



# Bahnhofsgebiet Gemeinde Gerlafingen Studienauftrag nach SIA 143 (2009)



Schlussbericht Studienauftrag  
Genehmigt am 18. Oktober 2022

## Impressum

|                    |                                                                                                                                                                                                                            |
|--------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Auftrag            | Studienauftrag Bahnhofsgebiet Gerlafingen                                                                                                                                                                                  |
| Auftraggeberin     | Gemeinde Gerlafingen, Kriegstettenstrasse 3, 4563 Gerlafingen                                                                                                                                                              |
| Auftragnehmerin    | Planteam S AG, Untere Steingrubenstrasse 19, 4500 Solothurn                                                                                                                                                                |
| Projektbearbeitung | Bernhard Straub, dipl. Architekt ETH SIA Raumplaner NDS ETH<br>041 469 44 66, bernhard.straub@planteam.ch<br><br>Kristina Noger, Dipl.-Ing. Landschafts- und Freiraumplanung,<br>041 469 44 51, kristina.noger@planteam.ch |
| Qualitätssicherung | SQS-Zertifikat ISO 9001                                                                                                                                                                                                    |
| Dateiname          | ger_Studienauftrag_Bahnhofsgebiet_Schlussbericht_221018                                                                                                                                                                    |

---

## Inhaltsverzeichnis

|                                                      |    |
|------------------------------------------------------|----|
| 1. .... Einleitung                                   | 4  |
| 1.1 Ausgangslage                                     | 4  |
| 1.2 Zielsetzungen                                    | 4  |
| 1.3 Studienauftrag als geeignetes Instrument         | 5  |
| 1.4 Projektperimeter und Grundeigentümerschaften     | 6  |
| 2. .... Allgemeine Bestimmungen zum Verfahren        | 7  |
| 2.1 Auftraggeberschaft                               | 7  |
| 2.2 Verfahren                                        | 7  |
| 2.3 Teilnehmende                                     | 7  |
| 2.4 Entschädigung                                    | 8  |
| 2.5 Absichtserklärung Weiterbearbeitung              | 8  |
| 2.6 Urheberrecht und Ansprüche                       | 9  |
| 2.7 Beurteilungsgremium                              | 10 |
| 2.8 Beurteilungskriterien                            | 10 |
| 2.9 Kommunikation                                    | 11 |
| 2.10 Anerkennung, Vorgehen und Entscheide            | 11 |
| 3. .... Termine und Ablauf des Verfahrens            | 12 |
| 3.1 Termine                                          | 12 |
| 3.2 Zwischenbesprechung                              | 12 |
| 4. .... Schlussbesprechung                           | 13 |
| 4.1 Formelle Vorprüfung                              | 13 |
| 4.2 Zulassung der Projekte zur Beurteilung           | 13 |
| 4.3 Schlussbeurteilung                               | 13 |
| 4.4 Beschluss des Beurteilungsgremiums               | 14 |
| 4.5 Schlussbericht                                   | 14 |
| 4.6 Würdigung, Erkenntnisse und Dank                 | 15 |
| 5. .... Genehmigung                                  | 16 |
| 6. .... Projektbeschriebe Schlussabgabe              | 17 |
| 6.1 Rykart und w+s                                   | 17 |
| 6.2 Bauzeit und Weber+Brönnimann                     | 19 |
| 6.3 ARGE wahliruefli rollimarchini und Hänggi Basler | 22 |
| 6.4 Ducksch Anliker und SchneiderSchmid              | 25 |
| 7. .... Anhang Pläne                                 | 27 |

# 1. Einleitung

## 1.1 Ausgangslage

Die Gemeinde Gerlafingen setzt sich für eine Steigerung der Lebensqualität im Ort ein. In diesem Sinn erarbeitete die Gemeinde zwischen 2016 und 2017 das räumliche Leitbild. Es wurde am 28. Juni 2017 an der Gemeindeversammlung verabschiedet. Dieses behördenverbindliche räumliche Leitbild dient nicht nur als Grundlage für die zu überarbeitende Ortsplanung, sondern ist auch langfristige Entscheidungsgrundlage für den Gemeinderat bei allen raumrelevanten Aspekten.

Im Rahmen der Gesamtrevision der Ortsplanung der Gemeinde Gerlafingen wurden mehrere Gebiete als Schlüsselareale der künftigen Gemeindeentwicklung definiert. Zudem hat der Gemeinderat schon seit längerer Zeit erkannt, dass im Gemeindegebiet von Gerlafingen nur noch wenige unbebaute Bauzonen bestehen. Er ist sich damit im Klaren, welche Bedeutung diese Areale für eine weitere Entwicklung der Gemeinde einnehmen. Verschiedene Gebiete befinden sich in einer Negativspirale und es besteht das Risiko, dass die noch freien Flächen einer beliebigen Überbauungsweise zum Opfer fallen, was einer geordneten Entwicklung entgegensteht. Dies gilt im Besonderen für das Bahnhofsareal. Unter anderem aus diesem Grund hat der Gemeinderat schon im Jahr 2012 über das Bahnhofsareal eine Planungszone erlassen. Diese sollte eine unerwünschte Entwicklung dieses zentralen Areals ausschliessen.

Damit künftig eine gesamtheitliche Betrachtung des Gebiets erfolgen kann, hat die Gemeinde im Zuge der Gesamtrevision der Ortsplanung für den Kernbereich eine Kernzone K4 vorgesehen und für die etwas mehr aussen liegenden Bereiche eine K3 und eine W4. Weiter wurde das Gebiet mit einer Gestaltungsplanpflicht und einer Pflicht zur Durchführung eines Konkurrenzverfahrens belegt.

## 1.2 Zielsetzungen

---

Ziel des Verfahrens

Ziel des vorliegenden Verfahrens ist, die Ergebnisse in die weiteren Planungsschritte aufzunehmen und mittels verschiedener Gestaltungsplänen grundeigentümerverbindlich sichern zu können. Im Rahmen des Studienauftrags sind geeignete Abgrenzungen bzw. Perimeter von Gestaltungsplänen zu definieren.

---

Mit der Planung soll das Bahnhofsgebiet zu einem pionierhaften, nachhaltigen und identitätsstiftenden Zentrumsquartier für Gerlafingen entwickelt werden. Das Nutzungsangebot des bestehenden Zentrums ist zu prüfen werden und ergänzende Angebote vorzuschlagen.

Die neu geschaffene Überbauung soll im heterogenen Kontext des bestehenden Zentrums, des Bahnhofs, des grossmassstäblichen Industriegebiets der Stahl Gerlafingen und den angrenzenden kleinstrukturierten Wohnquartieren eingebettet werden. Der Gestaltung der Übergänge sowie der Anbindung an die unterschiedlichen ortbaulichen Räume und bestehenden Freiräume ist dabei ein hoher Stellenwert beizumessen.

---

Identität des neuen Bahnhofsgebiets

Das Bahnhofsgebiet soll künftig als prägendes Aushängeschild von Gerlafingen wahrgenommen werden. Es soll eine regionale Ausstrahlungskraft aufweisen und als Ankunftsort für die Bevölkerung und für Besuchende dienen. Aus diesem Grund ist die Schaffung einer eigenen Identität für das Areal von zentraler Bedeutung.

Damit sich dieser Ort etablieren und sich die Bevölkerung damit bestmöglich identifizieren kann, sollen Überlegungen zum Ort des Bahnhofs und seines Vorbereiches, zur Bebauung, zur Nutzung, zum Freiraum und zum Verkehr angestellt werden. Das identitätsstiftende Areal soll gestützt auf die Resultate der vorliegenden Planung entwickelt werden.

---

Entwicklungsprozess

Neben der strukturellen Vielfalt gibt es auch zeitliche Abhängigkeiten auf dem Areal, zudem sind die Interessen der Grundeigentümerschaften sehr heterogen. Bei der Planung ist mit diesen Rahmenbedingungen aktiv umzugehen.

---

Energetische Anforderungen

An das künftige Areal wird ein hoher Anspruch an die energetische Ausgestaltung und Ausführung gestellt. Die Gemeinde Gerlafingen fordert in ihrem Zonenreglement für Gebiete mit Gestaltungsplanpflicht erhöhte Anforderung. (ZR § 22 Abs. 6).

### 1.3 Studienauftrag als geeignetes Instrument

Bedingt durch die zentrale Lage und Wichtigkeit des Areals sowie die heterogene Parzellen- und Eigentümerstruktur sollen mit einem qualitätssichernden Verfahren Lösungsvorschläge für die künftige Entwicklung gefunden werden.

Der Studienauftrag nach der Ordnung SIA 143 (2009) ist hierfür ein geeignetes Instrument, da mit diesem Verfahren ein Austausch zwischen den an einer Entwicklung interessierten Grundeigentümerschaften, der Gemeinde und Fachpersonen ermöglicht wird und die unterschiedlichen Interessen und Abhängigkeiten so besser vermittelt werden können.

