



Masterplan Westliches Zentrum Gümligen

Bericht und Pläne



Bearbeitung

Beat Suter, dipl. Ing. FH in Raumplanung FSU/SIA
Jürgen Hengsberger, MSc ETH in Raumentwicklung FSU/SIA,
Dipl.-Ing. Landschaftsarchitektur/-planung
Garry Müntener, BSc FHO in Landschaftsarchitektur,
MSc TUM in Urbanistik
Philipp Rier, BSc Raumplanung

Metron Raumentwicklung AG
Stahlrain 2
Postfach
5201 Brugg
T 056 460 91 11
info@metron.ch
www.metron.ch

Begleitung

Thomas Hanke, Ressort Planung, Gemeindepräsident Muri b. Bern
Sebastian Mävers, Leiter Hochbau + Planung, Muri b. Bern
Thomas Marti, Leiter Verkehr + Umwelt, Muri b. Bern
Richard Trachsel, Teilprojekt Grundeigentümer, ecoptima
Beat Kästli, Teilprojekt Grundeigentümer, ecoptima
Herbert Mössinger, Mössinger Immobilien
Mark Egger, Egger Kommunikation

Titelbild: Modellfoto, Stand Vertiefung nach Testplanung

metron

Inhaltsverzeichnis

1	Zentrumsentwicklung Gümligen	4
1.1	Räumliches Leitbild und kommunale Richtplanung	4
1.2	Kantonale und regionale Einbettung	5
1.3	Vorarbeiten und Partizipation	6
1.4	Testplanung und Masterplan	6
1.5	Einbettung und Stellenwert des Masterplans	8
2	Vision und Ziele	9
3	Masterplan	11
3.1	Entwicklungsprinzipien	11
3.2	Nutzung und Bebauung	13
3.3	Erschliessung	25
3.4	Freiraum	36
3.5	Energie	41
3.6	Lärm	41
4	Handlungsperimeter und nächste Schritte	43
	Pläne	47
	Plan 1: Nutzung und Bebauung	48
	Plan 2: Freiraum und Erschliessung	50
	Begleitdokumente	
	1. Etappierung	
	2. Mengengerüst	

1 Zentrumsentwicklung Gümligen

1.1 Räumliches Leitbild und kommunale Richtplanung

Das Räumliche Leitbild hat das Zentrum von Gümligen zum Hauptzentrum der Gemeinde erhoben. 40 Prozent des Entwicklungsbedarfs bis 2030 (rund 1'400 Einwohner und 700 Arbeitsplätze mehr als im Jahr 2017) sollen über Transformationen an zentralen Lagen realisiert werden. Es ist der Gemeinde bewusst, dass das Orts- und Siedlungsbild gerade in den Zentren defizitär ist und aufgewertet werden muss. Sie bekennt sich zu ihrem Status als Kerngemeinde von Bern und das Zentrum von Gümligen hat innerhalb der Gemeinde den urbansten Charakter mit der besten Infrastruktur.



Abbildung 1: Planausschnitt des Räumlichen Leitbilds mit Markierung des Zentrums Gümligen (weisser Kreis)

Die wichtigsten Aussagen mit Bezug zum Zentrum Gümligen sind:

«Die beiden Ortszentren sollen differenziert weiterentwickelt werden: Das Zentrum Gümligen als attraktives Hauptzentrum mit Einkaufsmöglichkeiten, Dienstleistungen und Wohnen, das Zentrum Muri als Ortsteilzentrum mit lokaler Nahversorgung für die umliegenden Quartiere. Die Worbstrasse und die Thunstrasse sollen im Zentrumsbereich entsprechend aufgewertet werden.»

«Muri bei Bern soll weiterhin ein attraktiver Wirtschaftsstandort bleiben und schafft die entsprechenden Rahmenbedingungen. Eine wichtige Rolle dabei soll die Aufwertung der Zentren einnehmen.»

«Die öffentlichen Infrastrukturen wie Schulen, öffentliche Anlagen und Zentrumseinrichtungen sind auf die Bedürfnisse der Bevölkerung und der Wirtschaft auszurichten.»

Darauf aufbauend sind unter anderem die folgenden Leitbildthemen mit Bezug zur Zentrumsentwicklung Gümligen im Bericht zum Räumlichen Leitbild näher erläutert:

«LB 11: Die beiden Ortszentren sollen differenziert aufgewertet werden: Das Zentrum Muri soll zu einem Ortsteilzentrum und das Zentrum Gümligen zum Hauptzentrum der Gemeinde weiter entwickelt werden. Das Zentrum Gümligen wird zum urbanen Hauptzentrum der Gemeinde entwickelt. Südlich des Bahnhofs Gümligen soll an der Worbstrasse ein Zentrumsplatz entstehen. Das wichtigste Potenzial stellt die Umstrukturierung des Lischenmoos nördlich der Worbstrasse zu einem urbanen Zentrumsquartier dar. Aber auch die Verdichtung und Erneuerung südlich der Worbstrasse ist von grosser Bedeutung.»

Sowie :

«LB 5: Altersgerechte, zentrumsnahe und durchmischte Wohnformen werden gefördert und neu geschaffen.»

«LB 9: Die Gemeinde unterstützt die Bewahrung und Pflege der identitätsstiftenden, ortsbildprägenden und historischen Ortsteile, Bauten und Freiraumanlagen.»

«LB 10: Die Gemeinde Muri bei Bern bekennt sich zu einer hochwertigen Baukultur und fördert qualitätssichernde Verfahren.»

«LB 16: Die Wirtschaftsentwicklung wird durch differenzierte Wirtschaftsstandorte auf die Gesamtentwicklung der Gemeinde abgestimmt.»

«LB 17: Das Tannental wird als Standort für kleinstrukturiertes Gewerbe, für die Verlagerung von Gewerbebetrieben aus den Zentren und in Teilbereichen als Wohngebiet weiterentwickelt.»

«LB 19: Das Fussgänger- und Velowegnetz wird aufgewertet, ergänzt und regional abgestimmt.»

«LB 20: Die Worbstrasse und die Thunstrasse werden in den Zentren zu multifunktionalen und attraktiven Strassenräumen mit einem zentrumsgerechten Verkehrsregime umgestaltet.»

«LB 21: Im Zuge der Innenentwicklung wird der Verkehrsmix zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs gefördert.»

Die beiden kommunalen Richtpläne Siedlungsentwicklung und Verkehr befinden sich parallel zur Testplanung und zur Erarbeitung des Masterplans zum Zentrum Gümligen in Erarbeitung. Sie greifen die oben genannten Themen des Leitbilds auf und setzen sie in den behördenverbindlichen Richtplänen um. Zur Zentrumsentwicklung Gümligen wird ein eigenes Massnahmenblatt formuliert. Darin werden die wich-

tigsten Eckpunkte und Massnahmen aus dem Masterplan aufgenommen.

1.2 Kantonale und regionale Einbettung

Der kantonale Richtplan Bern 2030 wurde aufbauend auf den Forderungen des neuen Raumplanungsgesetzes revidiert und 2016 vom Bundesrat genehmigt. Das kantonale Raumkonzept legt darin einleitend die räumliche Entwicklungsstrategie fest. In den Zielen werden unter anderem die Konzentration der Siedlungsentwicklung und die Abstimmung von Verkehr und Siedlung definiert. Die Gemeinde Muri bei Bern fällt gemäss Raumkonzept in die Kategorie der Gemeinden im «Urbanen Kerngebiet der Agglomerationen». Diese werden als Entwicklungsmotoren mit einem Bevölkerungswachstum von 11 Prozent (bis 2030) bezeichnet und sollen gestärkt werden. Sie bilden die Schwerpunkte der Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung. Es gilt daher, die Verdichtungs- und Umnutzungspotenziale konsequent auszuschöpfen. Das Räumliche Leitbild der Gemeinde sowie die beiden kommunalen Richtpläne Verkehr und Siedlungsentwicklung, die momentan in Arbeit sind, wurden bzw. werden unter diesen Prämissen erarbeitet. Die Zentrumsentwicklung Gümligen stellt eine konkrete Umsetzung dieser übergeordneten Zielsetzungen dar.

Das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) ist das strategische Raum- und Verkehrsplanungsinstrument der Regionalkonferenz Bern-Mittelland und schafft als regionaler Richtplan eine gemeinsame und verbindliche Grundlage für die Ortsplanungen der Gemeinden. Aktuell befindet sich das RGSK der zweiten Generation (RGSK II) im Abschluss. Darin ist das Lischenmoos-Areal unter den Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten angeführt, in denen Massnahmen ergriffen werden sollen zur besseren Nutzung brachliegender oder ungenügend genutzter Flächen, die innerhalb der Bauzone liegen und bereits über eine gute ÖV- und MIV-Erschliessung verfügen.

1.3 Vorarbeiten und Partizipation

Parallel zur Erarbeitung des Räumlichen Leitbilds wurde eine städtebauliche Studie zum Gebiet Lischenmoos im Zentrum von Gümligen erarbeitet. Die Studie zeigt ein beträchtliches Entwicklungspotenzial für das Gebiet auf. Das Wohnpotenzial und die mögliche urbane Qualitätssteigerung können in der Gemeinde Muri bei Bern einen substantziellen Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen leisten. Das Studienergebnis wurde der Öffentlichkeit im Rahmen von Werkstattgesprächen (Bevölkerungsforen) zur Entwicklung des Räumlichen Leitbilds vorgestellt und sehr positiv aufgenommen.

Auch bei den eigens durchgeführten Grundeigentümerinformationen wurden die ersten Erkenntnisse positiv aufgenommen und das geplante Vorgehen stiess auf Zuspruch. Den Grundeigentümern ist darüber hinaus bewusst, dass dies nur den Startpunkt eines langjährigen und unter Umständen wechselvollen Prozesses darstellt.

1.4 Testplanung und Masterplan

Um Klarheit über die Ziele und Rahmenbedingungen der städtebaulichen Entwicklung zu erhalten, wurde für das Gebiet Lischenmoos und Bahnhof Süd – als zentraler Entwicklungsbaustein des Zentrums Gümligen – eine Testplanung durchgeführt. Sie hatte zum Ziel, eine Leitidee für die qualitätvolle Entwicklung des Zentrums zu erhalten und die notwendigen Grundlagen zu schaffen, um den vorliegenden Masterplan zu erarbeiten.

Für die Testplanung stellten sich – neben der übergeordneten städtebaulichen Leitidee – vordringlich Fragen nach Verdichtungspotenzialen, zu möglichen Bebauungsformen und Nutzungen sowie zur Freiraumgestaltung, zur Strassenraumgestaltung und zur Vernetzung mit den angrenzenden Quartieren. Darüber hinaus waren Themen wie eine

sinnvolle Modulbildung, eine gute Etappierung und eine optimale interne Verkehrserschliessungsstruktur von grosser Bedeutung.

Die unten dargestellte Abbildung zeigt den Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter der Testplanung. Er gliederte sich in das Arbeitsgebiet im Dreieck Worbstrasse–RBS–SBB (Gebiet Lischenmoos, rund 5.2 ha) sowie den Anschlussbereich der Moosstrasse südlich des Bahnhofs und umfasste insgesamt rund 8 ha. Im Rahmen der Erarbeitung des Masterplans wurden verschiedene Perimeter präzisiert (siehe Kapitel 4).

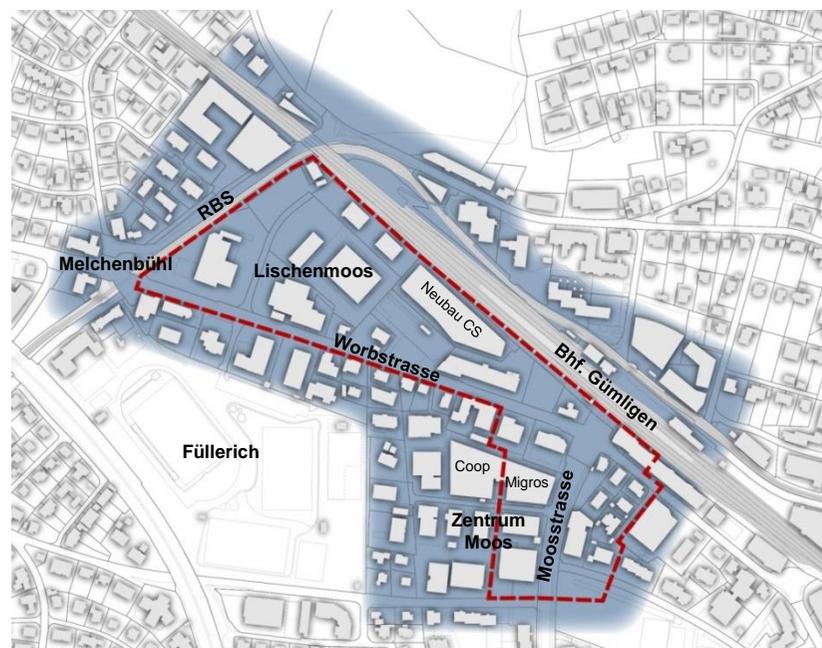


Abbildung 2: Betrachtungsperimeter (blau) und Bearbeitungsperimeter der Testplanung (rot)

Die Testplanung ist eine spezielle Form des Studienauftrags gemäss Ordnung SIA 143. Es handelt sich um ein Dialogverfahren, bei dem die Auftraggeberschaft und das Begleitgremium im Rahmen von Workshops auf den Planungsprozess Einfluss nehmen können. Auch die Teilnehmenden treten während der Workshops in Dialog und können sich gegenseitig beeinflussen. Im Gegensatz zum klassischen Studienauftrag oder Wettbewerb besteht keine Konkurrenzsituation. Das Begleitgremium kann den Prozess so steuern, dass unterschiedliche Lösungsstrategien bzw. komplementäre Teilstrategien resultieren. Das Testplanungsverfahren wurde vom folgenden Gremium begleitet:

Fachexperten

Fritz Schär, Experte Städtebau, Schär Buri Architekten, Bern

Ute Schneider, Expertin Städtebau, KCAP, Zürich

Beat Nipkow, Experte Freiraum, Nipkow Landschaftsarchitektur, Zürich

Philippe Cabane, Experte Soziologie/Stadtentwicklung, Cabane Urbane Strategien & Entwicklung, Basel

Ueli Weber, Experte Verkehr, wb-planung, Bern

Beat Suter, Experte Raumplanung, Verfahrensleitung und Moderation, Metron, Brugg

Herbert Mössinger, Experte Immobilien, Mössinger Immobilien, Liebefeld

Vertreter Grundeigentümer

Richard Trachsel, Teilprojekt Grundeigentümer, ecoptima, Bern

Beat Kästli, Teilprojekt Grundeigentümer, ecoptima, Bern

Orazio Galfo, Grundeigentümerversprecher Lischenmoos AG, Gümligen

Timo Lochbrunner, Grundeigentümerversprecher HRS Real Estate AG, Gümligen

Vertreter Quartier

Erich Kohli, Mattenleist Gümligen

Vertreter Kanton Bern

Daniel Gäumann, Vorsteher Abteilung Orts- und Regionalplanung, Amt für Gemeinden und Raumordnung, Kanton Bern

Vertreter Gemeinde

Thomas Hanke, Gemeindepräsident Muri bei Bern

Sebastian Mävers, Leiter Hochbau + Planung, Gemeinde Muri bei Bern

Thomas Marti, Leiter Umwelt + Verkehr, Gemeinde Muri bei Bern

Mittels vorgelagertem Auswahlverfahren wurden die folgenden drei Teams mit der Teilnahme an der Testplanung beauftragt:

Team GWJ

Städtebau/Architektur: GWJ Architektur, Bern

Verkehr: Transitec, Bern

Freiraum: Maurus Schifferli Landschaftsarchitekt, Bern

Standortanalysen: Fahrländer Partner, Zürich

Team Haratori

Städtebau/Architektur: Office Haratori, Zürich und Office Winhov, Amsterdam

Verkehr: B+S, Bern

Freiraum: Lorenz Eugster, Zürich

Soziologie: Zimraum Raum + Gesellschaft, Zürich

Team VDW

Städtebau/Architektur: Van de Wetering Atelier für Städtebau, Zürich

Verkehr: mrs partner, Zürich

Freiraum: Hager Partner, Zürich

1.5 Einbettung und Stellenwert des Masterplans

Umsetzung der Testplanungsergebnisse in Masterplan

Der Bericht zur Testplanung fasst die Grundlagen, das Vorgehen, die Ergebnisse sowie deren Beurteilung und die Empfehlungen des Begleitgremiums zusammen. Der vorliegende Masterplan basiert auf diesen Empfehlungen und stellt ein informelles Planungsinstrument des Gemeinderats dar. Dieser ist wegleitend und massgebend für die künftige Entwicklung und die Ausarbeitung weiterer Planungsinstrumente.

