

Gemeinde Münchenstein

# Studienauftrag Gstad Münchenstein Bericht des Beurteilungsgremiums

29. Mai 2009



Planteam



## Inhalt

<b>1</b>	<b>Die Aufgabenstellung</b>	<b>1</b>
1.1	Ausgangslage	1
1.2	Entwicklungsstrategien	1
1.3	Vorgehen	2
	1.3.1 Erster Schritt: Städtebauliches Konzept	2
	1.3.2 Weitere Schritte	3
1.4	Aufgabenstellungen	3
	1.4.1 Weiterer Perimeter	3
	1.4.2 Engerer Perimeter	4
	1.4.3 Interdisziplinäre Bearbeitung der Aufgabe	4
	1.4.4 Besondere Anforderungen	4
1.5	Konzeptionelle Anforderungen an Teilbereiche	5
	1.5.1 Bahnhofareal SBB (GB 772)	5
	1.5.2 Gemeindeareal (GB 799) (Areal für Investorenwettbewerb)	5
	1.5.3 „Westlicher Brückenkopf“ (GB 775 / 788 / 1741)	6
	1.5.4 „Östlicher Brückenkopf“ (GB 811 / 812 / 813 / 815)	6
	1.5.5 Bestehende Bauten GB 819 / 820 (Wohnen) und 872 / 6310 (Teil Industriebetrieb)	6
	1.5.6 Häuserzeile Blauenstrasse Süd (GB 835-842 / 856 / 1542 / 1594 / 1593)	7
	1.5.7 Grundstücke zwischen Blauenstrasse – mittlerer Gstadtstrasse – Schlössligasse	7
	1.5.8 Schlössligasse Nord (GB 809 / 3416 / 3417 / 1818 / 2030)	9
	1.5.9 Känelmattweg	9
<b>2</b>	<b>Verfahren</b>	<b>10</b>
2.1	Auftraggeberin	10
2.2	Art des Auftrages	10
2.3	Beurteilungsgremium	10
	2.3.1 Vertreter der Gemeinde Münchenstein	10
	2.3.2 Unabhängige Fachexperten	10
	2.3.3 Vertreter des Kantons	11
	2.3.4 Vertreter der Grundeigentümerschaften	11
	2.3.5 Vorbereitung, Begleitung und technische Vorprüfung	11
2.4	Honorierung	11
2.5	Weiterbearbeitung	11
	2.5.1 Urheberrechte	11
	2.5.2 In Aussicht gestellte Arbeiten	12
<b>3</b>	<b>Präselektion</b>	<b>13</b>
<b>4</b>	<b>Beurteilung der Projekte</b>	<b>14</b>
4.1	Zwischenbesprechung	14
4.2	Abgabe der Projekte	14
4.3	Vorprüfung	14

4.4	Beurteilungskriterien	14
4.5	Erster Beurteilungstag	15
	4.5.1 Resultate der Vorprüfung	15
	4.5.2 Einarbeiten in die Projekte	15
	4.5.3 Erster Beurteilungsrundgang	15
	4.5.4 Zweiter Beurteilungsrundgang	16
4.6	Zweiter Beurteilungstag	16
	4.6.1 Fragenbeantwortung durch die Verfasser der Konzepte der engeren Wahl	16
	4.6.2 Projektbeschreibungen	16
	4.6.3 Dritter Beurteilungsrundgang	17
4.7	Beschlüsse und Anträge	17
	4.7.1 Das zur Umsetzung empfohlene Konzept	17
	4.7.2 Zum weiteren Verfahren	18
	4.7.3 Zusätzliche Honorierung und Sonderpreis Landschaftsgestaltung	18
4.8	Dank an die teilnehmenden Büros	18
<b>5</b>	<b>Unterschriften des Beurteilungsgremiums</b>	<b>19</b>
<b>6</b>	<b>Projektdokumentationen und -beschreibungen</b>	<b>20</b>

# 1 Die Aufgabenstellung

## 1.1 Ausgangslage

Die Ebene Gstadt, zwischen dem alten Dorfkern von Münchenstein und der Birs, liegt gesamthaft in der Industriezone. Das Industriegebiet entwickelte sich sehr heterogen:

- Im Zentrum, zwischen Tram- und Bahnstation entwickelte sich ein gemischtes Wohn- und Kleingewerbegebiet.
- Die übrigen Areale sind mit mittleren bis grösseren Industriebetrieben belegt.



Die Zuordnung aller Areale in dieselbe Industriezone berücksichtigt vor allem die gemischt genutzten Parzellen im Zentrum wenig. Im Rahmen der Revision der Ortsplanung wird eine differenziertere Zonierung angestrebt, welche die Entwicklungen in beiden Gebieten berücksichtigt.

## 1.2 Entwicklungsstrategien

- **Generelle Ziele des Studienauftrags**  
Eigenständige Entwicklung der gemischt genutzten Zentrumsgebiete mit Wohnungen, Büros, Dienstleistungen als Zentrum des gesamten Arbeitsplatzgebietes Gstadt.

Attraktive Gestaltung des Zentrumsgebietes, einschliesslich der Plätze und Strassenräume. Langfristige planungs- und umweltrechtliche Sicherung der industriell genutzten Areale im Umkreis der Zentrumsgebiete sicher-

stellen, dass sich die Zentrums- und Arbeitsgebiete in ihren Entwicklungen gegenseitig nicht behindern.

Entwurf einer städtebaulichen Entwicklungsvorstellung als Grundlage der nachfolgenden Nutzungsplanungen (Zonenplanung, Quartierplanungen), unter Wahrung der Interessen der Liegenschaftsbesitzer.

#### ■ **Verkehrskonzept Gstadt**

Dem gesamten Entwicklungsgebiet Gstadt wird ein Verkehrskonzept zugrunde gelegt, das gemäss „Strategie der räumlichen Entwicklung“ folgende Ziele verfolgt:

- Das **Verkehrskonzept** entlastet Gstadt vom quartierfremden Verkehr.
- Die **Arbeitsgebiete** werden möglichst direkt und attraktiv ans übergeordnete Verkehrsnetz angeschlossen.
- Der **zentrale Bereich** zwischen Tram- und Bahnstation wird als Begegnungszone gestaltet.

#### ■ **Engerer Zentrumsbereich**

Der engere Zentrumsbereich weist interessante städtebauliche Ansätze auf, vor allem die älteren Bauten haben architektonische Qualitäten und werden als schutzwürdig bezeichnet. Die Entwicklung stagnierte aber in den vergangenen Jahren; vereinzelte Gewerbe- und Detailhandelsbetriebe haben ihre Geschäfte geschlossen. Dieses Zentrumsgebiet soll in Zukunft für sein Umfeld (ausgedehntes Arbeitsplatzgebiet, gute öV-Erschliessung) eine wichtige Funktion als Dienstleistungszentrum erfüllen können.

Die Grossbetriebe sollen von den Zentrumsnutzungen (Verkauf, Verpflegung, Dienstleistungsbetriebe, arbeitsplatznahe Wohnungen) profitieren können – und umgekehrt. Für eine solche Entwicklung sollen mit dem Studienauftrag die konzeptionellen Ideen und dann die dazu nötigen planungsrechtlichen Grundlagen geschaffen werden.

## 1.3 Vorgehen

### 1.3.1 Erster Schritt: Städtebauliches Konzept

Der Gemeinderat hat beschlossen, über die anzustrebende bauliche und nutzungsmässige Entwicklung des Zentrums Gstadt einen Studienauftrag durchzuführen. Mit dem Studienauftrag soll eine Gesamtentwicklungsvorstellung erarbeitet werden.

### 1.3.2 Weitere Schritte

Nach dem Studienauftrag werden zwei Schritte parallel bearbeitet:

#### ■ Investorenwettbewerb

Bei verschiedenen Grundstücken sind die Eigentümer verkaufswillig. Dazu gehören auch Grundstücke der öffentlichen Hand. Im Anschluss an den Studienauftrag werden für diese Areale potentielle Investoren oder Generalunternehmer gesucht, die aufgrund der Ergebnisse des Studienauftrages erste Projekte realisieren (Grundlage des Bieter-Wettbewerbs bildet das Ergebnis des Studienauftrags; Veräußerung an den/die Meistbietenden). Zusammen mit dem/den Investor(en) werden dann die zur Realisierung vorgesehenen Bauten konkretisiert (Weiterentwicklung der Projekte).



#### ■ Bauprojekt(e) und/oder Quartierplan

Während der Weiterbearbeitung der beiden Projekte bearbeitet die Gemeinde den Zonenplan und legt für das Gebiet Gstadt die für die vorgesehene Entwicklung nötigen Zonen und Zonenbestimmungen fest.

Aufgrund der Zonenbestimmungen wird entschieden, mit welchem Planungsinstrument die beiden Projekte realisiert werden:

- direktes Baugesuch aufgrund der Zonenbestimmungen oder
- Quartierplan im vereinfachten Verfahren mit nachfolgendem Baugesuch.

Aufgrund des Ergebnisses des Studienauftrags und des/der Investorenangebot(e) entscheidet die Gemeinde in Absprache mit den Investoren, welches Vorgehen bezüglich Nutzungsplanungsverfahren sie für ihr Projekt wählen will.

## 1.4 Aufgabenstellungen

### 1.4.1 Weiterer Perimeter

Das angestrebte Verkehrsnetz ist für einen weiteren Perimeter dargestellt. Entsprechend der künftigen Führung der Buslinien 58 und 63 im Bahn-

hofsbereich (ab Dezember 2009) sind für sie in Absprache mit dem Amt für Raumplanung, Abteilung OeV, Haltestellen im Bereich des Bahnhofs vorzusehen. Die Bushaltestelle für die Linien 58 und 63 ist z. B. auf Parzelle Nr. 799 konzipierbar. Grundsätzlich sind diese Konzepte zu beachten. Es ist den Konzeptverfassern erlaubt, diese verkehrskonzeptionellen Anforderungen in Teilbereichen zu modifizieren, wenn damit eine vorteilhaftere Entwicklung erreicht werden kann. Dabei sind die Bedürfnisse der Arbeitsbetriebe wie auch die Bedürfnisse des Langsamverkehrs gleichermaßen zu beachten.

