölkerung, PatientInnen, Angehörigen und Mitarbeitenden ist anzustreben. Das Gesamtkonzept zeigt das Potential des Planungsperimeters, aus welchem Etappenweise Elemente umgesetzt werden können.

- Park mit Pavillon als Treffpunkt und einem Wasserzugang
- «Landschaftsbrücke» über A6
- Transparente Wald - und Baumstruktur
- Wasserzugänge, rhythmische Gehölzstrukturen und das Wegnetz sind Hauptelemente der Parkgestaltung.
- Die Biodiversität ist integraler und durchgängiger Bestandteil der Freiräume und gehört zur Grundausstattung.
- Die Familiengärten sind in das Gesamtkonzept integriert.

4.1.2 PERIMETER

Perimeter

Der ursprüngliche Planungsperimeter wird in 4 Bereiche unterteilt, um einerseits den gesamten Planungsperimeter inhaltlich zu strukturieren und anderseits eine Etappierbarkeit räumlich zu unterstreichen. Für die weiteren Prozesse sind insbesondere den Übergängen der Bereiche (blau schraffiert) eine hohe Bedeutung beizumessen. So ist es wichtig, dass die Perimeter konzeptionell und gestalterisch eine Einheit bilden, jedoch für die Nutzung den eigenen Anforderungen entsprechen müssen.



1. Neues Spitalzentrum Brügg, 2. Erlenpark, 3. Mehrzweckhalle, 4. Uferpark

4.1.3 VERKNÜPFUNG MIT DER UMGEBUNG

SZB als Teil von Brügg

Das SZB muss als wichtige regionale Institution und als öffentlicher Bau an seinem neuen Standort Teil der Gemeinde Brügg und der Region werden. Das SZB soll sich trotz seines Massstabs mit seiner unmittelbaren Umgebung optimal verknüpfen. Dabei sollen die landschaftlichen Qualitäten des Ortes gestärkt werden. Diese beiden grundsätzlichen Anforderungen an das SZB können nur über eine Strukturierung des SZB erlangt werden, durch welche die Grösse des Baukörpers etwas gebrochen werden kann, und gleichzeitig eine Verzahnung der Umgebung mit dem SZB stattfindet.

Verzahnung

Die verlangte Verzahnung ermöglicht es zudem, dass eine klare und erkennbare Adresse mit der dazu gehörigen Eingangssituation ausgebildet werden kann. Die Adresse muss allerdings zwingend möglichst nahe zum Zentrum von Brügg zu liegen kommen. Der Zugang muss bereits von Anfang an kohärent zur Umgebung konzipiert werden, damit die neue Identität des SZB klar und stark formuliert werden kann. Die Anknüpfung des SZB unmittelbar an den Waldstreifen und den vorgelagerten Erlenpark schafft dadurch eine klare Kopfsituation, in gewollter Wechselwirkung von Landschaft und Baukörpern. Die Erweiterungsfläche Richtung Gewerbezone (im Westen) ist sowohl städtebaulich als auch landschaftlich klar weniger «sensibel», da bereits alle grundlegenden Themen in der Grunddisposition angelegt sind und nur erweitert werden müssen.

Disposition Spital

Die Disposition des Spitals spielt mit der direkten Umgebung und schafft so Verbindungen und Freiräume zur Strasse wie auch zum Park. Das Spital gliedert den Strassenraum, es entstehen Plätze für Ankunft, Aufenthalt und Erschliessung. Das Spital öffnet sich zum Park und zur Aare. Der Grünraum verzahnt sich mit der Architektur und schafft so Zugänge zum Park.

4.2 FREIRAUM

4.2.1 ENTWICKLUNGSZIELE UND GRUNDSÄTZE

Grundsätze Freiraum

Das Planungsgebiet ist ein Freiraum an attraktiver Lage an der Aare. Schöne, bereits vorhandene Elemente der Landschaft zeigen das Potential für eine Neugestaltung. Das renaturierte Ufer an der Spärs gegenüber verdeutlicht, wie attraktiv eine Öffnung zum Wasser für die Bevölkerung ist. Mit dem Neubau des Spitals soll auch die umliegende Landschaft aufgewertet werden. Durch Integration von bestehenden Nutzungen und Qualitäten und durch ergänzende Massnahmen soll für die Bevölkerung von Brügg und für die Region ein attraktiver Freiraum entstehen. Mit neuen Zugängen zum Wasser profitiert die Gemeinde von ihrer besonderen Lage an der Aare. Mit dem Bau der neuen Mehrzweckhalle und den umliegenden Sportfeldern gibt es eine attraktive Infrastruktur für sportliche Aktivitäten. Zusammengefasst liegt alles im neuen Erlenpark. Ökologische Aspekte sind Teil der Gestaltung. So entsteht ein neuer Lebensraum für Menschen, Tiere und Pflanzen.

Hauptqualitäten

Die Hauptqualitäten des Perimeters sind:

- Nähe zu Aare
- Ausblicke in Landschaft
- Bestehende Freiräume mit Platz für Neues
- Anbindung und Nähe zum Dorfzentrum Brügg
- Regionale Erreichbarkeit

Entwicklungsziele Freiraum

Aus den Grundsätzen leiten sich folgende Entwicklungsziele ab:

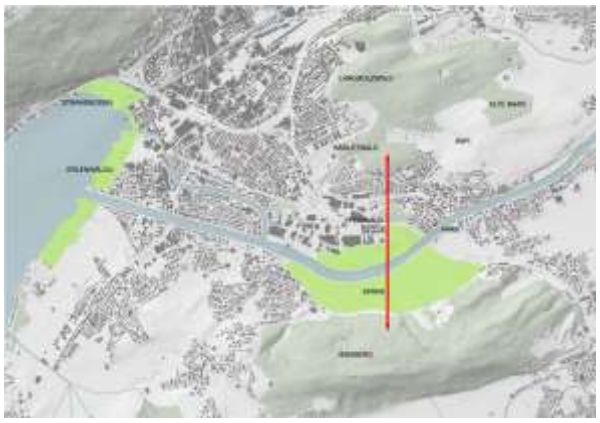
- Es wird ein räumliches und landschaftliches Gesamtkonzept über den erweiterten Perimeter erarbeitet.
- Die Biodiversität und ökologische Ersatzmassnahmen sind integrativer Bestanteil des Gesamtkonzeptes. Dazu gehören artenreiche Wiesenstrukturen, Feuchtwiesen, Ruderalflächen, Rohböden, veränderbare Naturflächen als Teil vom Park.
- Es sind neue Wasserzugänge mit Flachufer - gestaltete Bereiche als Aufenthaltsorte am Wasser für den Menschen - ins Gesamtkonzept zu integrieren, um den Nidau- Büren- Kanal erlebbar und nutzbar zu machen.
- Die Familiengärten werden ins Gesamtkonzept integriert und sollen durchgängiger und gemeinschaftlicher werden.

4.2.2 FREIRAUMVERNETZUNG

Vernetzung Ost – West

In der Region ist die Aare zwischen Biel und Solothurn ein attraktiver linearer Freiraum mit punktuellen Attraktivitäten.

- Der Erlenpark und Uferpark wird Teil der übergeordneten Freiraumkette zwischen Häftli, Spärs und Erlenwäldli.



Vernetzung Nord- Süd

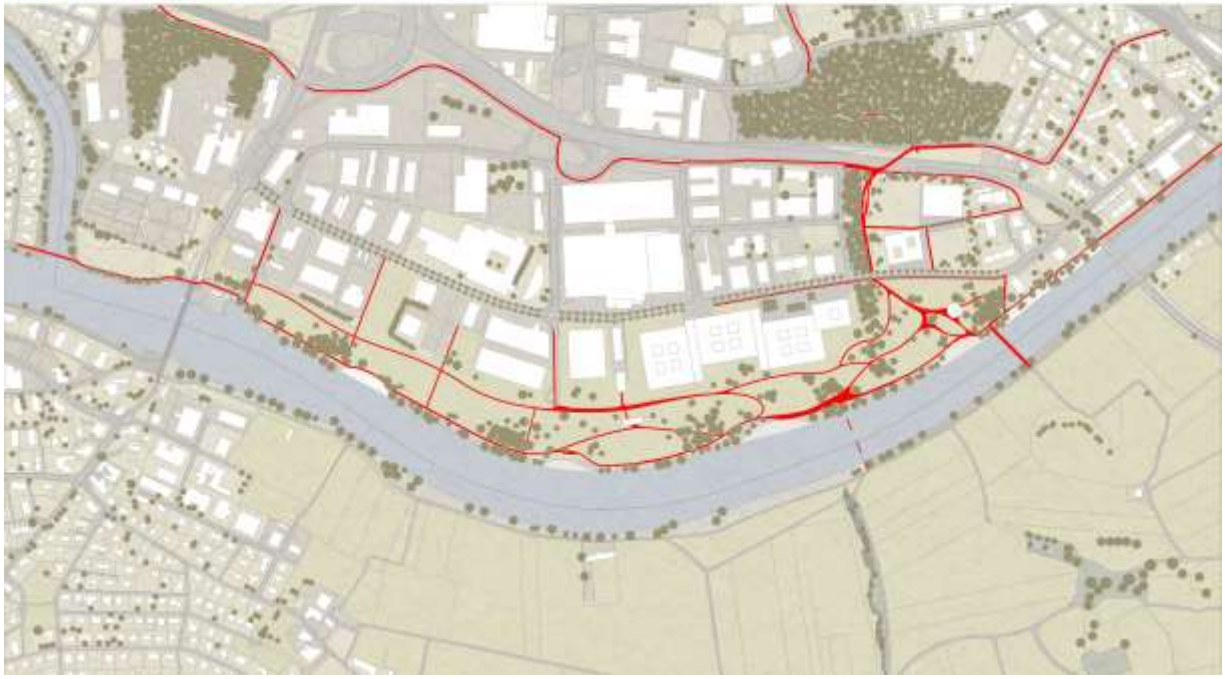
- Die Fuss- und Veloverkehrsbrücke über die A6 verbindet Brügg und Teile der Region mit dem Erlenpark und dem Spital
- Eine neue Aarebrücke verbindet den Park und somit das Spital für den Fuss- und Veloverkehr mit dem Spärs und Jäissberg, den Sportplätzen in Aegerten und stellt die regionale Verbindung Richtung Aegerten und Lyss her.
- Der Pfeidli und Waldstreifen sind mit Kleintierdurchlässe bis zum Kanalufer vernetzt.
- Ein Grünkorridor verstärkt die Vernetzung zwischen Siedlung, Park und Kanalufer

4.2.3 ANBINDUNG UND WEGE

Anbindung, Wege

Der ehemals geradlinige, fast monotone Uferweg mäandriert jetzt entlang der Uferböschung der Aare. Im Park verzweigen sich die Wege und führen in unterschiedliche Richtungen. Sie führen durch verschiedene Vegetationsstrukturen in unterschiedliche Teilräume mit differenzierten Nutzungen. Sie verbinden das Spital und den Park mit dem Zentrum von Brügg und der umliegenden Landschaft.

- Ein differenziertes Wegsystem zoniert die Fläche in spannende Teilräume und bietet verschiedene Ein- und Ausblicke.
- Die Wege erschliessen den ganzen Perimeter.

