

Städtebauliche Testplanung

Mett-Zentrum Süd

Biel

Schlussbericht



Biel-Bienne, 27.9.2023

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
1.1	Mett Zentrum Süd	1
1.2	Auslöser und Absicht	1
2	Bestimmungen zum Verfahren	2
2.1	Veranstalterin	2
2.2	Organisation und fachliche Begleitung:	2
2.3	Verfahrensart.....	2
2.4	Teilnehmer und Teambildung.....	3
2.5	Sprache	3
2.6	Beurteilungsgremium	3
2.7	Vergütung.....	4
2.8	Absichtserklärung und Weiterbearbeitung	4
2.9	Verbindlichkeitserklärung	4
2.10	Urheberrecht.....	5
2.11	Eröffnung, Rechtsmittel, Gerichtsstand.....	5
2.12	Genehmigung durch den SIA	5
3	Termine	6
4	Aufgabenstellung und Beurteilungskriterien	7
4.1	Perimeter der Testplanung.....	7
4.2	Das Planungsgebiet heute	7
4.3	Umfang der Testplanung.....	8
4.4	Zielsetzung	8
4.5	Rahmenbedingungen.....	10
4.6	Beurteilungskriterien	10
5	Erarbeitung der städtebaulichen Projekte	12
5.1	Zwischenbesprechung	12
5.2	Schlussabgabe	13

6	Beurteilung der Projekte	14
6.1	Team 1: Gebert Spax Bosshard	14
6.2	Team 2: Raum 404 / Studio Böe	19
6.3	Team 3: Salewski Nater Kretz / Rotzler	24
6.4	Team 4: Studio Dia Merett und Skala	29
7	Schlussfolgerungen	34
7.1	Schlüsselkriterien.....	34
7.2	Vergleichende Beurteilung	34
7.3	Empfehlungen.....	39
7.4	Weiteres Vorgehen	40
8	Genehmigung	43
9	Beilagen	45

1 Einleitung

1.1 Mett Zentrum Süd

Das als «Mett-Zentrum Süd» bezeichnete Gebiet wird definiert durch den von Mühlestrasse, Mettstrasse, Orpundstrasse und Bahnhof Mett umfassten Stadtraum. Es bildet den südlichen Teil des Quartierzentrums von Mett, welches durch die Bahngleise getrennt wird. Es soll als Lebensraum und Ort des Austausches gestärkt werden und neben Wohnraum auch ein vielseitiges Dienstleistungsangebot bereithalten, um den alltäglichen Bedürfnissen der Quartierbevölkerung gerecht zu werden. Die Stärkung als Quartierzentrum und die Anbindung des weiteren Quartiers nördlich und südlich der Geleise an den Bahnhof sind die Hauptziele der vorliegenden Testplanung.

1.2 Auslöser und Absicht

Die mittel- bis langfristig voraussehbaren Entwicklungen im ganzen Quartier Mett erfordern gegenwärtig gesamthafte Überlegungen zur zukünftigen Gestaltung des Quartierzentrums. Im Juni 2022 wurde für das Gebiet eine Planungszone mit einer Dauer von zwei Jahren erlassen. Innert dieser Frist müssen die baurechtlichen Vorgaben für das Gebiet überprüft und wo notwendig angepasst werden. Um die Ziele der Stadtplanung und die Bedürfnisse der Grundstückseigentümer gleichermassen zu berücksichtigen und eine qualitätsvolle Entwicklung des Gebiets zu ermöglichen, wurde eine Testplanung durchgeführt.

Die Testplanung bezweckte, ein städtebauliches Konzept als Grundlage für die Neustrukturierung und die teil- und schrittweise Neubebauung des Areals zu erarbeiten. Auf dieser Basis kann im Anschluss die baurechtliche Grundordnung angepasst werden.

2 Bestimmungen zum Verfahren

2.1 Veranstalterin

Veranstalterin ist die Einwohnergemeinde Biel. Die Präsidialdirektion der Stadt Biel, vertreten durch die Abteilung Stadtplanung, übernahm die Federführung des Verfahrens.

Präsidialdirektion der Stadt Biel
Abteilung Stadtplanung
Zentralstrasse 49
Postfach
2501 Biel/Bienne

Schalterzeiten der Abteilung Stadtplanung (5. Stock):
Mo - Fr 8:00 - 11:45 Uhr und 14:00 - 16:30 Uhr

2.2 Organisation und fachliche Begleitung:

Die Vorbereitung, Organisation und fachliche Begleitung der Testplanung (Studiensekretariat) erfolgte durch:

Abteilung Stadtplanung
Zentralstrasse 49
Postfach
2501 Biel/Bienne
vinzenz.gurtner@biel-bienne.ch

Unterstützt wird das Studiensekretariat durch:

Rolf Hähnle Raumplanung Städtebau
Plattenweg 7
2502 Biel/Bienne

2.3 Verfahrensart

Beim vorliegenden Verfahren handelt es sich um eine städtebauliche Testplanung im Einladungsverfahren.

Mit der Stadt Biel als Auftraggeberin unterliegt die städtebauliche Testplanung dem öffentlichen Beschaffungswesen. Massgebend sind neben dem Gesetz über das öffentliche Beschaffungswesen (ÖBG) und der Verordnung über das öffentliche Beschaffungswesen (ÖBV) die

Ordnung SIA 143 für Architektur- und Ingenieurstudienaufträge (Ausgabe 2009) sowie das Programm, die Fragenbeantwortung und das Protokoll der Zwischenbesprechung. Der massgebende Schwellenwert für die Vergabe im Einladungsverfahren gemäss Anhang 2 IVöB ist eingehalten.

2.4 Teilnehmer und Teambildung

Folgende vier Teams mit den Fachrichtungen Städtebau (Federführung) und Landschaftsarchitektur nahmen auf Einladung an der Testplanung teil:

- Team 1: Gebert / Spax / Bosshard
- Team 2: Raum 404 / Studio Böe
- Team 3: Salewski Nater Kretz / Rotzler
- Team 4: Studio DIA Merett und Skala

2.5 Sprache

Die Sprache der Testplanung ist Deutsch. Sämtliche Unterlagen (Programm, Fragebeantwortung usw.) werden nur in deutscher Sprache abgegeben. Die Beiträge der Teilnehmer sowie deren Präsentationen können sowohl in deutscher wie in französischer Sprache verfasst werden.

2.6 Beurteilungsgremium

Das Beurteilungsgremium setzt sich aus folgenden Teilnehmern zusammen:

Fachpreisrichter (mit Stimmrecht)

- Han van de Wetering, Architekt und Städtebauer (Vorsitz)
- Stephanie Bender, Architektin und Raumplanerin
- Andy Schönholzer, Landschaftsarchitekt
- Florence Schmoll, Raumplanerin, Leiterin Abteilung Stadtplanung Stadt Biel
- Christian Stucki, Architekt, Stv. Leiter Abteilung Hochbau Stadt Biel

Ersatzmitglieder

- Sarah Gäumann, Co-Leiterin Dienststelle Planung und Stadtraum, Abteilung Stadtplanung Stadt Biel
- Vinzenz Gurtner, Landschaftsarchitekt, Co-Leiter Dienststelle Planung und Stadtraum, Abteilung Stadtplanung Stadt Biel

Fachexperten (ohne Stimmrecht)

- Fritz Schär, Schär Buri Architekten, Bern, Vertreter Victor Martinez, Coop Immobilien AG
- Marc Bercovitz, Rechtsanwalt, Vertreter Hussein Dabaja, Eigentümer GB 4792
- Reto Rey, Rey Allround AG, Vertreter GB 4800, 8120 und 11074
- Dany Frey, Experte Wohnbaugenossenschaften
- Jürg Zahnd, Vertreter WBG Sonniger Hof
- Félicien Gyax, Co-Leiter Bereich Verkehr, Abteilung Infrastruktur Stadt Biel
- Beat Bommer, Leiter Abteilung Liegenschaften Stadt Biel
- Hans Heeb, SBB Infrastruktur, Netzentwicklung Region Mitte

Verfahrensbegleitung (ohne Stimmrecht)

- Rolf Hähnle, rolf hähnle raumplanung städtebau, Biel

2.7 Vergütung

Für die auftrags- und fristgerechte Durchführung der Testplanung werden die teilnehmenden Büros mit einer Pauschale von CHF 50'000 (exkl. MwSt.) entschädigt.

2.8 Absichtserklärung und Weiterbearbeitung

Das Resultat der Testplanung wird als Grundlage für die nachfolgenden Planungsarbeiten, insbesondere für die Überarbeitung der baurechtlichen Grundlagen verwendet.

2.9 Verbindlichkeitserklärung

Durch die Teilnahme an der Testplanung anerkennen die Teilnehmer die Studien- und Programmbestimmungen, sowie die Entscheide des Beurteilungsgremiums in Ermessensfragen.

Die Studienteilnahme gilt als Abschluss eines Vertrages zwischen Auftraggeber und Teilnehmer. Das vorliegende Programm und die Fragenbeantwortung bilden die verbindliche Rechtsgrundlage für die Auftraggeber, das Beurteilungsgremium und die Teilnehmer.

2.10 Urheberrecht

Das Urheberrecht an den Beiträgen zur Testplanung verbleibt bei den Verfassern.

Die eingereichten Unterlagen gehen in das Eigentum der Auftraggeber über. Auftraggeber und Teilnehmende besitzen ab der Freigabe durch den Auftraggeber das Recht zur Veröffentlichung, wobei Auftraggeber und Projektverfasser stets zu nennen sind.

Der Auftraggeber kann im Rahmen der weiteren Bearbeitung die aus der Testplanung gewonnenen Erkenntnisse weiterverwenden. Mit der Entschädigung erwirbt der Veranstalter das Verwertungsrecht im Sinne von Art. 26.3 der Ordnung SIA 143 (2009).

2.11 Eröffnung, Rechtsmittel, Gerichtsstand

Entscheide des Beurteilungsgremiums in Ermessensfragen können nicht angefochten werden.

Ausschliesslicher Gerichtsstand ist Biel-Nidau.

2.12 Genehmigung durch den SIA

Die Kommission für Wettbewerbe und Studienaufträge hat das Programm geprüft. Es ist konform zur Ordnung für Architektur- und Ingenieurstudienaufträge SIA 143, Ausgabe 2009.

3 Termine

16.12.2022	Versand des definitiven Studienprogramms
Ab 16.12.2022	Modellausgabe
23.12.2022	Teilnahmebestätigung
16.01.2023	Fragestellung
30.01.2023	Fragebeantwortung
24.03.2023	Zwischenbesprechung
14.04.2023	Versand Empfehlungen für die Weiterbearbeitung
05.06.2023	Schlussabgabe Pläne
20.06.2023	Schlusspräsentation (und Modellabgabe)
Q4 2023	Eröffnung des Studienresultats, Schlussbericht und Ausstellung

4 Aufgabenstellung und Beurteilungskriterien

4.1 Perimeter der Testplanung



Der Perimeter wird definiert durch den von Mühlestrasse, Mettstrasse, Orpundstrasse und der S-Bahn-Station Mett umfassten Stadtraum

4.2 Das Planungsgebiet heute

Das Quartier Mett ist ein stark wachsendes Quartier der Stadt Biel. Ein grosses Entwicklungspotenzial liegt in den vielzähligen Wohnbaugesellschaften im Quartier, welche sich nun schrittweise erneuern.

Das Gebiet Mett-Zentrum nimmt durch seine zentrale Lage in der Stadtlandschaft (Schnittstelle der Ausfallachse nach Süd-Osten und den Verbindungen nach Norden) eine Schlüsselrolle ein. Diese räumliche Bedeutung geht über seine funktionale Rolle als Quartierzentrum und Wohn- und Gewerbegebiet hinaus.

Aufgrund der Begrenzung durch Strassen mit starker Trennwirkung und der Bahnlinie im Norden wird das Gebiet Mett-Zentrum-Süd als Insel wahrgenommen. Diese isolierte Lage schwächt seine ihm zukommende Bedeutung im Stadtgefüge und den Zusammenhalt mit dem ursprünglichen Zentrum nördlich der Bahnlinie.