Anknüpfung an kommunale Planung

Parallel zur Testplanung und der Erarbeitung des Masterplans wurden die kommunalen Richtpläne Verkehr und Siedlung revidiert und ein Freiraumkonzept erstellt. Der Richtplan Siedlungsentwicklung beinhaltet ein separates Massnahmenblatt für die Zentrumsentwicklung Gümligen. Die Zielsetzungen dieses Massnahmenblatts wurden in Abstimmung mit den Empfehlungen aus der Testplanung formuliert (zum Beispiel Verdichtung und Umnutzung des Lischenmoos-Areals oder Schaffung eines Zentrumsplatzes). Die Massnahmen knüpfen an die Testplanung und den Masterplan an (zum Beispiel Umsetzung Masterplan in Nutzungsplanung oder verkehrliche Massnahmen). All diesen Planungen wiederum liegt das einleitend erwähnte Räumliche Leitbild zugrunde.

Konkretisierungen und Umsetzung in Nutzungsplanung

Als nächste Schritte nach Erstellung des Masterplans sollen die Nutzungsplanung (Zone mit Planungspflicht), die Erarbeitung einer Verkehrsstudie und erste Planungsschritte im Bereich des Zentrumsplatzes und Abklärungen zum Park Füllerich erfolgen. Weiterhin steht auch die Einbindung der Bevölkerung und der Grundeigentümer im Zentrum der kommenden Planungsschritte.

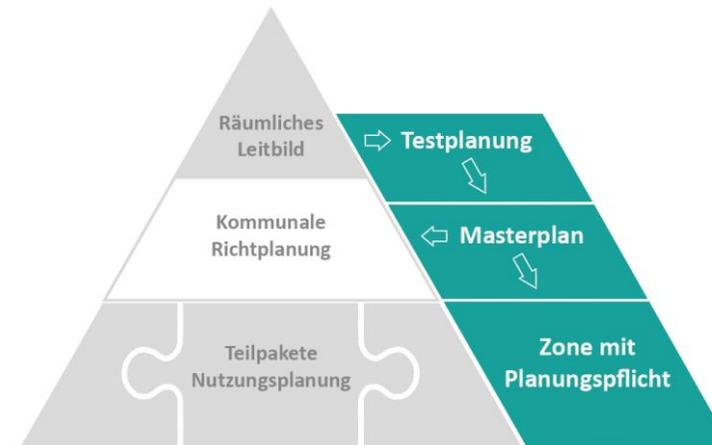


Abbildung 3: Einbettung in den Planungsprozess

2 Vision und Ziele

Aufbauend auf den einleitend erwähnten Themen und Zielsetzungen des Räumlichen Leitbilds, wonach das Zentrum Gümligen zu einem urbanen Hauptzentrum der Gemeinde und das Lischenmoos-Areal zu einem urbanen Zentrumsquartier entwickelt werden sollen, formuliert die kommunale Richtplanung die folgenden Ziele mit Bezug zur Zentrumsentwicklung Gümligen (aktueller Stand Mitwirkung):

Zur Ortsbildpflege:

- Bewahrung und Pflege der identitätsstiftenden Ortsteile, Bauten und Freiraumanlagen

Zur Qualitätssicherung:

- Qualitätssicherung bei der Innenentwicklung
- Förderung einer hochwertigen Baukultur
- Unterstützung von qualitätssichernden Verfahren
- Bauten der Gemeinde übernehmen hinsichtlich Architektur, Freiräumen, Energielösung und Wirtschaftlichkeit eine Vorbildfunktion.

Zur Zentrumsentwicklung Gümligen:

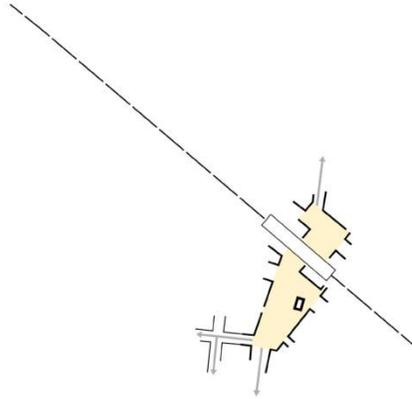
- Attraktives Ortsteilzentrum mit Wohn-, Arbeits- und Versorgungsnutzungen
- Verdichtung und Umnutzung des Lischenmoos-Areals
- Schaffung eines Platzes südlich vom Kreisel, Aufwertung des öffentlichen Raums rund um den Kreisel und Verbesserung der Anbindung Zentrum Moos
- Aufwertung des Strassenraums der Worbstrasse
- Verdichtung und Erneuerung südlich der Worbstrasse
- Ergänzender Frei-/Grünraum im Bereich Füllerich
- Verbesserung der verkehrlichen und räumlichen Situation am Melchenbühlplatz und an der Dorfstrasse

In Anlehnung an den Testplanungsbeitrag VDW und an die übergeordneten Zielsetzungen wird folgende Entwicklungsvision formuliert:

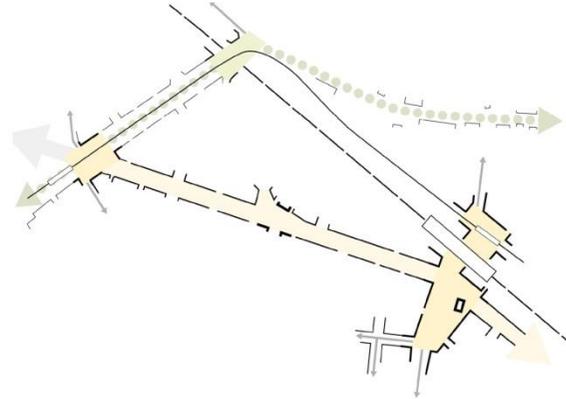
- Das Zentrum Gümligen stellt ein durch ortsbezogene Urbanität mit einer ortsverträgliche Massstäblichkeit geprägtes Zentrum dar, in dem nicht nur gewohnt, gearbeitet und eingekauft wird, sondern wo man sich auch vergnügt, verwirklicht und begegnet.
- Die kommunalen Planungsgrundlagen ermöglichen eine robuste städtebauliche Struktur mit kleinteiligen Bausteinen, die entsprechend angepasste Nutzungsprofile, Programme mit verschiedenen Wohnungsarten, Büros, Werkstätten und Geschäfte unterbringen und etappiert entwickelt werden können.
- Das Zentrum ist auch in Zukunft ein attraktiver Standort sowohl für grössere Firmen als auch für kleine Unternehmer, die lokale Dienstleistungen erbringen.
- Anwohnern, Beschäftigten und Besuchern des Zentrums stehen attraktive öffentliche Räume zur Verfügung.
- Der Verkehr und die Strassenräumen sind attraktiv und ortsverträglich gestaltet.



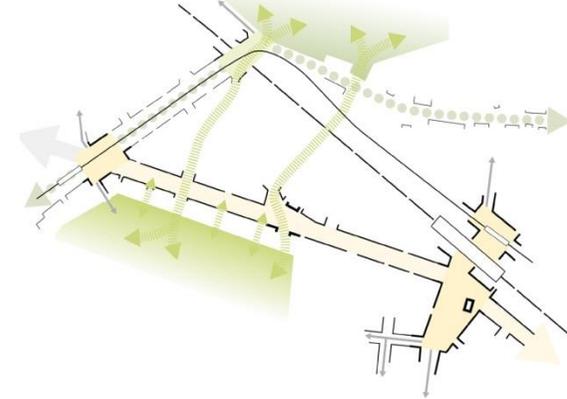
Abbildung 4: Vision Zentrum Gümligen, Testplanungsbeitrag Team VDW



Bahnhofplatz: Urbaner identitätsstiftender Stadtraum als Hub und Zentrum, städtebauliche und verkehrliche Drehscheibe



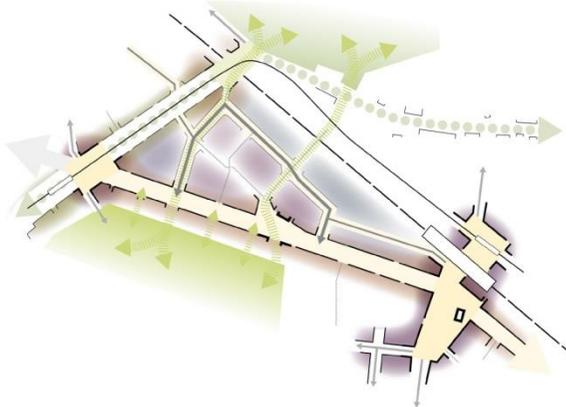
Urbane Achse, grüner Ring und Scharniere: Übergeordnete Einbettung, lebendige Ränder, klare Adresse, Integration historischer Bebauung



Park und Wald: Inwertsetzung und Vernetzung bestehender Grünräume, Auszeichnung besonderer Schnittstellen



Bügel und inneres Netz: Effizientes, städtebauliches Erschließungssystem, Vernetzungselement



Durchmischtes Stadtquartier: kohärentes Freiraumgerüst als Basis einer zusammenhängenden Entwicklung



Kleinteiligkeit, Vielseitigkeit, Stapelung: parzellenorientierte, stufenweise Entwicklung mit ortsbezogenen Mischtypologien

Abbildung 5: Leitsätze
Testplanungsbeitrag
Team VDW

3 Masterplan

3.1 Entwicklungsprinzipien

Auf Basis der Testplanungsergebnisse wurden Grundprinzipien für die weitere Entwicklung empfohlen, die der vorliegende Masterplan wie folgt aufgreift:

1. Flexibilität der Etappierung

Bei der Entwicklung des Areals ist auf eine möglichst hohe Flexibilität und Unabhängigkeit einzelner Parzellen bzw. Baufelder zu achten. Einzelne Entwicklungsschritte wie zum Beispiel der Zentrumsplatz sollten prioritär verfolgt werden. Anzustreben ist ein gutes Nebeneinander verschiedener Zwischenzustände über den zu erwartenden langen Realisierungszeitraum. Zentral ist, dass bereits mit ersten Bauvorhaben räumliche Qualitäten geschaffen werden. In Kapitel 4 werden mögliche Initialentwicklungen und ein möglicher Zwischenzustand aufgezeigt. Es soll jedoch keine Entwicklungsreihenfolge festgelegt werden.

2. Ortsverträgliche Massstäblichkeit

Für Volumen und Körnigkeit ist das Konzept VDW massgebend. Es wird eine hohe Dichte, jedoch auch ein ortsverträglicher Massstab angestrebt. Insbesondere sollen sich bauliche Entwicklungen am Gebäudevolumen des Testplanungsbeitrages VDW orientieren und die Durchlässigkeit einzelner Parzellen bzw. Baufelder, vor allem an den Arealrändern, sichergestellt werden. Zu diesem Zweck sind in den Erläuterungen der nachfolgenden Kapitel Ausschnitte des Testplanungsbeitrags den jeweiligen Abbildungen des Masterplans gegenübergestellt. In Kapitel 3.2.1 findet sich zudem eine grobe Gegenüberstellung des Nutzungsmasses.

3. Nutzungsdurchmischung und -variabilität

Wohn- und Arbeitsnutzungen sollen in einem ausgeglichenen Verhältnis zueinander stehen. Die konkrete Art der Nutzung, im speziellen der Erdgeschosse, wird durch die Lage im Areal bestimmt. An Rändern, insbesondere an Verkehrsknotenpunkten, und an Plätzen sind Wohnnutzungen im Erdgeschoss auszuschliessen und publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen vorzusehen. Entlang der Haupteerschliessungsachsen können überhöhte Erdgeschosse für Nutzungsflexibilität sorgen. Auch Wohnen im Hochparterre soll möglich sein. Insbesondere ist eine Flexibilität für Mischformen von Wohn- und Arbeitsnutzungen an geeigneten Lagen zu fördern (flexible multifunktionale Erdgeschosse, auch hinsichtlich zukünftiger Mischnutzungsformen). In den nachfolgenden Kapiteln 3.2 und 3.3 werden diese Themen beschrieben.

4. Sorgfältige Abwägung zwischen historischen Gebäuden und Neubauten

Im Areal befinden sich keine formell geschützten, jedoch gemäss kantonalem Bauinventar erhaltenswerte Gebäude. Über den gesamten Perimeter ist ein ausgewogenes Verhältnis von historischen, erhaltenswerten Gebäuden und Ersatzneubauten anzustreben. Aussenräume und Gebäudeensembles sollten davon profitieren und aufgewertet werden. An Schlüsselorten der Entwicklung (zum Beispiel südlich des Bahnhofs) sind Neubauten einem Erhalt von bestehenden Bauten vorzuziehen, wenn damit der Zielzustand und der Entwicklungsprozess positiv beeinflusst werden. Der Masterplan greift dies bei den Ausführungen zu den Baufeldern A und D im nachfolgenden Kapitel 3.2 auf.

5. Attraktive Erschliessung und Durchwegung

Die umliegenden Hauptstrassenräume sind attraktiv zu gestalten, die einzelnen Verkehrsträger sowie der Bezug von Strassenraum, öffentlichem Raum und Gebäuden optimal aufeinander abzustimmen. Die innere Erschliessung des Lischenmoos-Areals soll über einen Erschliessungsbügel erfolgen. Die Gebäudeadressen liegen an den Hauptstras-

sen (Worbstrasse, Dorfstrasse) und an diesem inneren Erschliessungsbügel. Für den Langsamverkehr ist eine gute Erschliessung und Durchwegung sicherzustellen. Die Zielsetzungen für den Betrieb und die Gestaltung sowie für die Abstimmung von Strassenraum und Bebauung sind in Kapitel 3.3 definiert.