## 1.4 Projektperimeter und Grundeigentümerschaften

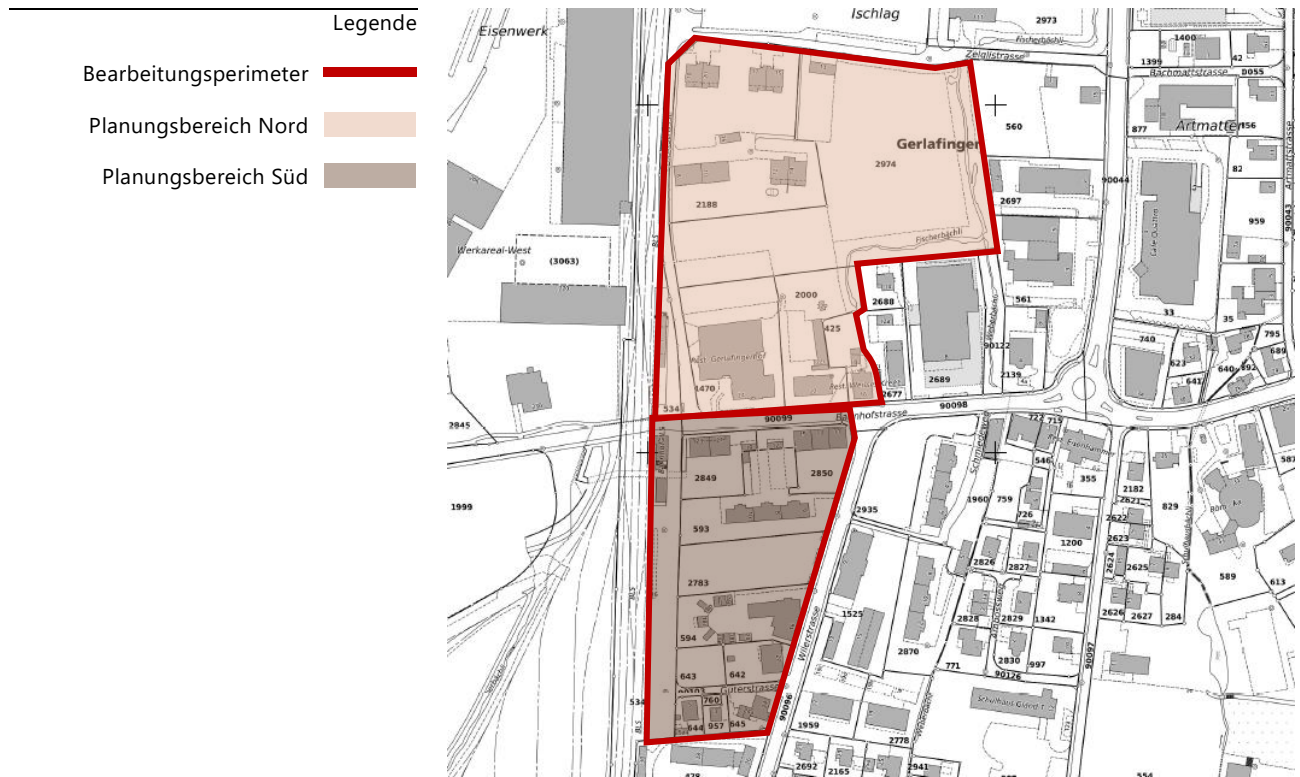


Abbildung 1.: Bearbeitungsperimeter Bahnhofsgelände, AV-Daten, geo.so.ch

| Parzelle Nr.          | Grundeigentümerschaft         | Grösse                                     |
|-----------------------|-------------------------------|--------------------------------------------|
| Parz.-Nr. 534         | BLS Netz AG                   | (anteilig) 3'100 m <sup>2</sup>            |
| Parz.-Nr. 2849/2850   | Renato Salerno                | 1'402 m <sup>2</sup> /1'457m <sup>2</sup>  |
| Parz.-Nr. 593         | Schönhaus Immobilien AG       | 2'959 m <sup>2</sup>                       |
| Parz.-Nr. 594         | Jmai AG                       | 2'255 m <sup>2</sup>                       |
| Parz.-Nr. 2783        | homebay AG                    | 2'408 m <sup>2</sup>                       |
| Parz.-Nr. 642/643     | homebay AG                    | 876 m <sup>2</sup> /645 m <sup>2</sup>     |
| Parz.-Nr. 644         | VORAYCO GmbH                  | 369 m <sup>2</sup>                         |
| Parz.-Nr. 645         | Haris Duracak                 | 607 m <sup>2</sup>                         |
| Parz.-Nr. 760         | Einwohnergemeinde Gerlafingen | 66 m <sup>2</sup>                          |
| Parz.-Nr. 957         | AEK Energie AG                | 268 m <sup>2</sup>                         |
| Parz.-Nr. 1470        | Bahnhöfli.CH AG               | 3'996 m <sup>2</sup>                       |
| Parz.-Nr. 2000/425    | Gebr. Kofmehl Immobilien AG   | 2'846 m <sup>2</sup> /1'018 m <sup>2</sup> |
| Parz.-Nr. 2188/2974   | Arenda AG                     | 7'656 m <sup>2</sup> /14'591m <sup>2</sup> |
| Parz.-Nr. 90099/90103 | Öffentliches Grundstück       | 974 m <sup>2</sup> /333 m <sup>2</sup>     |
| <b>TOTAL</b>          |                               | <b>42'612 m<sup>2</sup></b>                |

## 2. Allgemeine Bestimmungen zum Verfahren

### 2.1 Auftraggeberschaft

Auftraggeberin des Verfahrens ist die Einwohnergemeinde Gerlafingen vertreten durch den:

*Gemeinderat Gerlafingen  
Kriegstettenstrasse 3  
4563 Gerlafingen*

Das Verfahren wird begleitet durch die:

*Planteam S AG  
Untere Steingrubenstrasse 19  
4500 Solothurn*

### 2.2 Verfahren

Das Verfahren ist dem öffentlichen Beschaffungsrecht nicht unterstellt.

Für das Verfahren gilt die SIA Ordnung 143 für Architektur- und Ingenieurstudienaufträge (2009). Das Programm und die Protokolle sind für die Auftraggeberschaft, die Teilnehmenden und das Beurteilungsgremium verbindlich.

Die Sprache für das ganze Verfahren ist deutsch.

### 2.3 Teilnehmende

Die Auswahl der Teilnehmenden mit Kernkompetenzen im Bereich Architektur/Städtebau und Landschaftsarchitektur erfolgt im Rahmen einer Präqualifikation.

---

Team 1 Rykart Architekten AG, Liebefeld  
w+s Landschaftsarchitekten, Solothurn

---

Team 2 Bauzeit Architekten GmbH, Biel  
Weber + Brönnimann Landschaftsarchitektur, Bern

---

Team 3 ARGE wahliruefli rollimarchini  
Hänggi Basler Landschaftsarchitekten, Bern

---

Team 4 Ducksch Anliker Architekten AG, Langenthal  
schneiderSchmid Landschaftsarchitektur, Olten

## 2.4 Entschädigung

Für die Mitarbeit im Rahmen des kooperativen Planungsprozesses und die Abgabe einer vollständigen Arbeit wird jedem Team eine Entschädigung von CHF 45'000.00 inkl. MwSt. ausbezahlt. Empfohlen ist eine der Aufgabenstellung entsprechend angemessene Aufteilung der Entschädigungssumme zwischen den beteiligten Fachplanenden.

Mit der Abgabe der einzureichenden Arbeiten und der Ausbezahlung des Honorars ist das Verfahren des Studienauftrags abgeschlossen.

Die Weiterbearbeitung als Grundlage der Ortsplanungsrevision sowie allfällige Zusatzaufträge im Nachgang des Verfahrens werden separat entschädigt.

## 2.5 Absichtserklärung Weiterbearbeitung

---

Vorbehalt

Der Entscheid über die Auftragserteilung zur Weiterbearbeitung liegt bei den einzelnen Grundeigentümerschaften und steht unter dem Vorbehalt der Erteilung aller für das Vorhaben erforderlichen Genehmigungen und Entscheide der Auftraggeberschaft.

Sollten einzelne Grundeigentümerschaften auf die Ausführung des Projektes verzichten, ist sie für die Weiterbearbeitung der Bauaufgabe von jeder Verpflichtung aus dem Studienauftrag befreit.

---

Gestaltungsplan

Das Ergebnis des Studienauftrages sowie die Erkenntnisse und Empfehlungen des Beurteilungsgremiums dienen als Grundlage für die Erarbeitung eines Gestaltungsplanes, welcher die rechtliche Grundlage für die Umsetzungsphase darstellt. Der Gestaltungsplan wird von einem erfahrenen Planungsbüro erstellt.

---

Richtprojekt

Der Verfasserschaft des zur Weiterbearbeitung empfohlenen Beitrags wird die Erarbeitung eines Richtprojekts sowie die Begleitung und Mitwirkung bei der Erarbeitung des Gestaltungsplanes in Aussicht gestellt.

---

Weitere Planerleistungen

Die Grundeigentümerschaften Arenda AG (Parz.-Nrn. 2188 und 2974) sowie Gebr. Kofmehl Immobilien AG (Parz.-Nrn. 425 und 2000) sowie homebay AG (Parz.-Nr. 642/643/2783) beabsichtigen, ihre Areale zeitnah einer Bebauung zuzuführen. Auf eine ausdrückliche Empfehlung des Beurteilungsgremiums hin ziehen die Grundeigentümerschaften in Betracht, das verfassende Planerteam mit deren Umsetzung zu beauftragen. Falls es jedoch nicht zu einer Auftragsvergabe kommt, entsteht kein Anrecht auf eine zusätzliche Entschädigung.

Wenn es zu einer Auftragserteilung kommt, wird dem Verfassersteam des zur Weiterbearbeitung empfohlenen Beitrags min. 59.5 % der Planungsleistungen gemäss den Ordnungen für Leistungen und Honorare SIA 102/2016 und SIA 105/2016 in Aussicht gestellt, wobei die einzelnen Phasen nach Projektfortschritt freigegeben werden. Die entsprechenden Verträge werden im Falle der Weiterbearbeitung ausgehandelt.

Für die übrigen Parzellen wird in Übereinstimmung mit der Ordnung SIA 143 Art. 3.2 (Ausgabe 2009) kein Folgeauftrag in Aussicht gestellt. Alle Ansprüche sind mit der Entschädigung abgegolten. Eine Vergabe von Planungsleistungen für Teilbereiche bleibt jedoch vorbehalten.

## 2.6 Urheberrecht und Ansprüche

Das Urheberrecht verbleibt bei den Projektverfassenden. Das Planungsteam erklärt mit der Abgabe eines Projekts über dessen Urheberrechte zu verfügen. Es sichert zu, dass keine Rechte Dritter, insbesondere Urheberrechte, verletzt werden.

Die eingereichten Pläne, Erläuterungsberichte und Modelle sowie die entsprechenden digitalen Datenträger gehen in das Eigentum der Auftraggeberschaft über. Sie kann im Rahmen der weiteren Bearbeitung die aus dem Studienauftrag gewonnenen Erkenntnisse weiterverwenden. Mit der Entschädigung erwirbt die Auftraggeberschaft das Verwertungsrecht im Sinne von Art. 26.3 der Ordnung SIA 143 (2009).

Die Auftraggeberschaft kann sich vorbehalten, die Projektdokumente unter Namensnennung, gegenseitiges Einverständnis vorausgesetzt, zu veröffentlichen und für den Eigenbedarf zu kopieren, sie weiter zu bearbeiten und mit anderen Lösungsansätzen zu kombinieren.

## 2.7 Beurteilungsgremium

|                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|---------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Sachgremium               | Philipp Heri, Gemeindepräsident Gerlafingen<br>Toni Ast, Bauverwalter Gerlafingen (Ersatz)<br>Martin Buchberger, homebay AG, GB Nrn. 2783, 642, 643<br>Patrick Kurth, Arenda AG, GB Nrn. 2188 und 2974<br>Özgür Bünül, für Gebr. Kofmehl Immobilien AG, GB Nrn. 425 und 2000                                                                                                                                                                                            |
| Fachgremium               | Anne Marie Wagner, Dipl. Architektin EPFL BSA SIA, Bachelard Wagner Architekten AG BSA, Basel<br>Daniela Zimmer, Dipl. Arch. ETH, Zimmer Schmidt Architekten, Zürich<br>Dominik Bueckers, Architekt & Urban Design SIA, Studio Vulkan Landschaftsarchitektur, Zürich<br>Micheal Koch, Dipl.-Ing. Architekt & Stadtplaner, Dr. sc. techn. ETHZ, yellow z Zürich, Zürich<br>Martin Eggenberger, Dipl. Architekt ETH SIA REG A, Raumplaner ETH NDS (Ortsplaner), Solothurn |
| Experten                  | Hannes Zeltner, Amt für Raumplanung Abt. Heimatschutz, Solothurn<br>Guido Rindsfuser, Emch+Berger Verkehrsplanung AG                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Teilnahme ohne Stimmrecht | Thomas Goetz (Arenda AG)<br>Stephan Thürler (Vertretung Jmai AG, Grundbuch Parz. Nr. 594)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Moderation                | Bernhard Straub, Dipl. Architekt ETH SIA REG A, Raumplaner ETH NDS                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |

## 2.8 Beurteilungskriterien

Die Beurteilung orientiert an den Bereichen Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt gleichermaßen.

Die Kriterien umfassen die nachfolgenden Kategorien:

- Gesamtkonzept bezüglich der identitätsstiftenden Wirkung (Räumliche Spannung und Sequenzen, Adressbildung, Bezug zur Nachbarschaft, Vermarktung des Standortes)
- Ortsbauliches Konzept (Dichte, Massstäblichkeit, Typologie der Volumina, Gestaltung der Bauten und Anlagen und schrittweise Entwicklung des Areals)
- Nutzungskonzept (Nutzungsart und -verteilung, Nutzungsflexibilität für sich wandelnde Nutzungsansprüche, Gebrauchsqualität, Marktfähigkeit) sowie Entwicklungsmöglichkeiten (Etappierbarkeit, Flächeneffizienz, Ertragspotenzial).

