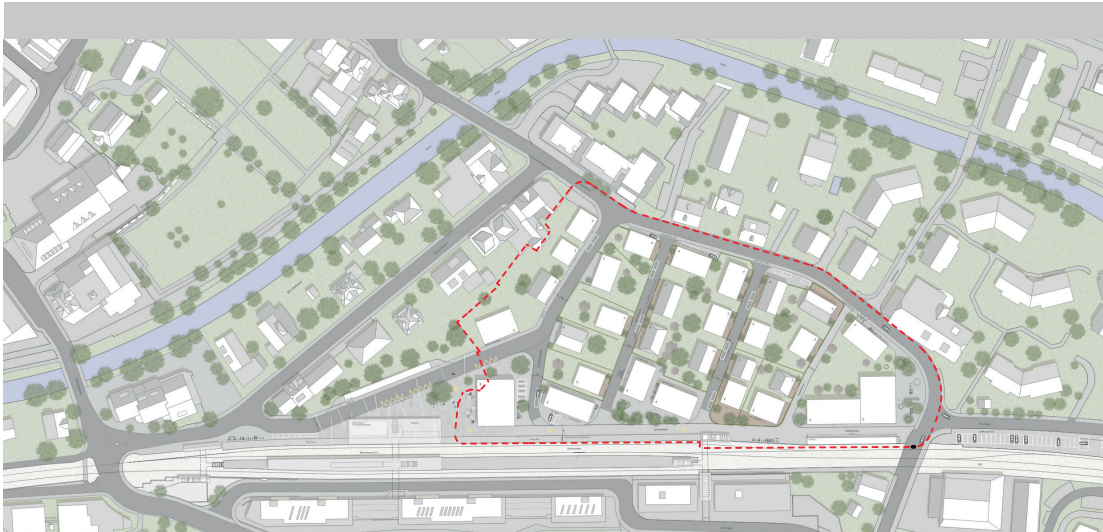


Einwohnergemeinde Belp

Arealentwicklung «Güterstrasse/Sägetstrasse»



Schlussbericht
Workshopverfahren

30. April 2019

Impressum

Planungsbehörde:

Einwohnergemeinde Belp, Gartenstrasse 2.
Postfach 64, 3123 Belp

Verfahrensbegleitung:

ecoptima, 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
Tobias Häne, Landschaftsarchitekt FH,
MSc Urbanistik TUM

Inhalt

1. Ausgangslage und Zielsetzung	5
2. Organisation	7
2.1 Auftraggeber	7
2.2 Verfahrensbegleitung	7
2.3 Begleitgruppe	7
2.4 Bearbeitungsteam	7
3. Rahmenbedingungen	8
4. Ablauf des Workshopverfahrens	10
4.1 Übersicht	10
4.2 Startveranstaltung vom 10.9.2018	10
4.3 Zwischenbesprechung 1 «Strategien»	11
4.4 Zwischenbesprechung 2 «Konzept»	17
4.5 Schlusspräsentation	26
5. Resultat des Workshopverfahrens	35
6. Würdigung des Resultats	36
7. Empfehlung des Beurteilungsgremiums	38
8. Genehmigung des Schlussberichts	39
Anhang	40

Resultat des Workshopverfahrens

(Stand: Überarbeitung gemäss Schlussbesprechung vom 23.1.2019) 41

1. Ausgangslage und Zielsetzung

Ausgangslage

Das Gebiet Güter-/Sägetstrasse umfasst 21 Grundstücke, welche im Besitz von 19 verschiedenen Grundeigentümern sind (exkl. Strassenparzellen). Die Einwohnergemeinde Belp ist selbst Grundeigentümerin in diesem Gebiet und möchte in Zusammenarbeit mit weiteren Grundeigentümern die Rahmenbedingungen für einen langfristigen Transformationsprozess des Areals Güter-/Sägetstrasse schaffen. Es wird eine qualitativ hochwertige verdichtete Bebauung mit einer Mischnutzung mit Schwerpunkt Wohnen angestrebt.

Das Gebiet Güter-/Sägetstrasse liegt südöstlich des Bahnhofs Belp und umfasst die Areale zwischen Güter-, Säget- und beidseits der Galactinastrasse mit einer Gesamtfläche von 20'665 m² (exkl. Strassenparzellen).



Abb. 1 Das Gebiet mit den Grundstücksflächen im Bearbeitungsperimeter (rot)

Planungsvereinbarung

Im Vorfeld des Verfahrens wurden anhand von Gesprächen die mittel- bis langfristigen Entwicklungsabsichten der verschiedenen Grundeigentümern evaluiert.

Ein bedeutendes Entwicklungspotenzial besteht insbesondere auf dem Landi-Areal, dem gemeindeeigenen Grundstück und auf weiteren fünf Parzellen mit vier verschiedenen Parteien.

Die Gemeinde Belp und die an der Planung interessierten Grundeigentümer haben zum Start des Planungsprozesses die wesentlichen Rahmenbedingungen für den ersten Planungsschritt der Gebietsentwicklung gemeinsam definiert und in Form einer Planungsvereinbarung verbindlich geregelt. Die Parteien haben vereinbart, dass das Bebauungs- und Erschliessungskonzept im Rahmen eines Workshopverfahrens ermittelt wird.

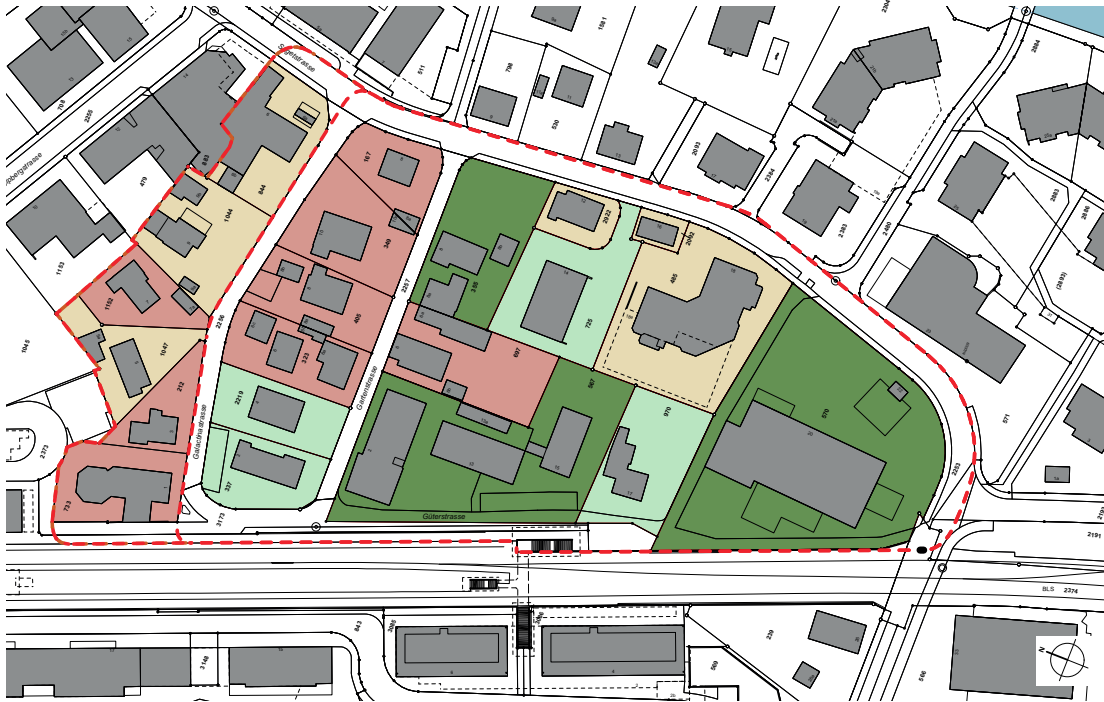


Abb. 2 Parzellen innerhalb des Bearbeitungsperimeters mit der Darstellung der evaluierten Entwicklungspotenziale (grün: Chancen hoch; hellgrün: Veränderungen denkbar; rot: Chancen eher gering; beige: unbekannt).

Zielsetzung

Mit dem qualitätssichernden Verfahren (Workshopverfahren) sollen unterschiedliche Lösungsansätze für die künftige Entwicklung des Gebiets erarbeitet werden. Das resultierende Gesamtkonzept im Sinne eines «Idealbilds» mit Ideen zum Städtebau, zur Nutzung und Nutzungsverteilung, zu den Freiräumen, Strassenräumen, zur Erschliessung und zum Verkehr sowie zur Wirtschaftlichkeit und Etappierung dient als Grundlage für die erforderliche Anpassung der baurechtlichen Grundordnung.

Es soll ein gesamträumlicher Lösungsansatz über alle Grundstücke im Bearbeitungsperimeter erarbeitet werden. Dabei sind jedoch die unterschiedlichen Grundeigentümeransprüche und die heutige Parzellenstruktur soweit möglich zu wahren.

Schlussendlich soll auf der Basis des vorliegenden Gesamtkonzepts ein planungsrechtlicher Rahmen geschaffen werden, welcher die individuelle und etappierte Entwicklung der einzelnen Grundstücke ermöglicht.

2. Organisation

2.1 Auftraggeber

Als Auftraggeber des Verfahrens treten die Grundeigentümerschaften der Parzellen Gbbl.-Nrn. 337, 355, 567, 570, 725, 970 und 2219 auf.

2.2 Verfahrensbegleitung

Die Vorbereitung und Begleitung des Verfahrens erfolgte durch die ecoptima ag, Bern.

- Thomas Federli, dipl. Geograf
- Tobias Häne, Landschaftsarchitekt, MSc Urbanistik TUM

2.3 Begleitgruppe

Die Begleitgruppe aus Vertretern der Planungsbehörde, der Grundeigentümer und unabhängigen Fachexperten setzt sich wie folgt zusammen:

Mitglieder der Begleitgruppe:

- Benjamin Marti, Gemeindepräsident, Dep. Planung und Umwelt (Vorsitz)
- Stefan Neuenschwander, Vize-Gemeindepräsident, Dep. Liegenschaften
- Beni Knecht, Vertreter Grundeigentümerschaft Landi
- Fred Grunder, Vertreter Grundeigentümerschaft Landi
- Kurt Jutzi, Vertreter Grundeigentümer Private
- Beat Weber, Vertreter Grundeigentümer Private
- Fritz Schär, Dipl. Architekt FH BSA SIA
- Heinz Brügger, Dipl. Architekt FH SIA
- Tino Buchs, Dipl. Landschaftsarchitekt FH

Weitere Beteiligte:

- Andreas Arnold, Vertreter private Grundeigentümer
- Göri Clavuot, Leiter Abteilung Bau, Gemeinde Belp
- Jürg Aebersold, Stv. Leiter Abteilung Bau, Gemeinde Belp

2.4 Bearbeitungsteam

Als Planungsteam hat die Gemeinde im Einvernehmen mit den weiteren Grundeigentümern folgendes Team beauftragt:

Beauftragtes Team:

- Aebi & Vincent Architekten AG, Bern (Federführung), vertreten durch Pascal Vincent und Stefanie Stammer
- Christian Wiesmann, Dipl. Architekt ETH
- Simon Schöni, extra Landschaftsarchitekten AG
- Markus Hofstetter, Kontextplan AG

3. Rahmenbedingungen

Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter

Bearbeitungs-
perimeter

Der Bearbeitungsperimeter umfasst die gesamten Parzellen Gbbl.-Nrn. 167, 323, 337, 349, 355, 405, 485, 567, 570, 697, 725, 970, 2092, 2219 und 2922 mit einer Gesamtfläche von 16'686 m² (exkl. Strassenparzellen). Bahnseitig reicht der Bearbeitungsperimeter bis auf Höhe der Perronkante. Die Strassenräume der Galactinastrasse, der Gartenstrasse und der Güterstrasse sind ebenfalls Teil des Bearbeitungsperimeters.

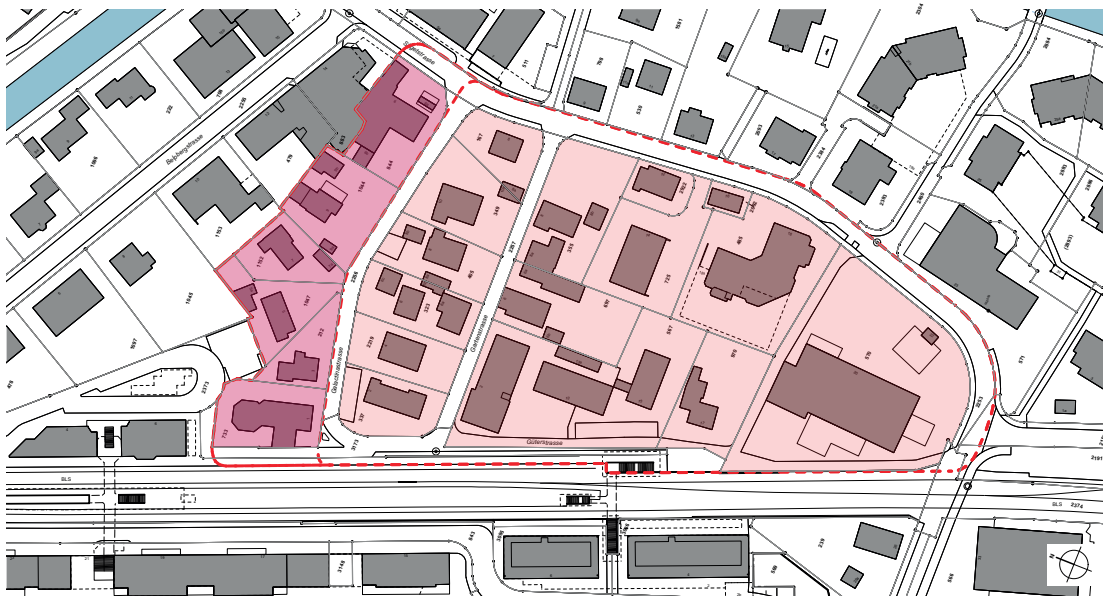


Abb. 3 Bearbeitungsperimeter (rot), erweiterter Bearbeitungsperimeter (dunkelrot)

erweiterter Bear-
beitungsperimeter

Der erweiterte Bearbeitungsperimeter umfasst die nördlich an die Galactinastrasse angrenzenden Parzellen Gbbl.-Nrn 212, 733, 844, 1044, 1047, 1152 mit einer Gesamtfläche von 3'979 m² (exkl. Strassenparzellen).

Die heutige Zonenzuordnung ist für das vorliegende Verfahren nicht massgebend. Es ist vorgesehen, die Bestimmungen zu Art und Mass der Nutzung den Resultaten des Verfahrens entsprechend im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision allenfalls in Form einer Zone mit Planungspflicht (ZPP) festzulegen, denkbar sind jedoch auch andere Varianten.

Richtplan Siedlung Im neu geschaffenen Richtplan Siedlung ist das Areal Güter-/Sägetstrasse als mittel- bis langfristiges Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet bezeichnet, wobei der Wirkungsbereich zusätzlich zum vorliegenden Bearbeitungssperimeter das Gebiet zwischen Galactinastrasse und Belpbergstrasse (inkl. Bahnhofsgebäude mit Bahnhofplatz/Buswendeschleife) sowie ein Gebiet auf der gegenüberliegenden Seite der Sägetstrasse umfasst.

Programme Workshopverfahren
Weitere spezifische Rahmenbedingungen
Die Rahmenbedingungen für die Bearbeitung und die Anforderungen an die abzugebenden Unterlagen wurden im Programm des Workshopverfahrens vom 22. Oktober 2018 festgehalten und allen Beteiligten zusammen mit ergänzenden Planungsgrundlagen zur Verfügung gestellt.

4. Ablauf des Workshopverfahrens

4.1 Übersicht

Im Rahmen des Workshopverfahrens wurden eine Startveranstaltung, zwei Zwischenbesprechungen und eine Schlusspräsentation durchgeführt:

- Startveranstaltung, 10. September 2018
- Zwischenbesprechung 1, 17. Oktober 2018, «Strategie»
- Zwischenbesprechung 2, 28. November 2018, «Konzept»
- Schlusspräsentation mit Beurteilung, 23. Januar 2019

Im Rahmen der Workshops hat die Begleitgruppe den Projektverfassern Empfehlungen für die Weiterbearbeitung abgegeben.

4.2 Startveranstaltung vom 10.9.2018

Im Rahmen der Startveranstaltung lag der Fokus auf der Reflexion und dem vertieften Verständnis der komplexen Ausgangslage. Gemeinsam wurden die Aufgabenstellung und spezifische Rahmenbedingungen präzisiert und das angestrebte Ergebnis definiert. Es fand eine gemeinsame geführte Begehung des Gebiets mit Vertretern der BLS (J. Buntschu) und der Bernmobil (M. Wegmüller) statt. Dabei wurden die Entwicklungsabsichten und Anforderungen der BLS Netz AG und Bernmobil in Bezug auf die Bahngleise und das Bahnhofsumfeld mit Busbetrieb diskutiert und in das Programm überführt.

4.3 Zwischenbesprechung 1 «Strategien»

Beschrieb
Projektstand

An der Zwischenbesprechung 1 waren mindestens die stadträumliche Analyse, die daraus abgeleiteten Entwicklungsstrategien mit Herleitung, Wertung und Formulierung einer städtebaulichen Haltung für den Bearbeitungsperimeter mit Aussagen zu Stimmung und Identitäten sowie erste konkrete städtebauliche Ansätze in Varianten gefordert.

Räumliche Entwicklung über die Zeit

Die Siedlungsentwicklung im Perimeter begann ausserhalb des Zentrums von Belp entlang der Bahnlinie. Innerhalb des Perimeters fand bis 1993 wenig Entwicklung statt. Das Gebiet südlich des Perimeters entwickelte sich grösstenteils erst nach dem Jahr 2000.



