

**Einwohnergemeinde Urtenen-Schönbühl
Swiss Exclusive Invest Group AG**

Workshopverfahren Entwicklung Areal ZPP 3, Teil Süd



Schlussbericht

Januar 2024

Impressum

Planungsbehörde:

Einwohnergemeinde Urtenen-Schönbühl
Zentrumsplatz 8
3322 Schönbühl

Auftraggeberin:

Swiss Exclusive Invest Group AG, Thunstrasse
213, 3074 Muri b. Bern

Verfahrensbegleitung:

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

Bearbeitung:

Thomas Federli, dipl. Geograf
Andrea Hürlimann, Geografin MSc

*Abbildung Titelseite: Aufnahme des Areals, Blick-
richtung Nordost (eigene Aufnahme)*

Inhalt

1. Ausgangslage und Zielsetzung	5
2. Verfahren	6
3. Aufgabenstellung	7
4. Rahmenbedingungen	7
4.1 Bau- und planungsrechtliche Vorgaben	7
4.2 Ortsbild- und Denkmalschutz	9
4.3 Frei- und Aussenraumgestaltung	9
4.4 Erschliessung und Parkierung	9
4.5 Lärmschutz	10
4.6 Störfallvorsorge	12
4.7 Nichtionisierende Strahlung (NIS)	13
5. Resümee der Workshops	14
5.1 Workshop 1 (Analyse, konzeptionelle Ansätze)	14
5.2 Workshop 2 (Konzept-Varianten)	17
5.3 Workshop 3 (Konzept-Entwurf)	19
5.4 Workshop 4 (konstituierende Elemente)	24
6. Empfehlungen	28
6.1 Weiterbearbeitung zum Richtprojekt	28
6.2 Planungsrechtlichen Umsetzung	29
7. Würdigung	29
8. Richtprojekt	32
9. Genehmigung und Unterzeichnung des Schlussberichts	33
Anhang: Richtprojekt	34

1. Ausgangslage und Zielsetzung

Situation

Die unüberbaute Parzelle Nr. 385 mit einer Fläche von 3'344 m² liegt im Zentrum von Schönbühl und wird allseitig von Verkehrswegen begrenzt. Es handelt sich um eine Bauzone, welche im Einflussbereich der Autobahn A1, der SBB-Linie Bern-Olten und der Kantonsstrassen Bern-Zürich und Bern-Solothurn liegt. Das Areal ist durch Bahn- und Strassenlärm vorbelastet. Zudem liegt es im Störfall-Konsultationsbereich aufgrund der Gefahrguttransporte auf Strasse und Schiene.



Abb. 1 Das Areal aus der Vogelperspektive: Nordöstlich des Planungserimeters das Dorfzentrum mit RBS-Bahnhof und Zentrumsplatz, im Osten die denkmalgeschützten Gebäude «Gasthof» und «Alter Bahnhof» und südwestlich angrenzend dazu der Fussballplatz sowie das Gewerbe- und Industriegebiet und im Süden die Bahnlinie der SBB (Quelle: Geoportal des Kantons Bern)

Absichten

Aufgrund der Nähe und guten Anbindung des Grundstücks zum Zentrum stellt die unüberbaute Bauzone ein grosses Nutzungspotenzial dar. Die längliche Geometrie der Parzelle und die Auswirkungen der angrenzenden Verkehrsinfrastrukturen sind jedoch eine planerische Herausforderung. Grundeigentümerin der Parzelle Nr. 385 ist die Swiss Exclusive Invest Group AG. Sie beabsichtigt, das Grundstück mit einer zeitgemässen Überbauung mit gemischter Nutzung optimal zu nutzen.

Zielsetzung

Die Gemeinde begrüsst die Absichten der Grundeigentümerin. Gemeinsames Ziel der Parteien ist es, eine qualitätsvolle, angemessen dichte und auf die Lage abgestimmte Nutzung und Bebauung zu erreichen. Die Grundeigentümerschaft hat sich bereit erklärt, das Areal auf der Grundlage eines qualitätssichernden Verfahrens zu entwickeln. In diesem Rahmen sollen ein Bebauungs-, Gestaltungs- und Erschliessungskonzept ausgearbeitet und dabei der Nutzungsmix sowie die Bebauungsdichte geklärt und die Anforderungen zur Gestaltung sowie die künftigen, baurechtlichen Rahmenbedingungen bestimmt werden.

2. Verfahren

Art des Verfahrens	Das qualitätssichernde Verfahren wurde als Workshopverfahren in Anlehnung an die SIA-Norm 142i-604d auf Einladung mit einem Team durchgeführt.
Auftraggeberin	Auftraggeberin des Verfahrens ist die Swiss Exclusive Invest Group AG, Thunstrasse 213, 3074 Muri b. Bern.
Verfahrens- begleitung	Verfahrensbegleitung und Sekretariat wurden durch die ecoptima ag (Thomas Federli und Andrea Hürlimann) wahrgenommen. Die ecoptima ag ist ausserdem verantwortlich für das Verfassen des Schlussberichts.
Planerteam	Das beauftragte Team setzte sich wie folgt zusammen: <ul style="list-style-type: none">– Ortsbau und Architektur: ar3 architekten ag, Andreas Thür, Christian Schwertfeger und Simon Stalder;– Landschaftsarchitektur: david & von arx landschaftsarchitekten, Marlis David
Experten	Als Grundlage für das Workshopverfahren wurde eine Aussenlärmuntersuchung durch die Firma Grolimund + Partner AG erstellt. David Jean-Mairet nahm als Experte zum Thema Lärm am ersten und zweiten Workshop teil und wurde vom Team zur Überprüfung des Konzepts in Bezug auf die Einhaltung der Lärmgrenzwerte und möglicher Massnahmen beigezogen.
Begleitgruppe	Der Begleitgruppe gehörten neben Vertreter:innen der Gemeinde Urtenen-Schönbühl und der Grundeigentümerschaft vier unabhängige Fachmitglieder an: <ul style="list-style-type: none">– Marcelle Sheppard, Gemeinderätin Planung und Umwelt– René Huber, Swiss Exclusive Invest Group AG (Grundeigentümerin)– Jutta Strasser, Strasser Architekten AG, Fachmitglied Architektur/Städtebau– Daniel Spreng, Spreng + Partner Architekten AG, Fachmitglied Architektur/Städtebau– Gianni Chini, Atelier 5 Architekten und Planer AG, Fachmitglied Architektur/Städtebau– Beatrice Friedli, Klötzli Friedli Landschaftsarchitekten AG, Fachmitglied Landschaftsarchitektur
Weitere Beteiligte	Als weitere Beteiligte ohne Stimmrecht nahmen am Verfahren teil: <ul style="list-style-type: none">– Daniel Sturzenegger, Bauverwalter

3. Aufgabenstellung

Das Verfahren diente der Erarbeitung eines gesamtheitlichen Bebauungs-, Gestaltungs- und Erschliessungskonzepts für die Entwicklung des Planungsgebiets. Im Rahmen des Workshopverfahrens wurden die Themen Bebauung, Baugestaltung und Nutzung, Erschliessung und Parkierung, Aussenraumgestaltung, Ver- und Entsorgung sowie der Umgang mit der Lärmvorbelastung und dem Störfallrisiko bearbeitet. Weiter sollten der Nutzungsmix sowie die Bebauungsdichte geklärt werden.

Unter Berücksichtigung der Lage und Geometrie des Areals sowie der bestehenden Bausubstanz im Umfeld sollte die an diesem Ort aus städtebaulicher Sicht verträgliche Dichte ausgelotet werden. Zudem galt es die Lage und Abmessung der Baukörper sowie deren Nutzung und Gestaltung zu klären. Das Nutzungskonzept musste unter stufengerechter Berücksichtigung der Lärmvorbelastung und der Störfallvorsorge entwickelt werden. Weiter sollte auch aufgezeigt werden, wie die Freiräume gestaltet, genutzt und abgegrenzt werden können. Besonderes Augenmerk galt dem Übergang zum öffentlichen Strassenraum an der Bahnhofstrasse sowie zur Kulturtreppe.

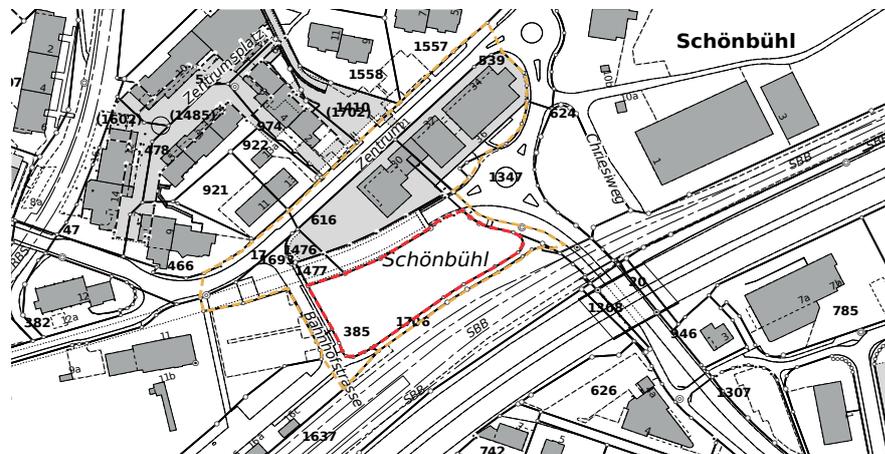


Abb. 2 Bearbeitungsperimeter (rot) und Perimeter der ZPP 3 «Zentrum 2» (orange) (Quelle: Geoportail Bern, Amtliche Vermessung)

4. Rahmenbedingungen

4.1 Bau- und planungsrechtliche Vorgaben

ZPP Nr. 3
«Zentrum 2»

Gemäss dem rechtsgültigen Zonenplan der Gemeinde Urtenen-Schönbühl vom 2. Dezember 2016 liegt die Parzelle Gbbl.-Nr. 385 in der Zone mit Planungspflicht (ZPP) 3 «Zentrum 2». Die ZPP bezweckt die Schaffung einer Überbauung von städtebaulich hoher Qualität und ist für das Wohnen sowie für Gewerbe- und Dienstleistungsbauten bestimmt. Die Wohnnutzung ist nur in nicht lärmbelasteten Bereichen zugelassen. Sie darf höchstens

50% der realisierbaren Geschossfläche betragen. Als Lärmabschirmung sind zur Strasse, Bahn und Autobahn Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe anzuordnen.