#### 1.4.2 Engerer Perimeter

Der Studienauftrag soll im engeren Bereich folgende konzeptionellen Aufgaben lösen:

- Ergänzung der städtebaulichen Strukturen
- Nutzungsvorschläge für wichtige zentrumsbildende Bauten
- Führung der Verkehrswege (MIV, Fussgänger, Radfahrer)
- Gesamtbeurteilung des Verkehrs im Zentrum (Auswirkungen)
- freiräumliche Gliederung (Grünanlagen, Plätze, Strassenräume)
- Parkierung (individuell und/ oder zentral)
- allfällig notwendige Parzellierungsveränderungen
- Haltestellen für Buslinie.

#### 1.4.3 Interdisziplinäre Bearbeitung der Aufgabe

Beim vorliegenden Studienauftrag handelt es sich um eine interdisziplinäre Aufgabe, bei der mindestens folgende Fachbereiche zu bearbeiten sind:

- Architektur / Städtebau (Architekt)
- Freiraumgestaltung (Landschaftsarchitekt)
- Verkehr (Verkehrsplaner)
- Lärmschutz (Lärmschutzfachperson)

#### 1.4.4 Besondere Anforderungen

##### ■ **Lärmschutz / Wahrung der Entwicklung der industriellen Betriebe**

Der Lärmschutz ist eine zentrale Aufgabe des Studienauftrages.

Es existiert ein Lärmempfindlichkeitsplan mit folgenden Festsetzungen:

- Der zentrale Bereich (Mischnutzungsgebiete) liegt in der Lärmempfindlichkeitsstufe III (ES III).
- Die industriell genutzten Gebiete liegen in der Lärmempfindlichkeitsstufe IV (ES IV).

Die vorgeschlagenen Nutzungen und Bauten haben die Anforderungen der eidgenössischen Lärmschutzverordnung (LSV) einzuhalten. Massgebend ist der Immissionsgrenzwert (IGW), ES III.

Sehr bedeutend sind die „Nahtstellen“ zwischen ES III und ES IV. An zwei dieser Nahtstellen werden explizit Vorschläge erwartet, wie gegenseitige

Beeinträchtigungen durch geeignete planerische und bauliche Massnahmen vermieden werden können:

- Känelmattweg / Müller AG
- Blauenstrasse / van Baerle & Cie. AG

## 1.5 Konzeptionelle Anforderungen an Teilbereiche

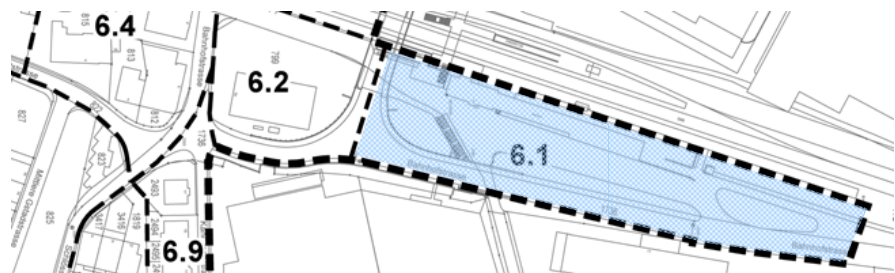
Mit dem vorliegenden Studienauftrag sollen sehr konkrete Bau- und Entwicklungsmassnahmen aufgezeigt und ausgelöst werden. Nebst der gesamtkonzeptionellen Idee sind bauliche Vorschläge, die möglichst konkret auch auf die Wünsche der Eigentümer eingehen, darum besonders wichtig. Diese sind im Folgenden beschrieben.



Übersicht engerer Planungssperimeter mit Hinweis auf die Berichtskapitel

### 1.5.1 Bahnhofareal SBB (GB 772)

Das Bahnhofareal soll einer gemischten Nutzung (Bahnhofanlagen, Restaurant und Verkauf im EG, Büros und Dienstleistungen in den Obergeschossen) zugeführt werden. Wohnungen bleiben aufgrund der Lärmbelastungen eher unwahrscheinlich. Wichtig ist auch die Gestaltung eines attraktiven Bahnhofplatzes.



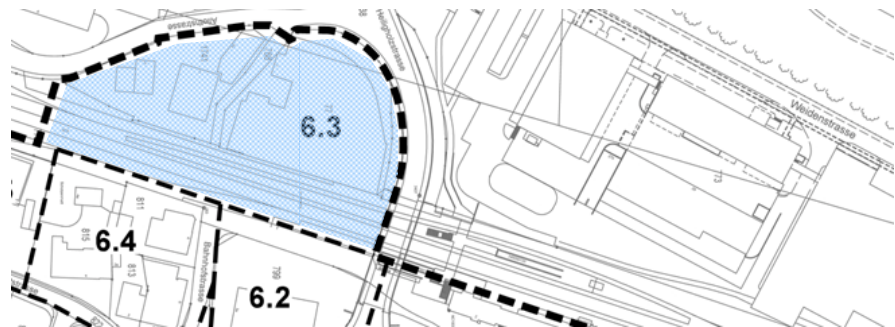
### 1.5.2 Gemeindeareal (GB 799) (Areal für Investorenwettbewerb)

Komplette Neugestaltung des Areals mit Geschäftsbauten (z. T. Verkauf im EG). Wohnungen im südlichen Teil denkbar, soweit die Lärmschutzanforderungen gegenüber Bahn, Strasse und angrenzenden Industriebetrieben eingehalten werden können (Nachweis!). Gute Fussgänger- und Radwegverbindung zwischen Bahnhof und Schössligasse sind zu gestalten.

ten. Das Areal eignet sich auch für eine grössere Quartierparkierungsanlage im UG oder auf lärmexponierten anderen Geschossen.

### 1.5.3 „Westlicher Brückenkopf“ (GB 775 / 788 / 1741)

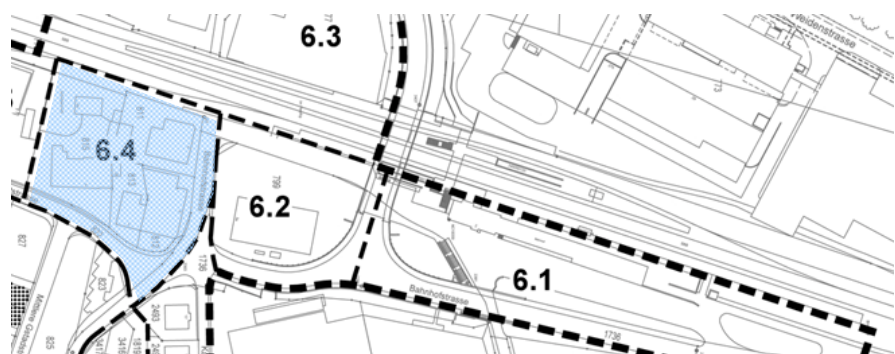
Das Gebiet nimmt eine wichtige Stellung bei der Zufahrt aus Richtung Westen zum Dorfteil Gstadt / alter Dorfkern Münchenstein ein. Die Gebäudehöhen sollen gewährleisten, dass der Blick von der Heiligholzbrücke zum alten Dorfkern von Münchenstein nicht verbaut wird.



Vor allem für die Parzelle Nr. 775 wird ein entsprechender Bauvorschlag erwartet (Geschäftsbau, Wohnungen aufgrund der Lärmexponiertheit eher erschwert), der das Gebäudeensemble auf Parzelle Nr. 1741 ergänzt. Zu beachten ist, dass die Liegenschaften auch westseitig an eine mit Schwerverkehr belastete Strasse angrenzen.

### 1.5.4 „Östlicher Brückenkopf“ (GB 811 / 812 / 813 / 815)

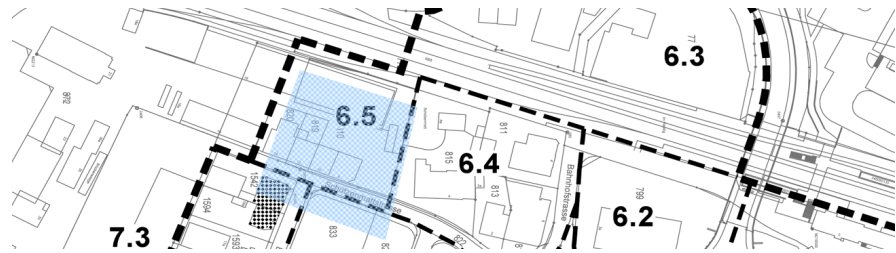
Es bestehen keine konkreten Bauabsichten. Die bestehenden Bauten sind unverändert zu belassen. Die privaten Vorplätze sind im Rahmen der Strassenraum-Gestaltung gestalterisch einzubeziehen.



### 1.5.5 Bestehende Bauten GB 819 / 820 (Wohnen) und 872 / 6310 (Teil Industriebetrieb)

Für dieses Areal sind keine konzeptionellen Vorschläge zu erarbeiten.

Im Rahmen des Studienauftrags werden Aussagen zur gestalterischen Aufwertung des Strassenraums erwartet, wobei die Zufahrt zum Industrieareal mit schweren Fahrzeugen gewährleistet bleiben muss.



