

Einfache Anfrage Siegenthaler (forum): Hochhaus-Projekt

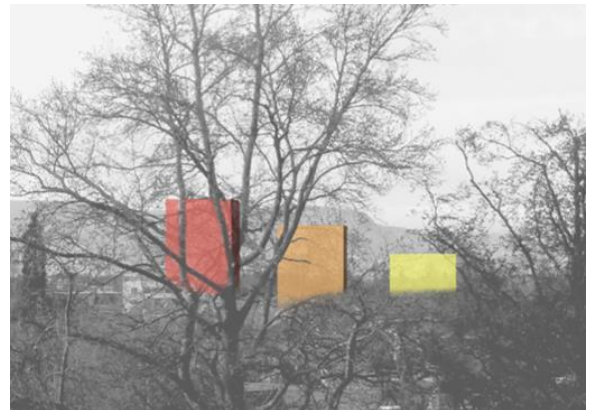
1. TEXT

1. Wurde die Höhe von 60 m für das Hochhaus-Projekt auf Baufeld A1 der ZPP Westliches Zentrum Gümligen anhand einer vertieften Studie, u.a. mit Bezug zu Landschaftsbild, Einbettung in die Skyline und Rhythmus der Höhenentwicklung, plausibilisiert?
2. Wurde für das Projekt eine detaillierte Überprüfung der Umwelt- und Sozialverträglichkeit durchgeführt und ev. Bereits ein Mobilitätskonzept entwickelt?

Hintergrund der Anfrage ist das Vorgehen in der Stadt Langenthal. Das dortige Hochhauskonzept enthält auf gut 30 Seiten eine differenzierte Beurteilung der Standorte und Höhe von Hochhäusern und kommt für Langenthal zum Schluss, dass Bauten von max. 45 m städtebaulich passend sind.

Zudem listet das Hochhauskonzept Langenthal 7 Leitlinien für die Beurteilung von Hochhaus-Projekte und schreibt verschiedene vertiefte Studien vor (siehe Anhang).

Ich gehe davon aus, dass das Langenthaler Vorgehen einem sorgfältigen beruflichen Standard entspricht, hat die Stadt doch für ihre Entwicklung den Wakker-Preis erhalten. Ein ähnliches Vorgehen ist somit auch in Bezug auf Hochhäuser in Muri-Gümligen sinnvoll. Für die öffentliche Meinungsbildung wäre es hilfreich, wenn die besagten Abklärungen transparent zugänglich gemacht würden.



Muri-Gümligen, 15.9.2020

Gabriele Siegenthaler Muinde

* * *

Link zum Langenthaler Hochhauskonzept:

<http://www.stadt-raum.ch/dl.php/de/5abcf6ea5a919/Hochhauskonzept.pdf>

Auszug (S. 30 ff.): **7 Leitlinien einer Beurteilung von Projekten**

Nachhaltigkeit

Für Hochhäuser gelten erhöhte Anforderungen an die Nachhaltigkeit (Gesellschaft/Wirtschaft/Umwelt). Die spezifischen Anforderungen sind:

- Belastungsfähiges Mobilitätssystem
- Hohe soziale Dichte und Durchmischung.
- Aufwertung des Umfeldes (bspw. durch gewonnene Freiflächen, zusätzliche soziokulturelle Einrichtungen, Gestaltungsmaßnahmen im Umfeld, Wegführung, öffentliche und halböffentliche Bereiche im Gebäude, Behebung von Strukturdefiziten, Belebung des öffentlichen Stadtraumes).
- Partizipation und Information Bevölkerung bei der Projektentwicklung.
- Effiziente Energie- und Ressourcennutzung (Energiekonzept mit Energiekennzahlen).
- Einsatz erneuerbarer Energiequellen. Minimierung des Ausstosses von Verbrennungsgasen (insbesondere CO₂).

Die Anforderungen sind im Rahmen der konkreten Umsetzung zu präzisieren. In jedem Einzelfall ist die detaillierte Überprüfung der Umwelt- und Sozialverträglichkeit des Projektes erforderlich.

Mobilität

Grundsätzlich sollte beim Zeitpunkt der Realisierung von Hochhäusern am Standort mindestens die öV-Gütekategorie B vorhanden sein. In allen anderen Fällen ist zwingend ein Mobilitätskonzept auszuarbeiten. Dieses beinhaltet mindestens:

- Festlegung des verbindlichen Modal Split und der für das Bauvorhaben zulässigen MIV-Fahrten auf der Basis des regionalen Fahrtenmodells.
- Definition der für die Erreichung des Modal Split notwendigen, anzustrebenden öV-Gütekategorie und Planung der entsprechenden Massnahmen.
- Rechtliche Fixierung und Institutionalisierung eines Mobilitätsmanagements im Projektareal. Einbindung in das örtliche Fuss- und Radweg- sowie öV-Netz.

