

Grüne Münsingen
c/o Urs Wüthrich
Alpenweg 5
3110 Münsingen
Tel 031 721 2008



Gemeinderat Münsingen
c/o Bauverwaltung
Thunstrasse 1
3110 Münsingen

Mitwirkung Entwicklungsgebiet Bahnhof West

Werter Gemeinderat

Die Partei Grüne Münsingen bedankt sich für die Einladung zur Mitwirkung betreffend Überbauungsordnung und Entwicklungsgebiet Bahnhof West.
In Ergänzung zum Fragebogen sind weiterführende Stellungnahmen der Grünen Münsingen nachfolgend aufgeführt.

1. Richtplan Bahnhof West
2. Überbauungsordnung «Zentrum Bahnhof West» UeO q
(Alters- und Pflegezentrum samt Bahnhofsvorbereich)
3. Anpassungen an Zonenplan und Baureglement auf Grund der UeO q



1 Ergänzende Kommentare zum Richtplan

Legende:

- *Textauszug gemäss Richtplan(RP):*
- Kommentar Grüne Münsingen (GM):

0 Kurzfassung

... für die Entwicklung der Gemeinde eine grosse Chance.

Das Entwicklungsgebiet «Bahnhof West» soll so zu einem lebhaften, gemischten Quartier mit Wohnraum, Arbeitsflächen und Versorgungsmöglichkeiten umgestaltet werden.

Die künftigen Gebäude entlang der «neuen» Industriestrasse bilden eine klare Kante.

Gewerbebetriebe, Läden und Restaurants in den Erdgeschossen (mindestens auf der Seite Industriestrasse) sorgen für Belebung.

Die Gemeinde sollte ein Projekt und damit den Prozess einer Quartierentwicklung auslösen und leiten. Die im Richtplan formulierten Ziele können nur durch eine entsprechende Planung mit möglichst allen Akteuren erreicht werden. Diverse Musterprojekte in der Schweiz zeigen mögliche Vorgehensweisen und die zu berücksichtigenden Aspekte. Weitere Beispiele zeigen die Projekte „Nachhaltige Quartiere“ mit Unterstützung durch die Bundesämter BFE / ARE. Es reicht unseres Erachtens nicht aus, nur ein paar wenige Eckpunkte wie Raumkanten, Geschosshöhen und Nutzungen relativ allgemein zu definieren. Hier müsste seitens der Gemeinde eine weitergehende Planung erfolgen (z.B. in Form von Testplanungen, Quartierentwicklungen) und deren Ergebnisse in die Richtplanung aufgenommen werden. In der jetzt vorgelegten Form nimmt die Gemeinde ihre Planungsverantwortung nicht ausreichend wahr.

Wir bezweifeln eine Belebung auf der geplanten Industriestrasse und sehen diese vor allem im Innenbereich des Quartiers.

1. Ausgangslage und Zielsetzungen

... hat für die Gemeinde Münsingen grosse strategische Bedeutung.

Ziel ist die Schaffung eines dichteren, urbanen Quartiers.

Um die Qualität der Überbauung im Gebiet Bahnhof West sicherzustellen, wurde für die Erarbeitung des Richtplans ein breit abgestütztes Workshopverfahren durchgeführt.

Die Gemeinde verfügt nicht über die rechtliche Grundlage, die Grundeigentümer zur Durchführung eines solchen Wettbewerbs zu verpflichten.

Wie diverse Beispiele zeigen, hat die ‚Gemeinde‘ durchaus Möglichkeiten einen entsprechenden Prozess einer Quartierentwicklung zu lancieren und zu koordinieren und alle potentiellen Akteure einzubeziehen (Grundeigentümer, aktuelle Nutzer der bestehenden Gebäude, potentielle Interessenten, Soziale und kulturelle Interessenvertreter, etc.). Ein lebendiges Quartier kann nur durch entsprechend engagierte Projektteilnehmer (Planer & Betreiber) mit entsprechender Identifikation geschaffen werden.

Der vorliegende Masterplan deckt nur den architektonischen Teil des Vorhabens ab.

Die Zielsetzungen müssen gemeinsam erarbeitet werden. Die Chancen sind auch mit 27 Parzellen und entsprechender Anzahl Grundeigentümer durchaus intakt.

2. Rechtsgrundlage und Verbindlichkeit

... dass der Richtplan die Nutzung, die Erschliessung und den Verkehr aufeinander abzustimmen habe, sowie den Schutz von Ortsbild, Landschaft und Kulturobjekten, die Gestaltung von Siedlung und Erholungsräumen, öffentlichen Anlagen und Einrichtungen und die zu treffenden planerischen Massnahmen einbeziehen kann.