Abb. 6 Belp mit Perimeter, Südwestansicht 1934



Abb. 7 Belp mit Perimeter, Südwestansicht 1957



Abb. 8 Belp mit Perimeter, Luftbild, 1934



Abb. 9 Belp mit Perimeter, Südwestansicht 1967

Zwei charakteristische Bereiche des Perimeters

Als Schlussfolgerung aus der historischen und morphologischen Analyse lässt sich der Bearbeitungsperimeter in zwei Bereiche unterteilen: Der nördliche Teil mit einheitlichen baulichen Strukturen entlang der Galactina- und Gartenstrasse erzeugt mit der Stellung der Gebäude mit zugehörigen privaten Freiräumen zu den Strassen eine stadträumliche Situation. Die vorhandene bauliche Dichte erzeugt einen Gassencharakter der als grosse Qualität im Bestand beurteilt wird. Der südliche Teil des Perimeters ist schwierig lesbar. Die unterschiedlichen baulichen Strukturen haben wenig miteinander und dem Ort an sich zu tun, sind austauschbar und lassen keine stadträumlichen Qualitäten erkennen.

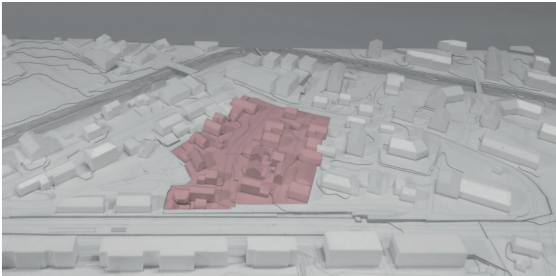


Abb. 10 Nördlicher Teil entlang Galactina-, Gartenstrasse

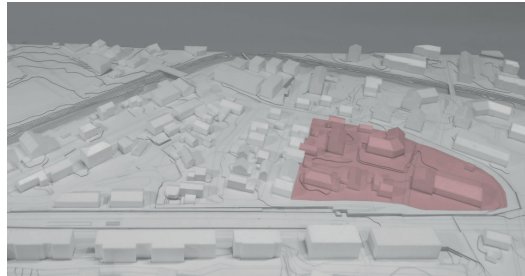


Abb. 11 Südlicher Teil des Perimeters

Freiraum

Als wiederkehrendes Element im Aussenraum weisen die strassenseitig orientierten Privatgärten entlang der Galactina- und der Gartenstrasse besondere Qualitäten auf. Es fehlt eine klare Adresse und das Areal weist einen gewissen Inselcharakter zwischen Gürbe und Bahngleis auf.

Verkehr

Bushof: Mit dem heute verfügbaren Raum ergibt sich trotz zusätzlich aufgehobener Parkplätze keine funktionierende und überzeugende Lösung für drei Haltekanten, welche dem Behindertengleichstellungsgesetz entsprechen. Auch eine Verschiebung der Haltekanten an die Belpbergstrasse würde trotz einseitiger Befahrbarkeit mehr Raum beanspruchen als vorhanden ist. Alternative Wegfahrten vom Bushof gegenüber heute würden bestehende Konflikte entschärfen.

Fuss- und Velowege: Querverbindungen dominieren heute im Perimeter. Für die weitere städtebauliche Entwicklung des Areals könnten die übergeordneten Schulwege sowie eine neue arealinterne Nord-Süd-Verbindung Anhaltspunkte sein.

MIV: Die präsentierten Möglichkeiten für eine Arealerschliessung zeigen, dass die Gartenstrasse nicht zwingend durchgehend befahrbar sein muss. Eine künftige Sammelgarage wäre zu Gunsten zusätzlicher Aussenraumqualitäten denkbar.

Bauliches Entwicklungspotenzial heute

Gemäss heutiger Bebauung (ca. AZ 0.6) ist ein bauliches Entwicklungspotenzial gegenüber der erlaubten Ausnützung (AZ 0.8) auszumachen (Nutzungsreserven).

Städtebauliche Prinzipien

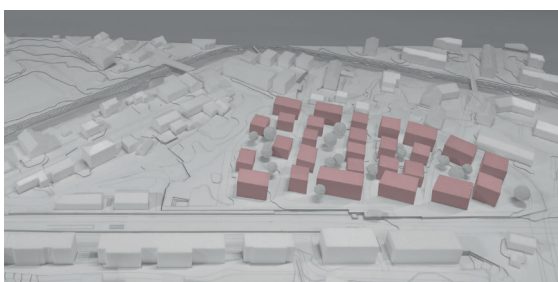
Die folgenden Elemente aus der Analyse dienten als Programmpunkte für die Erarbeitung der städtebaulichen Strategien:

- Anschluss des Bahnhofareals an den Perimeter über die bestehende Achse entlang des Bahngleises resp. der Güterstrasse und die Schaffung einer Promenade und deren Charakter. Die städtebauliche Reaktion darauf und die Adressbildung entlang der Güterstrasse
- Die Ausgestaltung des Aufgangs der Unterführung an der Güterstrasse im Zusammenhang mit der Gleiserweiterung, der Verschiebung des Aufgangs und der Promadenentwicklung. Die Schaffung eines Ankunftsorts und Auftakts für den Perimeter im Sinne der Adressbildung
- Der Anschluss des Bahnhofareals an den Perimeter über die ursprünglich 1903 geplante Verbindung als Fuss- und Veloweg
- Die Besetzung der Hangkante durch grossmassstäbliche bauliche Strukturen und die Reaktion darauf innerhalb des Perimeters
- Der Charakter des nördlichen Teils des Perimeters mit den Querstrassen und der Durchlässigkeit der Gärten
- Die Situation und allfällige Stärkung der heute städtebaulich aufgelösten Sägetstrasse
- Die Stärkung der Durchlässigkeit zwischen Sägetstrasse und Bahngleis mit der Qualifizierung der Querverbindungen durch den Perimeter

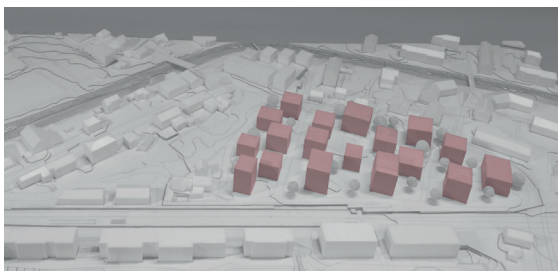
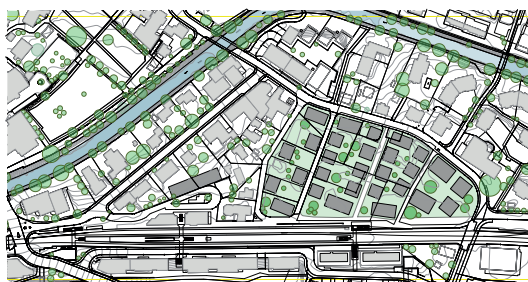
Städtebauliche Strategien

Vier Varianten von städtebaulichen Strategien wurden erarbeitet, wobei folgende Punkte begleitend waren:

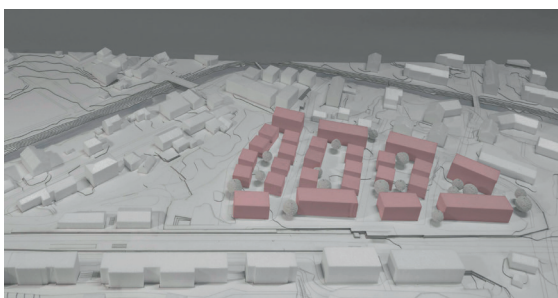
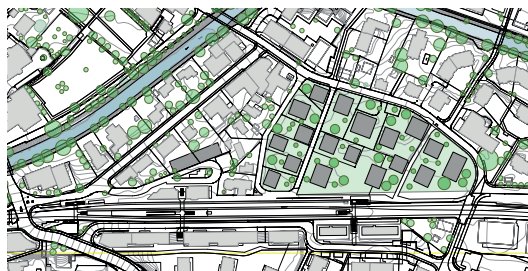
- Die nach Bauverordnung geforderte grössere Spielfläche von 600 m² wurde nicht einbezogen.
- Die heutige Parzellenstruktur wurde nicht beachtet.
- Es wird von einem Abbruch aller bestehenden Gebäude ausgegangen.
- Als verträgliche maximale Geschosszahl werden 6 Geschosse definiert.



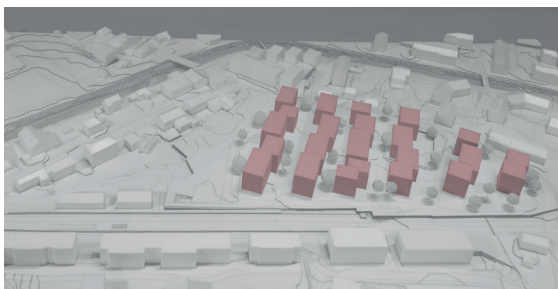
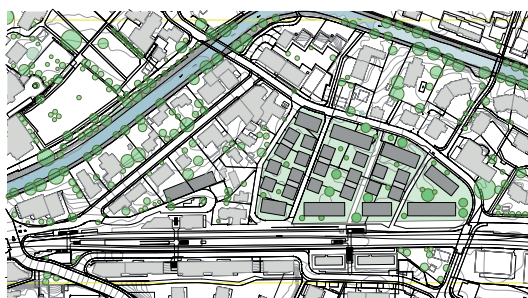
Strategie «Kleinteilig»



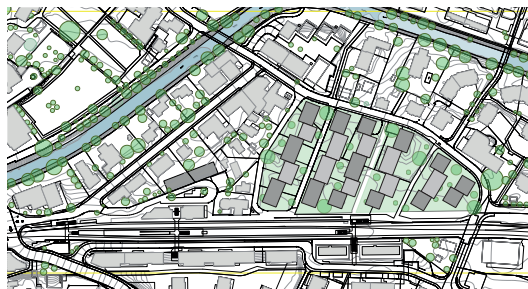
Strategie «Wohnen im Park»



Strategie «Starke Ränder»



Strategie «Grossform»



Städtebauliche Strategie «Kleinteilig»:

- Leitprinzip der Geometrie der Querstrassen
- Loslösen von der Bahnachse durch die Setzung der Gebäude entlang der Güterstrasse
- Dichte Ränder durch die städtebauliche Setzung von 5-geschossigen Gebäudevolumen entlang der Hauptachsen Sägetstrasse und Bahngleise
- Teilweise Schaffung eines Innen und Aussen durch aufgelöste Blockrandstrukturen
- Potenzial für öffentliche/halböffentliche Aussenräume
- Ca. doppelte AZ gegenüber Bebauung heute

Städtebauliche Strategie «Wohnen im Park»:

- Leitprinzip des umfliessenden öffentlichen Aussenraums und Lesart als Gesamtgebiet
- Loslösen von der Bahnachse durch die Setzung der Gebäude
- 6-geschossigen Volumen entlang der Güterstrasse und Bahngleis
- Durchlässigkeit und aufgelöste Ränder durch die freie Setzung der Punktbauten im Park
- Potenzial für einen klaren Auftakt im Bereich Aufgang Unterführung an der Güterstrasse
- Mehr als die doppelte AZ gegenüber Bebauung heute

Städtebauliche Strategie «Starke Ränder»:

- Leitprinzip der Geometrie der Querstrassen und Betonung der Hauptachsen
- Stärkung der Bahnachse und Sägetstrasse durch die konsequente Ausrichtung grösserer Gebäudevolumen entlang der Achsen
- Schaffung eines Innen und Aussen durch aufgelöste Blockrandstrukturen
- Ca. doppelte AZ gegenüber Bebauung heute

Städtebauliche Strategie «Grossform»:

- Leitprinzip der Geometrie der Querstrassen und ausdifferenzierter baulicher Grossformen
- Betonung der Stirnseiten der baulichen Grossformen entlang der Hauptachsen
- Schaffung arealinterner Zwischenräume entlang der Querverbindungen
- Beinahe dreifache AZ gegenüber Bebauung heute

An der Zwischenbesprechung 1 vom 17. Oktober 2018 wurden anhand der Pläne, einer Beamerpräsentation und einem Arbeitsmodell folgende Inhalte vertieft diskutiert und durch die Begleitgruppe zur Weiterbearbeitung empfohlen:

Diskussion und
Beurteilung

Bearbeitung Bahnhofumgebung

Die Planung soll nicht mit zusätzlichen Zukunftshypothesen bezüglich des Bahnhofs belastet werden.

Erweiterter Bearbeitungsperimeter

Der erweiterte Perimeter bleibt Teil des Bearbeitungsperimeters. Städtebauliche Entwürfe sind dabei nicht zwingend gefordert. Aufgabe muss es sein, mindestens bei jeder städtebaulichen Strategie aufzuzeigen, dass keine Potenziale hinsichtlich einer Bahnhof-Anbindung verbaut werden.

Zukünftiger Standort Gemeindeverwaltung

Die Gemeinde Belp macht den Wegzug oder Verbleib der Räumlichkeiten der Gemeindeverwaltung abhängig von der Wertermittlung Ihrer Flächen in der künftigen Situation auf dem Areal Güter-/Sägetstrasse. Gemäss dem formulierten Auftrag aus dem Gemeinderat soll im Workshopverfahren ohne die Positionierung der Gemeindeverwaltung geplant werden. Das Workshopverfahren muss die Fragen klären, ob der Perimeter ein möglicher Standort sein kann und ob es aus immobilienstrategischer Sicht Sinn macht. Die Teilnehmer beurteilen den heutigen Standort der Verwaltung als nicht ideal. Die Bahnhofnähe ist bezüglich der Erreichbarkeit einer Gemeindeverwaltung kein entscheidendes Kriterium.

Wertigkeit des nördlichen Arealteils

Das Analyseergebnis der Wertigkeit des nördlichen Arealteils, die «Gassenqualität» als räumlicher Lösungsansatz und die städtebauliche Haltung «Weiterbauen» sind plausibel. Die Gassenräume übernehmen in diesem Fall eine wichtige Rolle für den öffentlichen Raum.

Leseart als Teil des Dorfes

Das städtebauliche Aufbrechen gegenüber der Gleisachse führt dazu, dass der Perimeter klar als Teil der Dorfebene gelesen wird und nicht als Teil des Hanges. Diese Leseart und die Übernahme der Geometrien des Dorfes wird als richtig beurteilt.

In der Höhenentwicklung der Gebäude ist man bahnseitig deutlich freier als im Bereich der Sägetstrasse.

Das Potenzial für weitere Nutzungen in den Erdgeschossen soll räumlich ausgelotet werden. Dabei sind primär Dienstleistungsnutzungen vorstellbar; Detailhandel ist kein Thema. Denkbar ist ein Quartierladen (Volg mit ca. 100 m² Verkaufsfläche) innerhalb des Perimeters. Aus Kundensicht liegt der Quartierladen bestenfalls in der Nähe des Bahnhofs. Die Anlieferung und oberirdische Parkierung spricht aber weiterhin für die Landi-Parzelle. Die Landi hat grundsätzlich keine Verpflichtung, an dieser Stelle eine Volg-Filiale zu betreiben.

Entlang der Bahnachse sind keine öffentlichen Nutzungen vorstellbar da die Laufkundschaft fehlt. Deshalb muss die bahnseitige Achse eine maximale räumliche Qualität aufweisen.

Das Areal ist über Langsamverkehrsverbindungen in das Quartier einzubinden. Dabei kann bahnseitig eine wichtige Achse entstehen.

Die Arealerschliessung für den motorisierten Individualverkehr wird von der Sägetstrasse aus erfolgen. Dabei ist eine Sammelgarage in Anbetracht des realistischen Transformationspotenzials denkbar.

Es besteht ein grosses Potenzial für eine zeitnahe Entwicklung der Parzellen Gemeinde, Zwahlen AG und Landi. Dabei wäre im Idealfall die Landi die Initialetappe.

Empfehlungen zur
Weiterbearbeitung

- Die städtebauliche Haltung «Weiterbauen» und die bestehende räumliche Situation an der Galactina-/Gartenstrasse ist als städtebauliches Prinzip weiterzuverfolgen. Dabei spielt die Gassenbildung eine zentrale Rolle für das gesamte Gebiet.
- Über die Ausarbeitung und Definition der Ränder soll ein weiteres städtebauliches Prinzip formuliert werden.
- Es sollen eine Auseinandersetzung mit der möglichen Bahnhofanbindung «Verbindung 1903» stattfinden und die Folgen aufgezeigt werden.
- Es sollen eine Schärfung der Gestaltung des öffentlichen Raums erfolgen und die Öffentlichkeitsgrade dargestellt werden.
- Die Vertiefung der städtebaulichen Strategie muss auf die realen Transformationspotenziale (Ausgangslage Entwicklungsabsichten Grundeigentümer) überprüft werden.
- Das angestrebte Ergebnis des Workshopverfahrens und die planungsrechtliche Umsetzung müssen präzisiert werden. In Bezug auf die Pflicht der Erfüllung der grösseren Spielfläche ist zu prüfen, ob weder eine ZPP noch eine UeO erarbeitet wird und stattdessen das Bauen in der Regelbauzone mit «Spielregeln» ermöglicht werden soll.

4.4 Zwischenbesprechung 2 «Konzept»

Beschrieb
Projektstand

Für die Zwischenbesprechung 2 waren mindestens städtebauliche Konzepte in Varianten mit Aussagen zur baulichen Dichte, städtebaulichen Typologien, Nutzungsverteilung mit Vorschlägen zu Wohntypologien und EG-Nutzungen, Aussenräume, Erschliessung und Parkierung und die daraus abgeleiteten Etappierungsvorschläge gefordert.

Nutzungsinteressent Büronutzung

Ein grösseres Dienstleistungsunternehmen zeigt als potenzieller Nutzer von Büroräumlichkeiten Interesse am Standort der Parzelle der Landi (Bezug ca. Ende 2023). Im Verfahren soll geprüft werden, ob die Anforderungen des potenziellen Nutzers in das Bebauungskonzept integriert werden

können. Folgende wichtigsten Anforderungen zum Raumprogramm sind zurzeit bekannt: Nutzfläche: ca. 2'500 m², Arbeitsplätze: ca. 120, Parkplätze: ca. 60.

Bebauungskonzept

Es wurde ein Bebauungskonzept mit verschiedenen Vertiefungsgebieten ausgearbeitet. Als Basis diente die städtebauliche Strategie «Kleinteilig». Die folgenden Grundsätze waren Vorgabe für Erarbeitung des Bebauungskonzepts:

- Der erweiterte Bearbeitungsperimeter nördlich der Galactinastrasse wurde bis zur Belpbergstrasse ausgedehnt.
- Die Entwicklung soll möglichst unter Berücksichtigung der bestehenden Parzellenstruktur erfolgen.
- Das Bebauungskonzept wurde als Zielzustand über den gesamten Perimeter erarbeitet und danach in Etappen und unter Einbezug des Bestands und des vorhandenen Entwicklungspotenzials hergeleitet.