Schattenwurf und Lichtentzug (BauV, Art.22, Abs.3 und 4)

Hochhäuser dürfen bestehende zonenkonforme oder nach den geltenden Vorschriften mögliche Wohnbauten nicht durch übermässigen Schattenwurf beeinträchtigen. Als zulässige Beschattungs- dauer gelten:

- bei Tag- und Nachtgleiche (21. März) zwischen 07.30 Uhr und 17.30 Uhr: zwei Stunden;
- bei mittlerem Wintertag (8. Februar) zwischen 08.30 Uhr und 16.30 Uhr: zweieinhalb Stunden.

An zentralörtlichen Lagen kann aus städtebaulichen Gründen von der Regel (...) abgewichen werden.

Einpassung in den Stadtkörper

Projekte müssen die bedeutenden Strukturen wie öffentliche Plätze, Bahnhofareale und Knotenpunkte von Hauptstrassen stärken. Damit leisten sie auch eine Orientierungshilfe im

heterogenen Stadtkörper. Hochhäuser sollen durch ihre Kubatur, das Verhältnis von Grundriss zu Höhe sowie den architektonischen Ausdruck und die Materialisierung in eine eindeutig definierte Beziehung zu öffentlichem Raum und dem Stadtkörper gesetzt werden.

Gliederung und Proportionierung

Wichtig für die Ausbildung des Volumens sind die Proportionen und die Gliederung eines Hochhauses. Gebäudesockel, Schaft und oberer Abschluss sind architektonisch zu thematisieren. Das Volumen der Hochhausbauten ist so zu proportionieren, dass das Gebäude eine turmartige Ausdrucksweise mit einer Betonung der Vertikalen aufweist.

Materialisierung

Entscheidend für die Art der Fernwirkung ist die Materialisierung und Farbgebung der Aussenfassade. Der starke städtebauliche Auftritt eines Hochhauses soll nicht durch auffällige und aufwändige Materialisierung, den Kontrast suchende Farbgebung und durch die Verwendung von Material mit hohem Reflektionsgrad (Blendung) gesteigert und zelebriert werden.

Die Dachgestaltung hat eine hohe Qualität aufzuweisen. Dachaufbauten sind soweit möglich zu vermeiden, technisch bedingte Anlagen sind in die Gestaltung der Dachkrone zu integrieren.

Sozialraum

Im Zuge des qualitätssichernden Verfahrens ist ein mögliches Hochhaus auf seine Potenziale zur Aufwertung des Umfeldes zu bewerten. Der soziale und öffentliche Nutzen des Hochhauses ist darzustellen: gewonnene Freiflächen, zusätzliche kulturelle Einrichtungen, Gestaltungsmaßnahmen im Umfeld, Wegführungen, öffentliche und halböffentliche Bereiche im Gebäude, Behebung von Strukturdefiziten des Umfelds, Belebung des öffentlichen Stadtraums usw.

Zur Eruierung eines situativ sinnvollen Mehrwerts können neben dem kooperativen Verfahren ergänzende Studien wie Entwicklungskonzepte für den öffentlichen Raum der Quartiere und Sozialraumanalysen herangezogen und bei Bedarf neu ausgearbeitet werden.

Bezug zum Aussenraum

Der Bezug des Erdgeschosses zum Aussenraum ist von besonderer Bedeutung. Das Sockelgeschoss und der Eingang als Ort funktionaler Konzentration sind zentrale Elemente des architektonischen Konzepts. Die Ausbildung und die Höhe des Erdgeschosses muss der Nutzung und der Bedeutung des Geschosses entsprechen. Die Zugänge sind in Bezug zum Aussenraum logisch und offensichtlich anzuordnen. Dadurch soll eine eindeutige Adressierung des Gebäudes erreicht werden.

Für das Erdgeschoss kann, abgestimmt auf die Nutzungen im Umfeld, die bauliche Voraussetzung (Raumhöhe, Struktur etc.) für die Ansiedlung öffentlicher Nutzungen oder zumindest eines halböffentlichen Anteils (Restaurants, Geschäfte, Kinderkrippen, Gemeinschaftsräume etc.) verlangt werden. Der Transparenz des Erdgeschosses kommt eine hohe Bedeutung zu. Das Mass der Transparenz muss dem Öffentlichkeitsgrad der Erdgeschossnutzung gerecht werden. Dies ist ein entscheidender Faktor für den gelungenen Bezug zwischen Innen- und Aussenraum.

