



Gemeinde Gerlafingen Gestaltungsplan Bahnhof Süd, Teilrevision Erschliessungsplan / Zonenplan



Raumplanungsbericht

10. Januar 2024

Impressum

Auftrag	Gemeinde Gerlafingen, Gestaltungsplan Bahnhof Süd
Auftraggeberin	Gemeinde Gerlafingen
Auftragnehmerin	Planteam S AG, Rötistrasse 22, 4500 Solothurn, 032 622 42 44
Projektbearbeitung	Martin Eggenberger, dipl. Architekt / Raumplaner ETH SIA REG A, Erwachsenenbildner SVEB Katrín Keiser, Zeichnerin Fachrichtung Architektur EFZ, BSc FHO in Raumplanung, katrin.keiser@planteam.ch
Qualitätssicherung	SQS-Zertifikat ISO 9001 seit 11. Juli 1999
Dateiname	ger_GP_Bahnhof_Süd_RPB_240110.docx
Auftragsnummer	321.92
Version	1.0

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	5
1.1	Ausgangslage	5
1.2	Zielsetzung für das Bahnhofsgebiet	5
1.3	Studienauftrag	6
1.4	Richtprojekt und Gestaltungspläne	8
2.	Das Konzept	10
2.1	Gesamtkonzept Bahnhofsgebiet	10
2.2	Konzept für den Bahnhofsbereich	11
2.3	Konzept für den Bahnhofsbereich Süd	12
2.4	Konzept für den Bahnhofsbereich Nord	14
2.5	Würdigung des Beurteilungsgremiums	15
2.6	Richtprojekt	16
2.6.1	Historische Betrachtung und Überlegungen zum Gerlafingerhof und zu den Waschhäusern	16
2.6.2	Richtprojekt für die beiden Areale Nord und Süd	21
3.	Bestandteile, Organisation und Ablauf Gestaltungsplan	23
3.1	Bestandteile Gestaltungsplan	23
1.1	Beteiligte am Gestaltungsplan	23
3.2	Ablauf Gestaltungsplan	24
3.2.1	Zeitschiene	24
3.2.2	Beschluss Gemeinderat z.H. kantonale Vorprüfung	25
3.2.3	1. Kantonale Vorprüfung	25
3.2.4	Mitwirkung	25
3.2.5	2. Kantonale Vorprüfung	25
3.2.6	Öffentliche Auflage	25
4.	Berücksichtigung planerischer Rahmenbedingungen	26
4.1	Übergeordnete Planungen	26
4.1.1	Bundesinventare	26
4.1.2	Kantonaler Richtplan und Agglomerationsprogramm «Solothurn» 4. Generation	26
4.2	Räumliches Leitbild Gerlafingen	28
4.3	Ortsbild und Denkmalpflege	28
4.3.1	Ortsbauliche Entwicklung	28
4.3.2	Denkmalpflege und Ortsbild	29

4.3.3	Ortsbild	31
4.4	Baurechtliche Grundordnung	32
4.5	Freiraum	35
4.6	Verkehr und Mobilität	35
4.6.1	Feuerwehruzufahrten	40
4.7	Energie	41
4.8	Hindernisfreies und alltagsgerechtes Bauen	41
4.9	Sicherheit	41
4.9.1	Angsträume	41
4.9.2	Störfall	42
4.9.3	Nichtionisierende Strahlung NIS	42
4.9.4	Naturgefahren	42
4.10	Grundwasser	43
4.11	Lärm	44
4.12	Dienstbarkeiten	45
4.13	Bodenschutz (Altlasten)	45
4.14	Archäologische Fundstellen	45
4.15	Umweltverträglichkeitsprüfung	45
5.	Umsetzung in den Planungsinstrumenten	47
5.1	Änderung Erschliessungs- und Baulinienplan	47
5.2	Änderung Netzplan mit Strassenkategorien	48
5.3	Teilzonenplan	49
5.4	Gestaltungsplan (Situation und Schnitte)	50
5.5	Sonderbauvorschriften	51
5.5.1	Allgemeine Bestimmungen	51
5.5.2	Nutzung und Gestaltung	51
5.5.3	Freiraum, Aussenraumgestaltung, Terraingestaltung	53
5.5.4	Erschliessung, Parkierung und Nebenanlagen	54
5.5.5	Umwelt	55
5.5.6	Qualitätssicherung	56
5.5.7	Schlussbestimmungen	56

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

Die Gemeinde Gerlafingen setzt sich für eine Steigerung der Lebensqualität im Ort ein.

In diesem Sinn erarbeitete die Gemeinde zwischen 2016 und 2017 das räumliche Leitbild. Es wurde am 28. Juni 2017 an der Gemeindeversammlung verabschiedet.

Im Rahmen des Leitbildes und der Gesamtrevision der Ortsplanung wurden mehrere Gebiete als Schlüsselareale der künftigen Gemeindeentwicklung definiert. Dies gilt im Besonderen für das Bahnhofsareal.

Damit künftig eine gesamtheitliche Betrachtung des Gebiets erfolgen kann, hat die Gemeinde im Zuge der Gesamtrevision der Ortsplanung

- für den Kernbereich eine Kernzone K4 vorgesehen
- für die etwas mehr aussen liegenden Bereiche eine K3 und eine W4
- das Gebiet mit einer Gestaltungsplanpflicht belegt und
- das nachfolgende Konkurrenzverfahren vorbereitet.

1.2 Zielsetzung für das Bahnhofsgebiet

Mit der Planung soll das Bahnhofsgebiet zu einem pionierhaften, nachhaltigen und identitätsstiftenden Zentrumsquartier für Gerlafingen entwickelt werden.

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

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

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

Entwicklungsprozess

Neben der strukturellen Vielfalt gibt es auch zeitliche Abhängigkeiten auf dem Areal, zudem sind die Interessen der Grundeigentümerschaften heterogen.

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

1.3 Studienauftrag

Studienauftrag

In der Folge haben die Gemeinde und die Grundeigentümerschaften gemeinsam einen Studienauftrag durchgeführt; dieser erfolgte zwischen dem 25. April 2022 (Begehung) und dem 31. August (Schlussbesprechung).

Nun sollen die Ergebnisse in die weiteren Planungsschritte überführt und mittels verschiedener Gestaltungspläne grundeigentümergebündlich gesichert werden.

Perimeter und Grundeigentümerschaften

Der Perimeter umfasst das folgende Gebiet:

- Legende
- Bearbeitungsperimeter
 - Planungsbereich Nord
 - Planungsbereich Süd

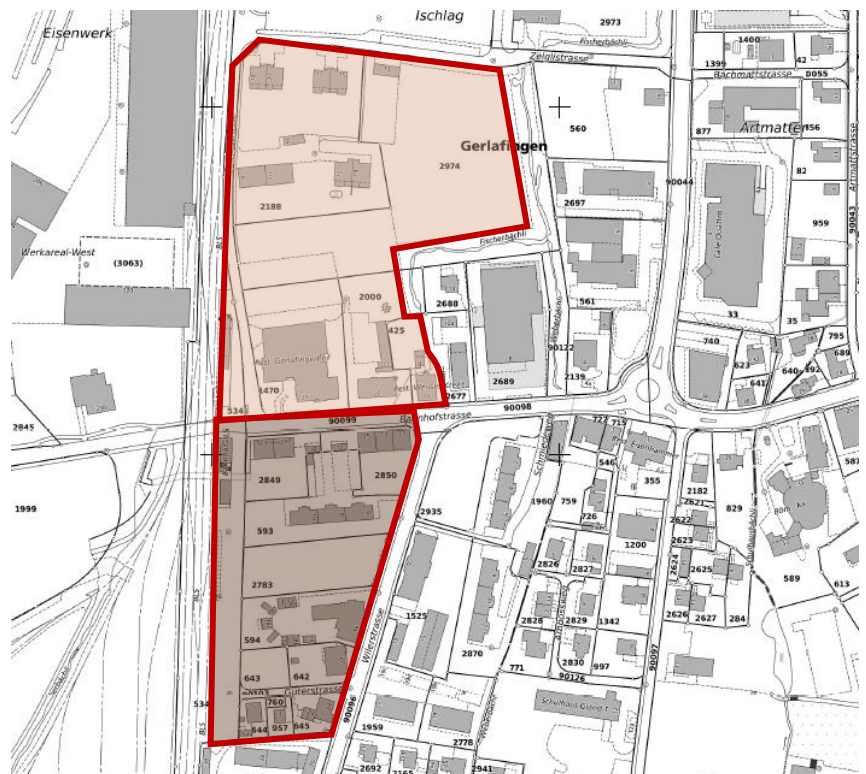


Abbildung 1.: Perimeter Bahnhofgebiet, AV-Daten, geo.so.ch

Grundeigentümerschaft

Im Perimeter sind folgende Parzellen und Grundeigentümerschaften:

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

Teilnehmende

Die Teams mit Kernkompetenzen im Bereich Architektur/Städtebau und Landschaftsarchitektur wurden mit einer Präqualifikation ausgewählt:

- Rykart Architekten AG, Liebefeld
w+s Landschaftsarchitekten, Solothurn
- Bauzeit Architekten GmbH, Biel
Weber + Brönnimann Landschaftsarchitektur, Bern
- ARGE wahliruefli rollimarchini
Hänggi Basler Landschaftsarchitekten, Bern
- Ducksch Anliker Architekten AG, Langenthal
schneiderSchmid Landschaftsarchitektur, Olten

Beurteilungsgremium

Sachgremium:

- Philipp Heri, Gemeindepräsident Gerlafingen
- Toni Ast, Bauverwalter Gerlafingen (Ersatz)
- Martin Buchberger, homebay AG
- Patrick Kurth, Arenda AG
- Özgür Bünül, für Gebr. Kofmehl Immobilien AG

Fachgremium:

- Anne Marie Wagner, Dipl. Architektin EPFL BSA SIA, Bachelard Wagner Architekten AG BSA, Basel
- Daniela Zimmer, Dipl. Arch. ETH, Zimmer Schmidt Architekten, Zürich
- Dominik Bueckers, Architekt & Urban Design SIA, Studio Vulkan Landschaftsarchitektur, Zürich
- Micheal Koch, Dipl.-Ing. Architekt & Stadtplaner, Dr. sc. techn. ETHZ, yellow z Zürich, Zürich
- Martin Eggenberger, Dipl. Architekt ETH SIA REG A, Raumplaner ETH NDS (Ortsplaner), Solothurn

Experten:

- Hannes Zeltner, Amt für Raumplanung Abt. Heimatschutz, Solothurn
- Guido Rindsfuser, Emch+Berger Verkehrsplanung AG

Teilnahme ohne Stimmrecht:

- Thomas Goetz (Arenda AG)
- Stephan Thürler (Vertretung Jmai AG, Grundbuch Parz. Nr. 594),

Moderation:

- Bernhard Straub, Dipl. Architekt ETH SIA REG A, Raumplaner ETH NDS

Beschluss des Beurteilungsgremiums

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

Weiterbearbeitung und planungsrechtliche Umsetzung

Das Beurteilungsgremium empfahl, das genannte Team mit der Ausarbeitung eines Richtkonzepts zu beauftragen, welches sodann als Grundlage und Bestandteil des einzureichenden Gestaltungsplans dienen soll.

1.4 Richtprojekt und Gestaltungspläne

Richtprojekt

Der Lösungsansatz vom Team ARGE wahliruefli rollimarchini und Hänggi Basler Landschaftsarchitekten wurde sodann zu einem Richtprojekt weiterentwickelt. Dieses dient als Grundlage für die grundeigentümergebundlichen Gestaltungspläne.

Eigentum

Gestützt auf das Richtprojekt wurden zwischen Gemeinde und Grundeigentümerschaften verschiedene Gespräche zu Verfügbarkeiten des Landes und zu Landkäufen und Landabtauschen geführt.

Dabei wurden folgende Landhandel vorgenommenen:

- Die Arenda AG und die Gemeinde kaufen das Grundstück GB Nr.1470 mit dem Gerlafingerhof. Damit können die Parzellengrenzen überbaut werden, womit das ursprüngliche Konzept der Bebauung erst realisierbar wird. Die Gemeinde sichert sich damit den öffentlichen Raum der heutigen Gartenterrasse.

Gestaltungspläne

Aufgrund der Vielzahl von Grundeigentümerschaften mit verschiedenen Absichten und Zeitschienen, sowie aufgrund der räumlichen Trennung der beiden Bereiche Nord und Süd durch die Bahnhofstrasse und die angrenzende historische Bebauung wurden zwei Gestaltungspläne erarbeitet, welche inhaltlich und auch terminlich koordiniert sind.

Erschliessungspläne / Teilzonenpläne

Die genaue Lage des Bahnhofplatzes und der Güterstrasse im Süden wurden im Zusammenspiel mit dem Richtprojekt geklärt. Die entsprechenden Erschliessungspläne und Teilzonenpläne werden gleichzeitig erstellt. Die Dimensionierung der Privatstrasse ist in Erarbeitung. Die feinabgestimmten Pläne werden bei der Vorprüfung nachgereicht.

Beschluss des Beurteilungsgremiums

Das Richtprojekt wie die wichtigsten Inhalte vom Gestaltungsplan Süd wurden dem Beurteilungsgremium am 6. September 2023 vorgelegt. Die Rückmeldung lautet in den wesentlichen Punkten wie folgt:

- Das Fachgremium beauftragt die Planer aufgrund der geänderten Eigentumssituation (und des sich daraus ergebenden neuen Handlungsspielraums), die Ecke Gerlafingerhof/Bahnhofstrasse/Privatstrasse nochmals zu überarbeiten und Varianten zu prüfen. Die Fassaden am Platz sollen einen öffentlichen Charakter erhalten. Zudem ist die Volumetrie des Gebäudes der Bedeutung des Gebäudes entsprechend zu dimensionieren.
- Bei den Waschhäusern südlich der Bahnhofsstrasse sind die verschiedenen Möglichkeiten der Sanierung, Umnutzung, Ersatzbau zu vertiefen. Die Entwicklung des Gebietes «Waschhäuser» ist im Zusammenhang mit der Entwicklung auf der gegenüberliegenden Seite (Gerlafingerhof) zu betrachten.

Die detaillierten Rückmeldungen sind in einem Besprechungsprotokoll festgehalten.

Die überarbeiteten Richtprojekte sowie die Gestaltungspläne wurden dem Fachgremium am 14. November wiederum vorgelegt. Das Gremium befand pro Gebiet über zwei Varianten, beschloss den Öffentlichkeitsgrad sowie die Zugänglichkeit der Erdgeschosse beim Gerlafingerhof und legte die Typologie der Ersatzbauten bei den Waschhäusern fest. Die detaillierten Rückmeldungen wurden wiederum in einem Besprechungsprotokoll festgehalten.