Bei 4-geschossigen Flachdachbauten sind keine Attikageschosse zulässig. Die zulässige Gebäudehöhe beträgt max. 13.55 m. Bei Bauten mit Satteldach sind 3 Vollgeschosse mit Dachausbau zulässig; die Gebäudehöhe beträgt max. 11.0 m.

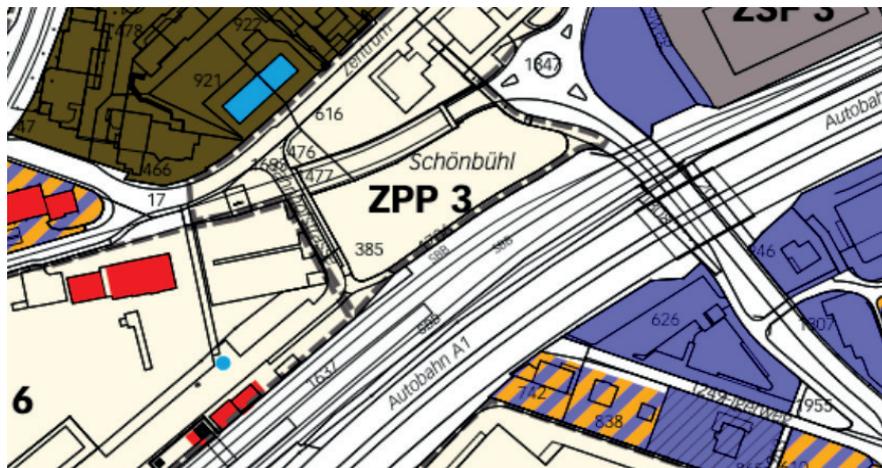


Abb. 3 Ausschnitt aus dem Zonenplan: Die Parzelle Nr. 385 liegt innerhalb der ZPP 3.

Die geltenden bau- und planungsrechtlichen Vorgaben können gestützt auf die Resultate des Verfahrens im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision angepasst werden.

kommunaler
Richtplan ZPP Nr. 3

Bezüglich Erschliessung und Gestaltung innerhalb der ZPP 3 verweist das Baureglement auf den kommunalen Richtplan zur ZPP 3 vom 15. September 1999. Auf der Parzelle Nr. 385 sind zwei längs der Bernstrasse angeordnete 4-geschossige Bauvolumen mit einer dazwischen liegenden Ladenvorzone vorgesehen. Die Parkierung soll in einer unterirdischen Einstellhalle mit Zufahrt ab der Bahnhofstrasse angeordnet werden.

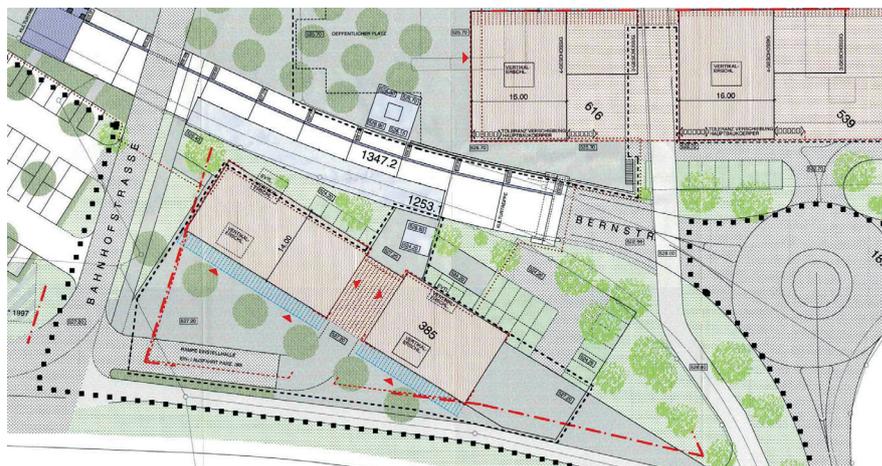


Abb. 4 Ausschnitt aus dem Bebauungs- und Gestaltungsrichtplan zur ZPP 3.

Die ZPP-Vorschriften in Kombination mit dem Richtplan wurden offensichtlich stark projektbezogen ausgestaltet. Insbesondere in Bezug auf die Anordnung und Dimensionierung der Baubereiche resp. der Nutzungen und die Organisation des Aussenraums (Lage der Zufahrt, Parkierung, Wegverbindungen, Bepflanzung etc.) kann von diesen Instrumenten abgewichen werden.

Nutzungsichte Sollten die Ergebnisse des Workshopverfahrens mittels planerischer Massnahme gesichert werden, gelten für das Areal die Vorgaben des kantonalen Richtplans (Massnahmenblatt A_01) als Richtwert, d.h. eine minimale Geschossflächenziffer (GFZo) oberirdisch von 0.6 (entspricht ca. einer altrechtlichen minimalen Ausnutzungsziffer AZ von 0.55).

4.2 Ortsbild- und Denkmalschutz

Im näheren Arealumfeld befinden sich mehrere inventarisierte Objekte. Westlich des Planungsareals liegt das schützenswerten Gebäude «Gasthof Schönbühl». Die Gebäude südwestlich des Areals am SBB-Bahnhof sind ebenfalls schützens- oder erhaltenswert. Auf der gegenüberliegenden Seite der Solothurnstrasse im Bereich des Zentrumsplatzes befinden sich zwei Wohn- und Geschäftshäuser aus den 1950er-Jahren, das als erhaltenswert eingestuft sind, mit der laufenden Revision aber aus dem kantonalen Bauinventar entlassen werden sollen. Im Rahmen der Projektierung ist angemessen auf diese Objekte Rücksicht zu nehmen.

4.3 Frei- und Aussenraumgestaltung

grössere Spielfläche Der Nutzungsmix und die Anzahl der Familienwohnungen im Sinne der Baugesetzgebung sind im Zuge des Workshopverfahrens auszuloten. Bei mehr als 20 Familienwohnungen (Wohnungen mit wenigstens 3 Zimmern) muss eine grössere Spielfläche erstellt werden (Fläche gemäss Art. 46 BauV). Ein Auslagerung der Spielfläche auf ein anderes Grundstück kann nicht in Aussicht gestellt werden.

4.4 Erschliessung und Parkierung

Öffentlicher Verkehr Das Areal ist via die Stationen Schönbühl RBS (Linien RE Bern–Solothurn und S8 Bern–Jegenstorf) und Schönbühl SBB (Linie S4 Thun–Langnau i.E.) sowie die Bushaltestelle Schönbühl RBS, Bahnhof (Linie 38 in Richtung Mattstetten) mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Nach Massgabe des kantonalen Richtplans, Massnahmenblatt B_10 ist das Areal der ÖV-Erschliessungsgüteklasse (EGK) B zugeordnet und verfügt damit über eine sehr gute ÖV-Erschliessung. Die erwähnten Haltestellen befinden sich innerhalb eines 200 m-Radius und sind somit auch für Menschen mit Einschränkungen gut erreichbar. Bei der Planung ist auf eine gute Erreichbarkeit der ÖV-Haltestellen zu achten.

Fuss- und Veloverkehr	Die Strassen im Umfeld des Areals sind durchwegs mit Trottoirs ausgerüstet resp. sind für den Fuss- und Veloverkehr reserviert. Läden, Dienstleistungen (Post/Bank, Gemeindeverwaltung, Gastgewerbe) sind für Fussgänger problemlos erreichbar. Ein direkter Anschluss des arealinternen Fusswegnetzes an den Fuss- und Radweg entlang der Bahnlinie sowie den Zentrumsplatz ist sicherzustellen. Die kantonale Veloverbindung (u.a. regionale Veloland-Route Nr. 34) verläuft unmittelbar angrenzend an das Planungsgebiet.
Motorisierter Individualverkehr	Die Erschliessung des Areals für den motorisierten Verkehr erfolgt ab der Bahnhofstrasse. Mehrere Anschlüsse sind nicht zulässig.
Parkierung	Die Parkierung für die Beschäftigten und die Bewohner ist in einer unterirdischen Anlage vorzusehen. Besucher- und Kundenparkplätze können in geeigneter Form oberirdisch angeordnet werden. Zur Ermittlung der Anzahl Parkplätze gelten die Bestimmungen der kantonalen Bauverordnung (Art. 49 ff. BauV). Die Zufahrt für Ambulanz und Feuerwehr ist zu gewährleisten.

4.5 Lärmschutz

Das Areal ist durch Strassen- und Eisenbahnlärm belastet. Es befindet sich in einem Gebiet mit Lärmempfindlichkeitsstufe (ES) III, so dass für Wohnnutzungen die Immissionsgrenzwerte von 65 dBA (Tag) und 55 dBA (Nacht) und für Büronutzungen 70 dBA (Tag) und 60 dBA (Nacht) gelten. Gemäss Aussenlärmuntersuchung der Firma Grolimund+Partner AG (vgl. Beilage) präsentiert sich die Lärmbelastung auf dem Areal wie folgt:

Strassenlärm



Abb. 5 Lärmbelastung Strassenlärm auf 10 m über Terrain am Tag.