Bereicherung des Freiraumes

Aussenraumflächen müssen in ihrer Qualität generell einen Mehrwert für den Stadtraum generieren. Dabei sollen sie auch die bestehenden Freiräume bereichern und aufwerten. Sie sollen die Vernetzung bestehender und geplanter Freiräume unterstützen oder zur Schaffung neuer beitragen. Ein stärkerer öffentlicher Charakter als bei den Freiräumen der Regelerbebauung muss bei Projekten mit einem Hochhaus erreicht werden.

Tag – Nacht

Die Art und Intensität der Erscheinung des Hochhauses in der Nacht ist auf das nächtliche Bild der Umgebung, resp. wo vorhanden, auf die Aussagen von Lichtkonzepten abzustimmen.

Unterlagen zur Beurteilung

Für die Beurteilung sind ein Modell und / oder ein Modelleinsatz sowie 3D-Visualisierungen von geeigneten und aussagekräftigen Standorten aus abzugeben. Es sind bereits im Rahmen der Konkurrenzverfahren resp. der Sondernutzungsplanung Angaben zu machen, die eine Beurteilung der Erfüllung der Kriterien zulassen.

2

ANTWORT DES GEMEINDERATES

Die Vorlage ZPP "Westliches Zentrum Gümligen" im Rahmen des 4. Massnahmenpakets der Ortsplanungsstrategie 2013+ wurde an der Urnenabstimmung vom 27. September 2020 durch das Stimmvolk abgelehnt. Das Hochhaus im Lischenmoos wird somit nicht zur Realisierung kommen. Die nachfolgenden Erläuterungen sollen dennoch eine fundierte Beantwortung des Vorstosses aus der Gesamtbetrachtung heraus liefern.

Antwort zu Frage 1:

Das vorgeschlagene Hochhaus im Sektor "Bahnhof", welcher Bestandteil der ZPP "Westliches Zentrum Gümligen" war, basiert auf einem mehrstufigen Vorgehen:

1. Einbezug regionales Hochhaus-Konzept

Im Unterschied zu Langenthal ist Muri-Gümligen in ein überkommunales bzw. regionales Hochhauskonzept der Region Bern eingebettet. Diese Grundlage ist behördenverbindlich und bezeichnet die möglichen Standorte für ein Hochhaus. Der Standort beim Bahnhof in der Spitze des Lischenmoosdreiecks ist als solcher eingetragen. Jedes Vorhaben bezüglich einem Hochhaus muss zusätzlich dem regionalen, interdisziplinären Qualitätsteam der Region (Q-Team) vorgelegt werden (siehe auch Pkt. 2,3 und 4).

2. Testplanung Lischenmoos

Im Rahmen der Testplanung haben drei Teams verschiedene städtebauliche Konzepte für das Lischenmoos entwickelt. Die Beurteilung und Empfehlung der Konzepte erfolgte durch interdisziplinäre Fachexperten aus den Bereichen Architektur, Freiraum, Sozialraum, Verkehrsplanung und Immobilien. Alle drei Teams haben markante Hochpunkte in ihrem Konzept aufgezeigt. Unter anderem befand sich darunter auch ein Projekt mit einem Hochhaus von mehr als 100m, welches jedoch weder beim Expertengremium noch bei der Gemeinde auf Verständnis gestossen ist.

Die Empfehlung des Expertengremiums erfolgte für eine "urbane Verdichtung und den Zentrumsplatz", inklusive der Empfehlung für ein Hochhaus am Bahnhof resp. am Zentrumsplatz. Der Beitrag des Teams "Van de Wetering" wurde durch das Expertengremium als stimmiges Gesamtkonzept erachtet.

3. Einbezug städtebauliches, interdisziplinäres Qualitätsteam des regionalen Hochhaus-Konzepts

Bereits im Rahmen der Testplanung wurde das regionale Q-Team involviert. Es zeichnet verantwortlich für das regionale Hochhauskonzept und ihm obliegt die Beurteilung sämtlicher entsprechender Vorhaben in der Region Bern. Das Q-Team ist ein hochkarätig besetztes Gremium, das eine Begutachtung der Testplanungsprojekte aus Sicht Städtebau, Sozialraum, Ökonomie, Immobilienwirtschaft und Verkehr vorgenommen hat.