Fünf räumliche Bereiche

Der erweiterte Perimeter, gefasst durch die Güterstrasse und die Sägetstrasse, wird durch vier Querstrassen in fünf Bereiche unterteilt. Der Bahnhof geniesst eine Sonderstellung.



Abb. 12 Fünf räumliche Bereiche

Bebauungsstruktur und öffentliche Räume

Die Bebauungsstruktur wird über die Teilräume Güterstrasse, Sägetstrasse und Innenbereich erläutert:

Güterstrasse

Die 4- bis 5-geschossigen Gebäudevolumen entlang der Güterstrasse bilden das Rückgrat der Quartiersbebauung und formulieren den Abschluss des Quartiers gegenüber den Bahngeleisen. Durch das Abdrehen der Volumen um ca. 30 Grad soll eine kontinuierliche Front vermieden und die Durchlässigkeit zur dahinterliegenden Siedlung gewährleistet werden.

Den südlichen Abschluss bildet ein parallel zu den Bahngleisen angeordneter L-förmiger Bau auf dem Grundeigentum der Landi, der auch die Büros des potenziellen Nutzers aufnehmen könnte.

Durch das Abdrehen der Volumen und den Abschluss durch den Bau auf dem Landi-Areal entsteht entlang der Güterstrasse eine Abfolge aus öffentlichen Räumen mit städtischem Charakter zwischen dem Bahnhof und dem L-förmigen Bau ausbildet.

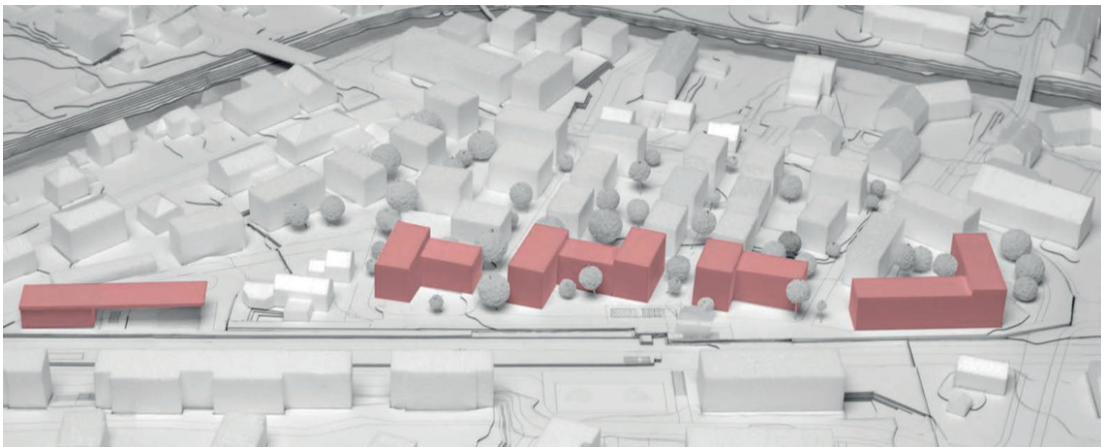


Abb. 13 Bebauungsstruktur entlang der Güterstrasse

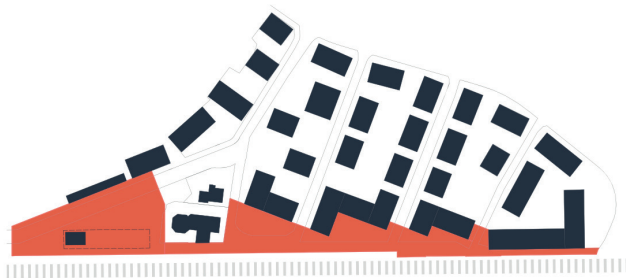


Abb. 14 Aussenraumabfolge «Spange» entlang der Güterstrasse

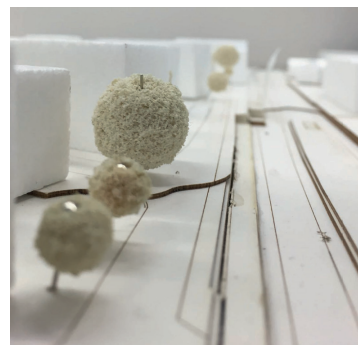


Abb. 15 Freiräume am Gleis

Sägetstrasse

Die 4-geschossige Bebauung entlang der Sägetstrasse ist nun lockerer angeordnet und nimmt dadurch Bezug auf die Dorfstruktur von Belp.

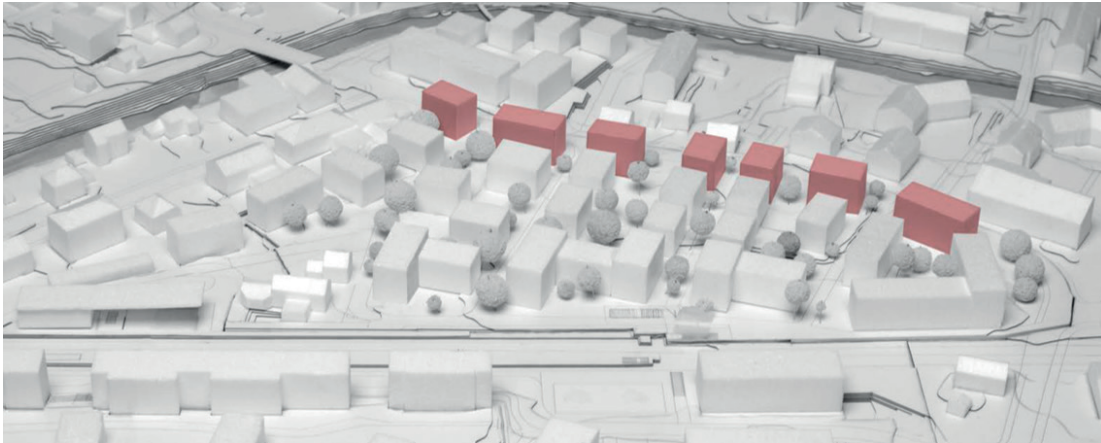


Abb. 16 Bebauungsstruktur entlang der Güterstrasse

Innenliegende Bebauung

Der zwischen den Randbebauungen entlang der Güter- und der Sägetstrasse liegende Bereich soll auf der bestehenden Struktur aufbauen. Hier sind 3 Geschosse vorgesehen.

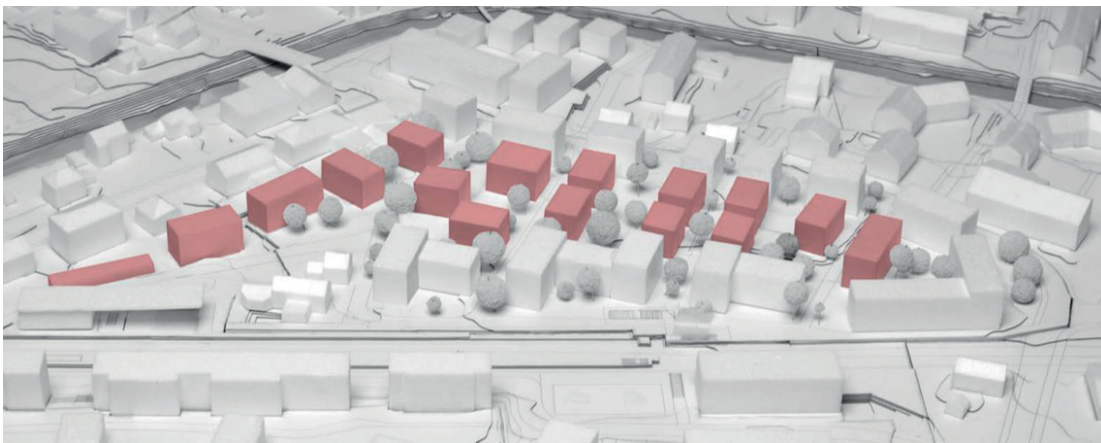


Abb. 17 Bebauungsstruktur entlang der Güterstrasse

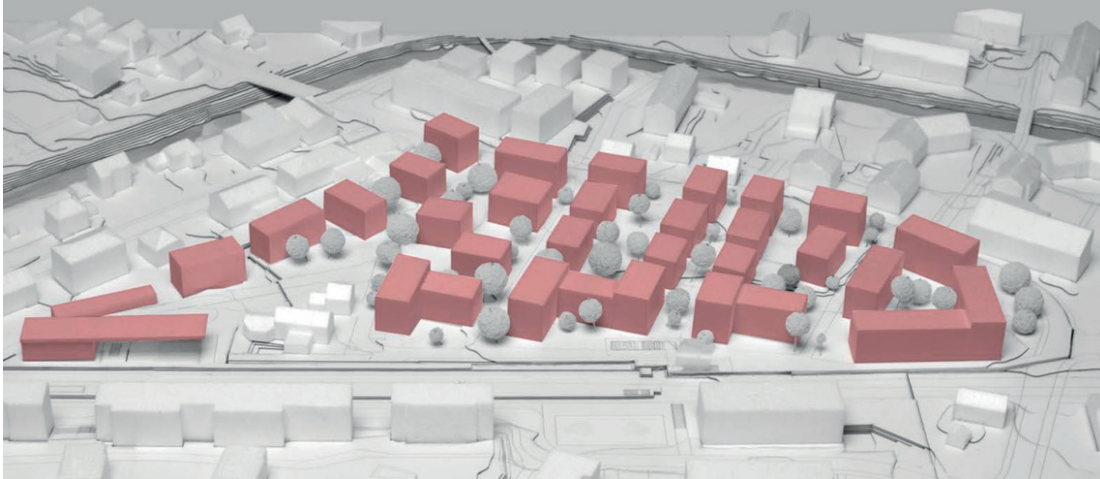


Abb. 18 *Bebauungsstruktur Gesamtperimeter*

Anbindung Bahnhof

Durch den Rückgriff auf die Strassenführung «Verbindung 1903» könnte ein Bahnhofplatz zwischen dem Bahnhof im Westen und der neuen Strassenführung im Osten ausgeprägt werden. Ein baulicher Raumabschluss jenseits der neuen Strasse mit Einfahrt in ein Parkhaus ist denkbar. Um die Strassenführung zu ermöglichen, müsste ein erhaltenswertes Gebäude rückgebaut und der Bahnhof neu gebaut werden.



Abb. 19 *Plandarstellung der geplanten Strassenführung «Verbindung 1903»*

Aussenraumtypologien

Es werden die folgenden drei charakteristischen Aussenraumtypologien unterschieden, wobei die entsprechende räumliche Ausformulierung der Übergänge von Aussenraum zum Strassenraum massgeblich zur Ausbildung des Charakters des Strassenraums beiträgt:

- Vorplatz mit Dienstleistungs- und Gewerbenutzung
- Vorgarten mit Einfriedung zu Wohnnutzung
- Garten mit Einfriedung zu Wohnnutzung

Strassentypologien

Es werden die folgenden vier charakteristischen Strassentypologien unterschieden, wobei die räumliche Ausformulierung der Übergänge von öffentlichem zu halböffentlichem/privatem Raum zentral ist:

- Sägetstrasse: Als Haupteerschliessungs-Rückgrat
- Galactinastrasse: Öffentliche «Spange»
- Quartierstrassen (Ost-West-Verbindungen): Grundsätzlich kein MIV-Verkehr, Zubringerdienst soll gestattet sein.
- Südlichste Quartierstrasse (Verbindung Bahnunterführung – Sägetstrasse): Reine Langsamverkehrsverbindung und Schulweg

Parkierung

In Bezug auf die unterirdische Parkierung werden die folgenden Orte vorgeschlagen wobei die Einfahrten möglichst gebäudeintegriert angeordnet sein sollten:

- Auf dem gemeindeeigenen Grundstück entlang der Bahngleise
- Bei einem Neubau des Bahnhofs unter dem Bahnhofplatz
- Im südlichsten Bereich auf dem Grundstück der Landi
- Ausserhalb des Perimeters südlich des Areals (Grundeigentum BLS)



Abb. 20 Situation Bebauungs- und Aussenraumkonzept Gesamtperimeter (anzustrebendes Gesamtbild)

Etap pierung und Parzellenstruktur

Unter Berücksichtigung der eruierten Entwicklungspotenziale der einzelnen Parzellen und des baulichen Bestands wird ein möglicher erster Etappierungsschritt aufgezeigt.

In einem ersten Schritt könnte die ganze Güterstrasse baulich gefasst sowie Teile entlang der Sägetstrasse und der Belpbergstrasse weiterentwickelt werden. Auch zur Gestaltung des Bahnhofs wurden Überlegungen angestellt.

Die Parzellenstruktur kann bis auf die Verbreiterung der Galactinastrasse um 0.5 m je Seite und die Begradigung einer Parzellengrenze (Grenze Parzellen-Nrn. 349 und 167) beibehalten werden.

Die bauliche Dichte des Areals könnte gegenüber der heutigen Ausnützung etwa verdoppelt werden.

Die gemäss Bauverordnung geforderten 600 m² Spielfläche könnten bei Bedarf im südlichsten Bereich angeordnet werden.

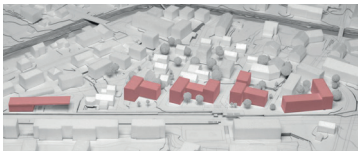


Abb. 21 Etappe 1; Güterstrasse

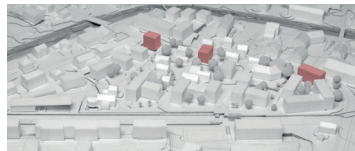


Abb. 22 Etappe 1; Sägetstrasse

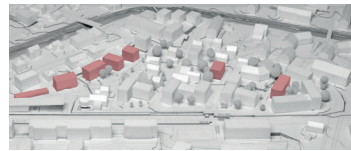


Abb. 23 Etappe 1; Innerer Bereich

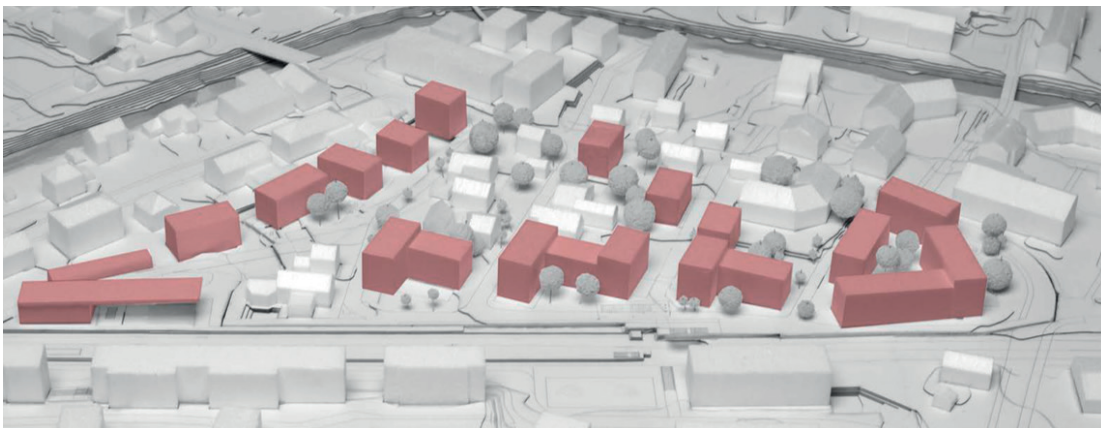


Abb. 24 Gesamte erste Etappe mit Neubauten (rot) und Bestand (weiss)

Planungsrechtliche Umsetzung

Die planungsrechtliche Umsetzung des Konzepts mittels ZPP/UeO wird nicht als sinnvoller Weg angesehen. Die massgebenden städtebaulichen Prinzipien des Konzepts sollen stattdessen durch eine Ergänzung des Baureglements mit spezifischen Zonenvorschriften gesichert werden. Auf diese Weise sollen die Spielregeln für einen langfristigen qualitativen Transformationsprozess vorgegeben werden. Notwendig wäre die Festlegung folgender Parameter:

- Art der Nutzung
- min./max. Bauabstände, (Gestaltungs-) Baulinien
- Seitlicher Grenzabstand grundsätzlich 3 m
- Geschosshöhen
- rudimentäre Vorschriften zu den Dachformen
- Abgrenzungen entlang der Strassen
- Parkierung: Grundsätzlich unterirdisch, vorübergehende oberirdische Lösungen sind denkbar

- Spielfläche: Bei einer Bebauung des Perimeters im Rahmen des Baureglements könnte gemäss den Abklärungen mit dem AGR auf die grössere Spielfläche (600 m²) verzichtet werden.

An der Zwischenbesprechung 2 vom 28. November 2018 wurden anhand der Pläne, einer Beamerpräsentation und einem Arbeitsmodell folgende Inhalte vertieft diskutiert und durch die Begleitgruppe zur Weiterbearbeitung empfohlen:

Diskussion und
Beurteilung

Übergeordnetes Konzept

- Das Konzept wird grundsätzlich als sehr gelungen beurteilt.
- Städtebaulich wird der Rhythmus der Bebauung mit seiner ordnenden Eigenschaft als hohe Qualität erachtet.
- In einem nächsten Schritt soll der Perimeter auch auf die Kirche ausgedehnt und in das Bauungskonzept einbezogen werden.

Bebauungsstruktur und öffentliche Räume

- Die durchgehend 4-Geschossigkeit der Bebauung gegenüber der Sägetstrasse und die 3-Geschossigkeit innerhalb des Areals sowie die unterschiedliche Geschossigkeit entlang der Geleise wird als ausgewogen beurteilt.
- Am Prinzip einer klaren Abgrenzung zwischen dem öffentlichen und dem privaten Raum soll festgehalten werden.
- Ob diese mittels einer Einfriedung (Mauer, Hecke, Zaun usw.) erfolgen soll, ist im weiteren Prozess zu klären.
- Zudem wird gewünscht, dass mit der Gestaltung des öffentlichen Raums eine gewisse Einheit erzeugt wird.