- Freiraumkonzept  
(Differenzierung und Gestaltung von privaten, halböffentlichen und öffentlichen Aussenräumen, standortgerechte Bepflanzung).
- Erschliessungskonzept  
(Arealerschliessung und Verkehrsführung, Parkierung, öffentliche Zugänglichkeit, Vernetzung, Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr und Zugänglichkeit zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs).

Die Reihenfolge enthält keine Wertung. Die jeweiligen Kriterien werden vom Beurteilungsgremium in einer Gesamtwertung angewendet.

## 2.9 Kommunikation

Das Verfahren erfolgt unter Ausschluss der Öffentlichkeit.

In Absprache mit den Entscheidungsträgern wird zu gegebener Zeit über die geeignete Form der Öffentlichkeitsarbeit entschieden. Auftraggeberschaft und Teilnehmende verzichten bis zur Freigabe durch die Auftraggeberschaft auf eine Veröffentlichung.

## 2.10 Anerkennung, Vorgehen und Entscheide

Mit der Einreichung der Projekte anerkennen die Teilnehmenden ausdrücklich die im Programm festgelegten Bedingungen, Abläufe, Termine und Verfahren sowie den Entscheid des Beurteilungsgremiums in Ermessensfragen. Es ist ausschliesslich Schweizer Recht anwendbar. Für allfällige zivilrechtliche Streitigkeiten gilt der Gerichtsstand Solothurn.

## 3. Termine und Ablauf des Verfahrens

### 3.1 Termine

|                                   |                  |
|-----------------------------------|------------------|
| Startveranstaltung / Begehung     | 25. April 2022   |
| Fragenstellung per E-Mail         | 04. Mai 2022     |
| Fragenbeantwortung per E-Mail     | 12. Mai 2022     |
| Zwischenbesprechung               | 20. Juni 2022    |
| Protokoll der Zwischenbesprechung | 06. Juli 2022    |
| Abgabe Pläne                      | 23. August 2022  |
| Abgabe Modelle                    | 29. August 2022  |
| Schlussbesprechung                | 31. August 2022  |
| Genehmigung des Schlussberichts   | 18. Oktober 2022 |

### 3.2 Zwischenbesprechung

In der Zwischenbesprechung präsentierten die Bearbeitungsteams dem Beurteilungsgremium ihre Analysen und Konzeptansätze einzeln und nacheinander. Dabei wurden das ortsbauliche Konzept, die Nutzungsverteilung und die Gestaltung der Freiräume sowie die Erschliessung und Parkierung vorgestellt und diskutiert. Anschliessend an die Präsentationen hatten die Mitglieder des Beurteilungsgremiums die Gelegenheit, den Teilnehmern direkt Fragen zu stellen.

Alle Fragen von allgemeinem Interesse und / oder von gesamthafter Gültigkeit sowie deren Beantwortung wurden jeweils allen Bearbeitungsteams zur Verfügung gestellt. Projektspezifische Teile des Protokolls wurden nur den betroffenen Teilnehmenden zugestellt.

## 4. Schlussbesprechung

### 4.1 Formelle Vorprüfung

Die Verfahrensbegleitung führte eine formelle Vorprüfung durch. Die Vorprüfung erfolgte rein technisch und wertungsfrei. Der Bereich Verkehr wurde durch den zuständigen Fachexperten geprüft.

Die Projektbeiträge wurden auf die Einhaltung der baurechtlichen, planungsrechtlichen Vorgaben überprüft, zudem wurde ein grober Quervergleich zwischen den Projekten (Dichte, Flächen, Erschliessungskonzept, Grünflächen, Etappierung) erstellt.

Die Zusammenstellung der formellen Vorprüfung stand dem Beurteilungsgremium am Tag der Schlussbesprechung in tabellarischer Form zur Verfügung.

### 4.2 Zulassung der Projekte zur Beurteilung

Alle vier eingereichten Projektbeiträge wurden fristgerecht und vollständig abgegeben und wurden vom Beurteilungsgremium zur Beurteilung zugelassen. Alle teilnehmenden Teams haben Anspruch auf die volle Entschädigung gemäss Punkt 2.4.

### 4.3 Schlussbeurteilung

Die Schlussbesprechung wurde am 31. August 2022 durchgeführt.

Das Beurteilungsgremium tagte physisch. Die Bearbeitungsteams präsentierten für je 20 Minuten ihr Projekt, anschliessend konnte das Gremium Fragen stellen.

Nach Einarbeitung in die Projekte wurden die Projektbeiträge einzeln im Hinblick auf die Zielsetzungen und die Beurteilungskriterien vergleichend diskutiert und beurteilt.

Nach ausführlicher Beratung und aufgrund der in den Projektwürdigungen festgehaltenen Kritik beschloss das Beurteilungsgremium einstimmig, die nachfolgenden Projektansätze nicht weiterzuverfolgen:

Rykart Architekten AG, Liebefeld und w+s Landschaftsarchitekten, Solothurn

Ducksch Anliker Architekten AG, Langenthal und schneiderSchmid Landschaftsarchitektur, Olten

Die verbleibenden zwei Projektbeiträge der Bauzeit Architekten GmbH, Biel und Weber + Brönnimann Landschaftsarchitektur, Bern sowie der ARGE wahliruefli rollimarchini, Biel/Bern und Hänggi Basler Landschaftsarchitekten, Bern wurden einzeln und vergleichend anhand der Beurteilungskriterien vertieft diskutiert:

#### 4.4 Beschluss des Beurteilungsgremiums

In der Folge beschloss das Beurteilungsgremium einstimmig, den Lösungsansatz vom Team ARGE wahliruefli rollimarchini und Hänggi Basler Landschaftsarchitekten zur Weiterbearbeitung weiter zu verfolgen.

Der ausgewählte Projektansatz schafft es, auf die Besonderheiten vor Ort einzugehen und ein tragfähiges und robustes Konzept für das Bahnhofsgebiet zu entwickeln - für einen stimmigen Ort für Gerlafingen.

---

Weiterbearbeitung und  
planungsrechtliche Umsetzung

Das Beurteilungsgremium empfiehlt, das Team ARGE wahliruefli rollimarchini und Hänggi Basler mit der Ausarbeitung eines Richtprojekts zu beauftragen, welches Grundlage und Bestandteil des einzureichenden Gestaltungsplans ist. Zudem sind noch mit der Gemeinde Gerlafingen und den Grundeigentümerschaften konkrete Fragen zur Detaillierungsgrad, Etappierung, Beteiligung am weiteren Planungsverfahren etc. vorgängig zu klären.

Die detaillierten Empfehlungen des Beurteilungsgremiums und die im Richtprojekt zu bearbeitenden Punkte werden als separate Grundlage abgegeben.

#### 4.5 Schlussbericht

Die durch die Mitglieder des Fachgremiums erstellten Projektbeschriebe und Würdigungen der einzelnen Beiträge finden sich in der nachfolgenden Dokumentation. Die Struktur der Projektbeschriebe im Schlussbericht orientiert sich an den genannten Zielsetzungen im Programm.

## 4.6 Würdigung, Erkenntnisse und Dank

Nach der Zwischenbesprechung hat in den Projekten eine Klärung stattgefunden. Die Anregungen des Beurteilungsgremiums wurden mit der Weiterbearbeitung weitgehend umgesetzt. Mit dem vorliegenden Verfahren konnten unterschiedliche städtebauliche Ansätze und Strategien eingehend geprüft werden, was eines der Hauptziele des Studienauftrags darstellte.

---

Dank

Die sorgfältige Auseinandersetzung mit der Aufgabe wurde vom Beurteilungsgremium geschätzt. Auch wenn nicht alle geprüften Strategien und Haltungen weiterverfolgt werden konnten, dienen die gewonnenen Erkenntnisse einer nachhaltigen und identitätsstiftenden Entwicklung des Bahnhofsgeländes in Gerlafingen.

Der grosse Arbeitseinsatz und die sorgfältige Bearbeitung aller Teams wird vom Beurteilungsgremium und den Auftraggeberschaften hervorgehoben und verdankt.

## 5. Genehmigung

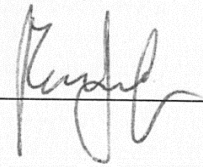
Der vorliegende Schlussbericht ist am 18.10.2022 vom Beurteilungsgremium genehmigt worden.

Philipp Heri



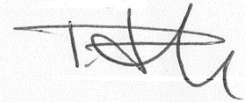
---

Martin Buchberger



---

Patrick Kurth



---

Özgür Bünül



---

Anne Marie Wagner



---

Daniela Zimmer



---

Dominik Bueckers



---

Micheal Koch



---

Martin Eggenberger



---

Toni Ast (Ersatz)

---

## 6. Projektbeschriebe Schlussabgabe

### 6.1 Projektbeschreibung Rykart und w+s

Architektur: Rykart Architekten AG, Liebefeld  
Landschaft: w+s Landschaftsarchitekten, Solothurn



Abbildung 2: Modellfoto Team 1: Rykart / w+s

Nach einer sehr sorgfältigen Analyse des Ortes, hinsichtlich seiner Entwicklung und seiner heutigen Atmosphäre, hat sich das Projektteam für das Konzept des Weiterbaus im Massstab vom Bestand entschieden.

Drei Bereiche sind im Areal herausgeschält worden: «Im Zelgli», «Nord» und «Süd». Die ortsbaulichen Unterschiede, sei es in der Bebauungsstruktur oder in den Aussenraumqualitäten, sind durchleuchtet worden und dienen als Anlass, um drei differenzierte städtebauliche Muster jeweils auf einen Bereich anzuwenden.

---

Im Zelgli

Im Zelgli werden zwei-bis dreigeschossige kurze Zeilenbauten, analog zum Bestand, aneinandergereiht. Der Freiraum fliesst weiterhin in Ost-West Richtung zum Bachraum. Die Erschliessung der Gebäude über die in den Zwischenräumen liegenden Gartenwege überzeugt nicht: die Bauten sind von chaussierten Flächen umringt, die Adressierung ist unklar, die Wegführung ist unspezifisch, der Aussenraum wirkt zerstückelt. Der Massstab der Neubauten ordnet sich dem Bestand unter. Die Möglichkeit zu einer nennenswerten Verdichtung an diesem Ort wird nicht genutzt.

Die räumliche Organisation ist auch für Anlieferung, Ver- und Entsorgung nachteilig bzw. bedingt ein spezielles Konzept. (Die Parkierung geschieht oberirdisch strassenbegleitend. Bei einer Mitnutzung der Tiefgarage im Bereich Norden würden lange Wege entstehen.)

---

Norden (Bereich Gerlafingerhof)

Im Bereich Nord beim Gerlafingerhof wird eine hofartige Überbauung mit zwei viergeschossigen Zeilen um ein Punkthaus vorgeschlagen.

Die öffentliche Nutzung im Erdgeschoss des Punkthauses zur Privatstrasse, sowie die Durchwegung bis Bahnhofstrasse werden begrüsst.