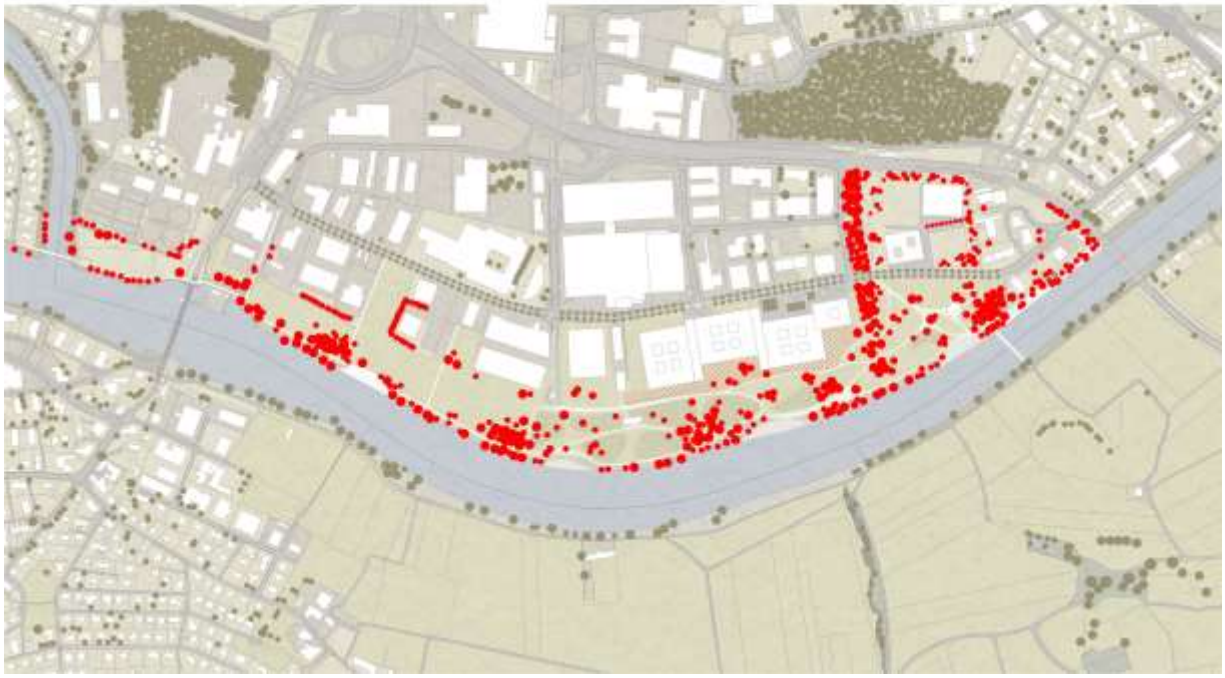


4.2.4 GEHÖLZE

Gehölzstrukturen

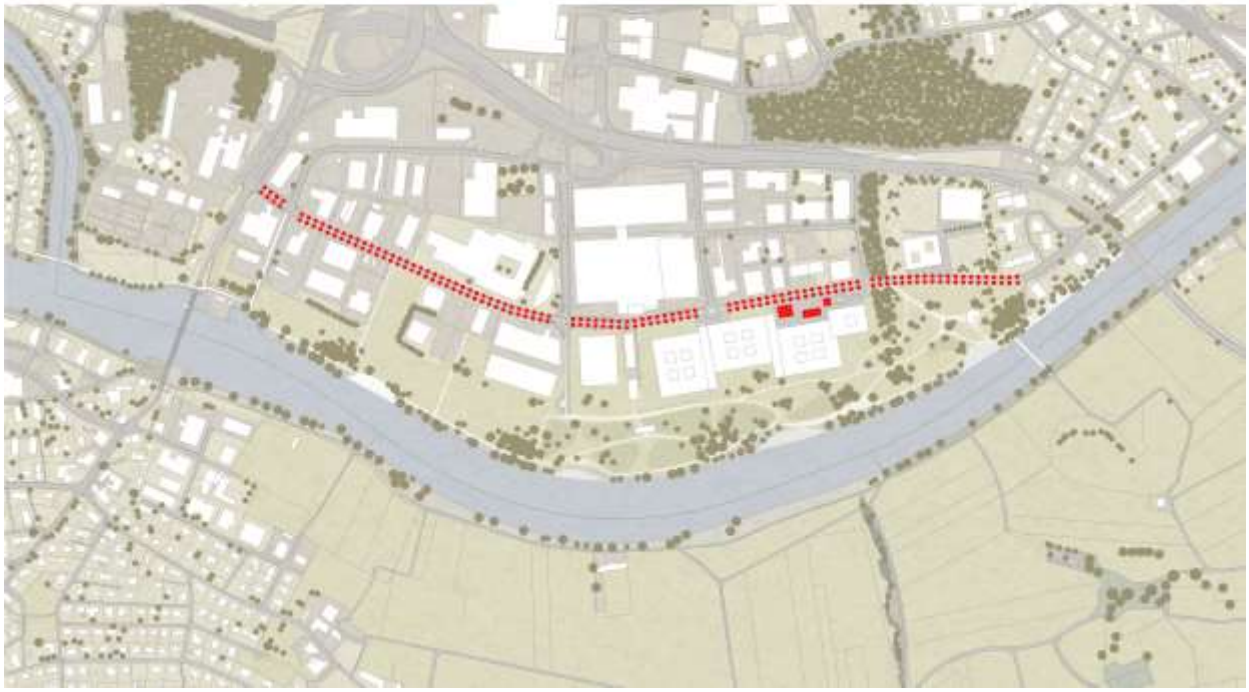
Gehölze strukturieren die teils offene Landschaft. Mit relativ einfachen Mitteln entstehen so attraktive Freiräume. Dichte und offene Partien wechseln sich ab und bieten unterschiedliche Aufenthaltsqualitäten. Es entsteht ein Rhythmus von Natur- und Freizeitflächen. Eine differenzierte Artenwahl bietet den Tieren eine Vielzahl an Lebensräumen und Nahrungsquellen.

- Gehölze gliedern den Raum in offene und geschlossenere Räume. Es bietet sich eine Vielzahl an Aufenthaltsbereichen und Vegetationsstrukturen an.
- Die Gehölze zonieren die direkte Umgebung von Spital und Park. Mit geeigneter Bepflanzung wird die Privatheit vom Spital gewährleistet.
- Die Einzelbäume und Feldgehölze schaffen mehr Raumtiefe und Atmosphären.
- Der Wald wird transparenter und durchlässiger. Die Transformation erfolgt in Zusammenarbeit mit dem Amt für Wald und Naturgefahren (AWN).
- Der Waldsaum wird buchtiger und aufgewertet.
- Ufergehölz wird aufgewertet, ergänzt oder entfernt. Da geschützt, erfolgt die Planung und Pflege in Koordination mit dem Amt für Naturförderung. Die Aufwertung kann auch unabhängig von der Gestaltung des Erlenparks realisiert werden.
- Es gibt Sichtfenster zum Kanal und Jäissberg



4.2.5 ALLEE ERLENSTRASSE

Eine Allee begleitet die Erlenstrasse von der Portstrasse bis zur Neubrückstrasse. Die Allee verschmälert optisch den Strassenraum, bindet den Spitalbau und die vorgelagerten Plätze ein und schafft angenehmere räumliche und klimatische Bedingungen. Die Realisierung erfolgt in Etappen. Der östliche Abschnitt vom Neubau Spital bis zur Neubrückstrasse hat erste Priorität. Die weiteren Abschnitte können in späteren Etappen schrittweise erfolgen.



4.2.6 PARKFLÄCHEN

Viele Nutzungsmöglichkeiten

Vorhandene Elemente wie die Familiengärten werden zeitgemäss interpretiert und in die Parkgestaltung integriert. Zusätzlich werden neue Angebote geschaffen. Die alte Mehrzweckhalle wird zurückgebaut und es entsteht ein moderner Sportcluster auf dem ehemaligen Expoparking. Die intensiv genutzten Parkteile vermischen sich mit natürlich gestalteter Landschaft und schaffen so einen einmaligen Erholungsraum. Laute und ruhige Orte wechseln sich ab, es gibt Raum für Mensch und Natur.

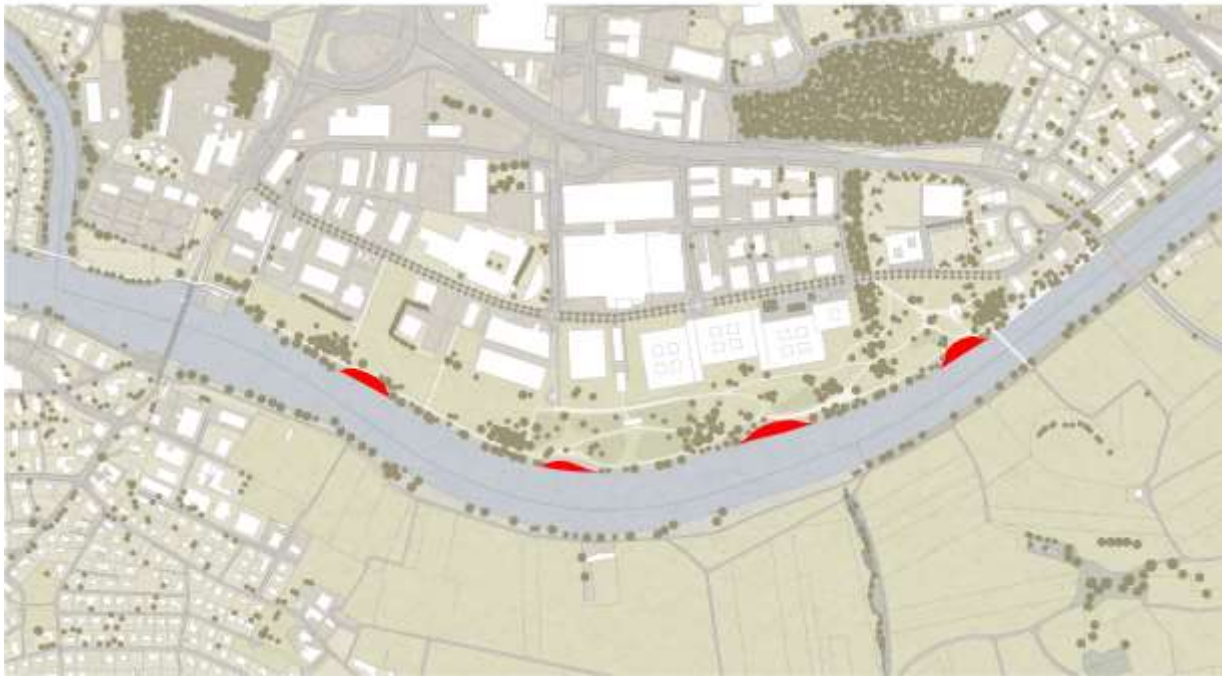
- Die Familiengärten werden durchgängig und gemeinschaftlich. Eine öffentliche Durchwegung der Anlagen ist für Spazierende zentral. (siehe Anhang A1)
- Die artenreichen Wiesenstrukturen und Feuchtwiesen werden Teil vom Park.
- Die wechselfeuchten Standorte entstehen durch Versickerungsbereiche von Dachwasser und Oberflächenwasser.
- Ruderalflächen, Rohböden, veränderbare Naturflächen fördern das Spiel und die Ansiedlung von Pionierarten
- Rasen, Wege und Plätze als klassische Parkelemente
- Die Kleinstrukturen wie Stein- und Asthaufen oder Wurzelstöcke bieten an geeigneten Orten Lebensräume für Tiere.

4.2.7 GESTALTUNG UFERBEREICHE

Ufer, Zugänge Wasser

Ein Zugang zum Wasser erschliesst den Brüggern die Aare und sorgt in den Sommermonaten für eine kühle Erfrischung und den perfekten Ort für heisse Sommertage.

- Neue Wasserzugänge mit Flachufer - gestaltete Bereichen als Aufenthaltsorte am Wasser für den Menschen.
- Der Nidau-Büren-Kanal wird erlebbar und nutzbar
- Das Ufer des Nidau-Büren-Kanals wird renaturiert
- Die Möblierung des neuen Flachufers ist als einfacher Zugang, mit Sitzstufen oder als Wiesenböschung ausformuliert
- Sichtfenster zum Kanal und Jäissberg



4.2.8 BIODIVERSITÄT

Biodiversität

Die Biodiversität ist integraler und durchgängiger Bestandteile der Freiräume und gehört zur «Grundausstattung». Es entsteht ein Rhythmus von Natur- und Freizeitflächen. Eine differenzierte Artenwahl bietet den Tieren eine Vielzahl an Lebensräumen und Nahrungsquellen.

- Der Erlenpark soll mit ökologisch wertvollen Elementen wie Blumenwiesen, Säumen, Feld- und Ufergehölzen, Einzelbäumen sowie mit Pionier- und Ruderalflächen, feucht und trocken, ausgestaltet werden.
- Das Ufergehölz entlang des Nidau-Büren-Kanals (NBK) ist ein wichtiges Natur- und Landschaftselement und eine wichtige Vernetzungsstruktur in Ost - West Richtung. Mit differenzierter Artenwahl soll es für Flora und Fauna aufgewertet werden.
- Der Waldstreifen übernimmt wichtige Vernetzungsfunktionen zwischen dem Pfeidli und dem Nidau-Büren-Kanal. Diese Funktion muss beibehalten werden. Aufwertungen des Waldsaumes mit Gehölzen und Wiesenstrukturen sind anzustreben.
- Die Familiengärten sind Bestandteil der ökologischen Vernetzung und der Biodiversität und sollen längerfristig biologisch bewirtschaftet werden.

4.3 STÄDTEBAU

4.3.1 ENTWICKLUNGSZIELE UND GRUNDSÄTZE

Grundsätze

Ziel der vorliegenden Studie ist es, das Spitalzentrum als einen Impuls-Geber für eine Neubetrachtung dieses Stücks Brügg und dessen Bezug zum Aare-Raum zu nutzen. Das SZB soll dabei in ein gesamtheitliches Konzept «eingebunden» werden, damit kein «hors-sol»-Spitalzentrum entsteht. Es steht im Austausch mit der Umgebung. Damit sollen die landschaftlichen und ortsbaulichen Qualitäten des Areals zunutze gemacht und gestärkt werden. Eine klare Identitäts- und Adressbildung des SZB im Kontext des Freiraums steht im Vordergrund. Es soll ein neuer und klar identifizierbarer öffentlicher Ort entstehen, welcher mit dem Spitalzentrum eng verbunden sein soll.

Hauptqualitäten

Eine grosse Vielfalt an baulichen Massstäben, Nutzungen und Bauformen prägen den Ort zum heutigen Zeitpunkt. In dieser heterogenen Gewerbezone soll das Spitalzentrum zu stehen kommen. Ziel ist es deshalb eine sichtbare Adressbildung für diesen wichtigen überregionalen Bau zu schaffen.
Die Hauptqualitäten des neuen Spital-Standorts sind:

- Nähe zu Aare
- Ausblicke in Landschaft
- Bestehende Freiräume mit Platz für Neues
- Anbindung und Nähe zum Dorfzentrum Brügg
- Regionale Erreichbarkeit

Städtebauliche Strategie

Aus den städtebaulichen Grundsätzen und den Hauptqualitäten des Gebiets lässt sich die städtebauliche Strategie ableiten:

- Gute Durchmischung der Nutzungen und Bezug zueinander, Verzahnen und Verbinden der verschiedenen Bereiche
- Keine reine Spitalzone entstehen lassen, sondern Mehrwert für gesamte Bevölkerung schaffen
- Stützpunkt der ARB (Ambulanz Region Biel) nicht im Rahmen des Spitalzentrums und Sportclusters lösen (andere Optionen und Priorität prüfen)
- Trotz grosser Baukörper des Spitalzentrums eine verträgliche Massstäblichkeit in Grundriss, Schnitt und Fassade sichern
- Freiraum als verbindendes Element über die gesamte Zone
- Die Qualitäten der Strassen-, Platz-, Garten- und Parkbereiche klar benennen und gezielt ausarbeiten, um eine Anonymität des Areals zu vermeiden
- Infrastruktur-Massnahmen möglichst zurückhaltend, aber funktional in Gesamtkonzept einbinden (Verkehr, Parking und Anlieferung)
- Grosse Unabhängigkeit der möglichen Baumassnahmen auf den verschiedenen Baufeldern (zeitlich, verfahrensmässig etc.).

Räumliche Eingliederung

Hauptaufgabe ist die Eingliederung des neuen Spitalzentrums in ein sehr heterogenes bauliches Gewebe mit gleichzeitiger Anbindung an den Dorfkern von Brügg (Bahnhof, Schulen etc.). Die aktuelle Randlage in der Gewerbezone soll zu einem städtebaulich und landschaftlich qualitätsvollen Ort mit eigener starker Identität werden – auch als Übergang zur anschliessenden Wohnzone. Durch eine neue starke, aber durchlässige Front soll der Übergang zum Aare-

ufer definiert werden.

Schwarzplan Bestand

Schwarzplan Studie

Baufelder

Die Bebauungs-Strategie ist aufgegliedert in verschiedene Baufelder (Zonen):

- Spitalzentrum mit Erlenpark (1. & 2. Etappe)
- Sportcluster
- Uferpark
- Gewerbezone (ÜO)

Im Kapitel 4.3.2 werden die einzelnen Baufelder detaillierter beschrieben.

