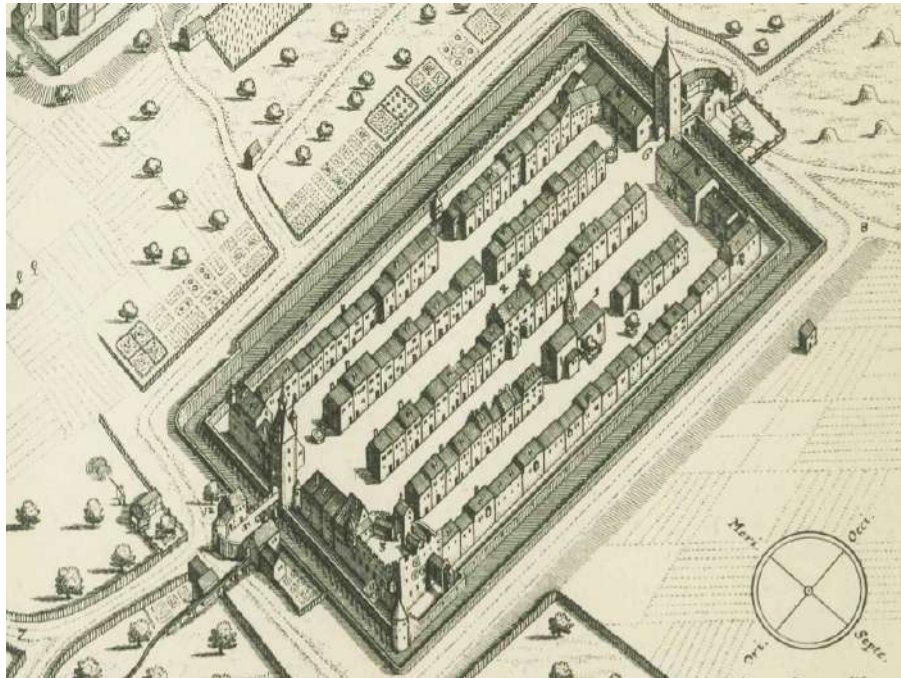


GEMEINDE NEUNKIRCH SH

SCHLUSSBERICHT



STUDIENAUFTRAG STRASSENRAUMGESTALTUNG VORDERGASSE SCHLUSSBERICHT UND EMPFEHLUNG DES BEURTEILUNGSGREMIUMS

Zürich, 28. August 2020
130140/wh/dst

IBV HÜSLER AG

GEMEINDE NEUNKIRCH SH

STUDIENAUFTRAG
STRASSENRAUMGESTALTUNG VORDERGASSE
SCHLUSSBERICHT UND EMPFEHLUNG DES
BEURTEILUNGSGREMIUMS

Arbeitsgruppe IBV:
Willi Hüsler, Koordination
Lea Pries
Daniel Stäubli

Ansprechperson beim Auftraggeber:
Magdalena Guida, Tiefbaureferentin Neunkirch

Zürich, 28. August 2020
130140

IBV HÜSLER AG

Ingenieurbüro für Verkehrsplanung W. Hüsler AG
Olgastrasse 4, CH-8001 Zürich
Tel. +41 (0)44 252 13 23
www.ibv-zuerich.ch

INHALTSVERZEICHNIS

1	EINFÜHRUNG IN DAS THEMA	4
1.1	Ausgangslage und Ziele	4
1.2	Aufgabenstellung	5
2	VERFAHREN	6
2.1	Beteiligte	6
2.2	Vorgehen	6
2.3	Beurteilungskriterien	7
2.4	Zeitlicher Ablauf	7
3	WÜRDIGUNG DER ARBEITEN DER DREI TEAMS	8
3.1	Team 10: bbz bern GmbH – Landschaftsarchitekten BSLA, Bern, Christian Salewski & Simon Kretz, Architekten GmbH – Städtebau, Zürich, WAM Planer und Ingenieure AG Solothurn, Büro Dudler Raum- und Verkehrsplanung, Biel	8
3.2	Team 1: Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau GmbH, Zürich, Müller & Truninger dipl. Architekten ETH SIA - Städtebau, Zürich, EWP AG Winterthur - Tiefbau, Winterthur	12
3.3	Team 3: Bhateam Ingenieure AG - Tiefbau, Frauenfeld, Landschaftsarchitekten SKK AG, Wettingen, Oha Team Ingenieure - Städtebau, Frauenfeld	16
4	TEMAUSWAHL UND BEGRÜNDUNG DER EMPFEHLUNG	20
5	EMPFEHLUNG DES BEURTEILUNGSGREMIUMS FÜR DAS WEITERE VORGEHEN	21
6	ZUR ORGANISATION DER ARBEITEN	23
7	GENEHMIGUNG	24

1 EINFÜHRUNG IN DAS THEMA

1.1 AUSGANGSLAGE UND ZIELE

Beschluss des Gemeinderates:

Der Gemeinderat beschliesst

1. Der Gemeinderat beschliesst, für die Umsetzung des Antrag M. Ochsner (Gemeindeversammlung vom 30.11.2018) wird ein Projektwettbewerb durchgeführt.
[gekürzt]

Sachverhalt

An der Gemeindeversammlung vom 30.11.2018 wurde der Antrag von Manfred Ochsner zu raschen Attraktivierungsvorschlägen der Vordergasse überwiesen. Dieser verlangt einen Gestaltungswettbewerb basierend auf den Berichten Forum Neunkirch bis zur nächsten (Frühjahr 2019) Gemeindeversammlung. Der Gemeinderat hat sein Vorprüfungsrecht nicht geltend gemacht.