Der vorliegende Masterplan deckt wesentliche Aspekte wie z.B. die Nutzung, Erholungsraum, öffentliche Anlagen, etc. noch ungenügend ab. Eine entsprechende Quartierentwicklung soll kreative Lösungsvarianten aufzeigen und Entscheidungsgrundlagen schaffen. Demzufolge sollten die raumbildende Kante, die Lage der Industriestrasse und die Nutzung in vorliegendem Masterplan nur als Richtschnur (Maximum) und nicht als verbindliche Grundlage definiert sein. Es muss sichergestellt werden, dass hier keine massive Blockbebauung entsteht, sondern die Baukörper durch Unterbrechungen, Rücksprünge u.ä. aufgelockert werden.

3.2 Ortsbild

... die Bebauungstypologie im unmittelbaren Umfeld geben Aufschluss über die verträgliche Bebauungsdichte und sind entscheidend für die Einordnung in das Ortsbild.

Es liegt in der Verantwortung der Planungs- und Bauwirtschaft, das Mehr an Dichte attraktiv zu gestalten, mit ihr neue Lebensraumqualität zu verwirklichen und neue Identitäten zu stiften. Je genauer die Vorstellung der Zukunft ist, umso präziser und hochwertiger lässt sich die Planungs- & Bautätigkeit heute schon darauf ausrichten. Es muss immer wieder vergegenwärtigt werden, dass Qualität ein immaterielles Gut ist. Eine entsprechend neutrale und detaillierte Planung seitens der Gemeinde ist gut investiert, mit den zukünftigen Mehrwertabschöpfungen finanzierbar und mit den voraussichtlichen Zeithorizonten auch realisierbar. Investoren stehen diesbezüglich immer unter Zeit- und Renditedruck. Eine maximale Rendite für die Investoren ist aber nicht die Zielsetzung der Gemeinde. Hier stehen zu Recht andere Faktoren im Vordergrund.

3.3 Erschliessung

*Das Planungsgebiet ist mit dem öffentlichen Verkehr optimal erschlossen.
Ein grosses Defizit besteht hinsichtlich der Erschliessung durch den motorisierten Verkehr ...*

Konzepte für ein verkehrsarmeres Quartier sind im Detail zu prüfen und allfällige Massnahmen bez. MIV konkret zu definieren und zu bewerten. Zu den ökologischen Kriterien gehören eine autoarme Planung (max. 0.3 – 0.5 PP/Wohnung), ein nachhaltiges Energiekonzept, aber auch ein haushälterischer Umgang mit dem individuellen Wohnflächenbedarf.

3.4 Bau- und Planungsrecht

... die Sicherstellung der durchgehenden Verbindung zwischen der Belpbergstrasse und der Sägegasse.

Eine Verbindungstrasse für den MIV muss u.E. nicht zwingend oberirdisch erfolgen. Da die künftigen Gebäude über entsprechende Tiefgaragen verfügen werden, ist eine Durchfahrt für PW durch die ESTH zu prüfen. Zudem ist der Bedarf für Querung durch Schwerverkehr u.E. äusserst fraglich. Die Anforderung bez. Nutzung der Verbindung müssen in einem gemeinsamen Prozess festgelegt werden. Im Rahmen einer Testplanung könnten solche Überlegungen durchgespielt und das Kosten-Nutzen-Verhältnis geprüft werden.

4. Bebauungs- und Erschliessungskonzept

Als Grundlage für die Erarbeitung des Richtplans wurde 2015 im Rahmen von drei Workshops zusammen mit der Gemeinde, Vertretern der SBB, des Amtes für Gemeinden und Raumordnung sowie der Denkmalpflege, der Grundeigentümerin des ersten zu realisierenden Teilgebiets sowie dessen Investor ein Bebauungs- und Erschliessungskonzept erarbeitet.

Im Rahmen dieses Konzepts wurden die wichtigsten Grundsätze der Überbauung, Erschliessung und Aussenraumgestaltung definiert sowie mögliche Bebauungsmuster und Volumetrien aufgezeigt ...



Ein Vorhaben mit dieser strategischen Bedeutung und Wichtigkeit für die Gemeinde müsste wie erwähnt alle möglichen Akteure einbeziehen. So gesehen kann der vorliegende Masterplan u.E. nur als Grundlage für eine entsprechende Quartierentwicklung angesehen werden; ist aber in der jetzigen Form nicht ausreichend, um den grob gesetzten Zielen gerecht zu werden.