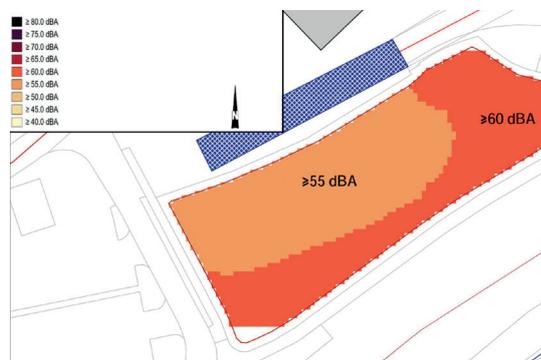


Abb. 6 Lärmbelastung Strassenlärm auf 10 m über Terrain in der Nacht.

- Belastung durch Strassenlärm
- Am Tag: Die Immissionsgrenzwerte für Wohnnutzungen sind auf 4.5 m über Grund auf ca. 1/3 der Parzelle und auf 10.0 m auf der ganzen Parzelle überschritten.

- In der Nacht: Die Grenzwerte für Wohnnutzungen sind auf 4.5 m über Grund auf ca. 2/3 der Parzelle und auf 10.0 m auf der ganzen Parzelle überschritten.
- Die Immissionsgrenzwerte für Gewerbenutzungen können im gesamten Planungsgebiet eingehalten werden.

Konsequenzen für die Bebauung und Nutzung

- Neue lärmempfindliche gewerbliche Nutzungen sind ohne Lärmschutzmassnahmen oder bauliche Einschränkungen über das gesamte Planungsgebiet möglich.
- Neue Wohnnutzungen sind nur in Zusammenhang mit der Realisierung von Lärmschutzmassnahmen möglich. Die kritische Distanz zur Bernstrasse und zur Autobahn ist situationsbedingt nach Höhe zu ermitteln (z.B. aufgrund des Einflusses der neuen Bebauungsstruktur auf Reflexionen/Abschirmungen).

Eisenbahnlärm



Abb. 7 Lärmbelastung Eisenbahnlärm auf 4.5 m über Terrain am Tag.

Die Immissionsgrenzwerte für den Bahnlärm gegenüber Wohn- und Gewerbenutzungen sind auf dem gesamten Areal in 4.5 m und 10.0 m über dem Terrain sowie am Tag und in der Nacht eingehalten. In Bezug auf den Bahnlärm müssen keine Lärmschutzmassnahmen getroffen oder baulichen Einschränkungen befürchtet werden.

Anforderungen an die Projektierung

Um die Anforderungen der Lärmschutzverordnung im Bereich Strassenlärm auf dem gesamten Areal erfüllen und Wohnnutzung ermöglichen zu können, sind Lärmschutzmassnahmen erforderlich. Für das Workshopverfahren sind in den oben aufgeführten kritischen Bereichen grundsätzlich alle sinnvollen und zweckmässigen Massnahmen auszuschöpfen, so dass die Immissionsgrenzwerte an allen Fenstern lärmempfindlicher Räume eingehalten werden (auch in Räumen mit mechanischer Lüftung) und nach Möglichkeit kein Ausnahmegesuch erforderlich ist. In den Kapiteln 6.3 und 6.4 des Lärmgutachtens (Beilage) sind mögliche planerische und gestalterische Massnahmen beschrieben.

4.6 Störfallvorsorge

Ausgangslage

Das Planungsgebiet weist eine grosse Exponierung gegenüber Störfallereignissen auf. Es liegt innerhalb von drei sich überlagernden Konsultationsbereichen zur Störfallvorsorge: Bernstrasse (Kantonsstrasse), Eisenbahnlinie und Autobahn A1.

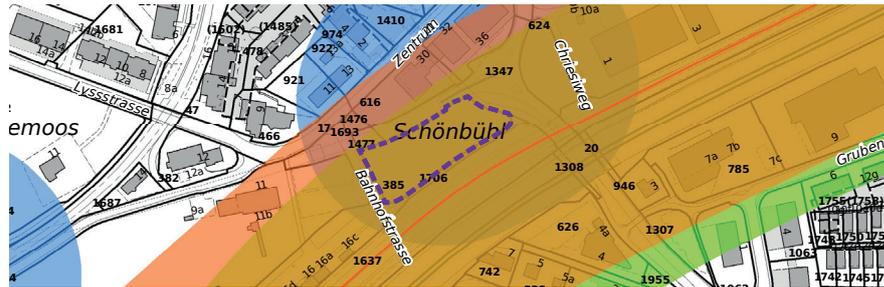


Abb. 8 Konsultationsbereiche (KoBe) Störfallvorsorge (Quelle: Geoportal Kanton);
blau = KoBe Bernstrasse, orange = KoBe Eisenbahnanlagen, grün = KoBe Autobahn

Koordination bei Bauvorhaben ohne Anpassung der Grundordnung

Bei Bauvorhaben auf bereits rechtskräftig eingezontem Bauland ist grundsätzlich keine «Koordination Störfallvorsorge» erforderlich. Eine Koordinationspflicht besteht nur bei Neueinzonungen oder bei Um- und Aufzonungen, welche störfallrelevante Auswirkungen haben. Sofern die Umsetzung des erarbeiteten Richtprojekts eine Anpassung der Grundordnung bedingt, wird das Vorhaben betreffend Störfallvorsorge risikorelevant und es gilt die Koordinationspflicht. In diesem Fall müssen die Grenzwerte der Anzahl Raumnutzer (RN; Bewohner und Beschäftigte) innerhalb der Konsultationsbereiche eingehalten werden.

Ausschlaggebend für die vorliegende Planung sind die Grenzwerte für den Konsultationsbereich der Eisenbahn (max. 400 Personen). Eine erste Abschätzung der heutigen und möglichen zusätzlichen RN hat gezeigt, dass der geltende Grenzwert erreicht, respektive überschritten werden könnte.¹

Anforderung für das Workshopverfahren

- Im Sinne der Prävention und im Hinblick auf spätere Planungsmassnahmen (Überbauungsordnung, evtl. Zonenplan-/Baureglementsänderung) ist auf eine Anordnung von besonders risikoempfindlichen Nutzungen im gesamten Planungsgebiet möglichst zu verzichten.
- Gestützt auf die ersten konzeptionellen Ansätze und Überlegungen zur Bebauung ist aufzuzeigen, mit welcher Spannweite betreffend Anzahl neuer RN innerhalb des Planungsgebiets zu rechnen ist (Bearbeitungsteam).

¹ Anzahl RN heute (P_{ist}): ca. 185 / 240 RN (je nach «Scanner-Zelle»); Anzahl zukünftiger RN bei vollständiger Überbauung der Baulandreserven und Ausschöpfung der Nutzungspotenziale (P_{zus}): ca. 110 / 195 RN, Abschätzung RN innerhalb der Konsultationsbereiche total (P_{tot}): ca. 295 / 430 RN

4.7 Nichtionisierende Strahlung (NIS)

gesetzliche
Ausgangslage
(NISV)

Die Verordnung über den Schutz vor nicht ionisierender Strahlung (NISV; SR 814.710) vom 23. Dezember 1999 bezweckt den Schutz der Menschen vor schädlicher oder lästiger nicht ionisierender Strahlung. Im Anhang 2 der Verordnung sind die entsprechenden Immissionsgrenzwerte (IGW) definiert. IGW müssen überall, wo sich Personen aufhalten können (auch nur kurzfristig), eingehalten werden. Bei Einhaltung dieser Grenzwerte sind keine nachweisbaren schädlichen Einwirkungen auf Menschen zu erwarten.

Die Verordnung legt darüber hinaus vorsorgliche Emissionsbegrenzungen in Form eines Anlagengrenzwertes (AGW) von 1 μT fest, welcher gemäss Art. 16 NISV lediglich bei der Ausscheidung einer neuen Bauzone an Orten empfindlicher Nutzung (OMEN) einzuhalten ist. Als Orte empfindlicher Nutzung gelten Räume in Gebäuden, in denen sich Personen regelmässig während längerer Zeit aufhalten, öffentliche oder private, raumplanungsrechtlich festgesetzte Kinderspielflächen sowie diejenigen Bereiche von unüberbauten Grundstücken, in denen die vorgenannten Nutzungen zugelassen sind.

Aus rechtlicher Sicht dürfen in bestehenden Bauzonen Neubauten realisiert werden, auch wenn im Bereich des vorgesehenen Bauwerkes der Anlagegrenzwert durch die von der Anlage erzeugte Strahlung überschritten wird. Im Sinne der Vorsorge sollte wenn immer möglich der in der Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung vorgegebene Anlagegrenzwert eingehalten werden. Rechtlich verbindlich sind vorliegend jedoch nur die Immissionsgrenzwerte.

Anlagen und
Grenzwerte

In der nahen Umgebung des Planungsareals bestehen folgende ortsfeste Anlagen, welche nichtionisierende Strahlung erzeugen und der NISV unterliegen: Fahrleitungen der SBB-Linie Olten–Bern, Übertragungsleitung der SBB entlang der Linie Olten–Bern und eine Mobilfunkantenne 2G (GMS). Man kann im vorliegenden Fall davon ausgehen, dass die Immissionsgrenzwerte bei allen zugänglichen Orten auf dem Areal deutlich eingehalten wird².

Anforderungen an
das Workshopver-
fahren

Zur Einhaltung des Anlagegrenzwerts sind die 1 μT -Linien der Leitungen der SBB massgebend. In diesem Bereich ist das Areal erhöhten NIS-Belastungen ausgesetzt. Rechtlich müssen keine zwingenden Massnahmen vorgesehen werden. Das Planungsteam ist frei, sein Konzept im Sinne des Vorsorgeprinzips durch eine entsprechende Anordnung der OMEN zu optimieren, d.h. diese mit möglichst grossem Abstand zu den Leitungen der SBB anzuordnen.

² Gemäss Bundesamt für Umwelt (BAFU) sind die IGW entlang von Bahnlinien schweizweit «mit grosser Reserve eingehalten».