Die Übergänge zum Bereich «Zelgli» und der Fischerbächli werfen jedoch Fragen auf. Durch die hofseitige Erschliessung wenden die Zeilenbauten dem nördlich angrenzenden Bereich «Im Zelgli» und dem Freiraum am Fischerbächli ihre Rückseiten zu.

Die grosszügige unterirdische Parkierung mit Zufahrt von der Privatstrasse ist verkehrlich günstig angeordnet und klar strukturiert.

---

Süden und Bahnhof

Vis-à-vis des Gerlafingerhofs, auf der anderen Seite der Bahnhofstrasse schliesst eine Markthalle in der umgenutzten erhaltenswerten Holzstruktur (den ehemaligen Waschhäusern) an und ermöglicht einen gelungenen Übergang zum Bereich Süd.

Alternierend angeordnete Zeilenbauten entlang der Güterstrasse bilden eine neue Silhouette gegenüber den Bahngleisen. Öffentliche Nutzungen werden in den parallel zur Strasse angeordneten Erdgeschossen platziert, in den senkrecht zur Strasse stehenden Bauten wird bis ins Erdgeschoss gewohnt.

Die unterirdische Parkierung mit Zufahrt von der Güterstrasse ist gut integriert.

Eine Baumreihe entlang der Gleise bildet einen räumlichen Abschluss – aber auch sie ersetzt nicht die bauliche Antwort auf die Frage: wie soll das Bahnhofsgelände von Gerlafingen als prägendes Aushängeschild künftig wahrgenommen werden?

Das neue Gesicht von Gerlafingen von den Bahngleisen aus wirkt kleinteilig und vermag keine kraftvolle, einladende Geste entfalten.

**Aufgrund der konsequent verfolgten Strategie des Weiterbaus fügt sich das Projekt lautlos in den Bestand ein, es kann jedoch keinen überzeugenden Mehrwert für das Gebiet generieren. Trotz detaillierter Analyse und umfassender Aussenraumgestaltung wirkt der städtebauliche Vorschlag unspezifisch. Die Erschliessung und das Verkehrskonzept ist solide aufgebaut, bezüglich des Langsamverkehrs durchlässig, lässt allerdings eine klar erkennbare Wegführung bzw. Orientierung vermissen. Das Mass der Verdichtung, die Massstäblichkeit und die Typologie der Freiräume vermögen die Entwicklung eines pionierhaften, nachhaltigen und identitätsstiftenden Zentrumsquartiers für Gerlafingen nicht aufzuzeigen.**

## 6.2 Projektbeschreibung Bauzeit und Weber+Brönnimann

Architektur: Bauzeit Architekten GmbH, Biel  
Landschaft: Weber+Brönnimann Landschaftsarchitektur, Bern



Abbildung 3: Modelfoto Team 2: Bauzeit und Weber+Brönnimann

Die Projektverfasser verfolgen ein Konzept, welches stark aus Stimmungsbildern heraus entwickelt wird und welches versucht, mittels städtebaulicher Kontraste vorhandene Qualitäten zu schärfen bzw. durch Synergien zusammenzuführen. Die einzelnen Bereiche sind detailliert ausgearbeitet.

Der Perimeter wird in die Teilgebiete „Bahnhofsstrasse“, „Nord“ und „Süd“ gegliedert, für die jeweils unterschiedliche, spezifisch aus der Analyse abgeleitete Volumina und Bebauungstypologien vorgeschlagen werden. Hiermit wird ein breites Angebot von unterschiedlichen Wohnformen generiert. Zudem wird in jedem Bereich ein eigenes, teils mehrfaches Parkierungsangebot in Tiefgaragen angeboten.

Während im Norden grossmassstäbliche Strukturen und Hofhäuser ein städtisch dichtes Bild vermitteln, sind es im Süden quer zu den Gleisen stehende Längsbauten, die eine Durchlässigkeit zwischen Gleisfeld und dem Dorfzentrum ermöglichen.

---

Bahnhof

Der ortsbauliche Auftakt mit dem Bahnhofplatz, welcher gegenüber dem Bahnhofsgebäude liegt, ist überzeugend gelöst. (Jedoch liegen durch die Ausformulierung des Baus die schützenswerten Waschwässer nun auf der Rückseite.)

Die räumliche Spange, die zwischen Gerlafingerhof und dem Bahnhof aufgespannt wird, zeigt das Potenzial der Aktivierung der Bahnhofstrasse glaubhaft auf. So werden gewachsene Strukturen aufgewertet.

Die Lage der Tiefgaragenzufahrt am Platz und die Erschliessung für den Fussverkehr zwischen Platz und Gerlafingerhof haben Optimierungspotenzial.

---

Norden

Im Norden wird die heutige Lesung des Ortes – romantische Wohnhäuser, Gärten und eine Abfolge von weitläufigen Grünräumen – umgekehrt, und ein sehr verdichtetes Wohnen entlang einer neuen Spiel- und Begegnungsstrasse aufgezeigt. Diese Begegnungsstrasse ist ein starkes neues Thema und bildet das Zentrum der Bebauung. Nicht überzeugend gelöst ist jedoch die Anbindung bzw. das Ziel der Strasse an die nördliche Umgebung. Im Süden endet die Begegnungsstrasse in einem Bereich mit platzartigem Charakter, dessen Lage an diesem Ort nicht überzeugt, da die Nutzung unklar ist.

Das historische Ensemble der Meisterhäuser wird im Osten räumlich mit einem offenen Blockrand gefasst, es entsteht eine schöne Hofsituation. Die Bauten nördlich des Gerlafingerhofs bedrängen jedoch diesen in seiner Dimension und scheinen zugleich in ihrer Setzung und Relation zum Gleisfeld etwas beliebig.

Die Erschliessung und das Parkierungsangebot sind detailliert ausgearbeitet und sinnvoll angeordnet, fast alle Gebäude sind direkt angeschlossen. Die Wegführung ermöglicht eine gute Orientierung sowie Unterscheidung zwischen unterschiedlichen Nutzungszwecken.

---

Fischerbächli

Am Übergang zum Fischerbächli ergänzen Punktbauten in Form von kleinen Hofhäusern das Wohnungsangebot mit einem unkonventionellen Wohnungstyp. Dazwischen führen Gassen zum Fischerbächli, dessen Ufer als Naherholungsgebiet für alle zugänglich bleibt. Die Hofhäuser scheinen im Massstab zu klein, es entstehen Einsichten und eine unerwünschte räumliche Nähe zwischen den Bewohnern. Zudem konsumieren sie mit dem Hof-Typus wertvolle Fläche, was sich in einer sehr hohen Dichte in diesem Gebiet und vielen engen Gassen zeigt. (Zugleich wird die räumliche Qualität der Innenhöfe aufgrund ihrer Dimensionierung in Frage gestellt.)

---

Süden

Im Süden folgen - in Anlehnung an klassische Arbeitersiedlungen - Längsbauten den Parzellengrenzen und bieten durchgesteckte Wohnungen mit beidseitig orientierten Aussenräumen an.

Jedes Haus wird durch eine eigene Tiefgarage erschlossen, was in Kombination mit den Längszeilen sehr gut als Erschliessungstypologie funktioniert und bezüglich Etappierung und den vorhandenen Eigentumsverhältnissen weitgehend konfliktfrei erscheint, jedoch bezüglich Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit Fragen aufwirft. In Kauf genommen werden hiermit auch viele Einschnitte ins Terrain durch die TG-Zufahrten.

In ihrer Orientierung lassen die Freiräume im Süden den Lärm nach wie vor weit ins Wohngebiet eindringen und durch ihre Proportionen muten sie stark als Durchgangsräume an.

**Das äusserst sorgfältig ausgearbeitete Projekt leistet einen wertvollen Diskussionsbeitrag für die Entwicklung des Bahnhofsgeländes in Gerlafingen und formuliert starke Ideen für eine neue Identität.**

**Insbesondere im Bereich des Bahnhofplatzes und der inneren Wegführung und Orientierung vermag das Projekt zu überzeugen. Die städtische Dichte im Norden schafft auf der einen Seite eine starke Identität für den Ort, resultiert aber in eine Urbanität, die dem Beurteilungsgremium für Gerlafingen eher fremd und aufgesetzt erscheint.**

### 6.3 Projektbeschreibung ARGE wahliruefli rollimarchini und Hänggi Basler

Architektur: ARGE wahliruefli rollimarchini, Biel/Bern  
Landschaft: Hänggi Basler Landschaftsarchitekten, Bern



Abbildung 4: Modellfoto Team 3: ARGE wahliruefli rollimarchini und Hänggi Basler

Eine Randbebauung klärt im Norden (Zelglistrasse) wie im Süden (Güterstrasse) des Bahnhofsgeländes den öffentlichen Raum und schafft einen geschützten inneren Freiraum; im Norden wird dieser als Insel im Grünen mit Zwillingshäusern bestückt, im Süden entstehen verschiedene Hofräume.

Bahnhof

Gerlafingen erhält ein neues Gesicht zur Bahn: Die Ankunft am Bahnhof Gerlafingen wird neu mit raumbildenden Bauten längs zu den Gleisen gefasst, was den Kern von Gerlafingen schon vom Zug aus erkennbar macht.

Die raumbildenden Bauten werden so ausgestaltet, dass zwei Plätze nördlich und südlich der Hauptstrasse entstehen bzw. gestärkt werden, welche zusammen den Anfang und das Ende des Raumkontinuums Bahnhofplatz bilden. Damit wird der erweiterte Bahnhofplatz am richtigen Ort konzentriert: einerseits um das Bahnhofsgebäude und andererseits im Überschneidungsbereich der beiden Achsen Bahnhofstrasse – die das Rückgrat von Gerlafingen bildet – und der Achse des Bahnhofplatzes. Die Ausformulierung des Bahnhofs als Ankunftsort gelingt so.

Süden

Im Bereich Süd wird eine neue typologische Figur für Gerlafingen vorgeschlagen: Ein Stadthof. Dieser wird in die bestehende Struktur eingewebt,

indem er zunächst die vorliegende Orthogonalität der historischen Siedlung an der Bahnhofstrasse aufnimmt, sodann die Räume zur Bahn, zur Güterstrasse und zur Wilerstrasse mit stimmigen Raumproportionen abschliesst und schliesslich mit Staffelungen die ortsübliche Proportion der umgebenden Baukörper weiterspinnst.

Die Bebauung schliesst geschickt den Raum des Bahnhofsvorbereichs ab; die bestehende Baute Güterstrasse 6-10 gliedert die Freiräume der bestehenden und der neuen Siedlung, ohne sie ganz abzutrennen. (Die neugeplante, nördliche Baute an der Wilerstrasse steht dabei stirnseitig etwas nah an der bestehenden Baute.)

Der Stadthof bietet einen von den umgebenden Lärmquellen geschützten, gut proportionierten und gut nutzbaren Innenhof mit viel Potenzial. Er wirkt sehr auf sich bezogen und könnte durchaus durchlässiger sein, nicht nur für die Bewohnerschaft, sondern in kontrolliertem Mass auch für weitere Personen. Auch die Neubauten entlang der Wilerstrasse sind zu überprüfen (Lage und Ausrichtung, Umgang Baubestand Wilerstrasse 16 und 22, Verhältnis strassenseitiger Freiraum / Hof etc.).

Mit dem Prinzip der durchgestossenen Wohnungen erhält jede Wohnung neben der lärmbelasteten Aussenseite auch eine ruhige Innenseite. In Kombination mit den unterschiedlichen Expositionen zur Sonne entstehen sehr vielfältige und attraktive Wohnungen.