4.3.2 STÄDTEBAU BAUFELDER

Einleitung

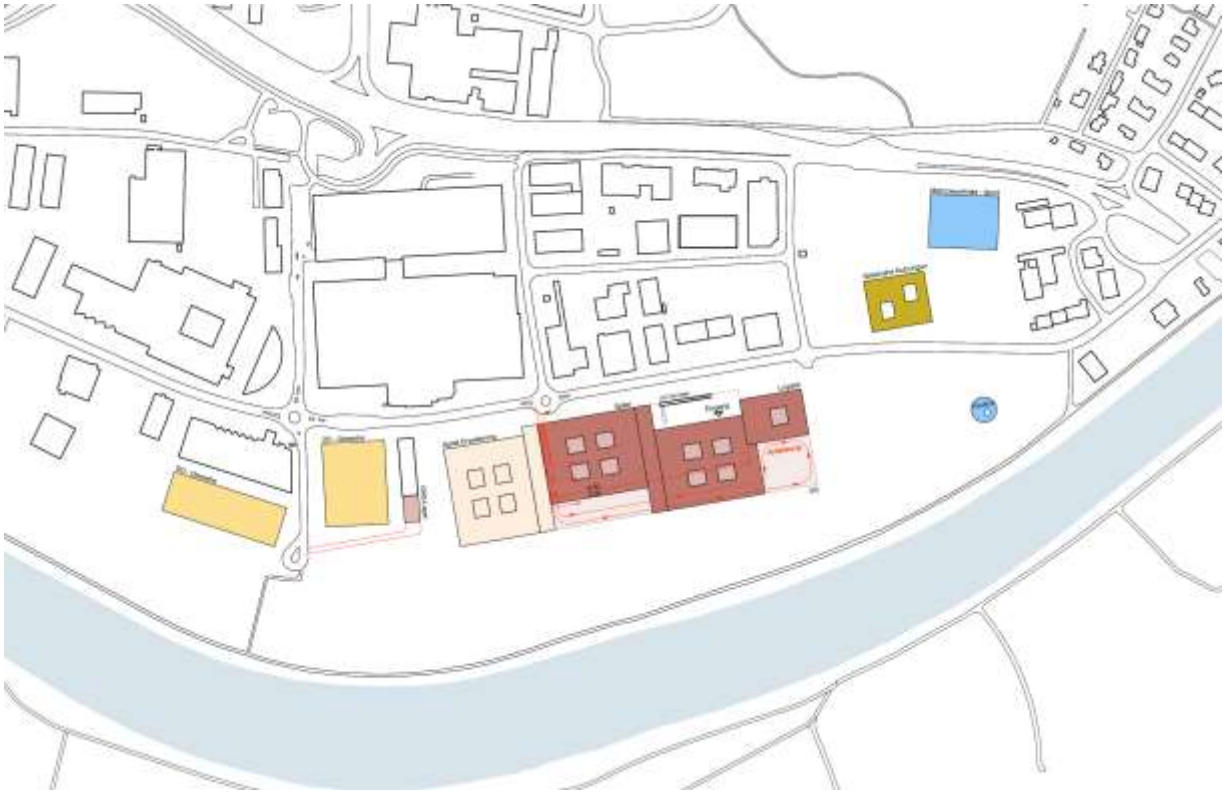
Im folgenden Kapitel werden die einzelnen Baufelder ausführlicher beschrieben. Damit die aufgeführten Punkte besser nachvollziehbar sind, stehen neben Karten auch Skizzen und Modellfotos zur Verfügung.

Spitalzentrum
(1. & 2. Etappe)

- Der Massstäblichkeit des neuen Spitalzentrums ist besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Die aus der Funktion heraus entwickelten Baukörper sind an der oberen Grenze, insbesondere in ihrer Gesamtlänge. Daraus resultiert die Massnahme der Volumen-Vor- und Rücksprünge. Die «gebrochene» Grossform wird somit in sein Umfeld eingebettet und verzahnt sich mit der Umgebung.
- Das SZB soll die Eigenständigkeit im Gewerbekontext erhalten und daher für die Adressbildung möglichst nahe zum Zentrum von Brügg zu stehen kommen. Die Erweiterbarkeit ist nach Westen gegeben.
- Die Spitalzone ist insbesondre im Eingangsbereich als Vorplatz des Spitals gedacht, welche verschiedene Funktionen wie Haupteingang, Vorfahrt- und Abholzone, Kurzzeitparkplatz etc. beinhalten soll.
- Das Thema der räumlichen Verzahnung des Spitalneubaus und seiner Umgebung ist einer der grundlegenden Ansätze, um das Spitalzentrum in seiner Massstäblichkeit verträglich zu machen und mit dem Kontext zu verknüpfen.
- Das Mass der räumlichen Verzahnung steht im engen Zusammenhang mit der Grundriss-Organisation und muss über konkrete Projektvorschläge

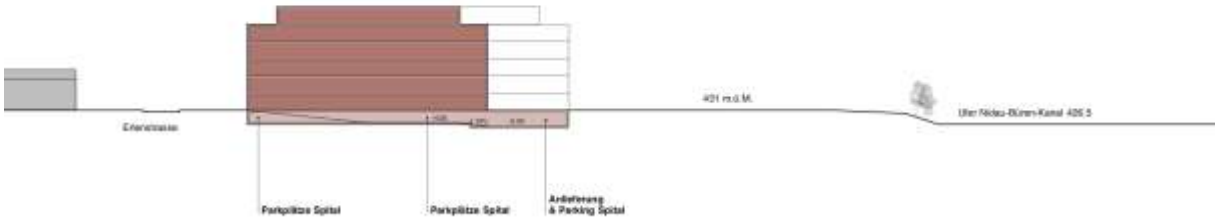
ermittelt und bewertet werden. Weiter können Schnitt- und Fassadenkonzepte die Verzahnungs-Thematik unterstützen.

- Der Logistikbereich ist so zu konzipieren, dass Anlieferungen und interne betriebliche Abläufe optimal gewährleistet sind, unabhängig von zukünftigen Erweiterungen des SZB
- Im zukünftigen Spitalzentrum werden sich auch im Erdgeschoss Nutzungen befinden, bei denen der Wahrung der Intimität besondere Beachtung zu schenken ist. Plausible Lösungsansätze sind erst über konkrete Projektvorschläge sowohl vom Freiraum als auch von der Organisation und der Architektur her des zukünftigen Spitalbaus zu lösen.
- Schaffen von benannten/gewidmeten Zonen im unmittelbaren Freiraum des Spitalzentrums
- Verbindungen zwischen Nord- und Südseite des Spitalzentrums (Erlenstrasse und Aare-Kanal)
- Infrastrukturelemente, die nicht in den Spitalgebäuden untergebracht werden können (z. B. Gastanks etc.) sind durch geeignete Massnahmen zurückhaltend in die Gesamtanlage einzubinden. So sollen sie zum Beispiel in einem Bereich gruppiert werden. Damit soll eine Omnipräsenz von technischen Elementen rund um das Spitalzentrum herum vermieden werden.
- Die Anlieferungszone der Logistik ist im UG anzuordnen, um Lieferfahrzeuge im unmittelbaren Aussenbereich des Spitalzentrums zu vermeiden
- Die Autoparkierung, mit Ausnahme von einigen Kurzzeit-PP, ist ebenfalls im UG zu positionieren.
- Die PP-und Logistik-Zufahren werden idealerweise kombiniert. Alternativ besteht auch die Möglichkeit, das UG der Logistik mit einem Lkw-Lift zu erschliessen. (Zufahrt und Erschliessung vgl. Kap. 4.4. Mobilität)



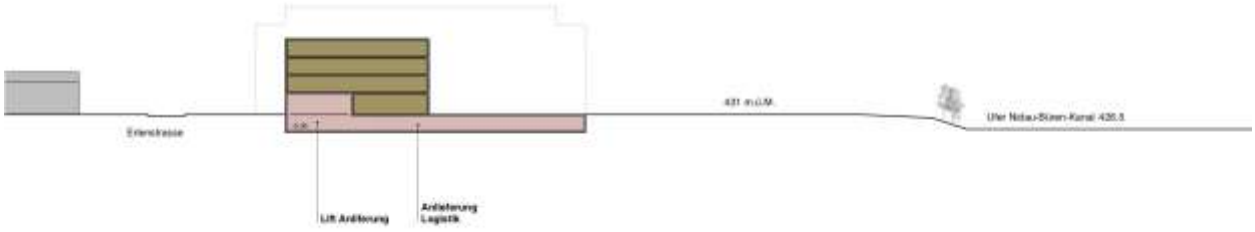
Konzeptplan mit Zufahrtsvariante ab Kreisel Erlenstrasse / Wasserstrasse

Konzeptplan (Ausschnitt) mit Zufahrtsvariante via südliche Mittelstrasse



Querschnitt Spital

Alternative Erschliessungsvariante für UG-Logistik mit Lkw-Lift



Querschnitt Logistik mit Variante Lkw-Lift

Erlenpark	▪ Der Erlenpark ist mit dem Uferpark in seiner Gestaltung abzustimmen und räumlich anzubinden ▪ Die unmittelbar an das Spitalzentrum angegliederten Aussenplätze sind mit den internen Funktionen zu koordinieren. Besonders zu beachten ist die Wahrung der Intimität von Spitalnutzenden. ▪ Unterirdische Gebäudeteile sollen dennoch qualitätsvolle Aussenräume mit Bepflanzungen erlauben. ▪ Rückbau der bestehen Mehrzweckanlage Erlen, um Park bauen zu können ▪ Mehrzweckanlage kann auch mit grösseren Baumassnahmen nicht zu einer attraktiven und zeitgemässen Sporthalle umgebaut werden: Aufgrund u.a. zwei stirnseitig zueinander liegenden Einfachhallen, kaum Möglichkeiten für Publikumsbereiche und trotzdem hoher Aufwand zur energetischen Ertüchtigung ▪ Neubau eines Park-Pavillons als grosszügiger gedeckter Ort im Erlenpark mit Zonen zum Verweilen, feiern, grillieren etc. ▪ Eventuell auch öffentliche Nutzung denkbar (Park-Café, Sommer-Treff, Pfadi-Treff etc.).
Sportcluster	▪ Neubau von zwei Volumen mit öffentlichem und halböffentlichem Charakter: Mehrzweckhalle sowie medizinaltechnische Nutzungen für praxisbetreutes Wohnen kombiniert mit beispielsweise Forschungs-, und Labornutzung ▪ Aufnehmen der Geometrien sowohl der Gewerbezone wie auch des Spitalzentrums mit grosszügigen Aussenbereichen ▪ Neue Mehrzweckhalle (3-fache Sporthalle mit Publikumstribünen, Festbetrieb, Vereinsräumen etc.) entlang der Schnellstrasse A6, dadurch Nähe zu Brügg und den Schulen etc. ▪ Mit neuer MZH sind dazugehörende Aussensportplätze und an das Quartier anbindende Vorbereiche vorgesehen ▪ Neues Gebäude mit medizinaltechnischen Nutzungen in der Nähe des Spitalzentrums und der Erlenstrasse, greift die Geometrie des Spitalzentrums auf. Es handelt sich um einen Volumenvorschlag mit einer städtebaulichen Setzung (ohne Raumprogramm). Dieses Volumen kann auch etwas kleiner ausfallen, sollte aber gegenüber dem SZB und der Sporthalle auch eine Eigenständigkeit beibehalten. ▪ Vorbereiche wie Kurzzeit-PP (max. 10 Stk.) und Velo-PP in Anschluss an Gebäude ▪ Werkhofnutzung ist nicht ausgeschlossen, vorteilhafter aber in Kombination ARB im Bereich der Überbauungsordnung Gewerbezone
Überbauungsordnung ÜO Gewerbezone	▪ Bauliche Ergänzung der ÜO gemäss den bereits bestehenden Planungsinstrumenten ▪ Prüfung der möglichen Ansiedlung des Stützpunkts ARB (Ambulanz Region Biel) in diesem Perimeter ▪ Gemeinsame und koordinierte Erschliessung der Baufelder (allenfalls gemeinsam mit der 2. Etappe Spitalzentrum) sind anzustreben

Modell – Blick von Südosten (Aare)

Modell – Blick von Nordosten (Brügg)

4.3.3 STÄDTEBAU ETAPPEN

Etappe 1

Spitalzentrum 1. Etappe inkl. Zufahrt über Kreisel Erlenstrasse
(In dieser Etappe ist gemeinsam mit dem Spitalzentrum ein Teil des Erlenparks sowie die gesamte Eingangszone zur Erlenstrasse zu erstellen.)