**1.5.6 Häuserzeile Blauenstrasse Süd (GB 835-842 / 856 / 1542 / 1594 / 1593)**

Gemäss Bauinventar Basel-Landschaft ist die gesamte Häuserzeile „schützenswert/erhaltenswert“. Im Rahmen des Studienauftrags werden keine Bauvorschläge erwartet. Für bestehende und neue Wohnräume bleibt der Grenzabstand von 10.00 m zum Industriegebiet erhalten.

**1.5.7 Grundstücke zwischen Blauenstrasse – mittlerer Gstadtstrasse – Schössligasse**

Es besteht kein öffentliches Interesse an einer Aufrechterhaltung der mittleren Gstadtstrasse als durchgehende Verbindung. Dieses Strassenareal steht für die Entwicklung des Zentrumsgebiets grundsätzlich zur Disposition. Die angrenzenden Areale bilden das Kerngebiet des Studienauftrags. Die Bauten der Parzellen Nr. 828 – 831 sind gemäss Bauinventar Basel-Landschaft „schützenswert/erhaltenswert“. Grössere zusammenhängende Teile können neu geplant und bebaut werden. Die nachfolgend dargestellten Teilgebiete stellen mögliche Planungseinheiten dar, die jeweils innerhalb der Perimeter umgesetzt werden können (es bestehen, ausser für das Teilgebiet E, vertragliche Vereinbarungen der Eigentümer innerhalb der Teilgebiete).

Es werden städtebauliche Lösungsvorschläge erwartet, die den aufgezeigten Eigentumsituationen resp. Teilgebieten Rechnung tragen, die aber zuerst eine gute Einordnung der Neubauten in die vorhandenen Strukturen gewährleisten.



- **Gebiet A (Areal für Investorenwettbewerb)**

Die Parzelle Nr. 823 (Gemeinde), ein Teil der Parzelle Nr. 825 (privat), die Parzellen Nr. 827 / 833 (Kanton) sowie die mittlere Gstadtstrasse (3003) gemäss dargestellter Begrenzung stehen gesamthaft für eine Bebauung zur Disposition. Über das Gebiet A wird ein städtebaulicher Vorschlag mit Gestaltung der angrenzenden Strassenräume erwartet. Als mögliche Nutzungen gelten: Im EG Kleingewerbe / Ausstellung / Verkauf / Wohnen; im OG Wohnungen und/oder Büros.
- **Gebiet B**

Auf dem Teil B der Parzelle Nr. 825 besteht in Verlängerung der Parzelle Nr. 828 ein Bauverbot. Dieses Areal ist bei der Umgebungsgestaltung des Gebietes A oder C einzubeziehen. Bei der Aufhebung der mittleren Gstadtstrasse wird über den Bereich B künftig die Erschliessung für die Gebäude auf den Parzellen Nrn. 828 – 831 sichergestellt.
- **Gebiet C**

Dieses Gebiet der Parzelle Nr. 825 soll auf Wunsch der Gemeinde Münchenstein und des Eigentümers als Platz gestaltet werden. Es werden Gestaltungs- und Nutzungsvorschläge erwartet. Aufgrund der Nutzungsvorschläge sind kleinere Bauten denkbar.
- **Gebiet D**

Die Parzellen GB 2852 / 3271 / 825 gehören demselben Eigentümer. Er wünscht ein zusammenhängendes, durchgehendes Grundstück zwischen Blauenstrasse und Schössligasse (gemäss Gebiet D). Der Gewerbebetrieb soll mittelfristig aufgehoben werden. Dann stehen diese Areale für eine bauliche Erneuerung zur Disposition. Der Teilbereich der Parzelle Nr. 825 kann bebaut oder auch dem Platzbereich C zugeordnet werden. Im Rahmen des Studienauftrags werden Bebauungsvorschläge – unter Berücksichtigung der Bauten im Gebiet E – erwartet. Im Vordergrund stehen Wohnbauten.
- **Gebiet E**

Die Wohnbauten auf den Parzellen Nr. 832 / 2851 sollen mittelfristig ersetzt werden. Aufgrund der Neukonzipierung der Tramstrasse ist der Vorplatzbereich ebenfalls neu zu gestalten. Im Rahmen des Studienauftrags werden gemischt genutzte Gebäude mit Kleingewerbe / Ausstellung / Verkauf im EG, Büros und/oder Wohnungen in den OG erwartet. Es ist denkbar aber nicht sicher, dass die drei Eigentümer der Gebiete D und E gleichzeitig realisieren. Das vorgeschlagene Konzept muss darum in Etappen für jeden der drei Eigentümer zeitlich unabhängig erstellt werden können.
- **Übrige Parzellen**

Die übrigen Parzellen ausserhalb der Gebiete A bis E bleiben unverändert. Die Kopfpforten der Gebäude der Parzellen Nr. 824 / 826 entlang der Tramstrasse sind erhaltenswert. Die Schössligasse soll als zentrale Er-

schliessung (Begegnungszone) gestaltet werden. Sie soll die künftige Hauptverbindung zwischen altem Dorfkern (Grabenweg), Tramstation und Bahnhof bilden. Die mittlere Gstadtstrasse wird als durchgehende Verbindung aufgehoben.

**1.5.8 Schlössligasse Nord (GB 809 / 3416 / 3417 / 1818 / 2030)**

Das Gebäude auf Parzelle Nr. 1818 ist ein kantonal geschütztes Kulturobjekt. Zusammen mit dem ursprünglichen Bau auf den Parzellen Nrn. 809 / 3416 / 3417 (ehemaliges Ökonomiegebäude) bildete das Schlössli den alten Gutsbetrieb im Gstadt. Es werden keine baulichen Vorschläge erwartet. Hingegen hat die die Umgebungsgestaltung auf das Schutzobjekt Rücksicht zu nehmen.



**1.5.9 Känelmattweg**

Die Gebäude der Parzellen Nrn. 2493 / 2497 / 3722 und 1841 gehören zum angrenzenden Industriebetrieb der Müller AG. Diese Gebäude werden als Bürogebäude, zu Wohnzwecken oder als Parkplatz genutzt. All diese Nutzungen sind auch in Zukunft möglich.

Im Rahmen des Studienauftrags werden darum zwei Vorschläge erwartet:

- Für die Parzellen Nrn. 2493 bis 2497 werden Neubaugrundrisse mit einseitig orientierten Wohnungen erwartet.
- Für die Parzellen Nrn. 3722 und 1841 wird ein Bürobau erwartet, wobei das UG und EG zur Parkierung offen bleiben sollen.

Der Känelmattweg selbst ist eine wichtige Anlieferachse des angrenzenden Industriebetriebs und muss als solche erhalten werden.



## 2 Verfahren

### 2.1 Auftraggeberin

Auftraggeberin dieses Studienauftrages ist die Gemeinde Münchenstein, vertreten durch den Gemeinderat Münchenstein.

### 2.2 Art des Auftrages

Es handelt sich um einen Studienauftrag aufgrund eines Einladungsverfahrens, im Sinne der SIA-Norm 142, mit Präselektion. Die folgenden Dokumente sind integrierende Bestandteile des Studienauftrags. Bei Widersprüchen gilt die nachfolgende Rangordnung.

Massgebend sind:

- das Wettbewerbsprogramm
- die Beilagen zum Wettbewerbsprogramm
- SIA 142.

Der Studienauftrag wurde offen und mit einer Zwischenbesprechung durchgeführt.

### 2.3 Beurteilungsgremium

Das Beurteilungsgremium bestimmt in der Präselektion die drei bis fünf zum Studienauftrag eingeladenen Teams. Im Studienauftrag bestimmt das Beurteilungsgremium den aus seiner Sicht besten Vorschlag. Es kann dem Gemeinderat eine Weiterbearbeitung von zwei Entwürfen beantragen. Das Beurteilungsgremium setzt sich wie folgt zusammen:

#### 2.3.1 Vertreter der Gemeinde Münchenstein

- a. Walter Banga, Gemeindepräsident, Schulackerstrasse 4, 4142 Münchenstein
- b. Lukas Lauper, Gemeinderat, Kreuzmattweg 1, 4142 Münchenstein
- c. Gilbert Davet, Bauverwalter, Schulackerstrasse 4, 4142 Münchenstein
- d. René Nusch, Gemeinderat, Grellingerstrasse 30, 4142 Münchenstein

#### 2.3.2 Unabhängige Fachexperten

- e. Christoph Gantenbein, c/o Christ & Gantenbein, Spitalstrasse 12, 4056 Basel (Architektur)
- f. Luca Selva, c/o Luca Selva Architekten, Viaduktstrasse 14, 4051 Basel (Architektur)
- g. Erich Zwahlen, c/o Appert & Zwahlen, Zugerstrasse 4, 6630 Cham (Landschaftsplanung)

- h. Rupert Wimmer, c/o Metron Verkehrsplanung AG, Stahlrain 2, 5200 Brugg  
(Verkehr)
- i. Georg Ober-Kassebaum, c/o Projektsteuerungen GmbH, Nordstrasse 7, 8006 Zürich (Ökonomie)

### **2.3.3 Vertreter des Kantons**

- j. Georg Stebler, Amt für Raumplanung des Kantons Basel Landschaft, Rheinstrasse 29, 4410 Liestal

### **2.3.4 Vertreter der Grundeigentümerschaften**

- k. Gerhard Läuchli, Amt für Liegenschaftsverkehr des Kantons Basel Landschaft, Rheinstrasse 28, 4410 Liestal
- l. Peter Müller, Müller AG Verpackungen, Tramstrasse 20, 4142 Münchenstein 2
- m. Daniel Schenk, van Baerle AG, Schützenmattstrasse 21, 4142 Münchenstein 2
- n. Anton Weibel, EBM, Weidenstrasse 27, 4142 Münchenstein
- o. Karl Müller-Kuster, Mittlere Gstadtstrasse 6, 4142 Münchenstein

### **2.3.5 Vorbereitung, Begleitung und technische Vorprüfung**

Planteam S AG, Sissacherstrasse 20, 4460 Gelterkinden:

- Hansueli Remund, Architekt / Raumplaner, Projektleitung
- Kerstin Veit, Architektin für Städtebau, Stv. PL / Sachbearbeitung

Planteam GHS AG, Bahnhofstrasse 19a, 6203 Sempach-S. (Lärmschutz):

- Thomas Minder

Projektsteuerungen GmbH, Nordstrasse 7, 8006 Zürich (Ökonomie):

- Georg Ober-Kassebaum

## **2.4 Honorierung**

Für die Ablieferung eines vollständigen Konzeptes wurde jedem der fünf Verfasserenteams ein Grundbetrag von Fr. 15'000.-- (exkl. MwSt.) ausbezahlt. Für die beiden besten Entwürfe steht dem Beurteilungsgremium ein zusätzlicher Betrag von je Fr. 5'000.-- bis 10'000.- zur Verfügung. Das Beurteilungsgremium konnte einen Sonderpreis (Ankauf) für den Bereich Landschaftsarchitektur (Freiräume und Strassenräume) vergeben.