Güterstrasse

- Die erzeugte «Spange» entlang der Geleise zwischen dem Bahnhof und dem Grundeigentum der Landi wird für richtig befunden.
- Die Bebauung entlang der Güterstrasse weist noch keine klare Identität auf. Sie wechselt zwischen Quartiereingang, Platzsituation und Durchgang. Es ist allenfalls zu prüfen, ob die Bebauung entlang der Geleise aufgebrochen werden soll. Auf dem Grundstück der Landi soll ein klarer Abschluss der Spange mit allenfalls grösseren Bautiefen ausgebildet werden.
- Die Bedeutung der Plätze entlang der Güterstrasse und das Verhältnis zum angrenzenden Erdgeschoss ist noch nicht abschliessend geklärt. Angedacht sind im Erdgeschoss öffentliche Nutzungen, der öffentliche Raum erstreckt sich dabei bis an die Fassade. Es wird in Frage gestellt, ob die vorhandene resp. zukünftige Öffentlichkeit ausreicht, um das Funktionieren der Plätze zu gewährleisten. Die Plätze sollen eher als Vorbereiche für die Eingänge zu den Wohnungen verstanden werden.
- Die südlichste Quartierstrasse, welche die Verlängerung der Bahnunterführung bildet, soll weiterentwickelt werden.

Sägetstrasse

- Die Rolle der Sägetstrasse ist noch unklar, für das Ausprägen einer hohen Öffentlichkeit ist zu wenig Bedarf an Geschäftsnutzungen vorhanden.
- Eine geschlossene Bebauung entlang der Strasse ist nicht anzustreben. Denkbar ist ein Abwechseln von stirnseitig und längsseitig angeordneten Baukörpern. Es ist zu prüfen, ob eine Hierarchie erzeugt werden kann.
- Es sollen klare Spielregeln (Vorbereiche, Parkierung, Einfriedung) formuliert werden, damit die angedachten Qualitäten gesichert werden können.

Bahnhof und neue Strassenführung

- Die präsentierte Lösung der Bahnhofsituation wird als bestechend einfach beurteilt und soll beibehalten werden.
- Die Umgestaltung des Bahnhofareals soll in einem separaten Verfahren vertieft ausgearbeitet werden.
- Der Anschluss des MIV für das Quartier erfolgt nach wie vor über die Sägetstrasse.

Parkierung

- Die unterirdische Parkierung ist grundsätzlich an den in der Präsentation erwähnten Orten denkbar. Die Machbarkeit ist durch entsprechende Berechnungen nachzuweisen und das Parkplatzregime auszuarbeiten und aufzuzeigen.
- Eine geringe Anzahl an Parkplätzen (z.B. für Besucher oder als Übergangslösung) soll in den Querstrassen Platz finden. Mit der angedachten Strassenbreite von 5.50 m sollte dies möglich sein.
- Um das Kreuzen der Fahrzeuge weiterhin gewährleisten zu können, darf die Parkierung aber nicht durchgehend ausgebildet werden.
- Die Platzierung der Parkplätze für die Laufkundschaft der Geschäfte soll nochmals genauer untersucht werden.

Etappierung und Parzellenstruktur

- Die bei der Etappierung auftretenden Massstabssprünge zwischen der neuen und der bestehenden Bebauung werden hinterfragt.
- Möglicherweise auftretende Verschattungsprobleme sollen aufgezeigt werden.
- Die Erstellung der zusätzlichen vierten Querstrasse würde in einer ersten Etappe von der Güterstrasse her erfolgen. Die entsprechende Etappe ist zu testen und aufzuzeigen.
- Auf dem Grundstück der Landi werden durch den allfälligen Zuzug des potenziellen Nutzers die ersten Entwicklungen vermutet. Durch das Erstellen einer unterirdischen Einstellhalle in diesem Bereich könnte das erforderliche Angebot vorübergehend gewährleistet werden.
- Im Bereich der Gebäude entlang der Güterstrasse ist das Entwicklungspotenzial ebenfalls hoch. Hier könnten entsprechende Vorinvestitionen in eine Einstellhalle sinnvoll sein.

- Das Konzept erlaubt nicht für alle Grundeigentümer das gleiche Nutzungsmass. Es ist nicht möglich, eine qualitativ hochwertige Bebauung zu garantieren und gleichzeitig alle Grundstücke gleich zu behandeln.

Planungsrechtliche Umsetzung

- Um das übergeordnete Konzept der fünf Bereiche zu sichern, muss die Einführung einer vierten Strasse garantiert werden können.
- Der erzeugte städtebauliche Rhythmus stellt eine hohe Qualität dar. Die Massnahmen für dessen Sicherung sind noch nicht abschliessend geklärt.
- Die massgebenden Prinzipien für die Sicherung der Qualitäten des Freiraums müssen parallel zu den Prinzipien der Bebauungsstruktur entwickelt werden.
- Die planungsrechtliche Umsetzung durch die Ergänzung des Baureglements soll anhand eines Vorschlags geprüft werden können.
- Wichtig ist, dass die bauliche Verdichtung gefördert und eine hohe Entwicklungsflexibilität gewährleistet ist. Die Flexibilität ist allenfalls höher, wenn die planungsrechtlichen Rahmenbedingungen im Baureglement festgehalten werden.

Empfehlungen zur Weiterbearbeitung

- Die Vorstellungen des potenziellen Nutzers sind in das Konzept zu integrieren.
- Die evangelisch-methodistische Kirche ist in die Planung miteinzubeziehen.
- Die Bebauung und Gestaltung der öffentlichen Räume entlang der Güterstrasse sind nochmals vertieft zu bearbeiten und abschliessend zu klären.
- Die Bebauung und die Gestaltung der öffentlichen Räume entlang der Sägetstrasse sind zu schärfen und entsprechende Spielregeln festzuhalten.
- Generelle Abgrenzungsmöglichkeiten zwischen dem privaten und dem öffentlichen Raum sind präzise auszuarbeiten.
- Der Vorschlag für den Bahnhof soll in die Schlusspräsentation einfließen.
- Die unterirdische Parkierung ist konzeptionell auszuarbeiten, die dazugehörigen Prinzipien und Regelungen darzustellen und die Machbarkeit mit entsprechenden Berechnungen aufzuzeigen.
- Möglichkeiten zur oberirdischen Parkierung (für Besucher, als Übergangslösung, für Laufkundschaft) sind auszuarbeiten.
- Möglicherweise auftretende Verschattungsprobleme sollen ausgelotet werden.

4.5 Schlusspräsentation

Beschrieb Projektstand

An der Schlusspräsentation waren mindestens das vertiefte Konzept der städtebaulichen Best-Variante mit Aussagen zu Nutzungsverteilung, Wohntypologien und EG-Nutzungen, Aussenräume, Erschliessung und Parkierung sowie die daraus abgeleiteten Etappierungsvorschläge gefordert.

Rolle und Verantwortung der Gemeinde

Im Rahmen von räumlichen Entwicklungsprozessen kommt der Gemeinde eine wichtige Rolle zu. Die Durchführung von qualitätssichernden Verfahren alleine reicht nicht. Eine aktive Begleitung bis zur Umsetzung ist notwendig. Das folgende Potenzial wird durch die Fachmitglieder des Beurteilungsgremiums für die Gemeinde Belp eruiert:

- Diese Begleitung erfolgt bestenfalls in der Form eines unabhängigen Expertengremiums (analog z.B. Stadtbildkommission Langenthal).
- Für Belp würde sich eine dauerhafte Fachberatung aus drei Personen eignen, welche sich im Rahmen einer halbtägigen Sitzung pro Monat den unterschiedlichen Vorhaben in der Gemeinde annehmen.

Potenzieller Nutzer Dienstleistungsunternehmen

Die Vertreter der Landi sprechen sich klar dafür aus, auf der Grundlage des Resultats des Workshopverfahrens ein Projekt mit dem potenziellen Nutzer auszuarbeiten. Das städtebauliche Konzept und seine Auswirkungen auf die Parzelle der Landi ermöglichen es, den räumlichen Ansprüchen aus dem vorliegenden Projekt des potenziellen Nutzers gerecht zu werden.

Promenade Güterstrasse

Der öffentliche Raum entlang der Güterstrasse ist eine Abfolge unterschiedlicher zusammenhängender Freiraumtypologien und wird vom Bahnhof bis zur Landiparzelle gelesen. Die gleisnahe Promenade verbindet die beiden Plätze am Bahnhof und bei der Landi.

Je nach Erdgeschossnutzung sind die unterschiedlich ausgestalteten Vorzonen der Bebauung entlang der Güterstrasse als halbprivate Vorplätze an die Gleispromenade angebunden oder heben sich als private Vorgärten mit Einfriedung ab. Der Raum entlang der Gleispromenade weist dafür die notwendige Flexibilität auf.

Bebauungskonzept

Zwei Kopfbauten stärken die bauliche Ausformulierung der Spange von der Parzelle Landi bis zum Bahnhofplatz. Dabei ist der neue Kopfbau auf der Parzelle der Kirche für diese städtebauliche Lesart zentral. Zusätzlich dient er zur klaren Raumdefinition des Bahnhofplatzes.

Die Durchlässigkeit in Ost- und Westrichtung durch das Areal ist weiterhin ein prägendes Prinzip.

Die einzelnen Baubereiche sind zwischen den Querstrassen zur Güterstrasse hin mit abgeschrägten Baukörpern ausformuliert. Die schräg stehenden Baukörper lassen grosszügige Vorzonen entlang der Güterstrasse entstehen und markieren über ihre Ecken die Strassenmündungen der Querstrassen in die Güterstrasse.

Varianten entlang der Güterstrasse

Es wurden zwei Varianten für die Bebauung entlang der Güterstrasse/ Bahngleise erarbeitet. Die Variante «Kleinteilig mit geschlossener Bauweise» schlägt einzelne grossmassstäbliche Baukörper vor, welche auf öffentliche Nutzungen entlang der Güterstrasse ausgelegt sind.

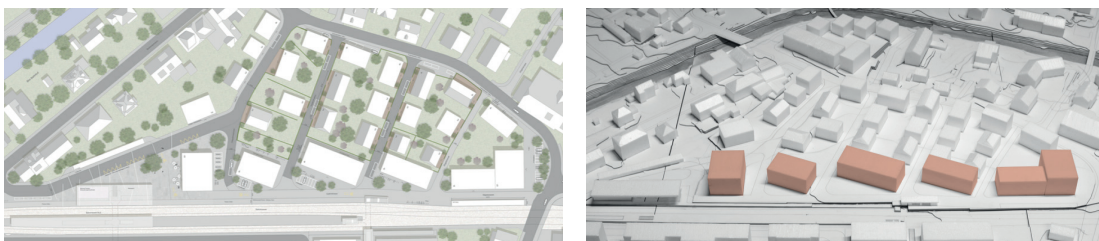


Abb. 25 «Kleinteilig mit geschlossener Bauweise» entlang der Güterstrasse

Die Variante «Kleinteilig mit offener Bebauung» schlägt mehrere locker angeordnete kleinere Baukörper vor, welche auf Wohnungsbau ausgerichtet sind. Für die weiteren Überlegungen und die Ausarbeitung eines Idealbildes dient die Variante «Kleinteilig mit geschlossener Bauweise» als Grundlage.

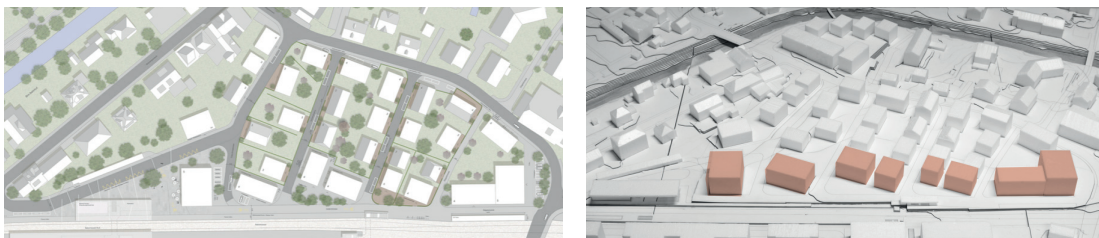


Abb. 26 «Kleinteilig mit offener Bebauung» entlang der Güterstrasse



Abb. 27 Idealbild des Bebauungskonzepts

Die Bebauung entlang der Sägetstrasse begleitet den Strassenverlauf. Die einzelnen Baukörper richten sich aber parallel zu den Quartierstrassen aus und markieren mit ihren Ecken die Strasseneinmündungen.

Die Anordnung der Baukörper in der Mitte der Baubereiche kann sich unabhängig und parzellenweise entwickeln.

Die Variante «Kleinteilig mit geschlossener Bauweise» ermöglicht eine Verdoppelung der heutigen BGF auf 25'123 m² und weist eine bauliche Dichte über das gesamte Gebiet von 1.4 auf.

Das Bebauungskonzept führt mit der Betonung der Sägetstrasse und der Ost-West-Durchlässigkeit das städtebauliche System Belp fort.

Strassentypologien

Die Differenzierung der unterschiedlichen Strassentypologien mit ihren Gestaltungsprinzipien ist wichtiger Bestandteil des Gesamtkonzepts.



Abb. 28 Differenzierung der unterschiedlichen Strassentypologien

Als Gestaltungselemente dienen primär die Fahrbahnbreiten und die unterschiedlich ausgestalteten Vorzonen der Gebäude.

Bei einer Wohnnutzung im Erdgeschoss gilt als verbindliches Prinzip für alle Strassentypologien die Ausbildung einer baulichen Abgrenzung der Vorgartenzonen gegenüber der Strasse. Dies kann eine Sockelmauer in Verbindung mit einer Hecke, einem Zaun oder einem Handlauf sein.

Die Erdgeschosse können unabhängig der Nutzung als Hochparterre ausgebildet werden.

Entlang der Sägetstrasse besteht die Möglichkeit, je nach Erdgeschossnutzung eine Vorgartenzone mit Einfriedung (Wohnen) oder eine Adresse mit Vorplatz und oberirdischer Parkierung (Dienstleistung) auszubilden.

Die neue Verbindungsstrasse zum Bahnhof weist eine 6 m breite Fahrbahn für den Busbetrieb sowie ein einseitiges Trottoir auf.

Die Galactina-, die Garten- und die neue Querstrasse werden als Quartier- und Wohnstrassen ausgebildet. Die Vorgartenzonen sind beidseitig der Fahrbahn durch Einfriedungen abgegrenzt.

Der Verbindungsweg für den Langsamverkehr grenzt einseitig an die Einfriedungen der Vorgartenzonen und entlang der Landiparzelle an die offene Grünfläche an.

Die Fuss- und Radwegverbindung auf der Güterstrasse funktioniert als Begegnungszone, grenzt westlich an die abgehobene Perronkante und schliesst östlich je nach Erdgeschossnutzung an die halbprivaten Vorplatzsituationen oder privaten Vorgärten an.

Bahnhofplatz

Der Bahnhofplatz spannt sich zwischen Bahnhofgebäude mit Pavillon und Warteraum, dem Neubau anstelle des heutigen Gebäudes der evangelisch-methodistischen Kirche und der Überdachung der Veloabstellplätze auf. Der Veloverkehr wird von der Güterstrasse kommend über den Platz geführt. Der Neubau an der Stelle des Gebäudes der Kirche soll im Erdgeschoss kommerzielle Nutzungen aufnehmen können.

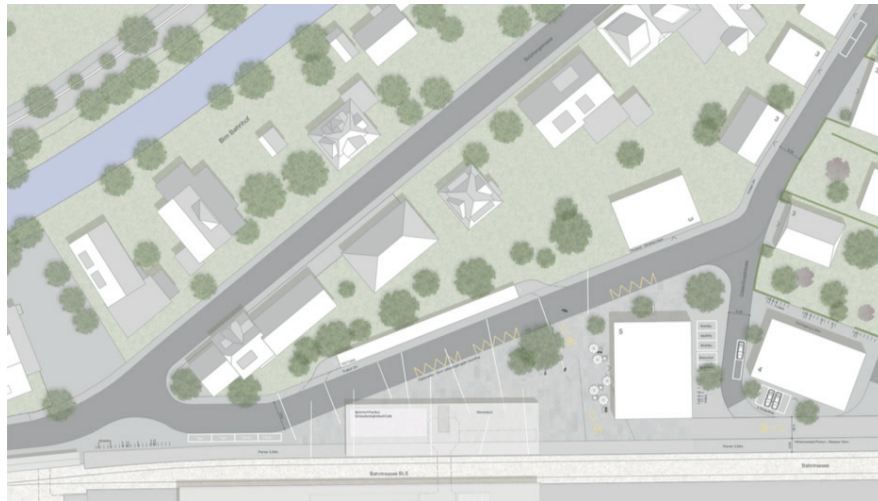


Abb. 29 Gestaltung Bahnhofplatz

Vorplatz Landi

Der Vorplatz der Landi wird als privater/halbprivater, platzartiger Raum interpretiert, welcher sich zur Strasse hin öffnet und primär als Ankunftsort für Mitarbeitende und Kunden dient. Im Erdgeschoss kann die Volg-Filiale zur Adressierung beitragen.

Die Zufahrt und eine Tiefgarageneinfahrt erfolgen von Osten ab der Sägetstrasse auf das Areal.



Abb. 30 Gestaltung Platz Landi

Gartenhöfe

Die verschiedenen Baubereiche bieten im Innern durch die Bauten gefasste strassenabgewandte Gartenhöfe. Einzelne Einfriedungen sind möglich, sofern sie sich dem Gesamtkonzept unterordnen.

Verkehr und Parkierung

Das vorgeschlagene Verkehrskonzept sieht im Bereich der Quartierstrassen ein System mit Gegenverkehr vor. Die neue Verbindungsstrasse zum Bahnhof funktioniert als Einbahnstrasse. Während einer möglichen ersten Etappe ohne die neue Querstrasse ist die Befahrbarkeit der Güterstrasse als Einbahn notwendig.

Der Busverkehr erfolgt als Einbahn über die neue Verbindungsstrasse zum Bahnhof. Sämtliche im Programm festgehaltenen Anforderungen von Bernmobil sind beim vorliegenden Konzept erfüllt.

Velo-Abstellplätze: Auf dem Bahnhofplatz sowie entlang der Gleise im Bereich der Landi-Parzelle können überdachte Abstellplätze für ca. je 100 Fahrräder angeordnet werden.