Etappe 2

Neubau Mehrzweckhalle im Sportcluster
(Idealerweise gemeinsam mit dem Neubau der medizinaltechnischen Nutzungen und mit Park-Pavillon)

Etappe 3

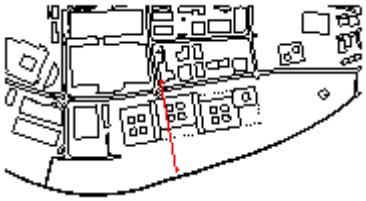
Abbruch Mehrzweckanlage Erlen und Fertigstellung Erlenpark

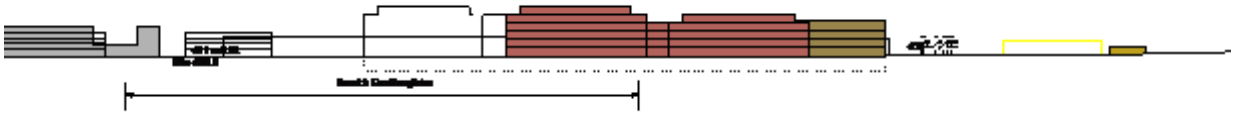
Etappe 4

Erweiterung Spitalzentrum (2. Etappe Spital) inkl. Erstellung neuer Zufahrt über Kreisel Mittelstrasse Neubauten Gewerbezone ÜO (könnte aber auch in früherer Etappe erfolgen)

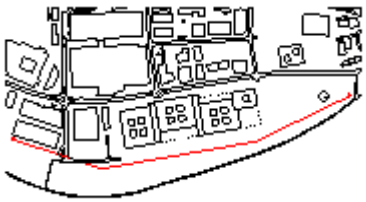
Situationsplan gesamt Studie

Querschnitt Perimeter





Längsschnitt Perimeter



4.4 MOBILITÄT

4.4.1 ENTWICKLUNGSZIELE UND GRUNDSÄTZE

Grundsätze der Verkehrsplanung

Für die Mobilitätsabwicklung gelten für dieses Vorhaben die zeitgemässen Zielsetzungen und Anforderungen der Verkehrsplanung. Die wesentlichen Grundsätze sind:

- Verkehrsaufkommen minimieren
- Den notwendigen Verkehr umwelt- und umfeldverträglich organisieren und abwickeln

Grundsätze bezüglich Perimeter

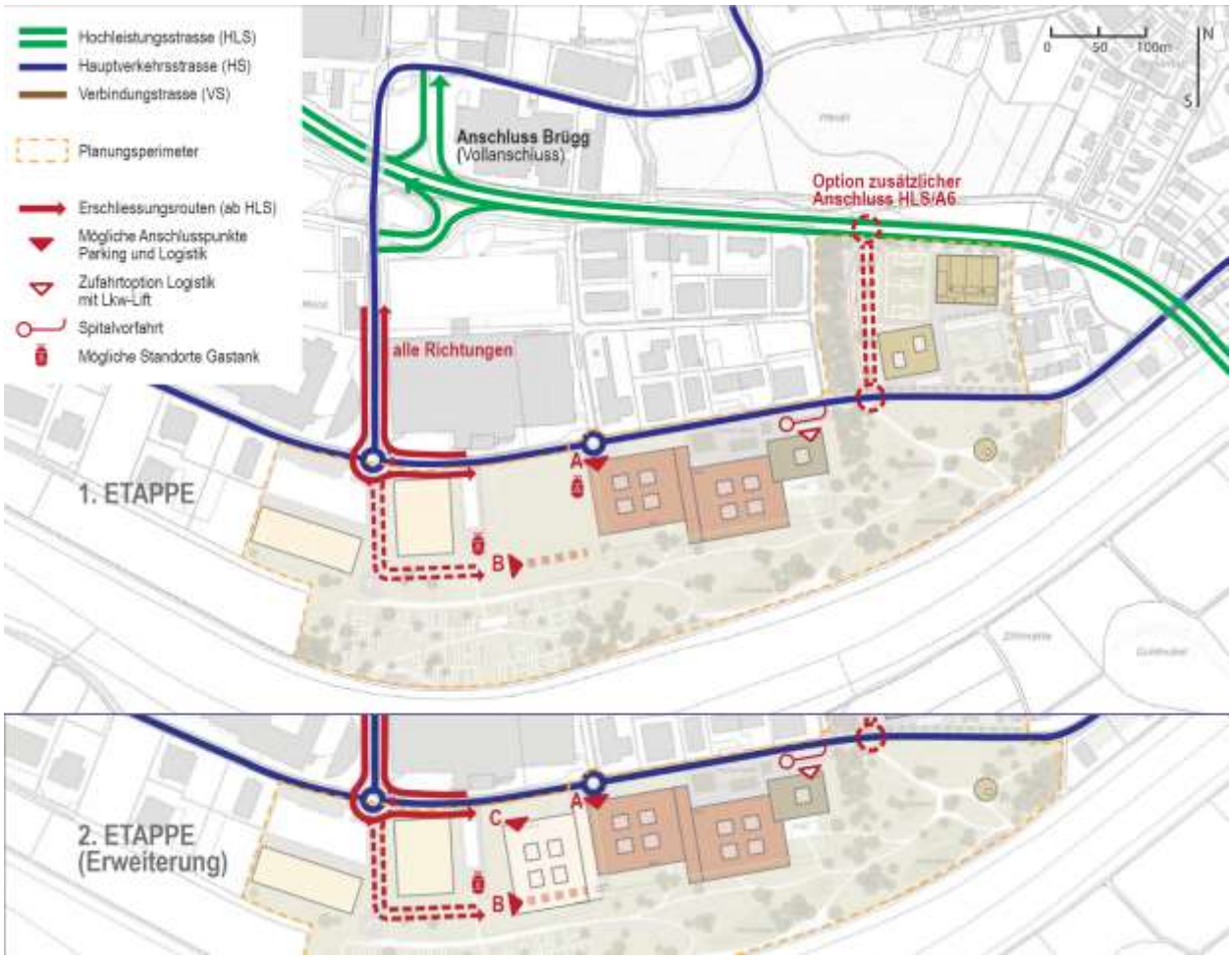
Das Brüggmoos ist bereits heute ein verkehrsintensives Gebiet und liegt erschliessungstechnisch ideal. In Bezug auf alle Verkehrsträger lässt sich eine gute Erreichbarkeit realisieren. Daher ist es sinnvoll, ein verkehrsintensives Vorhaben wie das Spitalzentrum an diesem Standort anzusiedeln. Dazu braucht es gerade an diesem Ort eine effiziente und platzsparende Verkehrsbewältigung, einerseits aus funktionalen Gründen (Kapazitäten Strassennetz) und andererseits, um die Zusatzbelastung des näheren und weiteren Umfelds zu minimieren (Belastbarkeitsgrenzen).

Anmerkung:
Für die Abklärungen zur Mobilität, insbesondere betreffend der Aspekte Parkierung und Verkehrsabwicklung wurde auf die Ergebnisse einer separaten Verkehrsstudie zurückgegriffen, die 2018/19 erstellt wurde.
NeoSZB - Standort Brügg, Verkehrsgutachten, Grundlagenbericht für eine ZPP und die Anpassung RGSK Biel -Seeland (Transitec / Büro Dudler, Schlussfassung 20. Januar 2020)

Entwicklungsziele

Wichtig ist, dass eine optimale Einbettung des gesamten Areals mit ihren verschiedenen Nutzungen ins lokale und regionale Verkehrsnetz gelingt. Dies betrifft alle Verkehrsarten. Die angestrebte Nutzungsentwicklung mit Spitalzentrum, Sporteinrichtungen und Parkanlagen wird dazu führen, dass das Brüggmoos nebst dem Berufs- und Gewerbeverkehr künftig auch für den Freizeitverkehr und als Naherholungsgebiet eine grössere Bedeutung bekommt. All dies muss bei der Verkehrsorganisation und der Wegnetzplanung berücksichtigt werden. Mit dem in den vorangehenden Kapiteln erläutertem Gesamtkonzept (Freiraum und Städtebau) wird es gelingen, für das Brüggmoos eine funktionierende Erschliessung (alle Verkehrsarten) und ein qualitativ gutes, bzw. verbessertes Wegnetz für den Fuss- und Veloverkehr zu erreichen.

4.4.2 ERSCHLIESSUNG MIV



Konzeptionelle Überlegungen

Das Spitalzentrum liegt an der Erlenstrasse und diese wird für die Erschliessung in jedem Fall eine Rolle spielen. Allerdings bestehen im Detail verschiedene Anschlussmöglichkeiten, die in der weiteren Projektentwicklung zu vertiefen und konsolidieren sind.

Der eventuelle Ergänzungsanschluss HLS/A6 mit einer neuen Strassenverbindung zur Erlenstrasse ist mit den verschiedenen Anschlussmöglichkeiten Spitalzentrum kompatibel. Daher bestehen keine direkten Abhängigkeiten zwischen dem HLS-Ergänzungsanschluss und den Zufahrten bzw. dem Strassenanschluss des Spitalzentrums.

Einen Einfluss auf die Erschliessung hat aber der Umstand, dass eine spätere Spitalerweiterungsetappe nach Westen geplant ist. Die 2. Etappe muss bereits in die Konzeption der Zufahrten einbezogen werden.

Nachfolgend werden die Erschliessungsmöglichkeiten und -szenarien aufgezeigt, die aus verkehrsplanerischer Sicht als grundsätzlich machbar und zweckmässig eingestuft werden. Die Variantenwahl kann und soll aber erst mit der weiteren Projektentwicklung des Spitalzentrums getroffen werden.

Spitalvorfahrt

- Die Spitalvorfahrt mit der Kurzzeitparkierung erfolgt in der Nähe Haupteingang (Bereich Logistikgebäude westlich Wald)
- Keine Änderung bei Erweiterungsetappe Spitalzentrum

Parking und Logistik

- Szenario 1:
  Anbindung des Parkings und der Logistik über den Kreisel Erlenstrasse / Wasserstrasse (vgl. A im Verkehrsschema).
  Wird der Erweiterungsbau realisiert, müsste die Zufahrt vermutlich verschoben werden (gem. B oder C), damit zwischen dem Alt- und Erweiterungsbau kein Hindernis auf EG-Niveau entsteht.
- Szenario 2:
  Anbindung des Parking wie Szenario 1, für die Logistik erfolgt die Anlieferung über einen Lkw-Lift im Logistikgebäude (Zufahrt via Spitalvorfahrt). Wird der Erweiterungsbau realisiert, könnte die Parkingeinfahrt allenfalls bleiben, da diese relativ kurz ist und so die Verbindung zwischen Alt- und Erweiterungsbau weniger beeinträchtigt.
- Szenario 3:
  Die Anbindung Parking und Logistik erfolgt via südliche Mittelstrasse (vgl. B im Verkehrsschema). Die Rampe wird so gebaut, dass sie später ins Gebäude des Erweiterungsbaus integriert werden kann. Diese Variante kann zweckmässig sein, wenn mit dem Erweiterungsbau fest gerechnet wird. Ohne Erweiterungsetappe ist diese Lösung zwar machbar, aber weniger sinnvoll.

Anmerkung zur Anfahrt Logistik:
Bei den Szenarien 1 und 3 ist die unterirdische Fahrstrecke für die Lkws länger als mit Szenario 2. Diese unterirdische Fahrstrecke kann mit dem Parking kombiniert werden, was auch mit den Szenarien 1 und 3 eine effiziente Lösung erlaubt.

Aussenanlagen / Gastank

Infrastrukturanlagen (Gastank), die aus Sicherheitsgründen nicht ins Spitalgebäude integriert werden können, müssen an einem separaten Standort platziert werden. Naheliegend ist ein Standort westlich des Spitalneubaus. Diesbezüglich besteht folgender Handlungsspielraum:

- Möglichkeit 1:
  Der Gastank wird neben dem Gebäude (1. Etappe) platziert und vom Kreisel Erlenstrasse / Wasserstrasse erschlossen. Der genaue Standort ist unter Berücksichtigung der notwendigen Sicherheitsabstände zu definieren. Beim Bau der Erweiterungsetappe muss die Anlage jedoch umplatziert werden.
- Möglichkeit 2:
  Der Gastank wird weiter westlich platziert, so dass er den Erweiterungsbau nicht tangiert und am Standort bleiben kann. Dafür muss in der 1. Etappe eine längere Leitungsverbindung zum Spitalbau erstellt werden. Dennoch kann diese Lösung zweckmässig sein (insbesondere wenn die Erschliessung Parking und Logistik gemäss Szenario 3 erfolgt).

Kapazitätsausbau Kreisel Mittelstrasse (bei Bedarf)

- Die Ergänzung des Kreisels mit einem Bypass Mittelstrasse Nord – Erlenstrasse West ist abhängig von der Verkehrsentwicklung des gesamten Brüggmoos‘.
- Der Ausbau des Kreisels kann zu einem späteren Zeitpunkt realisiert wer-

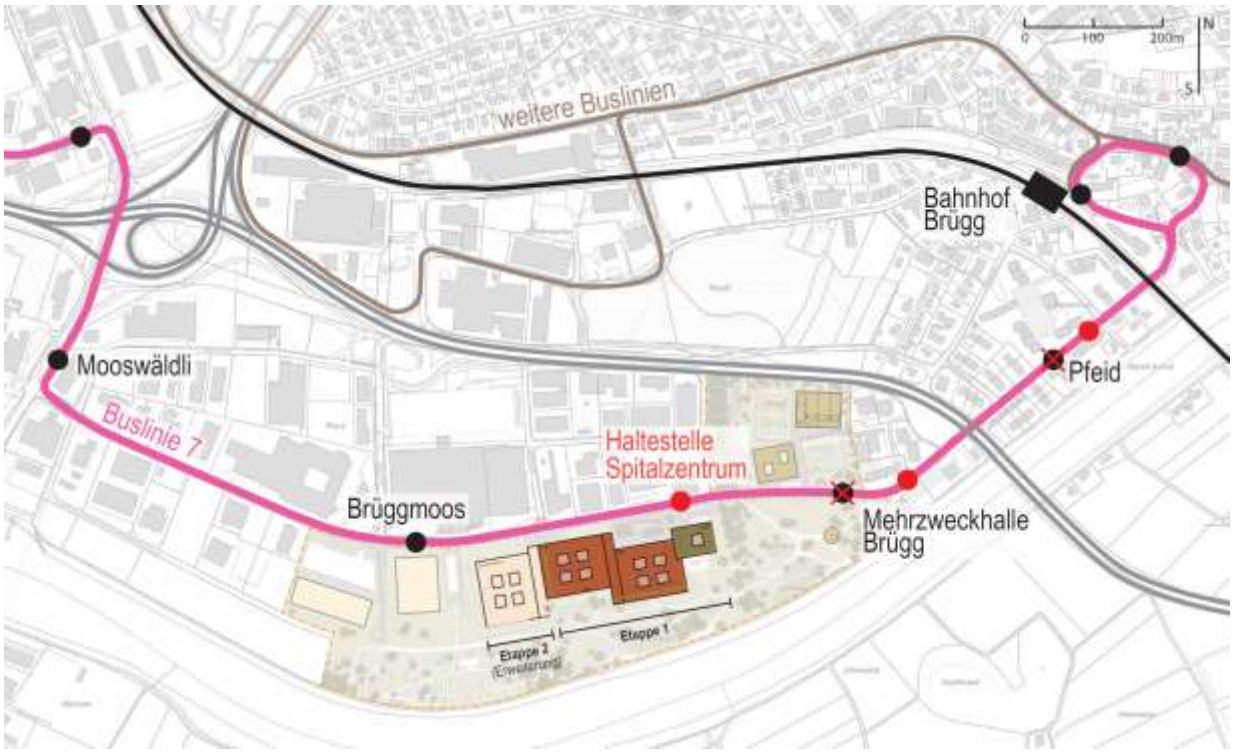
den und wird erst nötig, wenn nebst dem Spitalzentrum auch im Umfeld Nutzungsentwicklung mit erheblicher zusätzlicher Verkehrserzeugung erfolgt.