## **2.5 Weiterbearbeitung**

### **2.5.1 Urheberrechte**

Mit der Auszahlung des Honorars sind alle Verpflichtungen gegenüber den Konzeptverfassern abgegolten. Das Urheberrecht für die Stufe Konzept / Quartierplan bleibt erhalten. Mit Ausnahme der in Kapitel 15.2.1. aufgeführten Bauten und deren Realisierung besteht für die weiteren Bauten

kein Urheberrecht. Mit der Bezahlung des Honorars zum Studienauftrag sind die Auftraggeber frei, über die Nutzungs- und Verwendungsrechte auf Stufe Projekte / Bauvorhaben frei zu verfügen. Dies insbesondere auch bei Projekten, welche nicht zur Weiterbearbeitung erkoren wurden.

### 2.5.2 In Aussicht gestellte Arbeiten

Den Verfassern des am Besten beurteilten Vorschlags wird in Aussicht gestellt:

#### ■ **Bauvorhaben**

Gemeinde und Kanton veräussern (Verkauf oder Baurecht) ihre Grundstücke einem Investor aufgrund des Ergebnisses aus dem Studienauftrag.

Gemeinde und Kanton stellen für ihre Areale in Aussicht, die Verfasser des/der am besten beurteilten Konzept(s) mit der Planung folgender Bauvorhaben zu beauftragen:

- Gebäude auf dem Gemeindeareal GB 799
- Gebäude auf dem Areal A. Bei diesem Gebäude ist die gemeinsame Veräusserung unter den drei beteiligten Grundeigentümern vertraglich geregelt.

Das Beurteilungsgremium kann für diese beiden Projekte zwei verschiedene Planungsteams bestimmen.

Der Auftrag umfasst mindestens 50 % der Teilleistungen gemäss SIA Norm 102 (Vorprojekt, Bauprojekt, Vorbereitung der Ausführung, Ausführungsplanung, gestalterische Leitung) und die entsprechenden Teilleistungen des Landschaftsarchitekten. Diese Verpflichtung wird einem künftigen Käufer resp. Investor überbunden. Vorbehalten bleibt die Zustimmung der Gemeindeversammlung und des Regierungsrates zu den Verkaufs- und Nutzungsplangeschäften. Verzichtet einer der Vertragspartner oder ein Rechtsnachfolger (Investor) auf diese Auftragserteilung, werden der Konzeptverfasser und seine Urheberrechte mit einem Pauschalbetrag von je Fr. 50'000.-- (exkl. MwSt.) pro Projekt per Saldo aller Ansprüche abgegolten.

#### ■ **Quartierplan**

Der Gemeinderat wird das Ergebnis des Studienauftrags durch ein Nutzungsplanverfahren planungsrechtlich sichern (Zonenplan, Quartierpläne, wenn nötig durch den/die Investor/en). Die Aufteilung der Areale in verschiedene Quartierpläne (im ordentlichen oder vereinfachten Verfahren) ist wahrscheinlich.

Der Gemeinderat stellt dem Verfasser des besten Konzeptes in Aussicht, den/die Quartierpläne zu bearbeiten (vorbehalten bleibt die Kreditbewilligung durch die Gemeindeversammlung).

Es ist denkbar, dass Projekte und Quartierpläne gleichzeitig bearbeitet werden.

Fehlt dem Planungsteam die Erfahrung der Quartierplanbearbeitung, ist ein entsprechendes Fachbüro beizuziehen. Das Planungsteam konkretisiert das Konzept im Auftrag des Gemeinderates, unter Berücksichtigung des Mitwirkungsverfahrens, des Berichtes des Beurteilungsgremiums zum Studienauftrag und der Anliegen der betroffenen Grundeigentümer.

### 3 Präselektion

Am 30. Januar 2009 tagte das Beurteilungsgremium in Münchenstein und selektionierte aus den zwölf eingegangenen Bewerbungen drei Büros und zwei Jungbüros für die Teilnahme am Studienauftrag.

Die Präselektion ist in einem separaten Bericht beschrieben. Selektioniert wurden die folgenden Planungsgemeinschaften:

**Team** Buchner Bründler AG, Architekten BSA, Basel  
Landschaftsarchitektur: Bryum Landschaftsarchitekten,  
Verkehrsplanung: Stierli & Ruggli Ingenieure und Raumplaner AG

**Team** Degelo Architekten, Basel  
Landschaftsarchitektur: Berchtold.Lenzin Landschaftsarchitekten,  
Verkehrsplanung: Gruner AG Ingenieure und Planer,  
Weitere: Martin Lienhard Bau- und Raumakustik

**Team** Fierz Architekten AG, Basel  
Landschaftsarchitektur: Westpol Landschaftsarchitekten GmbH,  
Verkehrsplanung: Rapp Infra AG

**Team** Tigges Architekt, Oliver Brandenberger Architekt, Basel  
Landschaftsarchitektur: vi.vo architektur.landschaft GmbH  
Verkehrsplanung: Enz & Partner GmbH,  
Weitere: Bakus Bauphysik & Akustik GmbH, Pensimo Management AG

**Team** Bachelard Wagner Architekten GmbH, Blauenstr. 19, 4054 Basel  
Landschaftsarchitektur: pg Landschaften  
Verkehrsplanung: Aegerter & Bosshardt AG

## 4 Beurteilung der Projekte

### 4.1 Zwischenbesprechung

Jedes Planungsteam präsentierte dem Beurteilungsgremium seine Entwürfe und Konzeptansätze an einer Zwischenbesprechung am 27. März 2009 in Münchenstein. Die Kritik des Beurteilungsgremiums an den Entwürfen wurde den Teams Anfang April zugestellt.

### 4.2 Abgabe der Projekte

Alle eingeladenen Teams reichten die Pläne und Modelle fristgerecht ein. Die Projekte tragen folgende Bezeichnungen:

- „*Falcata*“ von ARGE Tigges Brandenberger Architekten
- „*Mehrwert*“ von Degelo Architekten
- „*keine Namensgebung*“ von Bachelard Wagner Architekten
- „*Puzzle*“ von Fierz Architekten
- „*Frühling*“ von Buchner Bründler Architekten

### 4.3 Vorprüfung

Die Vorprüfung der Projekte gemäss den Prüfkriterien im Programm erfolgte durch folgende Büros resp. Personen:

- die städtebaulichen Aspekte durch die Planteam S AG (Esther Schiegg und Kerstin Veit),
- die bauökonomische Beurteilung der Projekte durch die Projektsteuerungen GmbH Zürich (Georg Ober-Kassebaum)
- die lärmschutztechnische Beurteilung der Projekte durch die Planteam GHS AG (Thomas Minder).

Die Beurteilung des Verkehrs erfolgte während der ersten Beurteilungsrunde durch die Metron Verkehrsplanung AG (Rupert Wimmer).

### 4.4 Beurteilungskriterien

Die Konzepte wurden nach folgenden Kriterien beurteilt:

- Städtebauliches Gesamtkonzept
- Realisierbarkeit / Wirtschaftlichkeit
- Nutzungskonzept / Lärmschutz
- Verkehrsführungen
- Freiraum- und Strassenraumkonzept.

## 4.5 Erster Beurteilungstag

Das Beurteilungsgremium tagte am 25. Mai 2009 ganztags im Münchenstein. Das Beurteilungsgremium war mit folgender Ausnahme vollständig anwesend: Herr René Nusch liess sich entschuldigen. Die Tagung wurde durch den Vorsitzenden, Lukas Lauper, eröffnet und durch Hansueli Remund moderiert.

### 4.5.1 Resultate der Vorprüfung

Aufgrund der Resultate der Vorprüfung wurde insbesondere festgestellt:

- Das Projekt „*Mehrwert*“ entfernt die Brücke (Verbindung MIV) und schlägt eine Unterführung für den Langsamverkehr vor. Die geforderte Machbarkeit der neuen Industriestrasse (parallel zur Gleisanlage) wird nicht nachgewiesen (z.B. planungsrechtliche Abstandsvorschriften der SBB).
- Das Projekt „*Falcata*“ schlägt sowohl für die Schössligasse als auch für die mittlere Gstadtstrasse eine Begegnungszone vor.
- Bei den Projekten „*Falcata*“ und „*Puzzle*“ ist die geforderte Etappierung in den Gebieten D und E nicht möglich bzw. eine Lösung insb. in den Untergeschossen nicht aufgezeigt.
- Die Projekte „*Mehrwert*“, „*keine Namensgebung*“ und „*Frühling*“ halten die geforderten einseitig orientierten Grundrisse der Gebäude entlang des Känelmattweges nicht ein (Konfliktpotential zur Müller AG).
- Für die in den Projekten „*Mehrwert*“ und „*Puzzle*“ höheren Gebäude westlich des Brückenkopfes ist der Immissionsgrenzwert durch Lärmbelastung der H18, insb. für Wohnungen, ab dem 2. OG überschritten.