2. Das Konzept

2.1 Gesamtkonzept Bahnhofsgebiet

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



Abbildung 2: Modellfoto: ARGE wahliruefli rollimarchini und Hänggi Basler (Stand Juni 2023)

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



Abbildung 3: Situation (Stand Juni 2023)

2.2 Konzept für den Bahnhofsbereich

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



Abbildung 4: Stimmungsbild für den neuen Bahnhofsbereich

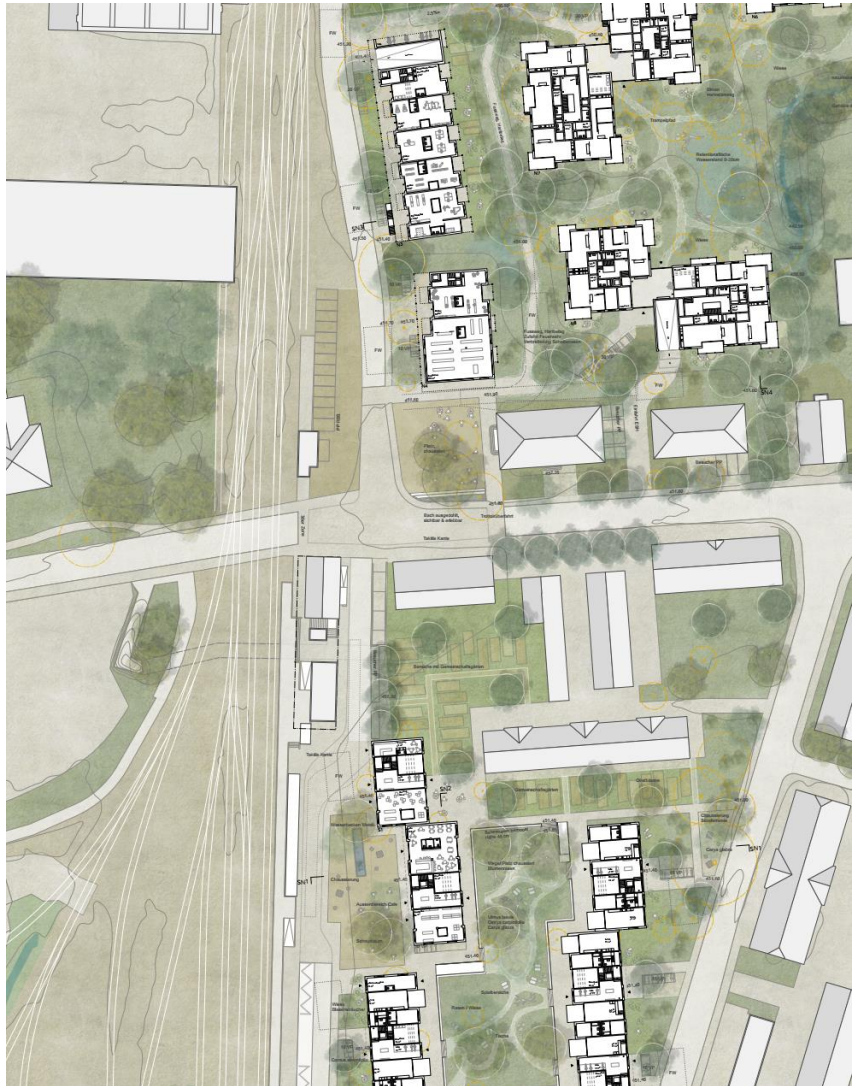


Abbildung 5: Situation Bahnhofsbereich (Stand Juni 2023)

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

2.3 Konzept für den Bahnhofsbereich Süd

Im Bereich Süd wird eine neue typologische Figur für Gerlafingen vorgeschlagen: Ein Stadthof. Dieser wird in die bestehende Struktur eingewebt, indem er zunächst die vorliegende Orthogonalität der historischen

Siedlung an der Bahnhofstrasse aufnimmt, sodann die Räume zur Bahn, zur Güterstrasse und zur Wilerstrasse mit stimmigen Raumproportionen abschliesst und schliesslich mit Staffelungen die ortsübliche Proportion der umgebenden Baukörper weiterspinn.



Abbildung 6: Stimmungsbild für den inneren Bereich Bach



Abbildung 7: Situation Bebauung Süd

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

Der Stadthof bietet einen von den umgebenden Lärmquellen geschützten, gut proportionierten und gut nutzbaren Innenhof mit viel Potenzial.

Er wirkt sehr auf sich bezogen und könnte durchaus durchlässiger sein, nicht nur für die Bewohnerschaft, sondern in kontrolliertem Mass auch für weitere Personen. Auch die Neubauten entlang der Wilerstrasse sind zu überprüfen (Lage und Ausrichtung, Umgang Baubestand Wilerstrasse 16 und 22, Verhältnis strassenseitiger Freiraum / Hof etc.).

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

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

Die Etappierung berücksichtigt den Umstand, dass die bestehenden Bauten Wilerstrasse 16 und 22 nicht zwingend abgebrochen werden; eine Integration derselben als Bestand in den neuen Stadthof ist gut möglich.

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

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

2.4 Konzept für den Bahnhofsbereich Nord

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



Abbildung 8: Situation Bebauung Nord

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

Im Gartenraum der Meisterhäuser wurde im Rahmen des Studienauftrags eine ergänzende Baute vorgeschlagen. Die Studie zeigte deutlich, dass eine Zusatzbaute im bestehenden Garten die Qualität dieser bestehenden wertvollen Siedlung mit ihrem wertvollen Garten massiv mindert; auf eine solche wurde aufgrund dieser Beurteilung des Beurteilungsgremiums verzichtet.

2.5 Würdigung des Beurteilungsgremiums

Das vorliegende Projekt versteht es, ein tragfähiges, robustes, relativ einfaches städtebauliches Konzept zu formulieren, welches auf die

spezifischen Qualitäten und Herausforderungen in den einzelnen Bereichen reagiert. Die äussere Erschliessung und Lage der Zufahrten der Tiefgaragen ist geschickt gewählt und die innere Erschliessung ist leicht lesbar.

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

2.6 Richtprojekt

Das Konzept wurde aufgrund der Rückmeldungen und Würdigung des Beurteilungsgremiums zum Richtprojekt weiterentwickelt. Insbesondere beim Gerlafingerhof und bei den Waschhäusern resultierten raumprägende Änderungen. Die Überlegungen werden im nächsten Kapitel dargestellt.

2.6.1 Historische Betrachtung und Überlegungen zum Gerlafingerhof und zu den Waschhäusern



Abbildung 9: Foto aus dem Jahre 1910 mit Sicht vom Bahnhof in die Bahnhofstrasse Gerlafingen.

Auf der Abbildung ist Bahnhofstrasse im Jahr 1910 abgebildet. Links ist das damalige Werkhotel und rechts 2 Wohnhäuser mit Laubengängerschliessung ersichtlich. Dazwischen befinden sich 2 Waschhäuser mit Giebeldächern.

Der Studienauftrag Bahnhofsgelände hat zum Ziel das Bahnhofsgelände künftig als Ankunftsort mit eigener Identität weiterzuentwickeln. Das räumliche Leitbild aus dem Jahre 2017 sieht die Bahnhofstrasse als

Verbindung zwischen Bahnhof und Gemeindeverwaltung als wichtiges Rückgrad, welches es zu stärken gilt.

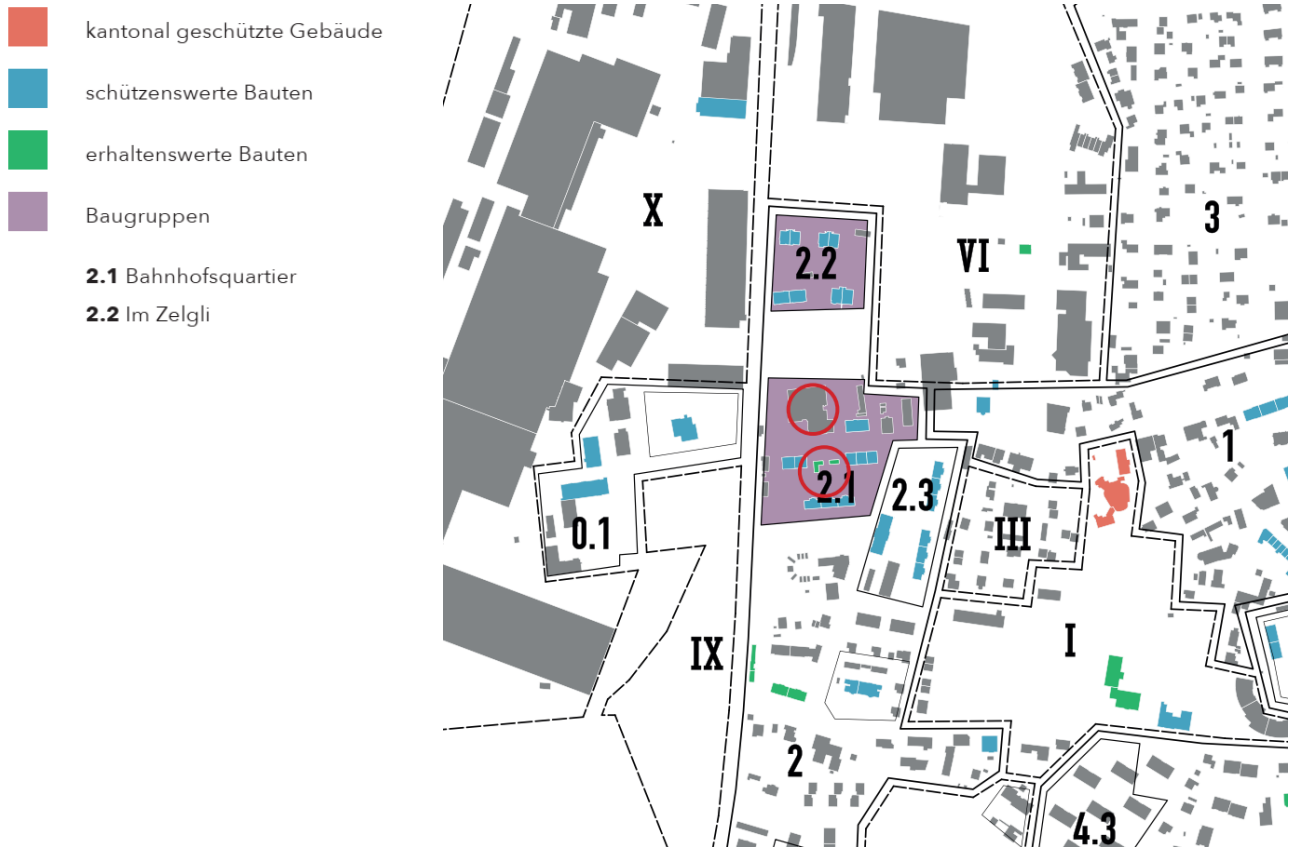


Abbildung 10: ISOSO-Bereiche und Schützenswerte Bauten

Die Anknüpfung der Bahnhofstrasse an die Bahn ist im ISOS mit 2.1 Bahnhofsquartier bezeichnet und beinhaltet verschiedenen erhaltenswerte Bauten. «Die Prägung des ehem. Bauerndorfs durch den von Rollschen Betrieb versinnbildlichender Ortsteil mit Stationsgebäude, ... Gasthöfen und Wohnhäusern...»

Historische Betrachtung des Gerlafingerhofs

Das Werkhotel wurde als repräsentativer Bau um die Jahrhundertwende neben dem Bahnhof erstellt. Zwischen den Eisenwerken und dem Dorf erbaut, ziert es zahlreiche Postkarten aus dieser Zeit. 1955 wurde das Hotel zum heutigen Gerlafingerhof umgebaut. Der ursprüngliche Bau wurde bis auf die Grundmauern und Fensteröffnungen zurückgebaut und durch eine Versammlungshalle als Vertreter der 50er Jahre erweitert. Der Betrieb kann heute die Auflagen an die Parkierung nicht mehr erfüllen. Das Bauvolumen des ehemaligen Gerlafingerhofs an der Bahnhofstrasse wurde im Innern über die Jahre so umgestaltet, dass es nicht mehr nutzbar ist. Aus diesen Gründen wird der Gerlafingerhof ersetzt.

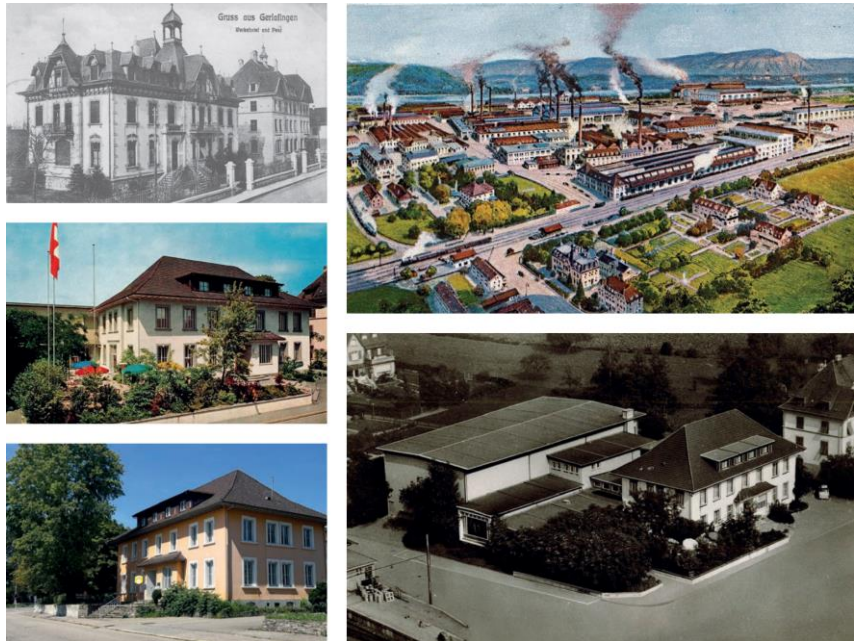


Abbildung 11: verschiedene historische Aufnahmen des Gerlafingerhofs

Die städtebauliche Analyse des neuen Bahnhofprojekts wird den Vorplatz zum Bahnhof erhalten und öffentlich nutzbar machen. Für das bestehende Gebäude schlägt es einen 4-mehrgeschossigen Ersatzneubau mit Mansardendach vor, der als markantes Gebäude die Funktion als Eingang in die Bahnhofstrasse übernehmen kann.

Situation Waschhäuser

Auf der gegenüberliegenden Seite der Bahnhofstrasse finden sich zwei Wohnhäuser aus E.19./A.20.Jh. mit Laubengangschliessung. Zwischen diesen bildet sich ein Vorplatz zu zwei symmetrisch angeordneten Waschhäusern mit Giebeldach. Dahinter angedockt befinden sich 2 Unterstände, die heute als Parkplätze genutzt werden.

Die Aussenraumsituation zu dem in der zweiten Baureihe liegenden Mehrfamilienhaus im sog. «Kasernensystem» vermag nicht mehr zu überzeugen. Die ehemals als Gärten genutzten Freiflächen sind verwahrlost und werden nicht mehr genutzt. Die Unterstände sind dem Ensemble nicht würdig.



Abbildung 12: verschiedene historische Aufnahmen der Waschhäuser

Konzept für den Bereich der Waschhäuser

Der Bereich zwischen den beiden historischen Bauten an der Bahnhofstrasse wurde parallel zur Erarbeitung des Richtkonzepts vertieft studiert. Die Studie «Bahnhofstrasse Gerlafingen; Präsentation Waschhäuser» der ARGE wahliruefli und rollimarchini architekten und hänggibalsler landschaftsarchitekten vom 07.06.23.» schlug vier Varianten vor:

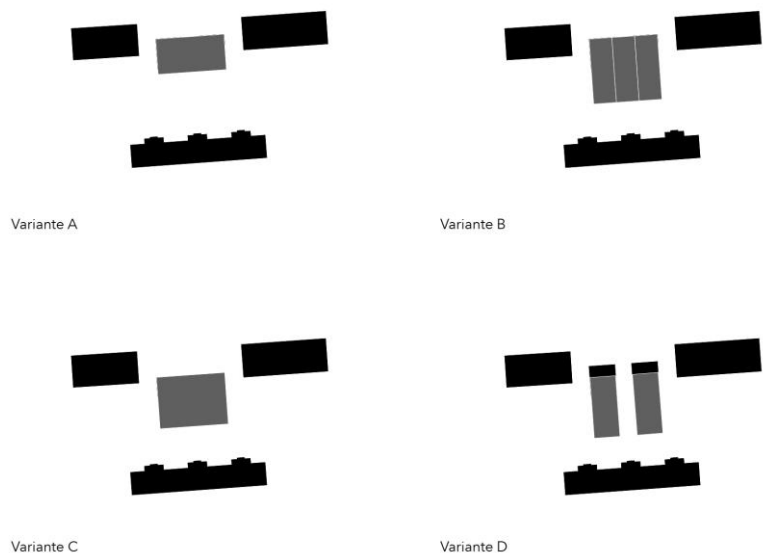


Abbildung 13: Variantenstudie für Waschhäuser (Stand Juni 2023)

Umsetzung in Richtprojekt

Das Richtprojekt sieht für die Unterstände je einen Ersatzneubau mit 3 Geschossen und Giebeldach vor, welche als Wohnungen genutzt werden sollen. Die Erschliessung erfolgt zwischen den Waschhäusern, die so

erhalten werden könnten und ist als grosser Laubengang bzw. als Begegnungsraum angedacht. Die Parkierung wird symmetrisch aufgeteilt und seitlich an den Strassen angedockt.