6. Attraktive Aussenräume

Mit der baulichen Entwicklung sind auch attraktive Aussenräume zu realisieren. Freiräume, ruhige Aufenthaltsräume und Spielflächen innerhalb der einzelnen Baufelder als auch neue Plätze, Spiel- und Parkflächen sorgen für ein attraktives und der Bebauungsdichte entsprechendes Freiraumangebot an Bewohner und Beschäftigte. Der Masterplan definiert dazu in Kapitel 3.4 Zielsetzungen und Entwicklungsansätze.

7. Kontinuierliche Qualitätssicherung

Der Qualitätssicherung ist bei der gesamten Entwicklung in sämtlichen Bereichen (wie Verkehr, Freiraum oder Bebauung) besondere Bedeutung zuzumessen. Es ist sicherzustellen, dass die Entwicklungsprinzipien und -ziele auch umgesetzt werden.

Im kommunalen Richtplan Siedlungsentwicklung knüpfen die Zielsetzungen und Massnahmen zur Zentrumsentwicklung Gümligen an die Ergebnisse der Testplanung und den Masterplan an. Der kommunale Richtplan beinhaltet zudem ein Massnahmenblatt zur Qualitätssicherung. Darin ist festgelegt, dass die Gemeinde eine aktive Rolle in der Qualitätssicherung einnimmt (zum Beispiel durch die Unterstützung qualitätssichernder Verfahren und den Einsatz von Fachbeiräten) sowie eine kooperative Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern und Bauträgern pflegt. Massgebende Qualitätskriterien gemäss kommunalem Richtplan sind:

- Ortsbauliche Qualität: Gesamtwirkung und Einpassung in den Ort sowie die Bezüge der Bauten untereinander und zum Aussenraum

- Identität und Ausstrahlung der Bauten und des Umschwungs
- Gebäude- und Wohnungsqualität
- Aufenthalts- und Gestaltungsqualität von Aussenräumen

Ferner sind Ziele wie zum Beispiel die Qualitätssicherung bei der Innenentwicklung und die Förderung einer hochwertigen Baukultur formuliert und folgende Massnahmen zur Qualitätssicherung vorgesehen:

- Kooperative Zusammenarbeit mit Grundeigentümern und Bauträgern
- Förderung von Konkurrenzverfahren durch Teilnahme in Beurteilungsgremien
- Anreize schaffen für qualitätssichernde Planungsverfahren
- Einsatz von Fachbeiräten: Gestaltungsausschuss vermehrt einsetzen
- Vorausschauendes Bodenmanagement im Umgang mit den eigenen Liegenschaften sowie gezielte Veräusserung, Baurechtvergabe oder Ankauf neuer Liegenschaften

Die Sicherstellung dieser Prinzipien und der nachfolgenden Zielsetzungen nimmt einen hohen Stellenwert ein und die Anwendung qualitätssichernder Verfahren (zum Beispiel Konkurrenzverfahren wie Wettbewerbe) wird sehr empfohlen.

Die städtebauliche Studie, die Testplanung und auch der darauf aufbauende Masterplan stellen erste Massnahmen für das Eruiere und Sichern von Qualitäten dar. Mit Vorhaben zur Verkehrserschliessung, zur Freiraumgestaltung sowie bei Einzelvorhaben auf Parzellen sind entsprechende qualitätssichernde Massnahmen zu ergreifen. Diese reichen von städtebaulichen Beurteilungen durch Gremien bis hin zu Wettbewerben und sind je nach Lage und Fragestellung durch die Gemeindebehörde zu empfehlen oder auch vorzugeben.

3.2 Nutzung und Bebauung

Die in diesem Kapitel beschriebenen Inhalte sind im Masterplan «Nutzung und Bebauung» abgebildet (siehe Anhang Plan 1).

3.2.1 Übersicht Baufelder

Der Masterplan definiert fünf verschiedene Kategorien für Baufelder¹. Für die jeweiligen Baufelder wird in den nachfolgenden Kapiteln ein spezifisches Entwicklungsprofil festgelegt. Die Abbildung unten zeigt die Verteilung der Baufelder und die jeweiligen Nutzungsarten. Hinsichtlich Nutzungsmass lässt sich auf Basis des Testplanungsbeitrags des Teams VDW grob folgendes abschätzen und zusammenfassen:

	GF gerundet, Ist-Situation	GF gerundet, Entwurf VDW	durchschnittl. GFZ gerundet, Entwurf VDW
Zentrumsbereich (Baufelder A):	6'000 m ²	24'000 m ²	2.8
Lischenmoos-Areal (Baufelder B, C, D):	21'000 m ²	75'000 m ²	2.1
Worbstrasse Süd (Baufelder E):	18'500 m ²	28'000 m ²	1.3

Unter Annahmen zum Flächenbedarf pro Kopf, einem Nutzungsmix und einer Etappierung (vgl. Etappierungsmöglichkeiten Kapitel 4) besteht im Horizont des Räumlichen Leitbilds bis 2030 ein theoretisches Potenzial von 500-800 zusätzlichen Einwohnenden und 400-800 zusätzlichen Beschäftigten.

¹ Baubereiche gem. BMBV werden erst im Nutzungsplanungsverfahren festgelegt.

- A** Baufelder A
"Bahnhof Gümligen Süd / Zentrumsplatz"
- B** Baufelder B
"Wohnen und Arbeiten: Lärmriegel Lischenmoos"
- C** Baufelder C
"Wohnen und Arbeiten Lischenmoos"
- D** Baufelder D
"Wohnen, Arbeiten und Sondernutzungen"
- E** Baufelder E
"Wohnen und Arbeiten Worbstrasse West"



Abbildung 6: Übersicht Baufelder im Masterplan

3.2.2 Baufelder A

Die Baufelder A liegen südlich des Bahnhofs rund um den neuen Zentrumsplatz und stellen damit einen bedeutenden Ort für Entwicklung dar. Die Bebauung und der Strassenraum sollen im Bezug zueinander stehen. Die publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen sind auf den öffentlichen Raum der Worbstrasse und den Zentrumsplatz ausgerichtet. Die Bauten ordnen sich an Baulinien entlang der Strasse an und tragen zu einer klaren Raumbildung bei. Abgestufte Gebäudehöhen von drei bis sechs Geschossen und ein Hochhaus mit bis zu 15 Geschossen bzw. maximal 60 m Höhe sorgen für eine Akzentuierung. Mit dem Ersatz des historischen Gebäudes durch den Hochhaus-Neubau soll ein bedeutender Mehrwert für das Zentrum von Gümligen geschaffen werden. Das südlichste Baufeld (A3) stärkt zudem die Orientierung und Raumbildung hin zum bestehenden Zentrum Moos.

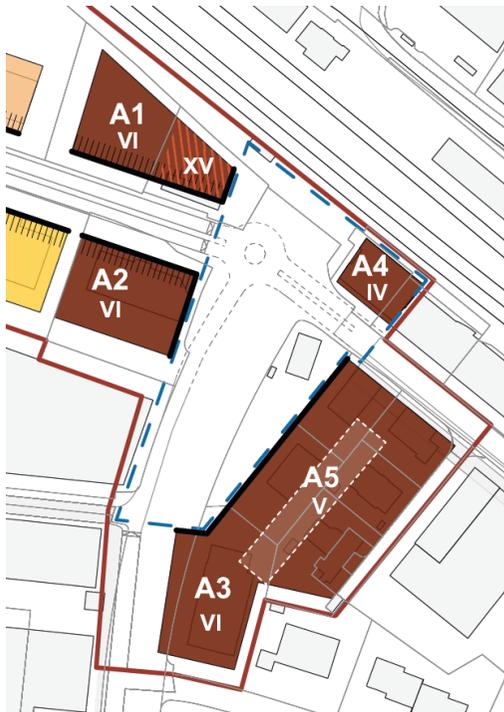


Abbildung 7: Ausschnitt Masterplan



Abbildung 8: Illustration
Testplanungsbeitrag Team VDW

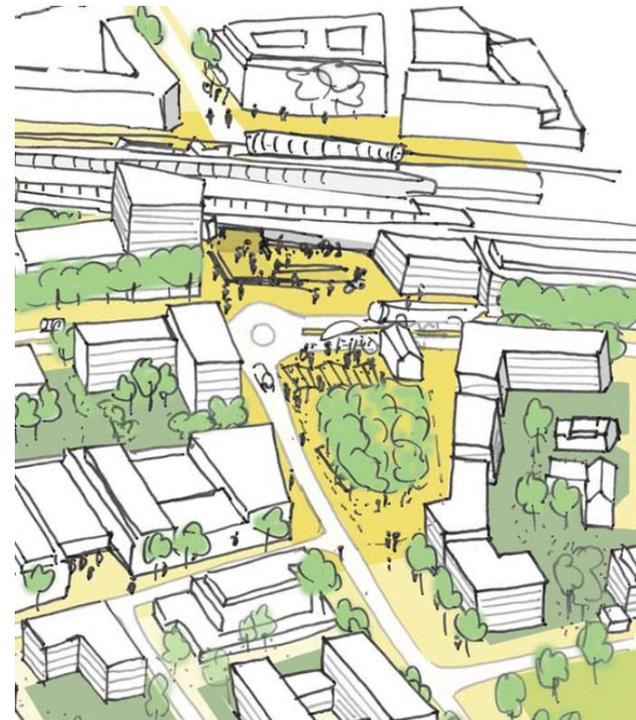


Abbildung 9: Prinzipskizze
Testplanungsbeitrag Team VDW

Baufeld A1

- Mischnutzung, Wohnanteil 50–70 %
- Dienstleistungs-, Gewerbebetriebe, Gastronomie, Hotellerie und Einkaufsnutzungen
- im westlichen Teil 5–6 Geschosse und Gebäudehöhen bis 22 m
- Hochhausstandort im östlichen Teil, Hochhaus bis zu 15 Geschossen bzw. maximal 60 m Höhe, Grundfläche max. 500 m²
- Integration Bahnunterführung im Untergeschoss anstreben
- im Erdgeschoss Nutzungen mit Publikumsverkehr anstreben (z. B. Einkaufs- oder Versorgungsnutzungen), diese sind zur Worbstrasse und zum Zentrumsplatz orientiert
- ab dem zweiten Geschoss Dienstleistungs-, Gewerbebetriebe oder Hotellerie (ausgenommen Eingangsbereich etc. diese sind im Erdgeschoss angeordnet) möglich
- ab dem dritten Geschoss Wohnnutzungen möglich

Baufeld A2

- Mischnutzung, Wohnanteil 30–70 %
- Dienstleistungs-, Gewerbebetriebe, Gastronomie und Einkaufsnutzungen
- 5–6 Geschosse und Gebäudehöhen bis 22 m
- im Erdgeschoss Nutzungen mit Publikumsverkehr denkbar (z. B. Einkaufs- oder Versorgungsnutzungen), diese sind zur Worbstrasse und zum Zentrumsplatz orientiert
- ab dem dritten Geschoss Wohnnutzungen möglich

Baufeld A3

- Mischnutzung, Wohnanteil 30–70 %
- Dienstleistungs-, Gewerbebetriebe, Gastronomie und Einkaufsnutzungen
- 5–6 Geschosse und Gebäudehöhen bis 22 m
- nördliche, auf den Platz ausgerichtete Gebäudeecke unterstützt Orientierung und Raumbildung hin zum bestehenden Zentrum Moos
- im Erdgeschoss Nutzungen mit Publikumsverkehr denkbar (z. B. Einkaufs- oder Versorgungsnutzungen), diese sind zur Moosstrasse und zum Zentrumsplatz orientiert
- ab dem dritten Geschoss Wohnnutzungen möglich

Baufeld A4

- 4 Geschosse, Gebäudehöhe bis 15 m
- im Erdgeschoss Velostation denkbar
- in oberen Geschossen Dienstleistungs-, Gewerbebetriebe
- bewusste Begrenzung des Baufeldes zur Aufrechterhaltung der Sichtbeziehung Nord/Süd auf den neuen Zentrumsplatz

Baufeld A5

- Mischnutzung angestrebt, auch reine Wohnnutzungen grundsätzlich denkbar
 - im Erdgeschoss Dienstleistungs-, Gewerbebetriebe, Gastronomie und Einkaufsnutzungen
 - Wohnnutzungen erst ab dem 1. Obergeschoss anstreben
 - 4–5 Geschosse und Gebäudehöhen bis 20 m
-

3.2.3 Baufelder B

Die Baufelder B liegen im Lischenmoos-Areal entlang der Bahnlinie. Die Gebäude sollen als Lärmriegel fungieren und dementsprechend als Riegel, möglichst ohne Unterbrechungen, ausgeführt werden. Angestrebt wird eine gemischte Nutzung (südorientiertes und lärmabgewandtes Wohnen, wie auch Arbeiten). Mit dem Ziel einer attraktiven Silhouette sollen die Geschosse in Längsrichtung zwischen 4 und 6 Geschossen variieren. Ein Hochpunkt mit 7 Geschossen wird am Ende des Riegels, bereits im Baufeld C2 erreicht.

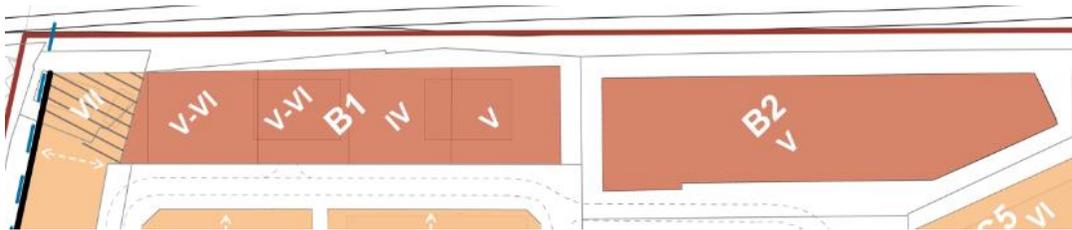


Abbildung 10: Ausschnitt Masterplan



Abbildung 11: Illustration
Testplanungsbeitrag Team VDW

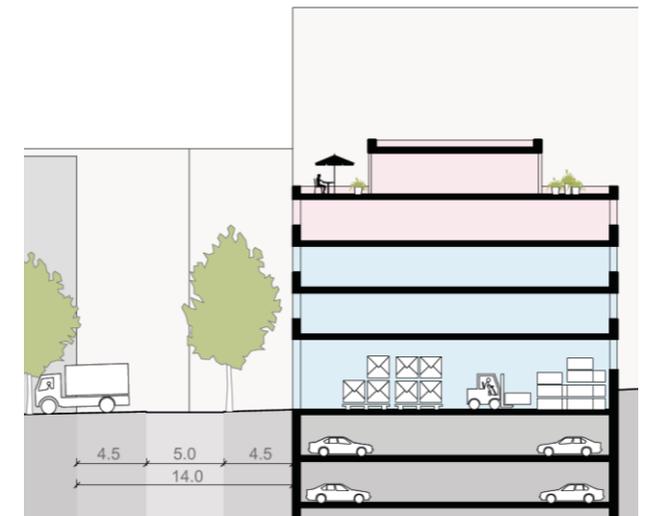


Abbildung 12: Prinzipskizze
Testplanungsbeitrag Team VDW

Baufelder B1 und B2

- neben der aktuell schwerpunktmässigen Arbeitsnutzung auch höhere Anteile an Wohnnutzung denkbar (lärmabgewandt Richtung Süden)
- Riegel, möglichst ohne Lücken entlang Bahn, Lärmschutz (Zusammenbau an Grundstücksgrenzen anstreben)
- attraktiven Silhouette mit 4–6 Geschossen (variierend) und Gebäudehöhen bis 22 m

3.2.4 Baufelder C

Die Baufelder C nehmen die grössten Bereiche im Lischenmoos-Areal ein. Die Bauten entlang der Worb- und der Dorfstrasse ordnen sich an Baulinien an und tragen zu einer klaren (Strassen-)Raumbildung bei. An den Ecken und Zufahrten sind höhere Gebäude zur Akzentuierung denkbar. Es ist auf eine angemessene Massstäblichkeit zu achten (vgl. Testplanungsbeitrag Team VDW). Die Durchlässigkeit ist an den Arealrändern sowie innerhalb grosser Baufelder sicherzustellen. Entlang der Worb- und Dorfstrasse sind bei der Bebauung die Strassenraumgestaltung, die Gebäudeorientierung und die Erdgeschossnutzungen zu berücksichtigen. Insbesondere entlang der Worbstrasse sind überhöhte Erdgeschosse anzustreben, die eine möglichst hohe Nutzungsflexibilität aufweisen (flexible multifunktionale Erdgeschosse, auch hinsichtlich zukünftiger Mischnutzungsformen, vgl. Abb. 18).