Anlässlich eines runden Tisches am 11.02.2019 wurde auf breiter Basis mit Forum-Vertreter, Tourismus, Anwohner Gewerbe, Antragsteller GV, Verein Kulturschicht Nüchilich, das weitere Vorgehen diskutiert. Es lagen 2 Varianten zur Diskussion vor.

Erwägungen

Einer Attraktivierung der Vordergasse steht grundsätzlich niemand entgegen. Weiter herrschte Konsens, dass der dazu notwendige Raumgewinn nur im Rahmen einer Einbahnlösung realisiert werden kann. Mehrheitlich wurde folgendes Vorgehen begrüsst. Die Einbahndiskussion Vordergasse ist im Rahmen eines konkreten Ausführungsprojektes (Vorprojekt) mit dem Stimmbürger zu führen.

Die Bedenken zur Verkehrssicherheit im Bereich Kinderspielplatz sind mit der Ausgestaltung der Nord-Süd Querverbindung (Schulweg) zu berücksichtigen.

Die Wettbewerbsgestaltung und Durchführung soll mit Unterstützung einer externen Fachberatung durch den Gemeinderat vorbereitet und durchgeführt werden.

[gekürzt]

Auszug aus dem Protokoll des Gemeinderates; Sitzung vom 27.02.2019

Die Gemeinde Neunkirch hat etwas über 2'300 Einwohner. Das historische Städtli der Gemeinde ist Ausdruck einer einmaligen geschichtlichen Entwicklung. Das bedeutet, dass jede bauliche Veränderung mit grosser Sorgfalt zu hinterfragen ist. Der gegenwärtige bauliche und gestalterische Zustand des öffentlichen Raums ist stark auf die leichte Befahrbarkeit mit Autos ausgerichtet, in der Vordergasse ist der Aufenthalts- und Bewegungsraum der Fussgänger deutlich eingeschränkt. Das war einer der wichtigsten

Gründe, weshalb im Rahmen des "Forum Städtli Neunkirch» 2015 ein Verkehrskonzept ausgearbeitet wurde. Dieses Konzept lag diesem Studienauftrag zu Grunde.

Ziel des Studienauftrages war es, konkrete Lösungsansätze für die gestalterische Umsetzung des Verkehrskonzeptes zu finden und darzustellen. Dabei spielten die denkmalpflegerische Sensibilität, die bauliche Robustheit und die Konsensfähigkeit (neben den Kosten) eine wichtige Rolle.

1.2 AUFGABENSTELLUNG

Das grundsätzliche Ziel des Studienauftrages besteht darin, die Vordergasse gestalterisch aufzuwerten und mehr Fläche für den Aufenthalt und die Zirkulation des Fussverkehrs und nutzbare Aussenräume für die Gewerbetreibenden und Bewohner zu gewinnen. Die Vordergasse ist von Fassade zu Fassade 12 bis 13 m breit. Die heutige Aufteilung des Querschnittes in eine 8 m-Fahrbahn und je 1.8 bis 2.5 m Trottoir entspricht weder der ursprünglichen Absicht noch den heutigen Anforderungen. Zusätzlich ist eine komfortable und gesicherte Nord-Süd-Querung für den Langsamverkehr zu schaffen und der Alleering am Wettigraben ist in den Querungsbereichen aufzuwerten. Ein besonderes Augenmerk gilt der Sicherheit der Kinder im Umfeld des Spielplatzes.

Gefordert ist eine Gestaltung des Strassenraumes, die den bauhistorischen Kontext respektiert, die funktionalen Erfordernisse für die Erschliessung und den Aufenthalt erfüllt, baulich und unterhaltungsmässig eine gewisse Robustheit aufweist und bezüglich der Kosten verhältnismässig bleibt.

Die zu Grunde gelegte Lösung der Verkehrsorganisation (siehe Bericht Forum) wurde umfassend diskutiert. Dies soll jedoch nicht heissen, dass Verbesserungsvorschläge grundsätzlich abgelehnt werden, falls diese zu einem vergleichbaren Zugewinn von Flächen für den Aufenthalt und die Zirkulation des Fussverkehrs führen, ohne dabei die Erreichbarkeit für den Autoverkehr zu reduzieren.

