



## Bahnhofgebiet Südwest, Münchenbuchsee

# SCHLUSSBERICHT Testplanung

Münchenbuchsee, 3. April 2017



## Inhalt

1. Ausgangslage.....	3
2. Ziel und Perimeter .....	4
3. Projektorganisation.....	5
3.1. Veranstalterin.....	5
3.2. Art des Verfahrens .....	5
3.3. Mitglieder Beurteilungsgremium (BG) .....	5
3.4. Eingeladene Teams .....	5
4. Ablauforganisation und Termine.....	6
4.1. Verfahrensablauf.....	6
4.2. Terminplan .....	6
4.3. Beurteilungskriterien .....	6
5. Schlusspräsentation der Projektstudien .....	7
5.1. Aebi & Vincent.....	7
5.2. Bauzeit.....	12
5.3. Schär Buri.....	15
5.4. Was ist vergleichbar und wo liegen die Unterschiede?.....	19
6. Beurteilung der Projektstudien und Empfehlungen.....	23
6.1. Allgemeine Beurteilung und generelle Empfehlungen des Beurteilungsgremiums.....	23
6.2. Empfehlungen für das Areal Bären / Halter .....	24
6.3. Empfehlungen für das Areal Landi .....	26
6.4. Verkehr .....	27
7. Urheberrecht, Veröffentlichungen und Präsentationen.....	29
8. Gesamtwürdigung und Schlussbemerkungen .....	29

---

## 1. Ausgangslage

Ausgangslage und Basis für die Testplanung bildeten die Ergebnisse der Potenzialstudie „Wachstum nach innen“ (Schlussbericht vom 25.02.2016, siehe Grundlagen in Kap. 7).

Im November 2014 hatte das Gemeindeparlament von Münchenbuchsee die im Sommer desselben Jahres eingereichte Motion „Wachstum nach innen“ für erheblich erklärt. 2015 bis Frühling 2016 wurde die entsprechende Potenzialstudie erarbeitet. Sie umfasst eine Grobanalyse der Gesamtgemeinde sowie Detailanalysen für ausgewählte Teilgebiete.

Die Ergebnisse der Potenzialstudie „Wachstum nach innen“ sind zu finden unter [www.muenchenbuchsee.ch](http://www.muenchenbuchsee.ch) > Gemeinde > Laufende Projekte > Potenzialstudie "Wachstum nach innen" .

In den Detailanalysen der Potenzialstudie wurden anhand von städtebaulichen Überlegungen exemplarisch Innenverdichtungspotenziale und -möglichkeiten für sechs ausgewählte Teilgebiete aufgezeigt: Hüslimoos/Weier, Hübeli, Bahngässli/Gurtenfeldstrasse, Unterdorf/Schmiedegasse, Bahnhofgebiet Südwest und Waldegg.

Vor der Freigabe des Berichtes kamen Experten und Begleitgruppe zum Schluss, dass zum Bahnhofgebiet Südwest vertieftere Abklärungen erforderlich sind. Daher wurden die Ergebnisse der Detailanalyse zu diesem Teilgebiet weder an der Eigentümerversammlung vom November 2015 noch im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung (April-Mai 2016) präsentiert.

Die bisher nicht veröffentlichten Ergebnisse der städtebaulichen Erstanalysen des Bahnhofgebietes Südwest zeigten für dieses Gebiet Standorte mit grösserem Verdichtungspotenzial: dies bezieht sich insbesondere auf die Parzellen Nr. 971 (Bahnhofstrasse 1, Bibliothek) und Nr. 68 (Bahnhofstrasse 5, Landi). Die Gemeinde hat in der ersten Jahreshälfte 2016 mit den Eigentümern dieser Liegenschaften und den Vertretern kantonaler Fachstellen (Denkmalpflege, Tiefbauamt, Amt für Gemeinden und Raumordnung) Gespräche geführt. Diese begrüssen es, dass die Gemeinde das Verdichtungspotenzial genauer abklären und Planungsgrundlagen für die weitere Entwicklung des Bahnhofgebietes erarbeiten will.

Aufgrund dieser Ausgangslage hat sich eine Testplanung als geeignete Grundlage für die Bestimmung der künftigen Entwicklung des Bahnhofgebietes Südwest gezeigt. Sie gliedert sich wie folgt in das mehrstufige Vorgehenskonzept für die planerische Entwicklung dieses Gebietes ein:

- Potenzialstudie „Wachstum nach innen“  
↓
- **Testplanung Bahnhofgebiet Südwest**  
↓
- Planerlassverfahren  
(Erarbeitung geeignetes Planungsinstrument: ZPP, evtl. Richtplanung koordiniert mit Ortsplanung; genaues Verfahren wird nach Abschluss Testplanung definiert)  
↓
- Wettbewerbsverfahren für grössere Bauvorhaben im Bahnhofgebiet

Der Gemeinderat hat am 27.06.2016 der Durchführung einer Testplanung des Bahnhofgebietes Südwest zugestimmt.

## 2. Ziel und Perimeter

Ziel der Testplanung ist es, eine Grundlage für eine optimale aber auch zuträgliche Entwicklung des Bahnhofgebietes Südwest und dadurch einen Mehrwert für die Gemeinde Münchenbuchsee zu schaffen. Die Ergebnisse der Testplanung sollen ein Konzept für die künftige Entwicklung des Bahnhofgebietes liefern und aufzeigen, welches die ortsverträgliche Verdichtung aus städtebaulicher Sicht ist. Dies soll unter Einbezug von Siedlungsqualität und Freiräumen sowie im Hinblick auf Optimierungen im Bereich Mobilität und Verkehr geschehen.

Aufgrund der Zentrumslage und zahlreicher schützenswerter Objekte im und um das Testplanungsgebiet ist dem Denkmal- und Ortsbildschutz eine wichtige Bedeutung zuzuschreiben.

Mögliche Bebauungsdichten, Höhenentwicklungen, Fussabdruck und Kubaturen sind - unabhängig von der heute geltenden Grundordnung und Richtplanung- aus städtebaulicher Sicht zu analysieren. Mittels Varianten soll aufgezeigt werden, was wo verträglich ist und wie qualitätsvolles Wachstum im Bahnhofgebiet von Münchenbuchsee realisiert werden kann.

Die Testplanung dient als Grundlage für die Festlegung der weiteren Ortsentwicklung im Bahnhofgebiet. Gestützt auf die Ergebnisse der Testplanung muss die Gemeinde behördenverbindliche Entwicklungsziele festlegen sowie eine entsprechende Anpassung der Grundordnung auslösen können. Mittels ZPP resp. UeO wird festgelegt werden, dass grössere Bauprojekte im Planungsperimeter ein Wettbewerbsverfahren erfordern. Allenfalls wird auch eine Gesamt-Überbauungsplanung verlangt oder eine Etappierung festgelegt.

Der Perimeter der Testplanung umfasst das Teilgebiet „Bahnhofgebiet Südwest“ gemäss Potenzialstudie „Wachstum nach innen“ zuzüglich Bernstrasse im Abschnitt Talstrasse bis Moosgasse. Nachfolgender Planausschnitt zeigt den Planungsperimeter der Testplanung (rote Linie). Der Betrachtungsperimeter geht je nach Fragestellung über den Planungsperimeter hinaus. Vorgegeben für die Testplanung wird grundsätzlich nachfolgend abgebildeter Betrachtungsperimeter (blau).



Abbildung 1: Planungs- und Betrachtungsperimeter Testplanung Bahnhofgebiet Südwest

## 3. Projektorganisation

### 3.1. Veranstalterin

Auftraggeberin und Veranstalterin der Testplanung ist die Einwohnergemeinde Münchenbuchsee. Begleitet wurde die Testplanung von einer Arbeitsgruppe mit Vertretung aus Kommissionen, Verwaltung, Behörden sowie externen Fachleuten, Betreibern des öffentlichen Verkehrs und Grundeigentümern.

### 3.2. Art des Verfahrens

Für die Testplanung hat die Einwohnergemeinde Münchenbuchsee drei Architektenteams eingeladen. Die Teams arbeiteten individuell; Zwischenbesprechung der Konzepte inklusive Fazitbericht im Oktober 2016 sowie die Schlusspräsentation Ende November 2016 fanden im Plenum statt mit allen drei Architektenteams, dem Beurteilungsgremiums und weiteren Experten (siehe unten).

### 3.3. Mitglieder Beurteilungsgremium (BG)

Im BG sind folgende Mitglieder vertreten:

- Elsbeth Maring-Walther	Gemeindepräsidentin (-Dez.'16), Vorsitz BG, Einwohnergemeinde Münchenbuchsee
- Sonja Bucher	ab 2017 zuständige Gemeinderätin, Vorsitz BG, EG Münchenbuchsee
- Fredi Witschi	Vertreter PLAKO, Einwohnergemeinde Münchenbuchsee
- Martin Fröhlich	Vertreter HBK, Einwohnergemeinde Münchenbuchsee
- Karin Scheidegger	Vertreterin KOFU, Einwohnergemeinde Münchenbuchsee
- Urs-Thomas Gerber	Vertreter GGR, Einwohnergemeinde Münchenbuchsee
- Oliver Dobay	Projektleitung, Bauverwalter Einwohnergemeinde Münchenbuchsee
- Claudia Thöni	Stv. PL und Berichtverfasserin, Bauabteilung Einwohnergemeinde Münchenbuchsee
- Hermann Schmid	Geschäftsführer LANDI Moossee, Vertreter Eigentümer Parzelle Nr. 68
- Markus Mettler	CEO Halter AG, Vertreter Eigentümer Parzelle Nr. 971
- Peter Breil	Architekt, Experte Städtebau, Atelier5 Architekten und Planer AG, Bern
- Pierre Feddersen	Architekt, Experte Städtebau, Feddersen & Klostermann, Zürich
- Christian Wiesmann	Architekt, Experte Städtebau, stadt- raum- planung, Bern
- Michael Liebi	Verkehrsplaner, Experte Verkehr und Mobilität, Metron AG Bern

Weitere Experten, die bei Bedarf beigezogen wurden:

- Lukas Auf der Maur	Vertreter Amt für Kultur, Kantonale Denkmalpflege
- Manuel Flückiger	Vertreter AGR, Sein, Raumplanung, Abteilung Kantonsplanung
- Rolf Wohlfahrt	Vertreter AGR, Raumplanung Kreis Bern-Mittelland
- Kurt Schürch	Vertreter TBA Kanton Bern, Kreisoberingenieur Seeland / Berner Jura
- Frank Merki	Vertreter SBB Immobilien
- Daniel Hofmann	Vertreter SBB Infrastruktur
- Roman Zürcher	Verkehrsplanung Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS
- Rainer Gottwald / Mirco Derrer	Vertreter BLS

### 3.4. Eingeladene Teams

Folgende drei Architekten wurden angefragt (Reihenfolge alphabetisch):

- AEBI & VINCENT ARCHITEKTEN SIA AG, Bern
- BAUZEIT ARCHITEKTEN GMBH, Biel
- SCHÄR BURI ARCHITEKTEN AG, Bern

## 4. Ablauforganisation und Termine

### 4.1. Verfahrensablauf

In einer ersten Phase analysierten die Teams die geschichtliche Entwicklung und die heutige Situation des Kernes von Münchenbuchsee. Darauf aufbauend entwarfen die Teams ein städtebauliches Konzept. Sie studierten, wo ihrer Meinung nach Entwicklungs- resp. Verdichtungspotenziale vorhanden sind und welche Rahmenbedingungen es bei der künftigen Entwicklung des Gebietes zu berücksichtigen gilt. Anlässlich einer Zwischenbesprechung präsentierten sie ihre Konzeptideen und Strategien. Dazu arbeiteten die teilnehmenden Teams mögliche Entwicklungs-Varianten aus. Konkret sollte auch geprüft werden, ob im Perimeter höhere Bauten oder sogar ein Hochhaus ortsverträglich sind. An der Testplanung beteiligt sind auch die Grundeigentümer der Parzellen Nr. 68 (Landi Moossee) und Nr. 971 (Halter AG); zu diesen Parzellen wurden detailliertere Analysen von den Architekten erwartet.

Nach der Zwischenbesprechung arbeiten die Teams weiter und vertiefen ihre Strategien. Anlässlich der Schlussveranstaltung präsentierten die Architektenteams ihre Projektstudien. Es folgten eine Fragerunde und Diskussion im Plenum. Anschliessend führte die BG mit Experten die Diskussion fort. Es sollte am Ende kein Sieger gekürt werden, sondern gemeinsam – in Bezug auf die verschiedenen Themen und Fragestellungen – die jeweils bestmögliche Variante für die künftige Entwicklung des Bahnhofsgebiets gefunden werden.

Das BG formuliert Empfehlungen für die weitere Entwicklung des Gebietes (siehe Kap. 6). Diese liefern die Basis für die Anpassung der bestehenden ZPP Nr. 20 „Bahnhof“ sowie die Grundsätze und Rahmenbedingungen für qualifizierte Verfahren bei künftigen Neubauprojekten im Bahnhofgebiet.

### 4.2. Terminplan

Startveranstaltung Testplanung + Erläuterung der Unterlagen	24.08.2016
Zwischenbesprechungen: Präsentation und Diskussion Konzepte	19.10.2016
Schlusspräsentation und Beurteilung	29.11.2016
Abschlussitzung des Beurteilungsgremiums	20.02.2017

### 4.3. Beurteilungskriterien

Die Projekte wurden nach folgenden Kriterien beurteilt:

- Städtebauliches, architektonisches Gesamtkonzept / Strategie
- volumetrische Gestaltung
- Integration ins Ortsbild
- Qualität der Entwicklung nach innen
- Berücksichtigung Kriterien Regionalkonferenz gemäss Hochhaus-Konzept für vorgesehene höhere Neubauten
- Aussen- und Freiraumgestaltung
- Verkehr, Arealerschliessungen
- Vorschläge und Umsetzung betreffend Nutzungsmix

## 5. Schlusspräsentation der Projektstudien

Nachfolgend werden die Projektstudien der drei beauftragen Architekturbüros zusammenfassend präsentiert (Reihenfolge alphabetisch).

### 5.1. Aebi & Vincent

Aebi & Vincent Architekten präsentieren in ihrem Konzept eine Vision für die längerfristige Entwicklung eines neuen Bahnhofgebietes. Diese beinhaltet eine neue Körnung und grössere Veränderungen und Verdichtung. Dabei soll aber das bestehende Zentrum nicht geschwächt werden und schützenswerte Objekte sollen erhalten bleiben. Sie machen ebenfalls Aussagen zu einer möglichen städtebaulichen Entwicklung westlich der Bernstrasse.

Nachfolgend wird die *Projektstudie von Aebi & Vincent Architekten* anhand eines *Auszuges* aus ihrem *Erläuterungsbericht* und wichtiger Punkte ihrer *Schlusspräsentation vom 29.11.2016* dokumentiert (nachfolgender kursiver Text).

#### *Topographische Entwicklung - Analyse Ort*

*Münchenbuchsee liegt oberhalb der Senke des Moossetals, am nordöstlichen Rand des Frienisbergplateaus.*

*Die historische Baugruppe aus Kirche, den ehemaligen Kommendengebäuden und dem Landvogteischloss markiert die Kante, den Übergang Plateau zur Senke. Das Plateau wird durch die geschlossene Bebauungsstruktur südlich der Oberdorfstrasse und der nördlichen offenen, Sichtbezüge auf die ehemalige Sumpflandschaft offen lassende, Bebauung betont.*

*Die Kirchenanlage am Ende der Kirchgasse liegt am Kreuzungspunkt der historischen Ost-West Weg-Verbindung und den von Norden nach Süden laufenden Verkehrsachsen: 1840 neue Strasse von Bern nach Biel, 1860 Eisenbahn von Bern nach Biel.*

*Mit den neuen Verkehrsachsen hat sich das Dorf Richtung Osten in drei Etappen fächerartig entwickelt. Wobei die Bernstrasse als Hauptachse mit zentraler Bedeutung geblieben ist und zusammen mit der Oberdorfstrasse das heutige Zentrum von Münchenbuchsee bildet. Der Bereich vor dem Gasthof „Bären“, am Kreuzungspunkt beider Achsen, ist der zentrale Dorfplatz.*



Abbildung 2: Entwicklung des Dorfzentrums in drei Etappen Richtung Osten

Die Bebauung zeigt unterschiedliche Siedlungsstrukturen und Körnungen auf: Entlang der Bern- und Oberdorfstrasse sind die Bauten dichter gestellt als innerhalb des Zentrumsbereichs. Mit dem Einbezug dieser Bereiche in die Betrachtung des Bahnhofsareals kann das Potential der inneren Verdichtung westlich der Bernstrasse aufgezeigt werden.

### Städtebau-Konzept, Strategie

Der städtebauliche Ansatz beruht nicht nur auf der Betrachtung einer Anbindung des Bahnhofgebietes an die Oberdorfstrasse und dem historischen Zentrum, sondern zeigt die Chance einer übergeordneten, heute nicht vorhandenen Vernetzung zwischen den nördlich und südlich der Bahn liegenden Quartieren. Unter Einbezug vergessener historischer Wege und einer, vom Bahnhof sowohl nach Süden wie Norden laufende neue Langsam-Verkehrs-Verbindungsachse. Die beiden, der Geometrie der Quartiere folgenden, Achsen bilden durch ihre Schnittfläche vor dem Bahnhof eine Strassenausweitung, einen platzähnlichen Raum.

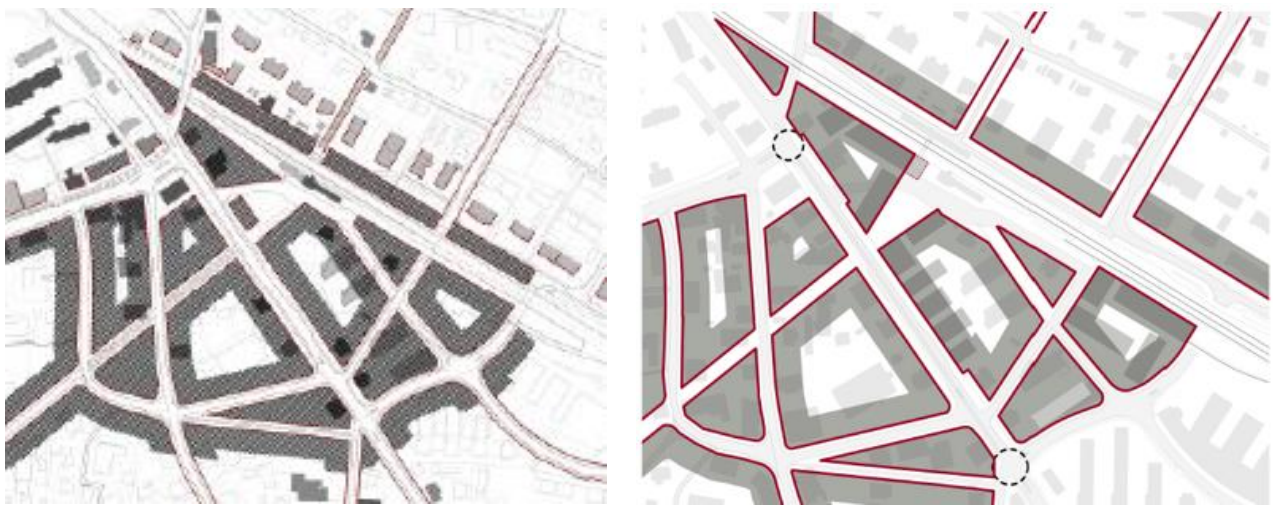


Abbildung 3: Blockränder und Verbindungsachsen zur Vernetzung der Quartiere – Varianten

Sowohl die Bern- als auch die Oberdorfstrasse werden neu zониert und räumlich aufgewertet: Breite Fußgängerbereiche entlang der Fassaden mit Abstellplätzen zum Kurzparken sowie einen durchlaufenden, die Fahrbahnen trennenden, Mittelbereich zum einfachen Strassenqueren. Ergänzt mit Verkehrskreisel beim Dorfplatz (Bären) und den Enden der Zentrumszonen (Löwen).