Die Waschwäuser der historischen Siedlung könnten für eine spätere Entwicklung aktiviert werden; ihre Lage an der Bahnhofstrasse ist im Gesamtgefüge des Ortes stimmig. Die räumliche Verbindung derselben in der Verlängerung des Raumes vor dem Bahnhofsgebäude ist indes eine Herausforderung.

Die Etappierung berücksichtigt den Umstand, dass die bestehenden Bauten Wilerstrasse 16 und 22 nicht zwingend abgebrochen werden; eine Integration derselben als Bestand in den neuen Stadthof ist gut möglich (siehe im Plan: «Etappe 1»).

Der Platz im Süden soll für öffentlichkeitswirksame Erdgeschoss-Nutzungen vorgesehen werden. Seine Lage ist aufgrund des Umsteigeknotens zwar nachvollziehbar; räumlich wäre indes eine Lage näher am Bahnhofsgebäude erwünscht, um den Kreuzungspunkt mit dem Rückgrat der Gemeinde – der Bahnhofstrasse - zu stärken.

Mit einer einzigen Tiefgarage, deren Zufahrt an der Güterstrasse liegt, wird das Parkierungsangebot für den gesamten Bereich geschaffen. Die Struktur ist einfach zu verstehen, die Dimensionierung ist angepasst.

---

Norden

Auch im Bereich Nord werden zur Bahnlinie und zur Zelglistrasse parallele Bauten vorgeschlagen, welche einerseits den Strassenraum fassen und andererseits die Immissionen der nahen Industrie abhalten. Damit entsteht auch hier ein inneres Feld, eine «Insel im Grünen».

Hierin werden vier Zwillingshäuser so gesetzt, dass ein starker innerer Freiraum im südlichen Bereich des Fischerbächlis entsteht, auf den sich die umliegenden Zwillingshäuser beziehen. Die Konzeption erscheint stimmig. Mit Blick auf den wertvollen Baumbestand, insbesondere im Bereich der Bauten N7 und N8, wäre indes die Setzung der Zwillingshäuser noch zu schärfen – die gewählte Strategie erlaubt diesbezüglich eine spezifischere Setzung.

Im Gartenraum der Meisterhäuser wird eine ergänzende Baute vorgeschlagen. Die Studie zeigt deutlich, dass eine Zusatzbaute im bestehenden Garten die Qualität dieser bestehenden wertvollen Siedlung mit ihrem wertvollen Garten massiv mindert; eine solche scheint dem Beurteilungsgremium nicht verträglich.

Im Süden grenzen eine Zeilenbaute (N3) und ein Doppelhaus (N7) an die Meisterhäuser. Ihr Abstand ist so knapp, dass auch hier wesentliche Qualitäten des Freiraums verloren zu gehen drohen; die Setzung ist noch zu schärfen.

Für den Bereich «Nord» sind zwei Tiefgaragen geplant, Klarheit der Struktur und Orientierung sind zu optimieren.

**Das vorliegende Projekt versteht es, ein tragfähiges, robustes, relativ einfaches städtebauliches Konzept zu formulieren, welches auf die spezifischen Qualitäten und Herausforderungen in den einzelnen Bereichen reagiert. Die äussere Erschliessung und Lage der Zufahrten der Tiefgaragen ist geschickt gewählt und die innere Erschliessung ist leicht lesbar.**

**Mit dem Stadthof wird eine Bebauungsstruktur eingeführt, die der Gemeinde neue Wohnqualitäten bringt, die Gestaltung des Bahnhofsgeländes als Ankunftsort überzeugt ebenso wie die bauliche Entwicklung im Norden, welche die vorhandenen Qualitäten aufgreift und vom Freiraum profitiert.**

## 6.4 Projektbeschreibung Ducksch Anliker und SchneiderSchmid

Architektur: Ducksch Anliker Architekten AG, Langenthal  
Landschaft: SchneiderSchmid Landschaftsarchitektur, Olten



Abbildung 5: Modellfoto Team 4: Ducksch Anliker und SchneiderSchmid "Metrum"

Der präzisen Analyse der Siedlungs- und Freiraumstruktur Gerlafingens in der ersten Phase folgend, bauen die Projektverfasser ihren städtebaulichen Entwurf auf der Gliederung des Areals in drei Quartiere auf. Diese knüpfen an die Heterogenität des städtischen Kontextes an und sind von der Bahnhofstrasse in Schichten angeordnet.

Norden

Im Norden nimmt das neue «Quartier am Bachraum» die Ost-West Ausrichtung der Bestandsbauten auf und schliesst zum Fischerbächli mit Punktbauten ab. Das Gebiet ist als reines Wohngebiet geplant.

Bahnhofstrasse

Die erste Bautiefe entlang der Bahnhofstrasse ist überwiegend für öffentliche Nutzungen vorgesehen. Die Bahnhofstrasse mit dem Gerlafingerhof und den südlich angrenzenden schützenswerten Bestandsbauten prägt den Auftakt zum Bahnhof und bietet mit dem Marktplatz einen neuen Ankunftsort.

Die vorgeschlagene Lage des Marktplatzes südlich rückversetzt an der Bahnhofstrasse erscheint im Zusammenspiel zwischen Alt und Neu richtig. In Hinblick auf die angrenzenden schützenswerten historischen Bauten und einer fehlenden Bespielung der Ränder ist die dargestellte Vision des Marktplatzes (Visualisierung) in absehbarer Zukunft jedoch unrealistisch und zu urban. Der Raum hätte jedoch das Potenzial, sich in einer zukünftigen Generation zu einem attraktiven Ankunftsort zu entwickeln.

---

Süden

Den südlichen Abschluss bildet ein Wohnquartier mit kurzen Riegelbauten längs zur Bahn, die sich in die lockere Bebauungsstruktur der Nachbarschaft einbetten. Als verbindendes Element ist eine Säulenpappelallee vorgesehen die parallel zu den Bahngleisen die Wohnquartiere über die Bahnhofstrasse hinweg verknüpft.

Aus ortstypischen Gebäudetypologien entwickeln die Projektverfasser vier Gebäudetypen (drei Riegelbauten, ein Punktbau mit Flachdach). Jedoch verunklärt der Einsatz der Gebäudetypen in allen Quartieren das eingangs postulierte Konzept der verschiedenen Quartiere mit erkennbaren spezifischen Qualitäten.

Die Anforderungen der Lärmemissionen von Bahn und Stahlwerk im Westen wie auch die Freiraumqualitäten des Bachlaufes verlangen nach städtebaulichen Reaktionen und spezifischen Lösungen. Diese sind in der vorgeschlagenen städtebaulichen Setzung und der Typologie der Bauten nicht gegeben.

Innerhalb der Quartiere wird zudem ein Zusammenspiel der Bauten für eine lebendige Nachbarschaft vermisst. Die Wohnadressen sind entlang der Bauten aufgereiht, durch diese Setzung werden direkte Nachbarschaft, ein aktives Gegenüber und alltägliche Begegnungen erschwert.

Das Freiraumkonzept mit den detaillierten Aussagen zur Bepflanzung in einzelnen Bereichen vermag nicht die räumliche Grundstruktur der Bauten zu korrigieren. Insbesondere der ebenerdige Anschluss der Wohnhäuser an die Umgebung ohne Pufferbereiche/Gärten wirft zudem Fragen auf: zur Nutzung der Freiräume bzw. der Privatheit der Wohnnutzungen im Erdgeschoss.

---

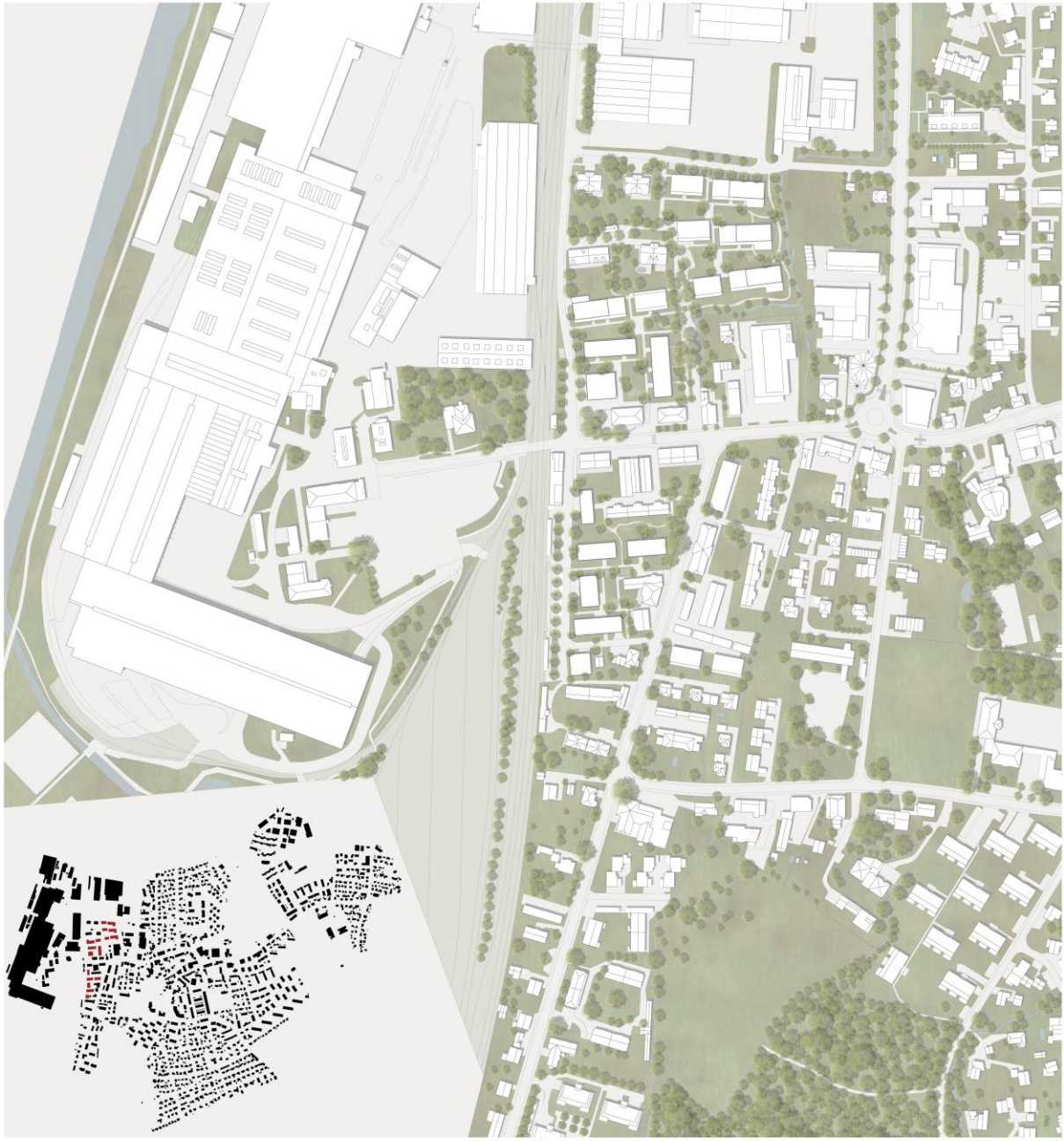
Erschliessung

Die erkennbaren Wegebeziehungen erlauben eine grosszügige Durchlässigkeit. Die vertiefte Beurteilung der Tiefgaragen bezüglich Erreichbarkeit, Dimension, Lage der Einfahrten etc. bleibt aufgrund der Plangrundlagen offen.