Abbildung 13: Ausschnitt Masterplan



Abbildung 14: Illustration
Testplanungsbeitrag Team VDW

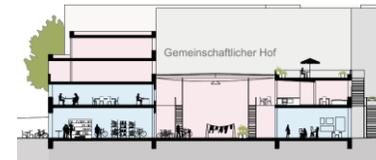


Abbildung 15: Prinzipskizze Baufeld C4
Testplanungsbeitrag Team VDW

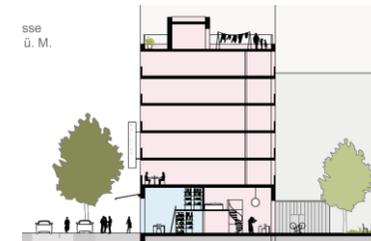


Abbildung 16: Prinzipskizze Baufelder C an Worbstrasse
Testplanungsbeitrag Team VDW

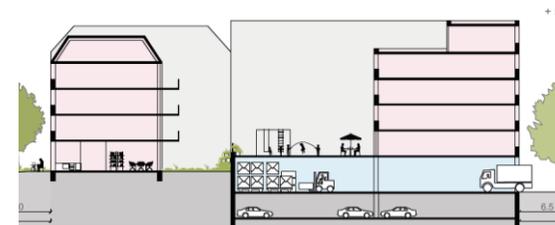


Abbildung 17: Prinzipskizze Baufeld C1 mit Dorfstrasse
Testplanungsbeitrag Team VDW

Baufeld C1

- Mischnutzung, Wohnanteil 50–70 %
- Dienstleistungs-, Gewerbebetriebe, Gastronomie in den Erdgeschossen bzw. unteren Geschossen
- 4–6 Geschosse und Gebäudehöhen bis 22 m
- 1–2 zusätzliche(s) Geschoss(e) an den Kreuzungspunkten entlang der Worbstrasse denkbar; an der südwestlichen Ecke höheres Gebäude mit bis zu 8 Geschossen bzw. max. 30 m Höhe und max. Grundfläche von 600 m² denkbar
- unterschiedliche Ausprägungen (Typologie, Höhen und Nutzungen) an den Rändern hin zur Dorfstrasse (Typologie Stadthäuser prüfen) bzw. Worbstrasse und im Inneren des Areals (siehe Abbildungen oben)
- im Erdgeschoss Richtung Südwesten zum Melchenbühlplatz hin Nutzungen mit Publikumsverkehr anstreben (z. B. Einkaufs- oder Versorgungsnutzungen)
- in den Erdgeschossen entlang der Dorfstrasse auch Wohnnutzungen denkbar
- bei den übrigen Erdgeschossen Wohnnutzung nur in Verbindung mit überhöhtem Erdgeschoss, möglichst hoher Nutzungsflexibilität (flexible multifunktionale Erdgeschosse) und unter Berücksichtigung möglicher Nutzungskonflikte von öffentlichem Raum und Wohnraum
- Durchlässigkeit an den Rändern sicherstellen

Baufeld C2

- Mischnutzung, Wohnanteil 50–70 %
- Dienstleistungs-, Gewerbebetriebe in den Erdgeschossen bzw. unteren Geschossen Richtung Lischenmoos
- in den Erdgeschossen entlang der Dorfstrasse auch Wohnnutzungen denkbar
- bei den übrigen Erdgeschossen Wohnnutzung nur in Verbindung mit überhöhtem Erdgeschoss, möglichst hoher Nutzungsflexibilität (flexible multifunktionale Erdgeschosse) und unter Berücksichtigung möglicher Nutzungskonflikte von öffentlichem Raum und Wohnraum
- 4–6 Geschosse und Gebäudehöhen bis 22 m
- höheres Gebäude bis zu 7 Geschossen bzw. max. 26 m Höhe, mit max. Grundfläche von 400 m² in der Nordecke denkbar
- Integration einer Fusswegverbindung Richtung Norden, Errichtung Aufgang/Treppe
- Offenlegung Bachlauf

Baufeld C3

- Mischnutzung, Wohnanteil 50–70 %
- Dienstleistungs-, Gewerbebetriebe in den Erdgeschossen bzw. unteren Geschossen
- Wohnnutzungen grundsätzlich ab dem 1. Obergeschoss bzw. nur in Verbindung mit überhöhtem Erdgeschoss, möglichst hoher Nutzungsflexibilität (flexible multifunktionale Erdgeschosse) und unter Berücksichtigung möglicher Nutzungskonflikte von öffentlichem Raum und Wohnraum

- 4–6 Geschosse und Gebäudehöhen bis 22 m
- 1–2 zusätzliche(s) Geschoss(e) an den Ecken Richtung Worbstrasse denkbar
- Freiraum Richtung Norden zu Baufeld C4 hin

Baufeld C4

- Mischnutzung, auch reine Wohnnutzungen grundsätzlich denkbar
- Dienstleistungs-, Gewerbebetriebe in den Erdgeschossen bzw. unteren Geschossen
- Wohnnutzungen ab dem 1. Obergeschoss oder – innenorientiert – auch im Erdgeschoss möglich bzw. nur in Verbindung mit überhöhtem Erdgeschoss, möglichst hoher Nutzungsflexibilität (flexible multifunktionale Erdgeschosse) und unter Berücksichtigung möglicher Nutzungskonflikte von öffentlichem Raum und Wohnraum
- 4–5 Geschosse und Gebäudehöhen bis 20 m
- Freiraum Richtung Süden zu Baufeld C3 hin

Baufeld C5

- Mischnutzung, Wohnanteil 30–70 %
- Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe
- Wohnnutzungen ab dem 1. Obergeschoss
- 5–6 Geschosse und Gebäudehöhen bis 22 m



Abbildung 18: Illustrationen Nutzungsflexibilität, flexible multifunktionale Erdgeschosse, Testplanungsbeitrag Team VDW

3.2.5 Baufeld D

Das Baufeld D zeichnet sich durch die zentrale Lage im Lischenmoos-Areal und das bestehende historische Gebäude aus. Mit dem bestehendem Gebäude, den umliegenden Freiflächen und aufgrund der zentralen Lage, auch aus Sicht des Fussverkehrs (Querverbindung über die Worbstrasse zwischen Lischenmoos und Füllerich bzw. Zentrum Moos), eignet sich das Baufeld für spezielle Nutzungen. Angestrebt wird ein Erhalt des historischen Gebäudes mit einem neuen öffentlichen Vorplatz, eine schrittweise Überbauung der übrigen Parzellenteile und eine Nutzung für Mehrgenerationen- oder Alterswohnungen, eine Kindertagesstätte, ein Jugendzentrum sowie Kultur- oder Gastronomiebetriebe. Der neue Platz soll künftig einen attraktiven Eingang ins Lischenmoos-Areal bilden.

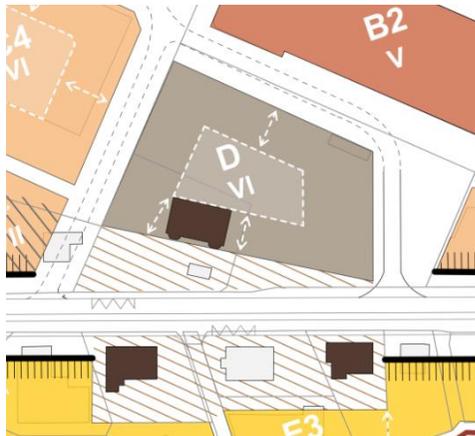


Abbildung 19: Ausschnitt Masterplan



Abbildung 20: Illustration
Testplanungsbeitrag Team VDW
Variante 1

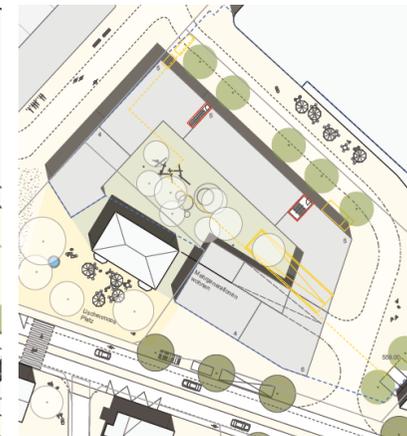


Abbildung 21: Illustration
Testplanungsbeitrag Team VDW
Variante 2



Abbildung 22: Prinzipskizze
Testplanungsbeitrag Team VDW

Baufeld D

- Erhalt des historischen Gebäudes, zusammen mit Aussenraum aufwerten und gemeinschaftliche, öffentliche Nutzungen anstreben
- 4–6-geschossige Neubauten mit Wohnnutzungen, insbesondere Nutzung wie Mehrgenerationen- oder Alterswohnungen anstreben
- 2-geschossige Gebäude über der Tiefgarage mit Nutzungen wie Kindertagesstätten, Jugendzentrum, Kultur oder Gastronomie möglich oder auch 5-geschossigem Gebäude denkbar, auch als etappierte Lösung
- gemeinschaftliche, öffentliche Nutzungen im Erdgeschoss, im Besonderen im historischen Altbau anstreben

- öffentlichen Raum / platzartigen Vorbereich vor historischem Gebäude Richtung Worbstrasse als lokalen und identitätsstiftenden Quartiertreffpunkt schaffen, Ensemblewirkung über Worbstrasse zu gegenüberliegenden historischen Gebäuden beachten
 - innenliegenden, ruhigen Freiraum schaffen, Hofbildung
 - Reduktion der oberirdischen Parkplätze anstreben
 - funktionale und optische Querverbindung über Worbstrasse Lischenmoos–Füllerich bzw. Zentrum–Moos
 - zusätzliche Bushaltestelle
-

3.2.6 Baufelder E

Die Baufelder E liegen südlich der Worbstrasse. Angestrebt wird weiterhin eine gewerbliche Nutzung (vor allem ausgerichtet zur Worbstrasse) sowie eine Wohnnutzung (Richtung Süden). Die Baufelder E bilden im Längsverlauf entlang der Worbstrasse drei Sequenzen: vom Eckpunkt am Melchenbühlplatz mit der Möglichkeit zu mehr Geschossen (Baufeld E1) über den Abschnitt, der sich Richtung Süden auf das Sportzentrum Füllerich und eine neu zu schaffende Park- und Spielfläche richtet (Baufelder E2), zum zentralen Teil mit der Einbettung historischer Gebäude und dem Anschluss an die Bebauung der Baufelder A rund um den Zentrumsplatz (Baufelder E3). Entlang der Worbstrasse sind bei der Bebauung die Strassenraumgestaltung und die Gebäudeorientierung zu berücksichtigen. Zudem sind überhöhte Erdgeschosse entlang der Worbstrasse anzustreben, die eine möglichst hohe Nutzungsflexibilität aufweisen (flexible multifunktionale Erdgeschosse, auch hinsichtlich zukünftiger Mischnutzungsformen, vgl. Abb. 18). Ausreichend viele Querverbindungen von der Nord- zur Südseite für den Langsamverkehr sind sicherzustellen (Freiraum und Nahversorgung).

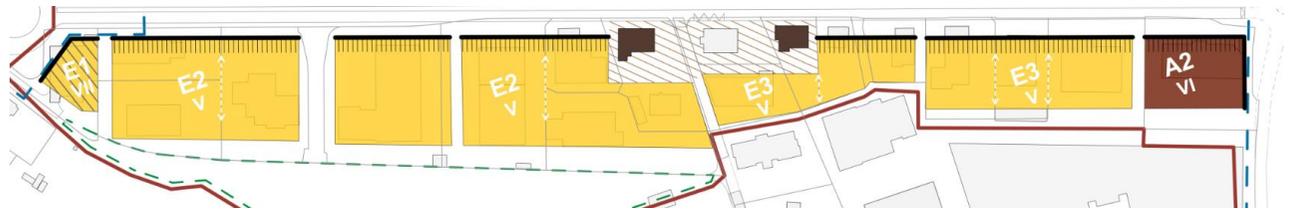


Abbildung 23: Ausschnitt Masterplan



Abbildung 24: Illustration Testplanungsbeitrag Team VDW



Abbildung 25: Prinzipskizzen Testplanungsbeitrag Team VDW

Baufeld E1

- Mischnutzung, Wohnanteil 50–70 %
- max. 7 Geschosse und Gebäudehöhen bis 26 m
- Dienstleistungs-, Gewerbebetriebe, Gastronomie im Erdgeschoss bzw. in den unteren Geschossen, orientiert zu Worbstrasse und Melchenbühlplatz
- ab dem zweiten Geschoss Wohnnutzungen möglich

Baufeld E2

- schwerpunktmässig Wohnnutzung mit mehr als 80 %
- Dienstleistungen, Gewerbebetriebe in den Erdgeschossen bzw. unteren Geschossen Richtung Worbstrasse ausgerichtet
- Wohnnutzung orientiert Richtung Süden, auch im Erdgeschoss
- 4–5 Geschosse und Gebäudehöhen bis 20 m
- Park- und Spielfläche schaffen, Parkplätze verlagern oder überdecken
- gute Durchlässigkeit, Querverbindungen für Langsamverkehr zum Freiraum Füllerich sicherstellen

Baufeld E3

- schwerpunktmässig Wohnnutzung mit mehr als 80 %
 - Dienstleistungen, Gewerbebetriebe in den Erdgeschossen bzw. unteren Geschossen Richtung Worbstrasse ausgerichtet
 - 4–5 Geschosse und Gebäudehöhen bis 20 m
 - historische Bausubstanz berücksichtigen, gute Eingliederung in den Bestand
 - Querverbindung über die Worbstrasse Lischenmoos–Füllerich bzw. Zentrum–Moos
 - zusätzliche Bushaltestelle
 - gute Durchlässigkeit, Querverbindungen für Langsamverkehr zum bestehenden Zentrum sicherstellen
-

3.3 Erschliessung

Die in diesem Kapitel beschriebenen Inhalte sind im Masterplan «Freiraum und Erschliessung» abgebildet (siehe Anhang Plan 2). Die Aussagen zur Erschliessung beruhen auf den Testplanungsbeiträgen und der darauf aufbauenden Verkehrsstudie.