5. Resümée der Workshops

5.1 Workshop 1 (Analyse, konzeptionelle Ansätze)

Themen

Am ersten Workshop vom 15. Juli 2021 wurden folgende Themen behandelt und diskutiert:

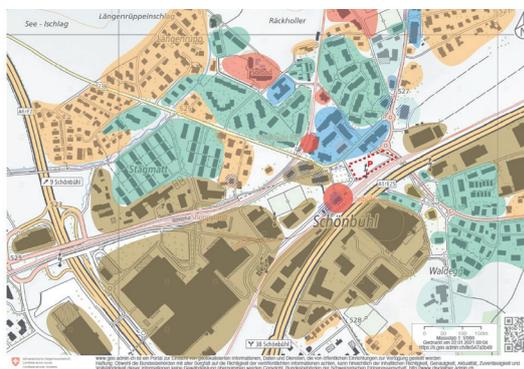
- Ausgangslage und Zielsetzung des Workshopverfahrens
- Rahmenbedingungen
- Verabschiedung Programm
- Begehung des Areals
- ortsbauliche Analyse
- Vorstellung und Beratung von konzeptionellen Ansätzen

Ergebnisse und Diskussion

Analyse

Das Areal wurde in Bezug auf die ortsbauliche Entwicklung (Siedlung, Verkehr, Landschaft), die bestehenden Bebauungstypologien in der Umgebung, die Nutzung sowie die Entwicklung des Landschaftsraums sowie der Freiräume untersucht:

- Das Zentrum Schönbühl hat sich von einem Weiler hin zu einem Verkehrsknoten entwickelt. Die Siedlungsentwicklung erfolgte verstärkt in den letzten 20 bis 30 Jahren.
- Das Areal liegt am Ende einer Art Trichter, welcher durch die Verkehrswege (Strasse, Bahn) abgegrenzt wird. Die künftige Überbauung wird durch die vom Verkehr ausgehenden Sachzwänge bestimmt.
- An die angrenzenden öffentlichen Bereiche des Zentrums muss ein Anknüpfungspunkt gesucht werden, was aufgrund der abgrenzenden Wirkung der Kulturtreppe und der Muldenlage des Areals eine Herausforderung darstellt.



- Infrastruktur- öffentliche Bauten
- Gewerbe | Dienstleistung
- Wohnen | MFH
- Wohnen | EFH | DEFH
- Wohnen | Gewerbe | Dienstleistung > Mischung
- Landwirtschaftliche Bauten
- schützenswerte Gebäude
- erhaltenswerte Gebäude

Abb. 9 Analyse Bebauungstypologien/Nutzungen



- Freiräume Infrastruktur | öffentliche Bauten
- Hartflächen Gewerbe | Dienstleistung
- Privatgärten und Parkanlagen Wohnen | MFH
- Privatgärten Wohnen | EFH | DEFH
- Platzflächen Wohnen | Gewerbe | Mischung
- Landwirtschaft
- Gewässer
- Markante Baumreihen
- Markante Hecken und Bäume

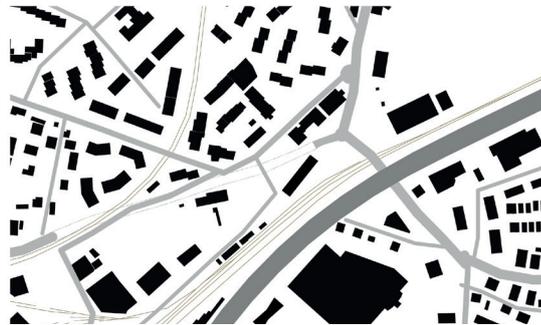
Abb. 10 Analyse Grünräume/Landschaft

konzeptionelle Ansätze

- Das Team hat auf der Grundlage der Analyse sechs konzeptionelle Ansätze zur Bebauung des Areals erarbeitet.
- Die Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr erfolgt bei allen Varianten ab der Bahnhofstrasse.
- Gemäss den Lärmabklärungen auf der Grundlage der gezeigten Ansätze eignet sich das Areal primär für spezielle Wohnnutzungen (Singles, Studenten, «Expats» etc.). Die Begleitgruppe sieht in der Nähe zu Bern und den künftigen gesellschaftlichen Entwicklungen durchaus Potenzial für solche spezielle Wohnnutzungen am Standort.



Ansatz 1 bildet die bestehende ZPP und Richtplanung ab. Sie sieht zwei Baukörper mit einer Zäsur zur Kulturterrasse hin vor. Der Zugang zu den Gebäuden erfolgt südseitig. Zwischen der Nordfassade und der Kulturterrasse ist ein Graben vorgesehen, welcher von der Bahnhofstrasse zum Kreislauf abfällt.



Ansatz 2 sieht einen langen Riegel vor, welcher den Aussenraum von den Immissionen abschirmt. Die Bebauung schafft zusammen mit der Kulturterrasse, der Parkierung und dem Bereich entlang der Solothurnstrasse eine Platzsituation. Das Gebäude wird von Süden her erschlossen.



Ansatz 3 schirmt mit einem 2-fach abgewinkelten Längsbau den Aussenraum im Bereich des Zentrums ab und schafft einen südöstlichen Aussenraum. Mit einem Durchgang für den Langsamverkehr werden die Aussenräume verbunden. Der Zugang zum Gebäude erfolgt von Norden her.



Ansatz 4 sieht einen Lärmriegel (interne Erschliessung) gegenüber der Autobahn vor, an welchen drei Gebäude senkrecht anschliessen («Kamm»). Das Gebäude an der Bahnhofstrasse könnte mit der Kulturterrasse verbunden werden. Der Zugang zum Gebäude erfolgt von Süden her.



Ansatz 5 sieht einen Lärmriegel vor, welcher bspw. als einbündige Büroanlage genutzt werden könnte. Nordseitig wird ein weiteres Gebäude vorgeschlagen. Die beiden Gebäude könnten im EG verbunden werden. Die Zugänge erfolgen über den Raum zwischen den Gebäuden.



Ansatz 6 arbeitet mit einem Längsbau, welcher einen Platz gegen das Zentrum schafft. Im nordöstlichen Bereich des Areals wird ein hoher Baukörper ca. in gleicher Höhe wie der Landiturm (35 m) vorgeschlagen. Dieser schliesst die Situation am Kriseel ab und erscheint ortsbaulich verträglich.

Empfehlungen für die Weiterbearbeitung

- Der Ansatz 1 (bestehende ZPP) vermag städtebaulich nicht (mehr) zu überzeugen. Die Gebäudevolumen sind nicht auf den Ort abgestimmt, durch die Setzung werden keine aktivierbaren Aussenräume geschaffen und die Kulturtreppe wirkt als stark trennendes Element.
- Beim Ansatz 2 ist durch den Nordost-Südwest ausgerichteten 4-geschossigen Längsbau der Einbezug ein Kulturtreppe möglich. Der Ansatz soll weiterverfolgt werden. Es ist zu prüfen, ob der Längsbau allenfalls auch höher sein könnte.
- Anstelle von Ansatz 3 mit Aussenräumen gegen die Autobahn schlägt die Begleitgruppe einen alternativen Ansatz mit einem Längsbau mit abgewinkeltem «Kopf» gegen Norden vor. Dies ermöglicht eine Art Platzbildung im Inneren des Areals.
- Beim Ansatz 5 ist unklar, was mit dem Raum zwischen den Gebäuden geschieht. Die Möglichkeit einer Anordnung von Büronutzung im Gebäude gegen die Autobahn wird bezweifelt.
- Die Anordnung eines höheren Solitärs (Ansatz 6) in Kombination mit einem weiteren Baukörper soll weiterbearbeitet werden. Eine Gebäudehöhe über 30 m (Hochhaus) wird jedoch nicht empfohlen – auch da dies planungsrechtlich schwierig realisierbar wäre.
- Der Ansatz zur Schaffung von introvertierten Aussenräumen ist weiterzuverfolgen.
- Die Kulturtreppe soll aus städtebaulicher Sicht dem Areal zugeordnet werden und die Verbindung zum Zentrum schaffen.

Weiterzuverfolgende Ansätze

Die Ansätze 2 («Riegel»), 4 («Kamm») und 6 («Hochpunkt», evtl. in Kombination mit einem der anderen Ansätze) sollen weiterverfolgt werden. Die Ansätze 1, 3 und 5 sollen aus dem Spektrum entlassen werden.

5.2 Workshop 2 (Konzept-Varianten)

Themen

Am zweiten Workshop vom 10. November 2021 wurden folgende Themen behandelt und diskutiert:

- Vertiefung der konzeptionellen Lösungsansätze zu einem ortsbaulichen Konzept in Varianten
- Diskussion der Zwischenergebnisse

Ergebnisse

Konzept-Varianten Gestützt auf die Empfehlungen aus dem 1. Workshop wurden die konzeptionellen Ansätze zu drei Konzept-Varianten weiterentwickelt:

- Bei allen Varianten sieht das Team eine Mischnutzung mit einem grösseren Anteil Wohnen in unterschiedlichen Formen (z.B. auch Familienwohnungen, Clusterwohnungen) vor.

Variante «Kamm»



- Der Baukörper besteht aus einem schmalen Riegel und drei verbundenen «Zähnen». Er ist in der Höhe gestaffelt mit 3 bis 6 Vollgeschosse ausgebildet.
- Die Erschliessung erfolgt aufgrund der Lärmsituation entlang der Bahnlinie mittels Lauben.
- Es werden zwei vom Lärm abgeschirmte Hofsituationen geschaffen, welche unterschiedlich ausgestaltet werden könnten. Gegen die Kulturtreppe schafft eine dichtere Bestockung einen Filter und Distanz zur Bebauung. Entlang der Bahnlinie soll zur Adressierung der Wohnungen eine Begegnungszone entstehen.