Verlangt wurde ein gestalterisches Gesamtkonzept für den Projektierungsperimeter und eine Konkretisierung dieses Konzeptes für die erste Ausbaustappe. Die Konkretisierung für die erste Etappe umfasste die vermasste Darstellung der Situation und die Definition der Materialien, sowie wichtige Details wie Wasserrinnen oder Randsteine und deren Fundierung. Zu den vorgeschlagenen Umbauten waren Mengenauszüge (Abbruch und Neubau $\pm 5\%$) zu erstellen, damit das Beurteilungsgremium die Grössenordnung des Aufwandes vergleichen konnte. Grosser Wert wurde auf Visualisierungen gelegt, die den Gewinn an Wirtlichkeit leicht verständlich darstellen.

2 VERFAHREN

2.1 BETEILIGTE

Die Gemeindeverwaltung hat Willi Hüsler (IBV Hüsler AG) mit der Vorbereitung und Durchführung des Studienauftrages betraut.

Das Beurteilungsgremium wurde ebenfalls durch die Gemeindeverwaltung zusammengestellt. Es bestand aus vier Fachexperten/-expertinnen und zwei Sachexperten/-expertinnen (Gemeinde) mit Stimmrecht sowie vier weiteren Beratenden Experten/-expertinnen bzw. direkt interessierten Personen mit beratender Stimme.

Fachexperten/-expertinnen:

- Fabio Trussardi, Städtebau und Raumplanung (Vorsitz)
- Paul Dudle, Landschaftsarchitektur und Grüngestaltung
- Heinz Michel, Architekt
- Marco Basile, Bauführer, Vertreter der Bevölkerung

Sachexperten/-expertinnen:

- Magdalena Guida, Tiefbaureferentin und politische Vertretung
- Ruedi Vögele, Gemeindepräsident und politische Vertretung

Beratende Experten/-expertinnen:

- Maya Orbann, Denkmalpflege
- Erika Bühlmann, Tourismusverein Neunkirch
- Anton Huber, Gewerbevertreter
- Daniela Novelli, Anwohnerin Vordergasse

2.2 VORGEHEN

In einer ersten Phase fand ein offenes **Präqualifikationsverfahren** statt. Teams konnten sich eigenständig bilden und gemäss den Angaben bewerben. Das Beurteilungsgremium hat aus den eingereichten Unterlagen die drei bestgeeigneten Planungsteams für die Bearbeitung des Projektvorschlages ausgewählt. Diese drei Teams wurden für den Studienauftrag eingeladen.

In einer zweiten Phase wurde der **Studienauftrag** durchgeführt. Es fand eine Zwischenpräsentation und eine Endpräsentation mit anschliessendem Entscheid des Beurteilungsgremiums statt.

Die Zwischenpräsentation ist in die Zeit der Corona-Pandemie gefallen (Lockdown) und wurde deshalb per Videokonferenz durchgeführt.

2.3 BEURTEILUNGSKRITERIEN

- Denkmalpflegerische Sensibilität und Verträglichkeit
- Gestalterischer Gesamteindruck
- Funktionale Eignung (Lärm, Fussgängerkomfort, Sicherheit etc.)
- Bautechnische Robustheit
- Verhältnismässigkeit der Kosten

2.4 ZEITLICHER ABLAUF

- Ausschreibung 14. November 2019
- Zwischenpräsentation 28. April 2020
- Schlusspräsentation 30. Juni 2020

3 WÜRDIGUNG DER ARBEITEN DER DREI TEAMS

3.1 TEAM 10: BBZ BERN GMBH – LANDSCHAFTSARCHITEKTEN BSLA, BERN, CHRISTIAN SALEWSKI & SIMON KRETZ, ARCHITEKTEN GMBH – STÄDTEBAU, ZÜRICH, WAM PLANER UND INGENIEURE AG SOLOTHURN, BÜRO DUDLER RAUM- UND VERKEHRSPANUNG, BIEL

Die Strategie des **Gestaltungsvorschlags** zielt darauf ab, **die Vordergasse** mittels der städtebaulichen Idee der Allmend zu entwickeln, welche die Qualitäten aus den Besonderheiten des Ortes ableitet. Der Gestaltungsvorschlag besticht durch die sensible Einfühlung in die Qualitäten und Problematiken der Vordergasse sowie durch einen gewissen Mut schwierige Fragen zu erkennen und anzupacken. Das betrifft insbesondere die Nutzung des Aussenraumes auf der sonnenexponierten Strassenseite in den Sommermonaten. Die Wahl eines nicht-symmetrischen Querschnittes reiht sich durchaus logisch in den historischen Kontext der Vordergasse ein. Dabei ist es interessant, dass gegenüber dem historischen Vorbild eine «Umkehrung» vorgeschlagen wird. Während dem früher für die Dungleitung die «Schattenseite» bevorzugt wurde, wird diese neu hauptsächlich zum Zirkulationsraum für Fussgänger, Velos und Autos. Entlang den Fassaden sind Aussensitzplätze möglich.

In der Gassenmitte ist eine breite Wasserrinne angeordnet, auf der «Sonnenseite» sind Aufenthaltsflächen, Gehbereiche und die Parkierung angeordnet. Dabei wird auf das Problem der starken Erwärmung der «Sonnenseite» in den Sommermonaten eingegangen, indem schattenspendende Kleinbäume und entsiegelte Bodenbeläge als neue Elemente vorgeschlagen werden.