3.3.1 Strassenraum Worbstrasse

Die Worbstrasse erfüllt heute die kantonalen Standards nicht. Aufgrund des Verkehrsaufkommens (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke [DTV] von knapp 10'000) und den gefahrenen Geschwindigkeiten (schätzungsweise ca. 45–55 km/h) bestehen hohe Sicherheitsbedürfnisse beim Fuss- und Veloverkehr. Um die kantonalen Standards zu erfüllen, sind dem Veloverkehr durchgehend separierte Flächen auszuweisen und Querungshilfen für den Fussverkehr anzubieten. Nur falls die gefahrenen Geschwindigkeiten auf 30 km/h reduziert werden können, müssen gemäss den kantonalen Standards nicht zwingend separate Flächen für den Veloverkehr ausgewiesen werden. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und im Sinne der Veloförderung wird jedoch auch in diesem Fall die Markierung von beidseitigen Radstreifen empfohlen.

Zielsetzungen für den Betrieb und die Gestaltung:

- Die Worbstrasse soll zukünftig den kantonalen Standards entsprechen.
- beidseitig Radstreifen
- gute und sichere Querbarkeit: geschützte Querungsstellen, Fussgängerstreifen mit Mittellinien respektive einem Mehrzweckstreifen
- Strassenquerschnitt: kompakte, siedlungsverträgliche Verkehrslösung mit 3.0 m Fahrbahn, 1.5 m Velostreifen, 2.0 m Mehrzweckstreifen
- grosszügige Gehbereiche als Zirkulations- und Aufenthaltsflächen
- Baumallee und Längsparkierung
- Querstrasse mit Trottoirüberfahrt
- zur Steigerung der Siedlungsverträglichkeit und Erhöhung der Sicherheit: Temporeduktion zumindest im Bereich Bahnhof Süd / Zentrumsplatz anstreben

Zielsetzung für die Abstimmung von Strassenraum und Bebauung:

- Entwicklungsprinzip: Strassenraumgestaltung von Fassade zu Fassade: öffentlicher Raum geht bis an die Fassaden, EG-Nutzungen wie oben beschrieben
- attraktiven Strassenraum und klaren Bezug von Gebäuden zur Strasse schaffen

(Adressbildung, Ortsbild)

- Zentrumsfunktion und Bedeutung als Hauptachse sind erkennbar
- Querbezüge stärken
- klare Raumbildung durch Gebäude, flexible Nutzungen (zum Beispiel durch überhöhte Erdgeschosse) und hohe Dichte
- gute Durchlässigkeit, Querverbindungen für Langsamverkehr

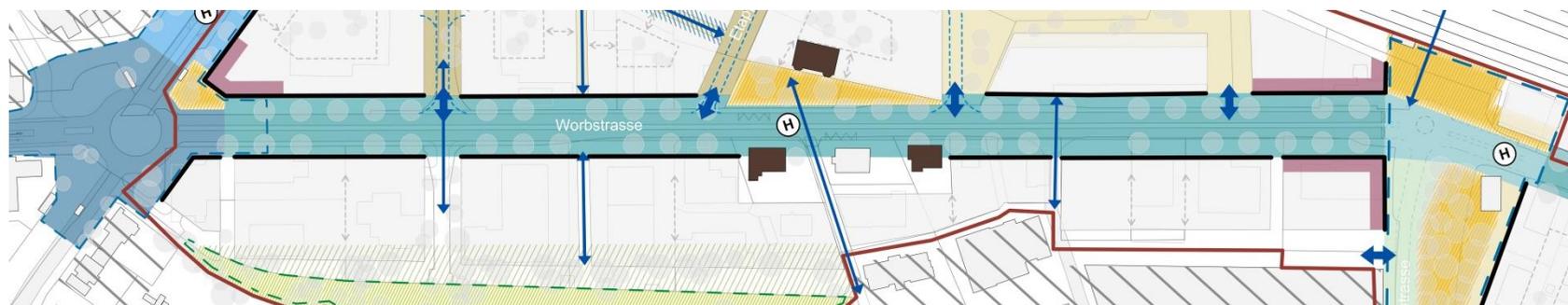


Abbildung 26: Ausschnitt Masterplan



Abbildung 27: Strassenraum Worbstrasse
Testplanungsbeitrag Team VDW

Abbildung 28: Querschnitt Worbstrasse mit Bebauung
Testplanungsbeitrag Team VDW

3.3.2 Knoten Melchenbühl

Aufgrund der Verkehrsbelastung und der gefahrenen Geschwindigkeit (DTV > 8000, 45–55 km/h) besteht sowohl für den Fuss- als auch für den Veloverkehr ein hohes Sicherheitsbedürfnis beim Queren. Zudem ist die Verkehrsqualität des motorisierten Individualverkehrs (MIV) aufgrund langer Wartezeiten an der Lichtsignalanlage vermutlich ungenügend. Der Knoten ist verkehrsorientiert gestaltet, die Platzwirkung und eine entsprechende Aufenthaltsqualität fehlen. Die Querung des Tramtrassees ist in Form eines Bahnübergangs gelöst, was wiederum die Worbstrasse in zwei Hälften teilt. Zudem sind diverse Elemente des Knotens nicht hindernisfrei gestaltet. Nebst der Haltestelle an sich ist dies auch bei der Unterführung der Fall. Dementsprechend ist der Handlungsbedarf beim Knoten Melchenbühl gross und die Erarbeitung eines Sanierungsprojekts zwingend nötig. Aus diesem Grund soll an Stelle eines lokalen Sanierungsprojekts eine alle Anliegen abdeckende Planungsstudie zum Knoten Melchenbühl und der Dorfstrasse ausgelöst werden. Im Zusammenhang mit der Herstellung der kantonalen Standards und insbesondere der Sanierung der Haltestelle für den öffentlichen Verkehr (ÖV) sind die Bedürfnisse der Zentrumsentwicklung Lischenmoos zu berücksichtigen. Die Verschiebung der Haltestellenlage nördlich des Knotens, die Knotenform (zum Beispiel Grosskreisel) sowie eine allfällige Aufhebung des Eigentrassees entlang der Dorfstrasse sind im Detail zu prüfen, bevor eine Haltestellensanierung an bestehender Lage in Angriff genommen wird.

Zielsetzungen für den Betrieb und die Gestaltung:

- Grosskreisel und Gestaltung als Platz statt reinem Verkehrsbauwerk
- Haltestelle nördlich des Knotens verschieben
- Gebäudevorzonen als Zirkulations- und Aufenthaltsflächen
- direkte und gute Verknüpfung Bus zu Tram und Bus zu Bahn
- gute und sichere Querbarkeit, oberirdische Fussgängerführung
- sichere Veloführung

Zielsetzung für die Abstimmung von Strassenraum und Bebauung:

- Entwicklungsprinzip: Strassenraumgestaltung von Fassade zu Fassade: öffentlicher Raum geht bis an die Fassaden
- publikumsorientierte EG-Nutzungen
- attraktiven Strassenraum und klaren Bezug von Gebäuden zur Strasse schaffen (Adressbildung, Ortsbild)
- höhere Gebäude rund um den Knoten



Abbildung 29: Ausschnitt Masterplan



Abbildung 30: Illustration Testplanungsbeitrag Team VDW

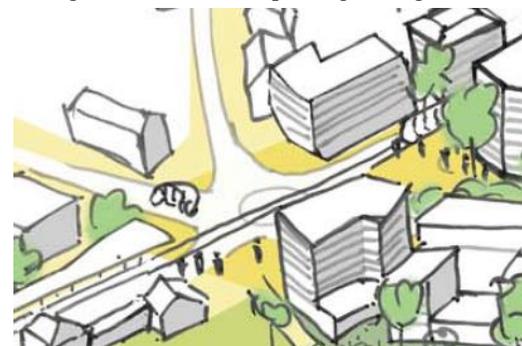


Abbildung 31: Prinzipskizze
Testplanungsbeitrag Team VDW

3.3.3 Strassenraum Dorfstrasse

Tram- und Strassenverkehr verlaufen heute auf der Dorfstrasse getrennt. Richtung Süden zum Lischenmoos hin besteht eine Böschung. Die Grundidee der Neugestaltung der Dorfstrasse basiert auf einer gemeinsamen Betrachtung von der Bebauung, den einzelnen Verkehrsträgern und dem Terrain.

Zielsetzungen für den Betrieb und die Gestaltung:

- Mischverkehr Tram, Bus, MIV und Langsamverkehr
- beidseitig Radstreifen und breite Trottoirs (3.0 m)
- gute und sichere Querbarkeit
- Zugänge/Übergänge Melchenbühl–Lischenmoos für Fussverkehr sicherstellen

Zielsetzung für die Abstimmung von Strassenraum und Bebauung:

- Entwicklungsprinzip: Umgestaltung Verkehrsbauplan zu attraktivem Strassenraum mit Mischverkehr und Integration der Randbebauung
- Höhenunterschied als Teil der Gebäudestruktur aufnehmen
- Gebäude zur Strasse orientieren
- grüner Charakter durch grosszügige, offen gestaltete Vorgärten (5.0–6.0 m) und Wohnen auch im Erdgeschoss
- Typologie «Stadthäuser» oder «Stadtvillen»
- niedrige Einfriedungen und klare Adressierung an der Dorfstrasse
- gute Durchlässigkeit, Querverbindungen für Langsamverkehr

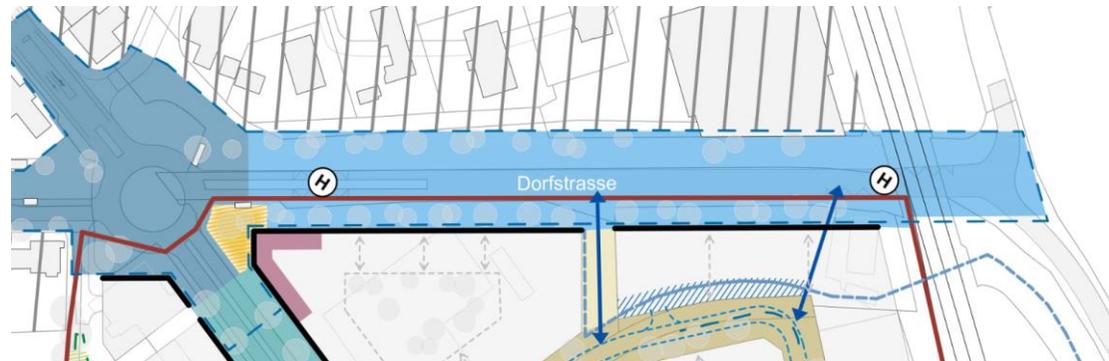


Abbildung 32: Ausschnitt Masterplan

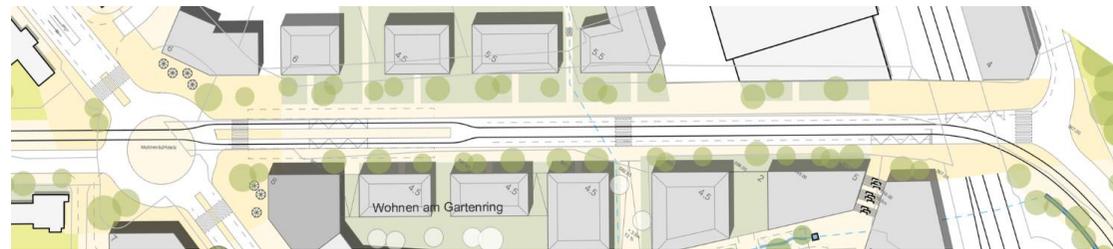


Abbildung 33: Illustration Testplanungsbeitrag Team VDW

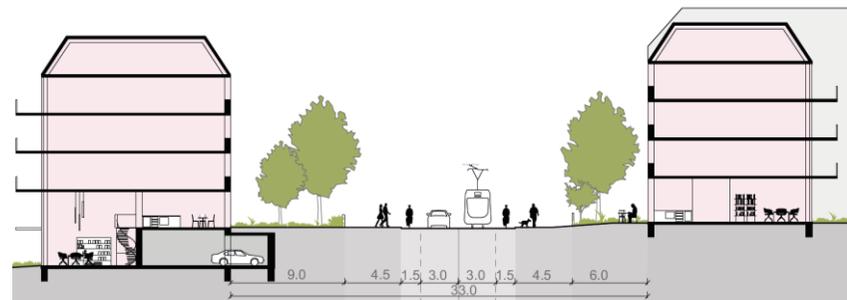


Abbildung 34: Querschnitt Dorfstrasse mit Bebauung
Testplanungsbeitrag Team VDW

3.3.4 Knoten Worbstrasse/Mossstrasse

Die Verkehrsstudie kommt zu dem Schluss, dass die kantonalen Standards hinsichtlich Verkehrsqualität für den MIV und den ÖV bei einem T-Knoten nicht erfüllt werden können. Es wird deshalb empfohlen, den Knoten Worbstrasse/Moosstrasse weiterhin als Kreisels zu betreiben. In einer nächsten Projektphase sollen Varianten mit einem Minikreisels und einer anderen Gestaltung der Kreiselmittle geprüft werden. Dabei sind als zentrale Aspekte der Bezug des Strassenraums bzw. des Kreisels zur umliegenden Bebauung, die Gestaltung des Strassen- bzw. Aussenraums von Fassade zu Fassade und die Platzgestaltung in Abstimmung mit den Verkehrsflächen zu beachten.

Zielsetzungen für den Betrieb und die Gestaltung:

- Minikreisels und Umgestaltung Kreiselmittle
- gute und sichere Querbarkeit
- sichere Veloführung
- direkte und gute Verknüpfung Bus zu Tram und Bus zu Bahn
- gute Erreichbarkeit von Haltestellen und Bahnhof für Fuss- und Veloverkehr

Zielsetzung für die Abstimmung von Strassenraum und Bebauung:

- bestmögliche städtebauliche Integration des Kreisels anstreben
- Gestaltung Strassenraum zusammen mit Platzgestaltung
- Bezug des Strassenraums bzw. des Kreisels zur umliegenden Bebauung
- publikumsorientierte EG-Nutzungen
- höhere Gebäude rund um den Knoten



Abbildung 35: Ausschnitt Masterplan

3.3.5 Interne Erschliessung Lischenmoos

Die interne Erschliessung des Lischenmoos-Areals soll über die Erweiterung und Optimierung der bestehenden Erschliessungsstrasse (Alte Dorfstrasse) erfolgen (durchgehender Erschliessungsbügel). Die Hauptadressen und Gebäudevorfahrten liegen an den Hauptstrassen (Worbstrasse, Dorfstrasse) und an diesem inneren Erschliessungsbügel bzw. bei grossen Baubereichen auch zweckmässig angeordnet im Inneren. Auf Höhe der Parzelle 639 kann ein zusätzlicher Anschluss die bestehende Erschliessung des Areals ergänzen. Eine attraktive Strassenraumgestaltung soll den umliegenden Nutzungen (Wohnen und Arbeiten) gerecht werden.