Das Beurteilungsgremium beschloss aufgrund der Vorprüfung, alle Konzepte zur Beurteilung zuzulassen und allen Planungsteams die volle Honorierung von Fr. 15'000.- auszubezahlen.

### 4.5.2 Einarbeiten in die Projekte

Das Beurteilungsgremium arbeitete sich in Gruppen unter Führung der Fachexperten in die Projekte ein.

### 4.5.3 Erster Beurteilungsrundgang

Im ersten Rundgang wurden alle Projekte aufgrund der Beurteilungskriterien diskutiert und bewertet. In der ersten Runde standen vor allem im Vordergrund:

- Eine überzeugende Gesamtidee; der Wille zu einer „spürbaren“ städtebaulichen Entwicklung,
- die Umsetzbarkeit des Konzepts und die Realisierbarkeit der drei als Pilotprojekte dienenden Bauten gemäss Programm.

Aufgrund des ersten Rundgangs beschloss die Jury, folgende zwei Projekte aus der engeren Wahl auszuschliessen:

- Konzept „*Mehrwert*“
- Konzept „*Puzzle*“.

Beim Projekt „*Mehrwert*“ sind die erforderlichen Voraussetzungen für die städtebauliche Entwicklung – der Abbruch der Brücke und die Neuausrichtung der Verkehrswege zwischen den beiden Dorfteilen – zu hohe ökonomische und politische Hürden. Aber auch die Stellung der vorgeschlagenen Neubauten innerhalb der gebauten Strukturen überzeugen nicht.

Beim Projekt „*Puzzle*“ ist die Diskrepanz zwischen Neu und Alt im gewachsenen Geviert zu gross; die vorgeschlagenen städtebaulichen Akzente überzeugen die Jury nicht. Der Wohnungsbau entlang der Birs ist zu stark auf Autobahn und Schiessanlage ausgerichtet. Das Bahnhofgelände ist schwach belegt.

#### 4.5.4 Zweiter Beurteilungsrundgang

Keines der in der engeren Wahl verbliebenen drei Projekte vermochte das Beurteilungsgremium vollumfänglich zu überzeugen. Alle drei Entwürfe wiesen in der vorliegenden Form inhaltliche Mängel auf. Grundsätzlich fehlt der Machbarkeitsnachweis wichtiger Konzeptinhalte. Es bestand verfahrensmässig und terminlich keine Möglichkeit, von den Konzeptverfassenden diesen Machbarkeitsnachweis in einer zusätzlichen Bearbeitungsphase erbringen zu lassen.

##### **Das Beurteilungsgremium fasste darum folgenden Beschluss:**

- Die Verfasser der drei in der engeren Wahl stehenden Konzepte werden am zweiten Beurteilungstag zu einer Fragenbeantwortung eingeladen.
- Die Fragen werden den Teams vorgängig zugestellt.
- Die Teams haben darzulegen, wie sie die Konzeptmängel bei einer allfälligen Weiterbearbeitung zu beheben gedenken.

#### 4.6 Zweiter Beurteilungstag

Das Beurteilungsgremium tagte am 29. Mai 2009 vormittags in Münchenstein. Herr Walter Banga lies sich entschuldigen.

##### 4.6.1 Fragenbeantwortung durch die Verfasser der Konzepte der engeren Wahl

Die Projektverfasser der Projekte „*Falcata*“, „*keine Namensgebung*“ und „*Frühling*“ erhielten zu Beginn der Tagung die Möglichkeit, die Fragen des Beurteilungsgremiums zu beantworten.

##### 4.6.2 Projektbeschreibungen

Anschliessend wurden die Projektbeschreibungen gemeinsam bereinigt und verabschiedet.

### 4.6.3 Dritter Beurteilungsrundgang

Dann setzte sich das Beurteilungsgremium nochmals eingehend mit den drei in der engeren Wahl verbliebenen Konzepten auseinander.

Es standen folgende Themen im Vordergrund:

- Die vorgeschlagenen Grundrisse und die Vermarktbarkeit Wohnungen.
- Die Tragfähigkeit der städtebaulichen Idee im Hinblick auf eine längere Realisierungszeit in verschiedenen Etappen mit verschiedensten Bauträgerschaften und Architekten (Strategie der Umsetzung).
- Die Durchwegung des Quartiers, die Ausgestaltung der Wege und Plätze.
- Die Qualitäten, die Flexibilität und die Umsetzbarkeit der „Pilotprojektbauten“ in den drei Gebieten 6.2. und 6.7. gemäss Programm.
- Die finanziellen Konsequenzen einer Umsetzung für die öffentliche Hand
- Die Vorstellungen einer Entwicklung zwischen Birs und Bahn.

Aufgrund der dritten Beurteilungsrunde gelangte das Gremium zum Schluss, dass die übergeordnete städtebauliche Idee höher zu gewichten ist als die architektonischen Vorschläge zu einzelnen Baubereichen. Schliesslich entschied sich das Gremium für den städtebaulichen Vorschlag, der genügend Stärke, Einfachheit und Klarheit, aber auch Flexibilität im Kleinen aufweist, um über eine längere Realisierungszeit bestehen zu können, ohne seine Strukturen zu verlieren.

Diese Anforderungen treffen nach Auffassung des Beurteilungsgremiums beim Vorschlag „Frühling“ am Besten zu.

## 4.7 Beschlüsse und Anträge

### 4.7.1 Das zur Umsetzung empfohlene Konzept

Das Beurteilungsgremium empfiehlt dem Gemeinderat Münchenstein das Projekt „Frühling“ der Buchner Bründler Architekten zur Weiterbearbeitung zu beantragen.

Der Entscheid fällt bei einer Gegenstimme und einer Enthaltung. Die Vorbehalte der beiden Mitglieder des Beurteilungsgremiums richten sich vor allem gegen die aufgezeigten Entwicklungsvorstellungen im Baubereich D und E (Seite 11 des Programms).

Diese Vorbehalte werden von der gesamten Jury geteilt. In einer Zusatzabstimmung wird einstimmig festgehalten, dass das Konzept bezüglich der vorgeschlagenen Verdichtung in den Baubereichen Gstadt und der daraus resultierenden Einbussen bei der Wohnqualität nochmals zu überprüfen ist.

Im Weiteren sind die in der Projektbeschreibung aufgeführten kritischen Bereiche bei der Weiterbearbeitung zu beheben.

Es sind dies insbesondere:

- Strategische Überlegungen am westlichen Brückenkopf resp. beim Bahnhof, unter der Bedingung, dass die Überführung als Damm vorderhand noch bestehen bleibt.
- Der Weg zum Walzwerk über das Gelände Van Baerle ist wegzulassen.
- Die Entwicklung am östlichen Brückenkopf – entlang der Birs – ist zu konkretisieren; insbesondere ist aufzuzeigen, wie die Lärmschutzanforderungen für Wohnungen und empfindlichere Dienstleistungs- und Bürobetriebe eingehalten werden können.
- Zu Baulandumlegungen werden durch die Projektverfasser keine Aussagen gemacht; folglich können die Folgen für die jeweiligen Eigentümer nicht beurteilt werden. Der zentrale Bereich „Gstad“ hat ein schlummerndes, ökonomisches Optimierungspotenzial, was nicht genutzt wird. Die Eigentumsverhältnisse sind bezüglich Vermarktung nicht optimal gelöst. Die Marktfähigkeit der Gebäude ist durch polyvalente Gebäudetiefen mehrheitlich gegeben.

#### 4.7.2 Zum weiteren Verfahren

Das Beurteilungsgremium empfiehlt dem Gemeinderat, aus Grundeigentümerschaft und Fachpersonen des Gremiums einen Begleitausschuss zu bestimmen, der die weiteren Planungsarbeiten des Planungsteams begleitet und den Gemeinderat berät.

Für die Umsetzung und Sicherung der Gesamtentwicklung und der Entwicklung der einzelnen Baubereiche sind günstige Voraussetzungen zu schaffen (planungsrechtliche Grundlagen).

#### 4.7.3 Zusätzliche Honorierung und Sonderpreis Landschaftsgestaltung

Gemäss Punkt 14 des Programms bestimmt das Beurteilungsgremium die beiden besten Konzeptvorschläge für eine zusätzliche Honorierung der Arbeiten und kann zudem den Bereich Landschaftsarchitektur mit einem Sonderpreis belohnen.

Das Beurteilungsgremium beschliesst folgende Zusatzhonorare auszubezahlen:

Projekt „Frühling“ von Buchner Bründler Architekten:	Fr. 8'000.-
Projekt „keine Namensgebung“ Bachelard Wagner	Fr. 6'000.-

#### 4.8 Dank an die teilnehmenden Büros

Das Beurteilungsgremium dankt allen fünf Teams für die geleisteten Arbeiten und die sehr unterschiedlichen, interessanten Beiträge.