Im Rahmen der Diskussion des Beurteilungsgremiums wurde darauf hingewiesen, dass die schattenspendende Wirkung der Kleinbäume durchaus erwünscht ist, dass aber noch zahlreiche Fragen offen sind, darunter:

- Gibt es überhaupt Kleinbäume, die für dieses Mikroklima geeignet sind?
- Welche Grösse und Lage der Baumgruben sind mit verträglichen Kosten (Werkleitungen!) machbar?
- Welche Unterhaltsarbeiten und Kosten fallen an?

Diese Fragen sind im weiteren Fortgang der Arbeiten zu klären.

Das Konzept der **Oberflächengestaltung** mit der Asphaltierung des Fahrstreifens und einer fussgängerfreundlichen Pflasterung der Gehbereiche überzeugt funktional und führt zu einer klaren Zuordnung des Fahrbereiches trotz geringen Niveauunterschieden.

Für die **Nord-Süd-Querung** des Städtli wird eine Reihe von guten Lösungen aufgezeigt, die auch spielerische Elemente aufweisen wie das Bereitstellen von entsiegelten Abstellplätzen für Autos nördlich der Kirche und beim Kinderspielplatz. Diese Flächen werden chaussiert vorgeschlagen und sind temporär je nach Bedarf nutzbar.

Zum öffentlichen Raum zwischen dem Gemeindehaus und dem Abschnitt der «Nord-Süd-Querung» bis zur Hintergasse hat das Beurteilungsgremium (im Gegensatz zur Stellungnahme nach der Zwischenpräsentation) mehrheitlich die Auffassung vertreten, dass aus Gründen der Raumgestaltung und der Verkehrsführung (keine Durchfahrt auf der Vordergasse) eine durchgehende Oberflächengestaltung (Pflasterung) zu prüfen ist.

Die Kreuzungsbereiche zwischen der Nord-Süd-Querverbindung und den Längsgassen sind nur ansatzweise gelöst, die Sichtfelder sind für den Fussverkehr, den Velo- und den Autoverkehr nachzuweisen. Das gilt genauso für den Begegnungsfall Velo gegen Fussverkehr.

Die **bautechnische Robustheit** wird auf Grund der dargestellten Details positiv beurteilt. Dieser Umstand wird dadurch unterstützt, dass beim Einbahnregime im zentralen Teil der Vordergasse die Wasserrinne von schweren Fahrzeugen nicht oft überfahren wird, da keine Ausweichmanöver infolge von Gegenverkehr stattfinden.

Die **Kosten** werden als eher verhältnismässig eingeschätzt. Zwar wird die aufwändige Pflasterung auf grossen Flächen angewendet und die vorgeschlagenen Bäume sind mit zusätzlichen Kosten verbunden. Dem steht jedoch ein entsprechender Nutzen bezüglich der Aufwertung des Erscheinungsbildes und der Verbesserung der Nutzungsmöglichkeiten des öffentlichen Raumes im Sommer gegenüber. Die Entwässerung wird aufgrund der Reduktion auf eine Wasserrinne eher günstig.



Abbildung 1: Schlussabgabe Team 10 (Verkleinerung)

3.2 TEAM 1: LORENZ EUGSTER LANDSCHAFTSARCHITEKTUR UND STÄDTEBAU GMBH, ZÜRICH, MÜLLER & TRUNINGER DIPL. ARCHITEKTEN ETH SIA - STÄDTEBAU, ZÜRICH, EWP AG WINTERTHUR - TIEFBAU, WINTERTHUR

Der **Gestaltungsvorschlag für die Vordergasse** besteht dadurch, dass er sich selber zurücknimmt und das Verwenden von Pflasterung gezielt auf den Bereich des Gemeindehauses und den mittleren Brunnen beschränkt. Der Mut zur Einfachheit äussert sich mit wenigen und präzise gesetzten Elementen und Materialien. Der Strassenraum wird mit linear durchlaufenden Nutzungsbändern, die mittels einer einzelnen (nicht symmetrisch angeordneten) Wasserrinne und einem fast durchlaufenden Band von Parkfeldern gegliedert werden. Der Asphaltbelag bleibt - wie heute - die Basis, entlang der sich die einmaligen Fassaden der Vordergasse entwickeln.

Die Bereiche für den Fussverkehr und andere Nutzungen sowie temporäre Aneignungen sind gleichmässig auf beide Strassenseiten verteilt. Diese Streifen weisen eine Breite von 2.80 m bis 3.35 m auf und schaffen vergleichbare Vorbereiche auf beiden Strassenseiten. Auf die Problematik der starken Erwärmung der sonnenexponierten Strassenseite in den Sommermonaten sind die Verfasser leider nicht eingetreten.

Die Breite der Fahrspur wird mit 4.60 m angegeben. Ohne Wasserrinne und mit einem minimalen Abstand von den schmalen und kurzen Parkfeldern (1.90 m x 5.25 m) verbleiben ca. 4.15 m, das führt (beim vorgeschlagenen Gegenverkehrsregime) zum Befahren der Wasserrinne bei allen Kreuzungsmanövern von Autos und zu deren Überfahrt bei grösseren Fahrzeugen.