Das Zentrum ist räumlich zwischen Bären und Löwen aufgespannt sowie zwischen Bären und der ausgehenden Oberdorfstrasse. Der Bären und der Löwen bilden Ausgangs- respektive Endpunkt der Oberdorfstrasse und der historischen Mühlestrasse beziehungsweise ihrer Verlängerung der Bahnhofstrasse.

Entlang der Bern- und Oberdorfstrasse werden Anbaulinien definiert mit der Möglichkeit die bestehenden Parzellen gegen Innen zu verdichten.

Die Raumbildung schafft mit ihren Bauten nicht nur Strassenräume, sondern mit Hilfe von Wegen und Plätzen auch die Förderung des sozialen Austauschs und prägt die Identität des Ortes.

Es entsteht eine qualitative Verdichtung wie auch eine quantitative durch das Bereitstellen von verschiedenen, differenzierten und strukturierten Räumen und Raumabfolgen und der Möglichkeit, sich diese Lebensräume anzueignen. „Ein Ort hoher urbaner Qualität bietet den Menschen Aufenthaltsqualität, er wird zum gebauten und erlebbaren Lebensraum mit gestalteten Gebäuden, Fassaden, Plätzen, Zwischenräumen, Gärten“ mit einer angemessenen Massstäblichkeit.



Der strukturelle Bezug wird dadurch verstärkt, dass mit der Setzung und der Grösse der Gebäudevolumen auf die Situation in der direkten Nachbarschaft eingegangen wird, und die sich daraus ergebende Körnigkeit und Massstäblichkeit ermöglicht eine neue (?) Wahrnehmung.

Durch das Hervorheben der zwei Achsen vom historischen Zentrum zum Bahnhof und vom nordseitig den Gleisen gelegenen Bahngässli, wird eine räumliche Verknüpfung erreicht. Das Aufeinandertreffen der zwei architektonisch ausformulierten verschiedenen Geometrien vor dem Bahnhof schafft einen erweiterten Strassenraum, der sich zum Bahnhof hin öffnet.

Der Bahnhofplatz ist eine Erweiterung des Zentrums entlang der Bernstrasse, ebenso wie Anbindung an die Oberdorfstrasse über den Dorfplatz und nicht Konkurrenz.

Die Gebäudeabmessungen ergeben sich aus den Baulinien, den Anbaulinien bzw. Parzellengrenzen und den minimalen Gebäudeabständen von 6m.

### Ortsbildschutz

Die schützenswerten Objekte erhalten den nötigen räumlichen Freiraum und markieren Anfang und Ende des Dorfes sowie als „Blickfänge“ und Visitenkarte beim Einfahren in Münchenbuchsee. Diese in parkartigen Grünräumen liegenden Bauten könnten beispielsweise im öffentlichen Interesse für Nutzungen wie Bibliothek, Kita, Musikschule, Vereinslokale usw. genutzt werden.

### Ersatzneubauten-> urbane Qualitäten fördern

Mit der Setzung und Staffelung der Volumen auf der Parzelle von Halter und der Apotheke, wird ein sich zur Bernstrasse öffnender Hof-Raum mit dem Bären im Zentrum geschaffen. Optional können die Volumen Halter zum Bahnhof hin mit einem im Erdgeschoss offenen, den Ausgang der Unterführung überdeckenden, Volumen erweitert werden.

Die Neu- oder Ersatzbauvolumen entlang der Bernstrasse sind grundsätzlich fünf Geschosse hoch. Mit der Möglichkeit Teile des fünften Geschosses in ein sechstes zu verlegen. So entsteht eine Staffelung der Volumen von vier bis sechs Geschossen, differenziert zu den Bestandes Bauten. Einzig der Neubau an der östlichen Ecke Bernstrasse – Bahnhofplatz wird auf sieben Vollgeschosse erhöht und so die neue innere Verbindungsachse zwischen den Quartieren, wie auch der Eingang zum Bahnhofplatz, betont.



Abbildung 4: Entwicklung mit Ersatzneubauten auf den Arealen Halter (links) und Landi (rechts)

Auf der Parzelle der Landi formen vier in der Höhe differenziert gestaffelte Riegel einen Hof auf einem Sockel. Dabei spannt der Riegel entlang der Bahn mit seinen 7 Geschossen den Raum zum sieben geschossigen Baukörper am Eingang zum Bahnhofplatz auf. Durch verschiedene Durchblicke bleibt der Bezug zur Umgebung aus dem Inneren gewährleistet. Im Sockelgeschoss könnten die neuen Räume der Landi sein.

### Möglicher Standort eines Hochhauses

Für den ganzen Bebauungsperimeter erachten wir die Typologie und Körnigkeit eines Hochhauses als ortsfremd, welches keine Vorteile von öffentlichem Interesse darstellt. Ein Turm auf dem gesamten Perimeter würde automatisch zum Kirchturm in Konkurrenz treten versuchen.

Die vorgeschlagene Bebauung auf der Parzelle Halter zeigt auf, wie die gleiche Nutzfläche eines 35 Meter hohen Turmes auf einem Sockel mit einer ortsverträglichen 4 bis 6 geschossigen Bebauung erzielt werden kann.

### Nutzungskonzept

Grundsätzlich schlagen wir in den Erdgeschossen Verkaufs-, Gewerbe- und Gastronomiefläche vor. Im Speziellen natürlich in den Gebäuden um den Bahnhof und auf der Parzelle Halter sowie auf der Parzelle der Landi. In den ersten Obergeschossen Büro- oder Dienstleistungsnutzungen und ab dem zweiten Obergeschoss gut orientierte und bestens besonnte Wohnungen mit Zentrumsqualität.

Auf der Halter Parzelle wären Flächen für einen Grossverteiler in einem Sockelgeschoss vorstellbar / wünschbar.

Die Gebäude an der Bernstrasse können im Erdgeschoss zur Strasse hin mit Verkaufs- und Gewerbeflächen und nach innen als Hochparterre für Wohnungen ausgebaut werden. In den ersten Obergeschossen sind Büro- oder Dienstleistungsnutzungen vorgesehen, wobei hier auch bereits eine Wohnnutzung denkbar wäre. Ab dem zweiten Obergeschoss sind primär Wohnnutzungen vorgesehen. Diese Geschosse könnten aber bei Bedarf auch teilweise oder ganz für Büro- oder Dienstleistungsnutzungen in Betracht gezogen werden.

Die geschützten, in parkartigen Grünräumen liegenden, Bauten könnten beispielsweise im öffentlichen Interesse für Bibliothek, Kita, Musikschule, Vereinslokale usw. genutzt werden.

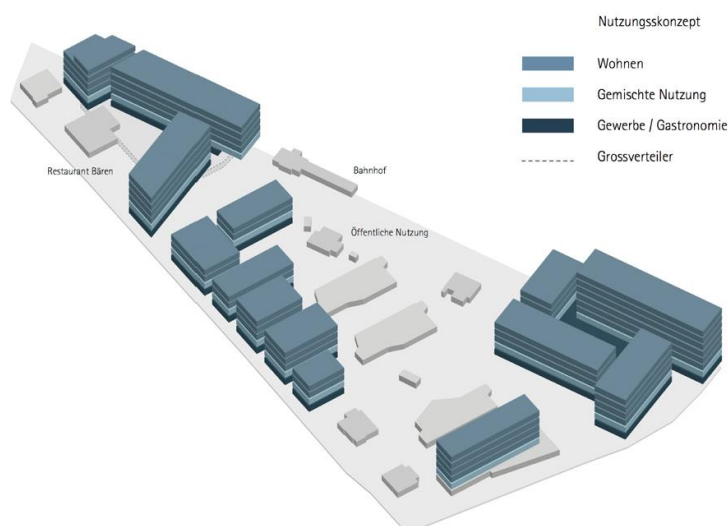


Abbildung 5: Nutzungskonzept

### **Etappierung**

*Das städtebauliche Konzept zeigt auf, wie die Bauetappen ohne Abhängigkeiten von Dritten realisiert werden können. Die einzelnen Volumina sind so gesetzt, dass die jeweiligen Parzellen respektiert werden und eine von den Nachbarbauten unabhängige Realisierung möglich ist. Und diese gegebenenfalls ohne Abhängigkeit einer vorgegebenen Etappierung.*

### **Architektonischer Ausdruck**

*Die architektonischen Grundsätze der Neu- und Ersatzbauten sind aus den vorhandenen historischen Strukturen und Materialien aus dem Zentrum Münchenbuchsees abzuleiten. Als Grundsatz sollen Gebäude in muraler Erscheinung geplant und realisiert werden.*

*Dies können murale Gebäude mit Lochfenstern wie auch Riegelbauten mit feiner ausgewogener, geschlossener oder transparenter, Ausfachung sein. Bei letzteren ist darauf zu achten, dass die Erscheinung mural bleibt und die Glasflächen nicht in den Vordergrund treten.*

*Grossflächige Glasfassaden wirken im Kontext ortsfremd und sind nur bei nachweislich öffentlichem Interesse anzuwenden. Insbesondere bei Schaufenstern oder ähnlichen Elementen im Erdgeschoss können grossflächige Verglasungen eingesetzt werden.*

### **Modell Maximalvariante Verdichtung**



Abbildung 6: Modell Aebi & Vincent Architekten mit Maximalvariante Verdichtung, 29.11.2016

*Weitere Details und Illustrationen zur Projektstudie von Aebi & Vincent Architekten: siehe Pläne der Schlusspräsentation in der Beilage.*

## 5.2. Bauzeit

Bauzeit Architekten präsentieren in ihrem Konzept für den nordwestlichen Teil des Perimeters mehrheitlich öffentliche Nutzungen und grosszügige Aussenräume. Für den östlichen Teil, entlang der Bernstrasse und im Bereich des Landi-Areals ist eine dichte Bauweise mit eher privaten und halbprivaten Nutzungen und Aussenräumen vorgesehen.