- Kapazitätserweiterungen haben Auswirkungen auf die anschliessenden Strassenabschnitte und können

Option A6 – Ergänzungsanschluss Ost

- Zur weiteren Kapazitätserhöhung und Verbesserung der Anschlüsse an die Hochleistungsstrasse aus dem Brüggmoos kann ein Ergänzungsanschluss beim ehemaligen Expo-Kreisel erstellt werden (vgl. Varianten Kap. 3.2).
- Es besteht keine direkte Abhängigkeit zwischen dem Spitalneubau und dem Ergänzungsanschluss A6. Die Hauptzufahrt zum Spital erfolgt mit oder ohne Ergänzungsanschluss ab Erlenstrasse (Abschnitt Mittelstrasse – Wasserstrasse).
- Zur Weiterverfolgung eines Ergänzungsanschlusses bedarf es einer separaten Zweckmässigkeitsbeurteilung und der Berücksichtigung der Vor-/Nachteile in einem weiteren Umfeld (Einbezug ASTRA erforderlich).
- Die Bestvariante Städtebau und Freiraum berücksichtigt den Ergänzungsanschluss bzw. wird der Raum für den Anschluss und Verbindungsstrasse zur Erlenstrasse freigehalten.

4.4.3 ÖFFENTLICHER VERKEHR



Spitalzentrum 1. Etappe

- Neues Haltestellenpaar im Bereich Haupteingang / Logistikgebäude
- Ausbildung als Fahrbahnhaltestellen auf Erlenstrasse oder Integration in Spitalvorfahrt
- In Abstimmung mit der neuen Haltestelle Spitalzentrum sind die Haltestellenstandorte Brüggmoos, Mehrzweckhalle und Pfeid zu optimieren, damit

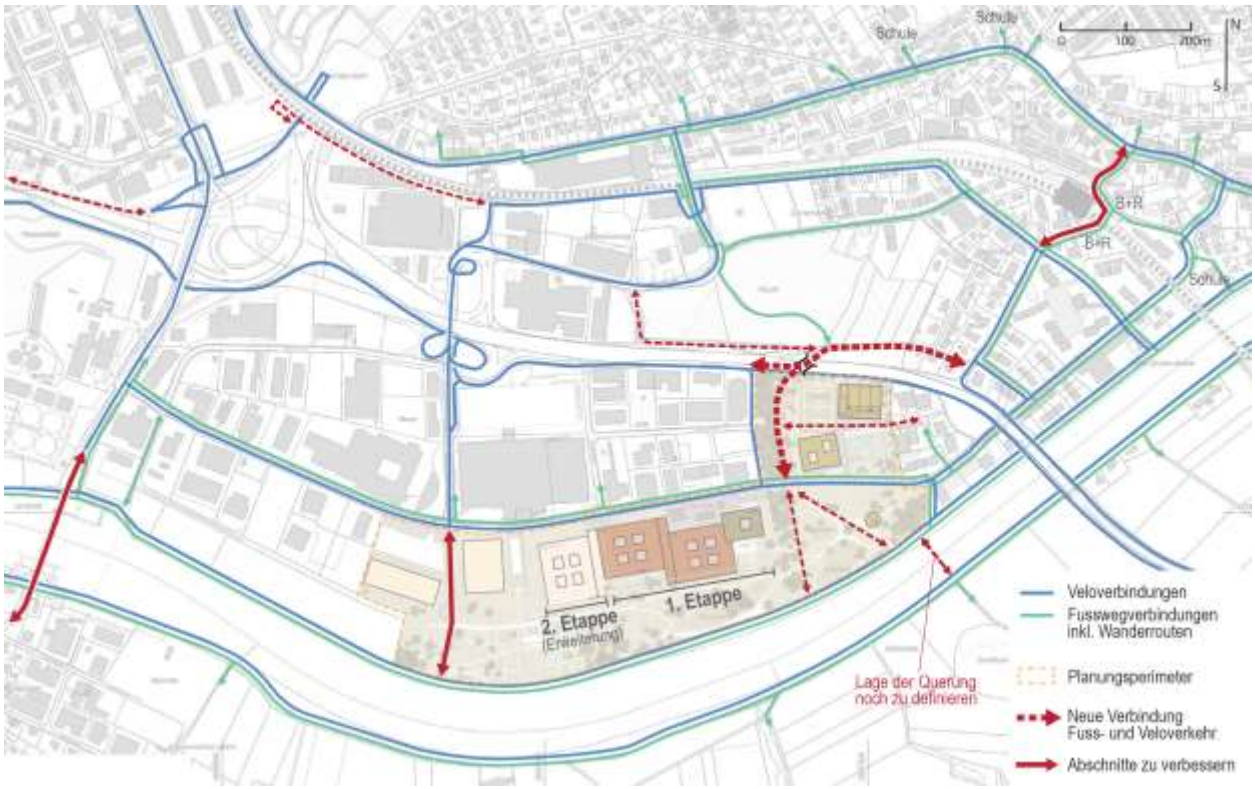
zweckmässige Haltestellenabstände entstehen (leichte Verschiebung nach Osten).

- Steigerung der Busfrequenz auf den 7/8'-Takt

Spitalzentrum 2. Etappe (nach Erweiterungsbau West)

- keine Änderung

4.4.4 ANBINDUNG FUSS- UND VELOVERKEHR



Näheres Umfeld Spitalzentrum

- Neue Querung Fuss- und Veloverkehr über die A6 (Konzeption und Erläuterungen siehe unten)
- Ausrichtung Fuss-Wegnetz auf die Nutzungen (Übersichtsplan Wegnetz vgl. Kapitel Freiraum)
- Schaffung gute und kurze Zugangswege zu den Haltestellen des ÖV

Weiteres Umfeld

- Bereitstellung eines attraktiven Wegnetzes für den Fuss- und Veloverkehr unter Einbezug der Wegverbindungen in die nördlichen Dorfteile von Brügg
- Attraktivierung Bahnhofausgang Süd
- Genereller Ausbau und Verbesserung des Wegnetzes gemäss heutigen Standards und Zielsetzungen für Anlagen des Fuss- und Veloverkehrs
- Neue Aarebrücke (Var. A oder B) zur attraktiveren Führung des Fuss- und Veloverkehrs: Ersatz der bestehenden Führung entlang der A6 Richtung Studen-Lyss. Verbesserung der Anbindung der Velofreizeitrouten entlang der Aare, attraktive regionale Anbindung des Spitals (Port, Aegerten, Studen etc.), direktere Anbindung der Sportplätze in Aegerten. Keine Konflikte mit allfälligem 4-Spurausbau A6.

Konzeption neue Querung Fuss-und Veloverkehr über die A6

- Die neue Querung Fuss- und Veloverkehr ist optimal ins Wegnetz einzubinden und soll möglichst direkte Wegverbindungen schaffen.
- Sie wird so konzipiert, dass der Bau eines MIV-Ergänzungsanschlusses A6 möglich bleibt
- Für die Hauptbeziehung von Brügg her Richtung Süden können die heutigen Standards und Anforderungen bezüglich der Längsneigung erfüllt werden (Rampenneigung max. 6%).
- Für die Abzweigung Richtung Westen, die vor allem der Veloroute von/nach Biel dient, wird bei direkter Linienführung eine Rampenneigung von ca. 10% resultieren. Dies wird aber als tragbar eingestuft, da Richtung Biel auch alternativ (unter Inkaufnahme eines Umweges) die weniger steile Rampe Richtung Süden genutzt werden kann.
- Auf beiden Seiten werden bei den Brückenköpfen Treppenaufgänge vorgeschlagen, damit die Fussgängerwege lokal optimal verknüpft werden können (z.B. Anbindung Fussweg durch den Pfeidwald).

4.4.5 PARKIERUNG FÜR PERSONENWAGEN

Spitalzentrum	▪ 500 bis 600 PP unterirdisch (Spitalgebäude) ▪ Ev. Reduktion auf 400 bis 500 PP, falls Mitbenutzung PP Multifunktionshalle (vgl. nächster Punkt) ▪ Option unterirdische Parkplätze in Erweiterungsbau West noch offen
Sportplatz und neue Multifunktionshalle (ehemaliger Expo-Parkplatz)	▪ ca. 10 P oberirdisch ▪ ca. 50-100 unterirdische Parkplätze ▪ Mo-Fr ev. Belegung der unterirdischen PP durch Personal SZB ▪ Da die Sportanlagen und Mehrzweckhalle voraussichtlich den grössten Parkplatzbedarf abends und an den Wochenenden aufweisen, wäre auch eine Lösung ohne unterirdische Parkplätze denkbar (Mitbenutzung der Parkplätze des Spitalzentrums).
Weitere Gebäudenutzungen (Areal ehemaliger Expo-PP)	▪ PP-Angebot offen (abhängig von Nutzungsart und Geschossflächen, Anwendung kant. Bauverordnung)
Erlenpark	▪ Keine Parkierung ▪ Aufhebung der Aussenparkplätze heutige Mehrzweckhalle

4.4.6 PARKIERUNG FÜR VELOS / MOFAS UND MOTORRÄDER

Spitalzentrum	▪ Je nach Berechnungsmethode ergibt sich ein Bedarf von 400 bis 600 Veloabstellplätzen. ▪ Mindestens 50% der Abstellplätze sind zu überdachen. ▪ Die Veloabstellplätze sind an verschiedenen Standorten zu platzieren (nahe bei den Eingängen für das Personal und die Besucher). ▪ Ca. 60 bis 80 Abstellplätze für Motorräder (mindestens 50% überdacht), mehrheitlich in der Autoeinstellhalle, ev. einige Motorradparkplätze im Bereich des Haupteingangs für Besucher.
Sportplatz und neue Multifunktionshalle (ehemaliger Expo-Parkplatz)	▪ ca. 100 Veloabstellplätze oberirdisch ▪ ca. 40 Abstellplätze für Motorräder (Festlegung der genauen Anzahl in Abhängigkeit Nutzungsmass und Art; im Rahmen Baubewilligung festzulegen)
Weitere Gebäudenutzungen (ehemaliger Expo-Parkplatz)	▪ PP-Angebot offen (abhängig von Nutzungsart und Geschossflächen, Anwendung kant. Bauverordnung und VSS-Normen)
Erlenpark	▪ Ca. 6 bis 8 dispers verteilte Anlagen mit jeweils 8-10 Veloabstellplätzen (im Rahmen der Parkgestaltung zu definieren) ▪ Keine Abstellplätze für Motorräder (Auf den Wegnetz im Park sind Personenwagen und Motorräder nicht zugelassen).

4.4.7 FAHRTENKONTINGENT SPITALZENTRUM

Rahmen / Festsetzung Gesamtkontingent	▪ Beibehalt des heutigen Fahrtenkontingents SZB-Beaumont von rund 3'600 Fahrten ▪ Verzicht auf Erhöhung Fahrtenkontingent, da aufgrund der heutigen Einschätzung und Zielsetzung im bestehenden Kontingent der nötige Spielraum für eine Vergrösserung Spitalbetriebs besteht ▪ Übertragung ViV-Standort vom Beaumont ins Brüggmoos im Rahmen RGSK Biel-Seeland (Festsetzung auf 3'600 Fahrten).
Freiwillige Beschränkung	▪ 2'800 Fahrten für Personal, Kunden und Besucherverkehr (exkl. Anlieferung, Notfälle und Ambulanz) heutige Beschränkung von 2'400 + 15% Wachstum SZB am neuen Standort (Referenzzustand ist 2018 bezüglich Personalbestands und stationäre sowie ambulante Behandlungen) ▪ Fortsetzung der bestehenden Mobilitätsmassnahmen Spitalzentrum
Mechanismen Anpassung freiwillige Beschränkung (im Rahmen bestehendes Gesamtkontingent)	▪ Bei weiterer Spitalentwicklung (z.B. Erweiterungsbau West) kann die freiwillige Beschränkung reduziert werden (die maximale Obergrenze beträgt 3'600 Fahrten inkl. Anlieferverkehr)
Mechanismen Erhöhung (oder Senkung) Gesamtkontingent	▪ Bei Änderung der Rahmenbedingungen (weiterer Ausbau oder veränderten Randbedingungen Umfeld) kann eine Änderung des Kontingents erforderlich oder sinnvoll sein. ▪ Eine Änderung des Gesamtkontingents von 3'600 müsste über eine Anpassung ViV-Standorte RGSK erfolgen mit entsprechenden Gründen und Nachweisen (Antrag durch SZB oder Standortgemeinde)

4.4.8 INHALTE UND VORGEHEN MOBILITÄTSKONZEPT SZB

Ziele	▪ Das SZB gilt als verkehrsintensives Vorhaben und erfordert daher eine umfassende Mobilitätsplanung, wozu ein Mobilitätskonzept erforderlich ist. ▪ Das Mobilitätskonzept hat zum Ziel, eine zweckmässige und umweltschonende Abwicklung der Mobilitätsbedürfnisse zu ermöglichen. ▪ Zu berücksichtigen ist auch das direkte Umfeld, damit auch lokal keine untragbaren Belastungen entstehen.
Vorgehen und Rahmen	▪ Im Rahmen Bauprojekt (ev. UeO) wird seitens SZB ein Mobilitätskonzept vorgelegt ▪ Die heutigen Mobilitätsmassnahmen (Reglement) gelten als Minimalstandards ▪ Heutiger MIV-Anteil von ca. 60% gilt als Maximum
Inhalte Mobilitätskonzept SZB	▪ Zu erwartende Verkehrsbewegungen aufgrund des Realisierungsprojekts ▪ Festlegung Parkplatzzahl ▪ Zielsetzung Modalsplit ▪ Ev. kombinierte Parkplatznutzungen im Umfeld (z.B. Regelungen für die gegenseitige Mitbenutzung der Parkierungsanlagen Multifunktionshalle und Spitalzentrum)

- Bewirtschaftung der Parkplätze für Personal und Besucher
- Reglemente betreffend Personalparkplätzen
- Fördermassnahmen zugunsten Fuss- und Veloverkehr
- Fördermassnahmen zugunsten ÖV-Benutzung
- Konzept und Regelung des Fahrtencontrollings

Handlungsebenen

- Aufzeigen der internen und externen Handlungsebenen

5. SCHLUSSFOLGERUNGEN PLANUNGSTEAM

Einleitung

Die nachfolgend aufgeführten zentralen Anliegen des Planungsteams sollen die Basis sein, um allen Beteiligten in der weiteren Umsetzung eine qualitätsvolle Realisierung und aufeinander abgestimmte Planung zu ermöglichen.