Die Gestaltungsvorschläge für die **Nord-Süd-Querung** setzen einen schönen Schwerpunkt auf den Bereich Gemeindehaus/mittlerer Brunnen. Die hochwertige Pflasterung sowie zwei Bäume, die den Brunnen flankieren, fügen sich gut in diesen Platz, der durch eine Baulücke entstanden ist.

Im nördlichen Bereich sind nur geringe Ansätze zu erkennen, wie eine Aufwertung des öffentlichen Raumes und eine Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht werden soll. Es bleibt auch nach der Schlusspräsentation unklar, ob die wenigen Gestaltungselemente die gestellten Anforderungen erfüllen können, auch wenn diese sehr präzise gesetzt sind. Der Vorschlag einer Schwelle für den Velo- und Fussverkehr beim Ausgang des Durchgangs Gemeindehaus wird beim sportlichen Ehrgeiz der Jugend eher als zweischneidige Massnahme beurteilt. In den äusseren Bereichen der Nord-Süd-Querung liessen sich bei einer vertieften Bearbeitung wohl erhebliche Asphaltflächen einsparen.

Die **bautechnische Robustheit** ist in erster Linie bei der systembedingten Be- und Überführung der Wasserrinne zu diskutieren. In diesem Bereich sind viele negative Erfahrungen zu verzeichnen, da müssen bei der Projektverfassung einschlägige Erfahrungen beigezogen werden. Diese Problematik ist auf eine Wasserrinne beschränkt, die im Bereich des Gemeindehauses unterbrochen ist.

In der Schlusspräsentation wurden gute und interessante Hinweise auf die **spezifische Ausleuchtung** von besonderen Objekten wie Brunnen und Torbogen erwähnt, da liegt sicher ein Verbesserungspotential der heutigen Situation vor.

Aufgrund des hohen Asphaltanteils und der einseitigen Wasserrinne sind **vergleichsweise tiefe Kosten** zu erwarten. Bei der Beurteilung der Verhältnismässigkeit der Kosten spielt die Einschätzung des Mehrwertes gegenüber der heutigen Situation eine wichtige Rolle.

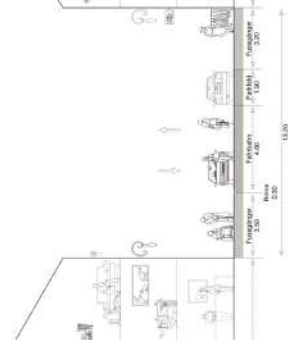
LORENZ FUGSTER, Landschaftsarchitektur und Städtebau GmbH
MÜLLER & TRÜNGER Architekten, ETH SA
emp AG Winterthur

STRASSENRAUMGESTALTUNG VORDERGASSE SCHLUSSABGABE 30. JUNI 2020
STUDIENAUFTRAG, GEMEINDE NEUNKIRCH SH

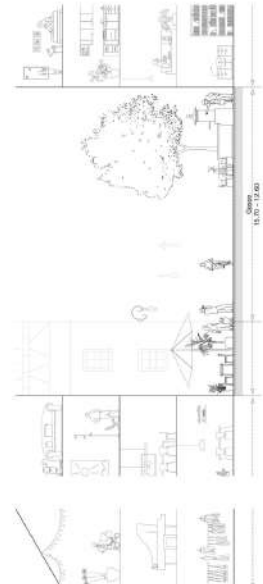


SITUATIONSPLAN ETAPPE 1:1:500
In der ersten Etappe soll die Erneuerung von Sätzli Neunkirch eine erste Vorstellung liefern, was in Zukunft ausgemittelt wird. Mit dem Fokus Vorgasse wird ein erstes Zeichen gesetzt. Durchgängigkeit von Fassade zu Fassade lässt die Anplatzung der Vorgasse zusammenhängen. Als Bürger- und Tempo-Zone betonen, bietet sie Gemütlichkeit, Außenluft, Wasser aus der Natur. Es kann zwar von Autos, Motorrädern oder Velos überfahren werden, wirkt aber hauptsächlich als Fußgängerinnenabgrenzung.

Vor dem ehemaligen Gemeindefeldhaus verändert sich die Gasse. Hier trifft die Sieben Gasse auf die Vorgasse und nimmt ihre Rumpflastung mit. Dann wirkt sie wie eine unterschwellige Bühne, die einen gemächlichen Verkehr signalisiert und räumlich verortet. Auch hier wird mit dem Bau die Weiterentwicklung in die Wege geleitet. Der Plattenbelag ist kühlend von der Vorgasse her, die Gasse darunter abgehangen und stark damit die Fluss- und Verkehrsrichtung.