Die schützenswerten Gebäude werden erhalten, die gemäss kantonalem Inventar erhaltenswerten Objekte jedoch teilweise in Frage gestellt.

Nachfolgend wird die *Projektstudie von Bauzeit Architekten* anhand eines Auszuges aus ihrem *Erläuterungsbericht* und wichtiger Punkte ihrer *Schlusspräsentation vom 29.11.2016* dokumentiert.

### *Allgemeines*

*Das Bahnhofgebiet Südwest besitzt dank seiner Lage das Potential, den Zentrumsbereich von Münchenbuchsee mit adäquater Nutzungsdichte zu ergänzen, mit gestalteten Aussenräumen aufzuwerten und mit gut organisierten, entflochtenen Erschliessungen teilweise neu geschaffenen Freiräumen effizient für die künftige Weiterentwicklung zu rüsten.*

### *Nordwestlicher Arealteil*

*Der nordwestliche Arealteil ist der zentralste Bereich von Münchenbuchsee: hier kommen die Oberdorfstrasse, die Biel- und Bernstrasse sowie die Moosgasse und die Bahnhofstrasse zusammen. Es ist ebenfalls der Ort, wo sich der historische Ursprung (Klosterbereich) und der Fortschritt der Gegenwart (Mobilitätsdrehscheibe) unmittelbar gegenüber stehen. Deshalb wird hier der Ausbildung von gestalteten Aussenräumen grösste Beachtung gezollt: klare Lesbarkeit der Übergänge, respektvoller Abstand und Zurückhaltung der Neubaufassaden, genügend Raum und selbsterklärende Orientierung. Es ist der Ankunftsort im Zentrum von Münchenbuchsee - sowohl per Bahn wie auch auf der Strasse. Das wird mit einladender, räumlich verbindender Geste erlebbar gemacht. Aus zufällig erscheinenden Abzweigungen entsteht ein Ort, wo die Identität der guten alten Elemente hervorgehoben und mit qualitätvoller Gestaltung des öffentlichen Raums valorisiert wird.*



Abbildung 7: Konzeptskizze

### *Mittlerer und südöstlicher Arealteil*

*Der mittlere und südöstliche Arealteil ist ein zentral gelegenes Geviert mit gemischter Nutzung und einem hohen Wohnanteil, welches ergänzt und sowohl in seiner Nutzbarkeit wie auch in seiner räumlichen Qualität stark aufgewertet werden kann. Um die heterogene Struktur mit verschiedenen Massstäben und Geometrien zusammen zu binden, wird die Anordnung der Neubauvolumen in der*

von der Bernstrasse aus gehenden Grundgeometrie homogenisiert. Einzelne Ausnahmen bilden zwei erhaltene, schützenswerte Villen, legitimiert in ihrem Status als besonders wertvolle Zeitzeugen. Das Gefüge reicht bis in die Nähe der Bahnlinie, entsprechend aller Beispiele mit Gebäuden ohne direkten Bezug zur Bahn, aber mit einer Pufferzone dazwischen. Insgesamt gut durchgrünt, mit halbprivaten und privaten Vorbereichen und Fusswegverbindungen, entsteht im Geviert trotz wirtschaftlicher Ausnutzung eine hohe Umgebungsqualität für Wohnungen und Arbeitsplätze.

### Qualitätsvolle Entwicklung und Verdichtung

Die qualitätsvolle Entwicklung und Verdichtung wird durch ein einfaches Regelwerk (das in der ZPP definiert werden kann) vorgeschlagen, welches den Platzbedarf für heutige und künftige Ansprüche im Aussenraum sicherstellt, die Ergänzung durch Neubauten mit gewisser volumetrischer Flexibilität ermöglicht und eine hohe Umgebungsqualität für alle Nutzer bieten kann.

Als Überbaumuster wird hauptsächlich die ortstypische, offene Bauweise weiterverwendet, in leicht verdichteter Form. Ebenfalls entlang der Bernstrasse wird es als angemessen erachtet auch längerfristig dieses Prinzip weiterzuführen.

### Nutzungskonzept

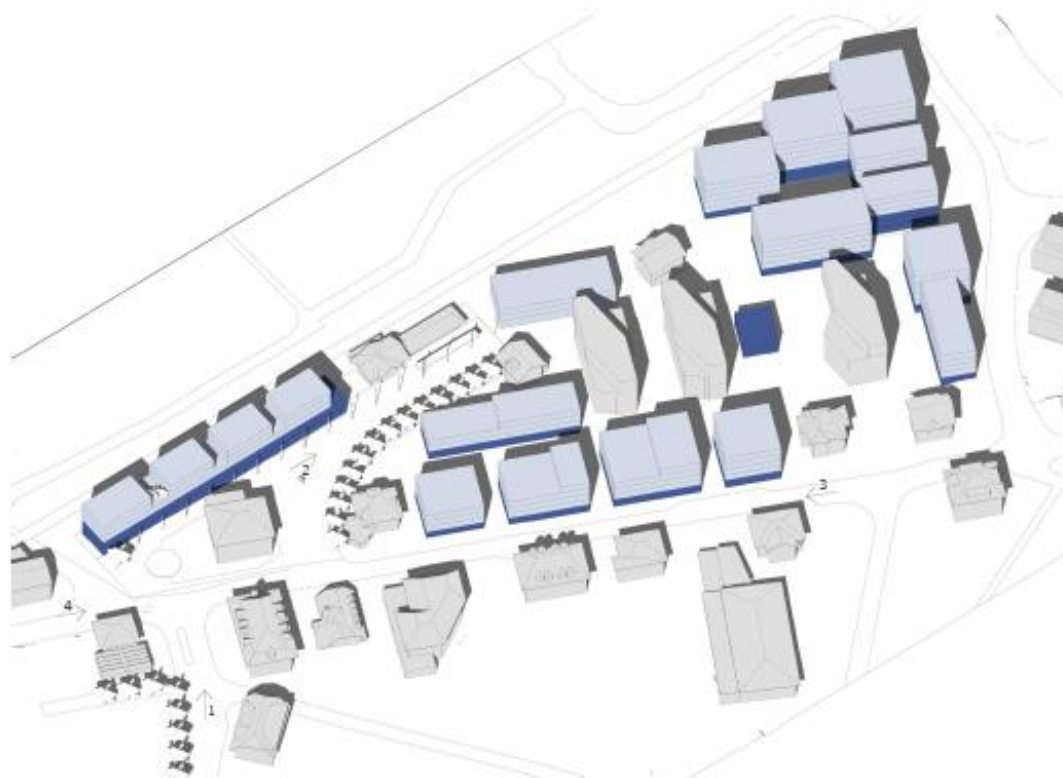


Abbildung 8: Nutzungskategorien > hellblau = Wohnen / dunkelblau = Gewerbe und Dienstleistung

### Öffentlicher Raum

Die Fortsetzung des Öffentlichen Raums der Oberdorfstrasse als fliessender, offener Bereich bis zum Bus- und Bahnhof wird auf seiner Südseite mit einem Baumspalier gerahmt, das in Anlehnung an das Baumspalier zwischen der Oberdorfstrasse und dem ehemaligen Schlossbereich (gemäss Aufnahme von 1937) eine räumliche Grenze schafft, die gleichwohl durchlässig ist und den Übergang zum Geviert schafft.

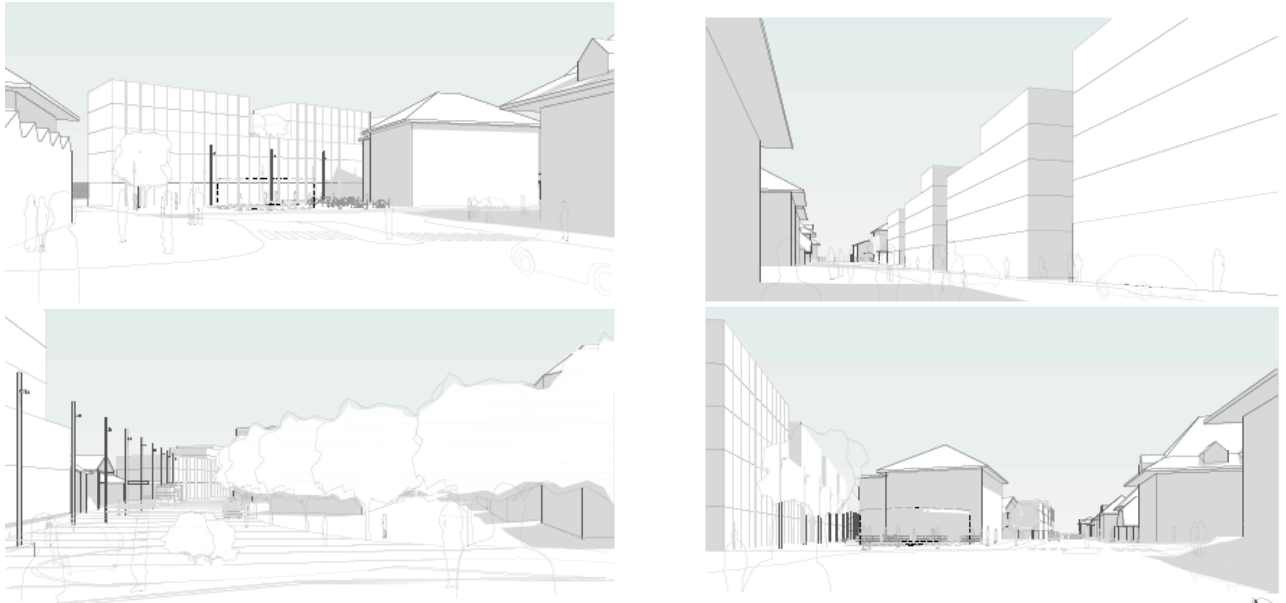


Abbildung 9: Perspektiven im Gebiet Bären und Bahnhof / Bahnhofstrasse

Auf der Nordseite zur Bahn hin bildet eine Gebäudezeile den Hintergrund, welcher schon von der Dorfstrasse her gesehen den räumlichen Übergang zum Bahnhof erkennbar macht und mit dem Gasthof Bären zusammen wie „Fond et Figure“ funktioniert. Die Terrasse des Gasthofs Bären wird auf die Abendsonnen-Seite gelegt und kann dort wahlweise mit einer temporären oder festen Pavillonstruktur oder ähnlichem ergänzt werden.