Eine generelle städtebauliche Betrachtung des Areals führt zur Feststellung eines heterogenen Siedlungsteils ohne verbindende räumliche Merkmale und mit relativ schwacher Prägung. Dies steht im Widerspruch zur Funktion des Studiengebietes als wichtige stadträumliche Schnittstelle. Demgegenüber ist jedoch der Gebrauchswert des Gebietes als intakt zu bezeichnen. Annehmbare Wohnqualitäten, das Vorhandensein eines guten Einkaufsangebotes sowie die Potenziale für kleineres bis mittleres Gewerbe schaffen eine stabile funktionale Grundstruktur.

Wesentlichen Einfluss kommt dem nördlich des Gebietes gelegenen Bahnhof zu, welcher eine gute und rasche Anbindung des Gebietes an das Stadtzentrum gewährleistet. Der Erschliessungsqualität durch den öffentlichen Verkehr wird durch die Busverbindungen auf der Mett- und Orpundstrasse zusätzlich gestärkt.

4.3 Umfang der Testplanung

Es handelt sich um eine Testplanung auf städtebaulicher Ebene, d.h. es geht um

- eine volumetrische Bebauungsstudie;
- die Plausibilisierung der vorgeschlagenen baulichen Volumen in Bezug auf die Nutzbarkeit (Vorschlag eines Nutzungskonzeptes) sowie unter Berücksichtigung des Folgebedarfs (Aufenthalts- und Spielflächen, Nebenräume, Parkierung, usw.);
- die Anordnung und Gestaltung der Aussenräume sowie der Erschliessung.

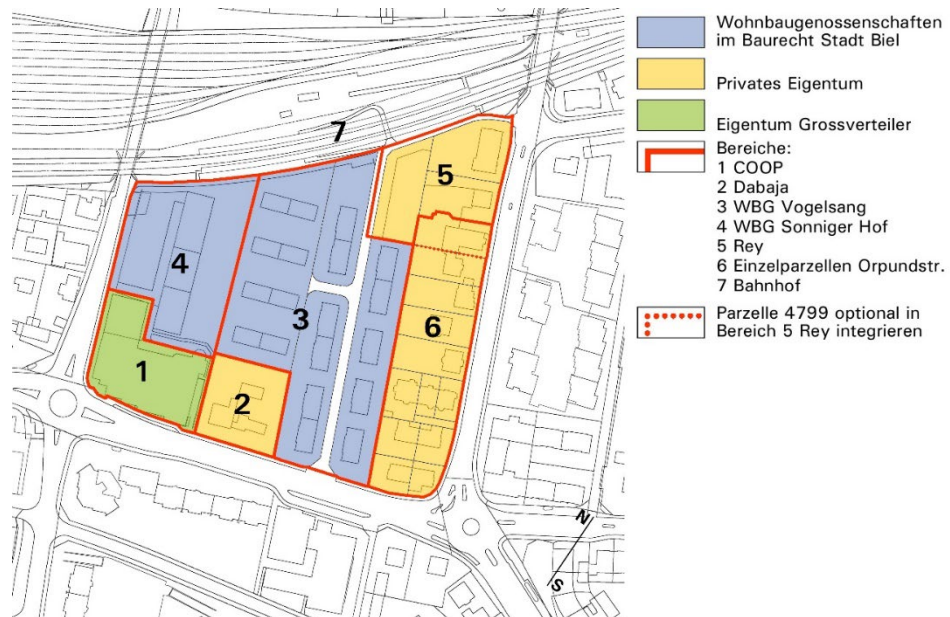
4.4 Zielsetzung

Ziel des Testplanungsverfahrens ist die Entwicklung eines städtebaulichen Konzepts, welches als Grundlage für die Überarbeitung der baurechtlichen Vorgaben für den Sektor «Mett-Zentrum Süd» dient. Dabei gelten folgende inhaltliche Anforderungen und Grundsätze:

- Die künftigen Entwicklungen im Gebiet Mett-Zentrum-Süd fördern den Zusammenhalt des gesamten Zentrums von Mett nördlich und südlich der Bahn, welches als stadträumliche Einheit betrachtet wird.

- Veränderungen der Siedlungsstrukturen sind auf eine stärkere Ausprägung des räumlichen Gefüges auszurichten.
- Durch eine angemessene bauliche und funktionale Dichte wird der Lage des Studiengebietes im Stadtgefüge entsprochen. Dies impliziert die Prüfung von städtebaulich verträglichen Verdichtungsmöglichkeiten entsprechend einem haushälterischen Umgang mit dem Boden.
- Die räumliche Inwertsetzung des Bahnhofs Mett sowie seine Einbindung in das zu stärkende Erschliessungs- und Zirkulationsnetz sind zusätzliche Ansatzpunkte für eine städtebauliche Konsolidierung des Gebietes. Durch die Anordnung öffentlichkeitsbezogener Nutzungen in seiner Nachbarschaft wird seine Stellung weiter hervorgehoben.
- Mit einer funktionell und sozial durchmischten Nutzungsstruktur mit Schwerpunkt auf Wohnen sowie der Förderung von Quartierzentrumfunktionen wächst das Gebiet zum wichtigen Baustein des gesamten Quartiers von Mett heran.
- Durch die Schaffung klar definierter, qualitativvoller Aussenräume mit Differenzierung in solche mit öffentlicher, gemeinschaftlicher oder privater Widmung wird Gebrauchswert und Identität des Quartiers gestärkt.
- Die Ermöglichung einer über einen mittel- bis langfristigen Zeitraum verlaufenden, etappierten baulichen Entwicklung in unabhängigen, aber aufeinander abgestimmten Modulen berücksichtigt die unterschiedlichen Absichten der Grundeigentümer sowie eine sozial verträgliche Verdichtung und Aufwertung des Quartiers.
- Die erforderliche Parkierung für Fahrzeuge ordnet sich der städtebaulichen und aussenräumlichen Quartiergestaltung unter.
- Die Schaffung einer das Nachbarschaftsleben begünstigenden Siedlungsstruktur ist insbesondere durch attraktive Begegnungs- und Aufenthaltsräume sowie positive Bezüge zwischen Bebauung und öffentlichen Räumen, z.B. durch entsprechende Ausbildung und Nutzung der Erdgeschosse, zu fördern.
- Im Rahmen der zu erarbeitenden Konzepte für Siedlung und Aussenraum sind den Anforderungen der Nachhaltigkeit, der Ökologie, der Biodiversität und des Klimas Beachtung zu schenken.
- Im Interesse einer realisierbaren Umsetzung haben die städtebaulichen Konzepte auf die vorhandenen Eigentumsverhältnisse (vgl. Ziffer 4.5) Rücksicht zu nehmen.

4.5 Rahmenbedingungen



Die für die verschiedenen Teilbereiche geltenden Rahmenbedingungen sowie geltende Planungsvoraussetzungen wurden im Programm Testplanung vom 16.12.2022 festgehalten.

4.6 Beurteilungskriterien

Das Beurteilungsgremium beurteilte die Projektvorschläge gemäss folgenden Kriterien. Die Reihenfolge der Kriterien ist kein Hinweis auf die Prioritäten. Bewertet werden insbesondere:

Städtebauliche Grundhaltung:

- Stichhaltigkeit der gewählten Grundhaltung im Rahmen der abgesteckten Zielsetzungen und Rahmenbedingungen.
- Stimmigkeit der Grundhaltung im übergeordneten städtebaulichen Kontext.

Bebauung:

- Übereinstimmung mit der städtebaulichen Grundhaltung.
- Qualität und Ausdruck der hervorgerufenen räumlichen Stimmung.
- Stimmigkeit der Bebauungsstruktur in sich und hinsichtlich Einbettung in den weiteren Quartierkontext.
- Flexibilität in Bezug auf die angestrebte Nutzungsmischung in Bezug auf die aktuellen und die längerfristig möglichen Bedürfnisse.
- Auswirkungen auf den Charakter des öffentlichen Raumes.

- Wirkung auf die angestrebte soziale Mischung.
- Etappierbarkeit der vorgeschlagenen Transformationen. Massgebend ist dabei die Möglichkeit unabhängig voneinander zu realisierender, aber aufeinander abgestimmter Module sowie die Qualität von absehbaren Zwischenzuständen.

Quartiernetz, Erschliessung:

- Stichhaltigkeit und Differenzierung des Charakters der Durchwegung.
- Logik und Zweckmässigkeit des Netzes in Bezug auf die erforderlichen Funktionen und die Anbindung an das umliegende Weg- und Strassennetz.
- Qualität und Potenzial der gestalterischen Ausprägung des Quartiernetzes, insbesondere hinsichtlich des sozialen Austauschs und des Aufenthaltserlebnisses.
- Eingliederung der vorgesehenen Parkierung in das vorgeschlagene bauliche und aussenräumliche Gefüge.

Aussenraum:

- Zusammenspiel der Aussenräume mit Bebauungsmuster und Quartiernetz. Präzise Hierarchisierung der Aussenräume und stufenweise Übergänge zwischen öffentlich und privat im Zusammenspiel mit den EG-Funktionen.
- Qualität und Potenzial der gestalterischen Ausprägung der Freiräume, insbesondere hinsichtlich des sozialen Austauschs, der Aufenthalts- und Nutzungsvielfalt und des Aufwertungspotenzials hinsichtlich naturräumlicher Werte (insbesondere Boden, Vegetation, Klima und Wasser).
- Quantitatives Angebot, Nachweis der geforderten Spiel- und Aufenthaltsflächen

Wirtschaftlichkeit:

- Realisierbarkeit und Effizienz der vorgeschlagenen baulichen Massnahmen.
- Mass der vorgeschlagenen Geschossflächen und Bauvolumen.
- Nachhaltigkeit des vorgeschlagenen Gesamtkonzeptes hinsichtlich Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch.

5 Erarbeitung der städtebaulichen Projekte

5.1 Zwischenbesprechung

An der Zwischenbesprechung vom 24.03.2023 präsentierte jedes Team separat seine Zwischenergebnisse dem Beurteilungsgremium und stellte sich einer Fragerunde durch das Beurteilungsgremium. Letzteres diskutierte die verschiedenen Entwürfe und entwarf Empfehlungen für die Weiterbearbeitung, welche den Teams am 14.04.2023 zugestellt wurden.

Neben den nachstehend zitierten allgemeinen Empfehlungen wurden den Teams jeweils projektspezifische Aufforderungen für die Weiterbearbeitung mitgegeben.

Städtebau. Die Randbereiche, d.h. die gegen die umfassenden Strassen gelegenen Bereiche sind zu präzisieren, insbesondere in Bezug auf die gegenseitigen Wechselwirkungen zwischen öffentlichem Strassenraum und Siedlungsstrukturen.

Für die Entwicklung des Siedlungsbereichs gegen die Orpundstrasse sind städtebauliche Strategien darzulegen.

Die Teams sind angehalten, für den Umgang mit den Lärmimmissionen der Bahn konzeptionelle und/oder bauliche Antworten zu geben.

Das sozialräumliche Geschehen im Quartier stellt einen Kernpunkt der Zielsetzungen dar. Es wird angeregt, den damit zusammenhängenden Fragen (Differenzierung des Öffentlichkeitsgrades, Ausbildung der Übergänge zwischen unterschiedlichen Bereichen, Klärung des Verhältnisses zu den Bauten und ihren Nutzungen) weitere Beachtung zu schenken.

Aussenräume. Für die Mettstrasse werden allgemein genauere Aussagen erwartet: wie kann die Mettstrasse als wichtiger, strukturierender öffentlicher Raum mit der Entwicklung im Geviert aufgewertet werden? Entsprechende Vorschläge sind auf die Vorstudie Südachse (Unterlage 11 gemäss Ziffer 9.1 Programm Testplanung) abzustimmen.

Die Führung des Langsamverkehrs entlang dem Bahndamm ist räumlich und funktionell genauer darzulegen.

Erschliessung und Parkierung. Die Anordnung und Anzahl der erforderlichen Parkplätze muss im Rahmen der geforderten Unterlagen (insbesondere Situationsplan, Nutzungskonzept und Freiraumkonzeptes) erkennbar sein.

Im Falle der Neuordnung von Bushaltestellen sind die Konsequenzen auf das vorhandene Netz und seine Haltestellenverteilung aufzuzeigen.

Die Zufahrten mit Motorfahrzeugen im Inneren des Planungsgebietes sind so zu organisieren, dass kein nicht zwingend erforderlicher Verkehr provoziert wird. Dies gilt insbesondere in Bezug auf die Bahnhaltestelle.