Variante «abgewinkelter Längsbau»



- Der riegelartige Baukörper mit 5 Vollgeschossen wird horizontal gestaffelt. Mit einem abgewinkelten Kopfbau soll ein Abschluss gegenüber dem Kreisel geschaffen, die Orientierung in Richtung Zentrum gestärkt, der introvertierte Aussenraum gefasst und ein ruhiger Innenhof ermöglicht werden.
- Die Einstellhalleneinfahrt wird als eingeschossiger, kleiner Baukörper zwischen Neubau und Kulturtreppe gesetzt.
- Gegen die Kulturtreppe ist ein offener Grünraum und einem modellierten Terrain vorgesehen, während entlang der Bahnlinie eine höhere Bepflanzung als optischer Filter eingesetzt wird.

Variante «Hochpunkt»



- Der Baukörper wird an die historische Verkehrsachse, in der Flucht des Landgasthofs gesetzt. Vorgesehen ist eine Höhenstaffelung mit 6 bis 9 Vollgeschossen (max. 27 m Höhe). Aufgrund der Lärmsituation sind in den höheren Geschossen voraussichtlich grosse Eingriffe an der Fassade nötig.
- Westseitig soll ein urbaner Platz mit Hartbelag und Besucherparkplätzen ausgestaltet werden. Im nördlichen Bereich könnte die Wand der Strassenunterführung in die Aussenraumgestaltung integriert werden, bspw. als Kletterwand.
- Im Osten ist eine grosszügige baumbestandene Grünfläche vorgesehen.

Die Begleitgruppe ist sich einig, dass die Variante «abgewinkelter Längsbau» grosses Potenzial hat. Die verschachtelte Gebäudeform wirkt attraktiv und dem Ort angemessen. Zudem schafft sie spannende Grundrisse (Durchwohnen, spezielle Wohnformen im Kopfbau). Die Begleitgruppe stellt gestützt auf die Erläuterungen des Teams und des Experten fest, dass – entgegen der am 1. Workshop vertretenen Haltung – eine Wohnnutzung mit hoher Qualität gut möglich ist.

Die Einstellhallenzufahrt als Einzelbauwerk wird sehr positiv bewertet, da dieser kleine Baukörper den grossen Aussenraum gut zu fassen vermag. Die Gestaltung der Aussenräume mit der klaren Gliederung wird begrüsst. Die randlichen Grünstrukturen helfen, die nötige Distanz zur Umgebung zu wahren.

Bei den anderen Varianten zeigt sich für die Begleitgruppe, dass keine guten Lösungen zu erwarten sind:

- Der «Kamm» führt zu einer problematischen Nähe zwischen der Kulturterrasse und den Gebäudefassaden. Mit der Gebäudetypologie entstehen weitere starke Kanten, welche die bereits vorhandenen Strukturen noch verstärken und die Aussenräume hart abgrenzen.
- Für einen «Hochpunkt» ist der Standort nicht geeignet. Die eigenständige Form ist schwierig in den Ort einzupassen und müsste – wenn schon – selbstbewusst direkt an der Strasse und hinter der Kulturterrasse stehen. Weiter ergeben sich mit dieser Gebäudetypologie verstärkte Lärmprobleme und sie erschwert die Ausgestaltung der Grundrisse.

Empfehlungen für die Weiterbearbeitung

Die Variante «abgewinkelter Längsbau» soll mit folgenden Empfehlungen weiterbearbeitet werden:

- Das Gebäudevolumen soll hinsichtlich der Geschossigkeit resp. einer Erhöhung beim nordöstlichen Kopfbau nochmals überprüft werden.
- Eine zu starke Verunklärung des Volumens mittels Höhenstaffelung oder Dachaufbauten soll vermieden werden.
- Eine zu starke Vergrösserung der Gebäudegrundfläche ist zugunsten von qualitativen Aussenräumen zu vermeiden.

- Die Volumetrie der Kleinbaute im Bereich der Einstellhalleneinfahrt ist zu definieren und auf die Nutzungsabsichten abzustimmen.
- Es soll eine klare Adressbildung aufgezeigt werden, welche auch zur Identitätsstiftung des Neubaus beiträgt.
- Die einzelnen Nutzungsschichten und die Gestaltung der Aussenräume sollen konkretisiert und verfeinert werden.
- Die nach Norden ausgerichteten Räume sollen optimiert werden. Es wäre zudem zu prüfen, ob die Identität des Neubaus mittels spezieller Grundrissgestaltung gestärkt werden kann.
- Die Lärmsituation sollte anhand des weiterentwickelten Vorschlags konkret beurteilt werden.

5.3 Workshop 3 (Konzept-Entwurf)

Thema

Am dritten Workshop vom 23. Februar 2022 wurden folgende Themen behandelt und diskutiert:

- Entwurf Bebauungs-, Gestaltungs- und Erschliessungskonzept
- Diskussion und Empfehlungen für die Weiterbearbeitung

Ergebnisse und Diskussion

Die Variante «abgewinkelter Längsbau» aus dem 2. Workshop wurde zum Konzept-Entwurf weiterentwickelt. Dieser vermag zu überzeugen. Die gewählte Bebauung, die Aussenräume und die ortsbaulich hergestellte Verbindung des Areals zum Zentrum werden als gute Lösung beurteilt, welche die geforderte Qualität sicherstellt.

Die Grundzüge des im Entwurf vorliegenden Konzepts werden im Folgenden zusammengefasst:

Verortung in ortsbauliche Situation

Das Planungsareal soll als Teil des Zentrums Schönbühl wahrgenommen werden, entlang der historischen Verkehrsachse Lyssstrasse/Eigerweg. Die Begleitgruppe erachtet es als wichtig und richtig, dass diese Achse weiter gezogen und von Bauten freigehalten wird.

Bebauung

Es ist ein riegelartiger Baukörper in einer Schottenbauweise (quer zur Längsachse des Gebäudekomplexes) mit 5 bis 6 Vollgeschossen vorgesehen. Diese Bauweise erlaubt gleichartige, flexibel nutzbare Einheiten, welche zu grösseren Einheiten verbunden werden können. Die flexiblen Nutzungsmöglichkeiten überzeugen die Begleitgruppe. Weiter wird mit dem vorgesehenen Längsbau ein Lärmriegel gegenüber der Autobahn geschaffen, welcher die gesamte Zentrumssituation aufwertet. Im Hof ist vorgelagert eine eingeschossige Kleinbaute (Pavillon) mit einer Raumhöhe von 3.0 bis 3.5 m und einem asymmetrischen Zeltdach angeordnet. Der Pavillon dient als verbindendes und ortsbaulich massstäbliches Element zwischen dem Zentrum und dem Planungsareal.

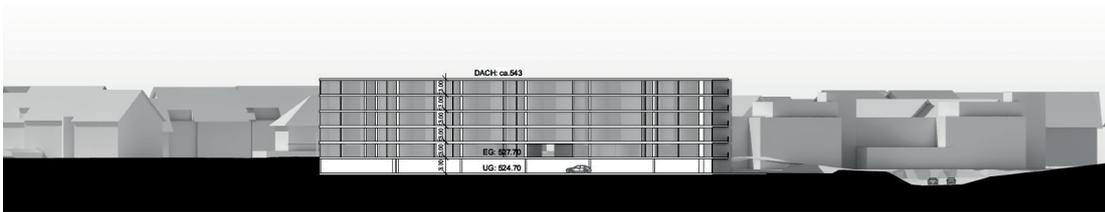


Abb. 13 Längsschnitt.

Adressierung Die Hauptankunft erfolgt im Bereich des vorgelagerten Pavillons. Die Adressierung ist aus Sicht der Begleitgruppe gut gewählt (westseitige Adresse für die Gewerbenutzungen, südseitiger Zugang für die Wohnungen und sekundäre Adresse im Osten). Insbesondere die sekundäre Adresse wird positiv bewertet, da sie als Ankunftssituation der Bevölkerung vom östlichen Teil der Gemeinde in Richtung Zentrum dient.

Baugestaltung / Architektur Für die südseitige Fassaden gegen die Bahn sind Laubengänge vorgesehen.

Aussenräume Das tiefer gelegene Terrain im Osten soll einen natürlicheren Charakter aufweisen und im Sinne eines Wäldchens dichter und divers bepflanzt werden. Die Kulturtreppe wird mit einer Wildhecke gesäumt, um einen Übergang zum Planungsgebiet zu schaffen. Gegen Süden wird das Areal mit einer Mauer von maximal 1.5 m Höhe begrenzt. Das Konzept lässt angrenzend an die bestehenden Kulturtreppe eine Platzsituation resp. einen Hof entstehen. Im Hof sind ein Spielplatz und die grössere Spielfläche vorgesehen. Diese Nutzungen beleben die Kulturtreppe und das Zentrum.

An der Arealgrenze zur Bahnhofstrasse werden einige wenige Besucherparkplätze (blaue Zone) angeordnet. Es wird von der Gemeinde angemerkt, dass diese nicht mit dem kommunalen Parkplatzmanagement übereinstimmen, da Parkplätze im Zentrumsbereich grundsätzlich unterirdisch angeordnet werden sollen.

Aus Sicht der Begleitgruppe wird das Areal mit dem gewählten Aussenraumkonzept gut an das Zentrum von Schönbühl angebunden. Der gewählte Standort der Spielfläche im Westen des Areals ist passend, da er einen guten funktionalen Zusammenhang mit der Kulturtreppe ermöglicht.

Im Westen wird mit den gewählten Belägen und der Gestaltung eine graue Spange und im Osten eine grüne Spange geschaffen. Dieser Grundgedanke wird von der Begleitgruppe positiv gewürdigt. Die asphaltierten Beläge sollen mit durchlässigen Fugen und Öffnungen für Bäume gestaltet werden. Im grünen Hof sollen die Spielelemente mit einem Trampelpfadsystem verbunden werden. Auf der Südseite des Areals sollen entlang des Velowegs höhere Bäume (z.B. Pappeln) gepflanzt werden, welche punktuell Durchsichten auf das Gebäude erlauben.