Es resultieren selbsterklärende, direkte Fussgängerverbindungen, welche ab der Bernstrasse komplett von jeglichem fahrenden Verkehr entflochten sind.

### Modell Maximalvariante Verdichtung



Abbildung 10: Modell Bauzeit Architekten mit Maximalvariante Verdichtung, 29.11.2016

Weitere Details und Illustrationen zur Projektstudie von Bauzeit Architekten: siehe Pläne der Schlusspräsentation in der Beilage.

### 5.3. Schär Buri

Schär Buri Architekten präsentieren in ihrem Konzept und Projektvorschlag eine massvolle Entwicklung des Bahnhofgebiets. Die Identität und der Charakter des Dorfes soll erhalten und der Bestand gestärkt werden. Punktuell sollte durch Ersatzneubauten versucht werden Qualitätssteigerung zu erzielen (alte Bausünden beheben). Geschützte und erhaltenswerte Objekte sollen vollumfänglich erhalten bleiben, inklusive Umfeld. Bebauungsmuster und Volumetrie der historischen Objekte sollen auch für künftige Bauten den Masstab bilden.

Nachfolgend wird die *Projektstudie von Schär Buri Architekten* anhand eines *Auszuges* wichtiger Punkte aus ihrer *Schlusspräsentation vom 29.11.2016* dokumentiert.

#### *Siedlungsräumliche Bedeutung von Bern- und Oberdorfstrasse*

- *Schützenswerte Hauptstrassenbebauung (ISOS 1983) auf dem Abschnitt der Bernstrasse zwischen den Gasthöfen „Löwen“ und „Bären“.*
- *Die L-förmige Achse aus Bern- und Oberdorfstrasse bildet das Zentrum von Münchenbuchsee (ISOS 1983).*



Abbildung 11: Bernstasse, Gasthof Bären, um 1912

*Vorgaben aus der Sicht von Schär Buri Architekten für Ersatzneubauten:*

*Die Mitte des 19. Jahrhunderts erstellten Strassen- und Bahnverbindungen nach Bern und Biel führten zu einem wirtschaftlichen Aufschwung in Münchenbuchsee. Zeugen davon sind bis heute die herrschaftlichen Villen im Bahnhofsquartier und repräsentative Wohn- und Geschäftshäuser entlang der Bern- und Oberdorfstrasse. Ein einfaches Muster von traufständigen, zwei- bis dreigeschossigen Häusern führte zu einem angenehm unpräzisen und selbstverständlichen Ausdruck.*



Abbildung 12: *Bebauungsmuster entlang Bern-/Oberdorfstrasse und entlang der Bahnlinie*

Die Wirkung dieses Bebauungsmusters soll wieder gestärkt werden.

Daraus ergeben sich folgende städtebauliche Vorgaben für Bern-/Oberdorfstrasse:

- Neubauten müssen ein Steildach aufweisen.
- Die Frishöhe von Neubauten beträgt maximal 569.00 m.ü.M.
- Die Gebäude weisen drei Voll- und ein Dachgeschoss auf.
- Qualifiziertes Verfahren nach SIA 142/143 für Ersatzneubauten.

### Siedlungsräumliche Bedeutung Bären

- Prominente Lage am Zusammenschluss der beiden wichtigsten Strassenachsen – Bernstrasse und Oberdorfstrasse
- Markiert den Anfangspunkt der schützenswerten Hauptstrassenbebauung (ISOS 1983).
- Kopfbau der Achse Oberdorfstrasse.



Abbildung 13: "Dorfplatz" Münchenbuchsee um 1927

### Bedeutung der näheren Umgebung

- Kirchen- und Schlossbezirk stellen die kulturhistorisch wertvollste Gebäudegruppe der Gemeinde dar. (Schutzziele – Vorgaben Testplanung, Amt für Kultur und Denkmalpflege, Mai 2016)
- Aus diesen Gründen ist ein Hochhaus auf den Parzellen Nr. 343, 344, 971 nicht möglich.

Vorgaben aus der Sicht von Schär Buri Architekten für Ersatzneubauten:

Der Gasthof „Bären“ ist eines der markantesten und für die Identität des Ortes wesentliches Gebäude im Zentrum von Münchenbuchsee. Zudem befindet sich der Bären im kantonalen Bauinventar der schützenswerten Gebäude. Aus diesen Gründen sind Schär Buri Architekten der Ansicht, dass



nicht nur der Erhalt des Gasthofes sondern auch die Sicherung seines Wirkungsraums für eine zukünftige Bebauung des Areals massgebend sind.

Daraus ergeben sich folgende städtebauliche Vorgaben:

- Neubauten auf dem Areal müssen ein Steildach aufweisen.
- Die Firsthöhe von Neubauten liegt unter der Firsthöhe des Gasthofs Bären von 571.90 m.ü.M.
- Die Traufhöhe des Gasthofs Bären von 566.70 m.ü.M. ist massgebend für die Traufhöhe von Neubauten.
- Zur Bernstrasse hin wird eine Baulinie mit Anbaupflicht festgelegt.
- Qualifiziertes Verfahren nach SIA 142/143 für Ersatzneubauten.

### **Siedlungsräumliche Bedeutung Landi**

- Lage an der historisch bedeutsamen Verbindung zur Mühle und den Weilern Deisswil und Wigiswil.
- Fernwirkung des Landiturms: Weithin sichtbares Zeichen eines einst ruralen Siedlungsraums.
- Vermittelt Orientierung und schafft den Übergang zur schützenswerten Bebauung der Gebäudegruppe „Bahnhofplatz“ (Schutzziele – Vorgaben Testplanung, Amt für Kultur und Denkmalpflege, Mai 2016).

### **Bedeutung der näheren Umgebung**

- Kirchen- und Schlossbezirk stellen die kulturhistorisch wertvollste Gebäudegruppe der Gemeinde dar. (Schutzziele – Vorgaben Testplanung, Amt für Kultur und Denkmalpflege, Mai 2016)
- Aus diesen Gründen ist ein Hochhaus auf der Parzelle Nr. 68 nicht möglich.



Abbildung 14: Flugaufnahme Münchenbuchsee um 1969

Vorgaben aus der Sicht von Schär Buri Architekten für Ersatzneubauten:

Das Gebäude-Ensemble der Landi entwickelte sich in mehreren Ausbausritten. Dabei führt der westliche Flügel aus den 1920er Jahren die geschützte Bebauung an der Bahnhofstrasse in einem verträglichen Mass und in einer adäquaten Architektursprache weiter. Der Siloturm der Landi dient der Orientierung und gehört zum Bahnhofsquartier. Die Höhe des Landiturms liegt unter derjenigen von Schloss- und Klosterbezirk.

Daraus ergeben sich folgende städtebauliche Vorgaben:

- Siloturm und westlicher Gebäudeflügel sollen erhalten werden.
- Der Siloturm bildet mit einer Höhe von 576.00 m.ü.M. nach wie vor den höchsten Gebäudeteil.
- Ein Ersatzneubau besteht aus überhohem Sockelgeschoss und einem Aufbau.
- Der Aufbau weist eine maximale Gebäudehöhe von 574.00 m.ü.M. auf.
- Bei einem vollständigen Abbruch des bestehenden Gebäude-Ensembles und anschliessendem Ersatzneubau ist die Geschoszahl auf 6 Vollgeschosse zu beschränken.
- Qualifiziertes Verfahren nach SIA 142/143 für Neubauten.

#### Modell mit Maximalvariante Verdichtung



Abbildung 15: Modell Schär Buri Architekten mit Maximalvariante Verdichtung, 29.11.2016

Weitere Details und Illustrationen zur Projektstudie von Schär Buri Architekten: siehe Pläne der Schlusspräsentation in der Beilage.

## 5.4. Was ist vergleichbar und wo liegen die Unterschiede?

### Nutzungsdichte und max. Gebäudehöhen der drei Projektstudien

Detaillierte Flächen- und Volumenberechnungen sowie Angaben zu maximal möglicher Nutzungsdichte sind den einzelnen Dossiers der teilnehmenden Teams zu entnehmen.

Für das Bahnhofgebiet Südwest (Perimeter der Testplanung) sehen die Architekten von Aebi & Vincent wie auch Bauzeit Potenzial für eine massgebliche Erhöhung der Nutzungsdichte (ca. Verdopplung der AZ gegenüber heute). Eine derartige Verdichtung prägt und ändert den Charakter des Bahnhofgebietes erheblich: ein neues Bild, eine neue Identität würde dadurch im Zentrum von Münchenbuchsee geschaffen.

Schär Buri Architekten wollen das heutige Ortsbild und den Charakter des Bahnhof- und Zentrumsgebietes erhalten und stärken. Um dieses Ziel zu erreichen, verzichten sie auf starke Verdichtung und sehen nur punktuell Neubauten und eine Steigerung der Nutzungsdichte als städtebaulich verträglich. Geschützte und erhaltenswerte Objekte sollen vollumfänglich erhalten bleiben und auch dem Aussenraum ist entsprechend Rechnung zu tragen.

Als städtebaulich verträgliche Gebäudehöhe im Bahnhofgebiet sehen alle Architektenteams grundsätzlich Bauten mit maximal 4 bis 5 Etagen und Rücksichtnahme auf allfällige benachbarte Schutzobjekte (im Bauinventar des Kantons als schützens- oder erhaltenswert eingestuft).

Punktuell sehen alle drei Teams die Möglichkeit für höhere Bauten. Für die Halter-Parzelle schlagen die Teams Aebi & Vincent sowie Bauzeit maximal 6 Geschosse vor, Schär Buri 4 Geschosse. Für das Landi-Areal sehen alle drei Teams ein Maximum von punktuell 8 Etagen als verträglich an. Für die gemeindeeigene Parzelle Nr. 404 (Feuerwehrmagazin) sehen die Teams ebenfalls ein Verdichtungspotenzial.