4.1 Stadträume und Raumkanten

Die neuen Raumkanten definieren den öffentlichen Raum und dienen der Adressbildung. Mischverkehrsflächen ... Die Frage ob hier eine Begegnungszone oder eine Tempo-30-Zone realisiert wird, wird bis zur öffentlichen Auflage geklärt.

Die Raumkanten sind für uns kein Alleinstellungsmerkmal und dürfen nicht so absolut gesetzt werden. Anderenfalls besteht die Gefahr, dass hier Gebäudeblöcke entstehen, die nicht zu einem Ort wie Münsingen passen.

Ein derart massiver Eingriff ins Ortsbild verlangt Umsicht. Daher sind wir überzeugt, dass ein Projekt mit höchster Qualität geplant werden muss. In Baufeld 1 (Coopera) ist die Auswirkung der Gebäudehöhe auf das weitere Umfeld Schlossgut sorgfältig zu prüfen.

Die Entscheidungen betreffend Mischverkehrsflächen müssten partizipativ erfolgen.

4.3 Erschliessung

... Auf der neuen durchgehenden Industriestrasse gilt Tempo 30. Der westseitige 4.0 m breite Fussgängerbereich wird durch eine Baumreihe von der 6.50 m breiten Fahrbahn abgetrennt.

Die geplante Nutzung der durchgehenden Industriestrasse auf einer Länge von ca. 300m müsste in einem partizipativen Planungsprozess überprüft werden und kann so für uns nicht als verbindliche Grundlage angenommen werden.

Ein lebendiges urbanes Quartier (wie ein Stadtteil) braucht unter anderem öffentliche Erdgeschosse, Begegnungsräume und eine Mischung von Nutzungen. Die öffentliche Nutzung der Baukörper entlang der Industriestrasse sollte u.E. auch von der Innenseite der Baufelder möglich sein und mit attraktiven Innenräumen (Plätzen) begünstigt werden. Private Vorräume (Garten) können u. E. in den Erdgeschossen der Baukörper weiter östlich vorgesehen werden. Diese Anforderung müssen jedoch in einem Richtplan als Zielsetzung festgelegt werden.

Die Option resp. die Idee einer Durchfahrt für MIV auf Niveau der Tiefgaragen in 1UG oder 2UG ist u.E. nicht wirklich seriös geprüft worden. Diese könnte neue zusätzlich nutzbare Flächen auf der Aussenseite der ersten Baufelder entlang der Bahn für nicht lärmempfindliche Nutzungen (Gewerbe, Sport, etc) bieten.

Eine Durchfahrt der Tiefgaragen als Alternative zu der geplanten Industriestrasse kann u.E. technisch nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden. Die Erschliessung der Tiefgaragen wäre damit einbezogen. Anlieferungen, Umzugstransporte und Notfalldienste sind durch entsprechende Lösungsvarianten absolut denkbar. Oberirdische Erschliessungen die den öffentlichen Raum selten resp. wenig belasten sind via Industriestrasse (Teil West), Dorfmatweg und Bahnhofplatz über entsprechende befestigte Innenräume u. E. auch möglich.

Wäre man noch visionärer, was man bei einer solchen zentralen und grossen Entwicklungsfläche sein darf, könnte man auch prüfen, ob es nicht noch zusätzlich möglich ist, den Grabenbach noch weiter freizulegen (schon auf der anderen Seite des Bahnhofs startend) und allenfalls den Verkehr noch etwas grossräumiger unter die Erde zu legen.

4.5 Typologie und Nutzungen

*In den Erdgeschossen sind im **Minimum auf der Seite der Industriestrasse** publikumsorientierte Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen vorgesehen.*



Eine Nutzung von der Innenseite der Baukörper inkl. attraktiver öffentlicher Raum sollte geprüft und im Grundsatz definiert werden.

Um ein sozial durchmischtes Quartier zu ermöglichen, sollten verschiedene Wohnangebote mit unterschiedlichen Wohnungsgrössen, aber auch verschiedenen Ausbaustandards geschaffen werden. Dazu sollten gemeinsam Konzepte entwickelt werden, so dass das Wohnangebot z.B. auch innerhalb der Gebäude an veränderte Nutzungsbedürfnisse angepasst werden kann (z.B. durch veränderbare Innenräume oder der Zumiete von Räumen).