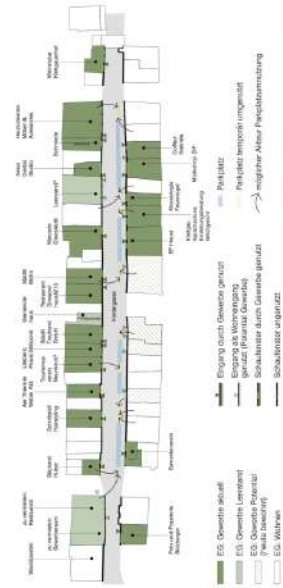
SCHNITT VORDERGASSE A-A 1:1:100



SCHNITT SIEBEN GASSE B-B 1:1:100



VISUALISIERUNG VORDERGASSE MIT BLICK ZUM OBERTOR



PARKPLATZKONZEPT UND EG-NUTZUNGEN

Sie es für Anwohner: für Besucherinnen oder für Kunden. Auf der Vordergasse sollen Parkplätze zur Verfügung stehen. Die temporäre Nutzung 29 sind, können die restlichen 11 Parkplätze als variabel angesehen und temporär umgenutzt werden. Eine solche Nutzung hängt stark von den Erdgeschossnutzungen der Vorgasse ab. Aber profitieren davon können ebenfalls Anwohnerinnen, die ihre Nachbarschaft zu einem Pflanzgarten auf der Vorgasse herauskönnen. Oder ein Platz, der zwar stiller ist, aber natürlich die Bäckerei oder das Restaurant, die im Sommer die Schattenselle als erweiterte Gastküche nutzen kann.



Temporär umgenutzter Parkplätze in der Lorraine, Bern

Abbildung 4: Schlussabgabe Team 1 (Verkleinerung)

3.3 TEAM 3: BHATEAM INGENIEURE AG - TIEFBAU, FRAUENFELD, LANDSCHAFTSARCHITEKTEN SKK AG, WETTINGEN, OHA TEAM INGENIEURE - STÄDTEBAU, FRAUENFELD

Das **Gestaltungskonzept für die Vordergasse** ist auf einer ruhigen und klaren, fast linearen Fahrspur von Tor zu Tor aufgebaut. Eine der Stärken des Entwurfes besteht darin, dass beide Strassenseiten gleichwertig behandelt werden, das betrifft sowohl die Geometrie als auch die Freiflächen und die Materialisierung. Der symmetrische Querschnitt orientiert sich am heutigen Erscheinungsbild der Vordergasse, ebenso wird der Gegenverkehr auf der gesamten Länge der Gasse beibehalten. Die Parkierung wird versetzt in Blocks von meistens drei Abstellplätzen angeordnet und führt zu einem rhythmischen Erscheinungsbild auf der Strassenoberfläche mit zwei Wasserrinnen und einer Pflasterung über die gesamte Strassenbreite. Für den Fahrbahnbereich wird die hochwertigere Bogenpflasterung vorgeschlagen, für die Wasserrinnen und Seitenbereiche eher grossformatige orthogonale Pflasterungen.

Da die Breite der eigentlichen Fahrbahn 4.0 m beträgt ist es unvermeidbar, dass beim Kreuzen von Autos in die Wasserrinne ausgewichen werden muss, bei grösseren Fahrzeugen darüber hinaus. Da die Parkfelder jeweils ohne Abstand an der Wasserrinne angeordnet sind, muss das Ausweichen hauptsächlich auf die jeweils freie Seite erfolgen, das bringt eine gewisse Unruhe in den Verkehrsablauf und reduziert die Nutzbarkeit des Aussenraumes für Gewerbe und Anwohner.

Die Fussgängerflächen hinter den Parkflächen sind oft ca. 2.0 m breit, reduzieren sich aber in einigen Fällen deutlich, insbesondere die beiden Brunnenbereiche sind aus dieser Optik zu überdenken.

Die beidseitig des Fahrbereiches versetzt angeordneten Freiflächen schaffen vielfältige Möglichkeiten für die Nutzung und temporäre Zuordnung zu Aktivitäten und deren Aneignung. Diese Grundhaltung, den Strassenraum mit den Anwohnern zu gestalten und die Vorgaben mit der entsprechenden grossen Flexibilität auf ein Minimum zu reduzieren, ist eine Stärke dieses Projektes, stellt aber auch Ansprüche an Anwohner und Gewerbe sich zu formulieren und zu organisieren um den Raum zu bespielen.

Die Gleichwertigkeit der beiden Fassadenseiten wurde im Beurteilungsgremium kontrovers diskutiert. So wurde dem Wunsch des Beurteilungsgremiums, auf die Problematik der starken Erwärmung der sonnenexponierten Seite der Vordergasse während der Sommermonate einzugehen, nicht genügend entsprochen. Lediglich im Bereich des mittleren Brunnens wurde das Anbringen von Rankseilen mit Kletterpflanzen thematisiert. Diese Idee wurde vom Beurteilungsgremium mit Interesse aufgenommen, die Darstellung in den abgelieferten Unterlagen ist jedoch für eine echte Würdigung zu wenig konkret.