Autoabstellplätze oberirdisch: Oberirdische Parkplätze sind im Bereich der Fahrbahnen der Quartierstrassen und im Bereich der Vorplätze entlang der Güter- und Sägetstrasse sowie an den Platzsituationen Bahnhof und Landi vorgesehen. In den Quartierstrassen sind die Parkplätze als flexible Zweierpakete anzuordnen. Es sind keine Parkplatzeihen erwünscht. Alle oberirdischen öffentlichen Parkplätze (ca. 15 PP) in den Quartierstrassen dienen den Besuchern.

Autoabstellplätze unterirdisch: Es werden mögliche Standorte von ein- und zweigeschossigen Sammel Tiefgaragen vorgeschlagen. Sie fassen zusammen ca. 300 Parkplätze, welche privaten Nutzern zugewiesen sind. Zum heutigen Zeitpunkt ist aus reglementarischen Gesichtspunkten eine abschliessende Lösung nicht möglich. Das Bebauungskonzept zeigt aber die Potenziale und die technische Machbarkeit für die Anordnung der nach BauV geforderten Anzahl Parkplätze auf.

Variante 1 Entwicklung Tiefgaragen: Falls zuerst Parzellen ohne Potenzial für eine Tiefgarage entwickelt werden, müssen die jeweiligen Grundeigentümer die gesetzlich vorgeschriebene Parkplatzanzahl oberirdisch auf dem eigenen Grund erfüllen.

Variante 2 Entwicklung Tiefgaragen: Falls zuerst eine Parzelle mit Potenzial für eine Tiefgarage entwickelt wird, müsste der entsprechende Grundeigentümer eine Vorleistung tätigen und die Tiefgarage erstellen. Später kaufen sich dort weitere Grundeigentümer ein. Die Durchfahrtsrechte für betroffene Nachbarparzellen müssen vertraglich gesichert werden (z. B. im Fall, wenn zwei Einstellhallen verbunden werden).

Etappierung

Die vorgeschlagene Etappierung orientiert sich am heute vorliegenden Kenntnisstand über die Entwicklungsabsichten der betroffenen Grundeigentümer. Diese Ausgangslage ergibt drei denkbare Etappen:

- Die erste Etappe umfasst die Entwicklung auf den Parzellen der Gemeinde und der Landi.
- Die zweite Etappe umfasst die Entwicklung auf den Parzellen Jutzi und Rieder/Arnold
- Die dritte Etappe umfasst die Entwicklung auf den Parzellen der Kirche und Zwahlen AG.

Die Entwicklung auf den weiteren Parzellen kann danach flexibel erfolgen.



Abb. 31 Etappe 1



Abb. 32 Etappe 2



Abb. 33 Etappe 3

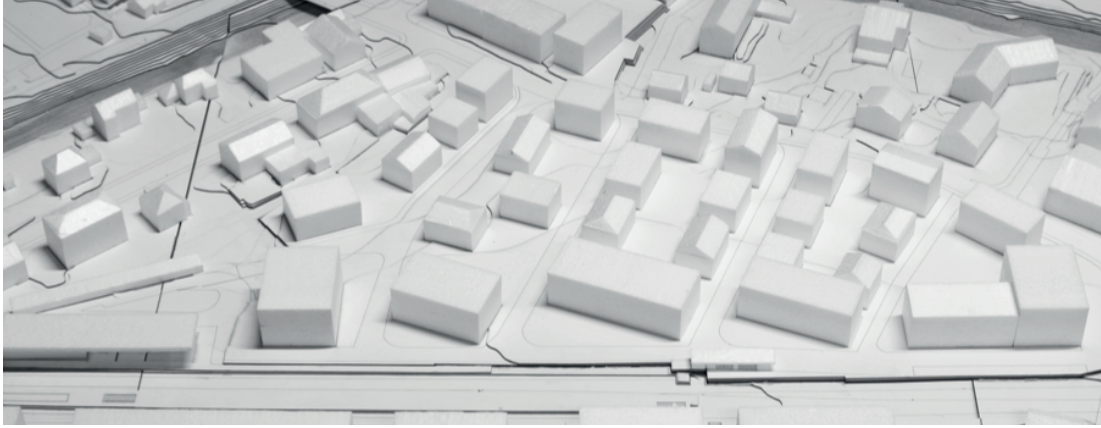


Abb. 34 Zustand nach erfolgter Transformation des gesamten Gebiets

Planungsrechtliche Umsetzung

Es wird vorgeschlagen, mittels Ergänzung des Baureglements und der Erarbeitung eines Baulinienplans die planungsrechtliche Grundlage für die langfristige Qualitätssicherung der Gebietsentwicklung zu schaffen. Es ist keine Zone mit Planungspflicht (ZPP) oder Überbauungsordnung (UeO) vorgesehen.

Privatrechtliche Herausforderungen

Das Bebauungskonzept sieht übergeordnete räumliche Interventionen vor, welche die Zustimmung mehrerer Grundeigentümer bedingen. Diese umfassen die neue Verbindungsstrasse zum Bahnhof, die neue Quartierstrasse und der geplante Neubau auf der Parzelle der Gemeinde und der A. Zwahlen AG.

Diese räumlichen Entwicklungen tragen massgebend zum Erfolg der Arealentwicklung bei und müssen ergänzend zu den Anpassungen des Baureglements auf privatrechtlicher Ebene geregelt werden.

Diskussion und
Beurteilung

An der Schlussbesprechung vom 23. Januar 2019 wurde der erreichte Projektstand gewürdigt (vgl. Ziff. 6 hienach). Folgende Aspekte wurden noch einmal vertieft diskutiert:

Ergänzende Hinweise

Nutzungen: Der Volg-Laden und das Raumprogramm des bekannten potenziellen Nutzers wurden beim vorliegenden Bebauungskonzept berücksichtigt. Hingegen wurde bewusst darauf verzichtet, den verschiedenen Orten bestimmte Nutzungen zuzuweisen. Das Konzept gibt aber klare Hinweise auf gewisse Nutzungspotenziale (Erschliessung, Anlieferung etc.).

Bahnhofumgebung: Bezüglich der Entwicklung des Bahnhofs sind die betroffenen Behörden als Strasseneigentümer unter einem gewissen Zugzwang (Vorgaben gemäss Behindertengleichstellungsgesetz, Frist bis

2023). Bei den Vorschlägen im Bereich des Bahnhofplatzes (Tiefgaragen-einfahrt, Stützmauer, etc.) handelt es sich bloss um Ideen, welche nicht abschliessend geprüft wurden.

Entwicklungspotenzial und Transformationsprozess

Spangen-Konzept: Es stellt sich die Frage, ob diese Lesart noch funktioniert, falls die Freikirche nicht Hand bietet für einen Neubau auf ihrer Parzelle. Zudem müsste man sich im Sinne einer Risikoabwägung überlegen, was angesichts dieser Ungewissheit die angemessene Reaktion auf der Parzelle der Landi ist. Es geht um eine Risikoabwägung.

Städtebau

Die beiden vorgeschlagenen 5-geschossigen Bauten (Kirche/Landi) entsprechen nur bedingt der Strategie des harmonischen Weiterbauens. Sie entsprechen allenfalls nicht der Wertigkeit der beiden Orte.

Die mögliche Leseart des 5-geschossigen Landi-Neubaus in Beziehung mit einer Entwicklung an der Stelle des Weinhauses über die Gleise hinweg hat untergeordnete Bedeutung. Der Hangfuss mit den Neubauten auf der anderen Gleisseite markieren einen klaren räumlichen Abschluss.

Das städtebauliche Prinzip der Variabilität, die Vorbereiche der Erdgeschosses entlang der Sägetstrasse je nach Nutzung unterschiedlich über die Ecken auszubilden, wird gelobt.

Aussenraum

Das Idealbild der Vorzonen/Erdgeschosse entlang der Güterstrasse sollte nicht drei öffentliche Vorplätze mit oberirdischer Parkierung umfassen. Vielmehr soll der Nutzung des Gebäudes folgend ein strukturierter Eingangsbereich geschaffen werden.

Neue Verbindungsstrasse Bahnhof: Ein Trottoir für zusätzliches Sicherheitsgefühl ist nachvollziehbar. Ansonsten muss der Hartbelag hier nicht bis an die Gebäude reichen.

Parkierung

Die Vorschläge für den Umgang mit der Parkierung erscheinen wenig realistisch. Die grossen Vorinvestitionen für eine Tiefgarage durch einen einzelnen Grundeigentümer sowie auch der zwischenzeitliche Zustand von oberirdischen Parkplätzen je Grundeigentümer sind kaum umsetzbar und v.a. auch nicht erwünscht. Eine flexiblere Regelung mit kleineren Sammelgaragen zwischen einzelnen Parzellen und der Möglichkeit der Erweiterung über die Zeit wäre zielführender. Eine definitive Regelung im Baureglement ist nicht möglich. Als Grundsatz müsste mindestens gelten, dass private Parkplätze unterirdisch und öffentliche oberirdisch erstellt werden.

Planungsrechtliche Umsetzung

Die planungsrechtliche Umsetzung über die Anpassung des Baureglements wird als der richtige Weg beurteilt.

Die Vorgabe des max. Dachneigungswinkels gilt nur für das oberste Geschoss und soll verhindern, dass keine zusätzliche Wohnung möglich ist. Ob diese Vorgabe generell gelten soll, ist auszuloten.

Die bauliche Dichte über das gesamte Gebiet wurde bewusst nicht festgelegt. Es sollen keine Masse aus dem Richtprojekt abgeleitet werden. Der qualitative Nachweis für mehr Dichte wurde erbracht. Dies entspricht den Anforderungen gemäss der Baugesetzgebung.

Begleitung Umsetzung

Es wird empfohlen, dass alle Vorhaben im Gebiet durch ein Fachgremium (Kontinuität der Personenbesetzung) begleitet werden. So kann die erforderliche Qualitätssicherung gewährleistet werden.

Empfehlungen zur
abschliessenden-
Überarbeitung

Ausarbeitung eines plausiblen Umgangs mit der Parkierung über den gesamten Transformationsprozess.

- Darstellung des einen Idealbilds inkl. präziser Ausarbeitung der Vorgartengebiete entlang der Güterstrasse.
- Die Zwischenzustände (Etappen) des Transformationsprozesses sollen im Modell sowie auf dem Situationsplan ausgearbeitet werden.
- Überprüfung und Präzisierungen der Anpassungen im Baureglement (insb. Dachneigung).
- Allenfalls könnte die Regelung der Qualitätssicherung der beiden Kopfbauten über eine Wettbewerbspflicht im Baureglement aufgenommen werden.

Es wird vereinbart, dass die besprochenen Elemente des Konzepts hinsichtlich der Dokumentation im Schlussbericht noch einmal überarbeitet werden.

Das qualitätssichernde Verfahren ist mit der Schlussbesprechung vom 23. Januar 2019 abgeschlossen.

5. Resultat des Workshopverfahrens

Das abschliessend überarbeitete Resultat ist im Anhang dokumentiert.

6. Würdigung des Resultats

Prozess	Der Prozess, auf den sich die Gemeinde in der Doppelrolle als Planungsbehörde und Grundeigentümerin mit weiteren betroffenen Grundeigentümern geeinigt hatte, um gemeinsam die Eckpunkte einer langfristigen baulichen Entwicklung zu erarbeiten, ist positiv zu würdigen. Die durch das beauftragte multidisziplinäre Team erarbeiteten städtebaulichen Entwürfe ermöglichten es dem Begleitgremium in Zusammenarbeit und im intensiven Dialog mit dem Team zu den konzeptionellen Schlussfolgerungen zu gelangen und die entsprechenden städtebaulichen Empfehlungen präzise zu formulieren.
Städtebau	Heute erscheint das Gebiet Güter-/Sägetstrasse als gewachsene sehr heterogene Situation. Eine gemeinsame und klare Adresse fehlt. Die bestehenden Gassen weisen jedoch eine übergeordnete räumliche Qualität auf und wirken identitätsstiftend. Die Analysen haben in überzeugender Weise aufgezeigt, dass das stadträumliche Potenzial dieses zentral gelegenen Gebiets am Bahnhof von Belp nicht ausschliesslich durch die arealinterne innere Verdichtung gegeben ist. Die Aktivierung eines langfristigen Transformationsprozesses im Gebiet Güter-/Sägetstrasse bietet die Chance, integral die Entwicklung der Bahnhofumgebung und der öffentlichen Räume entlang der Gleise einzugreifen und durch die Stärkung von übergeordneten Verbindungen durch das Gebiet die stadträumliche Struktur von Belp zu festigen. Das ausgearbeitete städtebauliche «Idealbild» für das Gebiet Güter-/Sägetstrasse, welches wohl nie so gebaut werden wird, jedoch dazuhilft, die nötigen Prinzipien zu definieren, ermöglicht ein gesamtheitliches Verständnis für die stadträumliche Situation und antizipiert die Zusammenhänge und Abhängigkeiten zwischen möglichen Entwicklungen innerhalb und im Umfeld der einzelnen Areale. Durch die Schaffung einer neuen Querverbindung durch das Gebiet und die Anbindung an den Bahnhofplatz wird mit wenigen städtebaulichen Eingriffen in die bestehende Struktur auf Potenziale im Bestand reagiert und die Grundlage für die bauliche Entwicklung geschaffen. Für die Bebauung der Bereiche entlang der Güterstrasse, der Sägetstrasse und für den inneren Bereich werden einfache städtebauliche Prinzipien festgelegt. Dabei werden bestehende bekannte Entwicklungsabsichten einzelner Grundeigentümer berücksichtigt sowie auf ungewisse Entwicklungstendenzen angemessen reagiert. Die für die Gebietsentwicklung bedeutenden räumlichen Situationen an den Kopfbauten des Gebiets vermitteln mit ihren Anknüpfungspunkten zum Bahnhofplatz resp. zur Platzsituation der Landi über das Gebiet hinaus. Die vertiefte Auseinandersetzung mit den Typologien der Strassenräume und der sensible Umgang mit der Ausformulierung anschliessender Freiräume und deren Öffentlichkeitsgrade wird zu einem prägenden städtebaulichen Prinzip mit hoher Flexibilität und Robustheit. Dies schafft Qualitäten in den Querstrassen im Inneren wie auch gegenüber dem Umfeld entlang der Sägetstrasse und Güterstrasse.

Insgesamt setzt das erarbeitete «Idealbild» einen räumlichen Rahmen für die langfristige qualitative Gebietsentwicklung und leistet gleichzeitig einen wertvollen Beitrag für die Siedlungsentwicklung der Gemeinde.

Verkehr

Mit dem Rückgriff auf die Strassenführung «Verbindung 1903» wird eine Variante der Anbindung an den Bahnhofslatz gewählt, welche historische Spuren aktiviert und eine wünschenswerte funktionalräumliche Klärung im Bahnhofumfeld herbeigeführt. Es zeigt sich dadurch, dass das Gebiet Güter-/Sägetstrasse in einer selbstverständlichen Art und Weise stadträumlich an den Bahnhofplatz angebunden werden kann. Diese Variante ist bei weiterführenden vertieften Studien zur Bahnhofumgebung und der Strassenführungen einzubeziehen und alternativen Varianten gegenüberzustellen.

Die bestehenden funktionalräumlichen Bezüge werden respektiert und mit der Gestaltung unterstützt. Die bestehende Fussgänger Verbindung südlich des Gebiets wird einbezogen und das übergeordnete Wegsystem und die Durchlässigkeit werden insgesamt gestärkt.

Die Anordnung oberirdischer Besucherparkplätze in den Querstrassen ordnet sich in die aufgezeigten Prinzipien der Strassentypologien ein. Mit den durch das Team aufgezeigten Standorten für unterirdische Sammelgaragen wird ein funktionalräumliches Prinzip vorgeschlagen, welches das Potenzial hat, flexibel auf einen etappierten Transformationsprozess über die Zeit zu reagieren.

Planungsrechtliche Umsetzung

Spezifische räumliche Lösungen verlangen nach massgeschneiderten Wegen für die planungsrechtliche Umsetzung und somit die langfristige Sicherstellung einer qualitativen Entwicklung des Gebiets Güter-/Sägetstrasse. Das vom Team vorgeschlagene Vorgehen, die Planungssicherheit für die individuelle Entwicklung der einzelnen Parzellen über die Anpassung des Baureglements zu schaffen, hat das Potenzial, mit einem pragmatischen Ansatz die übergeordneten Qualitäten zu sichern und gleichzeitig eine hohe Flexibilität für die einzelnen Arealentwicklungen zu gewährleisten.

7. Empfehlung des Beurteilungsgremiums

Insgesamt liegt eine räumliche Entwicklungsstrategie vor, welche als Grundlage für die Anpassung des bestehenden Baureglements im Rahmen der Revision der Ortsplanung dienen kann. Es ist gelungen, diesen für die Entwicklung der Gemeinde bedeutenden Ort in Wert zu setzen, bestehende identitätsstiftende Elemente wurden geschickt mit dem neuen Idealbild verwoben, und durch den Einbezug der Bahnhofumgebung einen wichtigen Beitrag an den Stadtraum von Belp zu leisten.

Es wurde in diesem Workshopverfahren deutlich, wie folgenreich sich einzelne städtebauliche Entscheidungen auf die Qualifizierung dieser komplexen städtebaulichen Gesamtsituation auswirken und dass eine gesamtheitliche Betrachtung Chancen für integrale und langfristige Lösungen bietet.

Es liegt ein schon sehr weitgehend durchdachtes «Idealbild» als anzustrebender räumlicher Zustand für das Gebiet Güter-/Sägetstrasse vor, gleichwohl ist bei der präzisen Festlegung der städtebaulichen Prinzipien und Spielregeln für die Sicherung eines langfristigen qualitativen Entwicklungsprozess noch mit Anpassungen zu rechnen.

Im Rahmen von bilateralen Abklärungen mit den relevanten Entscheidungsträgern der evangelisch-methodistischen Kirche und der Landi soll das kurz- mittelfristige Entwicklungspotenzial überprüft und präzisiert werden. Auf der Basis der erneut evaluierten Entwicklungsabsichten sollen im Rahmen einer Schlusssitzung mit dem Beurteilungsgremium die entsprechenden Schlüsse bezüglich der notwendigen Überarbeitung des Resultats des Workshopverfahrens gezogen werden.