Abb. 14 Referenzbild öffentliche Nutzungen



Abb. 15 Referenzbild optischer Grünraum mit natürlichem Charakter.

Terrain

Die bestehende Topografie weist von Südwesten nach Nordosten einen Höhenunterschied von rund 4 m auf. Im Westen der Überbauung soll die Anknüpfung des Erdgeschosses an den Aussenraum ebenerdig geschehen (z.B. für Anlieferung). Das Terrain muss dazu in Richtung Osten leicht angehoben werden. Entlang des bestehenden Velowegs fällt das heutige Terrain ebenfalls von Westen nach Osten um rund 3 m. Im Bereich des sekundären Zugangs auf der Südostseite des Gebäudes ist das Untergeschoss mit dem Velokeller deshalb gut mit Velos und zu Fuss erreichbar.

Der Umgang mit dem Terrain wird positiv bewertet, da die vorgesehenen Anpassungen an das ursprüngliche Terrain angelehnt sind. Dieses wurde im Bereich des Planungsareals mit dem Bau der Erschliessungsinfrastruktur (Kantonsstrasse) abgesenkt.

Erschliessung und Parkierung

Der Längsbau verfügt im Untergeschoss über eine Einstellhalle mit 39 Abstellplätzen sowie einen Veloraum. Das UG ist westseitig von der Bahnhofstrasse her via Einstellhalleneinfahrt sowie ostseitig über eine sekundäre Ankunftssituation für Fussgänger/-innen und Velofahrer/-innen erschlossen.

Im Erdgeschoss ist das Gebäude mittig geöffnet, sodass von der Kulturterrasse her über den Platz via Passage eine Verbindung zum Veloweg entsteht. Die Gewerbenutzungen im Erdgeschoss werden via Bahnhofstrasse über die Hofsituation erschlossen.

Für die Wohnnutzungen ist eine südseitig angeordnete Ankunftssituation mit Veloparkplätzen vorgesehen, welche der vom Zentrum abgewandten Seite trotzdem einen öffentlichen Charakter verleiht.

- Aussenraum
- Es ist zu prüfen, welche Bepflanzung auf Seiten des Velowegs aufgrund der Nähe zu den Bahngleisen (u.a. Gefahr einer Beschädigung der Fahrleitungen) möglich ist. Anstelle von Bäumen ist auch eine grüne Bepflanzung der südseitigen Laubengänge denkbar (vertikale Fassadenbegrünung).
 - Die Aufbauhöhe des Terrains im Hof ist so zu wählen, dass Bäume gepflanzt werden können.
 - Die Aussenräume des Zentrums Schönbühl sind im Projekt zu berücksichtigen und der Bezug und die Verbindung zum Planungsareal konkret aufzuzeigen.

5.4 Workshop 4 (konstituierende Elemente)

Thema

Am vierten Workshop vom 10. November 2022 wurden folgende Themen behandelt und diskutiert:

- Weiterbearbeitung des Konzepts aufgrund der Prüfaufträge der Gemeinde und den Empfehlungen des Begleitgremiums
- Ableiten wesentliche Prinzipien / konstituierende Element
- Empfehlungen für die Weiterbearbeitung zum Richtprojekt und zur planungsrechtlichen Umsetzung

Weiterbearbeitung / Prüfaufträge

Anzahl Parkplätze Im Rahmen der politischen Auseinandersetzung mit den Zwischenergebnissen aus dem Verfahren zwischen dem Workshop 3 und 4 wurde das Team beauftragt, eine verkehrsarme bzw. verkehrsfreie Siedlung zu prüfen.

Aufgrund der sehr guten ÖV-Erschliessung sowie der guten Anbindung für den Fuss- und Veloverkehr (FVV) strebt die Bauherrschaft nicht die maximal zulässige Anzahl von 2 Abstellplätzen pro Wohnung (Art. 51 Abs. 2 BauV) an. Eine der verkehrlichen Situation angemessene Anzahl Abstellplätze ist aber nötig, um das heute übliche illegale Parkieren in den öffentlichen Einstellhallen (Zentrum, Denner) nicht zusätzlich zu fördern. Eine verkehrsarme oder –freie Siedlung wird deshalb nicht weiterverfolgt.

Lage Durchgang Längsgebäude Das Team sieht die mittige Verortung des Durchgangs weiterhin als richtig, da die zentrale Lage im Baukörper einerseits für die Nutzer:innen wichtig ist und andererseits die Hofffläche zentral erschliesst. Mit einer Verschiebung des Durchgangs gegen die Bahnhofstrasse würde die Hofffläche «abgehängt».

Aktivierung Dachflächen Eine punktuelle Belebung der Dachfläche wurde in Varianten geprüft. Das grösste Potenzial wird darin gesehen, das westseitige Treppenhaus auf das Dach weiterzuführen und dort eine von der Fassade zurückversetzte Pergola einzurichten. Die Lage und Grösse dieser Nutzung wirken aber aus

Sicht des Teams unbefriedigend und eher zufällig. Zudem konkurrenziert die Nutzung des Dachs den öffentlichen Aussenraum im Hof. Das Team schlägt deshalb vor, auf eine Nutzung der Dachflächen zu verzichten.

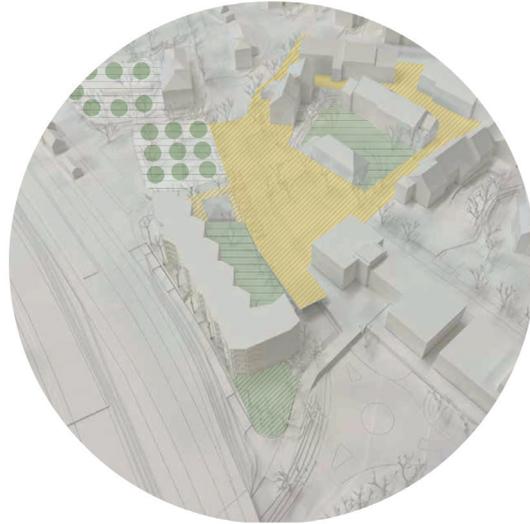


Abb. 17 Variante Aktivierung der Dachfläche mit Pergola (Quelle: ar3)

5.4.1 Wesentliche Prinzipien (konstituierende Elemente)

Hinblick auf die planungsrechtliche Umsetzung wurden vom Team die wesentlichen Prinzipien des Bebauungskonzepts/Richtprojekts bestimmt:

Ortsbauliche Prinzipien



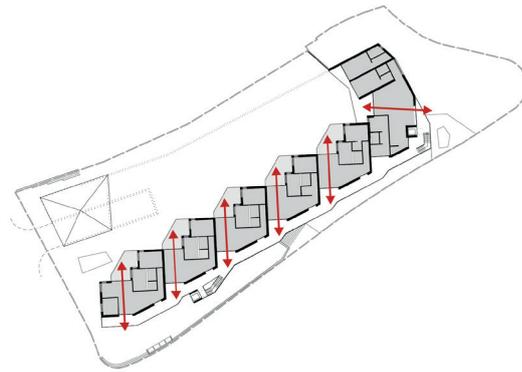
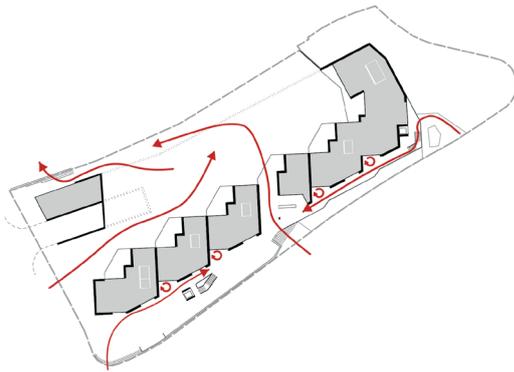
- Parallel zur Bahnlinie orientierter, einzelner Längsbau als Lärmriegel
- An der baulichen Umgebung orientierte Höhenentwicklung des Längsbaus mit 5 Geschossen (Dachrand max. 543.9 m ü.M.)

- Räumliche Bezüge zur Kulturtreppe und eine Anbindung an das Zentrum herstellen, indem die Hartflächen (Plätze) über die Solothurnstrasse und die Bahnhofstrasse bis auf das Areal weiter gezogen werden und

eine grosszügige Hoffläche mit grünem Charakter angrenzend an die Kulturtreppe angeordnet wird.

- Grosszügige Bepflanzung des Strassenraums zur funktionalen Abgrenzung gegenüber dem Landgasthof (historischen Bau respektieren, Abstand wahren)
- Natürlich und dicht(er) bepflanzte Grünfläche (inkl. Retention) gegen den lärmintensiveren östlichen Arealbereich (Kantonsstrasse mit Tunnelportal)

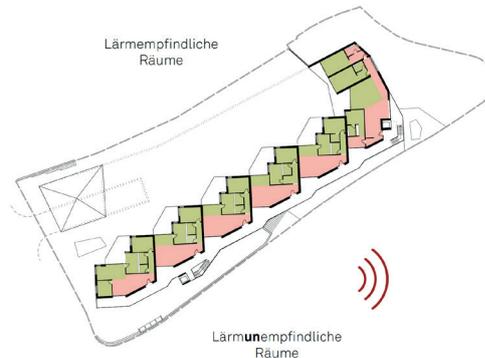
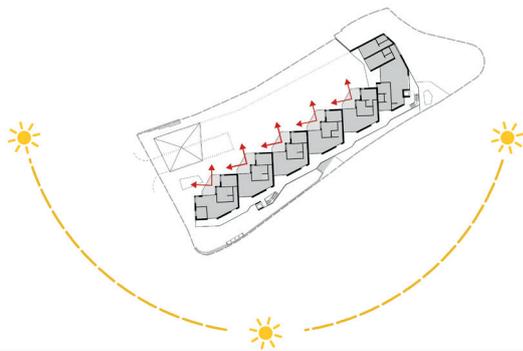
Bauliche Prinzipien



Die angrenzenden Verkehrsachsen, Zielorte und verschiedenen Ankunftsbereiche erfordern eine ausgeprägte Durchwegung. Dabei sollen diese Wege und Flächen nicht nur eine Verkehrs-, sondern auch eine Aufenthaltsfunktion übernehmen.