**Das vorgeschlagene Konzept der drei Quartiere ist stimmig, jedoch wirken die innerhalb der Quartiere vorgeschlagenen Bebauungs- und Freiraumstrukturen zufällig und in der Setzung ortsfremd. Die verkehrliche Ausarbeitung lässt Fragen offen bzgl. der Erreichbarkeit und Parkierung. Die Präzision der Analyse des Kontexts von Gerlafingen konnte im vorliegenden Projekt nicht in einem nachvollziehbaren städtebaulichen Entwurf umgesetzt werden.**

## 7. Anhang Pläne

|        |                                                                                             |
|--------|---------------------------------------------------------------------------------------------|
| Team 1 | <b>Rykart Architekten AG, Liebefeld</b><br><b>w+s Landschaftsarchitekten, Solothurn</b>     |
| Team 2 | Bauzeit Architekten GmbH, Biel<br>Weber + Brönnimann Landschaftsarchitektur, Bern           |
| Team 3 | ARGE wahliruefli rollimarchini<br>Hänggi Basler Landschaftsarchitekten, Bern                |
| Team 4 | Ducksch Anliker Architekten AG, Langenthal<br>schneiderSchmid Landschaftsarchitektur, Olten |



Schwarzplan mit 1:6000 | Städtischer Kontext und Körnung

Übersichtplan mit 1:1000 | Städtische



**Historische Entwicklung und Ausgangslage**

Gerlafingen, einst ein Baumort, hat sich früh zum Industrieort entwickelt. Die starke Prägung des Ortes durch die imposanten Werkhallen, alte Versteigerungsbauten und unterschiedlichen Wohngebäude der Arbeiter und Angestellten sind an mehreren Stellen noch immer vorhanden.

Das Bahnhofsgelände, zwischen Fabrikallee und Ortsumgehung, war stark von der naheliegenden Industrie geprägt. Die Bahnhofstrasse mit Gaststätten, Hotel und Wohnbauten war die repräsentative Zugangsachse zum Fabriksiedlung. Daran entstanden einzelne Arbeiterwohnkernbauten im sogenannten «Kasernenstern» und anderwärts Mehrfamilienhäuser für höhere Angestellte. Während sich der Ortsumgehung Gerlafingen weiterentwickelt hat, hat sich das Bahnhofsgelände kaum verändert.

Heute stehen die historischen Gebäude isoliert, fast unringlich zwischen den Werkhallen, den Gassen und Wägen. Doch als Parkplätze genutzt, basieren die Zusatzräume und wirken verhasst und abstoßend.

Das Potenzial des Bahnhofsgeländes liegt in der zentralen Lage, der unmittelbaren Nähe zum Bahnhof Gerlafingen und den noch teilweise gut erhaltenen Gastvermögen mit alten Bäumen.

Das Bahnhofsgelände kann in drei unterschiedliche Bereiche eingeteilt werden:

Der Bereich im Zügli wird einerseits durch das Wohnhausgewerbe mit dem endokratischen Baum- und Grünbestand geprägt und andererseits durch die grüne Wiese mit dem restaurierten Fischerbach. Die Nähe zum Bahnhof und dem Ortsumgehung, gepaart mit dem hohen Anteil an Vegetation ermöglicht es, hier eine für Gerlafingen wenig vorhandene neue Wohnform anzubieten.

Der Bereich «Süd» umfasst die schützenswerten, historischen Gebäude an der Bahnhofstrasse sowie die dahinterliegenden Grundstücke mit dem Sport des Gerlafingerhofs. Der rückwärtige Bereich präsentiert sich heute als grosse asphaltierte Parkplatzfläche neben dem Fischerbach und nach Tragwerke einer alten Gastversteigerung mit nachträglichen Bauelementen. Das Potenzial für den Bereich liegt im Aufwachen und Verdichten an zentraler Lage.

Der Bereich «Süd» ist begrenzt durch die Bahnhofstrasse, die Gasse und die Kantonstrasse. Er wird durch die Arbeiterwohnkernbauten und die Gebäude an der Wägenstrasse geprägt. Gegenüber dem ehem. Kasernen stehen alte, mächtige Bäume. Vom Zug aus gut wahrnehmbar und direkt vor dem Bahnhof, hat er das Potenzial zu einem prägenden neuen Auswahlschild für Gerlafingen zu werden.



**Städtische**

Die unterschiedliche Lage und Qualität der Bereiche, die starke Prägung des Ortes durch die Industrie sowie durch die Geschichte und der noch vorhandenen Bauten, der Umgang mit der städtebaulichen typologischen Vielfalt und die verschiedenen Entwicklungsoptionen sind wichtige Aspekte für die Entwicklung der städtebaulichen Idee. Typologisch wird zwischen den zentralen Bereichen und den Gebieten im Grünen abgegrenzt.

Im südlichen Bereich gruppieren sich mehrere Neubauten und die bestehenden Gebäude an der Wägenstrasse um einen Hof. Zu dem Gebiet entsteht eine neue Siedlungsform, welche zum neuen Gesicht von Gerlafingen wird. Vergleichsweise Bauten bieten ein dichtes, städtisches Ensemble. Publikumsorientierte Nutzungen im Erdgeschoss wie Café, Arztpraxis oder ähnliches bilden den Ankerpunkt. Eine Neugestaltung des Außenbereichs vor der Bahnhofstrasse und ein einräumliches Rückzug. Durch die neuen Bäume wird der sommerliche Aufheizung Rechnung getragen. Die Adressierung der Wohnungen erfolgt über den Innenhof, wobei Stiegengebäude bedingt.

Die schützenswerten Gebäude an der Bahnhofstrasse bleiben erhalten. Die ehemaligen Waschküchen werden zu einem multifunktionalen Komplex umgebaut und erweitert. Als neues, aufwändiges Netzwerk und im besten Lage kann es mit verschiedenen Nutzungen besetzt werden. Vielleicht eröffnet eine Café-Place-Up-Bar und ein Bäume aus der Gegend verkaufen ein Big Game dort.

Im nördlichen Bereich können drei Neubaurenen entstehen. Das definierte Gerlafingerhof. Zusammen mit dem Einkaufsflächen wird sie zweite Baureihe hinter der Bahnhofstrasse städtebaulich abgeschlossen. Abgeschlossen vom Verkehrsweg, aber optimal am Bahnhof und an der wichtigsten Bahnhofstrasse angebunden, kann der Innenhof für verschiedene Veranstaltungen wie Fährmarkt oder Quartierfest genutzt werden. Aus dem Innenhof werden alle Wohnungen erschlossen.

Der Baumplatz an der Kreuzung wird, in Anlehnung an frühere Zeiten beibehalten und mit neuen Bäumen erweitert. Zusammen mit dem bestehenden Hotel kann im Neubau ein Restaurant eingerichtet werden und der Ort an dieser prominenten und als Aushäkel für Gerlafingen wichtiger Stelle aufgewertet und gestärkt werden.

Ein gemeinschaftliches Wohnen wird im Bereich «im Zügli» angeboten. Als städtebauliche Weiterführung der Mehrfamilienhäuser, werden zeitgemäße Wohnbauten vorgeschlagen. Mehrfamilienhäuser mit den Wohnungen nach Süden. Ein städtebaulicher Akzent gegenüber dem Gassen und dem Fischerbach wird durch die Drehung um 90° und durch ein zusätzliches Durchhaus gesetzt.

Die gewählte Lüftungstopologie mit Aufenthaltsqualität von der Nordseite und die Südliche Balkonsicht fördern das intensive Zusammenleben und ermöglichen eine unabhängige Erschließung über die internen Ausgänge.

Ein Quartier mit grossen vorhandenen Gebäuden wird im Sinne des Bestandes weitergeführt.



Etappe 1 | Süd Gerlafingerhof bleibt erhalten



Etappe 2 | Endausbau









Regelgrundriss mit 1:200 | Bereich im Zwißl



Regelgrundriss mit 1:200 | Bereich Nord



Regelgrundriss mit 1:200 | Bereich Süd



Schnitt mit 1:200 | Bereich Nord - Hof



---

Team 1

Rykart Architekten AG, Liebefeld  
w+s Landschaftsarchitekten, Solothurn

---

Team 2

**Bauzeit Architekten GmbH, Biel**  
**Weber + Brönnimann Landschaftsarchitektur, Bern**

---

Team 3

ARGE wahliruefli rollimarchini  
Hänggi Basler Landschaftsarchitekten, Bern

---

Team 4

Ducksch Anliker Architekten AG, Langenthal  
schneiderSchmid Landschaftsarchitektur, Olten



Skizzen 1:500

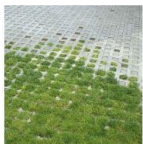


1:500

Längsschnitt A 1:500



Situation 1:1000



Referenz Spielplatz Bewegungsstasse



Referenz Spielplatz Bewegungsstasse



Referenz Spielplatz Bewegungsstasse



Referenz Spielplatz Bewegungsstasse



Referenz Spielplatz Bewegungsstasse

**Freiraum**

**Wichtigkeitsplan vom neuen Ortsbereich**  
 Das Zentrum kann verschiedene Grün- und Freizeitanlagen erhalten und durch die geplante Freizeitanlage ergänzt werden. Die Freizeitanlage soll eine Mischung aus verschiedenen Freizeitanlagen sein, die den Bedürfnissen der Bevölkerung entsprechen.

**Ortsbereich**  
 Die Freizeitanlage soll in der Ortsbereichsplanung eine zentrale Rolle spielen und die Freizeitanlage mit den bestehenden Freizeitanlagen verbinden.

**Freiraum**  
 Der Park des neuen Ortsbereichs soll eine Mischung aus verschiedenen Freizeitanlagen sein, die den Bedürfnissen der Bevölkerung entsprechen.

**Freiraum**  
 Der Park des neuen Ortsbereichs soll eine Mischung aus verschiedenen Freizeitanlagen sein, die den Bedürfnissen der Bevölkerung entsprechen.

**Freiraum**  
 Der Park des neuen Ortsbereichs soll eine Mischung aus verschiedenen Freizeitanlagen sein, die den Bedürfnissen der Bevölkerung entsprechen.

**Freiraum**  
 Der Park des neuen Ortsbereichs soll eine Mischung aus verschiedenen Freizeitanlagen sein, die den Bedürfnissen der Bevölkerung entsprechen.

**Freiraum**  
 Der Park des neuen Ortsbereichs soll eine Mischung aus verschiedenen Freizeitanlagen sein, die den Bedürfnissen der Bevölkerung entsprechen.

**Freiraum**  
 Der Park des neuen Ortsbereichs soll eine Mischung aus verschiedenen Freizeitanlagen sein, die den Bedürfnissen der Bevölkerung entsprechen.

**Freiraum**  
 Der Park des neuen Ortsbereichs soll eine Mischung aus verschiedenen Freizeitanlagen sein, die den Bedürfnissen der Bevölkerung entsprechen.

**Freiraum**  
 Der Park des neuen Ortsbereichs soll eine Mischung aus verschiedenen Freizeitanlagen sein, die den Bedürfnissen der Bevölkerung entsprechen.

**Freiraum**  
 Der Park des neuen Ortsbereichs soll eine Mischung aus verschiedenen Freizeitanlagen sein, die den Bedürfnissen der Bevölkerung entsprechen.