Die Vorschläge für die **Nord-Süd-Querung** setzen sich aus situationsbezogenen, unterschiedlich behandelten Abschnitten zusammen. Zur Lösung der Sicherheitsprobleme wird auf den «Kölner Teller» (eine flache Kugelkalotte aus Stahl mit Noppen) verwiesen. Dieses Element konnte das Beurteilungsgremium nicht vollständig überzeugen, es wirkt fremd und die Wirksamkeit wurde in Zweifel gezogen. Die Frage der

Sicherung der Querung der Längsgassen bleibt dadurch offen. Auch ein Referenzbild für den Schnitt bei der Kirche hilft da nicht weiter.

Auf die interessanten Ideen im Bereich des mittleren Brunnens wurde bereits hingewiesen.

Die **bautechnische Robustheit** ist bei einem Konzept, bei dem das Überfahren der Wasserrinnen ein Systembestandteil ist, nicht leicht zu erreichen. Das trifft im besonderen Masse auf den Bereich beim Gemeindehaus zu. Dazu gibt es viele negative Erfahrungen. Die entsprechenden baulichen Details müssen mit realen positiven Referenzen unterlegt werden.

Zusätzlich zum Pflichtprogramm umfasst das präsentierte Projekt ein **Beleuchtungskonzept** mit interessanten Elementen wie der Bogenbeleuchtung beim Gemeindehausdurchgang und im Boden eingelassenen Lichtquellen bei den Brunnenplätzen. Dieser Beitrag ist auf das Interesse des Beurteilungsgremiums gestossen, hat aber auch Ängste (Blendwirkung) ausgelöst.

Die Frage der **Verhältnismässigkeit der Kosten** ist schwierig zu beantworten. Der sehr hohe Anteil der Pflasterung und die doppelte Wasserrinne führen zu vergleichsweise hohen Kosten. Ob der Mehrwert im selben Ausmass verhältnismässig gross einzuschätzen ist, ist kaum zu beurteilen, da noch wichtige Fragen nicht genügend geklärt sind (siehe oben).



Abbildung 5: Schlussabgabe Team 3 (Verkleinerung)

4 TEAMAUSWAHL UND BEGRÜNDUNG DER EMPFEHLUNG

Die hohe Qualität der Arbeiten hat es dem Beurteilungsgremium nicht leicht gemacht, aus den drei Teams dasjenige Projekt auszuwählen, das es der Gemeinde für die weitere Bearbeitung der gestalterischen Aufwertung der Vordergasse und von Teilen der Nord-Süd-Querung empfiehlt. Die drei Teams haben sehr unterschiedliche Ansätze verfolgt, wobei es keinem Team gelungen ist das Beurteilungsgremium in allen Aspekten vollständig zu überzeugen.

Nach einer detaillierten Diskussion konnte die Arbeit des «Team 10, bbz bern GmbH – Landschaftsarchitekten BSLA, Bern, Christian Salewski & Simon Kretz, Architekten GmbH – Städtebau, Zürich, WAM Planer und Ingenieure AG Solothurn, Büro Dudler Raum- und Verkehrsplanung, Biel» die grösste Überzeugungskraft auf sich vereinigen.

In der detaillierten Ausformulierung des Strassenraums sind hohe Qualitäten erkennbar, weshalb die klare und einfache Raumabfolge sowie der gestalterische Gesamteindruck überzeugt. Es werden neue Akzente gesetzt und mit dem asphaltierten Fahrbereich bewährte Elemente übernommen. Der klare nichtsymmetrische Querschnittaufbau entspricht durchaus dem historisch verbürgten Vorbild. Die zentrale, deutlich in Erscheinung tretende Wasserrinne schafft eine plausible Bezugslinie zwischen dem Fahrbereich und dem nördlichen Bereich, wo sich Parkierung und Aufenthaltsflächen abwechseln und entsiegelte Beläge sowie einzelne Kleinbäume für ein erträgliches Klima in den Sommermonaten sorgen. Diese Kleinbäume verhindern ebenso die optische Dominanz der abgestellten Autos, ohne in Konkurrenz zur Abwicklung der einmaligen Fassaden von Neunkirch zu treten.

Die Verkehrsführung vermeidet Kreuzungsmanöver in der Vordergasse und erlaubt dadurch den vergleichbar grössten Raumgewinn für Nutzungen durch Anwohner, Gewerbe und Besucher.

Zur Nord-Süd-Querung werden von der Schulstrasse bis zur Grabenstrasse sehr schön gestaltete Konzepte aufgezeigt, die auf die kleinräumigen Verhältnisse eingehen. Die Betonung des Grabens als Grünzug, die Fussgängerführung beim Kinderspielplatz und die Umgebung der Kirche und des Turmplatzes führen zur erwünschten Reduktion der versiegelten Flächen und zur Minimierung der Fahrbahnflächen.

Die bautechnischen Details sind aufgrund der Darstellungen nachvollziehbar und lassen keine Überraschungen erwarten.

Der finanzielle Aufwand wurde vom Beurteilungsgremium als verhältnismässig beurteilt, obwohl es sich nicht um das kostengünstigste der drei Projekte handelt.

Neben diesen grundsätzlichen Aspekten, die für eine klare Mehrheit der stimmberechtigten Mitglieder des Beurteilungsgremiums den Ausschlag gegeben haben wird im Folgenden auf einige Punkte hingewiesen, die noch zu klären und anzupassen sind.