Es wird empfohlen, das beteiligte Planungsteam und die beteiligten Experten in geeigneter Weise mindestens im Rahmen einer Schlusssitzung und im Zusammenhang mit der Anpassung des Baureglements punktuell nochmals einzubeziehen. Für die Sicherstellung der langfristigen qualitativen Umsetzung des im Workshopverfahren festgelegten städtebaulichen Prinzipien, wird die Begleitung durch ein externes Fachgremium empfohlen.

Die Vertreter der Gemeinde würden eine Zusammenarbeit mit den Anwesenden im Rahmen der Entwicklung des Bahnhofplatzes begrüßen.

8. Genehmigung des Schlussberichts

Von der Begleitgruppe genehmigt am 30. April 2019:

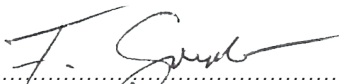
Benjamin Marti


.....

Stefan Neuenschwander


.....

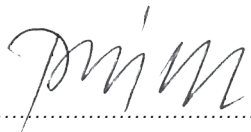
Fred Grunder


.....

Beat Weber


.....

Heinz Brügger


.....

Fritz Schär


.....

Tino Buchs


.....

Beauftragtes Team

Der unterzeichnende Teilnehmer bestätigt, den Schlussbericht gelesen zu haben, erklärt die Inhalte des Schlussberichts als vollständig und anerkennt die Würdigung und Empfehlungen der Begleitgruppe.

Ort und Datum:

Belp, 30. April 2019

Pascal Vincent,
Aebi & Vincent Architekten AG

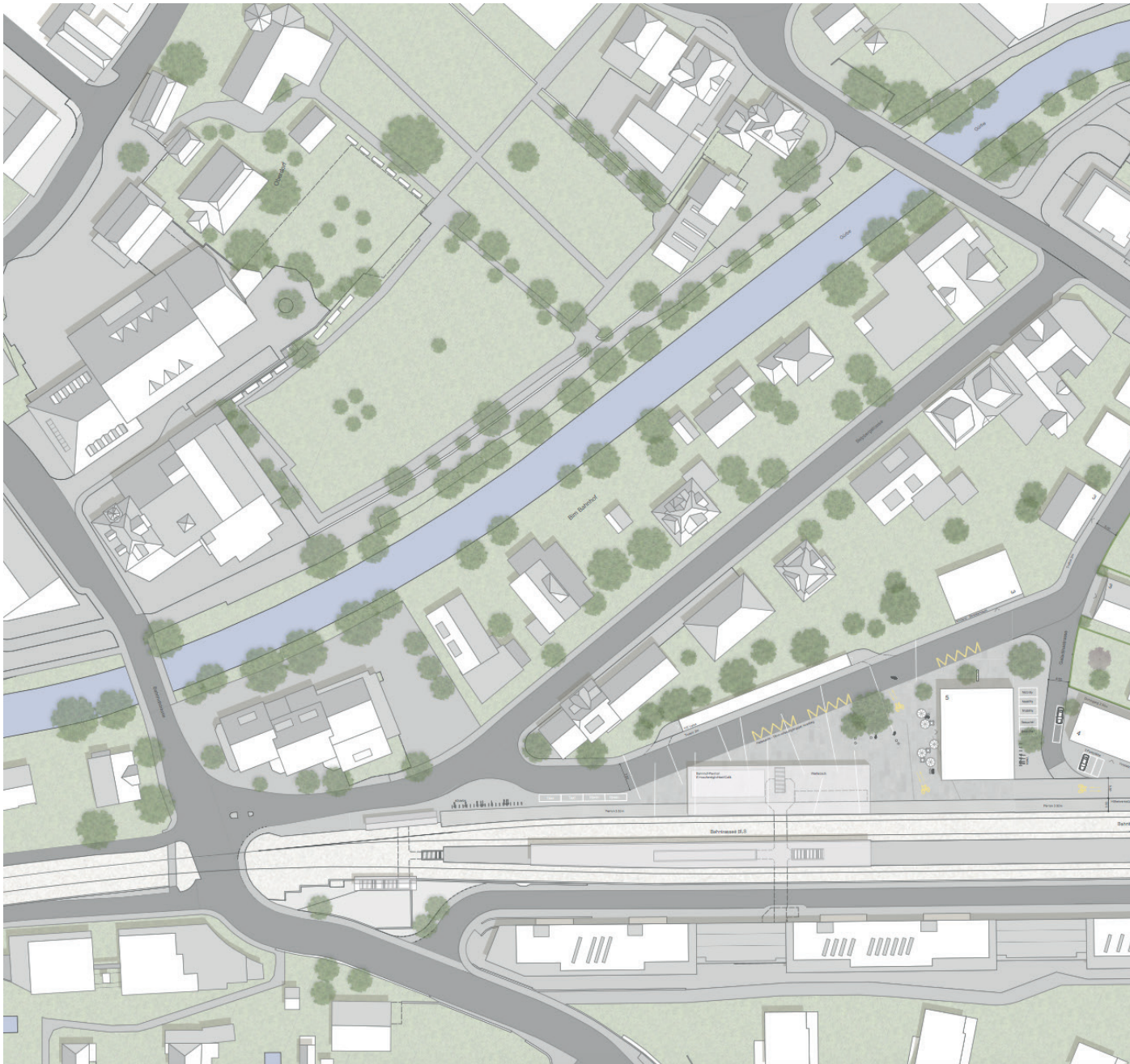

.....

Anhang

Resultat des Workshopverfahrens

(Stand: Überarbeitung gemäss Schlussbesprechung vom 23.1.2019)

Gesamtsituation «Idealbild»



Situation; anzustrebendes Idealbild

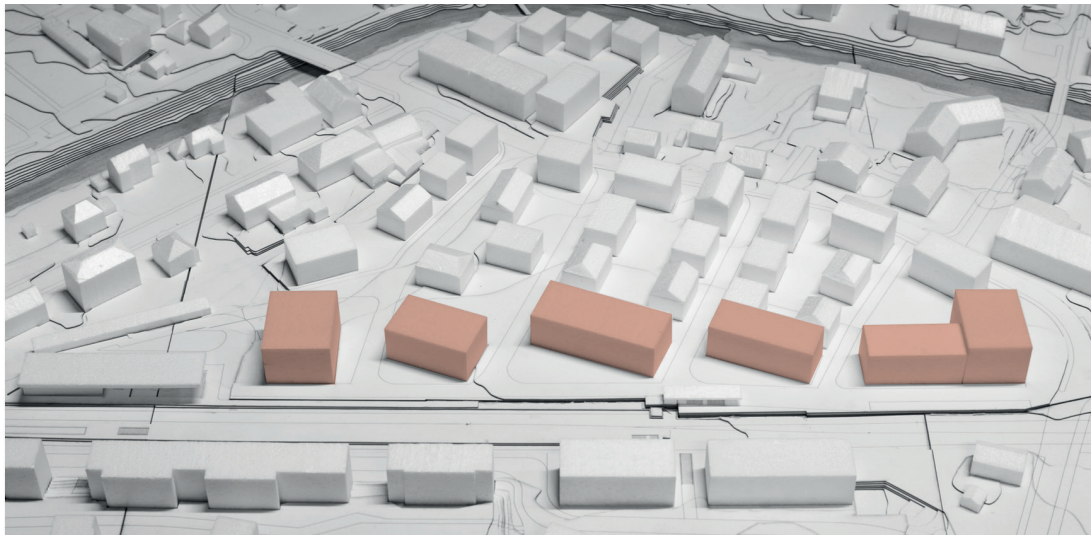


Anhang

Variante «Kleinteilig» mit geschlossener Bauweise entlang der Gleise



Situation



Modell

BGF Heute 12'434 m²
Dichte 0.6

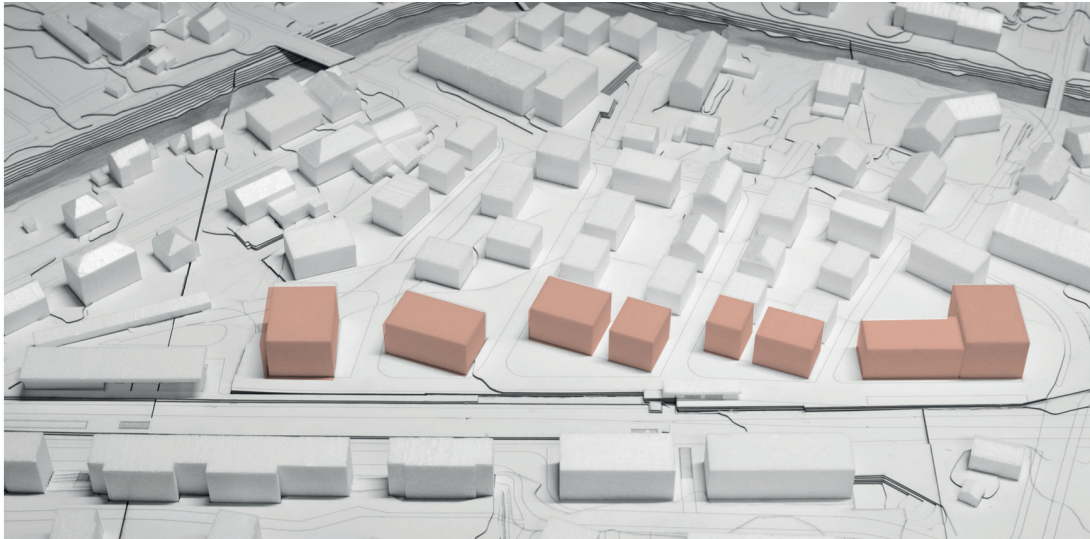
BGF Neu 25'122.7m²
Dichte 1.4

Anhang

Variante «Kleinteilig» mit offener Bebauung entlang der Gleise



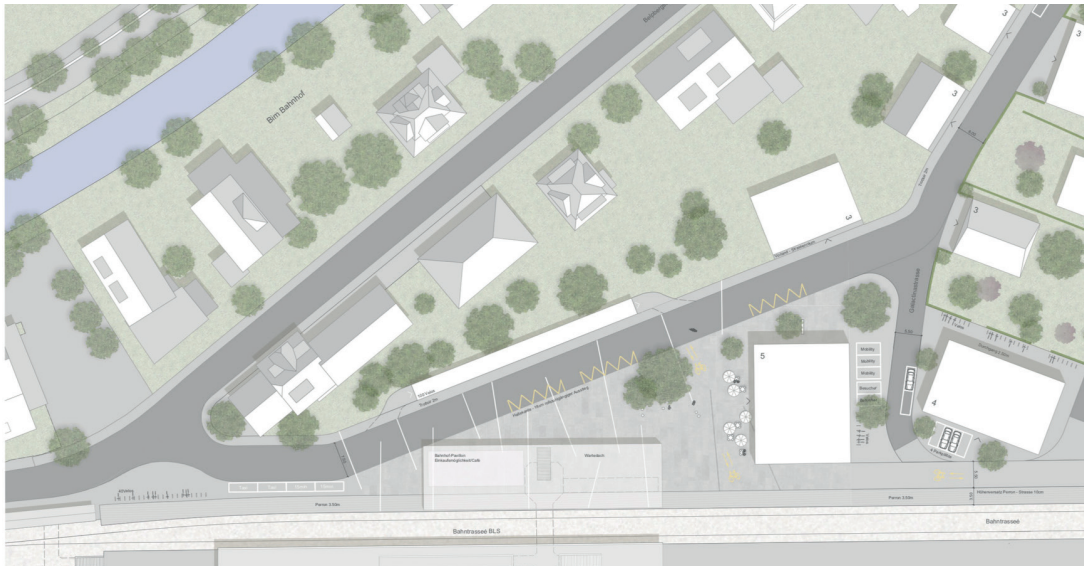
Situation



Modell

Anhang

Bahnhofsplatz und Vorbereich Landi



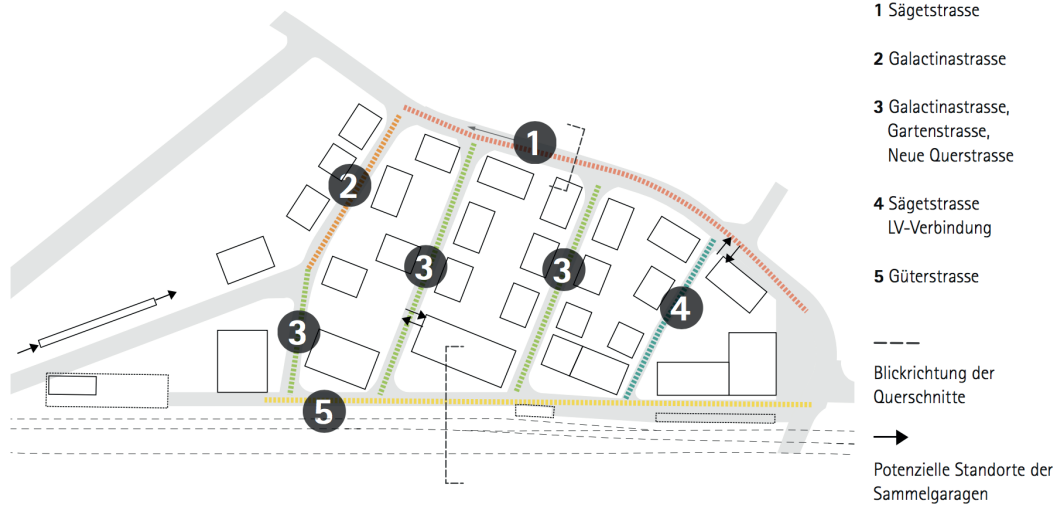
Situation Bahnhofplatz und Bushaltestelle



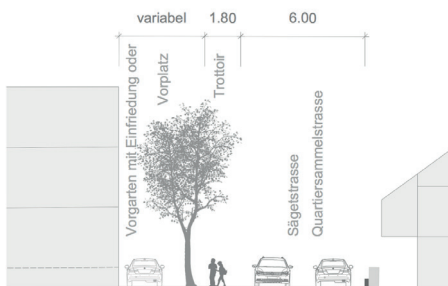
Situation Umfeld Landi

Anhang

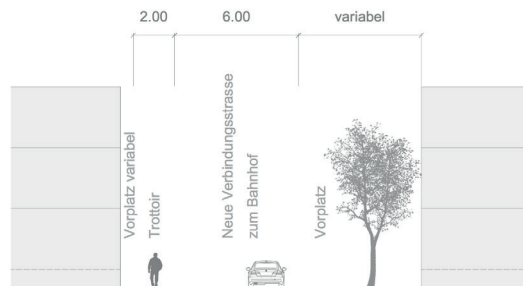
Strassentypologien



Übersicht Strassentypologien



Quartiersammelstrasse



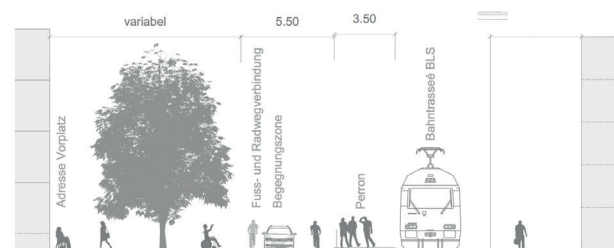
Neue Verbindungsstrasse zum Bahnhof



Quartiers- und Wohnstrassen



Verbindungsweg Langsamverkehr



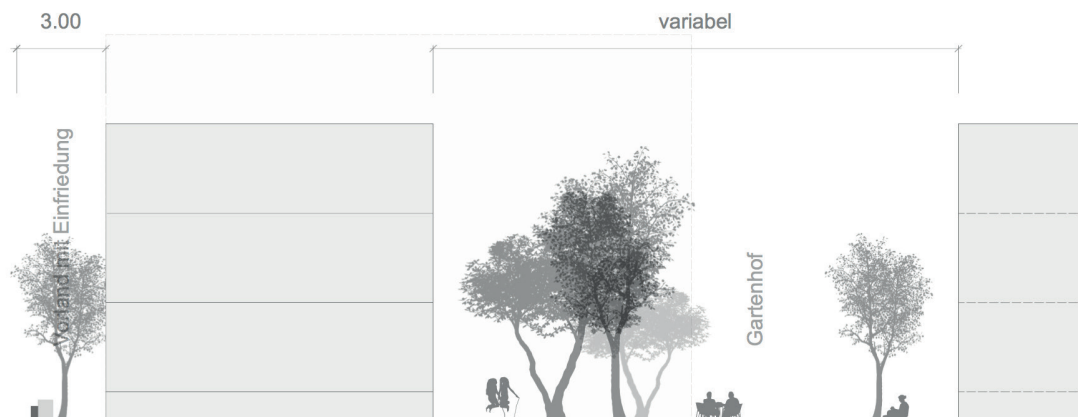
Fuss- und Radwegverbindung

Anhang

Privater und halböffentlicher Aussenraum



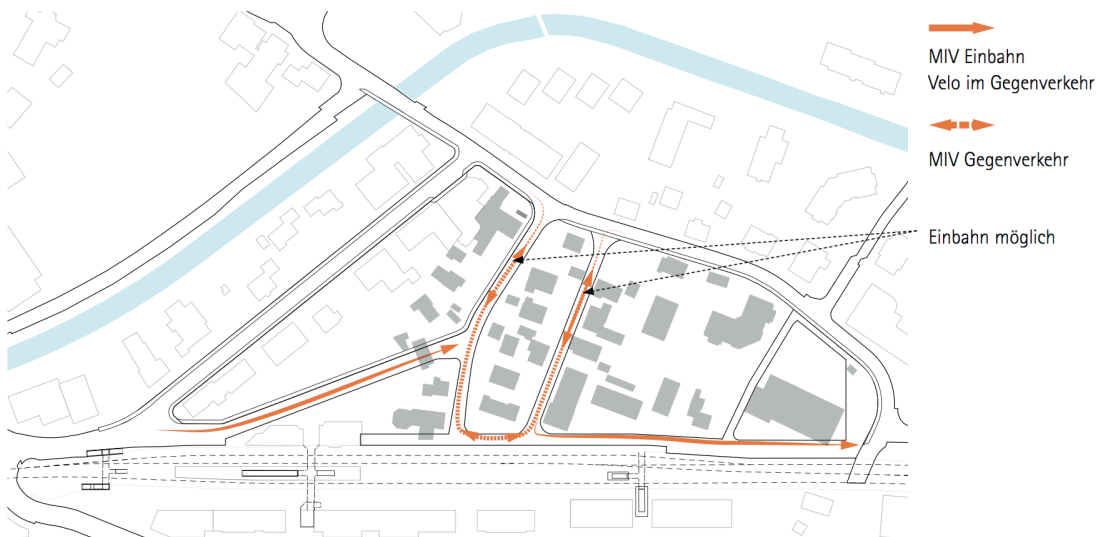
Schnitte; Varianten der Vorgartengestaltung