Zielsetzungen für den Betrieb und die Gestaltung:

- Bügel als effizientes inneres Erschliessungssystem
- vier mögliche Anschlusspunkte entlang der Worbstrasse
- Einbettung der Erschliessung in die Freiraumstruktur
- Gestaltung als Tempo 30 / Tempo 20-Zone
- Multifunktionscharakter: Umschlagplatz, Parkierung, Treffpunkt, Eingangsbereich
- etappenweise Erschliessung möglich

Zielsetzung für die Abstimmung von Strassenraum und Bebauung:

- attraktiven Strassenraum und klaren Bezug von Gebäuden zur Strasse schaffen (Adressbildung, Ortsbild)
 - attraktive und klare Adressierung aller Grundstücke
 - attraktive Aussenräume als Verkehrs- und Aufenthaltsräume
-

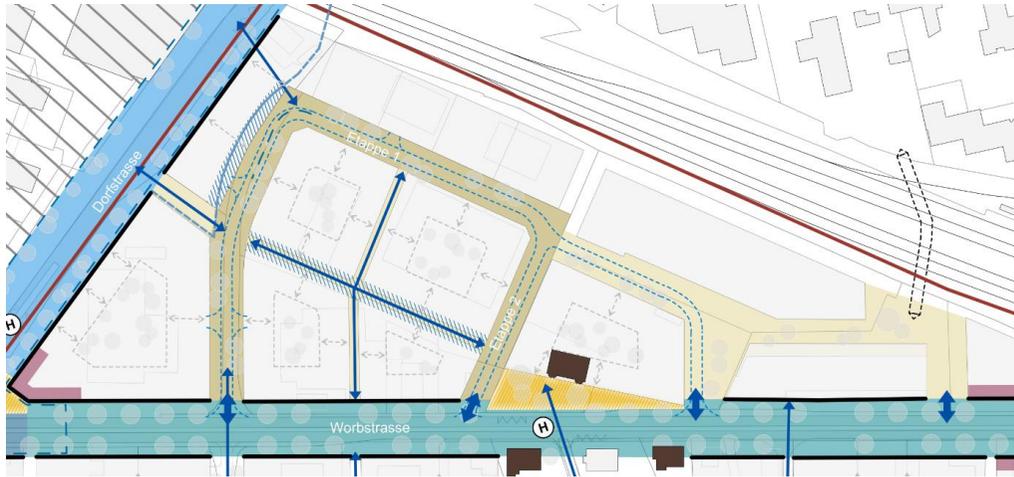


Abbildung 36: Ausschnitt Masterplan



Abbildung 37: Illustration Testplanungsbeitrag Team VDW

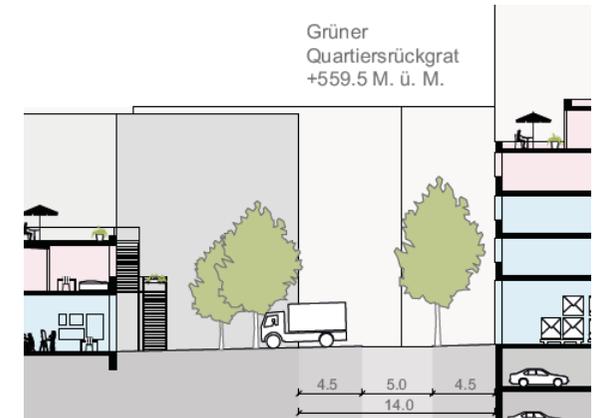


Abbildung 38: Querschnitt Dorfstrasse mit Bebauung
Testplanungsbeitrag Team VDW

3.3.6 Parkierung

Der Bedarf an Parkplätzen soll grundsätzlich unterirdisch in Tiefgaragen abgedeckt werden. Einstellhallen im Erdgeschoss sind nicht ausgeschlossen, sollen aber einen Ausnahmefall darstellen, der auf besondere örtliche Situationen wie die Topographie (Bahndamm/Dorfstrasse) reagiert. Aufgrund der sehr guten Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr orientiert sich die Anzahl der zu erstellenden Parkplätze fürs Wohnen am unteren Bereich der Bandbreite der Bauverordnung (0.5 - 1.0). Es soll möglich sein, gestützt auf ein Mobilitätskonzept auch eine geringere PP-Zahl vorzusehen. Die Errichtung gemeinschaftlicher Parkieranlagen bzw. eine Kompatibilität für Erweiterungen und insbesondere eine Abstimmung der Tiefgaragenzufahrten wird angestrebt. Besucherparkplätze können auch oberirdisch angeordnet werden. Zudem ist je nach Lage ein erforderliches Mass an öffentlichen Parkplätzen sicherzustellen.

3.3.7 Verbesserte Verbindungen für den Langsamverkehr

Generell ist für den Langsamverkehr eine gute Erschliessung und Durchwegung sicherzustellen. Für den Veloverkehr sind die Haupteerschliessungsstrassen (Worbstrasse, Dorfstrasse, Erschliessungsbügel Lischenmoos) attraktiv auszugestalten und Abstellanlagen gut erreichbar anzuordnen. Insbesondere mit der Weiterentwicklung des Lischenmoos-Areals besteht die Chance, die Fusswegverbindungen im Zentrum Gümligen und die Anknüpfung an die umliegenden Quartiere deutlich zu verbessern.

Für den Fussverkehr sind folgende verbesserte Fusswegverbindungen sicherzustellen:

- Verbindung Lischenmoos–Melchenbühlquartier über die Dorfstrasse Richtung Westen
- Verbindung Lischenmoos–Melchenbühlquartier über die Nordecke Lischenmoos
- Verbindung Lischenmoos–Füllerich und Zentrum Moos über die Worbstrasse Richtung Süden
- Verbindung Zentrum Gümligen Nord und Süd mit der Unterführung beim Bahnhof

Zudem enthält der Masterplan eine optionale Passerelle über die Bahn, deren Kosten-/Nutzenverhältnis bei Bedarf in der weiteren Planung überprüft werden kann.

3.3.8 Öffentlicher Verkehr

Die Gebiete im Perimeter des Masterplans sind sehr gut an die Verkehrsnetze der verschiedenen Verkehrsmittel angebunden. Mit der S-Bahnhaltestelle Gümligen, der Tramlinie 6 (zwei Haltestellen am Melchenbühlplatz und Bahnhof) und mehreren Buslinien ist insbesondere die Erschliessung mit dem ÖV sehr gut. Um bei der angestrebten Siedlungsentwicklung auch eine hohe Verkehrsqualität zu ermöglichen, soll das Ziel verfolgt werden den Modal Split (das heisst die Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel) aktiv zugunsten der flächeneffizienten und emissionsarmen Verkehrsmittel ÖV, Velo- und Fussverkehr zu fördern. Darum sollen analog zum kommunalen Richtplan Verkehr folgende Stossrichtungen verfolgt werden:

- Siedlungsentwicklung nur an zentralen, gut erschlossenen Standorten. Gut erschlossen bedeutet, dass eine hohe Erschliessungsqualität für den ÖV vorliegt sowie die nahe Umgebung das Unterwegssein zu Fuss oder mit dem Velo fördert. Der MIV soll möglichst direkt an das übergeordnete Netz angebunden sein.
- Aktive Förderung der flächeneffizienten und nachhaltigen Verkehrsmittel ÖV, Velo und Fussverkehr. Dies kann erreicht werden, wenn gute Angebote zum Umsteigen einladen (zum Beispiel ein dichter Takt und nahe Haltestellen oder gut ausgebaute Fuss- und Velowege). Die Förderung der Elektromobilität, der Sharing-Angebote (Auto und Velo) sowie das Ermöglichen von autoarmen Wohnformen zählen weiter dazu.

Im Perimeter des Masterplans sind hinsichtlich ÖV folgende Massnahmen weiterzuverfolgen:

- Verlegung Haltestelle Melchenbühlplatz, nördlich des Kreisels
- Taktverdichtung Tram, Doppelspur Melchenbühl–Gümligen–Siloah
- Zusätzliche Bushaltestellen «Grossholz» an der Nordecke Lischenmoos und «Lischenmoos» in der Mitte der Worbstrasse
- Massnahmen für kombinierte Mobilität (Bike+Ride, Bike- und Car-Sharing)
- Taktverdichtung S-Bahn, 15-min.-Takt zwischen Bern und Münsingen

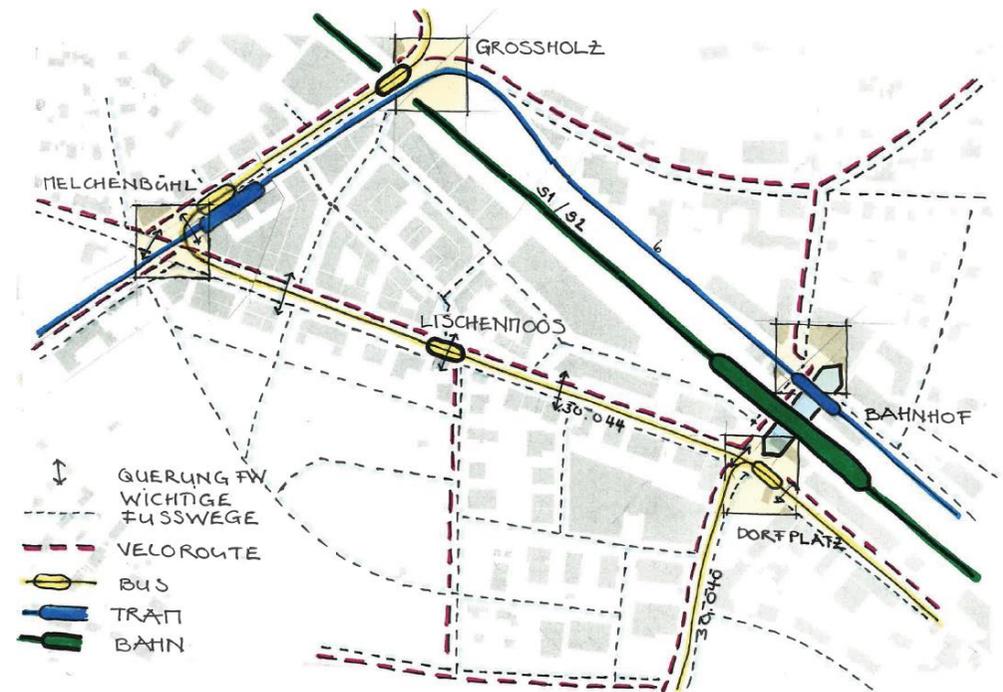


Abbildung 39: Öffentlicher Verkehr und Durchwegung
Skizze Team VDW

3.4 Freiraum

Die in diesem Kapitel beschriebenen Inhalte sind im Masterplan «Freiraum und Erschliessung» abgebildet (siehe Anhang Plan 2).

3.4.1 Grün- und Freiraumgestaltung

Insbesondere im Kontext der Siedlungsentwicklung nach innen ist eine konsequente Weiterentwicklung der Freiräume innerhalb des Siedlungsgebiets von zentraler Bedeutung für das Schaffen oder Erhalten der Siedlungsqualität. Die Qualität der Freiräume ist deshalb zu stärken und die Freiräume für vielfältige Bedürfnisse auszulegen. Die untenstehenden Skizzen verdeutlichen die Art, die Lage und die Vernetzung der Frei- und Grünräume im Betrachtungsperimeter. Generell ist eine attraktive und sichere Erschliessung und damit gute Erreichbarkeit dieser Grün- und Freiräume sicherzustellen. Das Entwicklungsgebiet muss im Sinne eines vollwertigen Quartiers hinsichtlich Freiraumversorgung einem Selbstversorgungsanspruch genügen. Mit der baulichen Entwicklung sind deshalb auch attraktive Aussenräume zu realisieren. Freiräume, ruhige Aufenthaltsräume und Spielflächen innerhalb der einzelnen Baufelder als auch neue öffentliche Plätze, Spiel- und Parkflächen sollen für ein attraktives und der Bebauungsdichte entsprechendes Freiraumangebot für Bewohner und Beschäftigte sorgen.



Abbildung 40: Grünräume
Skizze Team VDW



Abbildung 41: Freiräume
Skizze Team VDW

3.4.2 Zentrumsplatz

Südlich des Bahnhofs und der Worbstrasse soll ein Zentrumsplatz entstehen. Dieser sollte möglichst früh lanciert werden, da er einen positiven Impuls für die weitere Zentrumsentwicklung auslösen kann. Der Platzbereich soll grosszügig angelegt und vielfältig nutzbar sein. Auch der Bereich südlich des Bahnhofs (attraktiver Umsteige-, Warte- und Aufenthaltsbereich) und der Knoten Worbstrasse/Moosstrasse (verkehrsberuhigter Bereich) sind in die Gestaltung einzubeziehen.

Zielsetzungen:

- zentraler Treffpunkt und Vernetzung mit angrenzenden Quartieren
- vielfältige Nutzbarkeit: zum Beispiel Markt, Festanlässe oder Mittagspausen
- bestmögliche städtebauliche Integration des Kreisels anstreben
- Gestaltung Strassenraum zusammen mit Platzgestaltung
- durchgehender Platz-/Strassenbelag
- bestehende Baumstrukturen integrieren und fortführen
- bestehendes Gebäude (Vennerstöckli) in Platzgestaltung integrieren
- Zufahrten zu Baufeldern A3 und A5 sicherstellen



Abbildung 42: Ausschnitt Masterplan



Abbildung 43: Illustration
Testplanungsbeitrag Team VDW

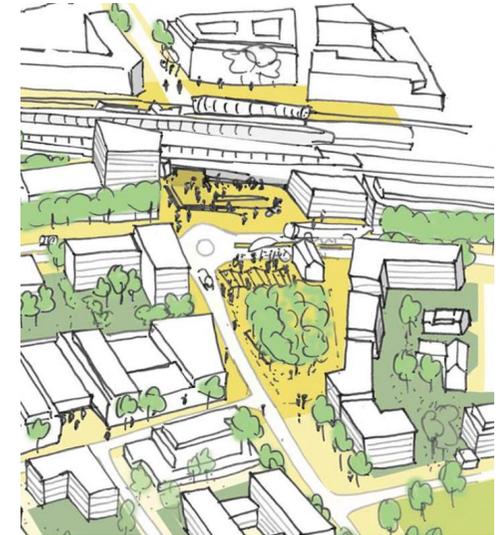


Abbildung 44: Prinzipskizze
Testplanungsbeitrag Team VDW

3.4.3 Lischenmoosplatz

Wie bei den Erläuterungen zum Baufeld D erwähnt, zeichnet sich dieser Ort durch seine zentrale Lage im Lischenmoos-Areal direkt an der Worbstrasse sowie die bestehenden historischen Gebäude aus. Angestrebt werden der Erhalt der historischen Gebäude, ergänzende Neubauten und ein neuer öffentlicher Platz. Diese im Vergleich zum Zentrumsplatz eher kleinere Platzsituation soll als lokaler Quartiertreffpunkt dienen und markiert auch die Verbindung zwischen dem Lischenmoos-Areal im Norden und dem Füllerich im Süden. Der neue Platz und das Ensemble mit den historischen Gebäuden sollen künftig einen attraktiven Eingang zum Lischenmoos-Areal darstellen.