**Freiraum**  
 Der Park des neuen Ortsbereichs soll eine Mischung aus verschiedenen Freizeitanlagen sein, die den Bedürfnissen der Bevölkerung entsprechen.

**Freiraum**  
 Der Park des neuen Ortsbereichs soll eine Mischung aus verschiedenen Freizeitanlagen sein, die den Bedürfnissen der Bevölkerung entsprechen.



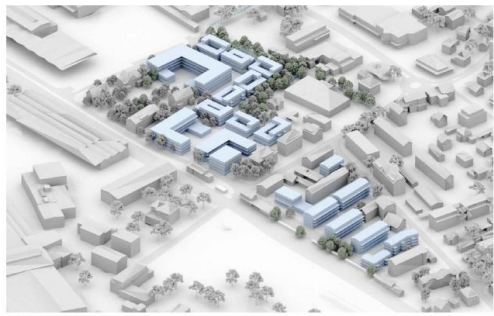
Fläche und Verbindungen 1:1000



Grünstrukturen 1:1000

- Uferpromenade
- Trennung Suburbane
- Quartiersanlagen
- Park und Bewegungsstasse
- Grün
- Fläche
- Suburbane

- Grün
- Grün
- Grün
- Grün
- Grün
- Grün



Südauficht von Südwesten aus



Südauficht von Nordosten aus



Schwerplan 1:2000



Schema städtebauliche Höhenentwicklung (Groschost)



Schema Parkfläche (Einschleifen) und Q20

**Schluss**

Wie das Architekturbüro als städtebauliches Schichten 1:2000 wurde in Gerlafingen die Basis für einen städtebaulichen Masterplan gelegt. Durch die Anwendung der städtebaulichen Regeln des 20. Jahrhunderts können wir gemeinsam mit Ihnen zu einer nachhaltigen, lebendigen und funktionierenden Stadtentwicklung im Zentrum der Gemeinde Gerlafingen beitragen. Die städtebaulichen Regeln sind ein wichtiger Bestandteil der städtebaulichen Entwicklung und werden in Zukunft eine wichtige Rolle spielen. Die städtebaulichen Regeln sind ein wichtiger Bestandteil der städtebaulichen Entwicklung und werden in Zukunft eine wichtige Rolle spielen.



Sicht von Nordwesten aus



Sicht von Südwesten aus



H9\_Grundriss EG 1:200



H9\_Grundriss 1.OG 1:200



H9\_Grundriss 1. + 2.OG 1:200



H2/4/7\_Grundriss EG 1:200



H2/4/7\_Grundriss 1.OG 1:200



H2/4/7\_Grundriss 2.OG 1:200



Schnitt B 1:200



Schnitt C 1:200



Schnitt D 1:200



Schnitt E 1:200  
Nordbereich 1:200



---

Team 1 Rykart Architekten AG, Liebefeld  
w+s Landschaftsarchitekten, Solothurn

---

Team 2 Bauzeit Architekten GmbH, Biel  
Weber + Brönnimann Landschaftsarchitektur, Bern

---

Team 3 **ARGE wahliruefli rollimarchini**  
**Hänggi Basler Landschaftsarchitekten, Bern**

---

Team 4 Ducksch Anliker Architekten AG, Langenthal  
schneiderSchmid Landschaftsarchitektur, Olten

Nutzungen und Gebäude

Das Konzept des Projekts orientiert sich an den Vorgaben des Städtebaugesetzes (StGB). Die Fläche, die dem Zentrum mit dem Bahnhof verbunden ist, wird als „Stadthof“ bezeichnet. Dieser Bereich ist durch seine Lage zwischen dem Bahnhof und dem Zentrum, sowie durch seine Funktion als Verbindungselement zwischen den beiden Bereichen, charakterisiert. Die Nutzungen sind in drei Ebenen unterteilt: die öffentliche Ebene, die Ebene der Bürger und die Ebene der Gewerbebetriebe. Die öffentlichen Nutzungen sind in Form von öffentlichen Grünflächen, öffentlichen Plätzen und öffentlichen Gebäuden zu realisieren. Die Ebene der Bürger ist durch die Realisierung von Wohn- und Gewerbegebäuden zu gewährleisten. Die Ebene der Gewerbebetriebe ist durch die Realisierung von Gewerbe- und Dienstleistungsbauten zu gewährleisten.

Stadthof (Planungsgebiet Süd)

Die Ebene der Gewerbebetriebe ist durch die Realisierung von Gewerbe- und Dienstleistungsbauten zu gewährleisten. Die Ebene der Bürger ist durch die Realisierung von Wohn- und Gewerbegebäuden zu gewährleisten. Die Ebene der öffentlichen Nutzungen ist durch die Realisierung von öffentlichen Grünflächen, öffentlichen Plätzen und öffentlichen Gebäuden zu gewährleisten. Die Nutzungen sind in drei Ebenen unterteilt: die öffentliche Ebene, die Ebene der Bürger und die Ebene der Gewerbebetriebe.



Städtebauliches Konzept



Etappe 1



Etappe 2



Etappe 3



Etappe 4



Nutzungsverteilung EG



Einzelhaube | 1:1000



Bahnhofplatz



Erdgeschoss Gebäude 51 | 1:200

Regelgeschoss Gebäude 51 | 1:200

Regelgeschoss Gebäude 52 | 1:200

Erdgeschoss Gebäude 53 | 1:200

Regelgeschoss Gebäude 53 | 1:200



Westfassade 51 | 1:200



Querschnitt 51 | 1:200



Hoffassade 53 | 1:200



Querschnitt 53 | 1:200



Schnitt SN1 (Stadthof) | 1:500



Schnitt SN2 (Stadthof) | 1:500



Situation mit Erdgeschoss | 1:500



Ansicht West (Stadthof) | 1:500



Ansicht Ost (Stadthof) | 1:500





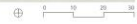
Schnitt SN2 (Bügel im Grünen) | 1:500



Schnitt SN4 (Bügel im Grünen) | 1:500



Regelgeschoss | 1:500



Ansicht West (Bügel im Grünen) | 1:500



Ansicht Süd (Bügel im Grünen) | 1:500



# Insel im Grünen (Planungsgebiet Nord)

**Inseln im Grünen (Planungsgebiet Nord)**

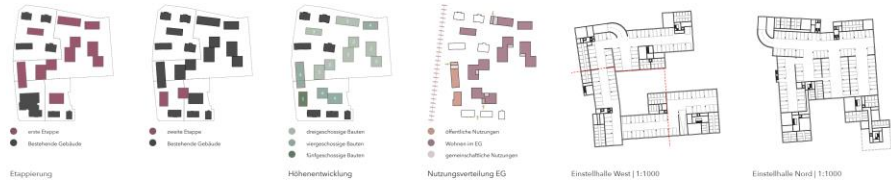
Das städtebauliche Projekt ist ein Teil der Entwicklung des Bahnhofsgebietes in Gerlafingen, das durch die Eröffnung des neuen Bahnhofs im Jahr 2017 und die damit verbundene Verdichtung des öffentlichen Verkehrs in der Region an Bedeutung gewonnen hat. Die Entwicklung des Bahnhofsgebietes ist ein zentraler Bestandteil der städtebaulichen Entwicklung der Region und wird durch die Eröffnung des neuen Bahnhofs im Jahr 2017 und die damit verbundene Verdichtung des öffentlichen Verkehrs in der Region an Bedeutung gewonnen.

Das Projekt ist ein Teil der Entwicklung des Bahnhofsgebietes in Gerlafingen, das durch die Eröffnung des neuen Bahnhofs im Jahr 2017 und die damit verbundene Verdichtung des öffentlichen Verkehrs in der Region an Bedeutung gewonnen hat. Die Entwicklung des Bahnhofsgebietes ist ein zentraler Bestandteil der städtebaulichen Entwicklung der Region und wird durch die Eröffnung des neuen Bahnhofs im Jahr 2017 und die damit verbundene Verdichtung des öffentlichen Verkehrs in der Region an Bedeutung gewonnen.

**Inseln im Grünen (Planungsgebiet Nord)**

Das städtebauliche Projekt ist ein Teil der Entwicklung des Bahnhofsgebietes in Gerlafingen, das durch die Eröffnung des neuen Bahnhofs im Jahr 2017 und die damit verbundene Verdichtung des öffentlichen Verkehrs in der Region an Bedeutung gewonnen hat. Die Entwicklung des Bahnhofsgebietes ist ein zentraler Bestandteil der städtebaulichen Entwicklung der Region und wird durch die Eröffnung des neuen Bahnhofs im Jahr 2017 und die damit verbundene Verdichtung des öffentlichen Verkehrs in der Region an Bedeutung gewonnen.

Das Projekt ist ein Teil der Entwicklung des Bahnhofsgebietes in Gerlafingen, das durch die Eröffnung des neuen Bahnhofs im Jahr 2017 und die damit verbundene Verdichtung des öffentlichen Verkehrs in der Region an Bedeutung gewonnen hat. Die Entwicklung des Bahnhofsgebietes ist ein zentraler Bestandteil der städtebaulichen Entwicklung der Region und wird durch die Eröffnung des neuen Bahnhofs im Jahr 2017 und die damit verbundene Verdichtung des öffentlichen Verkehrs in der Region an Bedeutung gewonnen.