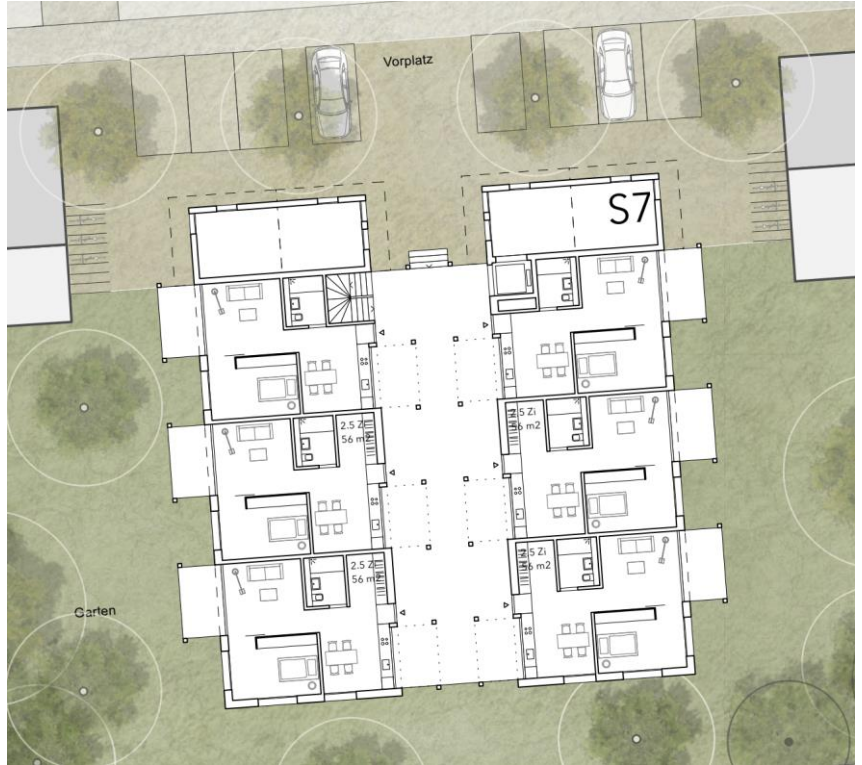


Abbildung 14: Erdgeschoss des Ersatzneubaus im Richtprojekt (Stand 4. Dezember 2023)

2.6.2 Richtprojekt für die beiden Areale Nord und Süd

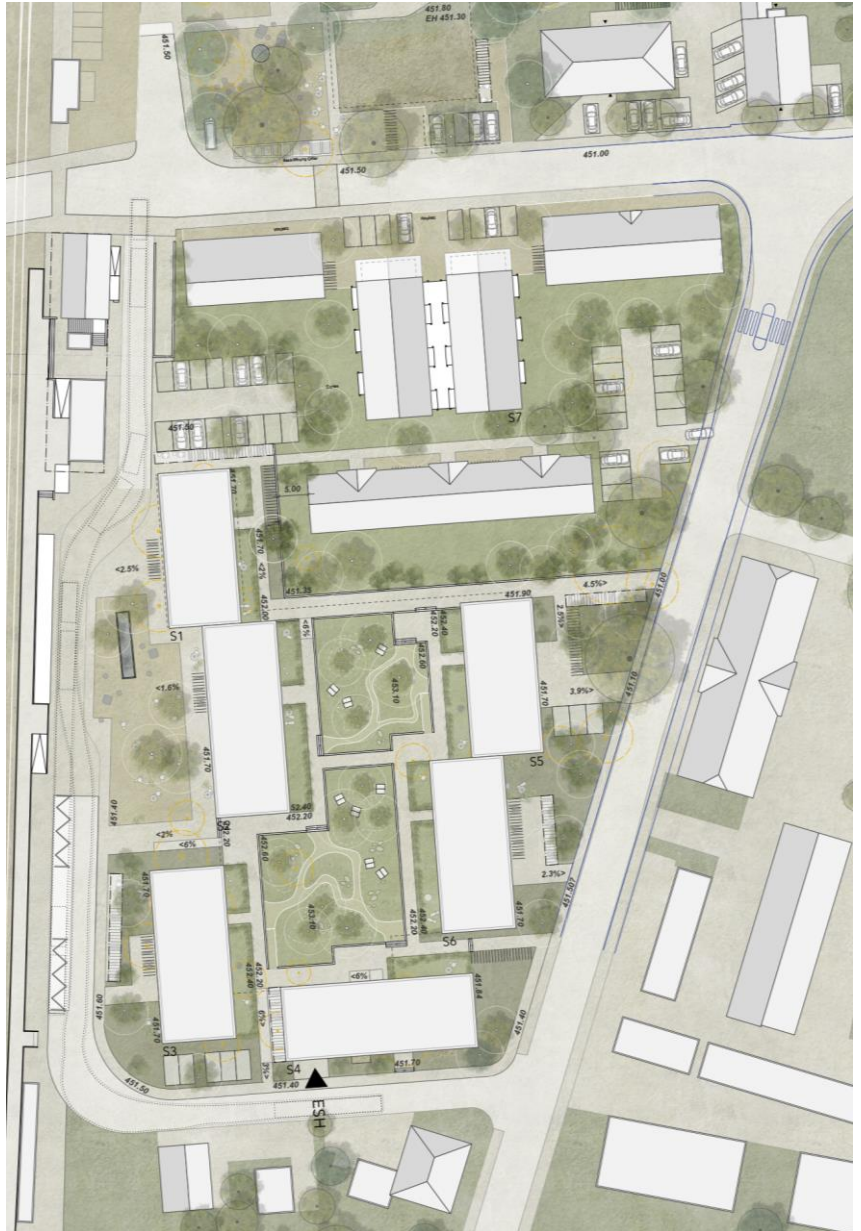


Abbildung 15: Situationsplan Areal Süd (Stand 4. Dezember 2023)



Abbildung 16: Situationsplan Areal Nord (Stand 4. Dezember 2023)

3. Bestandteile, Organisation und Ablauf Gestaltungsplan

3.1 Bestandteile Gestaltungsplan

Genehmigungsinhalt der vorliegenden Planung sind:

- Gestaltungsplan «Bahnhof Süd», Massstab 1:500
- Sonderbauvorschriften zum Gestaltungsplan «Bahnhof Süd»

zur Orientierung liegen vor:

- Richtprojekt Bahnhof Süd von ARGE wahliruefli, Biel und rollimarchini, Bern vom 4. Dezember 2023
- Bahnhofstrasse Gerlafingen; Präsentation Waschwäuser der ARGE wahliruefli und rollimarchini architekten und hänggibalscher landschaftsarchitekten vom 07.06.23.
- Raumplanungsbericht nach Art. 47 RPV zum Gestaltungsplan
- Vorabklärung Lärmbelastung, Lärmstudie vom Juni 2023
- Vorabklärung Baugrundverhältnisse, Geotechnischer Bericht vom 4. Juli 2023

1.1 Beteiligte am Gestaltungsplan

Fachbereich	Beteiligte
Architektur	ARGE wahliruefli, Biel, rollimarchini, Bern <i>Vinzenz Luginbühl</i> <i>Ann-Cathrin Gysin</i>
Landschaftsarchitektur	Hänggi Basler Landschaftsarchitekten, Bern <i>Simone Hänggi</i> <i>Manon Büttiker</i>
Raumplanung	Planteam S AG, Solothurn <i>Martin Eggenberger</i> <i>Katrin Keiser</i> <i>Kristina Noger</i>
Vorabklärung Lärmbelastung - Lärmstudie	Neosys AG, Gerlafingen <i>Thomas Selmair</i>
Vorabklärung Baugrundverhältnisse - Geotechnischer Bericht	Geotest AG, Zollikofen <i>Andreas Waldmann</i> <i>Maximilian Hildebrand</i>
Verwaltung Gemeinde	Bauverwaltung <i>Toni Ast</i> Gemeindepräsident <i>Philipp Heri</i>

Fachbereich	Beteiligte
Fachstellen Kanton	Amt für Raumplanung <i>Corinne Stauffiger, Kreisplanerin</i>

Tabelle 1: Übersicht Beteiligte

3.2 Ablauf Gestaltungsplan

3.2.1 Zeitschiene

- 25. April bis 31. August 2022: Studienauftrag
- September 2022 bis Juli 2023: Erarbeitung Richtkonzept
- Gleichzeitig: Verschiedene Verhandlungen zu Landabtauschen
- 6. September 2023: Sitzung Begleitgremium zum Richtkonzept und zu den Gestaltungsplänen
- September 2023 bis Dezember 2024: Überarbeitung der Unterlagen
- Dezember 2023: Einreichen GP mit Richtkonzept an Bau- und Werkkommission Gerlafingen; Behandlung durch diese
- Januar 2024: Behandlung GP mit Richtkonzept durch Gemeinderat; Verabschiedung zu Händen kantonale Vorprüfung
- Februar 2024 bis August 2024: Kantonale Vorprüfung (6 Mt)
- August – Oktober 2024: Überarbeitung (3 Mt)
- Ev. Bau- und Werkkommission, ev. Gemeinderat
- Ev. Schlusskontrolle durch Kanton (3 Mt)
- Überarbeitung (2 Mt)
- Einreichen GP mit Richtkonzept an Bau- und Werkkommission Gerlafingen; Behandlung durch diese
- Beschluss GP mit Richtkonzept zur Auflage durch Gemeinderat
- Auflage (30 Tage)
- Allenfalls Einspracheverhandlungen (1 – 2 Mt)
- Allenfalls 2. Auflage (30 Tage)
- Beschluss GP mit Richtkonzept; Eingabe zur kantonalen Genehmigung durch Regierungsrat
- Genehmigungsverfahren (3 Mt); Während dieser Zeit allenfalls Beschwerdeverfahren durch Kanton

3.2.2 Beschluss Gemeinderat z.H. kantonale Vorprüfung

Aufgrund des Beschlusses der Bau- und Werkkommission werden folgende Ergänzungen vorgenommen:

- *folgt*
- ...

Der Gemeinderat hat das Dossier am 18. Januar 2024 zu Händen der kantonalen Vorprüfung verabschiedet.

3.2.3 1. Kantonale Vorprüfung

... wird nach Abschluss des Verfahrens ergänzt.

3.2.4 Mitwirkung

... wird nach Abschluss des Verfahrens ergänzt.

3.2.5 2. Kantonale Vorprüfung

... wird nach Abschluss des Verfahrens ergänzt.

3.2.6 Öffentliche Auflage

... wird nach Abschluss des Verfahrens ergänzt.

4. Berücksichtigung planerischer Rahmenbedingungen

4.1 Übergeordnete Planungen

Bei der vorliegenden Planung müssen diverse Grundlagen beachtet werden. Diese werden nachfolgend erläutert.

4.1.1 Bundesinventare

Die Bundesinventare (Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung, Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler, Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz, Bundesinventar über die Trockenwiesen und -weiden, Bundesinventar der Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung sowie Bundesinventar der Wasser- und Zugvogelreservate von nationaler Bedeutung) weisen innerhalb des Gestaltungsplanareals keine Festlegungen auf.

4.1.2 Kantonaler Richtplan und Agglomerationsprogramm «Solothurn» 4. Generation

Kantonaler Richtplan

Das Areal «Bahnhof Süd» befindet sich im heterogenen Kontext des bestehenden Zentrums, des Bahnhofs, des grossmassstäblichen Industriegebiets der Stahl Gerlafingen und den angrenzenden kleinstrukturierten Wohnquartieren. Westseitig grenzt das Areal an den Bahnhofplatz, nördlich an der Bahnhofstrasse und östlich an der Wilerstrasse (Hauptstrasse) an.

Das Areal bietet Potenzial für die Entwicklung eines angemessen verdichteten modernen Stadtquartiers mit Wohn- und gemeinschaftlichen Nutzungen. Durch die Realisierung von öffentlichen und Wohnnutzungen im Einklang mit den geschützten Gebäuden im Norden wird der Festlegung aus dem kantonalen Richtplan entsprochen. Weiter entspricht der Gestaltungsplan auch diversen Handlungsstrategien aus dem kantonalen Richtplan. So wird zum Beispiel durch die Neubauten die Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert. Mit der zentralen Lage am Bahnhof Dorfzentrum findet eine Entwicklung an gut erschlossenerer Lage statt.

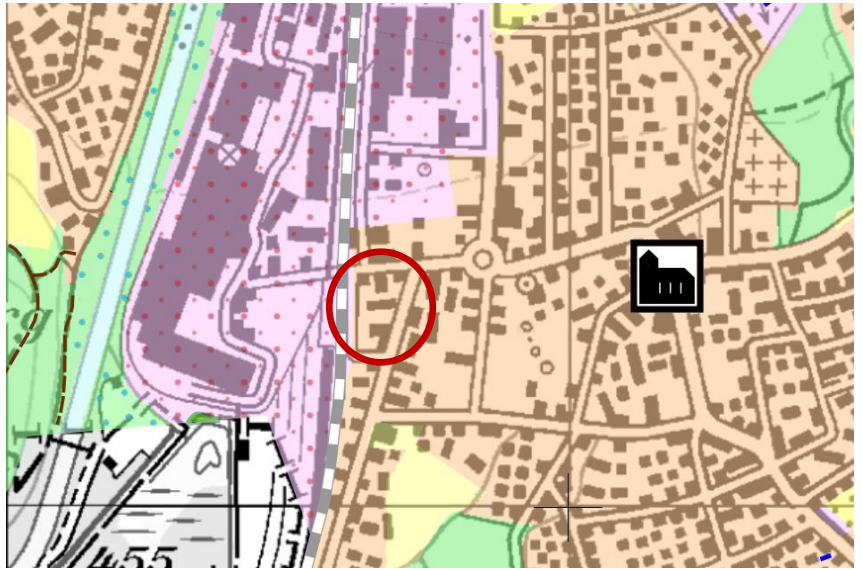


Abbildung 17: Ausschnitt Kantonaler Richtplan

Agglomerationsprogramm

Im Agglomerationsprogramm 4. Generation wurden fünf Fokusräume identifiziert. Gerlafingen gehört zusammen mit Biberist zum «Fokusraum Biberist / Gerlafingen». Sie wurden dem Raumtyp «Äusserer Kernraum, Gebiete ausserhalb der Kernräume, Arbeitsschwerpunkt der Agglomeration» zugewiesen. Das Agglomerationsprogramm macht nachstehende Aussagen zum Areal (Aufzählung nicht abschliessend):

- Die Siedlungsstruktur an gut erschlossenen Lagen dicht und urban weiterentwickeln
 - *Der Gestaltungsplan sieht die Entwicklung eines verdichtetes und urbanes Bahnhofgebietes vor.*
- Den Fokus der Entwicklung durch Umstrukturierung und Verdichtung auf gut erschlossene Gebiete entlang der Achsen und insbesondere im Umfeld der Bahnhöfe Biberist RBS, Biberist Ost und Gerlafingen legen
 - *Der Gestaltungsplan sieht die Überbauung und Verdichtung des Areals «Bahnhof Süd» durch öffentlichkeitwirksame und Wohnnutzungen vor.*
- Städtebaulich hohe Siedlungsqualität der Areale mittels qualitätssichernden Planungsverfahren erreichen
 - *Umsetzung mit Gestaltungsplan inkl. vorgelagertem Studienauftrag*
- Direkte, sichere Fuss- und Veloverbindungen schaffen
 - *Im Gestaltungsplan sind sichere Fussverbindungen in und um das Areal vorgeschrieben.*

4.2 Räumliches Leitbild Gerlafingen

Am 28. Juni 2017 wurde das Räumliche Leitbild Gerlafingen von der Gemeindeversammlung genehmigt. Das räumliche Leitbild zeigt die gewünschte Entwicklung der Gemeinde auf und ist auf einen Planungshorizont von 20 bis 25 Jahren ausgelegt. Es bildet die behördenverbindliche Grundlage für die Gesamtrevision der Ortsplanung. Das räumliche Leitbild hat das Bahnhofsgebiet als eines der zentralen Entwicklungsgebiete benannt (Räumliches Leitbild Gerlafingen, Kap. 3.2.).