Zielsetzungen:

- identitätsstiftender lokaler Quartiertreffpunkt
- Vernetzung der Quartiere, attraktive Querungsstelle Worbstrasse, Funktionale und optische Querverbindung über die Worbstrasse Lischenmoos–Füllerich bzw. Zentrum Moos
- einfache Gestaltung zum Beispiel mit Brunnen und Baumgruppe
- historische Bausubstanz und Neubauten einbetten, Ensemblewirkung
- zusätzliche Bushaltestelle

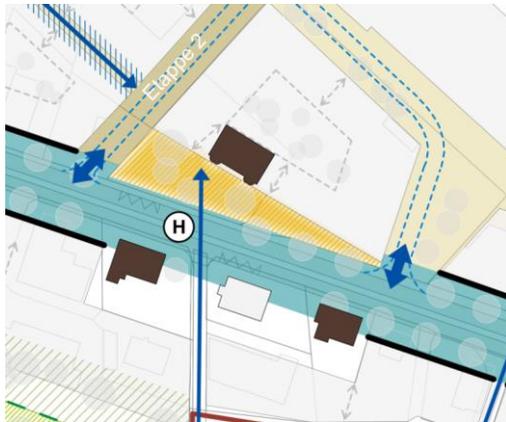


Abbildung 45: Ausschnitt Masterplan

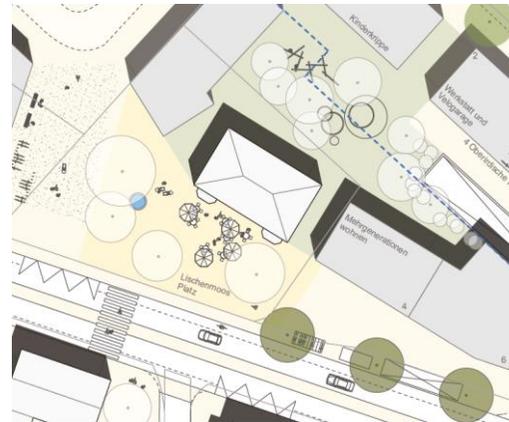


Abbildung 46: Illustration
Testplanungsbeitrag Team VDW



Abbildung 47: Prinzipskizze
Testplanungsbeitrag Team VDW

3.4.4 Freiraum Füllerich

Mit der Verdichtung des Lischenmoos-Areals steigen die Ansprüche an Aufenthalts- und Spielflächen. Die Zentrumsentwicklung will diesen gerecht werden. Die Ergänzung des Sportzentrums Füllerich um einen öffentlichen Frei- bzw. Grünraum stellt eine grosse Chance dar: Er kann wichtige Funktionen für die Versorgung der bestehenden und neuen Quartierbevölkerung mit Freiraum in unmittelbarer Wohnumgebung übernehmen. Die öffentlichen Parkplätze der Sportanlage sollen erhalten bleiben. Bauliche Optionen, zum Beispiel eine Überdeckung, sind zu prüfen.

Zielsetzungen:

- Sportanlage mit öffentlichem Park erweitern
- attraktive Spiel- und Aufenthaltsbereiche, insbesondere Freiraumangebot für Entwicklungen im Lischenmoos-Areal
- sichere Fusswegverbindung Richtungen Norden
- Parkplätze erhalten, Verlagerung oder Überdeckung prüfen



Abbildung 49: Prinzipskizze
Testplanungsbeitrag Team VDW



Abbildung 48: Ausschnitt Masterplan



Abbildung 50: Illustration
Testplanungsbeitrag Team VDW

3.4.5 Bachverlauf und Bachoffenlegung

Der eingedolte Stampflochbach verläuft gegenwärtig unter den Parzellen 431, 797 und 2506 im nordwestlichen Bereich des Lischenmoos-Areals. Bei Vorhaben auf den betroffenen Parzellen muss er mit einem Gewässerraum von 6 m (3 m links und 3 m rechts der Achse) offengelegt werden. Die Anschlusspunkte an den Arealrändern sind als gegeben zu betrachten, der Verlauf auf den betroffenen Parzellen kann jedoch frei gestaltet werden.

Zielsetzungen:

- Bach als strukturierendes und verbindendes Landschaftselement
- grünen Charakter stärken und in die Strassen-/Freiraumgestaltung integrieren
- aus Lärmschutzgründen eine geschlossene Überbauung entlang der Bahn anstreben

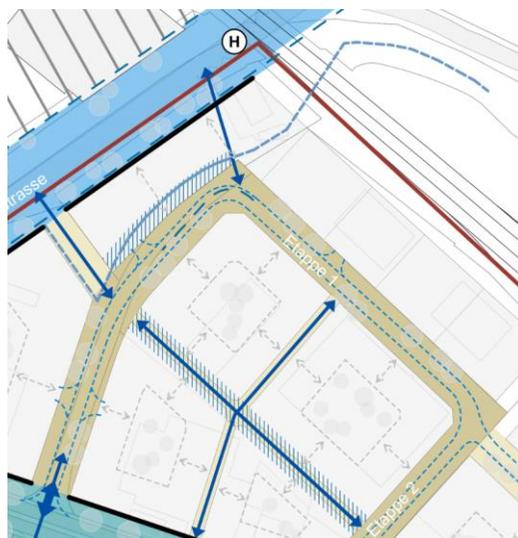


Abbildung 51: Ausschnitt Masterplan



Abbildung 52: Prinzipskizze
Testplanungsbeitrag Team VDW

3.5 Energie

3.5.1 Zielsetzung Energie

Muri bei Bern will als Energiestadt bei der Entwicklung des Lischenmoos-Areals auf vorbildliche Umweltstandards achten. Bei der Umsetzung wird deshalb eine 2000-Watt-kompatible Siedlung angestrebt. Eine Zertifizierung gemäss den Anforderungen des 2000-Watt-Areal Labels ist wünschenswert.

3.5.2 2000-Watt: Kompatibilität und Zertifizierung

Die Energiebilanz nach SIA 2040:2017 definiert die quantitativen Anforderungen, welche für eine 2000-Watt-kompatible Siedlung erfüllt werden müssen. Es werden Erstellung (Graue Energie), Betrieb und Mobilität zusammengerechnet und Zielwerte für Primärenergie (nicht erneuerbar) und Treibhausgase vorgegeben. Die Vorgaben für eine 2000-Watt-Areal-Zertifizierung sind einerseits die Erfüllung dieser quantitativen Anforderungen gemäss SIA 2040 und andererseits qualitative Anforderungen in sechs Themenbereichen (1. Managementsystem; 2. Kommunikation, Kooperation, Partizipation; 3. Arealnutzung und Städtebau; 4. Ver- und Entsorgung; 5. Gebäude; 6. Mobilität). In jedem Bereich müssen die Anforderungen zu mindestens 50 % erfüllt werden. Diese qualitativen Anforderungen sind als Handbuch zu verstehen, das die quantitative Zielerreichung unterstützt. Das Zertifikat wird in Entwicklung (Planungs- und Realisierungsphase) sowie im Betrieb vergeben und muss alle vier Jahre erneuert werden. In der Betriebsphase ersetzen gemessene Werte die Planwerte. Ein wichtiger Erfolgsfaktor ist eine handlungsbevollmächtigte Trägerschaft.

3.5.3 Überprüfung der Machbarkeit

Städtebauliche Aspekte für die Zertifizierung sind bereits weitgehend in den vorliegenden Masterplan eingeflossen. Wichtige Voraussetzungen sind eine dichte Siedlungsstruktur und kompakte Baukörper (Erstellung), eine wenn möglich zentrale Energieversorgung mit einem hohen Anteil erneuerbarer Energie und lokal erzeugter Energie wie zum Beispiel Solarenergie (Betrieb) sowie ein Mobilitätskonzept mit einer hohen Qualität des öffentlichen und kombinierten sowie des Langsamverkehrs.

Eine Machbarkeitsstudie, welche bis Mitte 2018 abgeschlossen wird, soll das Zielerreichungspotenzial für eine 2000-Watt-Areal-Zertifizierung ausweisen.

3.6 Lärm

3.6.1 Ausgangslage

An den Planungserimeter grenzt im Nordosten die SBB-Bahnlinie, im Westen die Dorfstrasse mit Tram und im Süden die kantonale Worbstrasse. Zusätzlich liegt das Gebiet im Einflussbereich der Autobahn A6 und ist somit verschiedenen Lärmimmissionen ausgesetzt. Im Rahmen der Testplanung wurde deshalb auf Basis der Ergebnisse des zweiten Workshops eine Lärmstudie für erste konkrete Abklärungen erstellt. Gemäss aktuellem Stand der Planung ist von den Planungswerten für die massgebenden Belastungsgrenzwerte der Empfindlichkeitsstufe III (würde einer Zonierung als Mischgebiet entsprechen) auszugehen. Es besteht jedoch auch die Möglichkeit von Ausnahmegewilligungen, insbesondere wenn raumplanerische und städtebauliche Zielsetzungen (vor allem qualitätvolle Siedlungsverdichtung) auf andere Weise nicht erreicht werden können.

3.6.2 Zwischenfazit

Die Lärmstudie kommt zu folgendem Zwischenfazit auf Basis der Testplanungsbeiträge:

- Die beiden wichtigsten Lärmquellen bilden die Bahnlinie und die Worbstrasse; in der Nacht dominiert die Bahnlinie. Auch die Moosstrasse und Dorfstrasse sind für die direkt anliegenden Gebäude lärmrelevant. Die Autobahn ist ebenfalls gut hörbar und spielt an der Südfassade auf höheren Geschossen (ab ca. 20 m) eine dominante Rolle.
- Die Bebauungsvorschläge schaffen im Vergleich zur heutigen Situation Verbesserungen für die Lärmsituation, insbesondere innerhalb des Lischenmoos-Areals. Der Bereich Bahnhof Süd bleibt aber unverändert laut. Von dort dringt der Lärm auch in das Lischenmoos-Areal ein.
- Öffnungen hin zur Bahnlinie und Worbstrasse führen dazu, dass der Lärm stellenweise ins Innere des Areals vordringt (Schlüsselloch-effekte).
- Auf dem Gebiet der Testplanung werden die massgebenden Planungswerte für Wohnen auf den strassen- bzw. schienenzugewandten Fassaden und häufig auch an den seitlichen Fassaden überschritten (gilt für alle Geschosse, auch bei Hochhäusern). Das gilt auch für die Gebäude entlang der Moosstrasse.

3.6.3 Empfehlungen auf Basis der Zwischenergebnisse

Als mögliche Massnahme an der Quelle empfiehlt die Lärmstudie, im Rahmen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten auf der Worb- und der Moosstrasse tiefere Geschwindigkeitsniveaus zu prüfen und Lösungen für einen stetigen Verkehrsfluss zu suchen. Zudem werden folgende mögliche Massnahmen im Bereich Städtebau auf Basis der Zwischenergebnisse empfohlen:

- Der Lärmsituation muss mit einem gemischten Nutzungskonzept begegnet werden. An den Fassaden zur Worbstrasse und Bahnlinie hin können keine lärmempfindlichen Räume von Wohnnutzungen angeordnet werden; gewerbliche Nutzungen sind an diesen Orten vorzuziehen. Lärmempfindliche Räume in Wohnungen sind lärmabgewandt/-abgeschirmt möglich.
- Entlang der Bahnlinie sind geschlossene, strukturierte (nicht glatte) Fassaden zu prüfen. Allenfalls sind auch bauliche Lärmschutzmassnahmen zur Bahnlinie hin denkbar (mit der SBB abzustimmen).
- Das Gebiet benötigt attraktive Aussen-/Freiräume und (öffentliche) Plätze. Bei deren Planung und Gestaltung ist insbesondere auch ein Fokus auf die akustische Qualität (Ruhe oder angenehme Geräusche) zu legen.
- Innenhofsituationen haben das Potenzial für ruhige Fassaden (Fenster) und Aussenräume. Das Eindringen von Lärm durch (kleine) Durchgänge zwischen Gebäuden und harte, glatte Fassaden ist nach Möglichkeit zu vermeiden.

4 Handlungsperimeter und nächste Schritte

Der Masterplan definiert neben den in Kapitel 3 erläuterten Themen die rechts dargestellten Handlungsperimeter.

-  Perimeter ZPP Westliches Zentrum Gümligen
-  Perimeter Park Füllerich
-  Perimeter Zentrumsplatz Gümligen
-  Perimeter Melchenbühlplatz
-  Worbstrasse
-  Erschliessung Lischenmoos



Abbildung 53: Handlungsperimeter im Masterplan

Perimeter ZPP «Westliches Zentrum Gümligen»

Auf Basis der Testplanungsergebnisse sowie der daraus resultierten Empfehlungen und des vorliegenden Masterplans soll eine neue Zone mit Planungspflicht (ZPP) ausgeschieden werden. Diese umfasst wie oben dargestellt weite Teile des Masterplans. Um eine zweckmässige Realisierung durch einzelne Grundeigentümer sicherzustellen, ist der ZPP-Perimeter in einzelne Sektoren zu unterteilen, die sich auf die im Masterplan definierten Baufelder beziehen. Die Sektorengrenze soll in der Mitte der Erschliessungsstrassen bzw. auf Par-

zellengrenzen liegen. Der Perimeter des Parks Füllerich ist ebenfalls in die ZPP einzuschliessen. Die ZPP definiert auch Massnahmen zur Qualitätssicherung. Ergänzend zur ZPP soll eine Erschliessungs-Überbauungsordnung für das Lischenmoos-Areal erarbeitet werden. Die Grundlagen dazu liefert eine noch zu erstellende Verkehrsstudie (siehe Erläuterungen zur Verkehrsstudie unten, Perimeter «Melchenbühlplatz»).

Perimeter «Park Füllerich»

Mit dem in den Kapitel 3.2.5 und 3.4.4 beschriebenen öffentlichen Freiraum Füllerich werden zwei Ziele verfolgt:

1. Schaffung des nötigen Freiraumangebots für Entwicklungen im Lischenmoos-Areal
2. Aufwertung der bestehenden Sportanlage Füllerich

Insbesondere das erste Ziel soll mit der oben beschriebenen ZPP planerisch gesichert werden. Die Realisierung des Parks ist bereits in einer frühen Phase der Entwicklung voranzutreiben. Zudem sollen die bestehenden öffentlichen Parkplätze weitgehend in ihrer Anzahl erhalten bleiben. Eine Überdeckung ist zu prüfen.