Die massgebende Herausforderung in den weiteren Planungen wird es sein, dass bei den weiteren, teils unabhängig voneinander zu planenden Schritten dieses Gesamtkonzept kohärent weiterentwickelt wird. Damit dies gewährleistet werden kann, empfehlen die Verfasser dieser Studie eine Projektorganisation mit fachlicher Begleitung einzusetzen, welche den einzelnen Planungen übergeordnet wird.

Aufbau

Das Kapitel 5.1 listet die Voraussetzungen auf, die zur Realisierung der empfohlenen Variante notwendig sind. Im Kapitel 5.2 werden die Leitthemen dieser Machbarkeitsstudie zusammengefasst. Im Kapitel 5.3 werden Empfehlungen für die weiteren Verfahren und für die anstehenden Wettbewerbe beschrieben.

Massnahmenlist (Beilage 4)

Für das weitere Vorgehen wird auf die Beilage 4 «Massnahmenliste» der Machbarkeitsstudie verwiesen. In dieser Tabelle sind wichtige Planungsschritte, bauliche Massnahmen und ihre Zuständigkeiten aufgeführt. Erste Kostenschätzungen und der momentane Planungsstand geben darin einen weiteren Überblick über die Massnahmen. Zum Zeitpunkt des Abschlusses der Machbarkeitsstudie ist die Liste noch im Entwurfsstadium (Stand 26.3.2020) und wird durch die Gemeinde laufend aktualisiert.

5.1 VORAUSSETZUNGEN

Einleitung

Die Realisierbarkeit der empfohlenen Variante bzw. der einzelnen Konzeptbestandteile hängt von mehreren Voraussetzungen ab. Diese betreffen Fragen zur Finanzierung, Koordination mit Planungsprozessen und Grundeigentum und sind nicht Bestandteil der Machbarkeitsstudie.

Nutzungskonflikt ehemaliger Expoparkplatz

Die Verfügbarkeit des ehemaligen Expoparkplatzes ist zum Zeitpunkt des Abschlusses der Machbarkeitsstudie noch nicht gewährleistet. Die Parzelle soll als Installationsplatz für die Westumfahrung von Biel genutzt werden und hängt daher von den politischen Entscheiden zur Westumfahrung ab.
Die Einigung des Kantons Bern und der Gemeinde Brügg bezüglich Nutzung und Finanzierung des Areals ist eine Grundvoraussetzung für den Sportcluster.

Bewilligungsfähigkeit Ergänzungsanschluss ehemaliger Expo-Kreisel

Die Bewilligungsfähigkeit für den Ergänzungsanschluss des Expo-Kreisels ist zum Zeitpunkt des Abschlusses der Machbarkeitsstudie offen.

Der Ergänzungsanschluss ist eine eher langfristige Option und kann unabhängig des Spitalbaus weiterverfolgt werden. Für die Bauphase des Spitals soll geprüft werden, ob die Baustellenerschliessung über den ehemaligen Expo-Anschluss geführt werden könnte.

Änderung planungsrechtliche Instrumente

Für die Realisierung der Bestvariante sind grundeigentümervebindliche und behördenverbindliche Planungsinstrumente zu überarbeiten. Die Anpassung folgender Planungsverfahren werden vorausgesetzt:

- Revision Uferschutzplanung
- Einzonung Fruchtfolgeflächen
- Fahrtenkontingent
- Kantonaler Sachplan Veloverkehr
- RGSK mit Agglomerationsprogramm sowie die regionale Veloverkehrsplanung

Transformation Wald

Inwieweit eine Durchlässigkeit und Transparenz des Waldstreifens bewilligungsfähig ist, muss mit dem Amt für Wald und Naturgefahren geklärt werden.

5.2 LEITTHEMEN

Bestvariante

Die Bestvariante zeigt Lösungsansätze und Handlungsspielräume auf, welche in den nachfolgenden Verfahren konkretisiert und ausgelotet werden sollen. Die Bestvariante wurde auf der Grundlage von Annahmen und Rahmenbedingungen entwickelt, welche aus den Diskussionen der Workshops hervorgehen. Die Realisierbarkeit einzelner Konzeptbestanteile hängt neben den planungsrechtlichen auch von finanziellen und politischen Aspekten ab (siehe Kap. 5.1).

Das vorliegende Richtprojekt kann insbesondere den Bedarf der Spitalnutzungen illustrieren. Für den Wettbewerb des Spitalzentrums sind klare Anforderungen an Einbindung in Kontext, Nutzungsabläufe, Etappierbarkeit etc. zu stellen. Der Spielraum für die Entwürfe muss aber grösstmöglich sein, um innerhalb der gemachten Vorgaben verschiedene Lösungen zu erlangen.

Thema Übergänge und Vernetzung

- Speziell Wert zu legen ist auf qualitativ hochstehende Übergänge zwischen den Bereichen Spital, Erlenpark, Sportcluster und Uferpark, so dass ein räumlicher Bezug zwischen den Teilgebieten hergestellt wird. Gleichzeitig ist zu beachten, dass die Bedürfnisse und Anforderungen der Nutzungen auf den Gebieten nicht eingeschränkt werden dürfen.
- Die Verzahnung und verträgliche Massstäblichkeit (mittels Volumenversätze) sind zwei zentrale Elemente bei der Einbettung des Spitalbaus in die Umgebung. Die verschiedenen Nutzungen müssen auch in einem städtebaulichen und volumetrischen Gleichgewicht stehen.
- Vernetzung der Wege und verzahnen der Raumgefässe sind weiter zu suchen. So entsteht ein integraler Freiraum, der aus differenzierten Parkflächen für unterschiedliche Nutzergruppen zusammengesetzt ist.

Thema Biodiversität/Natur

- Beim Gestalten der Freiräume ist die Biodiversität ein zentraler Aspekt. So entstehen neue Lebensräume nicht nur für die Menschen, sondern auch für Pflanzen und Tiere. Es entsteht eine vielfältige harmonische Landschaft.
- Eine Vielzahl an unterschiedlichen Biotopen und Gestaltungselementen sind die Bausteine für den neuen Erlenpark.
- Eine differenzierte Artenwahl bietet den Tieren eine Vielzahl an Lebensräumen und Nahrungsquellen.

Thema Mobilität	Das Gesamtvorhaben bietet die einmalige Chance, das Wegnetz für den Fuss- und Veloverkehr im Planungsperimeter entscheidend zu verbessern. Dazu gehört auch, das nördliche und südliche Gemeindegebiet besser miteinander zu verbinden. Die vorgeschlagene neue Überquerung der A6 ist dazu ein Basis- und Schlüsselelement, das möglichst rasch vorangetrieben werden muss.

5.3 VERFAHREN

Einleitung

Für den weiteren Prozess wird empfohlen ein zweistufiges Verfahren mit einem Gesamtleistungswettbewerb Spital und einem separaten Freiraumwettbewerb durchzuführen. In Kapitel 4 «Bestvariante» wurden wesentliche inhaltliche Vorgaben für die weiteren Planungsschritte (u. a. für die Wettbewerbe) festgelegt. Die nachfolgenden Ausführungen fassen die wichtigsten Vorgaben der Bestvariante zusammen.

Allgemeine Empfehlungen

- Ausgehend von der vorliegenden Studie sind Pflichtenhefte für die Wettbewerbe zu erstellen.
- Die verschiedenen Verfahren und Planungsschritte bedürfen einer gesamtkoordinierenden Stelle mit entsprechenden Arbeitskapazitäten und einer neuen Projektorganisation.
- Zwischen den verschiedenen Perimetern sind gewisse „Überlagerungen“ mit dem damit einhergehenden Koordinationsbedarf auszuziehen.
- Eine neue MZH Erlen bedarf eines präzisen Nutzungskonzepts mit dementsprechenden Raumprogramm und ist gemeinsam mit deren Aussenplätzen und -wegen mit einem weiteren Wettbewerb zu planen.
- Für den Freiraum ist, wenn möglich in einem partizipativen Verfahren mit der Bevölkerung von Brügg und dem Spitalzentrum das Nutzungskonzept zu vertiefen und zu präzisieren.
- Mobilitätslösungen sind stufengerecht zu vertiefen und mit einer übergeordneten Gesamtlösung (Fahrtenkontingente, Anpassung Regionale Velonetzplanung, A5 Planungen) zu koordinieren und zu etappieren.

Vorgaben Freiraumwettbewerb

Das Planungsteam empfiehlt einen öffentlichen Landschaftsarchitekturwettbewerb (SIA 142) durchzuführen. Dabei sind folgende Punkte als Projektanforderung in das Pflichtenheft des Wettbewerbs aufzunehmen:

- **Gesamtkonzept**: Es ist ein räumliches und landschaftliches Gesamtkonzept über den erweiterten Perimeter zu erarbeitet. Die im Kapitel 4.2 aufgeführten Grundsätze und Ziele bilden die Basis.
- **Biodiversität**: Die Biodiversität und ökologische Ersatzmassnahmen sind integrativer Bestanteil des Gesamtkonzeptes. Dazu gehören artenreiche Wiesenstrukturen, Feuchtwiesen, Ruderalflächen, Rohböden, veränderbare Naturflächen als Teil vom Park. (Kap. 4.2.8)
- **Wasserzugänge**: Es sind neue Wasserzugänge mit Flachufer - gestaltete Bereiche als Aufenthaltsorte am Wasser für den Menschen - ins Gesamtkonzept zu integrieren, um den Nidau- Büren- Kanal erlebbar und nutzbar zu machen. (Kap. 4.2.7)
- **Fuss-und Velobrücke**: Lage und Anbindung der Brücke über die A6 (mit Zufahrtsrampen) sind ins Gesamtkonzept zu integrieren. (Kap. 4.4.4)
- Zu berücksichtigende **Option**: Einbettung der Verbindungsstrasse zwischen dem optionalen Ergänzungsanschluss A6 und der Erlenstrasse
- **Identität**: Namensgebung der Gebiete sind im Rahmen des Gesamtkonzepts weiterzuentwickeln
- **Intimität Spital zu Umgebung:** Verknüpfung des Spitals mit der Umgebung bei gleichzeitiger Wahrung der Intimitätsbedürfnisse der Spitalnutzenden

ist aufzuzeigen (z. B. mittels vegetativen architektonischen Elementen oder im Grundriss des Spitalneubaus) (vgl. Kap. 4.3.2)

- **Teamzusammensetzung**: Interdisziplinäres Team soll zusammengesetzt werden aus den Fachgebieten Landschaftsarchitektur (Federführung), Architektur/Städtebau, Mobilität und Sozialraumplanung.
- **Etappierung**: Etappierbarkeit des Erlenparks und Uferparks aufzeigen
- **Perimeter**: Der Wettbewerbsperimeter Freiraum beinhaltet den ganzen Perimeter des Erlen- und Uferparks, der Erlenstrasse im Bereich Sportcluster und dem übergeordneten Betrachtungsperimeter. Die Übergänge zum Spitalneubau und den spitalnahen Freiräumen, zum Gewerbegebiet im Norden, zum Wohngebiet im Osten sind ins Gesamtkonzept zu integrieren. Wenn der Wettbewerb unabhängig vom Wettbewerb des Sportclusters stattfindet sind mindestens der Wald bis zur Autobahn und die Erlenstrasse in den Perimeter aufzunehmen. Die Realisierung in Etappen ist vorzugeben.
- **Planungsrechtliche Koordination**: Teile des Erlenparks und Uferpark gehören zur Uferschutzplanung nach SFG und sind mit der Revision der USP abzustimmen.
- **Konzept Familiengärten**: Die Familiengärten sind in die Parkgestaltung zu integrieren. Für eine zeitgemässe Umsetzung ist ein Konzept auszuarbeiten (Kap. 4.2.6).
- Klärung Querungsmöglichkeiten Nidau-Büren-Kanal

Folgende Punkte sind Parallel zum Wettbewerbsverfahren zu klären:

- Erstellung eines geologisches Gutachten (Baugrund ist für Überraschungen gut)
- Prüfung der Bodenbelastung durch Landwirtschaft und Familiengärten

Vorgaben Gesamtleistungswettbewerb Spital

Das Planungsteam empfiehlt folgende Punkte als Projektanforderung in das Pflichtenheft des Wettbewerbs oder Studienauftrag (SIA 142 oder SIA 143) aufzunehmen:

- **Identität und Adressbildung**: Das neue Spitalzentrum muss als wichtiger öffentlicher Gesundheitsbau ein hohes Mass an Identifikation bieten.
- **Massstäblichkeit Spital:** Die Massstäblichkeit des Baukörpers mittels versetzter / verzahnter Form ist ein grundsätzliches Thema für die verträgliche Einbettung in die Umgebung. Dem Eingangsbereich des Spitalvorplatzes ist besondere Beachtung zu schenken. Das konkrete Anforderungsprofil ist im Rahmen des Raumprogramms detailliert auszuarbeiten. (Kap. 4.3.2)
- **Verknüpfung des Spitals mit der Umgebung**: Die räumliche Verzahnung des Spitalbaus mit seiner Umgebung ist ein grundlegender Ansatz, um eine verträgliche Massstäblichkeit zu erreichen. Das Mass der räumlichen Verzahnung im Situationsplan muss über konkrete Projektvorschläge ermittelt und bewertet werden. (Kap. 4.3.2)
- **Integration Infrastrukturelemente Spitalbau:** Eine Omnipräsenz von technischen Elementen rund um das Spitalzentrum herum soll vermieden werden. Es soll im Rahmen des Wettbewerbsprogramm auf ein Gleichgewicht von Aussenräumen "mit Aufenthaltsqualitäten" und Bereichen für Infrastruktur- und Logistik-Anbindungen hingewiesen werden. Dabei muss eine mittel- und langfristige Erweiterbarkeit und Entwicklung des Spital-

zentrums garantiert werden. (Kap. 4.3.2)

- **Intimität Spital zu Umgebung:** Die Wahrung der Intimitätsbedürfnisse der Spitalnutzenden bei gleichzeitiger Verknüpfung des Spitals mit der Umgebung ist aufzuzeigen. (Kap. 4.3.2)
- **Erschliessung und Parkierung:** Im Rahmen des in der Machbarkeitsstudie aufgezeigten Konzepts und Varianten / Handlungsspielräume soll die für den entworfenen Spitalbau geeignetste Lösung aufgezeigt werden (für alle Verkehrsarten).
- **Verfahren**: Das Wettbewerbsverfahren sollte womöglich in Schritten erfolgen, welche via Kritiken / Workshops die Bearbeitungstiefe der Teams begleiten:
  Städtebau und Umgebungskonzepte
  Layout Spital, Funktionalität und Architektur
  Technik, Konstruktion und Kosten
- **Teamzusammensetzung**: Das interdisziplinäre Team für den Wettbewerb soll, neben der Gesamtleitung (Gesamtleister oder/und Architekten), aus den diversen SpezialistInnen für Haustechnik, Nachhaltigkeit, Spitalbau die Fachgebiete Landschaftsarchitektur und Mobilität abdecken.
- **Perimeter**: Der Wettbewerbsperimeter Spital beinhaltet neben dem übergeordneten Betrachtungsperimeter die spitalnahen Freiräume im Osten zum Wald im Westen zu den Anschlussflächen im Gewerbegebiet im Norden die Erlenstrasse und im Süden die spitalnahen Freiräume mit den Anschlussflächen zum Park.