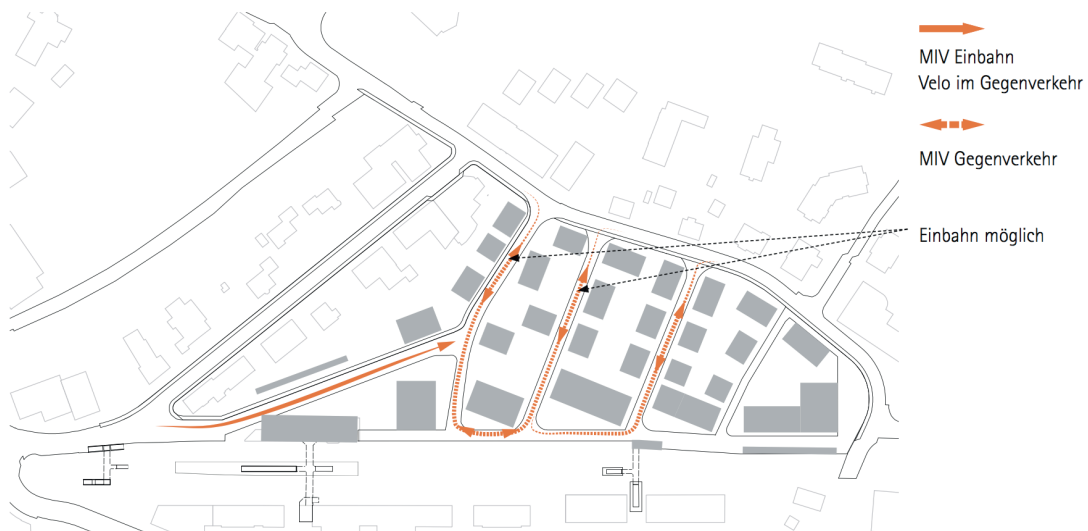
Schnitt durch den Gartenhof

Anhang

Verkehr



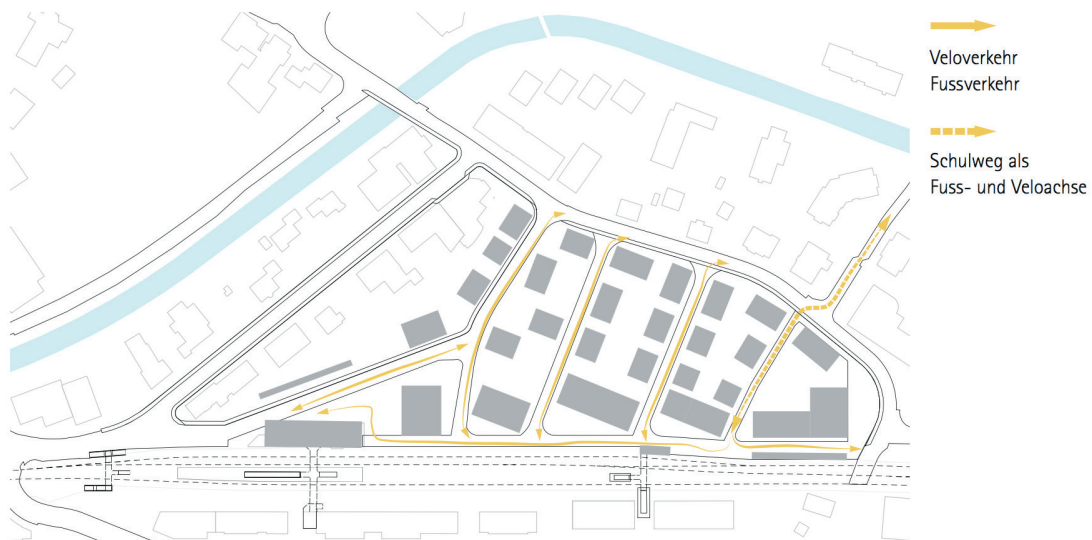
Verkehrskonzept MIV – Übergeordnetes Strassensystem ohne «neue Querstrasse»



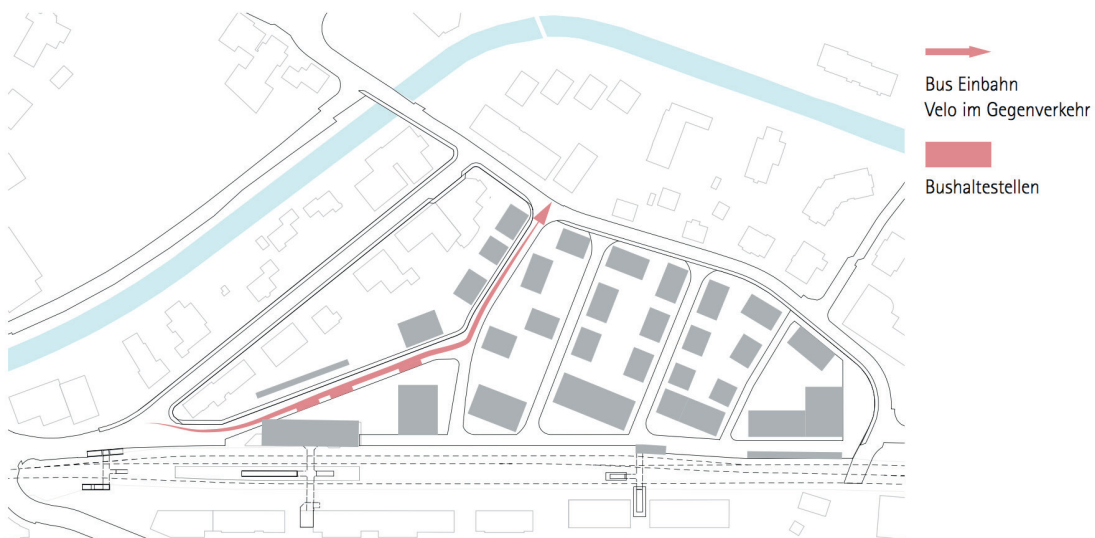
Verkehrskonzept MIV – Übergeordnetes Strassensystem mit «neuer Querstrasse»

Anhang

Verkehr



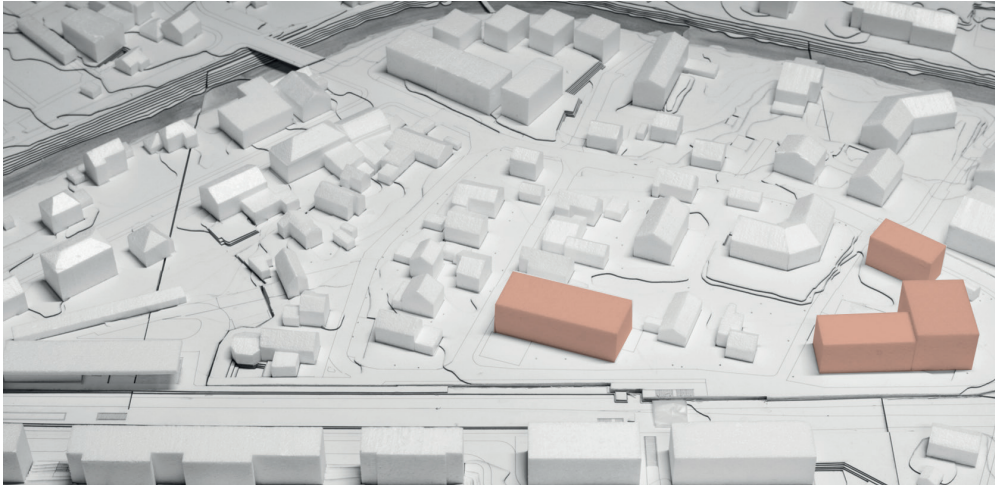
Verkehrskonzept Langsamverkehr – Übergeordnetes Strassensystem mit «neuer Querstrasse»



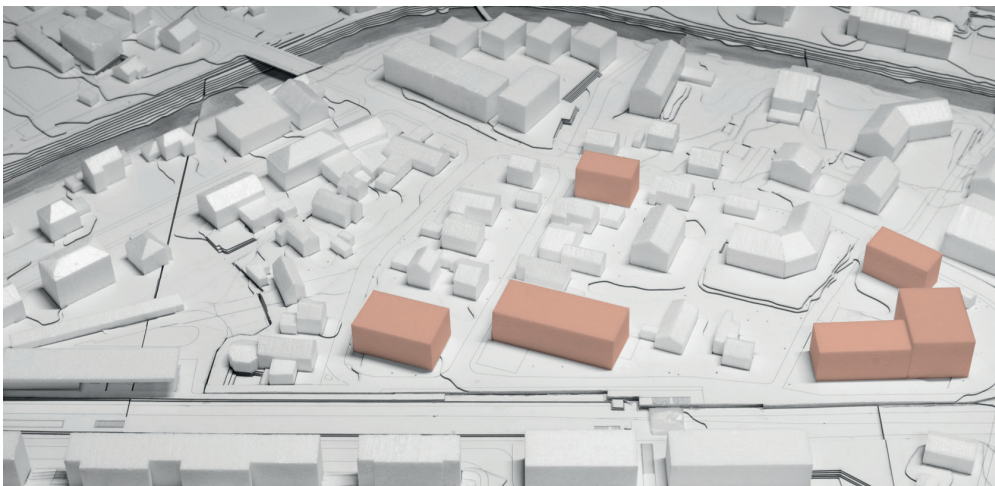
Verkehrskonzept öffentlicher Verkehr – Übergeordnetes Strassensystem mit «neuer Querstrasse»

Anhang

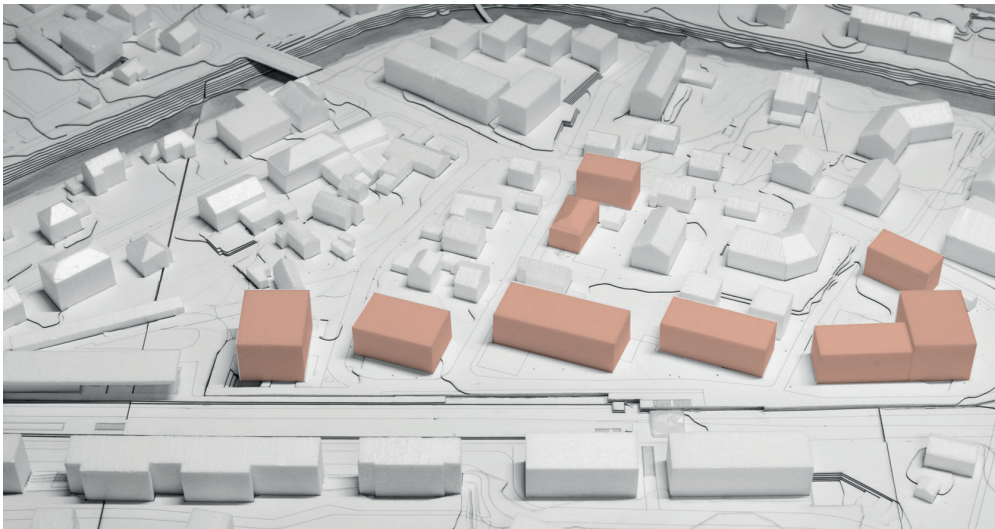
Etappierung



Etappierung – Erster Teil Landi / Dienstleistungsunternehmen mit Gemeindeverwaltung Belp



Etappierung – Zweiter Teil K.Jutzi und R. Rieder + K. Arnold-Köchli



Etappierung – Dritter Teil Bahnhofsareal (inkl. Kirche) und A. Zwahlen AG

Anhang

Etappierung – Szenario 1: Gemeinde bleibt



Etappierung – Erster Teil Landi / Dienstleistungsunternehmen mit Gemeindeverwaltung Belp



Etappierung – Zweiter Teil K.Jutzi und R. Rieder + K. Arnold-Köchli



Etappierung – Dritter Teil Bahnhofsbareal (inkl. Kirche) und A. Zwahlen AG

Anhang

Etappe 1 – Szenario 2: Gemeinde zieht ins Zentrum



Etappe 1 – Erster Teil Landi / Dienstleistungsunternehmen mit Wohnungsbau auf der Parzelle Gemeinde



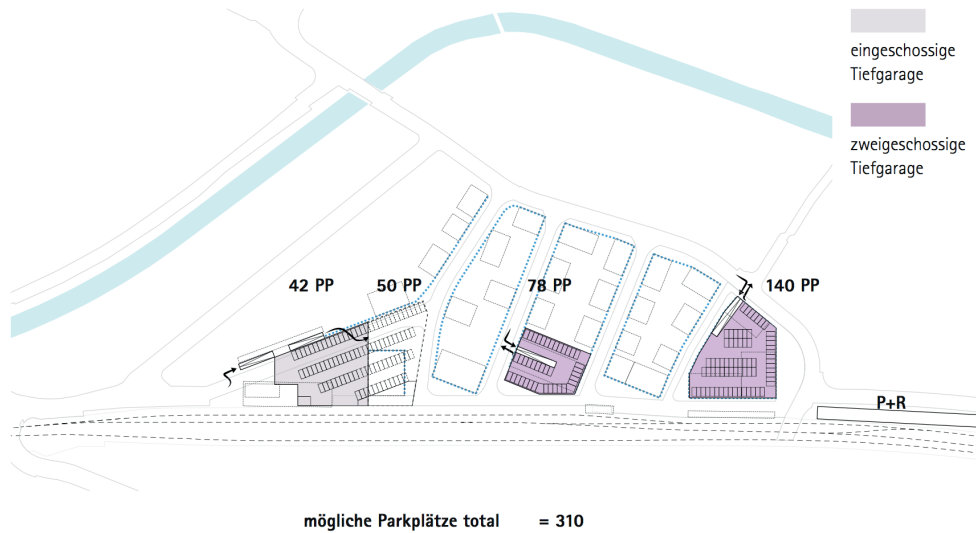
Etappe 2 – Zweiter Teil K.Jutzi und R. Rieder + K. Arnold-Köchli



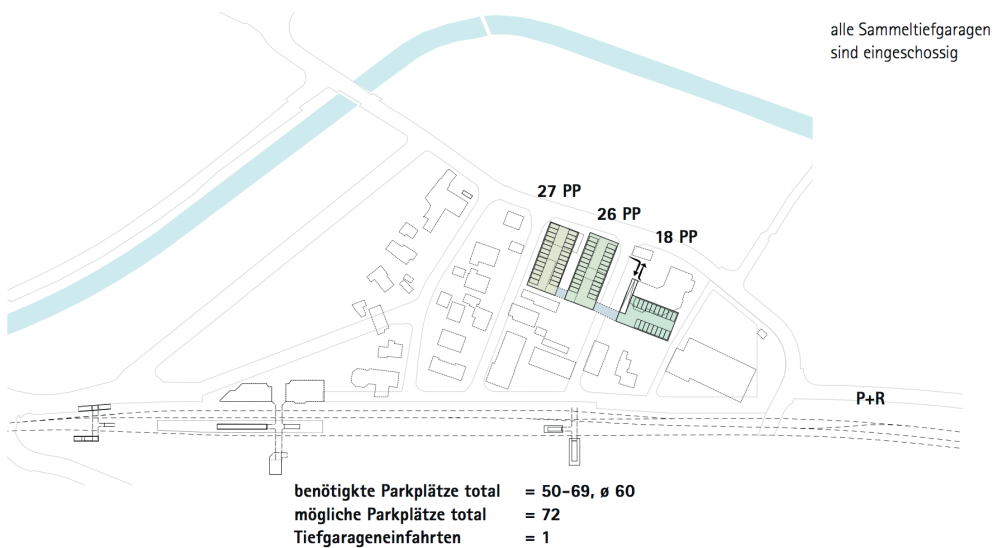
Etappe 3 – Dritter Teil Bahnhofsbereich (inkl. Kirche) und A. Zwahlen AG

Anhang

Etappeurung – Unterirdische Parkierung



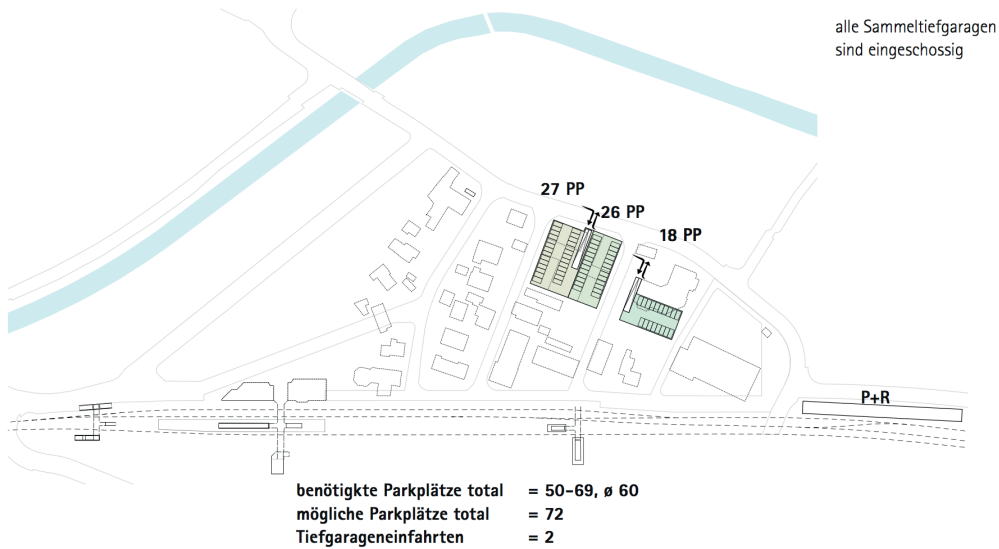
Mögliche Sammeltiefgaragen entlang der Gleise