Betriebliche und funktionelle Aspekte. Bei der Konzipierung der Zugänge auf die Perrons der Bahnhaltestelle ist auf eine gleichmässige Verteilung der wartenden Personen zu achten.

Die Einhaltung der Bedingungen des Programms Testplanung für die Nutzungsbereiche "COOP" und "Rey", insbesondere auch hinsichtlich der logistischen Anforderungen wird bekräftigt. Wert ist darauf zu legen, dass die Erschliessungskerne für die darüberliegenden Bauten nicht die betriebliche Organisation der Erdgeschossflächen stören.

Allerdings hat sich im Rahmen der Diskussionen der verschiedenen Projektvorschläge herausgestellt, dass eine langfristige Verlegung des Betriebes "Rey" nicht auszuschliessen ist. Für diesen Fall ist eine konzeptionelle Vorstellung für eine Nachfolgenutzung des Bereichs zu entwickeln.

Die Berücksichtigung der vorhandenen Grundeigentumsverhältnisse sei nochmals in Erinnerung gerufen.

5.2 Schlussabgabe

Vorprüfung.

Die Abgabe der städtebaulichen Projekte erfolgte termingerecht. Sie wurden vor der Beurteilung einer allgemeinen Vorprüfung durch das Studiensekretariat unterzogen.

Bei allen vier Projektvorschlägen konnte im Grundsatz Übereinstimmung mit den Zielsetzungen des Studienauftrages festgestellt werden. Die in der Folge der Zwischenbesprechung formulierten allgemeinen Empfehlungen zielten neben Detailanliegen im Wesentlichen auf die Präzisierung städtebaulicher und aussenräumlicher Themen ab. Die Durchsicht der eingegangenen Projektvorschläge führt zum Schluss, dass diese Konkretisierung jedenfalls in einem Masse erfolgte, welche eine Beurteilung der Vorschläge erlaubt.

Festgestellt wurde, dass alle Vorschläge die Programmvorgaben berücksichtigen haben und der Beurteilung unterzogen werden können.

Präsentation und Beurteilung.

Die Präsentation der Projekte erfolgte durch die einzelnen Teams am 20.06.2023. Die Diskussion und Würdigung durch das Beurteilungsgremium erfolgte anschliessend.

6 Beurteilung der Projekte

6.1 Team 1: Gebert Spax Bosshard



Projektbeschreibung

Grossräumige Einordnung des Planungsgebietes

Das Planungsgebiet wird als Versatzstück in der durch die aus Jura- hang, dem Krähenberg und der dazwischen liegenden Schwemm- ebene gebildeten, durch Schüss, Verkehrswege und Bahn strukturierten Topografie gelesen. Insbesondere wird auf die Einbin- dung in einen von der Taubenlochschlucht ausgehenden und bis zum Krähenberg reichenden Landschaftskorridor verwiesen.

Generelle Stossrichtung

Der vorgelegte Lösungsvorschlag situiert sich in dem für Mett typi- schen Spannungsfeld unterschiedlicher Bautypologien. Insbesondere das Muster der "grand ensembles" – in Form der benachbarten Gross- siedlung "Jurintra" oder der Bauzeile "Sonniger Hof" – einerseits, der genossenschaftliche Siedlungsbau der 1950-er-Jahre andererseits, ste- cken den städtebaulichen Kontext ab. Das vorgeschlagene städtebauli- che Konzept bekennt sich in diesem Rahmen zu einer zeitgemässen Interpretation der Grosssiedlungen, welche zwischen den verschiede- nen Massstäben vermitteln soll.

Angelehnt an die Idee der 15-Minuten-Stadt wird dabei die Schaffung eines Siedlungsteils mit einer ausgewogenen Mischung von Wohnen, Arbeiten und Einkauf propagiert. Ergänzt wird dieser Ansatz mit dem

Anliegen der Schaffung klimagerecht ausgestalteter "grüner" und "blauer" Infrastrukturen.

Städtebau/Bebauung

Das städtebauliche Konzept schlägt eine Anlage vor, welche sich unter Einbindung der Bauzeile "Sonniger Hof" als abgestimmtes Zusammenspiel verschiedener Grossformen manifestiert.

- Zum einen wird ein zweigeschossiger, Sockelbau mit vier differenziert aufgesetzten Baukörpern entlang der Mettstrasse vorgeschlagen. Der Sockel soll vielfältige Aktivitäten aufnehmen und so die Basis für das Angebot an Nicht-Wohnnutzungen bilden. Dem Erdgeschoss gegen die Mettstrasse wird eine Schicht mit kleinteiligen, den öffentlichen Raum belebenden Nutzungen vorgelagert, die durch Arkaden zusätzlich attraktiviert werden.
- Im nörd-östlichen Bereich des Planungsgebiets ("Rey") bildet ein ebenfalls gemischt genutztes Ensemble aus Turmbau und Sockel ein Pendant zu dem der Mettstrasse zugewandten Siedlungsteil.
- Zwischen dem Längstrakt an der Mettstrasse und dem Bahndamm spannen sich drei Reihen von in Nord-Süd-Richtung verlaufenden, abgknickten Gebäudezeilen auf. Zusammen mit dem vorhandenen Zeilenbau entlang der Mühlestrasse gliedern sie das Planungsgebiet in unterschiedliche Freiräume (mittig liegender "Square" und seitliche Gartenhöfe). Die Knickung der Zeilen bewirkt eine räumliche Differenzierung, verschiedenartige Ausblicke in- und ausserhalb der Bauten und soll dem Eisenbahnlärm entgegenwirken.

Ausgangspunkt des mittigen "Square" bildet der als Marktplatz bezeichnete Raum an der Mettstrasse, der als Quartierauftakt dient und den südlichen Zugang zum Bahnhof Mett markiert.

Nutzung. Neben den konkreten Programmvorgaben (COOP, Rey) legt das Nutzungskonzept Gewicht auf das Vorhandensein von vielfältigen Aktivitäten, für welche aufgrund der geografischen Lage ein Potenzial geortet wird. Damit soll die angestrebte Nutzungsmischung gewährleistet werden.

Die Nutzungsdichte ist vergleichsweise hoch.

Der Wohnnutzungsanteil am Gesamtangebot beträgt entsprechend der angestrebten diversifizierten Nutzungsmischung ca. 57%. Die Bauvolumen weisen für Wohnungen übliche Tiefen und Längsgliederungen auf, womit die Funktionalität gewährleistet ist und diversifizierte Wohntypen entstehen können.

Freiraum

Die Grundform der Freiräume ergibt sich durch die Anordnung der Bauvolumen. Diese bilden drei grosse, in Nord-Süd-Richtung verlaufender Räume mit öffentlichem ("Square") und gemeinschaftlichem

(Gartenhöfe) Charakter. Die Gliederung der Freiräume in atmosphärisch und funktionell klar differenzierte Bereiche wird quasi auf natürliche Weise durch die Bauten bewirkt. Dabei erhalten die Erdgeschosse der Nord-Süd-Zeilen eine wichtige Funktion, weshalb sie für die Aufnahme von Erschliessungsfunktionen sowie von gemeinschaftlichen Anlagen und Service-Nutzungen vorgesehen sind.

- Im Zentrum des Areals baut sich der als "Square" bezeichnete Zugangsraum mit ausgeprägt öffentlichem Charakter auf, welcher vielfältigen Nutzungen und Aktivitäten dienen kann. Er präsentiert sich als gegliederter, unterschiedlichen Gruppen offenstehender Bereich. Funktional dient er als verkehrsfreier Zugang zu den Bauten und zum Bahnhof.
- In den beiden seitlich des "Square" liegenden Zwischenbereichen werden grosszügige, grüne Gartenhöfe geschaffen. Sie dienen als Spiel- und Aufenthaltsflächen mit gemeinschaftlichem Charakter.
- Der Bereich entlang des Bahndamms dient als östlicher und westlicher Zugang zum Bahnhof. Ein ca. 5 m breiter Fuss- und Veloweg öffnet sich gegen Osten zu einem gespreizten Raum, der als Zubringer- und Abholbereich dienen kann. Der Bahndamm wird mit zusätzlichen Aufgängen zu den Geleisen (Treppe, Rampen) ausgestattet, in welche Veloabstellplätze integriert werden können.
- Für die Mettstrasse wird eine Umgestaltung zur Begegnungszone vorgeschlagen. Dadurch wird die Durchlässigkeit gegenüber der Überbauung Jurintra und dem Erholungsgebiet Krähenberg gesteigert. Gestalterisch wird dem zweigeschossigen Sockel eine Baumreihe vorgelagert und die Fahrspur zugunsten des Fussgängerbereichs reduziert.

Verkehr, Erschliessung und Parkierung

Die Erschliessung des Gebietes für Motorfahrzeuge wird durch Einstellhallenzufahrten ab Mühlestrasse und Orpundstrasse sichergestellt. Damit wird die verkehrsberuhigte Mettstrasse entlastet. Das Innere des Quartiers ist grundsätzlich verkehrsfrei.

Die Parkierung wird unter den Bauten angeordnet. Der Sockelbau Mettstrasse erhält eine Einstellhalle, von der aus unter den Bauzeilen angeordnete Parkierungsmöglichkeiten ausgehen. Zusammen mit einer Einstellhalle im Bereich "Rey" entsteht eine zusammenhängende unterirdische Parkierungslandschaft. Das Parkierungsangebot entspricht den Vorgaben.

Zur Schaffung direkter Verbindungen zum Bahnhof Mett wird für den Busverkehr eine Neupositionierung der Haltestellen an Orpund- und Mettstrasse vorgeschlagen.

Etappen

Für die Etappierung wird eine Abfolge vorgezeichnet, die in ersten, unabhängigen Schritten die Realisierung der Bereiche COOP und Rey erlaubt. Dies ermöglicht u.a. die Erstellung der Parkierungszufahrten und

schafft die Voraussetzung für die weiteren Realisierungsschritte. Die zweite Etappe besteht in der Fortsetzung der Überbauung COOP in Richtung Ost entlang der Mettstrasse, wonach die Zeilenbauten im Bereich Vogelsang gegen den Bahndamm hin in einzelnen Abschnitten gebaut werden können.

Einzelheiten

Die Anforderungen für die konkreten Bedürfnisse "COOP" und "Rey" können als erfüllt betrachtet werden.

Würdigung

Der gewählte Ansatz einer ausgesprochen gemischt genutzten "Stadt der kurzen Wege" wird begrüsst, auch wenn sich das wirtschaftliche Potenzial für die dafür notwendigen Aktivitäten noch erweisen müsste. Das vorgelegte städtebauliche Konzept überzeugt durch seine zusammenhängende, in sich geschlossene Grossform. Die entstehende räumlichen Figur schafft ein spannungsvolles Ensemble, aufgebaut mit aufeinander abgestimmten, aber sich durch Form und Funktion unterscheidenden Einzelteilen. Der Sockelbau entlang der Mettstrasse mit publikumsorientierten Nutzungen und weiteren Aktivitäten erzeugt eine lebendige Zentrumsstimmung, die aufgesetzten Baukuben schaffen einen einsichtigen räumlichen Bezug zu den Zeilenbauten und stehen in einem abgewogenen Verhältnis zu der benachbarten Bebauung der Jurintra. Die gesetzten Akzente (Bereich Rey, Kreuzung Mettstrasse / Mühlestrasse, Oprundplatz) sind stimmig und örtlich gut gewählt. In Bezug auf die Wahl des städtebaulichen Modells der "grand ensembles" kann auch auf die Verwandtschaft mit vorhandenen, allerdings etwas kleineren Überbauungen in Mett verwiesen werden (Mettlenweg, Schwadernauweg, Poststrasse). Jedenfalls handelt es sich um ein quartierübliches städtebauliches Muster.

Der Vorschlag der Umwidmung der Mettstrasse in eine Begegnungszone und die darauf abgestimmte Umgestaltung wird als qualitativvoller und verkehrsplanerisch realistischer Beitrag gewürdigt.