Vorgaben Wettbewerb Sportcluster

Folgende Punkte sind als Projektanforderung in das Pflichtenheft des Wettbewerbs (SIA 142) aufzunehmen:

- **Perimeter**: Der Wettbewerbsperimeter Sportcluster kann als eigenständiger Perimeter oder zusammen mit dem Freiraum erfolgen.
- **Volumen**: Das Volumen der medizinaltechnischen Nutzungen muss gegenüber dem Spitalbau und der Sporthalle eine Eigenständigkeit beibehalten. Das Volumen der aktuell medizinaltechnischen Nutzungen muss beim Wettbewerb für eine neue MZH einbezogen werden, idealerweise mit einem Nutzungskonzept. (Kap. 4.3.2)
- **Option Direktanschluss A6**: Bei der Gestaltung des Sportclusters ist die Option eines Direktanschluss A6 zu berücksichtigen. (Kap. 4.4.2)
- **Teamzusammensetzung**: Die Zusammensetzung des Teams ist abhängig vom Wettbewerbsperimeter. Ist es ein Wettbewerb über den ganzen Perimeter des Sportclusters inkl. Freiräume und Erschliessungsflächen so ist ein interdisziplinäres Team zu bilden. Bezieht sich der Wettbewerb auf die beiden Baufelder so kann ein klassischer Architekturwettbewerb durchgeführt werden.

Vorgaben Verkehr und Mobilität

- Der Strassenanschluss des Spitalzentrums (Zufahrt Parkings und Logistik) erfolgt über die Erlenstrasse und/oder Mittelstrasse; bezüglich der Anschlusspunkte gibt es verschiedene Varianten. Die Konkretisierung und Variantenwahl erfolgt in Zusammenhang mit der weiteren Entwicklung des Spitalgebäudes und wird auch Gegenstand des Wettbewerbsverfahrens sein. (Kap. 4.4.2)
- Die Ver- und Entsorgung des Spitals hat via eine unterirdische Anlieferung von Westen her oder eines Liftes im Osten zu erfolgen. Optimierungen im Rahmen des Wettbewerbsverfahrens sind aufzuzeigen. Die Bauten für die

Gasversorgung wurden im Westen platziert und können direkt via die verschiedenen Erschliessungsvarianten erschlossen werden. Das Planungsteam empfiehlt die Lösung gemäss Kap. 4.4.2. So können Konflikte mit dem Eingangsbereich im Osten vermieden werden.

- Die Option eines Ergänzungsanschlusses an die A6 mit neuer Strassenverbindung drängt sich allein für die Spitalerschliessung zwar nicht auf, soll aber offengehalten werden. Je nach Verkehrsentwicklung und der künftigen Strassennetzplanung in der Agglomeration Biel kann eine solche Lösung mittel- bis langfristig in Erwägung gezogen werden. Daher ist die Option Ergänzungsanschluss A6 im Freiraumwettbewerb zu berücksichtigen.
- Die Mobilitätsabwicklung des Spitalzentrums hat effizient und umweltschonend zu erfolgen. Die dazu nötigen Massnahmen sind in einem Mobilitätskonzept festzulegen. Dieses ist nach dem Wettbewerb zusammen mit der Projektierung des Spitalneubaus zu erarbeiten und wird mit der Baubewilligung verbindlich verankert (einige zentrale Festlegungen sind im Rahmen des Wettbewerbes und ev. bereits in der UeO zu bestimmen, vgl. Kap. 4.4)

6. BEURTEILUNG VON BETEILIGTEN

Einleitung

Die Inhalte der Machbarkeitsstudie wurden in einem gemeinsamen Prozess mit den Arbeitsgruppen und den Experten erarbeitet. Im Sinne dieser diskursiven Vorgehensweise sind in diesem Kapitel die Stellungnahmen der Beteiligte zur Bestvariante und der Studie aufgeführt.

6.1 BEURTEILUNG EXPERTEN

PETER WULLSCHLEGER (EXPERTE FREIRAUM)

Fazit

Die vorgeschlagenen Freiräume des neuen Spitalzentrums erfüllen die Anforderungen und Bedürfnisse der unterschiedlichen Nutzergruppen, aber auch der verschiedenen Planungspartner und Grundeigentümer. Es wird eine funktionale Zonierung vorgeschlagen, welche sinnvolle Etappierungen und Teilprojekte enthalten. Dennoch fügen sich die einzelnen Teilräume zu einem harmonischen Ganzen und nehmen die grossräumlichen landschaftlichen Beziehungen auf. Sie ergänzen somit Netzwerke und Bezüge über den Projektperimeter hinaus auf sinnvolle Weise. Das Projekt erlaubt es, Lücken im Freiraumsystem zu ergänzen und neue Qualitäten für Mensch und Natur zu schaffen.

Empfehlungen

Die Machbarkeitsstudie zeigt, dass ein sorgfältig geplantes Freiraumsystem eine wichtige Grundlage für die weitere Planung des SZB darstellt. Dieses hat eine integrative Wirkung für die verschiedenen Planungspartner und deren z.T. divergierenden Ansprüche. Es empfiehlt sich deshalb, für den Freiraum und den Spitalbau getrennte Wettbewerbsverfahren durchzuführen und diese zeitlich zu staffeln. Der Freiraumwettbewerb soll zuerst durchgeführt werden. Das Programm muss auf klar definierten Entwicklungszielen basieren. Es sind entsprechend interdisziplinäre Teams unter Federführung eines Landschaftsarchitekturbüros zu fordern.

URS KÄNZIG-SCHOCH (EXPERTE BIODIVERSITÄT)

Fazit

Die aufgezeigten Massnahmen zu Gunsten von Natur und Landschaft bringen einen deutlichen Mehrwert für die Biodiversität, aber auch für den öffentlichen Raum, d.h. die Bevölkerung. Die Realisierung der Massnahmen liegt deshalb klar im öffentlichen Interesse (Kanton, Region, Gemeinde) und rechtfertig ein entsprechendes Engagement.

Empfehlungen

Die räumlich-funktionale Verzahnung von Erholungsraum und Spital kann zu organisatorischen Herausforderungen führen. Die «Durchdringung» hat jedoch für Patientinnen und Patienten, ihre Angehörige, das Personal und die Bevölkerung klar mehr Qualität. Dem muss bei der Gestaltung des Baus und seiner Einbettung in die Umgebung Rechnung getragen werden.

LARS MISCHKULNIG (EXPERTE STÄDTEBAU)

Fazit

Das Spitalzentrum ist am vorgeschlagenen Ort möglich und bringt der Gemeinde und dem Spital auf mehreren Ebenen Vorteile. Für die Bevölkerung liegt der

Mehrwert in der Aufwertung der bestehenden Aussenräume und der Schaffung eines öffentlich zugänglichen Naherholungsgebietes mit hoher Aufenthaltsqualität und Identität.
Beurteilung der Teilgebiete:

- Aus ortsbaulicher Sicht vermögen die Setzung der Gebäude sowie die gestaffelte Gliederung der Aussenräume zu überzeugen. Durch die Setzung des Spitalzentrums entlang der Erlenstrasse (konzentriert auf der westlichen Seite des Grundstücks und unter Wahrung des Waldstreifens) wird eine klare ortsbauliche Situation geschaffen. Eine ebenerdigen Erschliessung/Anlieferung erachte ich als nicht verfolgenswert, da die verbundene Aussenraumqualität verloren gehen. Die Anlieferung muss zwingend unterirdisch erfolgen.
- Der Erlenpark ist stimmig, vermag eine eigene ortsspezifische Identität zu schaffen und verspricht eine hohe Aufenthaltsqualität. Der fein ausgearbeitete Aussenraum und der geschickt gestaffelte Gebäudekomplex bedingen sich gegenseitig und bilden eine harmonische Einheit mit der Natur.
- Die Setzung der Bauten sowie Anordnung der Aussenräume im Bereich des Sportparks bestechen durch ihre Einfachheit und Klarheit. Durch die Rotation der Volumen werden die Sportplätze gefasst und durch die Aufnahme der unterschiedlichen Geometrien und Fluchten entstehen qualitätsvolle Aussenräume.

Empfehlungen

Das Ergebnis der Machbarkeitsstudie wird, nicht nur aus städtebaulicher Sicht, sondern gesamthaft als positiv beurteilt. Die Studie bildet die richtige Grundlage für die weitere Ausarbeitung der beiden Wettbewerbe für den Freiraum *und* den Spitalneubau. Die Herausforderung liegt in der Erarbeitung eines geeigneten Aussenraumkonzeptes, welches es ermöglicht, mit dem zukünftigen Spitalneubau eine kohärente Einheit zu bilden. Damit dies gelingt, müssen in beiden Ausschreibungen klare Vorgaben definiert werden. Im Sinne einer nachhaltigen Weiterentwicklung empfehle ich daher, die Verfasser der Studie für die weiteren Schritte beizuziehen (Vorgaben) und allenfalls als Experten/Jurymitglieder (Einheit) zu verpflichten.
Bezüglich der einzelnen Teilgebiete werden folgende Empfehlungen abgegeben:

- Die Staffelung und Gliederung des Spitals in unterschiedliche Baukörper muss in der weiteren Phase zwingend beibehalten werden (Schaffen von Vorplätzen und Ausbilden einer klaren Adresse).
- Der gegenseitigen Ergänzung von Gebäude und Aussenraum und der Schaffung von hoher Aufenthaltsqualität und Identität sind in der weiteren Bearbeitung grösste Beachtung zu schenken. Gesucht wird eine Einheit von Gebäude und Aussenraum und nicht ein Nebeneinander.
- Das schöne Spiel von Leere und Volumen erzeugt eine hohe ortsbauliche Identität und Qualität. Dieses bauliche Muster sollte in der weiteren Bearbeitung unbedingt weiterverfolgt werden.

DANIEL SIGRIST (EXPERTE MOBILITÄT)

Fazit

Der untersuchte Standort ist für die verschiedenen Verkehrsarten mit den in der Machbarkeitsstudie enthaltenen Netzergänzungen gut erschlossen und daher aus Sicht der Mobilität für einen Spitalneubau geeignet. Der Neubau des Spitals ist ein Projekt mit hoher gestalterischer und betrieblicher Innovationskraft. Dies erfordert auch ein zukunftsgerichtetes Mobilitätskonzept, mit dem die Anzahl der

MIV-Fahrten limitiert, die betrieblichen Anforderungen des Spitals und die Bedürfnisse der Gemeinde erfüllt und gleichzeitig unnötiger Verkehr vermieden werden kann. Ziel ist es, möglichst viele Wege und Fahrten mit dem ÖV, zu Fuss oder mit dem Velo zurückzulegen. Dies auch wegen dem bereits heute stark mit motorisiertem Verkehr belasteten Gebiet mit den Auflagen eines Standortes für verkehrsintensive Vorhaben ViV. Die Machbarkeitsstudie kann diese Aspekte nicht in allen Teilen in der erforderlichen Bearbeitungstiefe behandeln, sie kann ein detailliertes Mobilitätskonzept nicht ersetzen. Sie ist aber eine wichtige Grundlage für ein stufengerechtes Vorgehen und die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts. Diesbezüglich wäre ein klarerer Aufbau der Machbarkeitsstudie und Aufbau der Kapitel hilfreich gewesen. Das Mobilitätskonzept ist das zentrale Element der Mobilitätsplanung und sollte entsprechend beschrieben und auch im Bericht prominenter platziert sein. Es ist zudem ein wichtiger Baustein, um die Anforderungen gemäss ViV erfüllen zu können. Bezüglich der Anzahl Parkplätze für Motorfahrzeuge ist der Prozess im vorliegenden Bericht nicht korrekt wiedergegeben. An den Zwischenbesprechungen wurde darauf hingewiesen, dass die verwendeten Referenzbeispiele bezüglich Zielsetzung, Lage und Modalsplit andere Eigenschaften und Randbedingungen aufweisen als der Standort in der Gemeinde Brügg. Die neue Fuss- und Veloverkehrsbrücke über die A6 ist als Verbindung zum Bahnhof Brügg für die Erschliessung des Spitals essenziell und eine wichtige Voraussetzung für den Bau eines Spitals an diesem Standort. Die Verbindung ist zudem regional bedeutend für den Radweg Brügg - Biel entlang der A6 und mit einer neuen Querung des Nidau-Büren-Kanals auch Richtung Aegerten, Studen und Lyss. Ein neues Bauwerk mit den entsprechend hohen Investitionen muss komfortabel benutzt werden können und erfordert von Beginn an eine normgerechte Planung. Die in der Machbarkeitsstudie ausgewiesene Neigung auf der Rampe Richtung Biel ist mit über 10 % zu steil. Mit den aus Sicherheitsgründen erforderlichen Übergangsstrecken beträgt die Neigung voraussichtlich 12 - 14 %. Die VSS-Normen und auch die Anforderungen des Kantons Bern (Arbeitshilfe Veloverkehr) gehen je nach Rampenlänge von einer maximalen Neigung von 5 - 6 % aus.