4.3 Ortsbild und Denkmalpflege

4.3.1 Ortsbauliche Entwicklung

Die historische schweizerische Landeskarte von 1900 zeigt auf, dass in Gerlafingen schon frühzeitig eine Industrialisierung stattgefunden hat. Westlich der Bahnlinie, welche von Solothurn nach Burgdorf führt, haben sich früh grossmassstäbliche Industrie- und Gewerbebauten angesiedelt. In diesem Zusammenhang sind auch vereinzelt Bauten (Arbeiterwohn- und Geschäftsbauten) rund um die Bahnstation und die Bahnhofstrasse entstanden. Diese Bauten prägen zum Teil heute noch das Bild des Strassentraums. Innerhalb von drei Jahrzehnten wurden weitere Bauten zwischen der Güter- und Wilerstrasse sowie nördlich der Bahnhofsstrasse erstellt. Das Industrieareal mit den Stahlwerken wurde sukzessive erweitert und ausgebaut.

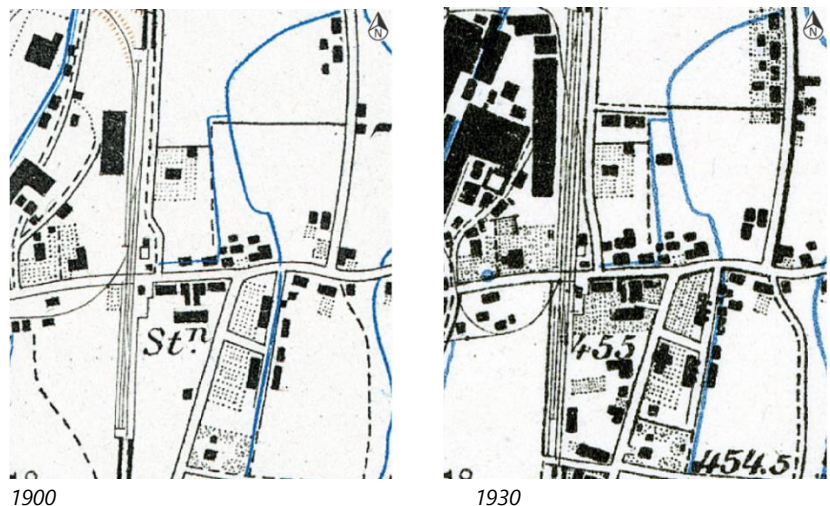


Abbildung 18.: Landeskarte Swisstopo Zeitreise, map.geo.admin.ch

Die nachfolgenden Kartenausschnitte aus den Jahren 1950, 1970, 1990 und 2018 zeigen auf, dass sich das Gebiet rund um den Bahnhof baulich kaum weiterentwickelt hat. Die Siedlungsentwicklung der Gemeinde

erfolgte hauptsächlich Abseits des Bahnhofs. Ein Grossteil der historischen Bauten sind auch heute noch erhalten.

Auffallend ist, dass das Fischerbächli ab 1970 eingedolt geführt wurde und erst gestützt auf eine Planung von 2006 ausgedolt worden ist.

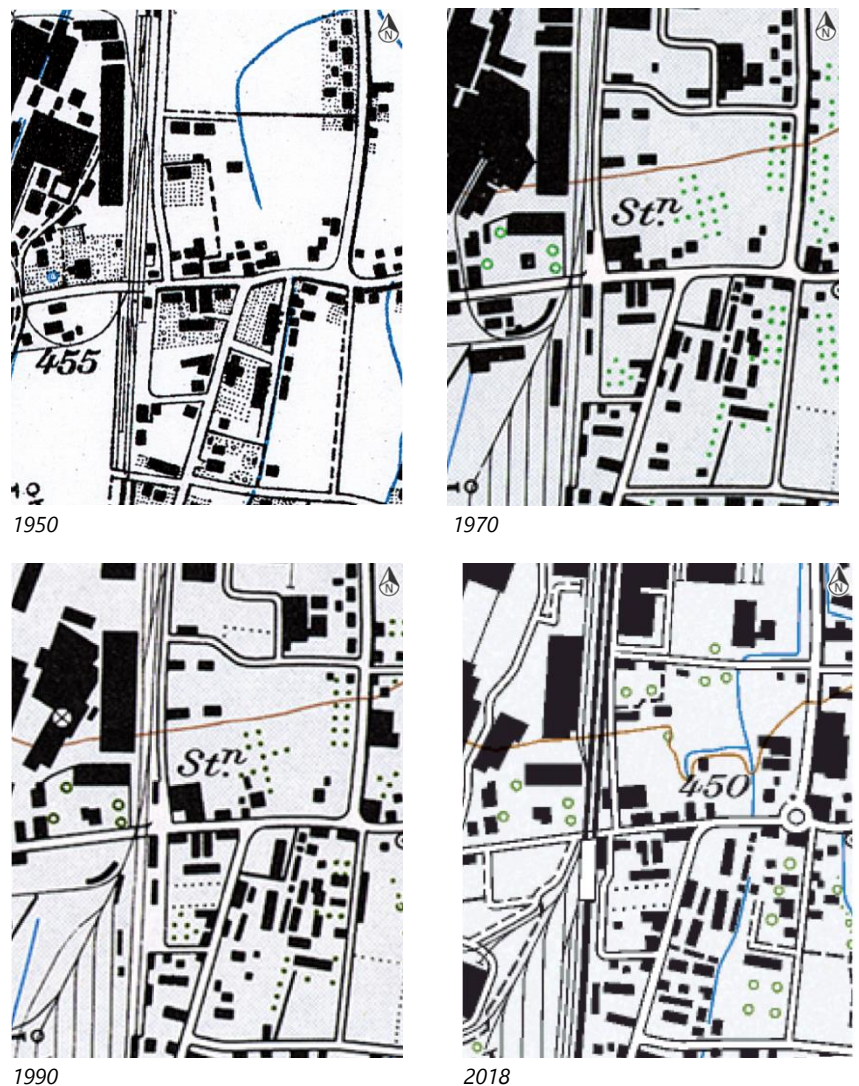


Abbildung 19.: Landeskarte Swisstopo Zeitreise, map.geo.admin.ch

4.3.2 Denkmalpflege und Ortsbild

Innerhalb des Planungsperimeters befinden sich mehrere kommunal geschützte oder schützenswerte Bauten und Anlagen, welche im Zonenplan der Gemeinde grundeigentümerverbindlich eingetragen sind.

Es handelt sich dabei um folgende Objekte:

Geschützte oder schützenswerte Bauten

- Parz. GB Nr. 593, Wilerstrasse 6, 8 und 10

- Parz. GB Nr. 2000, Bahnhofstrasse 22
- Parz. GB Nr. 2188, Privatstrasse 8, 10, 12, 14, 18 und 20 und Zeligstrasse 15 und 17
- Parz. GB Nr. 2849, Bahnhofsstrasse 21 und 23
- Parz. GB Nr. 2850, Bahnhofsstrasse 11, 13 und 15
- Parz. GB Nr. 593, Bahnhofsstrasse 17 und 19
- Parz. GB Nr. 1470, Einzelbaum (vgl. 4.5)

Erhaltenswerte Bauten

Schützenswertes Naturobjekt

Legende

- Schützenswerte Bauten
- Erhaltenswerte Bauten
- Schützenswertes Naturobjekt

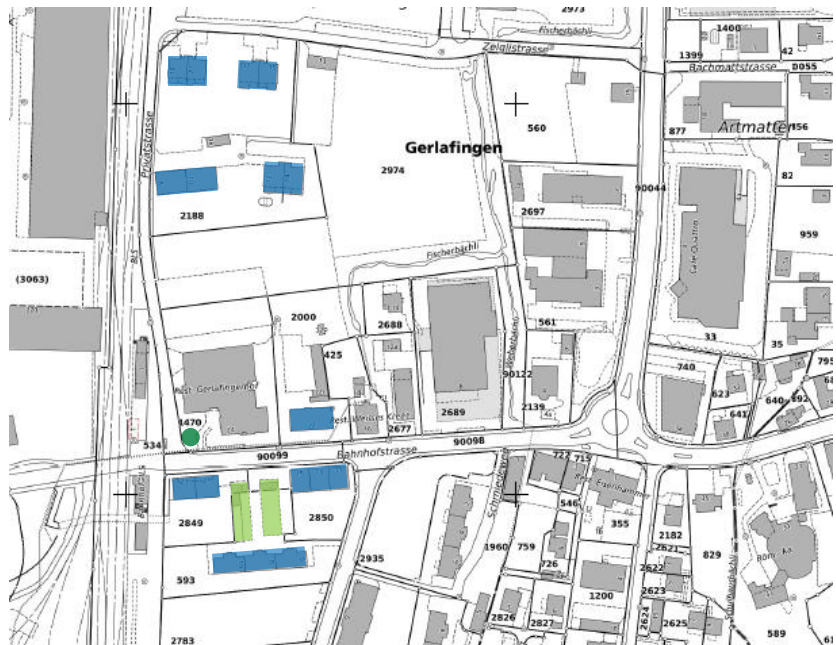


Abbildung 20: Erhaltenswerte und Schützenswerte Bauten und Naturobjekte, geo.so.ch

Begriffserläuterung aus dem Raumplanungsbericht zur Ortsplanung

Definition Schützenswerte Bauten: Gemäss rechtsgültigem Zonenreglement charakteristische Bauten, die als Einzelobjekte (Eigenwert) und als Bestandteil einer Gebäudegruppe bzw. des Ortsbildes (Situationswert) von Bedeutung sind. Ziel ist es, sie in ihrer ursprünglichen Form (Lage, Stellung, Volumen, Proportionen, äussere Erscheinung), sowie in ihrer alten Bausubstanz möglichst ungeschmälert zu erhalten. Dies ist so weiterzuführen.

Umgang erhaltenswerte Bauten: Die Verordnung über den Schutz der historischen Kulturdenkmäler besagt, dass erhaltenswerte Objekte v.a. für das Ortsbild, als Bestandteil einer Häusergruppe oder Gebäudereihe von Bedeutung sind. Erhalten werden sollen, gemäss rechtsgültigem Zonenreglement, wenn immer möglich die Stellung, das Volumen und die äussere Erscheinung. Im Falle eines Abbruchs und Ersatzneubaus sind

Stellung und Volumen (Fassadenflucht, Geschosshöhe, Firstrichtung) wenn möglich zu übernehmen.

Ortsbildschutzzone § 22 ZR

Im Zonenplan sind entlang der Bahnhofstrasse zwei bis drei Bautiefen mit einer Ortsbildschutzzone überlagert. Die Ortsbildschutzzone gemäss Zonenreglement dient dem Erhalt des Orts- und Strassenbildes sowie dem Schutz der geschichtlichen und architektonisch wertvollen Bauten mit ihrer Umgebung. Es ist eine sorgfältige Einordnung von Um- und Neubauten zu suchen.

Neubauten müssen sich den städtebaulichen und architektonischen Charakteristika der Gebiete anpassen. Sie haben sich hinsichtlich Stellung der Baukörper, Proportionen, Massstäblichkeit, Volumen, Bauart, Form, Dachform, Gestaltung, Materialwahl und Farbgebung ins traditionelle Orts- und Strassenbild und die Dorfstruktur einzufügen.

4.3.3 Ortsbild



Abbildung 21.: ISOSO

Die Gemeinde Gerlafingen ist ein verstädtertes Dorf von regionaler Bedeutung. Des Weiteren wurde das Ortsbild des ehemaligen Bauerndorfes stark von der Industrialisierung ab Mitte des 19. Jahrhunderts geprägt und heute von der Deindustrialisierung.

Gemäss regionalem Inventar liegt der Planungsperimeter im Gebiet 2 «Wohn- und Geschäftsquartier erbaut für die Arbeitnehmer der Industrieanlage an parallel zu Gleisen angelegten Strassen, ehem. Werksiedlungen und Verwaltungsbauten der von Rollschen Eisenwerke, Ende 19. Jahrhundert / Anfang 20. Jahrhunderts».

Weiter sind zwei Baugruppen eingetragen. Für die Baugruppe 2.1 hält das ISOS folgendes fest: «Bahnhofsquartier, die Prägung des ehem. Bauerndorfes durch den von Rollschen Betrieb versinnbildlichender Ortsteil mit Stationsgebäude und Bahnhofschuppen von 1876, Gasthöfen und Wohnhäusern aus Ende 19. Jahrhunderts / Anfang 20. Jahrhunderts, in der zweiten Baureihe Mehrfamilienarbeiterhaus im sog. Kasernensystem von 1884». Innerhalb der Baugruppe 2.1 sind zwei weitere Baugruppen mit den Nrn. 2.1.1 und 2.1.2 eingetragen.

Die Baugruppe Nr. 2.1.1 besagt, «Bahnhofstrasse, kleinstädtisch anmutender, in der Achse der Zufahrt zu den Eisenwerken liegender Strassenraum, beidseitig gefasst von Mehrfamilienhäusern für höhere Angestellte mit Jugendstil- und Neubarockmotiven sowie Gasthäusern» und die Baugruppe Nr. 2.1.2 «Gerlafingerhof, ehem. Hotel der von Rollsehen Eisenwerke, 1899, umfassender Umbau und Saalanbau 1955»

Für die Baugruppe 2.2 nördlich der Bahnhofstrasse an der Privatstrasse besagt folgendes: «Im Zelgli, isoliertes Wohnhausgeviert zwischen Werkhallen, Gleise und Wiesen, Mehrfamilienhäuser für höhere Angestellte um grosszügige, wohl urspr. als Pflanzgärten genutzte Grünfläche gruppiert, 3 Zweifamilienhäuser von 1911-1917 und ein heute als Büro genutztes Vierfamilienhaus von 1885».

4.4 Baurechtliche Grundordnung

Die Gemeinde Gerlafingen hat in den letzten Jahren eine Ortsplanungsrevision durchgeführt. Der Prozess befindet sich in der Abschlussphase (Genehmigung durch den Regierungsrat). Danach erlangen die Dokumente Rechtsgültigkeit. Dies sind daher die relevanten Planungsgrundlagen für den Studienauftrag.

Der Planungsperimeter liegt gemäss Zonenplan (Stand: öffentliche Auflage) in den Kernzonen 3 (hellbraun) und 4 (dunkelbraun) sowie in der Wohnzone 4 (orange) überlagert mit einer Gestaltungsplanpflicht (schwarz bandiert).