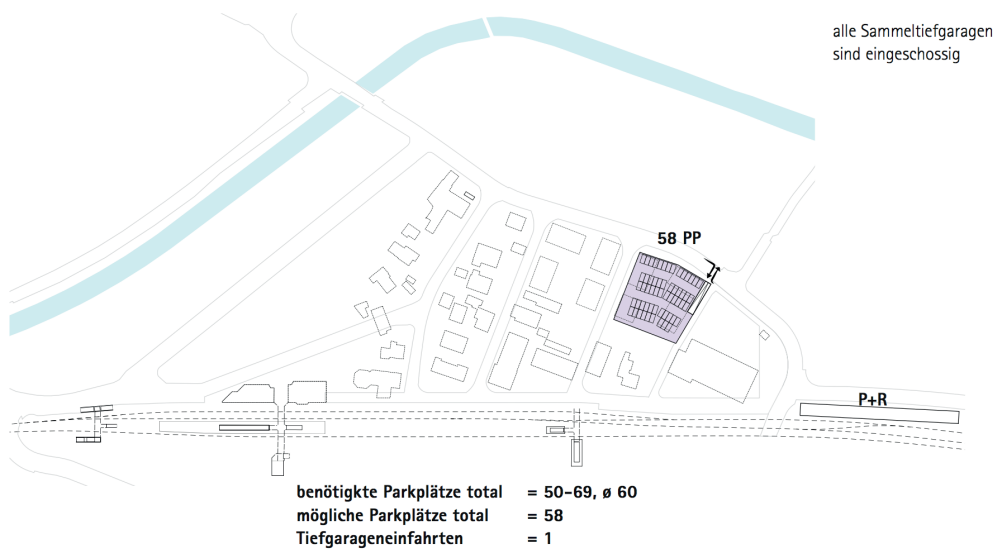
Mögliche Sammeltiefgaragen entlang der Sägetstrasse

Anhang

Etappierung – Unterirdische Parkierung



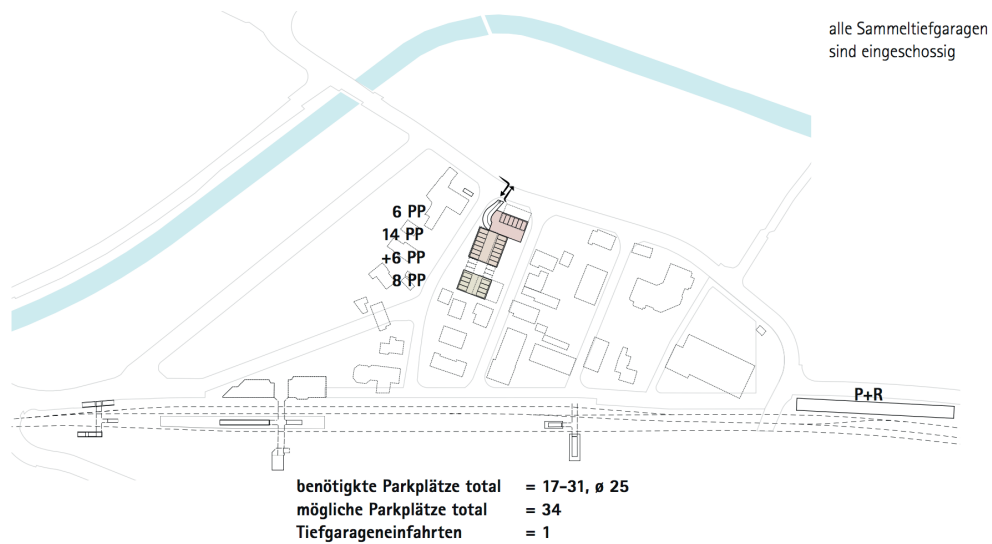
Mögliche Sammel Tiefgaragen entlang der Sägetstrasse



Mögliche Sammel Tiefgaragen entlang der Sägetstrasse

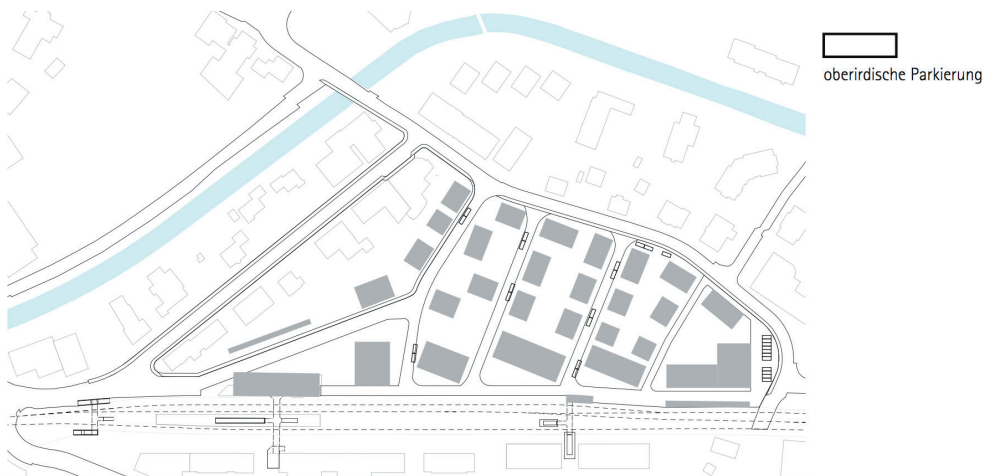
Anhang

Etappierung – Unterirdische Parkierung



Mögliche Sammel Tiefgaragen entlang der Sägetstrasse

Oberirdische Parkierung



Oberirdische Parkierung in den Querstrassen

Anhang

Parkierungsangebot Arealentwicklung Güterstrasse und Sägetstrasse

	BGF (m ²)	Anz. Wohnungen	Bandbreite PF über alles	
			Min.	Max.
Bestand heute	12'434	72	95	117
Variante Etappe 1	17'951	149	189	214
Variante Etappe 2	19'896	170	214	241
Variante Etappe 3	22'819	202	256	284
Alles neu bebaut	25'123	226	285	316

Verteilung der BGF

Wohnen	90%
Dienstleistung	7.5%
Verkauf	2.5%

Abkürzungen

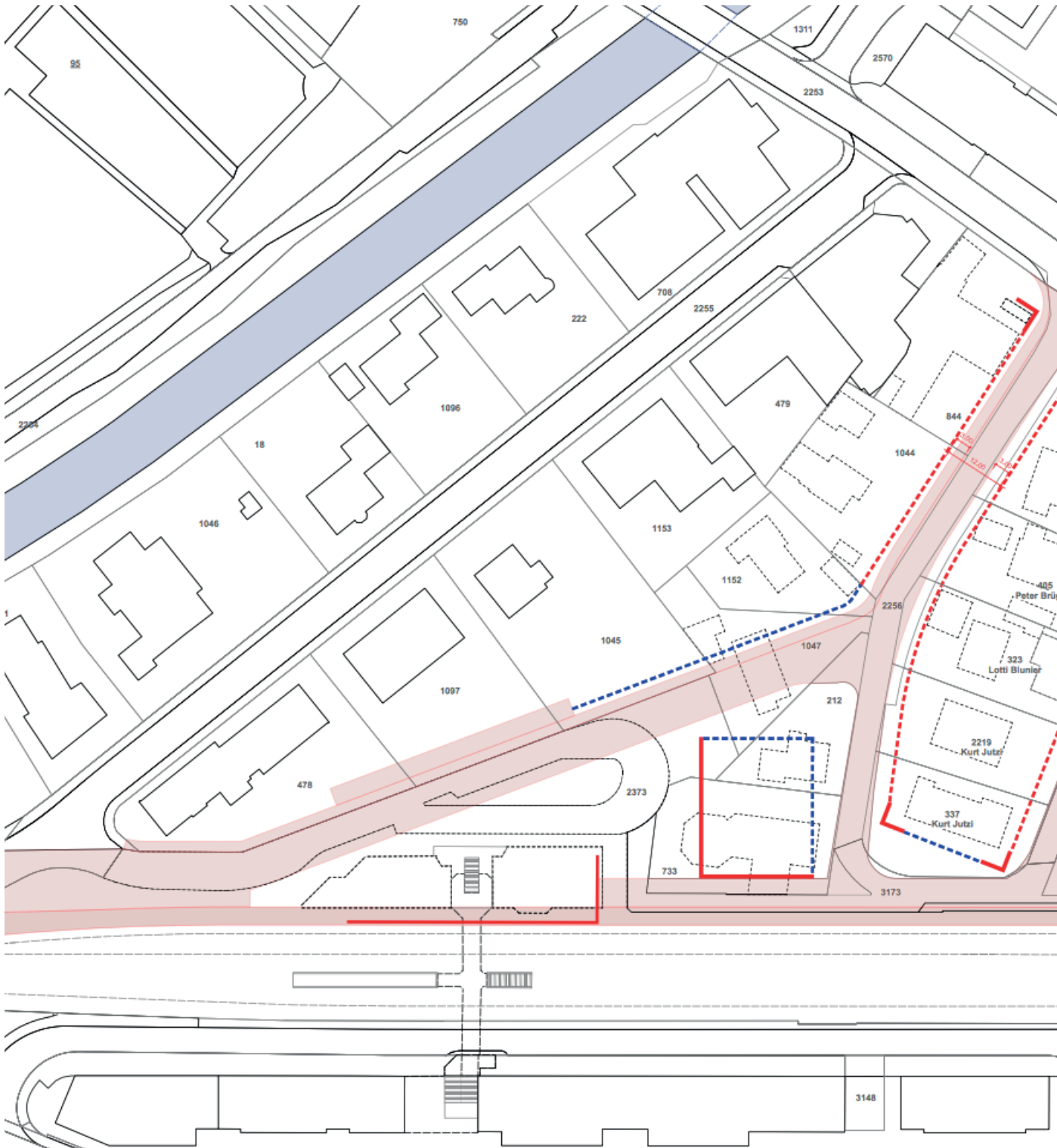
BauV	Bauverordnung
BGF	Bruttogeschossfläche
PF	Parkfeld

Parkfeldangebot bei Wohnnutzungen

Die BauV gibt eine Bandbreite von 0.5 - 2.0 PF pro Wohnung vor. Hier werden 1.1 PF pro Wohnung angenommen.

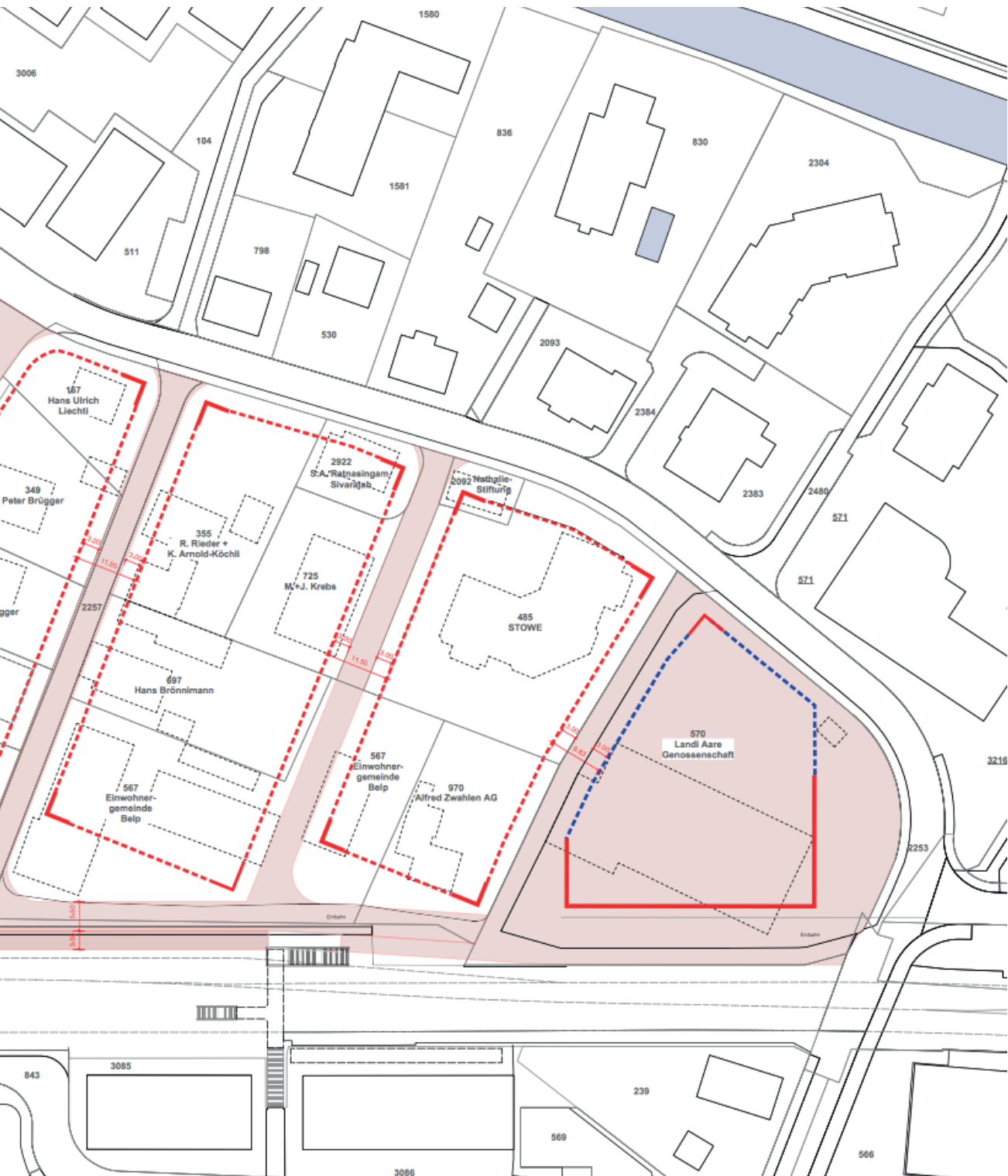
Anhang

Planungsrechtliche Umsetzung



Baulinienplan «Sägetareal» mit Gestaltungsbaulinien (rot), Baulinien mit Anbaupflicht (rot gestrichelt), Maximalbaulinie (blau gestrichelt)

Anhang



Planungsrechtliche Umsetzung - Anpassung Baureglement

Art der Nutzung

Wohnen, Dienstleistung, stilles Gewerbe, Verkauf

Bauabstände

Abstand gegenüber den Strassen: Baulinien
übriger Grenzabstand: 3 m

Gebäudelänge max. 18m, entlang Güterstrasse unbeschränkt

Gebäudetiefe

Generell 11m
Entlang Güterstrasse
für Dienstleistungen: max. 20m

Geschosszahl

Entlang Sägetstrasse: max. 4 Geschosse
Entlang Güterstrasse: max. 4 Geschosse, Kopfbauten max. 5 Geschosse
Entlang der restlichen Strassen: max. 3 Geschosse
Hochparterres sind zugelassen.

Dachform

Maximaler Dachneigungswinkel 18°
Wenn Flachdach, dann ohne Attika

Abgrenzung entlang der Strassen

Auf der Parzellengrenze sind Mauern, Zäune oder Hecken Pflicht. Die Ausnahme ist das Vorland bei Dienstleistungen oder Verkauf sowie für Eingangsbereiche

Parkierung

Die Parkierung befindet sich grundsätzlich unterirdisch
Alle Parkplätze für Wohnnutzungen müssen unterirdisch sein
Besucherparkplätze sind in limitierter Anzahl oberirdisch anzuordnen

Qualitätssicherung

Einberufung einer ordentlichen Fachkommission
Baugesuche müssen einer Fachberatung unterzogen werden

Anhang

Schattenstudie

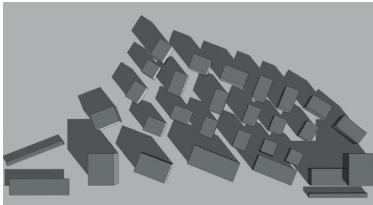


Abb. 35 Mittlerer Wintertag,
08. Februar 14:00 Uhr

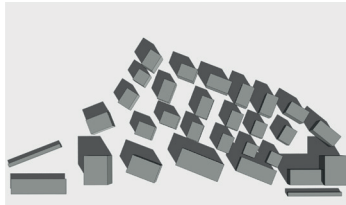


Abb. 36 Tagnachtgleiche,
21. März 14:00 Uhr

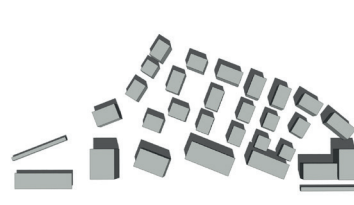
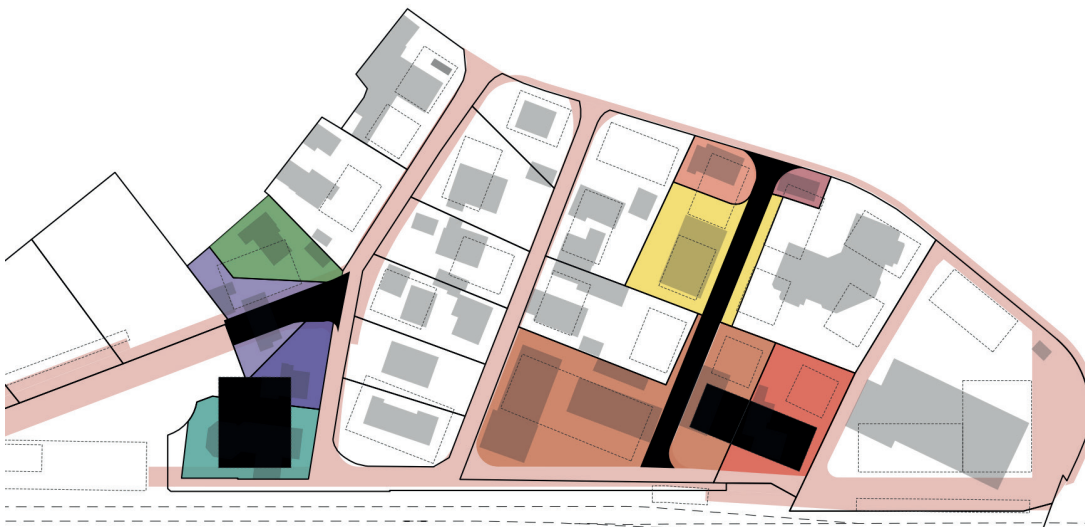


Abb. 37 Sommersonnenwende,
21. Juni 14:00 Uhr

Abhängigkeiten und Herausforderungen



Städtebauliche Eingriffe (schwarze Flächen): Neue Quartierstrasse/durchgehender Riegel/neue Busverbindung