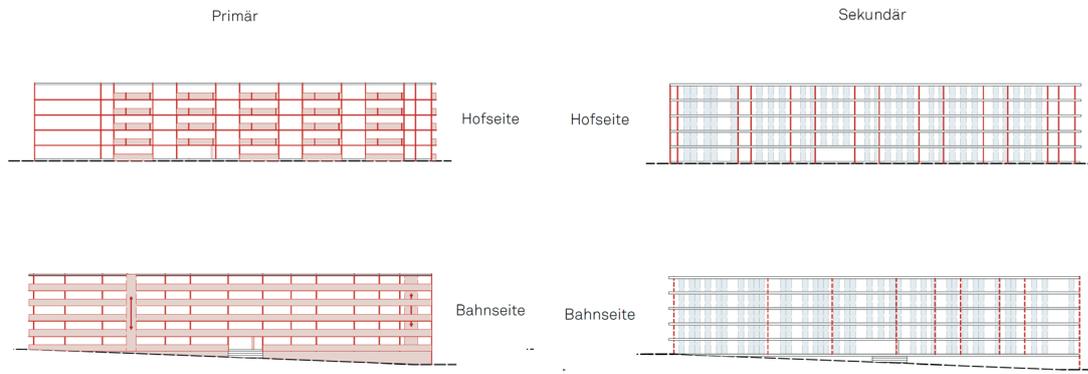
Die Bebauung verfügt über zwei gleichwertige Adressen von Westen, resp. von Osten herkommend.

Die Wohnungsgrundrisse gehen über die gesamte Gebäudetiefe (Durchwohnen), sodass sie belichtungs- und lärmoptimiert sind.



Die Aufenthaltsräume sind gegen Westen, d.h. zur Abendsonne und lärmabgewandt orientiert.

Gestaltungsprinzipien



Die Baukörper werden im Wesentlichen durch eine primäre und sekundäre Schichtung gestaltet. Sowohl die primäre als auch die sekundäre Schichtung treten auf der Hof- und Bahnseite jeweils leicht anders in Erscheinung.

Die primäre Schichtung bilden die vertikalen Balkonschichten sowie die horizontalen Zugänge (Laubengänge).

Die sekundäre Schichtung (erst aus der Nähe wahrnehmbar) wird durch die stringent angeordneten Öffnungen der Fassade hergestellt.

Prinzipien Umgebung



- Im Hof wird die darunterliegende Einstellhalle mit 1 m Bodenaufbau überdeckt.
- Die Tunnelwand wird dort, wo der Höhenunterschied zum Terrain grösser wird, mit einer dichter Bodenbepflanzung in Form von Wildgehölzen gebrochen.
- Die Umgebungsflächen mit Erschliessungsfunktion werden unterschiedlich mit Zugängen, Durchgängen, Abgängen, Veloabstellplätzen etc. gegliedert und gestaltet.

-
- Die Zufahrt zum Velokeller im untersten Geschoss erfolgt ab dem bestehenden Veloweg im Osten des Areals. Dieser Zugang wird als gleichwertige Adresse als Vorplatz ausgestaltet, evtl. mit Sitzplatz oder dergleichen.
 - Die Umgebungsfläche im Osten wird als Retentionsfläche und naturnaher Freiraum (ökologische Ausgleichsfläche) gestaltet. Sie bildet den Gegenpol zur offenen Situation im Hof, schützt die Privatsphäre der Nutzer/-innen im Erdgeschoss, und führt zu einer Entspannung gegenüber den Verkehrsinfrastrukturen.
 - Die Laubengänge werden begrünt.
 - Der Aussenraum entlang des bestehenden Velowegs wird mit locker stehenden Hochstämmern (Säulenbäume) bepflanzt. Sie dienen als «grüner Filter» und um die privaten Laubengänge partiell vor Einsichten zu schützen. Ob diese Bäume möglich sind, muss mit den SBB geklärt werden.
 - Der Bereich entlang der Bahnhofstrasse erhält die Funktion eines Strassenraums.
 - Der fertige Boden des Erdgeschosses wird leicht erhöht zum Hof angelegt, um eine funktionale Abgrenzung und Privatsphäre zu schaffen. Die Gestaltung des Übergangs erfolgt jedoch offen, d.h. ohne vegetative Abgrenzung oder Einfriedungen.
-

6. Empfehlungen

Mit den im Workshopverfahren erarbeiteten Erkenntnissen liegen sehr gute Grundlagen vor, um die nächsten konkreten Planungsschritte zu definieren und ein Richtprojekt auszuarbeiten.

6.1 Weiterbearbeitung zum Richtprojekt

- Die wesentlichen Prinzipien, insbesondere im Bereich Umgebung, sind noch zu schärfen. Die Ergebnisse sind in den Unterlagen zum Richtprojekt so weit zu ergänzen, dass die Prinzipien stufengerecht sowohl schematisch dargestellt als auch textlich (mindestens stichwortartig) erläutert werden.
- Für die Zugänge/Erschliessung mittels Laubengänge sind entsprechende bauliche Prinzipien zu ergänzen.
- Es wird empfohlen, von der Ausrichtung und Höhe der Dachfläche zu profitieren und eine Aktivierung weiterzuverfolgen, dies im Sinne eines verlängerten Treppenhauses mit von der Fassadenlinie zurückversetzten, nicht einsehbaren, schlicht gestalteten sowie mindestens gedeckten und windgeschützten Aussenflächen.
- In Bezug auf die Themen Stadtklima, Wasserhaushalt und Biodiversität wird empfohlen:
 - ein Wasserhaushaltsmanagement nach Prinzipien der Schwammstadt mit integrierten Retentions- und Versickerungsflächen vorzusehen;
 - ein Vegetationskonzept zu erarbeiten, welches die Biodiversität und die klimatischen Faktoren berücksichtigt;
 - Retentions-Gründächer und genügend Aufbauhöhen über unterkellerten Bereichen vorzusehen.

- Auf eine öffentliche Parkierung entlang der Bahnhofstrasse soll mangels Übereinstimmung mit dem kommunalen Parkplatzmanagement verzichtet werden.

6.2 Planungsrechtlichen Umsetzung

Zone mit Planungspflicht (ZPP)

Die Notwendigkeit, eine maximale Dichte mittels GFZo festzulegen ist zu hinterfragen. Die maximale Dichte wird voraussichtlich ausreichend mit den Baubereichen und den Höhemassen geregelt.

Überbauungsordnung (UeO)

- Die Überbauungsordnung (UeO) soll das Richtprojekt nicht als Ganzes als verbindlich erklären, sondern nur die wesentlichen Prinzipien und die Schemapläne. Dennoch wird empfohlen, die geschärften Prinzipien ausreichend grundeigentümergebunden zu sichern.
- Die Höhenverhältnisse sollen mit einer Höhenkote für die Oberkante der Dachkonstruktion sowie einer unteren Referenzkote (Höhenlage der Bahnhofstrasse) definiert werden. Ein überhöhtes Erdgeschoss sowie eine Reserve für die Projektierung sollen miteingeplant werden.
- Ob die Anzahl der Geschosse festgelegt werden soll ist zu überprüfen. Die Masse sind so festzulegen, dass das Projekt umsetzbar ist. Der Punktbau mit einer kleinteiligen Gewerbenutzung und der Einstellhallenzufahrt soll mit der UeO verortet und sowohl das ortsbaulich vermittelnde Volumen als auch die publikumsorientierte Nutzung gesichert werden.
- Eine Aktivierung der Dachfläche (z.B. mit Pergola) muss möglich sein, sie soll aber weder verbindlich gefordert noch verortet werden.
- Die Fassadengliederung mittels Laubengängen ist in der UeO stufengerecht zu sichern.
- Auf eine Regelung der Abstellplätze (z.B. autoarme Siedlung oder Festlegung einer Anzahl PP) mit der ZPP/UeO soll verzichtet werden. Im Erläuterungsbericht ist aber zu festzuhalten, dass das Bebauungs- und Erschliessungskonzept eine leicht geringere Anzahl an Abstellplätzen vorsieht, als gemäss BauV (Obergrenze der Bandbreite) grundsätzlich möglich ist.
- Im Erläuterungsbericht ist zu verdeutlichen, dass die Kulturtreppe resp. der Platz dahinter nicht Teil der vorliegenden Planung sind.

7. Würdigung

Ziel ist es, eine qualitätsvolle, dichte Bebauung mit entsprechender Aussenraumgestaltung entstehen zu lassen, die eine attraktive und angemessene Mischnutzung (Wohnen, Kinderhort, KITA, verträgliche Arbeits- und Gewerbenutzungen) beherbergen kann und die parzellenbedingte, verkehrstechnisch belastete Umgebung mit besonderen Qualitäten des Konzeptes zu verbessern.

Die Herleitung des Gesamtkonzepts ist sehr gut nachvollziehbar und wurde durch die Projektverfasser/-innen schlüssig aufgezeigt. Basis ist dabei eine Analyse in Form einer detaillierten historischen Betrachtung des Ortes und einer akribischen Betrachtung der spezifischen ortsbaulichen Strukturen. Auch die präzise Freiraumanalyse vom Ort und vom angrenzenden Dorfzentrum Schönbühl inkl. der topografischen Gegebenheiten und der landschaftlichen Einbettung sowie die darauf aufgebauten städtebaulichen und freiräumlichen Variantenstudien haben kontinuierlich zum vorliegenden sehr guten Gesamtkonzept geführt.