Trotz der in der Überarbeitung vorgenommenen (und durch das Beurteilungsgremium positiv bewerteten) Anpassung der Bauvolumen, stellen sich Fragen hinsichtlich der städtebaulichen Angemessenheit in der konkreten Situation. Die evozierten Bilder und Stimmungen wollen sich nicht so recht mit der doch recht zurückhaltende Atmosphäre von Mett in Übereinstimmung bringen lassen. Ist zum Beispiel der räumliche und gesellschaftliche Anspruch des mittigen "Square" mit der nicht zu überbewertenden Bedeutung des Bahnhofs Mett kompatibel? Die räumlichen Gesten scheinen nach wie vor zu gross. Sie führen zu unverständlichen Raumabfolgen und erschweren damit die Orientierung im gesamten Quartier.

Im gleichen Zusammenhang wird die Transformation des Planungsgebietes in eine Grossform, insbesondere im Bereich gegen die Orpundstrasse als wenig wahrscheinlich beurteilt. Es wird auch bezweifelt, ob

die notwendigen ökonomischen und operationellen Voraussetzungen die Akteure in die Lage versetzen, Projekte dieser Grössenordnung zu stemmen. Insbesondere aufgrund den zu erwartenden kleineren Realisierungsschritten besteht das Risiko einer im Fragmentarischen verbleibenden Bebauung. Die aufgezeigten Etappen vermögen nicht in allen Teilen zu überzeugen. Durch die Grossmassstäblichkeit entstehen zudem unnötige Barrieren im direkten Wohnumfeld. Die neue Typologie wird zu einer komplett neuen Wohnsituation und somit zu einer starken sozialräumlichen Änderung führen. Für die Akzeptanz wird dies als schwierig eingeschätzt. Die Offenheit gegenüber der Bahnlinie führt ausserdem zu einer Lärmbelastung im gesamten Quartier, durch die wechselnde Ausrichtung der Zeilen wird aber zumindest der Lärmqualität Rechnung getragen.

Als zu eng wird der Raum entlang des Bahndamms beurteilt, insbesondere auch im Verhältnis mit der Dimension des "Square".

In der Gesamtbetrachtung überzeugt der städtebauliche Vorschlag durch seine zukunftsgerichtete Haltung und die "Frische" mit der diese vorgetragen wird. Skepsis besteht allerdings hinsichtlich der Angemessenheit am konkreten Ort sowie der Einschätzung der Realisierungschancen.

6.2 Team 2: Raum 404 / Studio Böe



Projektbeschreibung

Grossräumige Einordnung des Planungsgebietes

Das vom Team 2 vorgelegte städtebauliche Konzept ordnet sich auf einer übergeordneten Ebene in ein Netz von grösseren Grünräumen ein. Insbesondere wird das Planungsgebiet als Teil einer vom Schüssraum ausgehenden und bis zum Krähenberg reichenden Konstellation mit ökologisch und funktionell prägenden Grünräumen betrachtet.

Generelle Stossrichtung

Der Einordnung des Planungsgebietes folgend, wird eine bauliche und landschaftliche Konfiguration vorgeschlagen, welche eine ausgedehnte, durch Bauten umrahmte neue bioklimatische Zentralität schaffen will. Das Planungsgebiet soll durch die Anlage eines zentralen Siedlungsgartens zu einer "Insel der Frische" (Unterstützung Kaltluftströme), einem die Biodiversität unterstützenden Trittstein sowie auch zum identitätsstiftenden Ort für das Quartier werden. Das landschaftliche Potenzial des gesamten Gebietes baut sich durch die Schaffung weiterer, unterschiedlich geprägter Aussenraumbereiche um den zentralen Siedlungsgarten auf.

Die baulichen Interventionen sind vom Bestreben um direkte Bezüge zu den Grünräumen und durch eine hohe Durchlässigkeit der geprägt.

Städtebau/Bebauung

Die städtebauliche Strategie zielt auf eine Vermittlung unter den vorhandenen, sehr unterschiedlichen Bautypologien ab. Dies führt zum Vorschlag von in Volumen und Struktur variierten Blockhäusern.

- Entlang der Mettstrasse werden volumetrisch differenziert angeordnete Baukuben auf einem mit belebenden Nutzungen besetzten Sockel vorgeschlagen. Die vier- bis sechsgeschossigen Bauten über dem Sockel erlauben Blicke auf den zentralen Siedlungsgarten. Ihre Form und Anordnung reagiert auf das Ensemble Jurintra im Bestreben, städtebaulich Konflikte zu vermeiden.
- Östlich des Hirtenweges werden zwei volumetrisch differenzierte, durch Laubengänge erschlossene Wohn-Cluster vorgesehen. Ihre aufgelöste Form begründet sich mit der Körnung der Stadtvillen entlang der Orpundstrasse und soll in einen Dialog mit der Zeile "Sonniger Hof" treten.
- Gegenüber dem Raum des Bahndammes wird ein fünf- bis sieben-geschossiger Zwillingsbau angeordnet, welcher auf einem Sockel mit gemeinschaftlichen Nutzungen steht. Durch die bauliche Verbindung beider Zwillinge wird ein Lärmschutz gegen den Siedlungsgarten bewirkt.
- Der Bereich Rey, bzw. das ganze Planungsgebiet wird durch einen markanten Hochpunkt (13 Geschosse über Sockel) dominiert. Ein durch eine Gasse abgetrennter, dreigeschossiger Flachbau für Gewerbe mit einem weiteren fünfgeschossigen Hochbau fügt sich zu einem Ensemble.
- Am Orpundplatz wird ein baulicher Akzent angedeutet, während die Stadtvillen entlang der Orpundstrasse als gegeben betrachtet werden.

Nutzung

Die Nutzungsverteilung des Vorschlages wird geprägt durch die Vorgaben für COOP und Rey (Verkauf, Gewerbe) sowie durch ein Angebot an weiteren Aktivitäten entlang der Mettstrasse. Wert wird auf die Anordnung von publikumswirksamen Nutzungen gegenüber dem Siedlungsgarten gelegt. Gemeinschaftliche Nutzungen befinden sich im Bereich des Bahnhofs.

Die Nutzungsdichte ist im Vergleich der verschiedenen Vorschläge leicht unterdurchschnittlich.

Der Grossteil des Nutzungsangebotes wird vom Wohnen bestritten (ca. 80%). Dabei wird eine grosse Vielfalt von Wohnungstypologien angestrebt, insbesondere um damit einen guten sozialen Zusammenhalt zu fördern.

Freiraum

Das Freiraumangebot wird geprägt durch den grossen, zentralen Siedlungsgarten. Ergänzt wird dieses durch verschiedene weitere Aussenräume unterschiedlicher Ausprägung und Funktion.

- Der zentrale Siedlungsgarten wird gestalterisch und sozialräumlich differenziert. Eine Mitte mit Liegewiesen und Spielflächen erhält einen (quasi-) öffentlichen Charakter, während die Ränder der privaten und halb-privaten Erholung sowie der Biodiversität dienen.

Durchgehendes Element ist die intensive Baumbepflanzung, womit auch in der dritten Dimension ein klimatisch und ökologisch wirksames Angebot entsteht. Durchspült wird der Siedlungsgarten durch öffentlich nutzbare Wege.

- Angekündigt wird der Siedlungsgarten durch einen Grünraum, Vorgarten genannt, an der Mettstrasse.
- Die weiteren Grünräume bestehen in privaten Gartenbereichen zwischen Hirtenweg und Orpundstrasse sowie zwischen Mühlestrasse und der Bauzeile "Sonniger Hof".
- Der Bereich des Bahndamms gliedert sich in einen multifunktionalen Raum, dessen Öffentlichkeitsgrad vom Bereich Rey ausgehend gegen Westen langsam abnimmt. Öffentlich bleibt die Verbindung für den Langsamverkehr, der Charakter der Teilräume (Ankunftsort, Bahnhofplatz, Spielplatz) geht demgegenüber allmählich vom frequentierten Ankunftsort an der Orpundstrasse in eine ruhige naturnahe Wildwiese über.
- Hervorzuheben ist zudem der "rückwärtig" der Bebauung Mettstrasse situierte Quartierplatz, der zusammen mit den angrenzenden Erdgeschossnutzungen auf den Siedlungsgarten ausstrahlen soll.

Verkehr, Erschliessung und Parkierung

Die Erschliessung des Gebietes für Motorfahrzeuge erfolgt durch Einstellhallenzufahrten ab Mühlestrasse und Orpundstrasse. Es entstehen zwei neue unterirdische Parkieranlagen in den Bereichen COOP und Rey. Das Parkierungsangebot entspricht den Vorgaben.

Die Mettstrasse erfährt eine Reduktion um ca. eine Fahrspur zugunsten einer Baumreihe.

Die interne Zirkulation ist grundsätzlich dem Langsamverkehr vorbehalten. Von öffentlicher Bedeutung ist der Hirtenweg, die Verbindung längs des Bahndamms (welche als Velo-Schnelleroute deklariert wird), der Bahnhofplatz sowie der Eingangsbereich entlang der Mettstrasse. Zudem wird eine Diagonalverbindung durch den Siedlungsgarten angeboten.

Die Bushaltestellen werden leicht angepasst. Insbesondere der Zugang zum Bahnhof wird durch die Platzierung der Bushaltestelle an der Orpundstrasse aufgewertet.

Etappen

Die Etappierung wird als Abfolge von drei Realisierungsschritten (welche noch unterteilt werden könnten) aufgezeigt. Erste Schritte sind die Bereiche COOP, Dabaja und Rey, gefolgt von der Erneuerung der Siedlung Vogelsang in zwei weiteren Etappen. In der dritten (und letzten) Etappe wird u.a. der zentrale Siedlungsgarten realisiert.

Einzelheiten

Die Anforderungen für die konkreten Bedürfnisse "COOP" und "Rey" können als erfüllt betrachtet werden.

Würdigung

Das vorgelegte städtebauliche Konzept schöpft seine Qualitäten vor allem aus der landschaftlich-klimatischen Herleitung sowie der Wichtigkeit der damit angesprochenen Themen für die heutige Stadtplanung. Der Bestand eines grossen, "grünen" Raumes, eines "Siedlungsgartens", inmitten der Stadt, bzw. des Quartiers kann wichtige klimatische und ökologische Aufgaben übernehmen und wird zweifellos eine hohe Attraktivität für die Bevölkerung darstellen, wofür nicht zuletzt die durch das Team vorgeschlagene konkrete Ausgestaltung spricht.

So wertvoll der Siedlungsgarten auch einzuschätzen ist, stellt sich dennoch die Grundfrage nach seiner Identität. Seine Grösse schafft unweigerlich Öffentlichkeit, was durch das Vorhandensein des ihn tangierenden Bahnhofzugangs noch unterstrichen wird. Zudem werden auch die kommerziellen Nutzungen entlang der Mettstrasse zum Siedlungsgarten orientiert. Der deklarierte private, bzw. gemeinschaftliche Status des Raumes enthält das Risiko diffuser sozialräumlicher Verhältnisse, was zu praktischen Problemen führen kann. Die Dominanz des Siedlungsgartens führt auch zu eher grossen Etappen, was insbesondere eine kleinteilig angestrebte, sukzessive Transformation des Bereichs Vogelsang strapaziert.

Das städtebauliche Konzept wird vor allem von den Freiräumen getragen. Es wird ein vielfältiges Spektrum von Aussenräumen präsentiert. Neben der bereits reichhaltigen Differenzierung des Siedlungsgartens in unterschiedliche Bereiche, schaffen insbesondere der Quartierplatz nördlich der Bebauung an der Mettstrasse sowie der Bereich entlang des Bahndamms weitere interessante Angebote. Etwas unklar ist der Umgang mit der Mettstrasse. Weil sich die Erdgeschossnutzungen eher zum Siedlungsgarten orientieren, stellt sich die Frage, welche Rolle die Mettstrasse als wichtiger Strassenraum zukommt. Obwohl sich die Verkehrsbelastung in Grenzen hält und zum Umgang mit dem Verkehr vieles möglich ist, scheint sie eher als Rückseite behandelt zu werden. Dies ist eine verpasste Chance. Der als Vorgarten bezeichnete Raum an der Mettstrasse wird aber gewürdigt. Er überzeugt jedoch weniger als Raumfigur in der Abfolge der Mettstrasse, insbesondere auch weil seine räumliche Präsenz durch die ungewisse Transformation der Parzellen gegen den Orpundplatz leidet.

Die Durchwegung des Planungsgebietes ist logisch aufgebaut und schafft eine hohe Durchlässigkeit.