Damit haben zwei qualifizierte "Juries" das Hochhausthema im Rahmen der Testplanung beurteilt. Der Vorschlag für ein Hochhaus am Bahnhof wurde durch das Q-Team geprüft und zustimmend beurteilt. Fassadenhöhen bis zu 50 m wurden dabei als vertretbar bewertet. Im Bericht der Testplanung ist zum Hochhaus zunächst Folgendes wiedergegeben:

Nach dem zweiten Workshop wurden die Zwischenergebnisse dem Qualitätsteam des regionalen Hochhauskonzepts zur Stellungnahme unterbreitet. Das Gremium kommt zum Schluss, dass sich der Bereich südlich des Bahnhofs grundsätzlich als Hochhausstandort eignet (Hochhaus über 30 m). Höhen über 50 m werden jedoch aufgrund von zu grossen Diskrepanzen zwischen dem Hochhaus und der Umgebung sowie mit Verweis auf bestehende Hochhäuser in der Gemeinde ausgeschlossen. Im Dreieck Lischenmoos sind aus Sicht des regionalen Qualitätsteams Hochhäuser nicht begründbar, zeigen doch die unterschiedlichen Testplanungsbeiträge auch andere Lösungen zum Erreichen der Entwicklungsziele auf. Beim Knoten Melchenbühl sind jedoch durchaus höhere Häuser (Höhe bis 30 m) vorstellbar. Ferner wird vom regionalen Qualitätsteam auch auf die Themen Wirtschaftlichkeit, Bevölkerungsstruktur und die jeweiligen Nachfragesegmente eingegangen und darauf hingewiesen, dass das Wohnen im Hochhaus stark auf bestimmte Segmente wie bspw. Einzelhaushalte, Paarhaushalte ohne Kinder oder Seniorenhaushalte ausgerichtet sind.

Damit war am fraglichen Standort zunächst ein Hochhaus bis 50 m legitimiert.

4. Masterplan Westliches Zentrum Gümligen

Die Empfehlungen aus der Testplanung wurden in einen Masterplan überführt. In der Diskussion im Q-Team führten vor allem wirtschaftliche Aspekte zu der Auffassung, dass Gebäude bis 45 m wirtschaftlich seien und dann erst wieder ab 60 m.

Im Masterplan wurde daher der fragliche Hochhausstandort beim Bahnhof mit einer maximalen Gebäudehöhe von 60 m festgelegt. Diese Höhe ist durch die übergeordnete Planung aufgrund des Sicherheitszonenplans des Flughafens Belp maximal möglich. Dies hat einen planerischen Spielraum vor dem Hintergrund gewährt, dass die wirtschaftlichen Belange durch den effektiven Investor zu beurteilen seien und keinesfalls im öffentlichen Interesse vorweggenommen werden sollten.

Zudem wurden die 50 m des Q-Teams als ersten "Daumensprung" interpretiert. Die Testplanung mit den drei Beiträgen hat demnach kein genügend differenziertes Bild ergeben, als dass man zu diesem Zeitpunkt die maximale Gebäudehöhe bei 50 m festlegen konnte.

Zum Masterplan wurden sowohl die Grundeigentümer als auch die Öffentlichkeit partizipativ einbezogen.

5. Wettbewerb durch HRS (parallel zur Erarbeitung des Masterplans)

Parallel zur Erarbeitung des Masterplans wurde durch den Investor HRS ein Wettbewerb für das Hochhausprojekt durchgeführt. Das Hochhausprojekt sollte nicht nur dem Urteil der spezifischen Wettbewerbsjury gerecht werden, sondern ebenfalls dem Q-Team vorgelegt werden, welches damit auch die Möglichkeit hatte, die Gebäudehöhe zu verifizieren. Im Unterschied zur Testplanung sollte mit den insgesamt 12 Wettbewerbsbeiträgen ein differenziertes Bild gewonnen werden, welches auch eine Präzisierung der Maximalhöhe ermöglichen sollte. Die Resultate des Wettbewerbs haben ergeben, dass 11 von den insgesamt 12 Teams die 60 m praktisch ausgeschöpft haben.

Das Q-Team wurde wieder beigezogen und hat zuhanden der Wettbewerbsjury eine Stellungnahme abgegeben. In diesem Fall wurden zahlreiche Projekte gutgeheissen, welche die 60 m erreicht haben.

Als Ergebnis des Wettbewerbs hat eine fachlich ausgewiesene, interdisziplinäre Jury das Projekt des Büros Meier Hug zur Weiterbearbeitung empfohlen. Im Siegerprojekt des Wettbewerbs war die maximale Gebäudehöhe mit einer Höhe von 60 m festgelegt.