Zusätzlich wurden die technischen Infrastrukturbauten der Umgebung in die Analyse einbezogen. Die Freihaltung der historischen Verkehrsachse, die räumliche Anbindung an die Zentrumsüberbauung und die spezielle Lage an der Verkehrsachse SBB/A1 spielten dabei eine Hauptrolle. Eine verträgliche Massstäblichkeit und Dichte der Bebauung wurde mit unterschiedlichen Varianten getestet.

Durch die Situierung des Längsbaus entlang der Bahn und Autobahn und die Abknickung zum Kreisel entstehen eigenständige, gut proportionierte Freiräume mit Orientierung zum Dorfzentrum, zum Kreisel und zur Bahn. Es sind dies der zentrale Hofraum mit Ankunftsplatz, Spielplatz und Spielwiese, der versenkte Naturraum mit dicht bepflanztem naturnahen Baumhain und die bahnseitige räumlich interessante Gebäuderschliessung.

Der Ankunftsplatz zwischen Kulturtreppe, Bahnhofstrasse und dem westlichen Kopf des Neubaus bildet einen schönen Ort und Treffpunkt, welcher durch den Pavillon mit geschickt integrierter Einstellhallenzufahrt akzentuiert wird. Diese Platzzone führt ums Gebäude herum und leitet die Bewohner/-innen selbstverständlich zum Vorplatz und zur gedeckten Wohnungseingangszone. Der Vorplatz bietet Raum für Velos und Container, ein Lift und ein Treppenturm führen von dieser Seite aus auch zu den oberen Geschossen. Dieser Erschliessungsraum entlang der Bahn ist differenziert ausformuliert. Die abgestufte Gebäudefassade generiert schöne und grosszügige Vorplätze zu den Wohnungen. Der Umgang mit den unterschiedlichen Terrainhöhen wird sehr geschickt gelöst. Im südwestlichen Abschnitt wird der Vorbereich zum tiefer gelegenen Bahnweg mit einer Mauer abgestützt. Ungefähr in der Mitte des Längsbaus generiert eine grosszügige Gebäudeöffnung eine Verbindung zwischen grünem Hof und tiefer gelegenen Bahnweg. Diese platzartige Aufweitung bietet wiederum Raum für Velos und Briefkästen. Der Niveausprung wird mit einer Treppe ausformuliert. Weiter nach Südosten senkt sich das bestehende Gelände, dadurch kann der bahnseitige Veloweg direkt an den Velokeller im Untergeschosse angebunden und die Anbindung von dieser Seite des Dorfes verbessert werden.

Die Ausformulierung der Freiräume ist sehr klar. Mit präzise ausformulierten Belagsflächen und informeller, naturnaher Gestaltung der Spiel- und Aufenthaltsflächen und der sekundären Wegführung entsteht ein schönes Zusammenspiel zwischen exakt und wild, zwischen hart und weich.

So werden Platz und Gebäudevorzone mit einem befestigten Belag aus Asphalt oder Ortbeton ausformuliert. Offene Fugen, welche das Regenwasser aufnehmen, durchziehen den Platzbelag. Der Spielbereich und die Aufenthaltsflächen sind mit naturnahen Belägen und Spielobjekten ausformuliert. Die Wegspuren sind aus Kies und einzelnen Schrittplatten, welche den gut situierten Spiel- und Gemeinschaftsbereich und den mit-tigen Durchgang zum Bahnweg miteinander verbinden. Die Spielwiese ist grosszügig und wird mit einem Gehölzsaum entlang dem Neubau und der Kulturtreppe eingerahmt. Damit dies möglich ist, müssen die Aufbauhöhen über der Einstellhalle jedoch zwischen 1.2 m für kleinere Gehölze und 1.5 m für Bäume betragen.

Der vertiefte Naturraum im Osten ist ein schönes Refugium für die Natur. Das Baumvolumen aus einheimischen Gehölzen bildet einen räumlichen Filter zum Kreisel. Dieser naturnahe Freiraum hat grosses Potential für die Biodiversität und die Retention von Platz- und Dachwasser.

Entlang der Bahn ist eine säulenförmige Baumreihe als Filter zwischen Haus und Bahn angedacht. Hier wäre als Alternative auch ein Grünfilter mit Schlingpflanzen an der Fassade oder mit Ranksäulen denkbar.

Die Staffelung des Zeilenbaus erweist sich als ein geschicktes Verhalten mit der schwierigen Ausrichtung der Parzelle, insbesondere in Hinsicht auf die nachbarschaftliche Bahnlinie umzugehen. Diese Gliederung erlaubt es, die einzelnen Wohneinheiten konsequent über einen grosszügigen Laubengang von der lärmbelasteten Südostseite her zu erschliessen und bietet trotzdem einen grossen Anteil an Westausrichtung. Diese vorteilhafte Staffelung wird in den Grundrissen der Einheiten mit einer Staffelung der individuellen Zimmer weitergeführt. Mit der Platzierung der Wohnzimmer im Prinzip des Durchwohnens profitieren die Einheiten immer noch von der Besonnung einer Südausrichtung. Die Platzierung der Zeile entlang des südöstlichen Randes erlaubt, zusammen mit dem östlichen Kopfbau, eine vielfältige Zonierung der Aussenräume. Ganz pragmatisch wird auf der lärmexponierten Seite erschlossen und begegnet, auf der vom Lärm abgewandten Seite hält man sich auf. Trotz der konsequenten Staffelung bietet der Kopfbau an den Stirnseiten der Zeile einen willkommenen Bruch dieser Regelmässigkeit, bringt Spannung in die Gesamtsituation und funktioniert harmonisch im Zusammenspiel mit der einfachen Formensprache in der vertikalen Richtung von fünf konsequenten Vollgeschossen mit Flachdach. So wird die Länge der Zeile gebrochen, ohne dass das Gesamtvolumen unruhig oder chaotisch wirkt.

Der nun am Ende des Prozesses vorliegende Vorschlag ist sehr ausgewogen und durchdacht. Der fünfgeschossige abgewinkelte Längsbau bildet einen Abschluss zur lärmbelasteten Verkehrsachse im Südosten und zum Kreisel im Nordosten. Die Setzung des Baukörpers bildet zugleich eine übergreifende räumliche Begrenzung des Aussenraumes zum bestehenden Zentrum und dadurch wird die Kulturtreppe als zentrales Element gestärkt und aufwertet. Der eingeschossige pavillonartige Bau übernimmt

den Masstabssprung zum öffentlichen Raum und gibt dem neu entstanden Hofraum eine gewisse Intimität. Er dient zugleich als Adressierung der Anlage und kann mit der vorgeschlagenen Nutzung eine lebendige Atmosphäre entstehen lassen und mit der Kulturtreppe zum öffentlichen Ort des Quartiers werden. Die Erschliessung der Wohnungen erfolgt im Süden über Laubengänge. Im Erdgeschoss des Längsbaus sollen gemeinsame Nutzungen für die Bewohnenden (Wasch- und Trocknungsräume, Bastelräume, etc) angesiedelt werden, wobei an den Ost- und Westenden des Längsbaus auch öffentlichere Nutzungen wünschbar sind. Ein gewisser Bereich der Dachlandschaft könnte den Bewohnenden als zusätzlicher, privater Aufenthaltsraum zur Verfügung gestellt werden.

Die Begleitgruppe sieht im vorgeschlagenen Konzept ein grosses Potenzial für ein lebendiges und spannendes Quartier mit gut nutzbarem Wohnumfeld, welches das Zentrumsgebiet ergänzt und qualitativ stärkt. Dabei vermögen die stimmige Zonierung und die Disposition der Freiräume auch die bestehenden Freiräume des Dorfzentrums mit einzubeziehen und aufzuwerten.

8. Richtprojekt

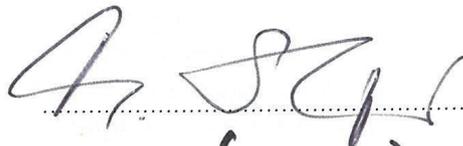
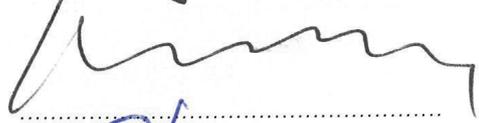
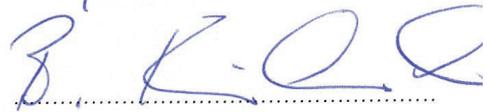
Nach Abschluss des Workshopverfahrens hat das Bearbeitungsteam das Bebauungs-, Gestaltungs- und Erschliessungskonzept den Empfehlungen gemäss Ziff. 6.1 folgend zu einem Richtprojekt weiterentwickelt. Das Richtprojekt dient anschliessend als Grundlage für die planungsrechtliche Umsetzung des Vorhabens.

Der Entwurf des Richtprojekts wurde im Februar 2023 erneut der Begleitgruppe zur Begutachtung vorgelegt. Die eingegangenen Rückmeldungen wurden in das Dokument umgesetzt. Im Rahmen der Vernehmlassung im Juni 2023 wurde keine weiteren Korrekturen oder Ergänzungen mehr beantragt.

Das konsolidierte Richtprojekt ist im Anhang zum vorliegenden Schlussbericht ersichtlich.

9. Genehmigung und Unterzeichnung des Schlussberichts

Von der Begleitgruppe genehmigt:

René Huber	
Marcelle Sheppard	
Jutta Strasser	
Daniel Spreng	
Gianni Chini	
Beatrice Friedli	

Anhang

Anhang: Richtprojekt

Dossier Richtprojekt

Arealentwicklung ZPP3| UEO „Zentrum 2“ | Teil Süd | Urtenen-Schönbühl