Die vorgeschlagene Baukonzeption erhält ihre Akzente durch die Begleitung der Mettstrasse mittels markanter, gegenüber der Überbauung Jurintra sich angemessen verhaltender Volumen sowie durch den Hochpunkt im Bereich Rey. Bei Letzterem stellt sich die Frage der

Massstäblichkeit. Insbesondere steht er eher in Konkurrenz, als in einem nachvollziehbaren Dialog mit dem Hochhaus der Jurintra. Die übrige Bebauung ist durch das Prinzip der Durchlässigkeit gekennzeichnet, was mit dem landschaftlich-klimatischen Anspruch des Konzeptes übereinstimmt. Allerdings leidet die Konsistenz der sich ergebenden städtebaulichen Konfiguration darunter. Die räumliche Rahmung des Siedlungsgartens wird geschwächt. Dies wird u.a. durch die Auflösung der Massigkeit der Bebauung entlang des Hirtenwegs bewirkt, was andererseits gegenüber dem Bebauungsmuster an der Orpundstrasse wieder positiv zu vermerken ist.

Der substanziell wertvolle Beitrag des städtebaulichen Konzeptes liegt in der Antwort auf die aktuellen ökologischen und klimatischen Problemstellungen der Stadtplanung. Im gleichen Masse dürfte das damit einhergehende hohe und differenzierte Aussenraumangebot einem tatsächlichen Bedürfnis entsprechen und eine hohe Wohnqualität ergeben. Zurückhaltender fällt die Beurteilung des städtebaulichen Gesamtkonzeptes aus, sowohl was seine Übereinstimmung mit dem Potenzial und den Bedingungen des Ortes, als auch seine räumliche Präsenz anbetrifft.

6.3 Team 3: Salewski Nater Kretz / Rotzler



Projektbeschreibung

Grossräumige Einordnung des Planungsgebietes

Das Planungsgebiet wird landschaftlich und geografisch als Teil des durch lineare Elemente (Strassen, Schüss) eingerahmten Bandes zwischen Taubenlochschlucht und Krähenberg gesehen. Dabei bilden Mühlestrasse und Orpundstrasse die Klammer, welche die beiden, durch die Bahngeleise getrennten Teile des Zentrums von Mett zusammenhalten. Die Bezugnahme auf die vorhandenen zentralen Funktionen (Einkauf, öffentliche Bauten und Anlagen, Grünräume) schafft den funktionellen Rahmen für die Verortung des Planungsgebietes.

Generelle Stossrichtung

Wichtiger Antrieb für den Zusammenhalt zwischen dem nördlichen und südlichen Zentrum von Mett und für die Erneuerung des Gebietes Mett-Zentrum Süd ist die Entwicklung des Bereichs des Bahndamms ("Bahnufer"), welcher zu einem zentralen öffentlichen Raum werden soll. Zusammen mit der Inwertsetzung und Neudefinition der Strassen und Wege wird dadurch ein Gerüst ("Sprossen und Holme") aufgebaut, welches zum konstituierenden Element der Quartierentwicklung wird. Als Referenz an die bäuerliche Vergangenheit von Mett wird für die zukünftige Entwicklung zudem das Leitmotiv der Dreifelderwirtschaft eingeführt, was zu einer dreiteiligen Charakterisierung des Planungsgebietes führt. Es werden drei Teilbereiche differenziert: die

kleinmassstäbliche "Gartenwelt" im Osten, die "genossenschaftliche Welt mit grüner Mitte" im Bereich Vogelsang sowie die "wilde Welt" Sonniger Hof."

Die in diesem Gerüst eingespannten Bau- und Freiraumfelder ergeben einen städtebaulichen Entwicklungsrahmen, welcher eine schrittweise Transformation erlaubt.

Städtebau/Bebauung

Ausgehend von den bestehenden Siedlungs- und Parzellenstrukturen werden Baufelder abgegrenzt, welche sukzessive von den heutigen dispers oder gleichförmig angeordneten Bauten zu einer stärkeren Gruppierung, zu einem "Zusammen", hinführen sollen. Das räumlich-atmosphärische Dispositiv der "Dreifelderwirtschaft" überlagert auch die mit Sockeln versehenen Bebauungen entlang der Mettstrasse sowie den Bereich Rey. Im Einzelnen lassen sich die Bebauungsvorschläge wie folgt beschreiben:

- Das Feld der "Gartenwelt" orientiert sich am Bestand, was u.a. zum Vorschlag des Erhalts und der Nachverdichtung vorhandener Bauten, enthaltend eine Akzentuierung der an den Orpundplatz anstossenden Liegenschaften, führt. Für den Bereich Rey sind Ersatzbauten mit einer höheren räumlichen Präsenz vorgesehen. Insbesondere der Nord-Ost-Teil bildet Eckpfeiler des angestrebten Höhenkonzeptes. Zudem werden verschiedene Varianten für die künftige Entwicklung des Betriebes präsentiert (mit und ohne Gewerbesockel, Bestandswahrung der Bauten an der Orpundstrasse).
- Die "genossenschaftliche Welt mit grüner Mitte" folgt der Figur um einen zentralen Grünraum gruppierter Baufelder. Diese lassen Gebäude bis zu 7 Geschossen zu und enthalten für die Grundrissausgestaltung erhebliche Spielräume.
- In die "Wilde Welt" im westlichen Feld ist auch der Bereich COOP eingeschlossen, welcher von auf einem Sockel stehenden Bauvolumen geprägt ist und das Gegenstück zum Hochbau im Bereich Rey bildet. Für die Bauzeile "Sonniger Hof" wird die Möglichkeit von beidseitigen Raumschichten als Potenzial für die Anpassung an mögliche neue Wohnbedürfnisse vorgeschlagen

Nutzung

Gewerbliche Nutzungen und Verkaufsflächen sind entlang der Mettstrasse und im Bereich Rey angeordnet.

Die Nutzungsdichte ist vergleichsweise hoch.

Der Grossteil des Nutzungsangebotes wird vom Wohnen bestritten (fast 90%). Die abgegrenzten Baufelder lassen vielfältige Typologien zu.

Freiraum

Die Freiraumkonzeption nimmt einen grossen Stellenwert im vorgelegten Gesamtkonzept ein. Die Ausbildung der am Leitmotiv der drei Felder mit ihren spezifischen Charakteren orientierten Freiräume wird im Einzelnen ausführlich dargelegt. Gesamthaft ergibt sich ein Mosaik vielfältig geprägter, unterschiedlich dimensionierter, genutzter und vernetzter Grünräume. In Vereinfachung der vorgelegten Aussenraumstruktur werden folgende Aussenraumtypen propagiert:

- Der grüne Binnenraum in der "Gartenwelt" behält die Prägung kleinmassstäblicher, vielfältiger und privater Gärten.
- Prägend für die "Genossenschaftliche Welt mit grüner Mitte" ist der zentrale Grünraum, die "grüne Mitte", die funktionell in eine Spielfläche und gemeinschaftlich nutzbare Gärten unterteilt ist. Mit strassenbegleitenden Grünflächen und Vernetzungsbereichen wird ein allseitig verbundenes Geflecht an Aussenräumen aufgespannt.
- Die "Wilde Welt Sonniger Hof" entsteht durch eine Neugestaltung der Grünflächen, mit dem Ziel, einen Naturraum mit hoher Erlebnisdichte zu schaffen("re-wilding"). Durch die Konzentration der Bauvolumen in Bereich COOP wird der Grünraum an der Mühlestrasse südlich vervollständigt.

Grundlegendes Element der Quartierentwicklung ist der Raum des Bahndamms, das "Bahnufer". Räumlich erweitert, gestalterisch und ökologisch aufgewertet sowie durch die Beifügung von publikumsfreundlichen Nutzungen entsteht ein zentraler, öffentlicher Raum in Ergänzung zu den bestehenden Quartierzentralitäten.

Die Bepflanzung überzieht das ganze Gebiet in lockerer Ausbreitung mit Akzentuierungen an prägenden Orten, wie etwa der grünen Mitte, dem "Bahnufer" oder weiteren strukturierenden Wegführungen.

Verkehr, Erschliessung und Parkierung

Die Erschliessung für Motorfahrzeuge erfolgt durch Zufahrten zu Einstellhallen ab Mühlestrasse (COOP, Sonniger Hof) und Orpundstrasse (Rey). Für die Parkierung ist in den Bereichen COOP, Dabaja und Vogelsang eine zusammenhängende Einstellhalle vorgesehen. Eine weitere unterirdische Anlage wird im Bereich Rey angeordnet. Das Parkierungsangebot entspricht den Vorgaben.

Das innere Quartier ist verkehrsfrei. Eine Spange ausgehend vom Hirtenweg gewährleistet die Zugänglichkeit der Baufelder. Durch die vernetzten Grünbereiche entsteht eine Durchlässigkeit in allen Richtungen.

Der Zugang zum Bahnhof erfolgt über den Hirtenweg sowie den Raum des "Bahnufers", der gleichzeitig als Velo-Schnellroute deklariert wird.

Etappen

Die mögliche Etappierung wird ausgehend vom Ersatz der Gebäude COOP, Dabaja und Lager Rey sowie der Realisierung des "Bahnufers"

als Abfolge von vier bis fünf Schritten aufgezeigt. Hervorzuheben ist die Realisierung der "Grünen Mitte" in den Etappen 3 und 4.

Einzelheiten

Die Anforderungen für die konkreten Bedürfnisse "COOP" und "Rey" können als erfüllt betrachtet werden. Für die Anlieferung COOP werden Varianten präsentiert.

Würdigung

Das städtebauliche Konzept bezieht seine Substanz aus einer Interpretation der stadträumlichen und topografischen Lage des Planungsgebietes und einer pragmatischen Grundhaltung gegenüber den bestehenden Strukturen. Auch unter Bezugnahme auf die bäuerliche Vergangenheit von Mett wird eine Gliederung des Gebietes eingeführt, die bereichsweise abgestimmte und schrittweise Transformationen zulässt und eine Stärkung der zentralen Funktionen bewirken soll. Der dazu vorgeschlagenen Entwicklungsrahmen basiert auf dem Gedanken einer Felderstruktur, welche das Vorhandene berücksichtigt und dabei gleichzeitig einen sanften Übergang zu einem neuen Gesamtbild ermöglicht. Es entsteht ein unpräzises wirkendes, jedoch zukunftsgerichtetes und markantes Gesamtbild.

Die Bestimmung von Leitmotiven für die einzelnen Bereiche führt zu einsichtigen Zuschreibungen der Siedlungscharaktere, welche in konkrete Vorschläge für Bebauungsmuster und Freiraumtypologien umgesetzt werden. Dabei beziehen sich die gewählten Leitbilder auf die vorhandenen Grundstrukturen, welche auf eine subtile und auch selbstverständliche Weise in eine neue städtebauliche Form übergeführt werden.

Als gebietsprägende Interventionen hervorzuheben sind insbesondere

- die Schaffung eines differenziert gestalteten öffentlichen Raumes entlang des Bahndamms als wichtiger Bezugsort für das Quartier,
- die behutsame Umstrukturierung des Bereiches Vogelsang mit dem Ergebnis einer vermehrt konturierten und akzentuierten räumlichen Gliederung, was sich u.a. in der Schaffung einer gut proportionierten grünen Mitte manifestiert,
- die massvolle bauliche Verfestigung und funktionelle Intensivierung der auf die Mettstrasse gerichteten Baubereiche,
- die Akzentuierung des Bereiches Rey als räumlicher und funktionaler Quartierbaustein.

Der städtebauliche Vorschlag bleibt in Bezug auf die Ausgestaltung der Bauten relativ offen, was als stufengerecht betrachtet wird. In Bezug auf die Akzeptanz des Transformationsprozesses kann sich als Vorteil erweisen, dass innerhalb des abgesteckten Rahmens auch Bestandswahrungen möglich sind. Befördernd wirkt auch, dass bereits in ersten Schritten die Freiraumangebote erhöht werden können (Bahnufer, grüne Mitte).

Die schrittweise Transformation wird nachvollziehbar dargelegt. Die ausdrückliche Bezugnahme der Baufelder auf den Bestand erlaubt eine flexible, den Bedürfnissen angepasste Abfolge der Etappen, einmal von den aufgrund der Parkierung erforderlichen ersten Schritten (COOP/Dabaja, Rey) abgesehen.