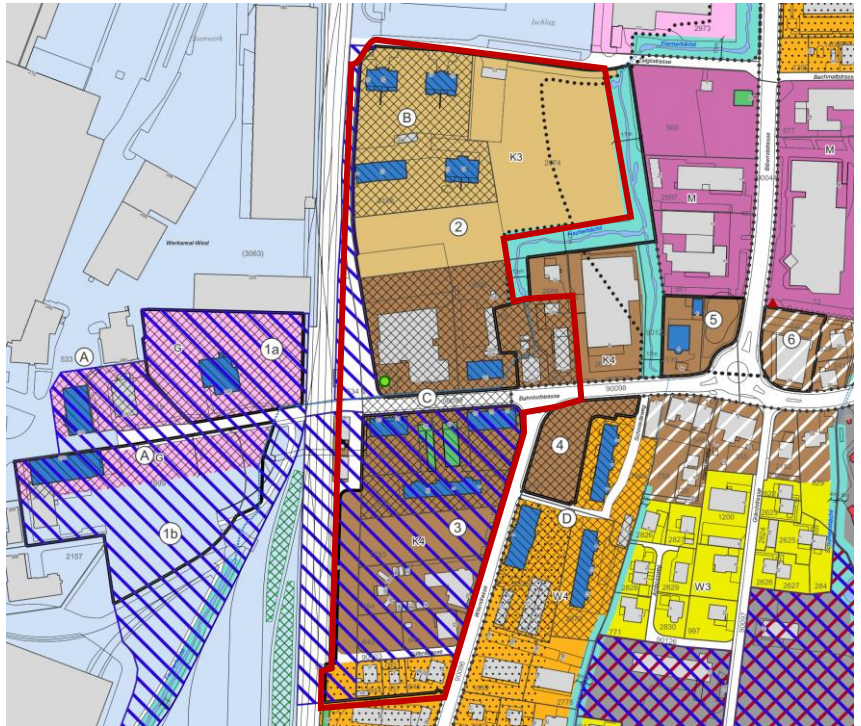


Abbildung 22: Ausschnitt Zonenplan (Stand: Genehmigt), Planteam S AG

Nachfolgend werden die Bestimmungen der einzelnen Zonen gemäss Zonenreglement der Gemeinde Gerlafingen (Stand: öffentliche Auflage) aufgeführt:

§ 10 Wohnzone bis 4 Geschosse W4
(PBG § 30)

- 1 Wohnungen sowie nichtstörende Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe sowie Restaurants und Verkaufsgeschäfte bis maximal 500 m² Nettoladenfläche, welche der Zone angepasst sind.
- 2 Nicht zugelassen ist eine Nutzung durch das Sex-Gewerbe.
- 3 Zulässig sind Mehrfamilienhäuser. Ein- und Zweifamilienhäuser sowie Reihenhäuser sind nicht zulässig.
- 4 Die Umnutzung des Areals GB Nr. 563 gilt als wichtiges Areal nach § 5 Zonenreglement.
- 5 Der Gemeinderat kann die dichtere Nutzung in der Tabelle mit den Baumassen nach § 7 ZR zulassen, nämlich eine GFZo von 1.0; dabei ist die Mehrnutzung aus dem Gestaltungsplan bereits eingerechnet.

BZR §7 Bauvorschriften in den einzelnen Zonen

W4: Grünflächenziffer GZ 40%

§11 Kernzone bis 3 Geschosse, K3 /
Kernzone bis 4 Geschosse, K4
(PBG § 31)

- 1 Stärken des Zentrumsbereichs von Gerlafingen; im Besonderen die Ost-West-Achse als Dorfzentrum und die angrenzenden Bereiche als erweitertes Dorfzentrum:
 - *Zentrumsnutzungen mit Wohnen ansiedeln,*
 - *Mit den Bauten den Strassenraum gut definieren,*
 - *Den Strassenraum als Zentrumsraum betreiben und gestalten,*

- *Die raumdefinierenden Bauten gut gestalten,*
- *Die historischen Bauten und Ensembles sichern.*

² Öffentliche Bauten, sowie Geschäfts- und Wohnbauten, sowie mässig störende Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe.

³ In den Bereichen gemäss Zonenplan "Erdgeschosse strassenseitig mit Geschäftsräumen" sind in den strassenseitigen Teilen der Erdgeschosse Geschäftsräume, wie Ladenlokalitäten, Büros, Ateliers, Showrooms usw., zu erstellen.

⁴ Nicht zugelassen ist eine Nutzung durch das Sex-Gewerbe.

⁵ Zur Erlangung einer guten Einordnung von Bauten sowie einer angestrebten dichteren Nutzung gemäss Leitbild

a) müssen dem Gemeinderat für wesentliche bauliche Erweiterungen oder Veränderungen konzeptionelle Überlegungen über ein grösseres zusammenhängendes Gebiet in der Regel von mindestens 3'000 m² vorgelegt werden,

b) kann der Gemeinderat, auf Antrag der Bau- und Werkkommission und nach Anhörung der Grundeigentümerschaft,

- *Gemäss § 5 ZR ein Qualitätsverfahren verlangen, sowie*
- *gemäss § 22 ZR die Erstellung eines Gestaltungsplans,*

c) kann der Gemeinderat die dichtere Nutzung in der Tabelle mit den Baumassen zulassen, nämlich in der K3 eine GFZo von 1.0 und in der K4 eine GFZo von 1.2; dabei ist die Mehrnutzung aus dem Gestaltungsplan bereits eingerechnet. Bedingungen dafür sind die Erfüllung von § 5 ZR sowie die Sicherung mit einem Gestaltungsplan.

BZR §7 Bauvorschriften in den einzelnen Zonen

K3 und K4: Grünflächenziffer GZ 20% (Die Baubehörde kann hochstämmige, standortgerechte Bäume mit einem Stammumfang von mind. 25cm mit je 30m² Grünfläche anrechnen.)

§ 22 Abs. 11 Gestaltungsplanpflicht
(PBG § 44ff)

[...]

Gestaltungsplanpflicht Nr. 3 Geviert Bahnhofpatz

- *Entwicklung der Areale des Bahnhofplatzes (BLS) und der angrenzenden Wohnzonen,*
- *Dichte Nutzung dieses hocherschlossenen Areals,*
- *Räumliche Fassung des Bahnareals,*
- *Sicherstellen der Erschliessung für den Bus und einer attraktiven Bushaltestelle als Umsteigebahnhof,*
- *Sicherstellen einer attraktiven Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr,*
- *Durchführung eines Qualitätsverfahrens als Grundlage für den Gestaltungsplan.*

4.5 Freiraum

In der Zeit der zunehmenden Verdichtung des Siedlungsgebiets muss den Aussen- und Freiräumen ein hoher Stellenwert beigemessen werden. Im Rahmen des Studienauftrags ist ein Freiraumkonzept zu entwickeln, welches das Bahnhofsgebiet als wichtiges Teilstück des übergeordneten Freiraumgerüsts der Gemeinde und des Zentrums von Gerlafingen ergänzt.

Klimanpassungsstrategien im Freiraum	Im Hinblick auf die zunehmend auftretenden Hitzesommer, die unter anderem durch die Klimaerwärmung bedingt sind, sollen zudem Massnahmen ergriffen werden, die diesem Umstand entgegenwirken. Dazu gehören beispielsweise eine ausreichende (pflanzliche) Beschattung, die Förderung von unversiegelten Flächen sowie die Schaffung von Oberflächen, die wenig Wärme absorbieren.
Baumbestand	Das Areal verfügt über einen mässigen Baumbestand. Im Sinne der wichtigen Leistungen, die grosse Bäume erbringen (Mikroklima, Biodiversität, Ortsbild) ist der bestehende Baumbestand im Rahmen des Studienauftrags zu berücksichtigen und wo möglich zu erhalten.
Strassenraum / öffentlicher Raum	<p>Im Zentrum sind attraktive, sichere und qualitätsvolle öffentliche Räume zu erstellen. Die Güter- und Bahnhofstrasse dienen als zentrale Achsen und die Strassenräume sind von Fassade zu Fassade zu gestalten. Der Bahnhof ist ein Ort, der als Treffpunkt für die Nutzenden des Areals, aber auch der gesamten Bevölkerung von Gerlafingen zur Verfügung steht und als repräsentativer Ankunftsort für Gerlafingen fungiert.</p> <p>Das Sicherheitsgefühl der Nutzenden ist Rechnung zu tragen und Angsträume sind zu vermeiden.</p>
Siedlungsinterne Freiräume	Für die künftigen Nutzenden sind gut zugängliche und nutzbare siedlungsinterne Frei- und Grünräume zu schaffen. Um ein vielfältiges Frei- und Grünraumangebot zu erhalten, sollen diese dem jeweiligen Grad der Öffentlichkeit entsprechen. Dabei sollen neben halböffentlichen und öffentlichen Flächen auch privat genutzte Flächen für Bewohnende entstehen können.
Fischerbächli	Das Fischerbächli liegt am nord-östlichen Rand des Bearbeitungsperimeters. Im Bereich Stahlwerk / Ischlag wurde der Bach revitalisiert (2012). Das Gewässer dient hauptsächlich als ökologischer Lebensraum. Der Einbezug des Gewässers und der punktuellen Zugang zum Fischerbächli sollen in angemessener Weise im Rahmen der Planung berücksichtigt werden.

4.6 Verkehr und Mobilität

Die Hapterschliessungsstrassen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) des Gebiets sind die Bahnhof-, die Wiler-, Güter- sowie die

Privatstrasse. Aufgrund der zentralen Lage ist der Bahnhof Gerlafingen der Knoten der unterschiedlichen Verkehrsmittel.

Strassenverkehr und übergeordnete Verkehrsplanung

Gemäss kantonalem Geoportal, Layer "DTV – Täglicher Verkehr Stand 2015" wird ein durchschnittlicher täglicher Verkehr auf der Bahnhofstrasse bzw. Güterstrasse von 1 bis 2'000 Fahrzeugen und auf der Wilerstrasse von 6'001 – 10'000 Fahrzeugen ausgewiesen.

Legende
 < 2000 ————
 6001 - 10000 ————

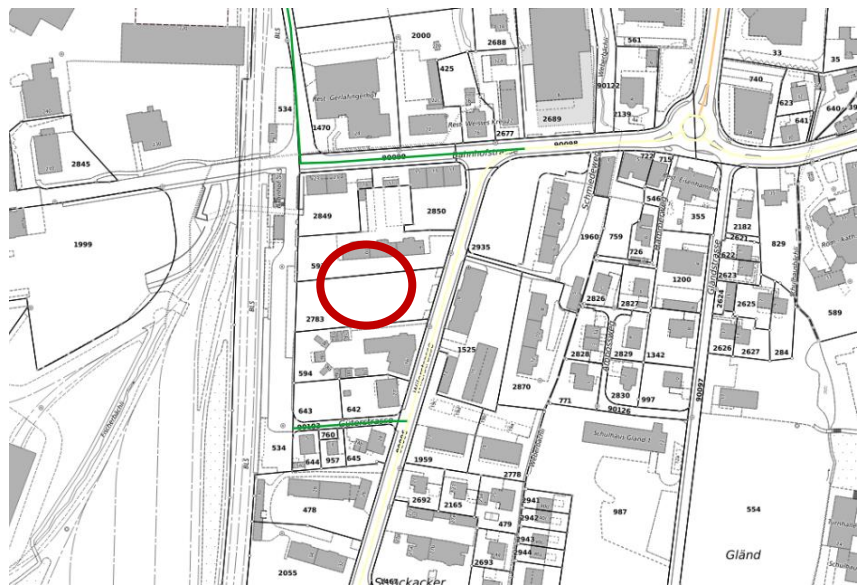


Abbildung 23: Auszug Durchschnittlicher Täglicher Verkehr Stand 2015¹

zusätzliches Verkehrsaufkommen

Das Verkehrsaufkommen (MIV) innerhalb des Projektperimeters wird primär durch die Bewohner bzw. die Beschäftigten erzeugt. Ein geringer Anteil bildet dabei der Besucherverkehr.

Es wird angenommen, dass die zusätzlichen Fahrten auf das übergeordnete Netz kaum spürbare Auswirkungen zeigen werden.

Parkierung allgemein

Die Parkierung ist siedlungsverträglich und zukunftsfähig zu lösen. Die Parkierung ist soweit wie möglich unterirdisch oder in zentralen Sammelgaragen anzuordnen. Oberirdische Parkplätze sind auf ein Minimum zu beschränken und sollen lediglich für Besuchende und/oder Kurzzeitparkplätze zur Verfügung gestellt werden.

Als Vorgabe für den Studienauftrag gilt die maximale Anzahl PP gemäss SN 640 281 Angebot an Parkfeldern für Personenwagen unter Berücksichtigung des Reduktionsfaktor (Annahme: Zuordnung Standort-Typ B).

Einstellhalle, Parkplätze und Zufahrten sind entsprechend der VSS-Norm SN 640 291 a Anordnung und Geometrie der Parkieranlagen zu

1. Gemäss kantonalem Geoinformationssystem (<https://geo.so.ch/map>), konsultiert am 22.06.2022

planen. Die Einstellhalle muss den Ansprüchen der Elektro-Mobilität entsprechen.

Bei der Planung ist der sehr hoch liegende Grundwasserspiegel zu beachten. Allfällige Hochparterres sind räumlich geschickt einzusetzen.

Die bestehenden Parkplätze auf den grossflächigen Parkanlagen (Parz. Nr. 2783 und Parz. Nr. 2974) müssen nicht wieder zur Verfügung gestellt werden.

Berechnung des Parkplatzbedarfs

Die Berechnung des Parkplatzbedarfs richtet sich grundsätzlich nach dem kommunalen Baureglement § 11 sowie die kantonalen Bestimmungen (§ 42 KBV).

§ 11 Anforderungen für private Erschliessungsanlagen und für Parkplätze § 42, Anhang III KBV:

¹ Es sind pro Wohneinheit und pro 100 m² oberirdische Geschossfläche (es gilt der strengere Wert) folgende Abstellplätze für Motorfahrzeuge erforderlich:

a) Bei Einfamilien-, Zweifamilien- und Reihenhäusern:

Mindestens 2. Diese dürfen hintereinander angeordnet werden.

b) Bei Mehrfamilienhäusern:

Für Bewohner: Mindestens 1

Für Besucher: Mindestens 0.25.

c) Im Übrigen gilt § 42 und Anhang III KBV.

Bahn und Bus

Die Reisedauer per Zug zwischen Gerlafingen und Solothurn beträgt etwa 9 Min. über eine Entfernung von etwa 6 km. Die Haltestelle der direkten Buslinie von Gerlafingen, Dorfzentrum nach Solothurn, Baseltor befindet sich beim Verkehrskreisel «Eisenhammer» (200m östlich von Bahnhof).

Das Gestaltungsplanareal befindet sich in der ÖV-Güteklasse C. Nordwestlich des Areals befindet sich der Bahnhof Gerlafingen. Neben dem Bahnhof (110 m südlich, entlang der Güterstrasse) befindet sich die Bushaltestelle "Gerlafingen Bahnhof», welche durch die Buslinie Nr. 17 (Busbetrieb Solothurn und Umgebung, BSU) zwischen 05.30 Uhr und 19.30 Uhr bedient wird.