## 5 Unterschriften des Beurteilungsgremiums

Walter Banga

*W. Banga*

Lukas Lauper

*Lukas Lauper*

Gilbert Davet

*G. Davet*

René Nusch

*R. Nusch*

Gerhard Läubli

*G. Läubli*

Peter Müller

*Peter Müller*

Daniel Schenk

*D. Schenk*

Anton Weibel

*A. Weibel*

Karl Müller-Kuster

*K. Müller-Kuster*

Christoph Gantenbein

*C. Gantenbein*

Luca Selva

*L. Selva*

Erich Zwahlen

*E. Zwahlen*

Rupert Wimmer

*R. Wimmer*

Georg Ober-Kassebaum

*G. Ober-Kassebaum*

Georg Stebler

*G. Stebler*

Münchenstein, 29. Mai 2009

## 6 Projektdokumentationen und -beschreibungen Zur Weiterbearbeitung empfohlenes Projekt

### Projekt

Frühling

### Verfasser:

Buchner Bründler AG, Architekten BSA, Basel  
Landschaftsarchitektur: Bryum Landschaftsarchitekten,  
Verkehrsplanung: Stierli & Ruggli Ingenieure und Raumplaner AG



Auf der Basis einer sorgfältigen Analyse und einer übergeordneten, städtebaulichen Lesung, entwickelt der Vorschlag „Frühling“ ein robustes, städtebauliches Konzept. Dieses bezieht den industriellen Masstab ein und schafft über weite Teile ein viel versprechendes Entwicklungspotential. Begleitung der Gleise, Verdichtung Richtung Westen und Markieren des Bahnhofes mittels eines höheren Gebäudes sind adäquate und in der vorhandenen Struktur logisch entwickelte Massnahmen. Es werden durchwegs einfache Baukörper vorgeschlagen, welche einen hohen Grad an Flexibilität aufweisen. Im Fokus steht eine robuste, langfristig entwicklungsfähige Grundstruktur.

Im Gstadtquartier selber zeigt der Vorschlag noch einige Mängel, die jedoch auf der Basis des hohen Potentials des Konzeptes heraus verbessert entwickelt werden können. Die Bereiche D und E werden mit einem volumetrisch komplexen Bau belegt, dessen Realisierung auf Grund der Eigentumsverhältnisse so nicht möglich scheint. Im Bereich A wird die angestrebte Ausnützung nicht erreicht. Zudem wird der an sich nicht zur Dis-

position stehende Bau auf Parz. 824 / 826 durch einen Neubau ersetzt. Im Gegenzug wird der „neue Gstadtplatz“ eingefügt, welcher in seiner Abmessung eher an innerstädtische Verhältnisse erinnert und mit der Massstäblichkeit des Quartiers bricht. Die ansonsten vorhandene, städtebauliche Souveränität des Entwurfes wird durch die Massnahmen im Gstadt noch nicht genügend aktiviert.

Die Realisierbarkeit des Vorschlages ist über weite Teile gegeben. Es werden flexible Strukturen vorgeschlagen, welche eine differenzierte Nutzung und Entwicklung ermöglichen. Leider ist die Realisierung der Bauten im Gstadt mit den oben erwähnten Mängeln behaftet. Die Neuerstellung der Rampen zur Brücke müsste vermutlich zu Lasten der SBB erfolgen. Die Neuorganisation der Aliothstrasse wird sich über den Baulandgewinn westlich tragen. Zusätzlich wird eine Bahnunterführung vorgeschlagen, was zu erheblichen Kosten führt. Die Tragung dieser Kosten ist zum heutigen Zeitpunkt offen. Zu Baulandumlegungen werden durch die Projektverfasser keine Aussagen gemacht; folglich können die Folgen für die jeweiligen Eigentümer nicht beurteilt werden. Der zentrale Bereich „Gstadt“ hat ein schlummerndes, ökonomisches Optimierungspotenzial, was nicht genutzt wird. Die Eigentumsverhältnisse sind bezüglich Vermarktung nicht optimal gelöst. Die Marktfähigkeit der Gebäude ist durch polyvalente Gebäudetiefen mehrheitlich gegeben.

Die Aussagen zu den gewählten Typologien sind sparsam, allerdings kann aufgrund der sehr einfachen Ausgangslage der Nachweis der typologischen Eignung ohne Schwierigkeiten geführt werden. Die Setzung eines 8-geschossigen „Identitätstiftenden Gebäudes“ auf dem Gemeindeareal wird sehr begrüsst. Die Nutzungen der Bauten im westlichen Brückenkopf sind nicht abschliessend festgelegt. Hier können zumindest für Wohnnutzungen Probleme mit den Lärmimmissionen der H18 und allenfalls der Schiessanlage auftreten (ab ca. 2. OG). Eine entsprechende Massnahmenplanung ist nicht vorhanden. Zudem können Konflikte an den zum zentralen Platz ausgerichteten Fassaden bezüglich der Platznutzung auftreten (Nutzung).

Der Entwurf zeigt eine langfristige Weiterentwicklung des zentralen Bereiches zwischen Birs und Hangkante auf, womit die wichtige Verbindung zwischen Alt- und Neu Münchenstein gesamtheitlich aufgewertet werden kann. Durch die aufgezeigte Verdichtung im Bereich der S-Bahn-Haltestelle kann Gstadt belebt und die Nutzung des öffentlichen Verkehrs gefördert werden. Die freie Brückenkonstruktion zeigt eine langfristige Option zur Einbindung und somit Aufwertung der Bahnhofsumgebung auf. Sie ist jedoch für deren Entwicklung nicht Voraussetzung. Unklar bleibt hingegen die Funktion und Ausgestaltung der Nord-Süd verlaufenden Fussgängerachsen.

Das Freiraumkonzept hinterlässt einen noch nicht in allen Belangen überzeugenden Eindruck. Noch zu aufwändig werden die übergeordneten Anbindungen und Vernetzungen aufgezeigt sowie auch die Nutzungen konzipiert. Detailliert wird die Methodik der Umsetzung mit integrierter sozial-räumlicher Begleitplanung beschrieben. Heruntergebrochen auf die effektiv im Perimeter liegenden, mittelfristig zur Disposition stehenden Aussenräume scheint die beschriebene Methode jedoch eher noch zu unangemessen. Die in den Plänen konkretisierte Aussenraumgestaltung wirft weitere Fragen auf. Der „neue Gstadtplatz“ ist mit seinen rund hundert Metern Länge überdimensioniert. Schlössligasse und Platzraum sind indifferent aneinandergesetzt. Um die sehr wichtige Vernetzung zum Bahnhof zu erreichen, braucht es neben dem schon zu grossen Platz eine erhebliche Erweiterung nördlich der Schlössligasse. Die Einfahrt ins Gstadtparking ist äusserst unglücklich platziert. Zu schematisch wirken die aufgezeigten Strassenraumgestaltungen.

Gesamthaft zeigt die Freiraumgestaltung im übergeordneten Massstab interessante strukturelle Ansätze, welche in der konkretisierten Form jedoch noch nicht eingelöst werden.



























## Projekte der engeren Wahl

### Projekt

keine Namensgebung

### Verfasser:

Bachelard Wagner Architekten GmbH, Basel  
Landschaftsarchitektur: pg Landschaften  
Verkehrsplanung: Aegerter & Bosshardt AG



Das Projekt gliedert sich in drei Hauptbereiche, das Gstadtquartier, die Brückenköpfe und die Bahnhofsbebauung. Im Gstadtquartier pflegt der Vorschlag die kleinmassstäbliche Körnung des Bestandes weiter. Als Neubauten werden differenzierte, polygonal ausformulierte Volumina eingefügt. Diese typologisch neuen Elemente sind sorgfältig bemessen und platziert. Sie treten in einen spannenden und selbstbewussten Dialog zu den bestehenden Bauten. Es entsteht ein angemessenes Freiraumgefüge, welches als differenzierte Raumfolge gute Qualitäten bringt. Die volumetrisch präzise Konzeption ist im Gegenzug jedoch wenig flexibel beziehungsweise droht bei Veränderungen schnell an Ausdruckskraft zu verlieren. Dem Projekt haftet so eine gewisse Verletzlichkeit an, welche durch die tiefen Volumina verstärkt wird und kaum eine angemessene Entwicklung einer qualitätvollen Grundrisstypologie zulässt.

Die beiden Brückenköpfe werden je mit einem flachen Gebäude formuliert. Auf der Westseite wird ein Typus mit grossem Innenhof vorgeschlagen. Diese introvertierte Haltung ist dem Ort angemessen, steht jedoch zu nahe an der bestehenden Hochspannungsleitung. Der Bau auf dem Gemeindeareal fügt sich nahtlos in die Rampen- beziehungsweise Brückensituation

ein. Die Erschliessung und die Schnittlösung sind spezifisch entwickelt und vermögen den Ort angemessen zu besetzen.

Das Bahnareal wird mit einem fünfgeschossigen, langgezogenen Neubau sinnvoll ergänzt. Dank Auskragungen und Durchgängen bleibt das Erdgeschoss transparent. Einem Uhrwerk gleich ist das Gesamtkonzept präzise zugeschnitten und auf die heutigen Bedürfnisse ausgerichtet. Ob es genügend robust ist, auf die im Verlaufe der Entwicklung auftretenden Ergänzungen und Veränderungen einzutreten, bleibt fraglich. Der Vorschlag respektiert grösstenteils die Eigentumsverhältnisse. An einzelnen Stellen sind für die Erstellung der polygonalen Baukörper Näherbaurechte nötig. Eine etappenweise Realisierung ist grundsätzlich möglich. Ob die städtebauliche Idee bei Realisierung durch unterschiedliche Bauherren und Planer ihre Konsistenz behält, ist jedoch fraglich.

Die Wohnungsgrundrisse der grösseren, polygonalen Bauten sind in der gezeigten Form nicht realisierbar. Ein erheblicher Teil der Wohnungen sind ausschliesslich nach Norden orientiert oder haben wesentliche Bereiche ohne Tageslicht. Als öffentliche Massnahme fallen die Gestaltung des Bereichs Mittlere Gstadtstrasse–Schlössligasse und die Verschiebung des Bahnhofs an. Letztere kann durch einen Baulandgewinn der SBB kompensiert werden.