Am Bach



---

Team 1

Rykart Architekten AG, Liebefeld  
w+s Landschaftsarchitekten, Solothurn

---

Team 2

Bauzeit Architekten GmbH, Biel  
Weber + Brönnimann Landschaftsarchitektur, Bern

---

Team 3

ARGE wahliruefli rollimarchini  
Hänggi Basler Landschaftsarchitekten, Bern

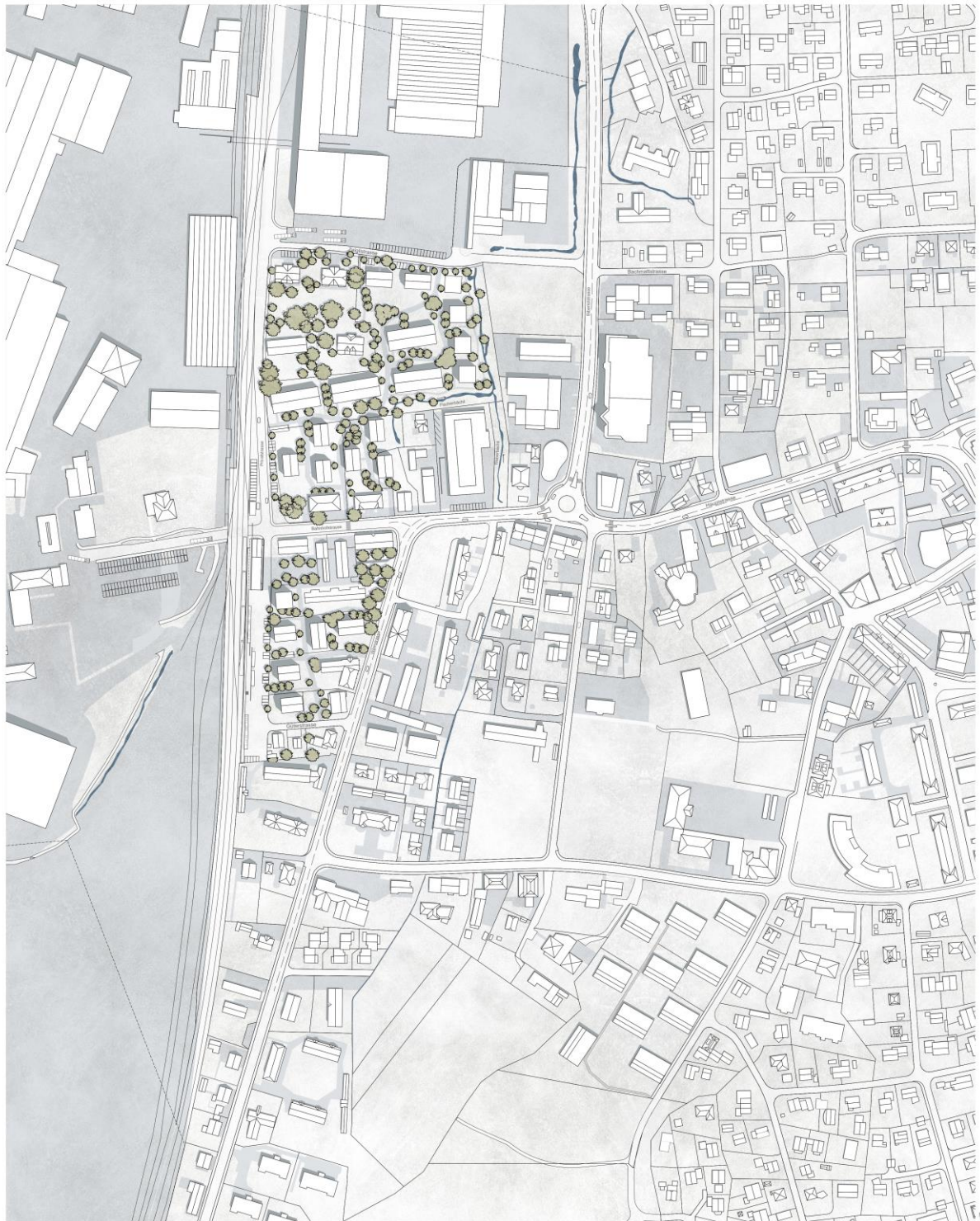
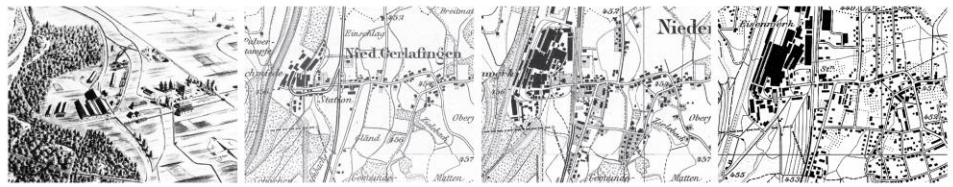
---

Team 4

**Ducksch Anliker Architekten AG, Langenthal**  
**schneiderSchmid Landschaftsarchitektur, Olten**

GESCHICHTLICHE ANALYSE

Sanierungen bedingt. Lange Zeit war ein städtischer Bauplanungsprozess entlang der heutigen Bahnhof- und Hauptstraßen entstanden. 1911 erbaute die Deutsche Reichs-Landgesellschaft an Fritz Paul Ludwig 140 Häuser an der Hauptstraße. Im darauffolgenden Jahr wurde die Straße erweitert und die Häuser in Blockbauweise nach 1918 im ersten Halbjahr des Jahres und danach das Statuten. Die Produktion der Statuten wurde 1919 mit der Gründung der Reichs-Landgesellschaft beauftragt. Seit dem Bau der Häuser für eine Gruppe der 100 Häuser und Häuser in Eigenregie in der Produktionsphase entstanden nach einem Abrechnungsplan und in Norden des Statutenplanes. Die Statutenplaner der 1919 Jahre beauftragte die Statuten 1919 abgelehnt, hat zum Teil so viele wie heute.



Baufeldplan Gemeinde Sanierungen | Studienauftrag nach SA 142 | Bucksch Architektur AG | 23.08.2022

Überstrichplan 1:1000  
■ □ □ □

STÄDTBAULICHE ANALYSE

Platzstruktur

Die Struktur hat sich seit der Anlegung des Bahnhofs im 19. J. etw. die Struktur entlang der zentralen Straßen verändert. Die zentrale Straße ist heute ein wichtiger Verkehrs- und Einkaufszentrum. Die Struktur ist heute ein wichtiger Verkehrs- und Einkaufszentrum.



Quartiere und Blockstrukturen

Mit der polyzentralen Struktur sind Quartiere entstanden, die durch die zentralen Straßen getrennt sind. Die Quartiere sind heute ein wichtiger Verkehrs- und Einkaufszentrum.



Landchaft

Die Landschaft ist in den letzten Jahren durch die zentralen Straßen verändert. Die Landschaft ist heute ein wichtiger Verkehrs- und Einkaufszentrum.



Verkehrsmittel

Verkehrsmittel sind heute ein wichtiger Verkehrs- und Einkaufszentrum. Die Struktur ist heute ein wichtiger Verkehrs- und Einkaufszentrum.



Publicität und Verkehr

Publicität und Verkehr sind heute ein wichtiger Verkehrs- und Einkaufszentrum. Die Struktur ist heute ein wichtiger Verkehrs- und Einkaufszentrum.

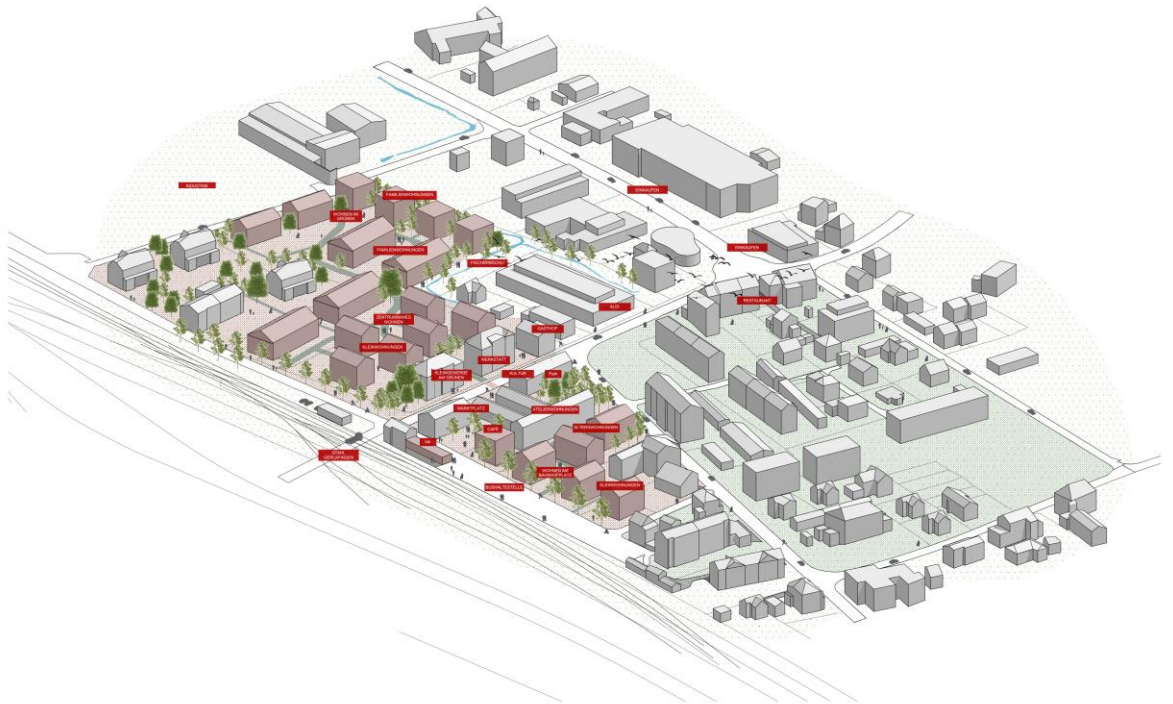


Stationsort

Stationsort ist heute ein wichtiger Verkehrs- und Einkaufszentrum. Die Struktur ist heute ein wichtiger Verkehrs- und Einkaufszentrum.



Das hat zur Folge, dass die zentrale Straße heute ein wichtiger Verkehrs- und Einkaufszentrum ist. Die Struktur ist heute ein wichtiger Verkehrs- und Einkaufszentrum.



STÄPPERUNG



Schematische Grundrissdarstellung, Grundrissdarstellungen mit konzentrischen Entwicklungsabschnitten, Parzellen 08 Nr. 2108 und 2074 mit schützenseitigen Baufen, Parzellen 08 Nr. 425 und 2020, Parzellen 08 Nr. 2046, 2050 und 2051 mit schützenseitigen Baufen, Parzellen 08 Nr. 2763



Referenzbild: Bahnhofstrasse, Aachen/Köln



Referenzbild: Bahnhofstrasse, Aachen/Köln



Referenzbild: Bahnhof Straßing 1820

Bahnhofgebiet Gemeinde Siefelungen | Studienauftrag nach SA 143 | Deutsch-Archiv Architekturbüro AG | 23.08.2002

KONZEPT

Konzeptbeschreibung

Die Projektentwicklung geht von der Annahme aus, dass der zukünftige Bestand nicht nur ein reines Wohngebiet sein wird, sondern ein lebendiges und vielfältiges Quartier. Die Projektentwicklung wird durch die Einbindung der Anwohner und die Schaffung von öffentlichen Räumen ermöglicht. Die Projektentwicklung wird durch die Einbindung der Anwohner und die Schaffung von öffentlichen Räumen ermöglicht.

Planung

Die Projektentwicklung wird durch die Einbindung der Anwohner und die Schaffung von öffentlichen Räumen ermöglicht. Die Projektentwicklung wird durch die Einbindung der Anwohner und die Schaffung von öffentlichen Räumen ermöglicht.

Bebauungsstruktur

Die Projektentwicklung wird durch die Einbindung der Anwohner und die Schaffung von öffentlichen Räumen ermöglicht. Die Projektentwicklung wird durch die Einbindung der Anwohner und die Schaffung von öffentlichen Räumen ermöglicht.

Einplanung

Die Projektentwicklung wird durch die Einbindung der Anwohner und die Schaffung von öffentlichen Räumen ermöglicht. Die Projektentwicklung wird durch die Einbindung der Anwohner und die Schaffung von öffentlichen Räumen ermöglicht.

Flächenkonzept

Die Projektentwicklung wird durch die Einbindung der Anwohner und die Schaffung von öffentlichen Räumen ermöglicht. Die Projektentwicklung wird durch die Einbindung der Anwohner und die Schaffung von öffentlichen Räumen ermöglicht.

Einwohner

Die Projektentwicklung wird durch die Einbindung der Anwohner und die Schaffung von öffentlichen Räumen ermöglicht. Die Projektentwicklung wird durch die Einbindung der Anwohner und die Schaffung von öffentlichen Räumen ermöglicht.

Einwohner

Die Projektentwicklung wird durch die Einbindung der Anwohner und die Schaffung von öffentlichen Räumen ermöglicht. Die Projektentwicklung wird durch die Einbindung der Anwohner und die Schaffung von öffentlichen Räumen ermöglicht.

Einwohner

Die Projektentwicklung wird durch die Einbindung der Anwohner und die Schaffung von öffentlichen Räumen ermöglicht. Die Projektentwicklung wird durch die Einbindung der Anwohner und die Schaffung von öffentlichen Räumen ermöglicht.



Ausschnitt West | 1:500