Empfehlungen

- Das Mobilitätskonzept ist das zentrale Instrument im Bereich Mobilität und dient unter anderem als Grundlage für die Bestimmung der Anzahl Parkplätze für Motorfahrzeuge und Velos. Es ist in enger Zusammenarbeit aller Beteiligten - insbesondere auch der Gemeinde - zu erarbeiten. Ein Mobilitätskonzept ist auch wegen des VIV-Standorts erforderlich.
- Als Grundlage für die weitere Bearbeitung kann vom bestehenden Fahrtenkontingent des Spitals ausgegangen werden.
- Die neue Fuss- und Veloverkehrsquerung über die A6 ist Voraussetzung für den Bau des Spitals; die Rampenneigungen sind normgerecht mit maximal 5 - 6 % zu planen.
- Die Querungen von Fuss- und Radwegen über Strassen und die Anschlüsse an das Strassennetz sind bereits in einem frühen Stadium zu berücksichtigen.
- Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind möglichst nahe an den Haupteingängen anzuordnen.
- Die Veloparkplätze sind dezentral und möglichst nahe der jeweiligen Zugänge anzuordnen.
- Die Erschliessung MIV über den Kreisel Wasserstrasse (Var. A) ist vorzuziehen; Var. B über den Kreisel Mittelstrasse bedingt eine unterirdische Führung, weil eine oberirdische Erschliessung zwischen Spitalgebäude und Gewässerraum (Uferpark) aus räumlichen und funktionalen Gründen nicht sinnvoll ist.

- Mit der vorgesehenen Erschliessungslösung bringt ein nachträglicher Bau des Expo Kreisels mehr Nach- als Vorteile für das Spital.
- Wenn Kapazitätserhöhungen für den MIV in Betracht gezogen werden, sind auch die möglichen Folgen für das lokale Strassennetz und die verschiedenen Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen. Für Kapazitätserhöhungen können auch neue Anlagen für den Fuss- und Veloverkehr erforderlich sein, die kaum in den bestehenden Strassenquerschnitten realisierbar sind. So können beispielsweise Kreisel nicht beliebig zusätzlich belastet oder mit Bypässen versehen werden.
- Der Expo-Kreisel kann während der Bauphase die Gemeinde vom Baustellenverkehr wesentlich entlasten und ist in die Überlegungen einzubeziehen.

6.2 BEURTEILUNG ARBEITSGRUPPE GEMEINDE BRÜGG

Fazit

Die Arbeitsgruppe der Gemeinde ist zufrieden mit dem Resultat der Machbarkeitsstudie. Es konnte aufgezeigt werden welche Handlungsräume und Lösungsansätze für die verschiedenen Projektelemente bestehen. Dank der Zusammenarbeit des Planungsteams, der Experten und den Arbeitsgruppen entstand eine sehr gute Grundlage für die weiteren Schritte. Damit das gesamte Projekt erfolgreich realisiert werden kann, sind im Anschluss an die Machbarkeitsstudie Gespräche mit dem Kanton Bern und der SZB AG nötig.

6.3 BEURTEILUNG ARBEITSGRUPPE SZB

Fazit

Die Machbarkeitsstudie hat unter anderem das Ziel, der Gemeinde Brügg und der SZB AG die Entscheidungsgrundlage für den finalen Standortentscheid zu liefern. Das Planungsteam der Machbarkeitsstudie hat mit der Bestvariante eine fürs Spital grundsätzlich gute Lösung entwickelt. Gleichzeitig konnten die Erwartungen des SZB in Bezug auf eine konkrete Lösungsfindung nur teilweise erfüllt werden. Die Vorbehalte betreffen insbesondere den Übergang vom Aussenraum Spital (Intimität, Datenschutz, Sicherheit) zum öffentlichen Aussenrum des Uferparks, eine wirtschaftlich tragbare Erschliessung des Logistikgebäudes sowie den Standort der Ambulanzen.
Der Bericht vermittelt das falsche Bild, dass ein Spital einmalig geplant, gebaut und dann so über Jahre betrieben werden wird. Das im Bericht beschriebene Konzept sieht immerhin eine Ausbauoption des Spitals vor. Aber die im gegebenen Zeitpunkt des Ausbaus existierenden Bedürfnisse sind heute nicht bekannt. Darum kann auch die konkrete Form des Erweiterungs-Baukörpers heute nicht festgelegt werden. Ein Spital ist technisch hoch installiert und gleicht darum eher einem Industriegebäude als einem Dienstleistungsgebäude. Das Spital wird sowohl innen wie aussen permanent umgebaut werden müssen. Die Anforderungen bezüglich flexibler Änderungen eines Spitals während der Bauphase und dann auch im Betrieb (Anzahl Stockwerke, Aus- und Umbauten, Provisorien, Nutzungsänderungen, Anpassungen Versorgung, Anpassungen Gebäudetechnik, etc.) sind zu wenig analysiert und dargelegt.

Empfehlung

- Die Wahl der Bestvariante hängt auch von der finanziellen Machbarkeit ab. Bei Finanzierungsschwierigkeiten muss die Variante angepasst werden oder alternative Rückfalloptionen geprüft werden.
- Für eine optimale Betriebseffizienz ist eine zu starke Verzahnung der einzelnen Gebäudekörper schwierig. In welchem Grad und in welcher Ausprägung die vom Städtebau geforderte Verzahnung umgesetzt werden kann ohne interne Prozesse negativ zu beeinflussen, soll im Rahmen der weiteren Projektschritte (qualitätssichernde Verfahren) gelöst werden.
- Um der Bevölkerung in der Region Biel/Bienne – Seeland – Jura Bernois zeitnah ein öffentliches Zentrumsspital zur Verfügung zu stellen, sind die Verfahren und Projekte der Teilgebiete zu entkoppeln und zeitlich unabhängig voneinander zu realisieren.
- In den weiteren Bearbeitungsschritten ist der wirtschaftlichen Umsetzbarkeit der aus der Bestvariante abgeleiteten Empfehlungen zu Städtebau, Aussenraum und Erschliessung die betriebswirtschaftlich notwendige Beachtung zu schenken, damit eine aus Sicht dieser drei Themen verträgliche Weiterentwicklung erreicht wird. Den nachfolgenden qualitätssichernden Verfahren soll die Chance gegeben werden, die Lösungsvorschläge aus der Machbarkeitsstudie weiterzuentwickeln respektive neue Lösungen zu finden, die einerseits den städtebaulichen Qualitätsziele dienen und andererseits dem Spitalbetrieb optimale Voraussetzungen schaffen.

6.4 BEURTEILUNG VERTRETUNG KANTON BERN

STEFAN STUDER (KANTONSOBERINGENIEUR, TIEFBAUAMT)

Fazit

Grundsätzlich begrüssen wir die Idee eines Spitalneubaus im Brüggmoos. Dieser Ort ist ideal erschlossen und aus unserer Sicht sicher geeignet für ein neues Spital.

Empfehlungen

- Aus Sicht des TBA wird ein Ergänzungsanschluss an die Hochleistungstrasse beim ehemaligen Expo-Kreisel als nicht bewilligungsfähig erachtet. *„Der Bund genehmigt generell keine neuen Anschlüsse auf bestehenden Nationalstrassen, insbesondere dann nicht, wenn wie im vorliegenden Fall mit dem Vollanschluss Brügg bereits ein leistungsfähiger Anschluss zur Verfügung steht, der das Gebiet südlich der Nationalstrasse optimal erschliesst. Ein Verzicht auf diese Option erleichtert zudem die Planung einer LV-Querung der A6.“*
- Es wird darauf hingewiesen, dass der Kanton Beiträge leistet, wenn das Projekt von der Region im Rahmen des Agglomerationsprogramms eingegeben und vom Bund als beitragsberechtigt mitfinanziert wird (Projekt: Fuss- und Velobrücke A6; Fuss- und Velobrücke über Nidau-Büren-Kanal). Die Querung der A6 soll losgelöst von einem Ergänzungsanschluss geplant und optimal auf die Bedürfnisse des Langsamverkehrs ausgerichtet werden.

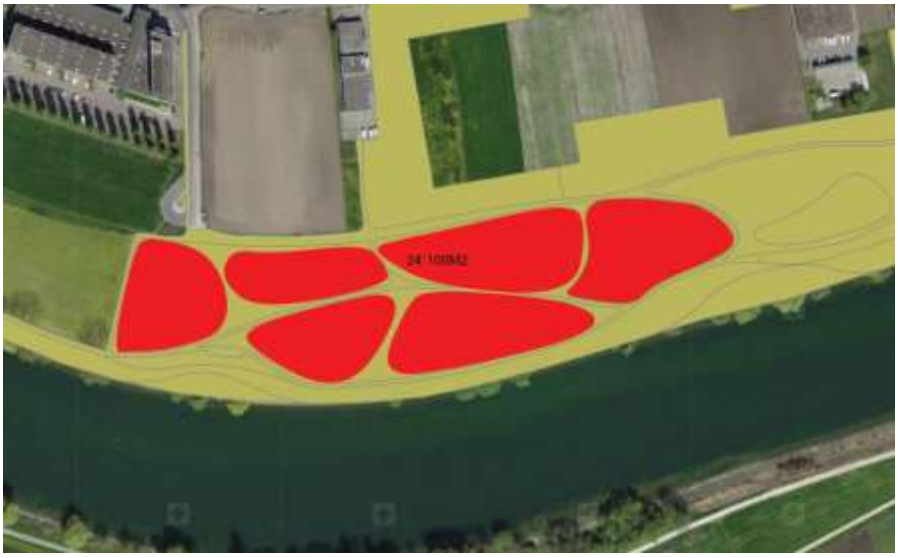
A1 FAMILIENGÄRTEN

Konzept Familiengärten

Die Familiengärten sollten zukünftig als ein integrierter Bestandteil des Parksbetrachtet werden. Eine öffentliche Durchwegung der Anlagen ist für Spazierende dabei zentral. Im Gegensatz zur heutigen Form mit einem kompakten in sich abgeschlossenen Familiengartenareal sind zukünftig auch kleinere Einheiten denkbar. Eine Vielfalt von familiengartenähnlichen Arealen mit unterschiedlichen Charakteren. Dabei sind Familiengartencluster aus Parzellen mit standardisierten Gartenhäusern wie auch familiengartenähnliche Experimente wie Gemeinschaftsgärten, Stadtgärten oder Quartiergärten mit gemeinschaftlich genutzten Schöpfen für die Unterbringung der Gartengeräte möglich. Diese neuen Gartenformen benötigen wenigerFläche für Gartenhäuschen und Infrastrukturflächen. Somit werden auch zukünftig die reinen Pflanzflächen gleich gross sein wie in der heutigen Anlage.Die neuen Konzepte sind in Zusammenarbeit mit den Betreibern zu entwickeln, abzustimmen und zu koordinieren.

Flächenverteilung aktueller Stand

Flächenverteilung gemäss Bestvariante



A2 ANHANG: RUNDGANG BETRACHTUNGSPERIMETER

Mehrzweckhalle

Umgeben von Ufervegetation und Wald liegen die Erlenhalle und Sportfelder in einer attraktiven Landschaftskammer.

Aareufer

Am Uferweg gibt es immer wieder Sichtfenster zur Aare und zum angrenzenden Jäissberg.

Fruchtfolgeflächen

Von hier hat man den Blick frei zum Jura. Ansonsten wirken die Fruchtfolgeflächen eher monoton und es gibt hier sicher Aufwertungspotential, um den Freiraum abwechslungsreicher und attraktiver zu gestalten.

Renaturierung Spärs

Das gegenüberliegende, erst kürzlich renaturierte Ufer Spärs zeigt das Potential der Aare als attraktiver Erholungsraum. Gedacht als Lebensraum für Flora und Fauna, wird er schon gerne von Erholungssuchenden belegt.

Aareufer

Sicht von der Spärs zum Aareufer des Bearbeitungsperimeters.

Familiengärten

Im Perimeter liegt eine grosse Anzahl Familiengärten. Diese sind in sich geschlossen und sind somit für die Öffentlichkeit nicht zugänglich.

Landschaftskammern

Durch unterschiedliche Gehölzstreifen entstehen spannende Landschaftsräume.

Waldstück

Von der Bevölkerung kaum als Wald wahrgenommen hat es doch eine landschaftliche Qualität und eine gewisse Vernetzungsfunktion.

Bahnhof Brügg

Die Anbindung des Perimeters an den Bahnhof kann verbessert werden.

Die südseitige Anbindung an den Bahnhof ist schlecht wahrnehmbar und entspricht nicht den aktuellen Anforderungen.

A3 BEILAGEN ZUM BERICHT

Einleitung	Aufgrund des Umfangs werden die zusätzlichen Inhalte als separate Dokumente geführt. Es handelt sich einerseits um die drei Präsentationen (Beilagen 1-3), welche als Diskussionsgrundlage für die Workshops dienten. Sie enthalten ausführliche Informationen und Abbildungen zu den verschiedenen Themenbereichen der Machbarkeitsstudie. Andererseits ist die Massnahmenliste mit detaillierten Angaben für die weiteren Verfahren als Beilage 4 vorhanden.
Beilage 1 Workshop I	Der Workshop I wurde am 20. November 2019 durchgeführt und hatte folgende thematische Schwerpunkte: *Ausgangslage, Aufgaben und Ziel, Historische Entwicklung, Planerische Grundlagen, Impressionen Rundgang, Konzept Wald, Konzept Erlenpark und Städtebau (Varianten Setzung Spitalbau), Konzept Mobilität*
Beilage 2 Workshop II	Der Workshop II wurde am 27.Januar 2020 durchgeführt und hatte folgende thematische Schwerpunkte: *Vertiefung Thema Wald und Gewässerraum, Vertiefung Erschliessung MIV(Anschlussvarianten Hochleistungsstrasse), Erschliessung ÖV, Erschliessung LV (Fuss- und Veloverkehrsbrücke über A6), Vertiefung Konzept Städtebau und Landschaft (Entwurf Parkgestaltung, Varianten Spitalsetzung, Varianten Nutzung ehemaliger Expo-Parkplatz)*
Beilage 3 Schlussbesprechung	Die Schlussbesprechung wurde am 09. März 2020 durchgeführt und hatte folgende thematische Schwerpunkte: Entwurf Bestvariante (Parkgestaltung, Spitalsetzung, Gebäudegliederung, Anfahrt Logistik, Erschliessung MIV/LV/ÖV), Perimeterplan; Empfehlungen& Schlussfolgerungen für weitere Prozesse
Beilage 4 Massnahmenliste	Die Massnahmenliste beinhaltet sämtliche projektbezogenen Massnahmen und Aufgaben mit entsprechenden Kostenschätzungen, Beteiligten, Finanzierungsschlüsseln und weiteren Abklärungen. Die Version der Massnahmenliste ist zum Zeitpunkt des Abschlusses der Machbarkeitsstudie noch im Entwurfsstadium (Stand 26.3.2020). Die Gemeinde Brügg verfügt über die aktuellste Version der Massnahmenliste.