Landumlegungen sind nicht ausgewiesen; die Gebäudegeometrien machen solche jedoch in kleinerem Umfange notwendig. Die Auswirkungen für die einzelnen Landeigentümer wären im Hinblick auf eine Realisierung zu berücksichtigen. Die Neubauten auf dem Bahnhofsareal sind marktauglich; bei den neuen Wohnbauten steht die Vermarktbarkeit durch die teilweise ungünstigen Orientierungen, Wohnungstypologien und die notwendigerweise grösseren Wohnungsflächen in Frage.

Die Nutzungen sind sinnvoll angeordnet und stehen in einem angemessenen Verhältnis zu den angrenzenden Aussenräumen. Der Anteil Büroflächen ist mit 55% eher zu hoch. Entlang der Känelmattstrasse können die im westlichen Bereich (1.-3. OG) nach Norden / Osten ausgerichteten Wohnungen gegenüber den Lämpbelastungen durch die Müller AG problematisch sein. Zudem können Konflikte an den zum zentralen Platz ausgerichteten Fassaden bezüglich der Platznutzung auftreten (Nutzung).

Die umfassende Begegnungszone und eine Aufwertung der öffentlichen Strassenräume schafft eine attraktive Verbindung zwischen Tramstrasse und Bahnhof. Die vorgeschlagenen Bebauungsstrukturen unterstützen die Orientierung innerhalb des Quartiers. Demgegenüber bleibt die übergeordnete Einbindung des Quartiers in die grossräumigen Strukturen in vielen Aspekten offen. Die Freiräume sind sorgfältig aus der kleinmassstäblichen Quartierstruktur entwickelt. Mit gestalterischen Mitteln werden die einzelnen Räume differenziert. Trotz der relativen Kleinräumigkeit ist das

Freiraumgefüge an den neuralgischen Stellen durchlässig und ermöglicht eine gute Verbindung zwischen Tramstrasse und Bahnhof.

Die vorgeschlagenen Bepflanzungen und Möblierungen suggerieren einen belebten Aussenraum. Einzelne Bezeichnungen wirken jedoch romantisch überhöht (Blumenhof). Die linearen Entwässerungselemente sind in den Strassenräumen sinnvoll angeordnet. Auf den offenen Platzflächen wirken sie hingegen störend. Gesamthaft entstehen teilweise stimmige und charaktervolle Aussenräume, mit dem Handicap allerdings, dass private Gartenräume in diesem Konzept nicht realisierbar scheinen.



















**Projekt**

Falcata

**Verfasser:**

Tigges Architekt, Oliver Brandenberger Architekt, Basel  
Landschaftsarchitektur: vi.vo architektur.landschaft GmbH  
Verkehrsplanung: Enz & Partner GmbH,  
Weitere: Bakus Bauphysik & Akustik GmbH, Pensimo Management AG



Das Projekt, als „Chance Gstadt“ bezeichnet, schlägt für Gstadt, Bahnhof und westlichen Brückenkopf bauliche Eingriffe vor, die relativ unabhängig voneinander sind. Eine übergeordnete Strategie ist zugunsten dieser punktuellen Reaktionsmöglichkeit nicht vorhanden. Hingegen wird als „Vision“ zusätzlich ein Endzustand skizziert, in welchem die für das Gstadt-Quartier vorgeschlagene Struktur über das ganze Gebiet zwischen Bahn und Tram weitergezogen wird und Industrie und Gewerbe verschwunden sind. Aus dieser Vision abgeleitet wird für den Zentrumsbereich eine Nord-Süd-Struktur entlang der als „grosse Verkehrsachsen“ benannten Schützenmatt- und Tramstrasse vorgeschlagen und einer querlaufenden Fussgänger Verbindung dazu. Diese Grundstruktur ist angesichts der Absicht, mit einer Neuordnung des Quartiers auch die Verbindung der beiden Teile Münchensteins in Ost-West-Richtung zu stärken, fraglich. Für die bebaubaren Parzellen im Gstadt, am Bahnhof und am westlichen Brückenkopf werden sehr ähnliche, kubische, drei- und viergeschossige Bauten vorgeschlagen, die mittels gestalterischer Vorgaben zur Homogenisierung des Quartiers beitragen sollen.

Abgeleitet von der angestrebten Nord-Süd-Struktur wird das Quartier entlang der Tramstrasse im Osten und der Schützenmattstrasse im Westen

durch längere Gebäudekörper gegen aussen hin geschlossen, während im Inneren kleinere Volumen die Leerstellen füllen. Die beiden bestehenden Strassen „Mittlere Gstadtstrasse“ und „Schlössligasse“ werden zur Fussgängerzone umfunktioniert. Entsprechend werden für die beiden Neubauten zwischen diesen beiden Achsen Verkaufs- oder Gewerberäume im Erdgeschoss vorgeschlagen. Der Zugang vom Bahnhof zur Schlössligasse verläuft durch einen eingeschossigen Durchgang. Gemäss mündlicher Aussage könnten sich die Projektverfasser für diese kritische Stelle eine Aufteilung des Gebäudes in zwei separate Bauten vorstellen. Für den Känelmattweg wird kein Bebauungsvorschlag aufgezeigt. Es ist fraglich, ob eine Fussgängerzone an diesem Ort das richtige Mittel ist, ein vitales, zentrales Quartier zu schaffen und ob die vorgeschlagenen Gewerbe- und Verkaufsflächen in dieser Form, Grösse und Lage überlebensfähig sind.

Die gestalterische Aufwertung der Räume durch die Ausbildung der Fussgängerzone ist baulich aufwändig und als Strategie dennoch wenig resistent. Trotz der pragmatischen Herangehensweise entstehen räumlich enge Situationen und gegenseitige Beeinträchtigungen, etwa durch die Tiefgarageneinfahrten im direkten Gegenüber von Wohnungen. Ein Gebäude ist zwischen Bahnhof und Auffahrtsrampe so platziert, dass es den Raum fast gänzlich füllt, mit einem höheren Teil (mit Wohnnutzung in den oberen Geschossen) zur Eisenbahn und einem niedrigen Hof zur Rampe hin als Antwort auf die entstehende Enge. Durch seine Ausbreitung trennt das vorgeschlagene Volumen den Bahnhof nochmals stärker von Gstadt ab. Gegen Süden spielt es in Verlängerung der Känelmattstrasse einen Bahnhofplatz frei. Für diesen Ort wird ein Erwachsenenzentrum in einem unspezifischen Volumen vorgeschlagen. Weitere Aussagen zur Interpretation und beabsichtigten Entwicklung dieses Gebiets werden nicht gemacht.

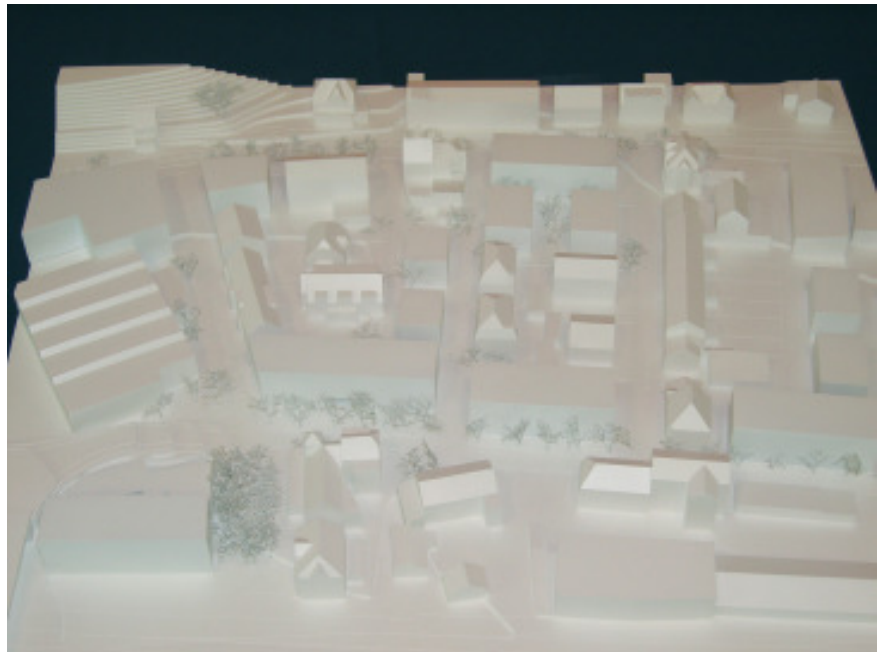
Die ringförmige Fassung des Kerngebiets, die Einführung einer Fussgängerzone und damit die Romantisierung der vorhandenen Kleinteiligkeit sowie die Vision „Gstadt ohne Gewerbe und Industrie“ werden als wenig vitale Haltung im Umgang mit den Problemen und Potentialen des Ortes gewertet. Die weitgehend auf gestalterische Mittel angewiesene Strategie (Fussgängerzone definiert durch Bodenbelag, Identitätsbildung durch Vorgaben betreffend die Materialisierung der Neubauten) bietet wenig Anhaltspunkte bei der weiteren Ausarbeitung und droht unter auftretenden Sachzwängen gänzlich abhanden zu kommen. Die Stärkung der Nord-Süd-Achsen steht in einem Widerspruch zur Absicht, Bahnhof und das Zentrum von Münchenstein resp. die beiden Dorfteile stärker miteinander zu verbinden.

Zentrales Element des Entwurfes aus verkehrlicher Sicht ist eine Fussgängerzone zwischen Tramstrasse und Schützenmattstrasse. Ihre Funktion und Bedeutung (privater Innenhof oder belebte Quartierachse) ist nicht eindeutig und städtebaulich unklar ausformuliert. Die Lage und Ausgestaltung der Überbauung beim Bahnhof setzt eine Verschiebung des Bahnhofs

fest Richtung Süden voraus und schafft somit ungewünschte Abhängigkeiten. Die Aussenraumgestaltung kann in den Bereichen Mittlere Gstadtstrasse-Schlössligasse und Bahnhofstrasse über die Baulanderträge mitfinanziert werden. Die Verschiebung des Bahnhofs, aufgrund der Erstbeurteilung, über den Baulandgewinn der SBB. Zusätzlich ist eine Personenunterführung zu erstellen.