Abschliessend kann das vorgelegte städtebauliche Konzept als überzeugende Antwort auf die Frage nach der Art und dem Wesen des Quartierzentrums Mett bezeichnet werden. Weder wird eine betont hohe Zentralität vorgezeichnet, noch wird eine Stärkung vorhandener Zentrumsstrukturen verneint. Das entstehende Gesamtbild ist in einem ausgewogenen Masse pragmatisch, verspricht aber gleichwohl eine markante Steigerung der städtebaulichen Qualität und des Gebrauchswertes des Quartiers.

6.4 Team 4: Studio Dia Merett und Skala



Projektbeschreibung

Grossräumige Einordnung des Planungsgebietes

Das Planungsgebiet als Teil des Quartierzentrums von Mett wird in den Zusammenhang der dispers angeordneten, näher und weiter gelegenen Zentralitäten gestellt. Quartierübergreifende Beziehungen stellen die wichtigeren Strassenräume – insbesondere die Nord-Süd-Verbindungen mit den Bahnunterführungen – sowie Fussgängerverbindungen und der öffentliche Verkehr dar.

Die Einordnung in das weitere Umfeld führt zu der Identifizierung von Knoten mit potenzieller Zentralität, welche im Verbund mit den Unterführungen an Mühlestrasse und Orpundstrasse Basis für eine stärkere Verknüpfung des nördlichen mit dem südlichen Zentrumsteil bilden sollen.

Generelle Stossrichtung

Die Entwicklung des Mett-Zentrum Süd orientiert sich entlang zweier Stossrichtungen. Die erste konzentriert sich auf die Stärkung der Zentralität an den strategischen Knoten. Die Bereiche COOP / Dabaja / Einmündung Hirtenweg sowie Rey bilden dabei die prioritären Orte. Die zweite Stossrichtung betrifft das Innere des Gebietes. Die Weiterentwicklung der Genossenschaftsüberbauungen wird dabei nicht im Ersatz gesehen, sondern in den Zusammenhang einer erhöhten Wertschätzung des vorhandenen kulturellen, sozialen und ökologischen Bestandes gestellt.

Diese duale Grundhaltung führt zu einem Vorschlag, der weitgehend gewachsene Strukturen berücksichtigt, diese mit gezielten kleinteiligen

Massnahmen ergänzt und an strategischen Orten mit grossmassstäbli-
chen Interventionen aktiviert.

Städtebau/Bebauung

Die Ränder des Planungsgebietes gelten als die hierarchisch prioritä-
ren Siedlungsteile und bilden die strategischen Ansatzpunkte für die
Stärkung der Zentralitäten. Insbesondere betrifft dies die Bereiche
COOP / Dabaja und Rey.

Das grösste Potenzial wird dabei der Mettstrasse zugesprochen. Städ-
tebaulich wird darauf mit einem baulichen Muster, bestehend aus So-
ckelgeschossen mit grosser Tiefe und aufgesetzten Wohntrakten
unterschiedlicher Höhe. Diese werden mit ihrer Stirnseite an die Mett-
strasse gestellt und sollen so die Linearität des Strassenraumes bre-
chen. Mit der Schaffung breiterer Trottoirs und der Anordnung einer
Reihe von Baumgruppen entstehen örtliche Aufenthaltsbereiche, wel-
che in Bezug zu den angrenzenden publikumsorientierten Erdge-
schossnutzungen stehen.

Für die vorhandene kleinteilige Bebauungsstruktur entlang der Orpund-
strasse wird kaum Transformationspotenzial lokalisiert. Das Muster von
stirnseitig an die Strasse stossenden Bauten innerhalb begrünter Gär-
ten wird deshalb beibehalten.

Im Bereich Rey entsteht durch den aufgewerteten Bahnhofzugang eine
gesteigerte Öffentlichkeit mit höheren Personenfrequenzen. Dadurch
wird der Ersatz des unmittelbar am Bahndamm situierten Gebäudes
mit einem achtgeschossigen Neubau begründet. Es entsteht ein neuer
städtebaulicher Akzent. Die bestehende Lagerhalle wird entsprechend
der eingenommenen Grundhaltung erhalten und als Gemeinschaftsein-
richtung für das Quartier genutzt.

Leitmotiv für die Entwicklung der Siedlungsräume im Innern des Pla-
nungsgebietes ist ein ökologisch und sozial begründeter Erhaltungs-
und Aufwertungsgedanke. Ausgehend von den Bestandesbauten wird
eine Strategie mit gezielten Umbauten, ergänzenden Anbauten sowie
neuen Zusatzbauten propagiert. Die Massnahmen werden detailliert
aufgezeigt. Die Umsetzung führt

- zu hofartigen Bebauungsmustern mit gespiegelten Zugangsfronten
entlang von Gassen anstelle der bisherigen Reihung westlich des
Hirtenwegs sowie
- der Komplettierung der gereihten Genossenschaftsbauten mit
"Baulückenbebauungen" östlich des Hirtenweges.

Nutzung.

Der Grossteil des Nutzungsangebotes wird vom Wohnen bestritten (ca.
90%). Durch die Mischung von Bestand, Transformation und Neubau-
ten kann eine Vielfalt an Wohnungstypologien entstehen.

Die Nutzungsdichte liegt im Vergleich der verschiedenen Konzepte er-
heblich unter dem Durchschnitt.

Freiraum

Durch die Stärkung der Ränder des Planungsgebiets (insbesondere Mettstrasse, Bereich Rey, Bahndamm) sowie die "Umkehrung" der Gebäudeadressen im Innern des Gebietes entsteht ein Netz an Strassenräumen mit öffentlicher Stimmung. Eine deutliche Differenzierung ergibt sich durch den Charakter der äusseren, gestalterisch zwar differenzierten, aber stark öffentlich geprägten Strassen und der Quartieratmosphäre der Wohngassen im Innern.

Die heute gleichförmigen Aussenräume im Bereich Vogelsang werden durch die Adressierung der Gebäude auf die Wohngassen in ruhige, private oder gemeinschaftliche Höfe und belebte, öffentlichkeitsgeprägte Zugangsräume umgepolt.

Durch die Anlage einer Pergolastruktur entlang der Mühlestrasse wird eine Gartenterrasse vor der Bauzeile "Sonniger" Hof vom öffentlichen Raum abgegrenzt.

Strukturierendes Element wird der Raum des Bahndamms, welcher durch die Anlage eines den Bahnhofzugang ankündigenden Platzes an der Mühlestrasse, eines mittigen Quartierplatzes sowie eines Platzes an der Orpundstrasse aufgespannt und aufgewertet wird. Er dient als Bahnhofzugang von Osten und Westen sowie als Querverbindung für den Langsamverkehr.

Während die Mettstrasse durch die Anlage von Baumgruppen und der Hervorhebung von kleinen Platzbereichen ein eher städtisch anmutendes Gesicht erhält, bleibt die Orpundstrasse bis auf den Bereich Rey durch die Gartenlandschaft geprägt. Die Mühlestrasse wird durch die Abtragung der Dammaufschüttung der Einstellhalle räumlich erweitert.

Verkehr, Erschliessung und Parkierung

Das Planungsgebiet ist verkehrsfrei konzipiert. Die innere Zirkulation ist über den Hirtenweg und die als Wohngassen bezeichneten Querererschliessungen sichergestellt.

Die Zufahrten zu den zwei Einstellhalle in den Bereichen COOP/Dabaja und Rey richten sich auf die Orpundstrasse und die Mühlestrasse. Das ausgewiesene Parkierungsangebot unterschreitet den Bedarf erheblich.

Der Bahnhofzugang erfolgt längs des Bahndamms und über den Hirtenweg. Durch die Anlage eines Ankunftsortes an der Orpundstrasse und die darauf ausgerichtete Verlegung der Bushaltestelle enthält der Ost-Zugang eine erhöhte Bedeutung. Vorgesehen sind zudem neue Zugänge zu den Perrons und neue Unterführungen unter der Bahn.

Etappen

Für die Etappierung ergeben sich aufgrund der über grosse Teile konzipierten, eher kleinteiligen Massnahmen flexible Realisierungsabfolgen. Allerdings bilden die Realisierung der Bereiche COOP/Dabaja und

Rey eine zwingende Voraussetzung, da die Parkierung auch dem Bereich Vogelsang dienen soll.

Einzelheiten

Die Anforderungen für die konkreten Bedürfnisse "COOP" werden nicht erfüllt (Unterschreiten der geforderten Verkaufsfläche). Für den Betrieb Rey wird auf einen Vorschlag verzichtet, da wohl von einer Verlegung ausgegangen wird. Jedenfalls ist keine realistische Lösung erkennbar.

Würdigung

Die dem städtebaulichen Konzept zugrunde liegende Erhaltungs- und Aufwertungsstrategie ist von hoher Aktualität. Durch die zunehmende Bedeutung ressourcenschonender Vorgehensweisen bei der Siedlungserneuerung erhält die Berücksichtigung der vorhandenen Substanz eine grössere Dringlichkeit. In diesem Sinne ist der Beitrag von hoher Relevanz.

Die Umsetzung des Konzeptes führt zumindest in Teilen zu räumlich doch eher überstrapazierten Lösungen. Insbesondere die Überstülpung einer Blockstruktur über das gereihete, serielle Muster der Genossenschaftsbebauung erweckt, obschon grundsätzlich einleuchtend, in der konkreten Situation einige Zweifel. Ist die räumliche Anordnung der vorhandenen Siedlung für ein derartiges Muster geeignet? Es stellt sich auch die Ermessensfrage, bis zu welchem Mass der Umstrukturierung einer Siedlung der Erhaltungsgedanke noch verhältnismässig ist. Die Eingriffe in die Struktur einzelner Bauten scheinen doch erheblich. Die baulichen Interventionen in Form der Ergänzungsbauten werden im Prinzip als einsichtige Lösung der Nachverdichtung beurteilt. Im Einzelnen ist jedoch die Wirtschaftlichkeit der vielfach kleinteiligen Massnahmen zu bezweifeln.

Die Ausbildung der Ränder des Planungsgebietes erwecken einen städtebaulich unentschiedenen Eindruck. Trotz der unbestritten plausiblen Anordnung der Sockelbauten, erweist sich die Gesamtlösung der Bebauung an der Mettstrasse mit den eher zufällig gesetzten Querbauten als unentschlossen. Die Entstehung eines prägnanten Raumes, was der Lage im Stadtgefüge entsprechen würde, wird bezweifelt. Die Veränderung des Aussenraumcharakters des mittigen Teils Vogelsang mit einer Differenzierung in öffentliche und privat-gemeinschaftlich Flächen entspricht einem bewährten Muster. Wie vorstehend angesprochen, bestehen jedoch Bedenken hinsichtlich der entstehenden räumlichen Verhältnisse.

Die intern angeordneten Wohngassen und der mit Platzräumen gegliederte Raum entlang dem Bahndamm versprechen gute und angemessene Aufenthaltsqualitäten. Eine stärkere Differenzierung des Hirtenwegs als Bahnhofzugang und den Quergassen wäre wünschenswert. Die Nutzung der Lagerhalle im Bereich Rey wird als interessanter Gedanke aufgenommen, jedoch deren baulich-konstruktiver und wirtschaftlicher Realisierbarkeit bezweifelt.

Die Möglichkeiten der Etappierung sind durch die Orientierung am Bestand in kleinteiliger und flexibler Weise gegeben. Fragen stellen sich bei der Umgestaltung der Aussenräume, insbesondere hinsichtlich des Zeitpunktes der Befreiung der Oberflächen von der Parkierung. Abschliessend wird dem städtebaulichen Konzept ein starker und aktueller Grundgedanke attestiert, dessen räumliche und funktionelle Umsetzung jedoch einige Fragen und Zweifel hervorruft.

7 Schlussfolgerungen

7.1 Schlüsselkriterien

Für die in der Folge einer vergleichenden Beurteilung unterzogenen vier städtebaulichen Konzepte werden ausgewählte Kriterien herangezogen. Diese sind aus den im Programm der Testplanung festgelegten Beurteilungskriterien abgeleitet. Als Schlüsselkriterien in diesem Sinne gelten:

Städtebauliche Grundhaltung

- Stichhaltigkeit des konzeptionellen Ansatzes in Bezug auf Zielsetzungen und Rahmenbedingungen sowie Angemessenheit im übergeordneten Kontext.