In Bezug auf das Verdichtungspotenzial entlang der Bernstrasse zwischen Bären und Polizeiposten (Bernstrasse 3 - 21) gehen die Vorschläge der drei Teams auseinander.

Aebi & Vincent präsentieren eine Staffelung der Volumen mit 4- bis 6-stöckigen Bauten an der Bernstrasse und einem 7-stöckigen Neubau im Bereich der heutigen Einmündung Bahnhofstrasse und des ehemaligen Apothekengebäudes (Bernstrasse 5). Bauzeit schlagen abgestufte 4-, 5-stöckige Bauten vor. Schär Buri gibt 3 Voll- plus ein Dachgeschoss und Steildach vor.

### Hochhaus

Keines der drei Teams hat ein Hochhaus vorgesehen. Bauten, die höher als 7 oder 8 Geschosse sind werden von allen als nicht ortsverträglich eingestuft für das Bahnhofgebiet Südwest und aus Sicht des öffentlichen Interesses keine Vorteile bringend. Kein Team hat aufzeigen können, dass ein Hochhaus eine bessere städtebauliche Lösung ergibt. Somit sind auch die Voraussetzungen gemäss Hochhauskonzept der Regionalkonferenz für die Bewilligung eines Hochhauses - im untersuchten Perimeter Bahnhofgebiet Südwest - nicht gegeben.

## Verkehr / Erschliessung / öV

Grundsätzliches und Vorgaben für die Architektenteams zu Verkehr, Erschliessung und Mobilität sind im Grundlagenpapier Verkehr der Firma Metron (Beilage zum Programm der Testplanung) definiert.

Die Vorschläge betreffend Verkehr und Mobilität der drei Architektenteams können wie folgt zusammengefasst werden:

- Historische Achsen möglichst bewahren, mindestens als Fusswege. Wichtig ist ein direkter Zugang und Einsicht zum Bahnhof, d.h. eine bessere räumliche Beziehung zwischen Bernstrasse und Bahnhof.
- Für die Testplanung wurden zwei Varianten betreffend Buslinien und Lage der Haltestellen vorgegeben und im Grundlagenpapier Verkehr erläutert: eine Variante mit allen RBS-Haltestellen auf der Bernstrasse und eine Variante mit allen Busslinien via Bahnhof („öv-Hub“). Diese beiden Varianten wurden in den städtebaulichen Konzepten der Teams geprüft.  
Alle Teams bevorzugten die Variante Fahrbahnhaltestellen auf der Bernstrasse anstelle von Haltestellen beim Bahnhof.  
Ein öv-Hub und die damit verbundene Linienführung aller RBS-Busse über die Bahnhofstrasse hätte sowohl städtebaulich als auch betrieblich zu viele Nachteile. Die Umsetzung wäre mit viel Anpassungen und entsprechendem Aufwand verbunden.  
Die Umsteigewege zwischen der Bernstrasse und dem Bahnhof können durch neue respektive optimierte Fussweg weiter verbessert werden. Die Haltestellen an der Bernstrasse stärken und beleben die Bernstrasse; dieser Strassenabschnitt wird dadurch u.a. für Läden und Dienstleistungsbetriebe attraktiver.
- Alle Konzepte sehen für Bern- und Oberdorfstrasse verkehrsberuhigende Massnahmen vor, damit diese als öffentliche Räume gestärkt werden und für alle Verkehrsteilnehmenden übersichtlicher und sicherer gestaltet werden. Schär Buri empfiehlt für die Bernstrasse von Löwen bis Bären eine entsprechende Strassengestaltung mit Tempo 30; die Oberdorfstrasse soll im Kernbereich zu einer Begegnungszone umgestaltet werden.
- Aebi & Vincent Architekten schlagen für Bären- und Löwenkreuzung je einen Kreisel vor. Schär Buri sehen bei der Bärenkreuzung keinen Kreisel – da dies aus städtebaulicher und gestalterischer Sicht ihrer Meinung nach nicht ideal ist an diesem Standort.
- Für die Erschliessung und den Zugang zum Bahnhof schlagen Aebi & Vincent sowie Bauzeit eine Begradigung der Bahnhofstrasse entlang der „Drillinge“ vor (siehe nachfolgende Abbildungen). Zum einen zur Entflechtung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und des Langsamverkehrs sowie zur Erschliessung des Bahnhofes für den Busbetrieb (wenn Bushaltestellen zum Bahnhof verlegt werden sollen).
- Mehrfach wird eine neue Verbindung (Linie alte Bahnhofstrasse – Bahnübergang – Mühlestrasse; evtl. Unter- oder Überführung) für den Langsamverkehr vorgeschlagen, die wieder eine direkte Verbindung zwischen Mühlestrasse, Bahnhofbereich und weiter zur Bernstrasse ermöglichen würde und die räumlichen Zusammenhänge im Bahnhofsgelände stärken.

Die nachfolgenden Abbildungen veranschaulichen die Varianten und Vorschläge der drei teilnehmenden Teams zum Thema Verkehr.



Etappierung

Abbildung 16: Konzept Verkehr, Etappierung (rechts Endzustand), Aebi & Vincent

- Langsam-Verkehr
- Motorisierter Individual-Verkehr
- Parkflächen
- - - ÖV, Bus 36
- - - ÖV, Bus 898
- Gebäude Bestand
- Gebäude Etappierung
- Gebäude Final

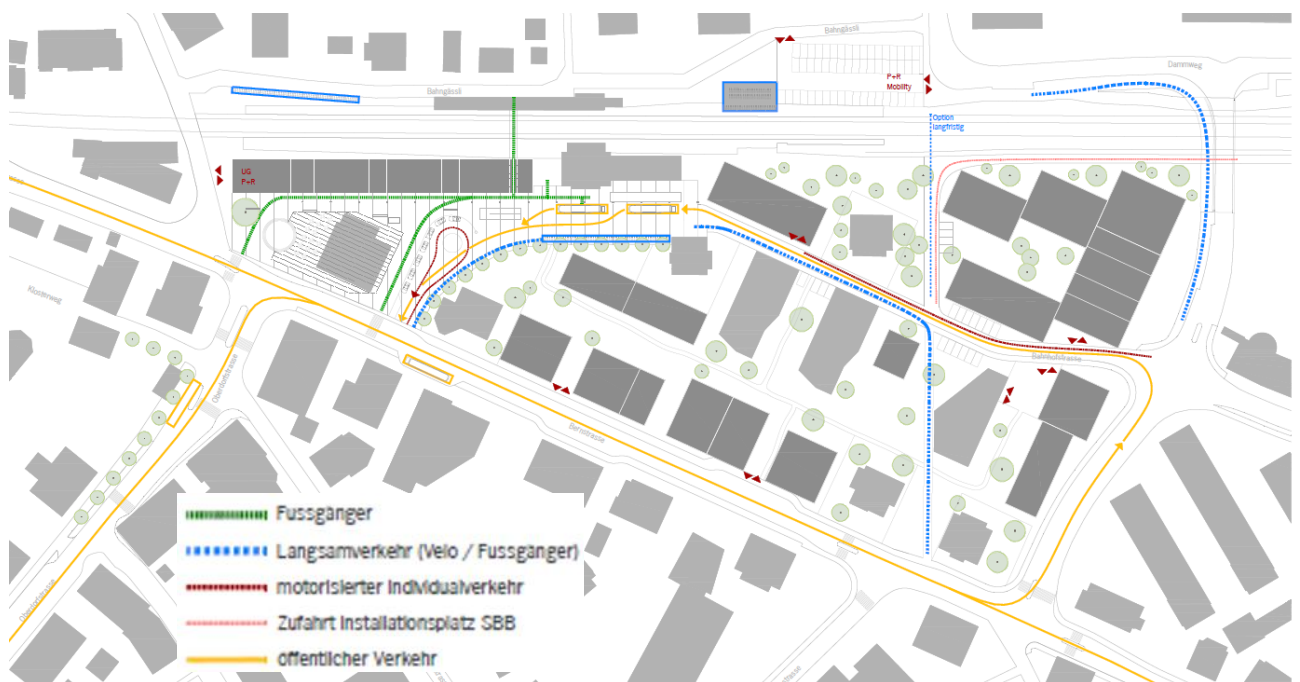


Abbildung 17: Konzept Verkehr, Variante mit Begradigung Bahnhofstrasse von Bauzeit Architekten



Abbildung 18: Gestaltungsplan inkl. Konzept Verkehr, Schär Buri Architekten

## 6. Beurteilung der Projektstudien und Empfehlungen

Nachfolgend werden Fazit und Empfehlungen des Beurteilungsgremiums zusammengefasst. Sie sollen die Basis für die Ausarbeitung der künftigen Planungsinstrumente (Planerlassverfahren, Qualifiziertes Verfahren für Neubauten) bilden.

Ziel der Testplanung war es nicht einen Sieger aus den drei Projekten zu küren, sondern gemeinsam das bestmögliche Konzept und Vorgaben für die künftige Entwicklung des Bahnhofgebietes zu ermitteln. Dazu wurden die Vorschläge und Ideen aller Teams mitberücksichtigt.

### 6.1. Allgemeine Beurteilung und generelle Empfehlungen des Beurteilungsgremiums

Das Beurteilungsgremium empfiehlt den Charakter des Ortes im Zentrum nicht grundsätzlich zu ändern. Münchenbuchsee soll Münchenbuchsee bleiben. Insbesondere entlang von Bern- und Oberdorfstrasse soll dem heutigen Ortsbild Sorge getragen und dieses erhalten und gestärkt werden. Als übergeordnetes Ziel gilt es generell den Charakter der Hauptstrassenbebauung auf dem Abschnitt Bernstrasse 21 (Polizeiposten, Höhe Löwen) bis Oberdorfstrasse 34 (Höhe Coop) zu bewahren. Diese L-förmige Achse bildet das Zentrum von Münchenbuchsee.