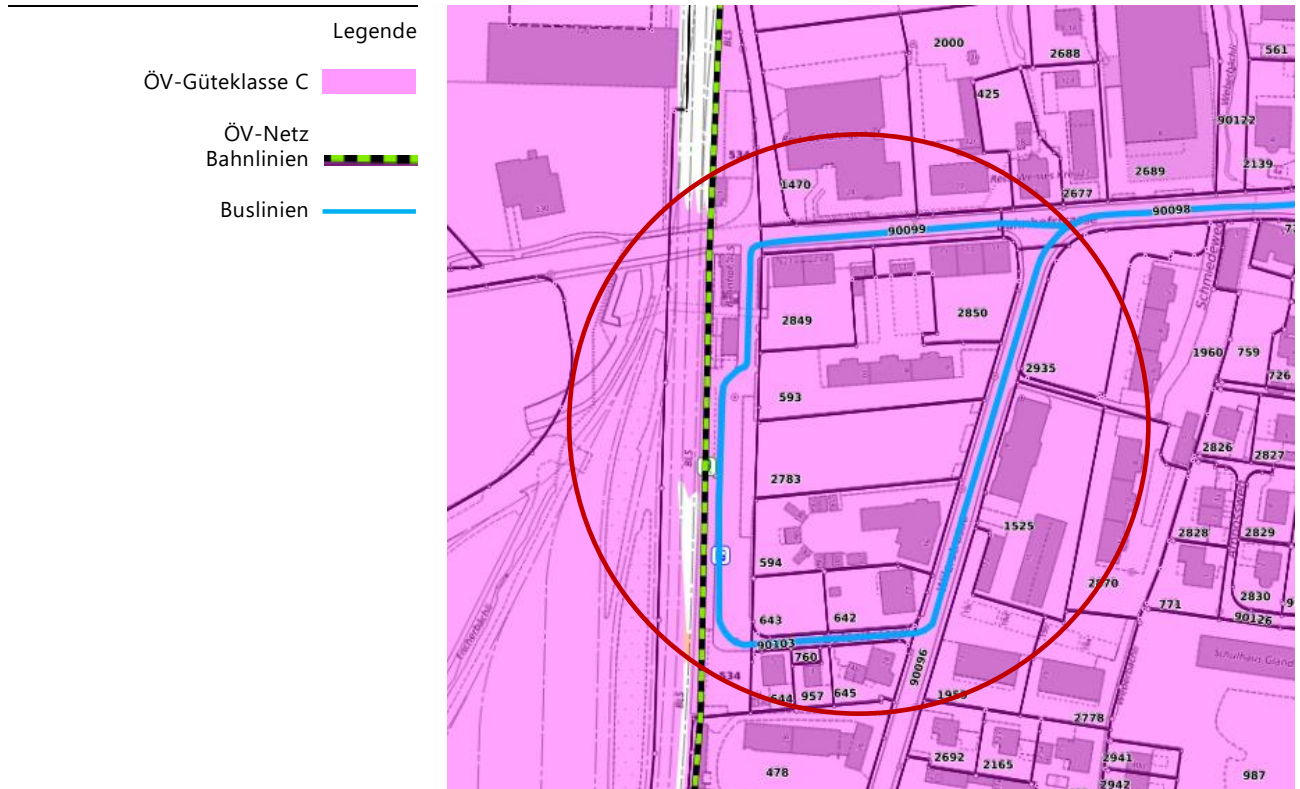


Abbildung 24: Auszug ÖV-Güteklassen inkl. ÖV-Netz und Haltestellen²









<p>Langsamverkehr</p>	<p>Bedingt durch die zentrale Lage und der unmittelbaren Nähe zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind attraktive und verkehrssichere Fuss- und Radwegverbindung abseits der Hauptstrasse zu realisieren. Siedlungsintern sind genügend direkte Verbindungen zu planen. Anknüpfungspunkte über den Perimeter (Kirchen, Schulanlagen etc.) hinaus sind dabei in die Planung miteinzubeziehen.</p>
<p>Veloabstellplätze</p>	<p>Für Velos sind ausreichend Langzeit- wie auch Kurzzeitabstellplätze einzuplanen. Für den Bedarf gilt VSS SN 640 065 Leichter Zweiradverkehr; Abstellanlagen, Bedarfsermittlung sowie VSS Norm SN 640 066 Projektierung Veloparkierungsanlagen.</p>
<p>Umsteigeknoten Bahn – Bus</p>	<p>Die Linie 40.017 (Luterbach - Derendingen - Biberist – Gerlafingen) verkehrt in einem Einbahnregime Bahnhofsstrasse – Bahnhof – Güterstrasse. Die Umbauten zum Bahnhofsgebäude und den Gleisanlagen wurden 2021 abgeschlossen. Die BLS ist jedoch grundsätzlich offen für eine Umgestaltung des Bahnhofareals. Alle Aspekte hinsichtlich Erschliessung und funktionalen Beziehungen müssen aber gelöst sein.</p> <p>Es ist im Studienauftrag eine optimale Verknüpfung der unterschiedlichen Arten von Verkehrsmittel ist aufzuzeigen.</p>

2. Gemäss kantonalem Geoinformationssystem (<https://geo.so.ch/map>), konsultiert am 22.06.2022

Erschliessungsplan

Der Erschliessungsplan wurde noch vor dem Abschluss des hier beschriebenen Verfahrens dem Regierungsrat zur Genehmigung eingereicht. Im Wissen, dass das Verfahren neue und präzisere Erkenntnisse zur Abgrenzung der Bauzonen und des Strassenareals beim Bahnhof schaffen wird, wurde die westliche Erschliessungsachse der vorliegenden Planung von der regierungsrätlichen Genehmigung ausgenommen.

Die genaue Erschliessung ist während der Ausarbeitung Planung zu verifizieren. Mit dem vorliegenden Erschliessungsplan und Gestaltungsplan werden die entsprechenden Inhalte nun festgelegt.

- Legende
- Wird von der regierungsrätlichen Genehmigung ausgenommen 
 - Kommunale Baulinie (verbindlich) 
 - Gestaltungsbaulinie (verbindlich) 
 - Gemeindestrasse mit Trottoir (verbindlich) 
 - Fuss- und Radweg ohne Trasse (verbindlich) 
 - Wanderweg Schweizmobil (orientierend) 
 - Veloroute Schweizmobil /alternative Veloroute (orientierend) 
 - Gebiet mit GP-Pflicht 

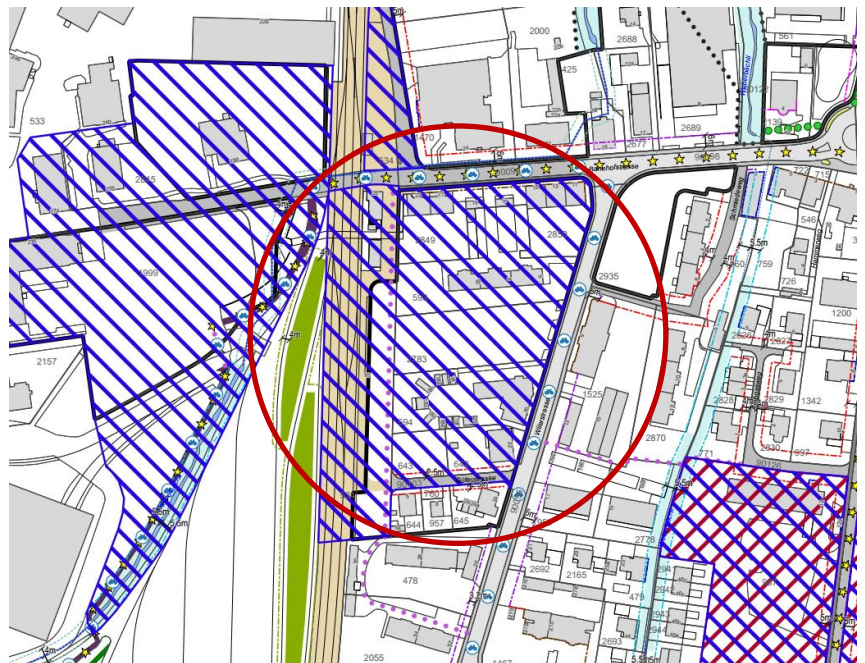


Abbildung 25: Auszug Erschliessungsplan; Stand 20.12.2022

Netzplan mit Strassenkategorien

Der Netzplan mit Strassenkategorien besagt:

- Achsen mit Verbindungsfunktion:
 - Erschliessung mit Siedlungsbezug
 - Verbindung mit der Region
 - Durchgangsverkehr
 - Busachsen
 - Veloführung separat
 - Trottoir
- Zu den Quartierstrassen 1:
 - Quartiererschliessung, siedlungsorientiert
 - teilweise Busachsen

- *nutzungsorientiert mit Verkehr, Tempo reduziert, Mischverkehr, flächige Querung*
- *kann mit Trottoir und/oder Radstreifen ausgestattet sein*

Der Erschliessungsplan legt für das GP- Areal keine Strassenkategorien fest.



Abbildung 26: Auszug Netzplan mit Strassenkategorien; Stand: 20.12.2022

Analog zu den Aussagen zum Erschliessungsplan sind die genaue Lage der Erschliessung, der Strassenkategorie und auch der genauen Abstände während der Ausarbeitung Planung zu verifizieren. Mit dem vorliegenden Erschliessungsplan und Gestaltungsplan werden die entsprechenden Inhalte nun festgelegt.

4.6.1 Feuerwehrzufahrten

Bauten und Anlagen müssen für den raschen und zweckmässigen Einsatz der Feuerwehr jederzeit zugänglich sein.

Zufahrten und Aufstellungsorte für Feuerwehrfahrzeuge sind festzulegen, zu markieren und ständig freizuhalten. An-, Vor- und Verbindungsbauten dürfen den Feuerwehreinsatz nicht behindern. Die Aussenbereiche sollten so gestaltet werden, dass eine Notzufahrt (Ambulanz, Feuerwehr) gewährleistet ist. Die Möglichkeit zur Einhaltung der Richtlinien für Feuerwehrzufahrten, Bewegungs- und Stellflächen wurde überprüft.

4.7 Energie

Gemäss § 22 Abs. 6 des Zonenreglements der Gemeinde Gerlafingen ist für Gestaltungsplanpflichtgebiete der Energiebedarf in einem Konzept aufzuzeigen. Neubauten sind mit einer gemeinsamen Anlage für Heizung und Warmwasser zu versorgen. Der Wärmebedarf für Heizung und Warmwasser ist zu 80% mit erneuerbarer Energie abzudecken (zum Beispiel mittels Erdsonde, Holz, Solarthermie, Grundwasser oder Umgebungsluft).

Es kann in Aussicht gestellt werden, dass die Stahl Gerlafingen AG als Fernwärmelieferant zur Verfügung steht. Dies gilt es bei der Bearbeitung des Studienauftrags zu berücksichtigen.

4.8 Hindernisfreies und alltagsgerechtes Bauen

Gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BhIG) müssen sämtliche Wohnungen stufenlos zugänglich, d.h. mit Lift erschlossen sein. Sämtliche Wohnungen müssen zudem hindernisfrei sein. Als Richtlinie gelten die Anforderungen SIA 500/2009 sowie die Broschüre „Wohnungsbau, hindernisfrei – anpassbar“ von der Schweizerischen Fachstelle für behindertengerechtes Bauen. Die Massnahmen zu diesen Anforderungen und weitere Hinweise unter dem Link: https://hindernisfreie-architektur.ch/hochbauten_post_type/bauten-mit-wohnungen/.

4.9 Sicherheit

4.9.1 Angsträume

Den Sicherheitsaspekten ist Rechnung zu tragen. Angsträume und -zonen, beispielsweise bei den Eingangsbereichen oder den Zugängen zu einer Einstellhalle, sind zu vermeiden. Balkonkonstruktionen sollten keine Einstiegshilfen in Wohnungen bilden.

4.9.2 Störfall

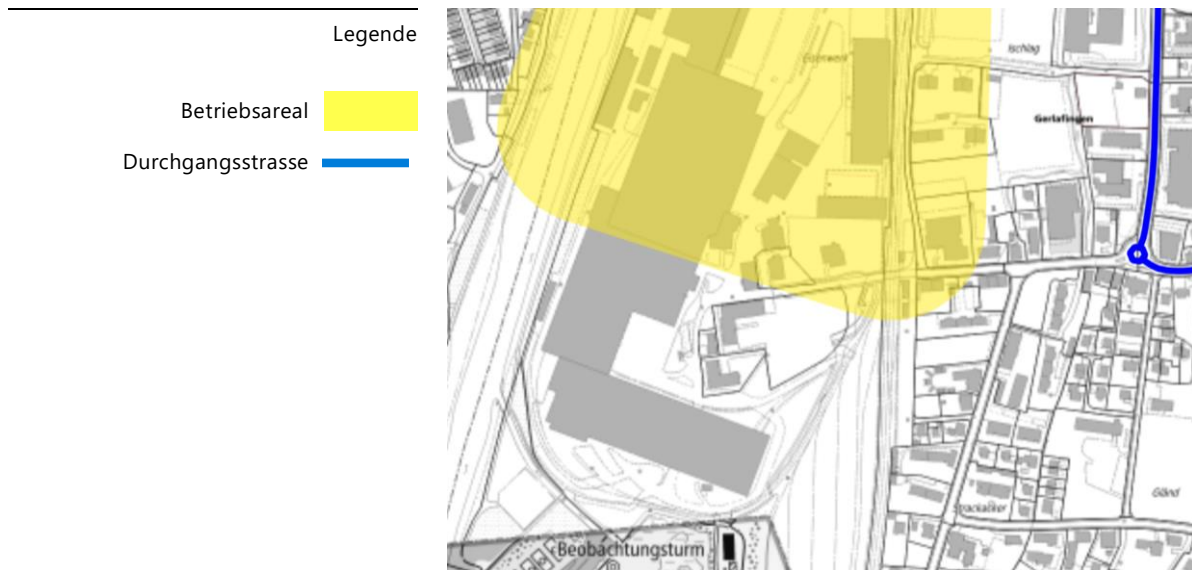


Abbildung 27: Gefahrenhinweiskarte (<https://geo.so.ch/map>)

Der nordwestliche Bereich liegt im Konsultationsbereich gemäss Artikel 11a Abs. 2 Störfallverordnung (StFV) der Stahl Gerlafingen AG. Hier sind Abklärungen zur Risikorelevanz des Vorhabens angezeigt (Art. 11a Abs. 3 StFV). Dem Amt für Umwelt liegt von der Stahl Gerlafingen AG ein sogenannter Kurzbericht gemäss Störfallverordnung vor. Nach den im Kurzbericht beschriebenen Störfallszenarien ist eine übermässige Erhöhung der Risiken durch die angestrebte Quartierverdichtung nach heutigem Wissensstand jedoch eher unwahrscheinlich.

4.9.3 Nichtionisierende Strahlung NIS

Gemäss dem Bericht «Umbau Bahnhöfe und Gleisanlage Biberist Ost und Gerlafingen km 3.335 - km 6.800» vom 31.07.2018 werden die Anlagegrenzwerte der NIS für empfindliche Nutzung (z. B. Wohnräume oder feste Arbeitsplätze) an den angrenzenden Parzellen der Bahnlinie (Parz. Nr. 534) nicht überschritten.

4.9.4 Naturgefahren

Das Areal des Gestaltungsplans «Bahnhof Süd» ist gem. kantonalem Geoportal (Abfrage vom 22.06.2022, Thema «synoptische Gefahrenkarte (Naturgefahren)» von Restgefährdung betroffen.

Legende

Restgefährdung (ausserordentliche Ereignisse können nicht ausgeschlossen werden)



Abbildung 28: Synoptische Gefahrenkarte (Naturgefahren) (<https://geo.so.ch/map>)

4.10 Grundwasser

Der gesamte Planungsperimeter liegt im Gewässerschutzbereich Au.

Einbauten unter den mittleren Grundwasserspiegel (MGW) müssen zahlreiche Anforderungen erfüllen. (<https://so.ch/verwaltung/bau-und-justizdepartement/amt-fuer-umwelt/wasser/grundwasser/nutzung/einbauten-ins-grundwasser/>)

Im 2. Quartal 2023 wurde ein geotechnischer Bericht von Geotest AG erstellt, um die Baugrundverhältnisse im Areal zu ermitteln. Für die Stichtagsmessung vom 16.06.2023 (resp. 20.06.2023 für Rss 20/23) können die Grundwasserverhältnisse wie nachstehend skizziert angenommen werden. Diese Stichtagsmessungen können als hoher Grundwasserspiegel interpretiert werden. Die Differenz zum MGW beträgt ca. 0.3-0.6 m.