5 EMPFEHLUNG DES BEURTEILUNGSGREMIUMS FÜR DAS WEITERE VORGEHEN

Das Beurteilungsgremium empfiehlt dem Gemeinderat, die Strassenraumgestaltung Vordergasse mit dem «Team 10, bbz bern GmbH – Landschaftsarchitekten BSLA, Bern, Christian Salewski & Simon Kretz, Architekten GmbH – Städtebau, Zürich, WAM Planer und Ingenieure AG Solothurn, Büro Dudler Raum- und Verkehrsplanung, Biel» bis zur Stufe Vorprojekt weiter zu entwickeln.

Dabei stehen die folgenden Aspekte im Vordergrund:

- Klären und bereinigen des Projektes
- Erarbeiten eines möglichst tragfähigen Konsenses
- Abgrenzen der ersten Etappe und bestimmen der Kosten

Dabei zeigt sich in der Praxis, dass die Bearbeitung dieser drei Aspekte ineinander greift.

Zur Klärung und Bereinigung des Projektes:

- Die Konsequenzen der Gegenverkehrsführung in der inneren Vordergasse sind aufzuzeigen und die entsprechenden Vor- und Nachteile vom Ein-/ und Zweirichtungsverkehr sind mit Einbezug der interessierten Kreise zu beurteilen. Dabei sind die Gassen des Städtli, mit der Ausnahme der Vordergasse, teilweise der «Nord-Süd-Querung» und dem mittleren Bereich des Wettigraben sowie der Zu-/ und Wegfahrt von Norden zur Kirche für die Anwohner und andere Berechtigte zu reservieren (Anwohner, Berechtigte und Zubringerdienst gestattet). Die beiden Tore sind in beiden Fahrrichtungen offen zu halten.
- Die mögliche Position von Kleinbäumen ist abzuklären, ebenso die Art der Bäume, der Baumgruben sowie der Aufwand für den Unterhalt.
- Aus der Perspektive der Denkmalpflege ist aufzuzeigen, dass das Erscheinungsbild der Fassadenentwicklung dominant bleibt.
- Mit den Anrainerinnen und Anrainern ist die Lage der Abstellplätze und der Aufenthaltsorte zu diskutieren.
- Die Sicherheitsaspekte (Sichtwinkel etc.) sind insbesondere entlang der Nord-Süd-Querung vertieft zu untersuchen und zu klären.
- Der «Platz» beim mittleren Brunnen und vor dem Gemeindehaus ist zu klären.
- Zurzeit gilt im Städtli das Geschwindigkeitsregime Tempo 30. Wird das Konzept des empfohlenen Teams in seinen wesentlichen Zügen umgesetzt, so dürfte sich die Fahrgeschwindigkeit eher auf einem tieferen Niveau einpendeln. Es wäre somit auch denkbar, weite Teile des Städtli als Begegnungszone zu signalisieren.
- Die Aufwertung des Grabens als Grüngürtel ist konsequent weiter zu verfolgen.

Zur Erarbeitung eines möglichst tragfähigen Konsenses:

- Wesentliche Punkte sind bereits oben erwähnt, sie betreffen den Einbezug der «interessierten Kreise» bei der Konkretisierung des Projektes.
- Darüber hinaus gilt es, die allgemeine Bevölkerung gut zu informieren.

Zur Abgrenzung der ersten Etappe und zur Bestimmung der Kosten:

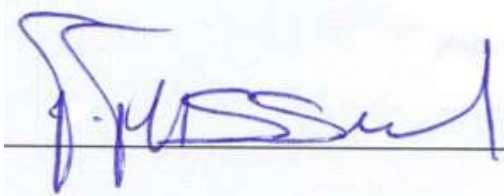
- Die Abgrenzung der ersten Etappe ist räumlich (Perimeter) und inhaltlich festzulegen (nicht die Aufgabe des beauftragten Teams).
- Die Bestimmung der Kosten ist Teil des Vorprojektes, dabei ist nicht auszuschliessen, dass aufgrund der Kosten Anpassungen am Projekt oder am Perimeter der ersten Etappe vorgenommen werden müssen.

6 ZUR ORGANISATION DER ARBEITEN

Das Beurteilungsgremium empfiehlt dem Gemeinderat diese Arbeiten durch eine kleine Gruppe von ausgewiesenen Fachleuten begleiten zu lassen.

7 GENEHMIGUNG

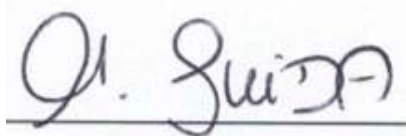
Fabio Trussardi
(Vorsitz)



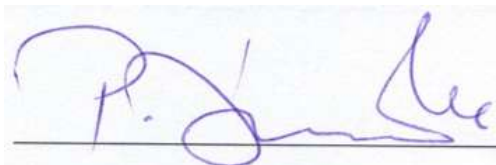
Ruedi Vögele



Magdalena Guida



Paul Dudle



Marco Basile



Heinz Michel