Bebauung

- Qualität und Ausdruck des städtebaulichen Vorschlags im vorhandenen stadträumlichen Kontext.
- Funktionalität der Gebäudesubstanz in Bezug auf die vorhandenen stadtplanerischen und individuellen Ansprüche.
- Wirkung auf den öffentlichen und halb-öffentlichen Raum.

Aussenraum

- Zweckmässigkeit des vorgeschlagenen Netzes für Zirkulation und Zugänglichkeit.
- Atmosphäre, Gebrauchswert und Dimensionierung der Freiräume und Wege.
- Gestaltungsqualität der Freiräume und Wege.

Erschliessung und Verkehr

- Zweckmässigkeit der Zufahrten und Anlieferungen.
- Funktionalität der inneren Durchwegung.
- Zweckmässigkeit und Dimensionierung der Parkierung.

Wirtschaftlichkeit, Realisierbarkeit

- Voraussetzungen für die wirtschaftliche Umsetzung der Konzepte.
- Etappierung.
- Erfüllung der konkreten Anforderungen an einzelne Bereiche.
- Nutzungsdichte.

7.2 Vergleichende Beurteilung

Städtebauliche Grundhaltung

Team 1 Gebert Spax Bosshard: Schaffen eines gemischt genutzten Quartieres mit hohem Anteil an Aktivitäten in typologischer Anlehnung an das Modell der "grand ensembles". Akzentuierte Zentrumsentwicklung.

Team 2 Raum 404 Böe: Bilden eines durch einen grossen Grünraum gekennzeichneten Quartieres mit hohem Anspruch an die ökologische und klimatische Funktion.

Team 3 Salewski Nater Kretz / Rotzler: An den vorhandenen Grundstrukturen orientierte Transformation zu einem verdichteten, städtebaulich und freiräumlich neu konfigurierten Quartier mit moderater Zentrumsentwicklung.

Team 4 Studio DIA Merett Skala: Vom Gedanken der Suffizienz abgeleitete, weitgehend am Bestand orientierte Quartierentwicklung.

***Erwägungen:** Die vom Beurteilungsgremium eingenommene Sichtweise auf Siedlungscharakter und Quartieratmosphäre von Mett führt zur Bevorzugung einer städtebaulichen Grundidee, welche eine markante funktionelle und bauliche Erneuerung des Planungsgebietes bewirkt, diese aber an vorhandenen Strukturen festmacht. Diese Haltung korreliert auch mit der Einschätzung des Zeithorizontes einer Transformation sowie den zeitlich unterschiedlichen Bedürfnissen des Grundeigentums.*

Bebauung

Team 1 Gebert Spax Bosshard: Entwicklung einer zusammenhängenden, grossmassstäblichen baulichen Figur, bestehend aus einem Sockelbau entlang der Mettstrasse mit angedockten Zeilen in Nord-Süd-Richtung sowie einem Hochpunkt im Bereich Rey.

Team 2 Raum 404 Böe: Anordnung von Einzelbauten (Blöcken) in unterschiedlicher Körnung und Volumetrie um den zentralen Siedlungsgarten, kombiniert mit Sockelbauten für Verkauf und Gewerbe entlang Mettstrasse und im Bereich Rey.

Team 3 Salewski Nater Kretz / Rotzler: Vorschlag einer neu gruppierten und verdichteten städtebaulichen Anordnung, innerhalb eines flexiblen Entwicklungsrahmens. Angelehnt an vorhandene Siedlungs- und Grundeigentumsstrukturen. Akzentsetzungen entlang Mettstrasse und im Bereich Rey.

Team 4 Studio DIA Merett Skala: Weitgehend am Bestand orientierte bauliche Weiterentwicklung durch Sanierungen, Umstrukturierung und neuen Ergänzungsbauten.

***Erwägungen:** Als städtebaulich angemessen werden Lösungen beurteilt, welche die vorhandene, bescheidene Ausstrahlung des Gebiets Mett-Zentrum Süd in einer Weise weiterentwickeln, welche einerseits ein Selbstbewusstsein ausstrahlt, das der Lage und Funktion im Stadtgefüge entspricht, andererseits sich zur Quartieratmosphäre bekennen. Aufgrund dem zu erwartenden längeren Zeitraum der Transformation kommt den Zwischenzuständen hohe Bedeutung zu. Innerhalb diesem Gedanken neigen Lösungen mit weitgehender Transformation eher zu bruchstückartigen "Intermezzi".*

Auch die Bezugnahme zu den öffentlichen und halb-öffentlichen Aussenräumen wird nach Ansicht des Beurteilungsgremiums eher zu zweckmässigen Situationen führen, wenn die schrittweise vorgenommenen Veränderungen in einem spürbaren Verhältnis zum Bestand stehen.

Aussenraum

Team 1 Gebert Spax Bosshard: Die Anordnung der Aussenräume ist von einem zentralen, öffentlichkeitsorientierten, langgezogenen "Square" und den seitlich angeordneten Gartenhöfen gekennzeichnet. Die innere Durchwegung besteht aus Ost-West-Verbindungen entlang der Bahnlinie und rückwärtig des Sockelbaus längs der Mettstrasse sowie dem "Square" als Zugang zum Bahnhof und den Wohnungen.

Team 2 Raum 404 Böe: Der zentrale "Siedlungsgarten" und mit ihm der ökologisch-klimatische Aspekt bestimmt weitgehend die städtebauliche Konfiguration des Vorschlags. Zusammen mit den übrigen Freiräumen entsteht ein vielfältiges Angebot an Aussenräumen. Durch die mittige Grünfläche und die offen gehaltenen Baustrukturen wird eine hohe Durchlässigkeit erreicht. Hauptverbindungen bilden dabei Wege entlang dem Bahndamm und zwischen Bahnhof und Mettstrasse.

Team 3 Salewski Nater Kretz / Rotzler: Die entstehenden Freiräume können als sich in Teilen überlagerndes Geflecht von in Dimension, Funktion und Gestaltung differenzierten Feldern beschrieben werden. Prägende Element sind der Raum entlang des Bahndamms mit betont öffentlichem Charakter und der Raum der genossenschaftliche Hof, die "grüne Mitte", mit Pflanzgärten und Spielflächen. Die Felderstruktur führt zu einer vielfältigen Durchlässigkeit des Quartiers mit Vorrang der Verbindungen zum Bahnhof (Hirtenweg bestehend und neu, "Bahnufer").

Team 4 Studio DIA Merett Skala: Die Disposition der Freiräume wird stark durch den Erhaltungsgedanken der Bausubstanz und damit die vorhandene Raumgliederung bestimmt. Dies führt zusammen mit der Absicht einer stärkeren Differenzierung der Aussenräume zum Vorschlag neuer sozialräumlicher Zuschreibungen innerhalb der bestehenden Raumgliederung. Die innere Zirkulation baut ebenfalls auf der vorhandenen Struktur auf, was zu einem orthogonalen Wegnetz führt.

Erwägungen: *Die Neudefinition und Aufwertung der Aussenräume ist ein wichtiger Faktor der Quartiererneuerung. Aufgrund des zu erwartenden längeren Zeitraums des Prozesses werden optimale Zwischenzustände sowie eine flexible und zu frühzeitigen Resultaten führende Umwandlung der Aussenräume als wichtig erachtet. Einer feingliedrigeren Aussenraumstruktur wird in diesem Zusammenhang gegenüber einer gröber konzipierten Konfiguration ein grösseres Potenzial zugesprochen.*

Erschliessung und Verkehr

Team 1 Gebert Spax Bosshard: Die Zufahrten für den ruhenden Verkehr führen über die Mühlestrasse und die Orpundstrasse. Dazwischen entsteht eine zusammenhängende unterirdische Parkieranlage. Hinsichtlich des äusseren Verkehrsgeschehens wird eine Verkehrsberuhigung der Mettstrasse sowie Neuordnungen der Bushaltestellen vorgeschlagen.

Team 2 Raum 404 Böe: Die Parkplätze werden in zwei unterirdischen Parkieranlagen in den Bereichen COOP/Dabaja und Rey angeordnet, erschlossen ab Mühlestrasse und Orpundstrasse. Die Mettstrasse wird um eine Fahrspur zugunsten einer Baumreihe reduziert. Der Zugang zum Bahnhof wird insbesondere durch die Neuordnung der Bushaltestelle an der Orpundstrasse verbessert.

Team 3 Salewski Nater Kretz / Rotzler: Zwei unterirdische Parkieranlagen in den Bereichen COOP/Dabaja/Vogelsang und Rey mit Zufahrten ab Mühlestrasse und Orpundstrasse sind vorgesehen. In die äusseren Verkehrsinfrastrukturen wird nur unwesentlich eingegriffen.

Team 4 Studio DIA Merett Skala: Zwei Einstellhallen in den Bereichen COOP/Dabaja und Rey sind für die Parkierung vorgesehen, wobei der vorgegebene Bedarf erheblich unterschritten wird. Der Bahnhofzugang wird durch zusätzliche Perronzugänge und Unterführungen ergänzt.

***Erwägungen:** Die Belange von Verkehr und Erschliessung in den verschiedenen Konzeptvorschlägen lassen etliche Fragen offen. Dies liegt vor allem in der Natur der Sache begründet, welche aufgrund den Grundeigentumsverhältnissen und der mehrheitlich ungewissen Etappierung keine einfachen Zufahrts- und Parkierungslösungen zulassen. Zudem erlaubt die Flughöhe der Testplanung nicht, vertiefter in die eigentliche Problematik von Verfahrens- und Rechtsfragen gemeinsamer baulicher Anlagen (Parkierung, Wege, usw.) oder der (externen) Verkehrsorganisation einzudringen.*

Wirtschaftlichkeit, Realisierbarkeit

Team 1 Gebert Spax Bosshard: Die kompakte Bauweise und die vergleichsweise hohe Nutzungsdichte hat das Potenzial zu einer wirtschaftlich tragbaren Bauweise. Insbesondere der mittige "Square" lässt dagegen eine relativ aufwendige Aussenraumgestaltung vermuten. Auch die zu erwartende, in kleineren Schritten erfolgende Realisierung könnte die Einschätzung der Wirtschaftlichkeit relativieren, da die Etappierung gemäss vorgelegtem Konzept doch relativ grosse Baulose bedingt. Die konkreten Anforderungen für die Bereiche COOP und Rey sind erfüllt.

Team 2 Raum 404 Böe: Innerhalb der vorgelegten Konzeption dürfte sich auch mit der etwas unterdurchschnittlichen Nutzungsdichte eine wirtschaftliche Ausführung von Bauten und Aussenräumen realisieren lassen.

Die vorgeschlagenen Etappen bewegen sich insbesondere für den Bereich Vogelsang hinsichtlich Grösse an der oberen Grenze. Falls der zentrale "Siedlungsgarten" erst in letzter Etappe erstellt werden sollte, wäre es unumgänglich, dessen Finanzierung vorgängig sicher zu stellen.

Die konkreten Anforderungen für die Bereiche COOP und Rey sind erfüllt.

Team 3 Salewski Nater Kretz / Rotzler: Die hohe Nutzungsdichte, die kompakten Bauvolumen und die eher naturnah gestalteten Aussenräume lassen eine wirtschaftliche Realisierung erwarten. Allerdings könnten konkrete Bauprojekte aufgrund spezifischer Konzepte auf eine maximale Beanspruchung der "Mantelvolumen" verzichten, was eine Reduktion der Nutzungsdichte zur Folge hätte, aber nicht zwingend eine Einbusse der Wirtschaftlichkeit nach sich ziehen würde.

Die Realisierung des Konzeptes ist flexibel und in angemessenen Etappen möglich.

Die konkreten Anforderungen für die Bereiche COOP und Rey sind erfüllt.

Team 4 Studio DIA Merett Skala: Sowohl die niedere Nutzungsdichte, als auch die zum Teil kleinteiligen Ergänzungsbauten lassen trotz der erhaltenen Bausubstanz Zweifel an einer wirtschaftlichen Realisierung aufkommen.

Eine Etappierung ist demgegenüber in kleinen Schritten möglich, was wiederum einer nach den jeweiligen Möglichkeiten abgestuften und daher ökonomischen Finanzierung entgegenkommt.