Perimeter «Zentrumsplatz Gümligen»

Wie in den Kapitel 3.2.2 und 3.4.2 beschrieben ist der neu zu erstellende Zentrumsplatz ein Schlüsselement der Entwicklung und sollte möglichst früh lanciert werden, um einen positiven Impuls für die Zentrumsentwicklung auszulösen. Der grosszügig angelegte und vielfältig nutzbare Platz soll als zentraler Treffpunkt dienen und auch eine verkehrliche Drehscheibe für die unterschiedlichen Verkehrsträger darstellen. Zu diesem Zweck empfehlen sich als nächste Schritte eine Machbarkeitsstudie (mit Kostenschätzung und Klärung der Finanzierung) und ein darauffolgender Wettbewerb für die Realisierung. Zudem sind verkehrstechnische Fragen zu klären (siehe Erläuterungen zur Verkehrsstudie unten, Perimeter «Melchenbühlplatz»).

Perimeter «Melchenbühlplatz»

Die Zielsetzungen aus Sicht der Zentrumsentwicklung zur Umgestaltung des Knotens Melchenbühl wie auch der Dorf- und Worbstrasse sind im Kapitel 3.3 erläutert. Der kommunale Richtplan Verkehr hat diese Zielsetzungen ebenfalls aufgegriffen und Massnahmen dazu definiert (zum Beispiel Betriebs- und Gestaltungskonzepte). Als erster Schritt wird direkt im Anschluss an den Masterplan eine umfassende Verkehrsstudie in Zusammenarbeit von Gemeinde, Kanton und RBS-Regionalverkehr Bern-Solothurn erstellt. Diese beinhaltet den Knoten Melchenbühl, die Dorfstrasse, die innere Erschliessung des Lischenmoos-Areals und den Kreisel Wobstrasse/Moosstrasse.

Einbezug Grundeigentümer

Die Grundeigentümer im Planungsperimeter wurden bereits im Rahmen der bisherigen Planungen involviert. Dies soll auch nach Abschluss des Masterplans beibehalten werden.

Etappierungsmöglichkeiten

Wie bei den Entwicklungsprinzipien in Kapitel 3.1 erläutert ist auf eine möglichst hohe Flexibilität und Unabhängigkeit einzelner Parzellen bzw. Baufelder zu achten. Es wird keine genaue Entwicklungsreihenfolge festgelegt.

Massnahmen im öffentlichen Raum und zur Erschliessung sind jedoch wie bereits erwähnt schnellstmöglich zu ergreifen. Dies umfasst folgende Vorhaben:

- Erschliessung Lischenmoos-Areal
- Zentrumsplatz Gümligen mit Knoten Worbstrasse/Moosstrasse
- Park Füllerich

Die Qualität des Orts ist massgebend mitbeeinflusst von der Attraktivität der Hauptstrassen. Die Projekte zum Melchenbühlplatz und der Worbstrasse sind deshalb mit hoher Priorität weiterzuverfolgen.

Ein erster möglicher Zwischenzustand ist in der nebenstehenden Abbildung dargestellt. Dieser könnte zum Beispiel durch bauliche Entwicklungen in den Baufelder A1, B1 und C2, ein Teil von C1 oder C4 sowie D entstehen.

Grundsätzlich gilt es, ein gutes Nebeneinander verschiedener Zwischenzustände über den zu erwartenden langen Realisierungszeitraum zu ermöglichen. Bereits mit den ersten Bauvorhaben sollen räumliche Qualitäten geschaffen werden.



Abbildung 54: Möglicher Zwischenzustand
(Testplanungsbeitrag Team VDW)



Abbildung 55: Möglicher Endzustand
(Testplanungsbeitrag Team VDW)

Pläne

Plan 1: Nutzung und Bebauung

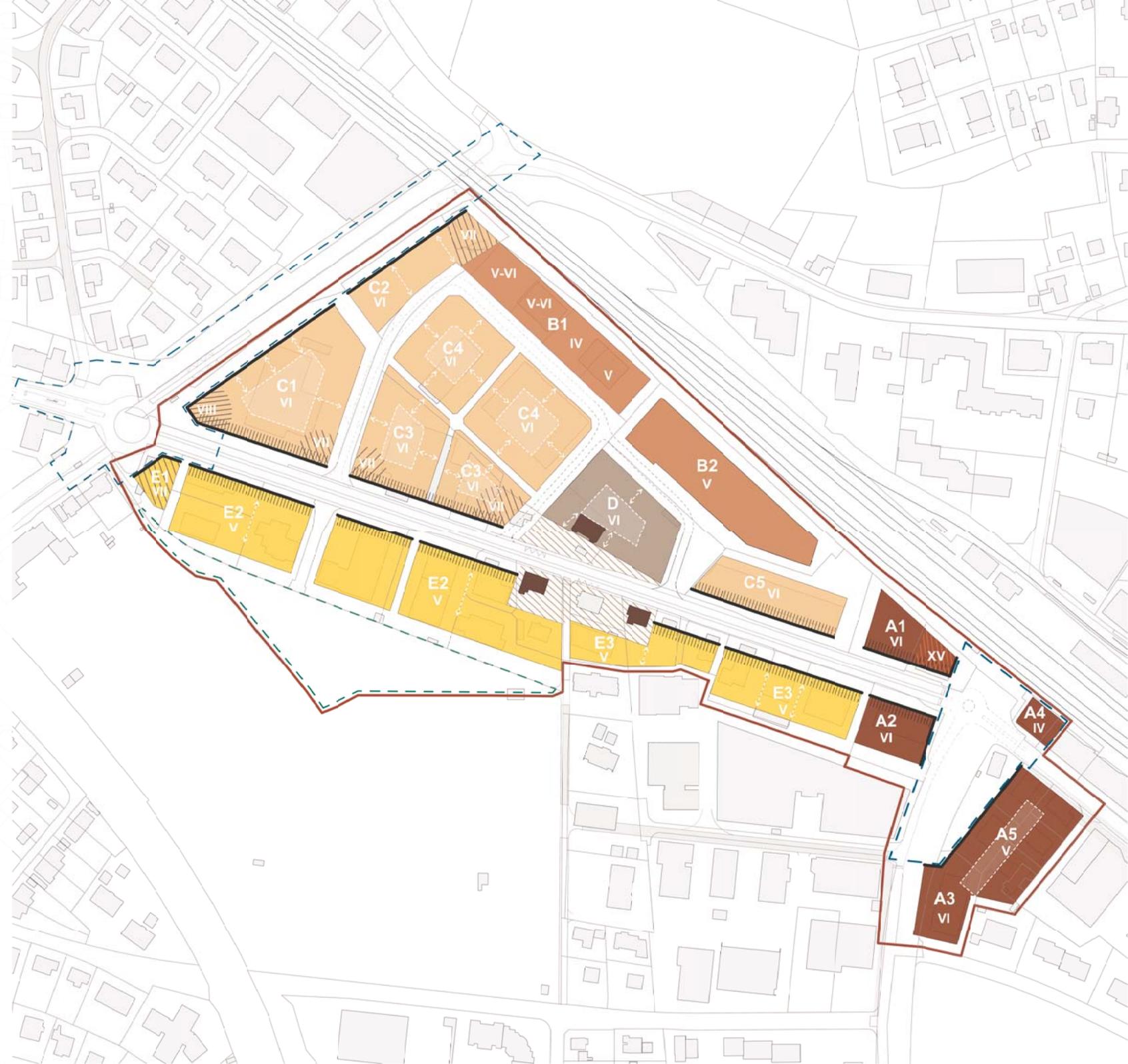


Nutzung und Bebauung

- Baufelder A
"Bahnhof Gümligen Süd / Zentrumsplatz"
- Baufelder B
"Wohnen und Arbeiten: Lärmriegel Lischenmoos"
- Baufelder C
"Wohnen und Arbeiten Lischenmoos"
- Baufelder D
"Wohnen, Arbeiten und Sondernutzungen"
- Baufelder E
"Wohnen und Arbeiten Worbstrasse West"
- Hofbildung (Freiraum / kleine Hofbauten)
- Gebäudegliederung / Durchlässigkeit
- max. Geschossigkeit
- wichtige Raumkante / Baulinie
- Gewerbliche EG-Nutzung / Arbeitsnutzung
- Bereiche um historische Bausubstanz / Ensemble
- Hochhausstandort
- 1 - 2 zusätzliche Geschosse möglich

Handlungsperimeter und Massnahmen

- Perimeter ZPP Westliches Zentrum Gümligen
- Perimeter Park Füllerich
- Perimeter Zentrumsplatz Gümligen
- Perimeter Melchenbühlplatz
- Bestehende Gebäude
- Historische Bausubstanz (nicht geschützt, erhaltenswert gem. kant. Bauinventar)
- Bestehende Parzellierung



Masterplan Westliches Zentrum Gümligen, Muri bei Bern

Nutzung und Bebauung

Grundliche Testplanungsbeitrag Van de Wetering

Massstab 1:1'500 / Format A2

30.04.2018

F:\daten\M415-040-00\11_PLAENE\CAD\BEADAT

phr

Plan 2: Freiraum und Erschliessung

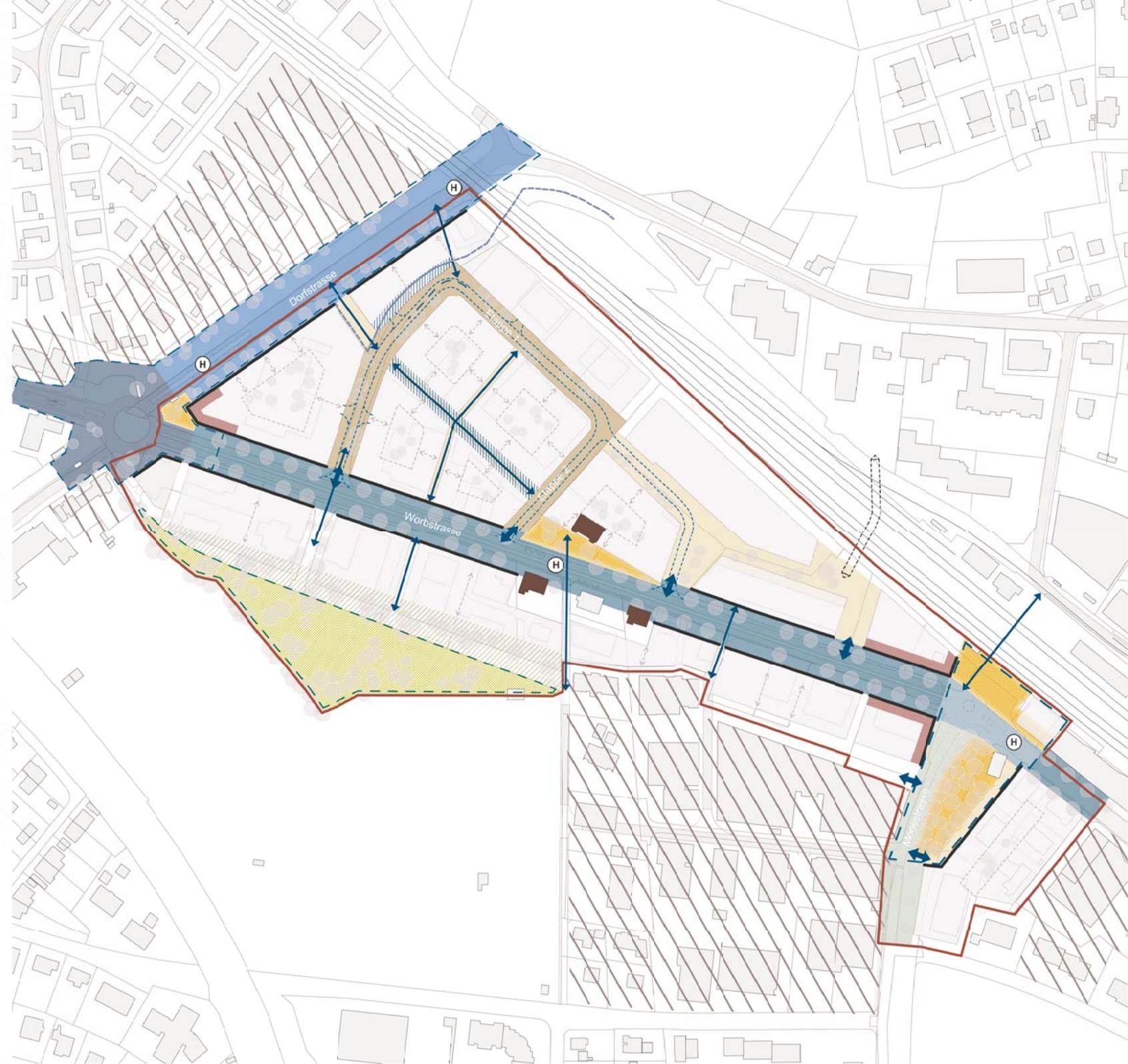


Freiraum und Erschliessung

-  Strassenraum Worbstrasse mit Gestaltung Kreisel
-  Strassenraum Dorfstrasse
-  Knotengestaltung Melchenbühlplatz
-  verkehrsberuhigter Strassenraum Moosstrasse
-  interne Erschliessungsräume primär / spätere Etappe
-  Erschliessung einzelner Parzellen, Einbezug in öff. Freiraum
-  Plätze
-  öffentlicher Frei-/Grünraum
-  Anordnungsspielraum für private Gärten/Aussenräume
-  publikumsorientierte EG - Nutzung
-  multifunktionale Erdgeschosse / kein Wohnen im EG
-  Baufelder
-  Hofbildung (Freiraum / kleine Hofbauten)
-  Gebäudegliederung / Durchlässigkeit
-  Haltestellen
-  wichtige Langsamverkehrsverbindung
-  Zufahrten Haupterschliessung
-  interne Erschliessung, verkehrsberuhigt mit Vorbereichen
-  Gestaltungselement Wasser im Aussenraum
-  Option Bahnübergang / Passerelle
-  funktionaler raumlicher Zusammensetzung zu angrenzenden Quartieren
-  möglicher Bachverlauf / -offenlegung
-  regelmässige Baumreihen
-  unregelmässige Baumreihen
-  Baumgruppen

Handlungsperimeter und Massnahmen

-  Perimeter ZPP Westliches Zentrum Gümligen
-  Perimeter Park Füllerich
-  Perimeter Zentrumsplatz Gümligen
-  Perimeter Melchenbühlplatz
-  Bestehende Gebäude ausserhalb / Perimeter
-  Historische Bausubstanz (nicht geschützt, erhaltenswert gem. kant. Bauinventar)
-  Bestehende Parzellierung



Masterplan Westliches Zentrum Gümligen, Muri bei Bern

Freiraum und Erschliessung

Grundzüge Testplanungsbeitrag Van de Wetering

Massstab 1:1'500 / Format A2

30.04.2018

F:\daten\M4\15-040-00\11_PLAENE\CAD\BEADAT

pfr / mug

metron

**Stahlrain 2
Postfach**

**5201 Brugg
Schweiz**

**info@metron.ch
www.metron.ch**

**T +41 56 460 91 11
F +41 56 460 91 00**