Das städtebaulich verträgliche Entwicklungs- und Verdichtungspotenzial beschränkt sich somit gemäss Beurteilungsgremium im Bahnhofgebiet Südwest hauptsächlich auf die Areale der Landi und Halter AG. Für diese beiden Areale werden daher spezifische Rahmenbedingungen und Perimeter für ein qualifiziertes Verfahren definiert. Alle anderen nicht erhaltens- resp. schützenswerten Liegenschaften sollen nur unter Berücksichtigung des bestehenden Dorfcharakters verdichtet werden.

Für den Perimeter der Testplanung Bahnhofgebiet Südwest hat das Beurteilungsgremium, in Bezug auf die künftige Entwicklung dieses Gebietes, generell nachfolgende Schlussfolgerungen festgehalten:

#### Rahmenbedingungen / Allgemeine Empfehlungen

- Oberstes Ziel ist eine massvolle und sensible Entwicklung des Bahnhofgebietes, welche Identität und Charakter des Dorfes bewahrt und stärkt.
- Das Ortsbild im Zentrum von Münchenbuchsee wird stark durch historische Bauten geprägt. Es ist Rücksicht auf das bestehende Dorfbild zu nehmen. Bei der Entwicklung und Verdichtung in diesem zentralen Gebiet von Münchenbuchsee ist dies zu berücksichtigen. Alle als schützens- resp. erhaltenswert eingestuften Gebäude sollen mit ihrem Aussenraum erhalten werden.
- Die Achsen Bern- und Oberdorfstrasse bilden das Zentrum von Münchenbuchsee und sollen in ihrem Charakter erhalten und gestärkt werden.
- Nach der Testplanung wird die Grundordnung mittels geeignetem Planungsinstrument entsprechend angepasst. Die Ergebnisse der Testplanung bilden dabei die Basis für die künftige Entwicklung im Bahnhofgebiet.
- Der Bau eines Hochhauses im Perimeter Bahnhofgebiet Südwest wird vom Beurteilungsgremium als nicht ortsverträglich eingestuft. Ein Hochhaus würde keine städtebaulich bessere Lösung bringen (siehe Kapitel 5 und Kriterien gemäss Hochhauskonzept der Regionalkonferenz)

und nach Meinung des Beurteilungsgremiums einen zu starken Kontrast zum Bestand darstellen. Münchenbuchsee hat Charakter und Identität – es braucht im Zentrum kein "Landmark" in Form eines Hochhauses.

- Generell ist Rücksicht auf benachbarte Schutzobjekte zu nehmen. Direkte Nachbargebäude von erhaltens- resp. schützenswerten Gebäuden dürfen die Firsthöhe letzterer nicht überschreiten. Ein allfälliger Neubau auf der Parzelle Nr. 89 (Hans Nobs & Cie AG) darf die heutige Firsthöhe nicht überschreiten. Spezifische Vorgaben werden für die Areale Bären/Halter sowie Landi gemacht (siehe nachfolgende Unterkapitel).
- Für den ganzen Perimeter gelten „höhere Anforderungen an die gestalterische Qualität“ der Bauten und des Aussenraums. Um dies sicher zu stellen wird ein qualifiziertes Verfahren für alle Neubauten verlangt. Materialisierungsprinzip, Aussenraum, Zäune, Bäume, etc. sind dabei zu berücksichtigen.
- Auf die Vorgabe einer fixen maximalen Nutzungsdichte (AZ) wird verzichtet.
- Grundsätzlich werden keine Nutzungsvorgaben / Nutzungseinschränkungen im Perimeter der Testplanung definiert (Ausnahme Bären EG, siehe nachfolgend). Entlang der Bernstrasse wird aber, im Abschnitt Bären bis Polizei, die Vorgabe einer EG-Mindesthöhe vorgeschlagen, die künftig auch gewerbliche Nutzung (Verkaufsflächen) ermöglicht bei Bedarf.
- Empfehlungen zum Thema Verkehr werden im separaten Kapitel 6.4 erläutert.

#### **Spezifisches für Neubauten im Abschnitt Gasthof Bären bis Polizeiposten (Bernstrasse 3 - 21)**

- Die zulässige Gebäudehöhe beträgt maximal vier Voll- plus ein Dachgeschoss für Neubauten (Max. Höhe / Referenz = First der Liegenschaft „Tell“ an der Bernstrasse 15 => 571.5 m.ü.M.).
- Gemäss heutiger Lage der strassenseitigen Fassaden wird eine Baulinie mit Anbaupflicht vorgegeben
- Die Durchlässigkeit ist zu wahren; eine geschlossene Bebauung ist nicht erwünscht. Der Gebäudeabstand darf daher nicht unterschritten werden. Mindestabstand = 2 x 6m, d.h. 12m
- Die maximal zulässige Gebäudelänge beträgt 30m
- Als Dachform ist ein Satteldach zu wählen
- Eine EG-Mindesthöhe von 4.00 m wird vorgegeben (damit auch Nutzung für Verkauf / Atelier möglich ist; bei Wohnnutzung entsprechend 3m plus Sockel).
- Sofern keine Gewerbenutzung stattfinden kann, sind strassenseitig ‚Vorgärten‘ auszuführen (keine Parkplätze).

#### **6.2. Empfehlungen für das Areal Bären / Halter**

Dem Gasthof Bären kommt eine sehr hohe Bedeutung zu, historisch, gesellschaftlich und siedlungs-räumlich. Er bildet den Abschluss der Oberdorfstrasse, ist ein markantestes und für die Identität des Ortes wesentliches Gebäude (im kantonalen Bauinventar der schützenswerten Gebäude). Der Erhalt des Gasthofes Bären und seines Wirkungsraumes ist sicherzustellen. Für Bauten im Perimeter ist daher ein qualifiziertes Verfahren durchzuführen. Nachfolgend werden die Vorgaben aus der Testplanung für das qualifizierte Verfahren festgelegt.



- Perimeter qualifiziertes Verfahren:  
Das Beurteilungsgremium der Testplanung Bahnhofgebiet empfiehlt nachfolgend dargestellten Perimeter (dunkelgrüne Linie). Falls das ehemalige Apotheken-Gebäude an der Bernstrasse 5 erhaltenswert eingestuft bleibt (das Bauinventar wird zurzeit überarbeitet vom Kanton), kann die entsprechende Parzelle Nummer 179 aus dem Perimeter für das qualifizierte Verfahren entlassen werden.  
Eine Betrachtung und parallele Planung des Areals hat inklusive des ganzen Bahnhofplatzes (bis zu den Veloabstellplätzen oder weiter; siehe hellgrüner Bereich mit gepunkteter Linie) zu erfolgen. Es ist in einem Gesamtkonzept aufzuzeigen, wie die städtebaulichen, freiraumplanerischen und verkehrsplanerischen Anforderungen an den Bahnhofplatz berücksichtigt werden können.



Abbildung 19: Perimeter qualifiziertes Verfahren Areal Bären / Halter

- Die maximal zulässige Höhe von Neubauten im Perimeter Bären / Halter entspricht generell der Firsthöhe des Gasthofs Bären (571.9 m.ü.M.). Dies gilt auch für Gebäude auf der Parzelle Nummer 179, wenn diese im Perimeter des qualifizierten Verfahrens bleibt. Im Rahmen des qualifizierten Verfahrens kann allenfalls dargelegt werden, dass entlang der Gleise ein Geschoss höher verträglich ist.
- Es werden keine Vorgaben betreffend max. Nutzungsdichte (AZ, GF) gemacht; das qualifizierte Verfahren soll aufzeigen, was verträglich ist.
- Drei Fassaden des Bären-Gebäudes bleiben frei, Anbau ist nur hinten erlaubt (Parzelle 971).
- Für Neubauten an der Bernstrasse im Abschnitt Bernstrasse 3-21 wurde eine Baulinie mit Anbaupflicht gemäss der heutigen Lage der strassenseitigen Fassaden vorgegeben. Dasselbe gilt auch für die Parzelle Nr. 344, Liegenschaft Bernstrasse 1.
- Eine publikumsintensive oder öffentliche Nutzung im Erdgeschoss des Bären ist auch künftig sicher zu stellen und wird vorgeben.
- Verkehrsführung, Erschliessung und Aussenräume/Freiräume sind zu berücksichtigen und im Rahmen des qualifizierten Verfahrens zu optimieren.

### 6.3. Empfehlungen für das Areal Landi

Oberstes Ziel ist es ein zukunftsweisendes Ensemble mit verschiedenen Nutzungen (Wohnen, stilles Gewerbe, Verkauf, etc.) zu entwickeln.

Es ist Rücksicht zu nehmen auf benachbarte Schutzobjekte. Es gibt keine Erhaltungspflicht für die bestehenden Gebäude auf dem Areal. Für Neubauten auf dem Areal der Landi ist ein qualifiziertes Verfahren durchzuführen. Nachfolgend werden die Vorgaben aus der Testplanung für das qualifizierte Verfahren festgelegt.

- Perimeter qualifiziertes Verfahren:  
Das Beurteilungsgremium der Testplanung Bahnhofgebiet empfiehlt nachfolgend dargestellten Perimeter.