Die konkreten Anforderungen für den Bereich COOP sind nicht erfüllt.

Für den Bereich Rey ist keine realistische Lösung erkennbar.

Erwägungen: Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit der Konzepte ist im Rahmen der Testplanung nur höchst rudimentär möglich. Trotzdem lassen sich gewisse Tendenzen erkennen. Aus einer generellen Betrachtung lässt sich der Schluss ziehen, dass Lösungen mit durchschnittlicher oder höherer Nutzungsdichte, mit einer Bauweise, welche Spielräume offenhält, naturnaher Gestaltung der Aussenräume und flexibler Etappen potenziell einer ökonomischen Realisierung nahekommen dürften.

Klares Indiz ist die ausgewiesene Nutzungsdichte. Für einen aussagekräftigen Vergleich werden innerhalb des Planungssperimeters die Bereiche 1 COOP, 2 Dabaja, 3 Vogelsang und 5 Rey als massgebend erachtet. Der Bereich 4 Sonniger Hof dürfte eine mögliche Ergänzung quantitativ nicht ins Gewicht fallen und für den Bereich 6 Orpundstrasse sind bauliche Veränderungen zu ungewiss, um sie in einen Vergleich einzubeziehen.

Bereiche	Geschossflächen oberirdisch m2				
	Team 1 m2	Team 2 m2	Team 3 m2	Team 4 m2	Durchschnitt m2
1 COOP	6'018	6'498	8'157	3'892	
2 Dabaja	4'728	2'383	3'762	2'629	
3 Vogelsang	16'113	12'592	20'900	14'140	
5 Rey	11'625	11'254	9'235	4'210	
Total	38'484	32'727	42'054	24'871	34'534
	111%	95%	122%	72%	100%

Angesichts der guten Erschliessungslage und in Beachtung der heute relativ tiefen Bebauungsdichte werden von der baulichen Erneuerung des Quartiers eine angemessene Verdichtung und Bauten mit hohem Gebrauchswert erwartet. Gleichermassen sollen die bekannten Bedürfnisse ohne zu grosse Abhängigkeiten realisierbar sein.

Ohne Frage ist die Berücksichtigung der konkreten Programmvorgaben (Bereiche COOP und Rey) für die Beurteilung der Realisierbarkeit der Konzepte unabdingbar.

7.3 Empfehlungen

In Beachtung der Hauptziele und der Flughöhe der Testplanung stützt sich die Beurteilung der städtebaulichen Konzepte und damit die Formulierung der nachstehenden Empfehlungen vor allem auf städtebauliche Kriterien, bzw. auf die jeweils eingenommene Grundhaltung sowie die Bebauungs- und Aussenraumkonzepte. Darin eingeschlossen sind Aspekte der inneren Durchlässigkeit und Zirkulation, weniger jedoch Fragen der Verkehrsorganisation im nahen Umfeld. Letztere bedürfen weiterer Abklärungen, welche nicht in die Zuständigkeit der Testplanung fallen. Die Beachtung der Wirtschaftlichkeit beschränkt sich auf eine allgemeine und rudimentäre Einschätzung deren Wahrscheinlichkeit. Einfacher ist die Erfassung der Nutzungsdichte, für welche ein einfacher quantitativer Vergleich reicht. Die Bewertung der Realisierbarkeit stützt sich vorwiegend auf die Etappierung ab, während Fragen der Koordination zwischen Grundeigentümern im Rahmen der Testplanung nicht abschliessend behandelt werden können, sondern in weiteren Schritten angegangen werden müssen.

Aufgrund der Betrachtung und Beurteilung der eingegangenen städtebaulichen Konzepte, kommt das Beurteilungsgremium zum Schluss, dass den weiteren Planungsschritten eine Lösung zugrunde gelegt werden soll, die

- eine Weiterentwicklung und nicht einen radikalen Bruch der städtebaulichen Strukturen im Planungsgebiet bewirkt, somit auch den grösseren Quartierkontext berücksichtigt und die "Geschichte des Ortes weitererzählt";

- eine moderate, Bedeutung und Funktion nicht überschätzende Stärkung des Quartierzentrums von Mett zur Folge hat;
- eine kleinteilige, flexible Siedlungserneuerung unter Beachtung städtebaulicher, sozialer und ökonomischer Aspekte ermöglicht;
- eine langfristige Siedlungserneuerung und massvolle Verdichtung anvisiert, jedoch die Abwägung zwischen Bestandserhaltung und Ersatz dem Lauf der Zeit überlassen kann;
- im Verlaufe des Umwandlungsprozesses Anpassungen an veränderte Bedürfnisse und Rahmenbedingungen erlaubt;
- einen gesellschaftlich verträglichen, die Lebenswelten der ansässigen Bevölkerung beachtenden Quartierumbau ermöglicht.

Mit dem städtebaulichen Konzept des Teams 3 Salewski Nater Kretz / Rotzler liegt ein Vorschlag vor, welcher den vorgenannten Erfordernissen in überzeugender Weise nahekommt. Das Beurteilungsgremium empfiehlt ihn den weiteren Arbeiten zugrunde zu legen.

7.4 Weiteres Vorgehen

Vertiefungen

Wie in den vorstehenden Ausführungen angesprochen, hat die Phase der Testplanung naturgemäss nicht auf alle Fragen Antworten liefern können. Als Basis für die Umsetzung in planungsrechtliche Vorgaben sind deshalb spezifische Vertiefungsarbeiten für folgende Themen vorzunehmen:

- Die Umsetzung des empfohlenen städtebaulichen Konzeptes bedarf der permanenten Qualitätsförderung. Die dazu geeigneten Instrumente (Leitplan, Realisierungsvereinbarungen, usw.) sind in Zusammenarbeit zwischen Konzeptteam und Stadt Biel zu entwickeln. Eine Begleitung durch fachliche Mitglieder des Beurteilungsgremiums wird nahegelegt.
- Im Planungsgebiet bestehen keine Objekte, Bau- oder Strukturgruppen gemäss kantonalem Bauinventar. Die Siedlung der Genossenschaft Vogelsang wird jedoch im ISOS (Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz) mit Erhaltungsziel A aufgeführt, die Bauten an der Orpundstrasse mit Erhaltungsziel B. Die damit zusammenhängenden Fragen bedürfen der vertieften Bearbeitung unter Beizug der städtischen Denkmalpflege.
- Das planungsrechtlich festzulegende Mass der Nutzung bedarf der sorgfältigen Untermuerung. In diesem Zusammenhang sind die im städtebaulichen Konzept ausgewiesenen Baufelder in Bezug auf die Ausdehnung der darin möglichen Bauvolumen zu überprüfen.

- Für den Bereich der Orpundstrasse besteht das Erfordernis einer Konkretisierung der Konzeptinhalte. Dies betrifft insbesondere den an den Orpundplatz angrenzenden Teil.
- Bedürfnisse Grundeigentümer. Insbesondere die kurz- bis mittelfristigen Bauabsichten (COOP, Dabaja, Rey) sind konkreter zu erfassen und vertiefte Lösungen aufzuzeigen. Ebenso besteht Koordinationsbedarf zwischen den Strategien der Genossenschaften "Sonniger Hof" und "Vogelsang" und dem städtebaulichen Konzept. Zudem sind sie mit den gemäss Verordnung über die Förderung des gemeinnützigen Wohnungsbaus erforderlichen Zielvereinbarungen zwischen Wohnbauträger und Stadt abzustimmen.
- Die weiteren Realisierungsschritte bedingen die Kooperation unter verschiedenen Grundeigentümer. Im Rahmen der weiteren Abstimmung mit den Absichten der Grundeigentümer sind die entsprechenden Problemstellungen aufzuzeigen und erste Vorabklärungen zu treffen. Inwieweit dies den Beizug von juristischen Fachleuten bedingt, ist noch zu bestimmen.
- Organisation des Verkehrs im Umfeld und Bedingungen für die Erschliessung des Planungsgebietes. Insbesondere sind die Fragen der Einstellhallenerschliessungen sowie der erforderlichen Anlieferungen vertieft zu untersuchen. Dazu sind entsprechende Fachleute, vorzugsweise mit Kenntnis der örtlichen Sachlage, beizuziehen.
- Eigentums- und Unterhaltsfragen des festzulegenden internen Wegsystems sind abzuklären und entsprechende Verhandlungen zwischen Stadt Biel und Grundeigentümern zu führen. Ziel ist die Verankerung entsprechender Vereinbarungen im Rahmen der planungsrechtlichen Festlegungen.
- Das Planungsgebiet befindet sich in einem sogenannten Koordinationsbereich gemäss Störfallverordnung des Bundes. Massgebend sind Risiken, die von der Bahn ausgehen. Die Konsequenzen auf den Bau von Gebäuden müssen noch vertieft abgeklärt werden.

Weitere Arbeitsschritte

Ergänzung und Detaillierung des städtebaulichen Konzeptes. Als Voraussetzung für die Umsetzung in planungsrechtliche Vorgaben ergibt sich gemäss den vorstehend aufgeführten Vertiefungen die Notwendigkeit einer Ergänzung und Verfeinerung des städtebaulichen Konzeptes. Dieser Arbeitsschritt erfolgt in Zusammenarbeit zwischen dem Konzeptteam, den beizuziehenden Verkehrsfachleuten sowie den zuständigen Stellen der Stadt Biel begleitet durch eine Vertretung des Fachpreisrichter.

Öffentlichkeitsarbeit. Als Auftakt für die Konsolidierung der Konzept- und Umsetzungsarbeiten erfolgt eine Information der Öffentlichkeit über die Resultate des Testplanungsverfahrens. Parallel dazu bereitet die Stadtplanung die Art und Weise der nachfolgende Öffentlichkeitsbeteiligung vor.

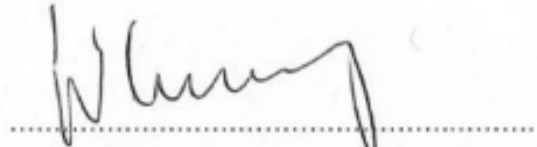
Planungsrechtliche Vorgaben. Die Stadt Biel ist verpflichtet, die verfügte Planungszone durch die öffentliche Auflage neuer planungsrechtlicher Vorgaben bis zum Juni 2024 abzulösen.

8 Genehmigung

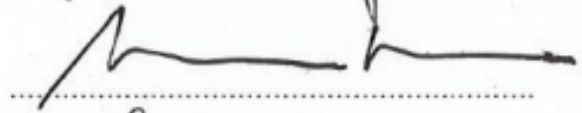
Der Schlussbericht ist vom Beurteilungsgremium im September 2023 per Email genehmigt worden.

Sachpreisrichter

Han van de Wetering



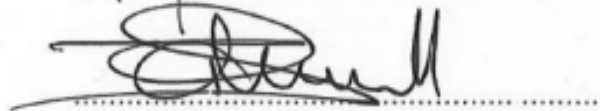
Stephanie Bender



Andy Schönholzer



Florence Schmoll



Christian Stucki



Ersatzmitglieder

Sarah Gäumann

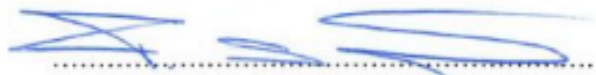


Vinzenz Gurtner



Fachexperten (ohne Stimmrecht)

Fritz Schär



Marc Bercovitz/ Hussein Dabaja

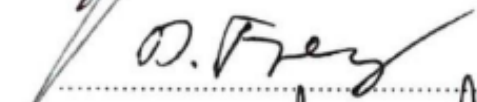


Reto Rey



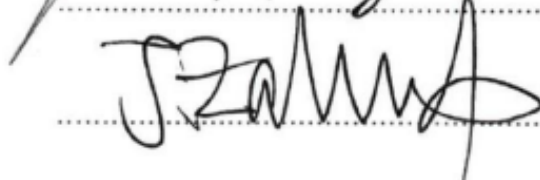
.....

Dany Frey



.....

Jürg Zahnd



.....

Félicien Gygax



.....

Beat Bommer



.....

Hans Heeb



.....

9 Beilagen

- Schlussabgabe Team 1: Gebert / Spax / Bosshard
- Schlussabgabe Team 2: Raum 404 / Studio Böe
- Schlussabgabe Team 3: Salewski Nater Kretz / Rotzler
- Schlussabgabe Team 4: Studio DIA Merett und Skala