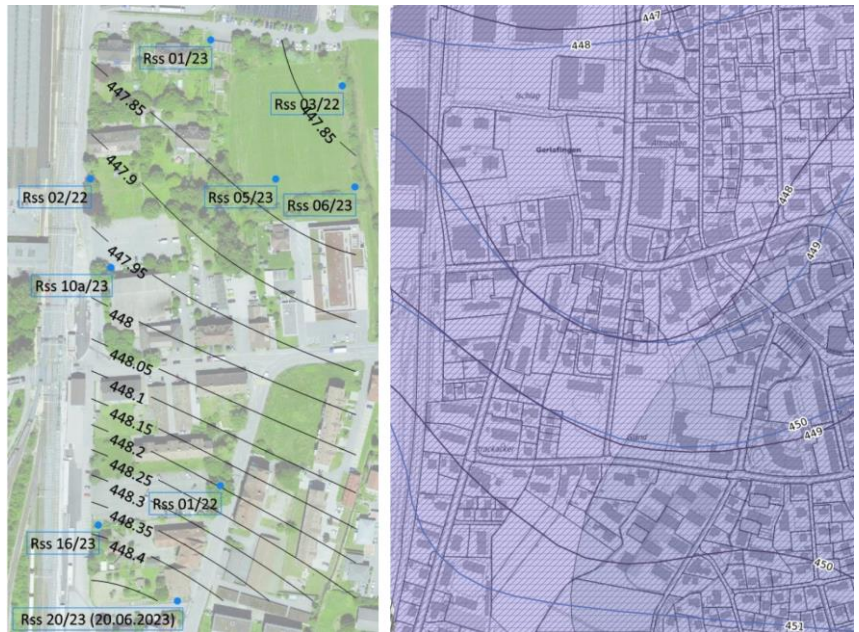


Abbildung 29: links: Stichtagsmessungen, rechts: Ausschnitt aus der Grundwasserkarte [2], hellblau: hoher Grundwasserstand, dunkelblau: mittlerer Grundwasserstand

Geplant sind weitere Messungen für einen Messzeitraum von einem Jahr. Anschliessend sind die Messdaten zu interpretieren und diese Isohypsen zwingend zu aktualisieren.

vgl. Ausführungen zu Kapitel 5.5 Sonderbauvorschriften

4.11 Lärm

Das Areal wird westlich von der Bahnlinie (BLS) und den Industrie- und Gewerbebauten, sowie von Rangiergleisen der Stahl Gerlafingen AG begrenzt, weswegen im Rahmen des Studienauftrags auf die besondere Situation hinsichtlich Lärmimmissionen Rücksicht genommen werden muss.

Von der Neosys AG wurde im 2. Quartal 2023 eine Lärmstudie erstellt. Die zusammengefassten Resultate der Studie lauten wie folgt:

- **Eisenbahnlärm:** Der IGW wird an allen Fassaden eingehalten.
- **Strassenlärm:** Der IGW wird an allen Fassaden eingehalten. Auch die Fassaden der Gebäude S2 und S3 zur Wilderstrasse hin, halten die IGW knapp ein. Massnahmen sollten geprüft werden, da je nach Zunahme des Verkehrs die Grenzwerte unter Umständen überschritten werden.
- **Industrie- und Gewerbelärm:** Der IGW wird an allen Fassaden eingehalten. Die Fassaden der Gebäude N1, N2, N3 und N9 wird der IGW in der Nacht knapp überschritten. Bei den anderen Häusern wird der IGW zwar eingehalten, aber Massnahmen sollten geprüft werden, da

die prognostizierten Werte zum Teil knapp unter den Grenzwerten sind.

- **Parkierungslärm:** Der IGW wird an allen Fassaden eingehalten.

4.12 Dienstbarkeiten

Näherbaurecht

Die Eigentümerin von Grundbuch Gerlafingen Nr. 927 gewährt zu Lasten dieses Grundstückes und zu Gunsten von Grundbuch Gerlafingen Nr. 2188 für das bestehende Gebäude Nr. 8/10 auf Grundbuch Nr. 2188 das heute erforderliche Näherbaurecht auf der Strecke von A bis B (auf einer Länge von 11.53 m) zwischen 4.00 m und 2.65 m an die Grenze zu GB Nr. 927.

Wegrecht

Die Eigentümerin von Grundbuch Gerlafingen Nr. 927 gewährt zu Lasten dieses Grundstückes und zu Gunsten von Grundbuch Gerlafingen Nr. 2188 das unbeschränkte Geh- und Fahrwegrecht als Zufahrt zum Grundstück Grundbuch Gerlafingen Nr. 2188 auf der im Situationsplan gelb eingezeichneten Fläche von Grundbuch Gerlafingen Nr. 927.

4.13 Bodenschutz (Altlasten)

Der gesamte Gestaltungsplanperimeter befindet sich in einem Bodenbelastungsgebiet (Prüfperimeter Bodenabtrag). Es handelt sich also um Flächen mit potenziell schadstoffbelasteten Böden sowie bekannte Bodenbelastungsgebiete.

Gemäss Informationen von geo.so.ch darf mit Schadstoffen belasteter Boden, der abgetragen wird, nicht unkontrolliert verteilt werden. Damit belasteter Boden nicht verschleppt wird, sind die gesetzlichen Vorgaben der Abfallverordnung (VVEA; SR 814.600) sowie die Vollzugshilfe Beurteilung von Boden im Hinblick auf seine Verwertung (BAFU, 2021) zu beachten.

4.14 Archäologische Fundstellen

Gemäss Amt für Denkmalpflege und Archäologie ist der Planungsperimeter nicht von einer geschützten Archäologischen Fundstelle betroffen.

4.15 Umweltverträglichkeitsprüfung

Gestützt auf die eidgenössische Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (V-UVP) vom 19. Oktober 1988 unterliegen Anlagen, von welchen mit einer potenziell erheblichen Umweltbelastung auszugehen ist, der Pflicht für eine Umweltverträglichkeitsprüfung. Mit einer

Umweltverträglichkeitsprüfung soll die Einhaltung der Umweltschutzgesetzgebung geprüft und beurteilt werden.

Der Schwellenwert für eine Umweltverträglichkeitsprüfung von 500 Abstellplätzen für Autos wird mit der geplanten Parkierung für den Gestaltungsplan bei weitem nicht erreicht (vgl. Anhang V-UVP, Nr. 11.4).

Weitere Anlagen, welche im Anhang zur V-UVP aufgeführt sind, sind im neuen Gestaltungsplan nicht vorhanden und nicht geplant. Somit muss für das Areal Bahnhof keine Umweltverträglichkeitsprüfung im Sinne der eidgenössischen Umweltgesetzgebung durchgeführt werden.

5. Umsetzung in den Planungsinstrumenten

Basierend auf den planungsrechtlichen Grundlagen und dem Richtprojekt wurden die entsprechenden Raumplanungsinstrumente erarbeitet. Diese werden in der Folge erläutert.

5.1 Änderung Erschliessungs- und Baulinienplan

Im Zug der Ortsplanungsrevision wurde das Areal des Bahnhofs von der regierungsrätlichen Genehmigung ausgenommen.

Die vorliegende Änderung des Erschliessungs- und Baulinienplans schliesst diese Lücke und legt gestützt auf die vertieften Studien im Lauf der Entwicklung der Vorprojekte fest:

- Lage der Gemeindestrasse,
- Lage der Trottoirs,
- Lage des Bahnhofplatzes mit spezieller Materialisierung und mit Bäumen als «gemischte Verkehrsfläche».

Verbindlicher Planinhalt



-  Gemeindestrasse mit Trottoir
-  Gemischte Verkehrsflächen



Abbildung 30: Entwurf des revidierten Erschliessungsplans

Die Gemeindestrasse dient der Erschliessung der angrenzenden Areale, dem Bahnhof und dem Bus. Sie ist dem entsprechend dimensioniert.

Die Trottoirs umfassen

- die Rampe zur Unterführung,
- den Vorbereich des Bahnhofs auf der Seite der Strassen, welcher dort eine öffentliche Erschliessungsfunktion für den Fussverkehr bis zur untenstehenden Fortsetzung des Trottoirs leistet,
- die Fortsetzung des Trottoirs auf der Seite der neuen Bebauung, welche einerseits eine öffentliche Erschliessungsfunktion für den Fussverkehr leistet, und andererseits die Erschliessung der neuen Siedlung für den Fussverkehr sicherstellt.

Das Bahnareal wird auf diejenigen Flächen reduziert, die im Besonderen dem Bahnbetrieb dienen.

5.2 Änderung Netzplan mit Strassenkategorien

Im Zug der Ortsplanungsrevision wurde das Areal des Bahnhofs von der regierungsrätlichen Genehmigung ausgenommen.

Die vorliegende Änderung des Netzplans mit Strassenkategorien schliesst diese Lücke.

Die Gemeindestrasse nach Erschliessungs- und Baulinienplan erfüllt mehrere Aufgaben:

- Quartierserschliessung,
- Busverkehr.

Im Sinn des Gesamtkonzepts der Gemeinde handelt es sich damit um eine Gemeindestrasse / Erschliessungsstrasse. Die Strasse wird deshalb dieser Kategorie zugewiesen.

Verbindlicher Planinhalt

Gemeindestrassen / Erschliessungsstrasse

 Quartierstrassen 2 (Feinerschliessung)

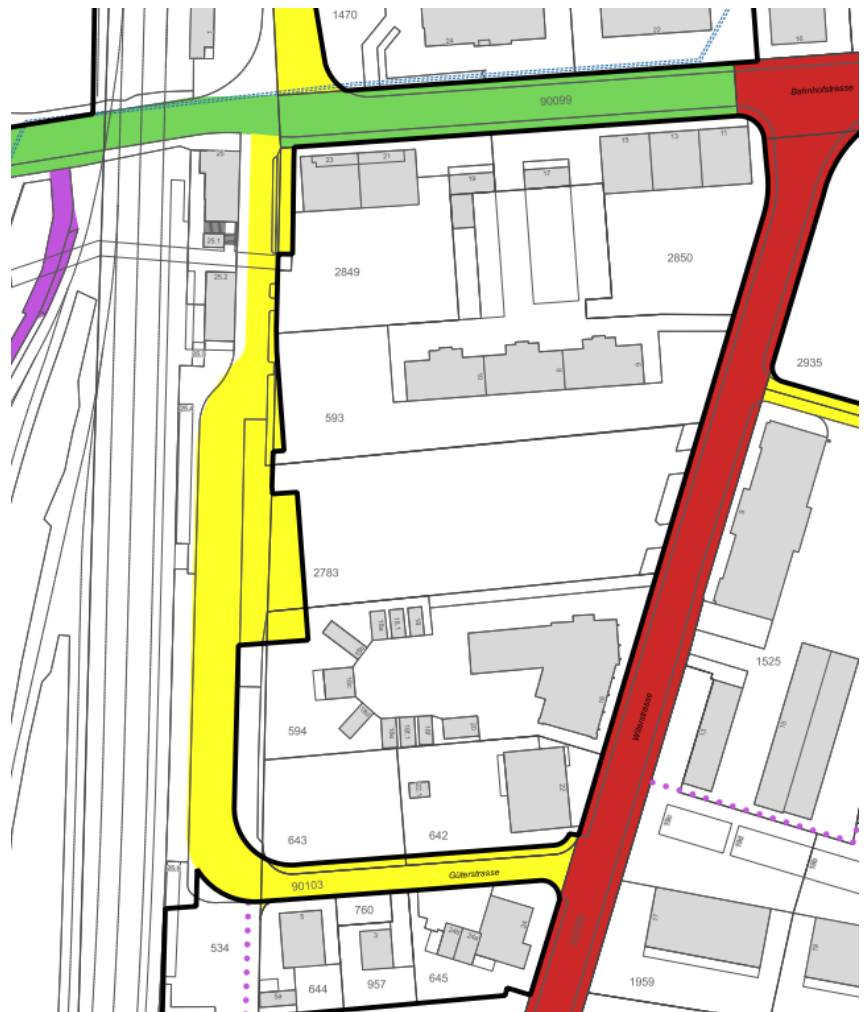


Abbildung 31: Entwurf des revidierten Strassennetzplans

5.3 Teilzonenplan



Im Zug der Ortsplanungsrevision wurde das Areal des Bahnhofs von der regierungsrätlichen Genehmigung ausgenommen.

Mit der ersten Auflage der Ortsplanungsrevision wurde eine vergrösserte Bauzone bereits aufgelegt.

Mit den oben dargestellten Änderungen des Erschliessungsplans wird die Bauzone nun auf das richtige Mass angepasst.

Da in diesem Zug keine neue Bauzone geschaffen, sondern die Bauzone lediglich um die Erschliessungsflächen reduziert wird, ist keine neuerliche Auflage des Bauzonenplanes notwendig. Der Plan wird zur Information der Bevölkerung dennoch aufgelegt.

Verbindlicher Planinhalt

-  Verkehrszone
-  Perimeter Gestaltungsplanpflicht

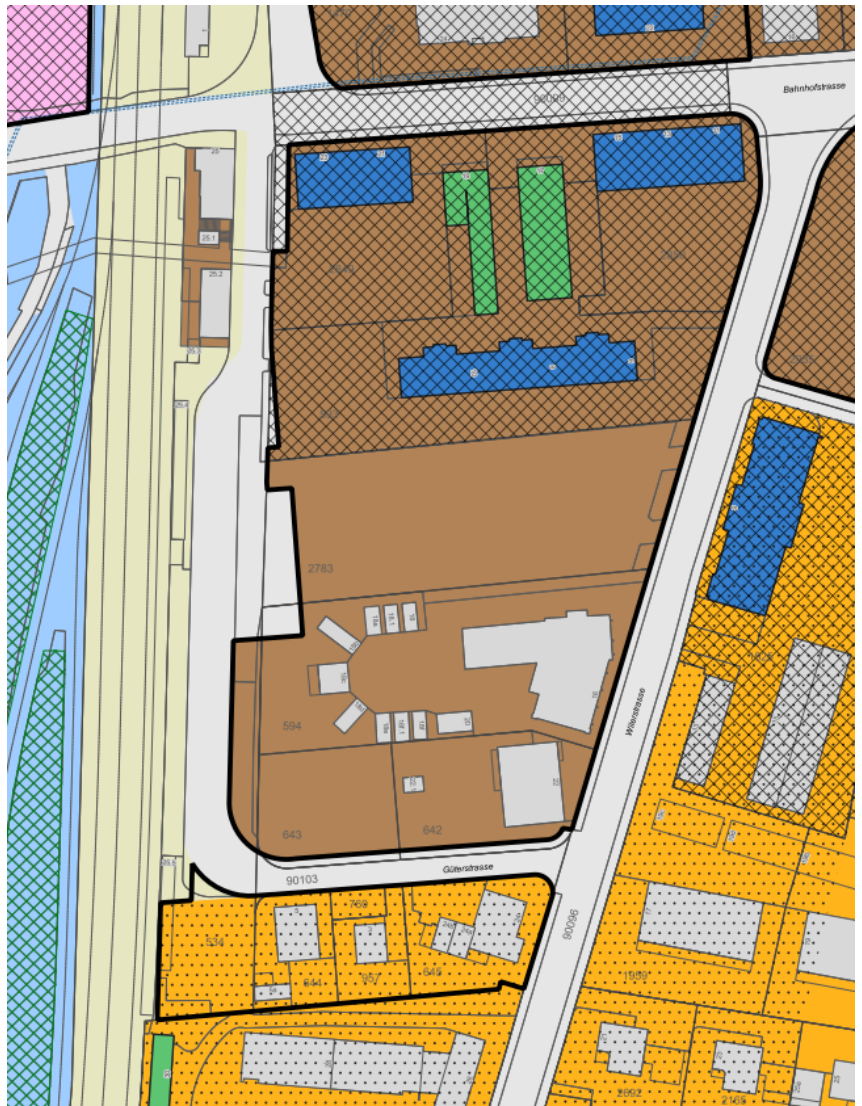


Abbildung 32: Entwurf des revidierten Zonenplans

Bei der Genehmigung der Unterlagen für das Bahnhofsareal kann sodann auch der noch nicht genehmigte Teil des Zonenplans der Genehmigung zugeführt werden.

5.4 Gestaltungsplan (Situation und Schnitte)

Der Gestaltungsplan stellt die überbaubaren Bereiche sowie die Frei- und Grünflächen und die Erschliessungsflächen plangrafisch dar. Dabei wird unterschieden zwischen Verbindlicher Planinhalt und Orientierender Planinhalt. Die Festlegungen basieren auf dem Richtprojekt des Architektur- bzw. des Landschaftsarchitekturbüros. Durch die Darstellung des Richtprojekts in den Schnitten, kann die maximale Gebäudehöhe ebenfalls grundeigentümergebunden festgelegt werden.

5.5 Sonderbauvorschriften

Nachfolgend werden die Artikel der Sonderbauvorschriften erläutert.