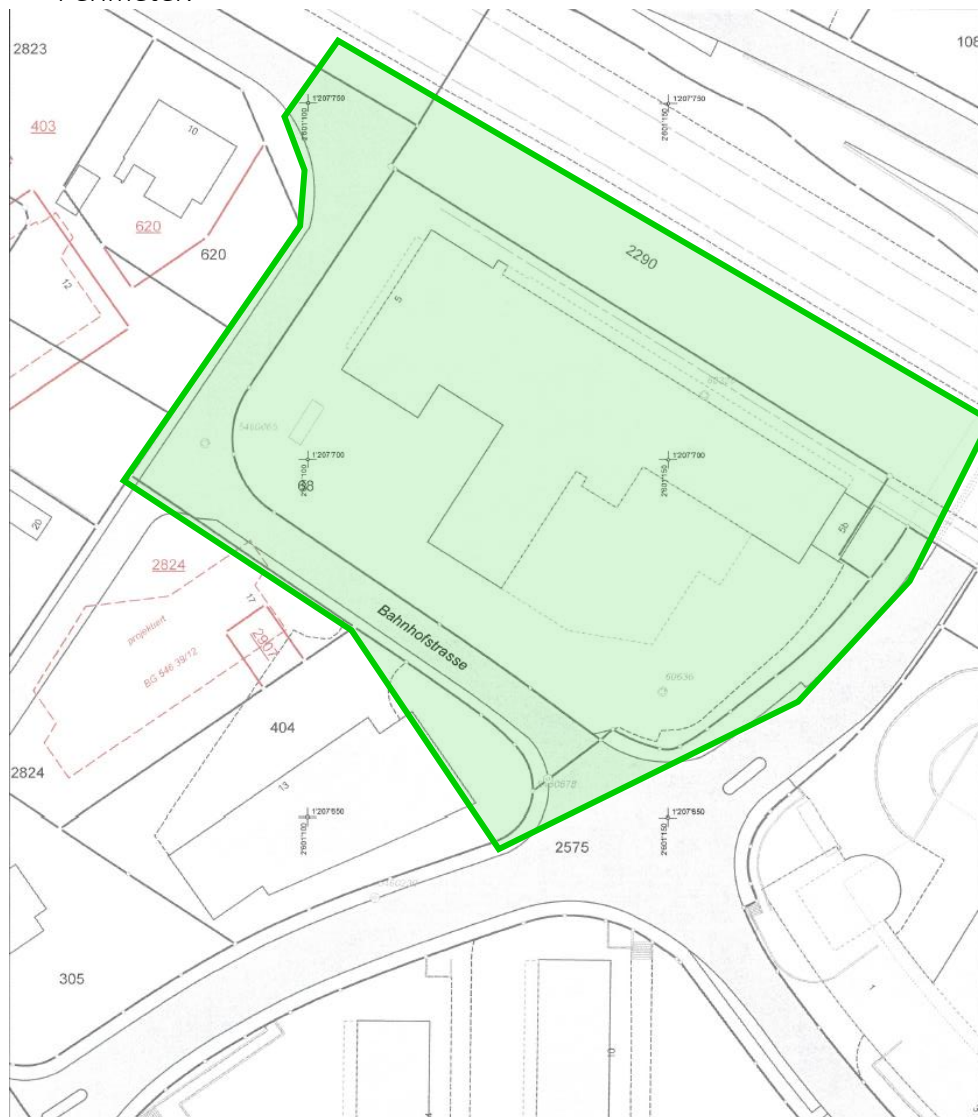


Abbildung 20: Perimeter qualifiziertes Verfahren Areal Landi

- Für Neubauten direkt neben geschützten oder erhaltenswerten Bauten gilt als maximal zulässige Gebäudehöhe die Firsthöhe benachbarter Schutzobjekte.
- Abstufung der Höhenentwicklung bis maximal Silohöhe (massgebend ist die Höhe des heutigen Landisilos: 576.00 m.ü.M.).

- Es werden keine Vorgaben betreffend max. Nutzungsdichte (AZ, GF) gemacht; das qualifizierte Verfahren soll aufzeigen, was verträglich ist.
- Verkehrsführung, Erschliessung und Aussenräume/Freiräume sind zu berücksichtigen und im Rahmen des qualifizierten Verfahrens zu optimieren.

## 6.4. Verkehr

Das Beurteilungsgremium empfiehlt folgendes für die künftige Entwicklung und Optimierung betreffend Verkehr:

- Stärkung des räumlichen Zusammenhangs zwischen der Bern- und Oberdorfstrasse und dem Bahnhof. Ziel ist eine sichere und direkte Anbindung des Bahnhofs für alle Verkehrsteilnehmenden.  
Dies soll u.a. erreicht werden durch Aufwerten oder Herstellen von Sichtbeziehungen und direkten Verbindungen (Wunschlinien) insbesondere für Zufussgehende und Velofahrende zwischen der Bern-/Oberdorfstrasse und dem Bahnhof. Namentlich sind dafür die bestehenden Zugänge aufzuwerten und neue direkte Wege zu prüfen (zwischen Bernstrasse 1 und 3 sowie zwischen 5 und 7 resp. 19 und 21, alte Bahnhofstrasse).  
Die Umsteigebedingungen Bus auf Bahn sollen verbessert werden: die Umsteigewege sollen kürzer, direkter und dadurch auch besser auffindbar werden. Des Weiteren ist die Unterführung beim Bahnhof ist zu optimieren (Behindertengerecht; heute ist sie zu steil). Eine entsprechende Planung mit den SBB soll spätestens gleichzeitig mit dem qualifizierten Verfahren auf dem Areal Bären/Halter erfolgen.



Abbildung 21: Übersichtsplan

- Bern- und Oberdorfstrasse als Verkehrsraum und öffentlichen Zentrumsraum mittels Neugestaltung aufwerten.  
Die Anliegen der Verkehrsplanung und des öffentlichen Raumes bedürfen eines Gesamtkonzeptes. Der Perimeter enthält den als „L“ bezeichneten öffentlichen Raum des Ortszentrums von Münchenbuchsee.  
Massnahmen zur Verkehrsberuhigung mit Kanton prüfen (es handelt sich um Kantonsstrassen). In diesem Zusammenhang sind auch die beiden Knoten „Bären“ und „Löwen“ zu optimieren. Kreisell-Varianten sind verkehrstechnisch wie auch gestalterisch zu prüfen.
- Das Beurteilungsgremium empfiehlt Fahrbahnhaltestellen der RBS-Buslinien 36 und 898 auf der Bernstrasse, dorfein- und -auswärts anzuordnen.  
Haltestellen ausschliesslich auf der Bernstrasse stärken die Bedeutung des Zentrums. Zudem ist die Distanz Haltestelle zum Bahnhof und zu den südlich der Bernstrasse gelegenen Bereichen (Quartiere mit Potential der innen Verdichtung) dadurch gleichwertig.  
Sowohl städtebaulich als auch betrieblich hätte die ebenfalls geprüfte Variante eines öv-Hubs (alle Busse zum Bahnhof führen) zu viele Nachteile und hohe Kosten zur Folge. Dies wird sowohl in den Grundlagenpapieren und Machbarkeitsstudien der Metron AG zu dieser Thematik als auch in den Varianten der Architektenteams ersichtlich. Alle Busse auf eine verträgliche Art zum Bahnhof zu führen (öv-Hub) ist bei der Strategie „Erhalten des Bestandes und der Identität“ kaum möglich bei den heutigen Platzverhältnissen (heutige Linienführung Bahnhofstrasse, Lage Drillinge und Feuerwehrmagazin sowie geschützte und erhaltenswerte Bauten).
- Auf eine Begradigung der Bahnhofstrasse und direktere Linienführung für den motorisierten Individualverkehr und Busse (gemäss Variante von Aebi & Vincent und Bauzeit) soll verzichtet werden: eine solche wäre bei den engen Platzverhältnissen und aufgrund der Lage der Überbauung Drillinge nicht oder nur mit unverhältnismässigem Aufwand zu realisieren. Die Begradigung würde zudem die Wirkung der beiden Baudenkmäler (Bahnhofstrasse 6 und 10) beeinträchtigen.  
Eine entsprechende direkte Linienführung ist aber für den Langsamverkehr realisierbar. Die Aufwertung des dortigen Fussweges ist im Freiraumkonzept der Überbauung Drillinge vorgesehen.
- Möglichkeit der Begradigung des Bahngässlis nördlich und parallel der Bahngleise ist zu prüfen und die Parkplätze für Park&Ride (P+R), Kurzzeitparking (K+R) sowie Bike&Ride (B+R) und Veloabstellplätze wie allenfalls auch Mobility sind zu reorganisieren. Die Möglichkeit einer Umnutzung der Remise des Bahnhofes soll geprüft werden (z.B. für öffentliche Veloabstellplätze).
- Alle privaten Autoparkplätze sollen in Tiefgaragen organisiert oder in Gebäude integriert werden. Wo möglich und sinnvoll, sollen gemeinsame Einstellhallen geprüft werden. Wo immer möglich sollen Tiefgarageneinfahrten in den Gebäudesockel oder die Hausfassade integriert werden.

## 7. Urheberrecht, Veröffentlichungen und Präsentationen

Das Urheberrecht an den einzelnen Eingaben der eingeladenen Teams bleibt bei den Verfassern. Der Auftraggeber ist jedoch frei, die Resultate zu interpretieren und sämtliche Inhalte für die weitere Bearbeitung der Planung zu gebrauchen. Verfasser und Auftraggeber besitzen nach Abschluss des Auftrages das Recht der Veröffentlichung, wobei der Auftraggeber sowie der Verfasser zu nennen sind.

## 8. Gesamtwürdigung und Schlussbemerkungen

Die Einwohnergemeinde Münchenbuchsee dankt den drei Architekturbüros für ihre wertvollen Beiträge und dem Beurteilungsgremium sowie den beteiligten Experten für ihre Unterstützung. Alle drei Projektstudien lieferten wertvolle Vorschläge für die künftige Entwicklung des Bahnhofgebiets. Sie geben der Gemeinde hilfreiche Ideen und Argumente für die nun zu formulierende Strategie und Vorgaben betreffend der weiteren Entwicklung des Bahnhof- und Zentrumsgebietes.

Der vorliegende Bericht ist auf Basis der Beschlüsse des Beurteilungsgremiums der Testplanung Bahnhofgebiet erstellt worden und beinhaltet die Empfehlungen des Beurteilungsgremiums für die künftige Planung im Bahnhofgebiet. Die Umsetzung erfolgt in den kommenden Jahren insbesondere im Zuge der seit Winter 2017 laufenden Ortsplanungsrevision („OPR17+“).

### **BEILAGEN**

- Programm Testplanung vom 24.08.2016
- Grundlagenpapier Verkehr von Metron
- ISOS, Übersichtsplan mit geschützten und erhaltenswerten Gebäuden (Auszug Bauinventar)