6. Umsetzung Masterplan in ZPP (abgelehnte Vorlage)

Bei der Ausarbeitung der ZPP wurde entsprechend den vorausgehenden Empfehlungen, Studien und dem Masterplan im Sektor Bahnhof ein Hochhaus mit einer maximalen Kote von 619.50 müM festgelegt. Dies entspricht ab Terrain von 559.50 m einer maximalen Höhe von 60 m. Es wurden zudem mehrere Partizipationsanlässe und eine öffentliche Auflage durchgeführt, an welchen sich die Bevölkerung zu dem geplanten Projekt äussern und einbringen konnten.

Überlegungen im Zusammenhang mit dem Hochhauskonzept Langenthal

Eine Differenzierung der Gebäudehöhe zwischen 45m und 60m im fraglichen Gebiet ist auch vor dem Hintergrund zu beurteilen, ob der Unterschied zwischen diesen Gebäudehöhen so markant erfasst werden kann: Im näheren Umfeld des fraglichen Standortes gibt es kein Gebäude oder Objekt, für welches dieser Höhenbereich einen Unterschied macht. Nicht zuletzt ist auch der Schattenwurf des Hochhauses massgebend, der in diesem Fall auch für 60 m als unproblematisch beurteilt werden kann, da dieser sich fast ausschliesslich auf die Gleisanlagen konzentriert.

Es stellt sich letztlich die Frage, ob ein Hochhauskonzept nach dem Vorbild von Langenthal eine bessere Grundlage geschaffen hätte. Hochhaus-Konzepte sind zunächst informelle oder behördenverbindliche Instrumente - so wie der Masterplan und die Testplanung. Politisch wird die Hochhausfrage jedoch in den entsprechenden Abstimmungen zur ZPP oder einer UeO entschieden, also bei den grundeigentümerverbindlichen Instrumenten. Ein Hochhaus-Konzept ist daher ebenso wenig eine verlässliche Absicherung wie das Vorgehen in Muri, da mit der Abstimmung immer ein Restrisiko bleibt.

Antwort zu Frage 2:

Mobilitätskonzept

Die Verkehrsabwicklung und die Verkehrsbelastung waren immer Bestandteil der Studien und der Beurteilung. Was das Mobilitätskonzept anbelangt, so wurden im Rahmen des Wettbewerbs die Fragen zur verkehrlichen Erschliessung des Hochhauses beurteilt, welche den motorisierten Individualverkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr betreffen. Allerdings wurde im Rahmen des Wettbewerbs noch kein Mobilitätskonzept erarbeitet; ein solches wäre Bestandteil der Baugesuchsunterlagen. Grundsätzliche Überlegungen zum Verkehr sind jedoch in der ZPP Lischenmoos in Art. 53e bereits aufgeführt. So konnte nachgewiesen werden, dass die Zu- und Einfahrten zum Hochhaus in ihrer Kapazität und Geometrie grundsätzlich den Anforderungen des Kantons entsprechen.

Beim Fussverkehr wurden bei der Beurteilung der Wettbewerbsbeiträge die Durchgängigkeit für die zu Fussgehenden zwischen Bahnhof und dem restlichen Lischenmoos überprüft. Diese Durchgängigkeit konnte beim Siegerprojekt ebenfalls bestätigt werden.

Entscheidend ist der Punkt, dass das Hochhaus direkt am Bahnhof platziert wurde und damit die besten Voraussetzungen für eine umweltfreundliche Verkehrsabwicklung gegeben wären. Jede Verlagerung von Nutzungen in grössere Distanz zum Bahnhof führt zu schlechteren Voraussetzungen was die Erschliessung anbelangt.

Sozialverträglichkeit

Was die Sozialverträglichkeit anbelangt, so ist die Beurteilung und Empfehlung der Konzepte, wie bereits unter Frage 1 ausgeführt, durch ein interdisziplinäres Fachexpertenteam erfolgt. Bei der Beurteilung des Hochhauses wurde somit auch das Thema Sozialraum einbezogen.

Umweltverträglichkeit

Das Projekt unterliegt gemäss der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) nicht der Pflicht zu einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Im Rahmen der ZPP wurden jedoch in Art. 53e Punkte aufgenommen, welche einen sparsamen und umweltschonenden Ressourceneinsatz gewährleisten. Zudem wurden punkto Energie Vorgaben in der ZPP gemacht wie z.B. die Anschlusspflicht an das Fernwärme- und Fernkältenetz. Generell muss nach gültigem Baureglement der kantonale Wert für den gewichteten Energiebedarf um 5 % unterschritten werden. Für die ZPP wird dieser Wert weiter verschärft: Neubauten müssen die kantonalen Anforderungen an den gewichteten Energiebedarf um 15% unterschreiten.

Muri bei Bern, 26. Oktober 2020

GEMEINDERAT MURI BEI BERN
Der Präsident Die Sekretärin

Thomas Hanke Corina Bühler