5.5.1 Allgemeine Bestimmungen

§§ 1 bis 4 (Einleitende Bestimmungen)

Die Paragraphen 1 bis 4 der Sonderbauvorschriften beschreiben den Zweck und die Ziele, den Geltungsbereich, die Bestandteile und Grundlagen sowie das Verhältnis zur Grundordnung. Mit dem Gestaltungsplan wird der rechtliche Rahmen für die Umsetzung des Siegerprojektes aus dem Studienauftrag (Städtebau, Architektur, Umgebungsgestaltung etc.) geschaffen.

§ 5 Dienstbarkeiten

Gewährleistung bzw. Neuverhandlung von Dienstbarkeiten (Durchleitungsrechte, Wegerechte, etc.) müssen vor Erteilung der Baubewilligung geklärt werden. Ohne diese privatrechtliche Regelung wird keine Baubewilligung erteilt.

5.5.2 Nutzung und Gestaltung

§ 6 Baubereiche und Abstände

Die Baubereiche setzen die Fussabdrücke der Bauten gemäss Richtkonzept um. Weil bei der weiteren Projektierung noch neue Erkenntnisse zu Fassadenaufbau und ähnlichem auftreten können, werden die Baubereiche mit etwas Reserve bestimmt. Diese ersetzen die Grenzabstände innerhalb des Gestaltungsplanareals. Die Grenzabstände zu den benachbarten Parzellen sind gemäss KBV einzuhalten.

§ 7 Nutzungsart

Die Nutzungen richten sich nach den Nutzungen gemäss rechtskräftigem Zonenreglement der Einwohnergemeinde Gerlafingen.

Hinsichtlich der Stärkung des öffentlichen Raumes sind in den Erdgeschossflächen zum Platz öffentlichkeitswirksame Nutzungen wie Ladenlokalitäten, Büros, Ateliers, Gastronomie etc. anzuordnen.

Der Aussenraumbereich des Gestaltungsplanareals soll eine hohe Qualität aufweisen und nicht weiter bebaut werden. Ausnahme bilden Velo- und Containerunterstände, Spielgeräte und Pergola.

§ 8 Massgebendes Terrain

Der Terrainverlauf im Areal kann als flach bezeichnet werden. Die Höhe des bestehenden Terrains beträgt weitgehend ca. 451.4 m ü. M. Das massgebende Terrain für den Gestaltungsplan wird auf diese Kote definiert.

§ 9 Nutzungsmass

Es werden pro Baubereich zulässige Geschossflächen in m² definiert.

Gegenüber dem Richtkonzept wurde bei den Geschossflächen eine geringfügige Reserve einberechnet, damit eine angemessene Flexibilität im Rahmen der Detailprojektierung gewährleistet bleibt.

§ 10 Höhe und Länge der Bauten

Die maximalen Dachkoten werden im Gestaltungsplan bei den Schnitten dargestellt und in den Sonderbauvorschriften festgelegt. Die Gebäudehöhen variieren je nach Geschossigkeit und reagieren auf die Umgebung. Die Länge der Bauten ist über die Baubereiche definiert.

§ 11 Gestaltung Bauten und Anlagen

Das Richtprojekt, welches auf dem Siegerprojekt des durchgeführten Studienauftrags beruht und im Zuge des Entwicklungsprozesses weiterbearbeitet wurde, ist wegleitend. Es umfasst Architektur und Landschaftsarchitektur.

Bei der Gestaltung des Areals ist Bezug zu den örtlichen Strukturen zu nehmen (z.B. Fassadengestaltung, Materialisierung, Freiraumtypologie, Pflanzenverwendung).

Die Erdgeschosshöhe in den Baubereichen A und GH sichern einen öffentlichkeitswirksamen Raum zum Bahnhofplatz.

Problematische Glasflächen für Vögel sind möglichst zu vermeiden.

§ 12 Dachgestaltung

Die Gebäude in den Baubereichen A-F werden mit einem Flachdach ausgestaltet. Diese werden für die Erfüllung von ökologischen Funktionen (Dachbegrünung oder Energiegewinnung) verwendet. Das Gebäude in Baubereich G kann auch als Steildach ausgestaltet werden; dies, weil es eine historische Baute mit Steildach ersetzt und weil es Teil der Gebäudegruppe um die Bahnhofstrasse ist.

Technisch bedingte Dachaufbauten dürfen über die zulässigen Höhenkoten hinausragen, wenn sie technisch nicht anderweitig realisiert werden können. Aus ortsbaulicher Sicht soll verhindert werden, dass unnötige technische Aufbauten auf den Dächern realisiert werden. Dadurch wird eine ruhige Dachlandschaft gesichert. Damit das Gebäude nicht höher in Erscheinung tritt sind Dachaufbauten, um ihre Höhe, aber mindestens 0.5 m gegenüber der Fassadenflucht zurückzusetzen.

§ 13 Etappierung

Die verschiedenen Eigentümerschaften verfolgen unterschiedliche Terminpläne, was dazu führt, dass die Realisierung mit Sicherheit etappiert stattfindet.

Die Etappen basieren zunächst auf einer baldmöglichsten Realisierung des Bahnhof-Freiraums mit Bahnhofplatz und der angrenzenden Bebauung, um diesen wichtigen Raum zu klären und zu schaffen.

Die bestehende Baute im Bereich E wird eventuell länger bestehen bleiben. Um eine Übernutzung des Areals zu verhindern, ist die Bebauung von E und F (Abbruch und Ersatz) in einer eigenen Etappe möglich.

Die Ersatzneubaute in Baubereich G wird voraussichtlich als eigene Etappe realisiert.

Die Zufahrt zur Tiefgarage wurde mit dem Vorprojekt auf einen Punkt konzentriert; damit kann die Qualität der Aussenräume hochgehalten werden. Aus diesem Grund sind alle Etappen der Tiefgarage über diese Zufahrt zu führen, was rechtlich und baulich abzusichern ist.

Die Freiräume sind mit den Gebäuden zu realisieren.

5.5.3 Freiraum, Aussenraumgestaltung, Terraingestaltung

§ 14 Umgebung allgemein

Mit der zunehmenden Verdichtung des Siedlungsgebiets und mit zunehmenden Hitzesommern wird die Bereitstellung von genügend attraktiven und gut nutzbaren Grün- und Freiräumen mit Bäumen wichtiger. Neben der quantitativen Bereitstellung von solchen Flächen ist auch eine qualitative und ökologische Gestaltung künftig unabdingbar.

Die Konzeption des Aussenraumes erfolgt aufgrund des begleitenden Richtprojekts. In den Sonderbauvorschriften sind zur Konkretisierung des Aussenraumes verschiedene Anforderungen zur Nutzung sowie zur Gestaltung bzw. zur Bepflanzung definiert worden. Die detaillierte Umgebungsgestaltung ist im Baubewilligungsverfahren mittels einem Umgebungs- und Bepflanzungsplan definitiv festzulegen.

Das Zonenreglement der Gemeinde Gerlafingen sieht eine Grünflächenziffer von mind. 30 % vor, diese gilt es einzuhalten.

Die Aussenräume innerhalb Gestaltungsplangebiets sind so zu gestalten, dass die Nutzenden im Sommerhalbjahr vor übermässiger Wärmeeinwirkung geschützt sind. Dazu gehören beispielsweise eine ausreichende Beschattung und/oder die Förderung der Wasserverdunstung durch unversiegelte Flächen (Oberflächen und Beläge, welche wenig Wärme absorbieren) und Pflanzenbewuchs. Um dies zu gewährleisten sind die Umgebungsflächen inkl. Erschliessung soweit möglich mit wasserdurchlässigen Materialien zu gestalten. Die nicht sickerfähigen Hartbeläge sind vornehmlich im Erschliessungsbereich der Dienstleistungszonen und in der Tiefgarageneinfahrt anzuwenden.

Für die Bepflanzung ist das Richtkonzept begleitend. Die Bepflanzung hat mit standortgerechten und soweit sinnvoll einheimischen Pflanzenarten zu erfolgen. Dabei ist auf eine hohe Qualität und Artenvielfalt zu achten. Invasive Neophyten sind nicht zulässig. Für die Beurteilung, welche Pflanzen unter «Invasive Neophyten» fallen, gelten die Vorgaben des Bundes.

§ 15 Gestaltung der Freiräume

In den Freiräumen der Bebauung sollen sich alle Bewohnenden zu Hause fühlen, Begegnungen stattfinden und Aufenthalt ermöglicht werden.

Der Innenhof wird als «Stadthof» bezeichnet. Er ist einerseits als Freizeit-, Erholungs- und Ruheraum für die Bewohnenden der Überbauung gedacht, andererseits aber für die Öffentlichkeit zugänglich. Die Grünfläche soll entsprechende Infrastrukturelemente aufweisen.

Die Bewohnenden der Erdgeschosse in den Baubereichen A-F verfügen über private Aussenräume. Einfriedungen sind erlaubt jedoch sorgfältig auszugestalten.

Bei der «Frei- und Grünfläche» handelt es sich um Bereiche ohne Hartflächen.

Für die Umgebungsgestaltung der bestehenden Gebäude bestehen keine weiterführenden Anforderungen, ausser dass sie im Sinne der Bahnstrasse zu erfolgen hat.

§ 16 Beleuchtung

Dieser Artikel ermöglicht die Verhinderung respektive Reduktion der Lichtverschmutzung.

5.5.4 Erschliessung, Parkierung und Nebenanlagen

§ 17 Erschliessung

Die Erschliessung für die Motorfahrzeuge wird von derjenigen für den Fuss- und Veloverkehr getrennt. Während die Autos direkt von der südlichen Güterstrasse in die unterirdische Einstellhalle fahren, entstehen für den Fuss- und Veloverkehr verschiedenste Zugänge. Die unterirdischen Einstellhallen sind zwingend mit einer Einfahrt zu erschliessen.

§ 18 Parkierung - Autos

Im Sinne einer nachhaltigen Siedlung bestreben die Projektverfasser die Werte der Parkplatzermittlung (nach kantonalen und kommunalen Vorgaben) zu reduzieren, falls die Funktionsfähigkeit dieser Massnahme mit einem Mobilitätskonzept (Einbezug von Car-Sharing, mietrechtlichen Verpflichtungen, Vermietungskonzepten oder Ähnlichem) auf Stufe Baugesuchsverfahren nachgewiesen werden kann.

In bereits realisierten Arealentwicklungen hat es sich gezeigt, dass Tiefgaragen mit 1.25 Parkplätzen pro Wohnung deutlich zu gross dimensioniert sind. Dadurch kommt es zu Leerständen, was dem Bestreben einer wirtschaftlichen Nachhaltigkeit widerspricht. Ebenfalls stellen die motorisierte Mobilität und der damit verbundene Energieverbrauch und CO₂-Ausstoss eine wesentliche Belastung für die Umwelt dar, die es zu reduzieren gilt.

Es gilt der Grundsatz: Unterirdisch sind so viele Parkfelder wie baulich sinnvoll und oberirdisch so wenige wie notwendig zu erstellen. Die regulären Parkfelder sind grundsätzlich in der Einstellhalle, die Besucherparkplätze oberirdisch anzubieten.

§ 19 Parkierung - Fahrränder

Die gesamte Anzahl an Veloabstellplätzen richtet sich nach der VSS-Norm 640065. Die genaue Bemessung erfolgt im Baubewilligungsverfahren. Für die Projektierung der Veloparkierungsanlagen gilt die VSS-Norm 640066.

Veloabstellmöglichkeiten sind dezentral auf dem gesamten Areal anzuordnen. Bei einer Überdachung (angemessener Anteil) ist auf eine filigrane Konstruktion zu achten. Die überdachten Abstellplätze im Hof sind zusammenzufassen, um eine Vielzahl an Kleinbauten zwingend zu vermeiden.

5.5.5 Umwelt

§ 20 Ver- und Entsorgung, Abwasserbeseitigung

Die Abfallbeseitigung richtet sich nach dem Richtprojekt. Die Containerstellplätze stehen dezentral auf dem Areal zur Verfügung.

Mit den Sonderbauvorschriften wird geregelt, dass Niederschlagsabwasser der Grundstückerschliessungen und Plätzen versickert werden soll und anfallendes Sauberwasser (Dachwasser, Regenwasser) so weit als möglich vor Ort als Grauwasser zu verwenden ist. Erst in zweiter und dritter Priorität ist es zu verdunsten und zu versickern.

§ 21 Belastungen

Es ist bekannt, dass im Aushubbereich belasteter Boden und Auffüllmaterial vorhanden ist, das separat entsorgt (Deponie Typ B) werden muss. Das Areal liegt im Prüfperimeter Bodenabtrag, womit § 136 GWBA zur Anwendung kommt.

§ 22 Energie

Das Gestaltungsplanareal will in mehreren Bereichen einen Beitrag zur nachhaltigen Energieversorgung leisten. Die Vorgaben, welche in den Sonderbauvorschriften ausformuliert sind, sollen somit einen sinnvollen Umgang mit den Energieressourcen bewirken. So sind beispielsweise Heizwärme und Warmwasser werden mit nachhaltiger Primärenergie zu erzeugen, Photovoltaik-Anlagen sind vorgesehen. Im Rahmen des Bauprojekts ist durch einen Energienachweis zu erläutern, dass die geforderten Bedingungen erfüllt werden.

§ 23 Grundwasserschutz

Das Areal befindet sich im Grundwasserschutzbereich Au. Gemäss der Stichtagmessung vom 16.06.2023 (resp. 20.06.2023 für Rss 20/23) liegt

der mittlere Grundwasserspiegel auf ca. 447.4-448.1 m ü. M. Die definitive Festlegung liegt jedoch bisher nicht vor, sollte jedoch in diesem Jahr erfolgen.

Kommt die Fundation unterhalb des mittleren Grundwasserspiegels zu liegen, so ist eine Ausnahmegewilligung des Kantons zu beantragen und der Nachweis zu erbringen, dass der natürliche Grundwasserdurchfluss um nicht mehr als 10% reduziert wird.

§ 24 Nachhaltigkeit

Dem Nachhaltigkeitsgedanken wird umfassend bei Planung, Bau und Unterhalt Rechnung getragen. Insbesondere bei der Wahl der Baustoffe und der Nutzungsflexibilität der Bauten.

§ 25 Lärmschutz

Das Planungsgebiet ist vollständig erschlossen. Somit kommen nach Art. 29 bis Art. 31 der Lärmschutzverordnung (LSV) die Immissionsgrenzwerte (IGW) zur Anwendung. Mit der Baueingabe ist nachzuweisen, dass die Belastungsgrenzwerte für Aussenlärm bei offenen Fenstern von lärmempfindlichen Räumen eingehalten werden können. Sind zum Zeitpunkt der Baueingabe die massgebenden Belastungsgrenzwerte überschritten, sind geeignete Schallschutzmassnahmen zu ergreifen.

5.5.6 Qualitätssicherung

§ 26 Qualitätserfüllung

Eine hohe Qualität der Gesamtüberbauung ist sowohl der Gemeinde als auch der Grundeigentümerschaften ein wichtiges Anliegen. Oft sind durch die zuständige Stelle bei Baubewilligungen komplexe Gestaltungsfragen zu beurteilen. Um eine qualitätssichernde und gleichzeitig einheitliche Praxis zu etablieren, holt die Baubehörde eine Stellungnahme durch unabhängige, sachverständige Fachpersonen in Form einer Fachkommission oder einer Fachstelle oder ein Fachgutachten ein.

5.5.7 Schlussbestimmungen

§ 27 Geringfügige Abweichungen

Die Baubehörde kann in begründeten Fällen Ausnahmen von den Sonderbauvorschriften gestatten, sofern keine wesentlichen Interessen Dritter verletzt werden und dadurch eine gestalterische Verbesserung erzielt werden kann (mindestens eine gleichwertige Lösung).

§ 28 Inkrafttreten, Genehmigung, Aufhebung

Artikel 28 der Sonderbauvorschriften beschreibt das Inkrafttreten der Sonderbauvorschriften.