Die Landumlegungen sind ausgeglichen, wobei die unterschiedlichen Nutzungsdichten unterschiedliche Bewertungen der Liegenschaften bewirken bzw. zulassen. Die ökonomische Umsetzung des Projektes ist grundsätzlich gewährleistet. Die Bautypologien sind nutzungsflexibel und marktgängig. Die Vermarktbarkeit des Brückenkopfs West wird jedoch bezweifelt. Entlang der Känelmattstrasse können die im westlichen Bereich (1.-3. OG) nach Norden / Osten ausgerichteten Wohnungen gegenüber den Lärmbelastungen durch die Müller AG problematisch sein. Falls in den im Bereich nördlich des van Baerle Areals vorgesehenen Bauten Wohnungen geplant sind, treten mit Sicherheit Probleme mit der Lärmbelastung aus dem Industriebetrieb auf.

Für Gewerbe- und Büronutzungen sollten die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden können. Die auf dem Gemeindeareal (6.2) vorgesehenen Wohnungen mit Ostausrichtung sind im Hinblick auf die Lärmbelastungen durch die Müller AG problematisch.



















## 1. Beurteilungsrundgang

Die Projekte des 1. Beurteilungsrundgangs sind in alphabetischer Reihenfolge (Kennwörter) dargestellt.

### Projekt

#### Verfasser:

### Mehrwert

Degelo Architekten, Basel

Landschaftsarchitektur: Berchtold.Lenzin Landschaftsarchitekten,

Verkehrsplanung: Gruner AG Ingenieure und Planer,

Weitere: Martin Lienhard Bau- und Raumakustik



Die Strategie des Projektes besteht in der Neuformulierung einer Erschliessungsstrasse entlang der Bahngleise, welche im Zusammenspiel mit dem Rückbau der Verbindungsbrücke die tragende Idee des Projektes darstellt. Es entstehen neue Areale auf dem Gelände der EBM jenseits der Bahn, angeschlossen durch eine neue Unterführung, welche ausschliesslich für den Langsamverkehr konzipiert ist.

Auf der Nordseite des Areals der Müller AG sind Wohnbauten vorgeschlagen, welche in der dargebrachten Form nur wenig überzeugen können. Die entstehenden Aussenräume sind schematisch, schlecht belichtet, während die Wohnungen von ihrer Typologie her nur beschränkt attraktiv wirken. Im eigentlichen Gstadt wirkt die Setzung der Baukörper eher zufällig und kann dem Wunsch nach einer Steigerung der Qualität der Aussenräume nur sehr teilweise genügen.

Die vorgelegte Strategie wurde bereits anlässlich der Zwischenbesprechung mit Chancen und Risiken diskutiert, verbunden mit der Aufforderung, in der weiteren Bearbeitung aktiv die Risiken aufzugreifen. Vor allem der Abbruch der Brückenverbindung zwischen Neumünchenstein und dem

alten Dorfkern vermag in der vorgelegten Form die entstehenden Nachteile für den Werksverkehr nicht aufzuwiegen. Die vorgeschlagene Lösung hat sich seit der Zwischenbesprechung in den wesentlichen Fragen nicht weiter entwickelt und es bleibt offen, ob eine vertiefte Bearbeitung der Lösungsstrategie ein grösseres Potential aktiviert hätte.

Der durch den Abbruch der Bahnüberführung gewonnene Handlungsspielraum kann städtebaulich nicht überzeugend in einen Mehrwert umgesetzt werden. Die Radikalität der Verkehrslösung wird nicht zu einer Klärung der räumlichen Situation genutzt. Die Ausgestaltung der öffentlichen Räume und Strassen bleibt ungefähr.

Es werden sehr umfangreiche öffentliche Massnahmen zufolge des Abbruchs der Brücke und der Erweiterung der Industriestrasse notwendig. Sie sollen – so die Sicht der Projektverfasser – durch den Gewinn an Bauland finanziert werden. Die Landumlegungen sind nur teilweise ausgeglichen; vor allem müssen die Unternehmungen von Baerte und Walzwerk rund 1400 m<sup>2</sup> an die Industriestrasse beitragen, dies ist jedoch nur mit geldwertem oder Realersatz möglich. Die Erträge der Gebäude A und B müssen zufolge der ungünstigen Belichtung und der ungenügenden Abstände zur Industrie in Frage gestellt werden. Die Landbewertungen der Projektverfasser wirken sehr optimistisch und sind nur mit vermarktbareren Gebäuden A und B umsetzbar. Die entlang der Känelmattstrasse vorgesehenen Wohnungen weisen ausschliesslich nach Norden orientierte Räume auf, was problematisch in Bezug auf die Lärmimmissionen durch die Müller AG ist.

Für die im westlichen Brückenkopf vorgesehenen 6-geschossigen Bauten mit Wohnnutzungen sind die Lärmbelastungen durch die H18 und eventuell durch die Schiessanlage problematisch (ab ca. 2. OG).



Hier sind zwingend Massnahmen erforderlich um die Belastungsgrenzwerte (wegen der Umzonung vermutlich die Planungswerte) einhalten zu können. Ob diese möglich sind wird nicht nachgewiesen.









**Projekt**

Puzzle

**Verfasser:**

Fierz Architekten AG, Basel

Landschaftsarchitektur: Westpol Landschaftsarchitekten GmbH,

Verkehrsplanung: Rapp Infra AG



Die Verfasser setzen an verschiedenen Orten Entwicklungsschwerpunkte: den Wohnungsbau entlang der Birs, das Kulturzentrum am westlichen Brückenkopf, der lange ein- bis zweigeschossige Bahnhofstrakt mit grosszügigem Bahnhofplatz und markante Neubauten im Quartier Gstadt.

Diese verschiedenen Massnahmen vermögen – jede für sich – das Beurteilungsgremium nicht zu überzeugen. Der Wohnbau orientiert sich zwar – auf den ersten Blick nachvollziehbar – auf die Birs, doch damit gleichzeitig auch auf Autobahn und Schiessanlage. Ab zweitem OG sind die Lärmgrenzwerte überschritten. Die Idee zur Schaffung eines Centers für Gesundheit und Wellness am westlichen Brückenkopf ist interessant, doch sind die Chancen für eine Umsetzung gering. Die Idee vermag die Grundeigentümerschaft nicht zu überzeugen.

Mit dem Abbruch der Südrampe und der Platzierung eines schlanken viergeschossigen Baukörpers an dieser Stelle, wird der Eingang zum Gstadt prägnant gekennzeichnet und es entsteht ein grosszügiger Bahnhofplatz. Diese Idee gefällt. Allerdings wird die Flexibilität zur Nutzung des Bahnhofgebäudes damit auch beschränkt; diese Einschränkung gilt auch für das lange Bahnhofgebäude entlang der Gleisanlagen.

Die baulichen Ergänzungen im Quartier Gstadt schaffen eine grosse strukturelle Diskrepanz zwischen Neu und Alt. Die Neubauten – auch im Innern

des Quartiers – sprengen den vorhandenen Massstab. Der Hochhaus-Akzent hätte das Beurteilungsgremium eher beim Bahnhof als bei der Tramhaltestelle erwartet.

Die Schaffung einer Begegnungszone von der Tramstrasse bis zum Bahnhofareal ist interessant. Durch eine Begegnungszone sowie ein Lw-Fahrverbot wird der zentrale Bereich des Quartiers Gstadt sowie die Verbindung Tramstrasse – Bahnhof aufgewertet. Dank dem Abbruch der südlichen Rampe kann zusätzlicher Raum für eine Überbauung und einen Bahnhofsplatz gewonnen werden. Dies setzt jedoch eine neue Fuss- und Velounterführung voraus und schafft somit ungewollte Abhängigkeiten.

Als öffentliche Aufwendungen fallen der Abbruch der Südrampe der Brücke zu Lasten Gemeinde, die Verschiebung des Bahnhofs zu Lasten SBB, sowie die Umgebungsgestaltung Schössliplatz sowie die Verbreiterung der Känelmattstrasse zu Lasten Gemeinde an. Die Landumlegungen sind vor allem zu Lasten der privaten Eigentümer nicht ausgeglichen.

Zufolge der polyvalenten Gebäudetiefen sind alle Bauten gut vermarkbar. Entlang der Känelmattstrasse können die im westlichen Bereich (OG) nach Norden ausgerichteten Wohnräume gegenüber den Lärmbelastungen durch die Müller AG problematisch sein. Auf dem Gemeindeareal (6.2) vorgesehene Wohnungen / Hotelzimmer mit Ostausrichtung sind in Bezug auf die Lärmbelastungen durch die Müller AG problematisch. Die Nutzungen der Bauten im westlichen Brückenkopf sind nicht abschliessend festgelegt. Hier können zumindest für Wohnnutzungen Probleme mit den Lärmimmissionen der H18 und allenfalls der Schiessanlage auftreten (ab ca. 2. OG). Eine entsprechende Massnahmenplanung ist nicht vorhanden. Gesamthaft hinterlässt das Konzept einen zwiespältigen Eindruck.



Die einzelnen Bau- und Gestaltungsmaßnahmen sind interessant, lassen aber keine klare übergeordnete Entwicklungsvorstellung erkennen. Jede Massnahme für sich erweist sich als zu wenig tragfähig und verstärkt die vorhandenen heterogeneren Quartierstrukturen.