In der Planung sollten neue Ansätze wie „Cluster-Wohnungen“ und „GenerationenWohnen“ aufgenommen werden (Zusammenleben mehrerer Generationen in einem Wohnmodell, mit dem erklärten Ziel, ein soziales Netz zu bilden, siehe www.generationenwohnen.ch).

Im Münsinger Info 1/2016 sind u.a. 20'000 bis 40'000 m² Arbeitsfläche erwähnt.

Für uns ist es zwingend, dass vor der Realisierung der einzelnen Planungen ein gesamtheitliches Nutzungskonzept erstellt wird und die gemeinschaftlichen, öffentlichen und gewerblichen Nutzungen klar definiert werden.

4.6 Bahnhofzugang West

Der neue öffentliche Raum am Bahnhof wird durch bauliche (z.B. Raumkanten), funktionale (Velostation, Veloabstellplätze, Parkplätze, Gastronomie) und atmosphärische (Identität, Adressbildung) Aspekte sowie die neue Mischverkehrsfläche definiert.

Die Zielsetzungen sind im Grundsatz nachvollziehbar. Mit einer unterirdischen Führung der Industriestrasse durch die Tiefgarage des Baukörpers ‚Senevita‘ kann dieser Platz wesentlich belebt werden. Der ostseitige Bahnhofplatz wird in der Regel nur als Transit- resp. Durchgangsraum genutzt und kann kaum als belebt bezeichnet werden.

4.7 Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung

Die Szenarien sollten in einem partizipativen Prozess bewertet werden.

Die Annahme, dass die Entlastungsstrasse Nord realisiert wird, kann nicht als Alleinstellungsmerkmal für die Planung vorausgesetzt werden.

5. Mögliches Bebauungsmuster und Etappierung

Der Richtplan muss gleichzeitig flexibel und doch robust genug sein, so dass die Überbauung in jedem Zwischenzustand als städtebaulich überzeugende, in das Ortsbildintegrierte Einheit in Erscheinung tritt.

Das mögliche Bebauungsmuster müsste in einem partizipativen Prozess mit allen Akteuren in einem weiteren Planungsschritt entwickelt werden. Damit sollen auch Chancen für kreative Lösungen geschaffen werden.

Im schlechteren Fall, d.h. ohne weiteren Planungsprozess, besteht das Risiko, dass mit den ersten Realisierungsvorhaben durch entsprechenden Investoren- und Zeitdruck wenig attraktive oder in der Gesamtheit wenig koordinierte Einzellösungen realisiert werden müssen.

Die Innenräume sollten durch eine entsprechende Quartierentwicklung mit Wettbewerbs-Charakter zumindest skizziert oder als Optionen ausgearbeitet werden.

Auch dies kann Grundbesitzer und nachhaltig interessierte Investoren zu entsprechender Mitwirkung veranlassen.

1.1 Unsere Schlussfolgerung zum Richtplan

Aus Sicht der Grünen braucht es für dieses zentrale Entwicklungsgebiet nicht ein Minimum, sondern ein Maximum an Planung seitens der Gemeinde. Auch wenn sie nicht Eigentümerin der Flächen ist, muss es in Interesse der Gemeinde liegen, alle Möglichkeiten zu nutzen, damit hier tatsächlich ein



„lebhaftes, gemischtes Quartier mit Wohnraum, Arbeitsflächen und Versorgungsmöglichkeiten“ entsteht, das vielleicht sogar eine gewisse Vorbildfunktion für andere Entwicklungsflächen darstellen kann. Mit dem jetzigen Richtplan wird das nicht erreicht. Es ist uns bewusst, dass aufwändigere Planungsverfahren Zeit und Geld kosten. Es ist aber eine wichtige Investition in die Zukunft Münsingens (und zahlt sich schlussendlich über Mehrwertabschöpfungen auch wieder aus).

Wir erachten den vorliegenden Richtplan als Ergebnis des erfolgten Vorprojektes und verstehen diesen als Grundlage für eine weiterführende Quartierentwicklung.

Gerade für eine Zone mit Planungspflicht mit solch strategischer Bedeutung sollte die Gemeinde weitere Aspekte vor allem bezüglich Nutzung, Layout, Lebensraum, Mobilität, Wirtschaft, Ressourcen, etc. in einem Konzept partizipativ definieren und entsprechende Grundsätze festlegen. Die Gemeinde müsste u.E. in dieser Beziehung die Federführung übernehmen.

Wir erachten dies auch als Chance und sind der Meinung, dass sich durchaus Investoren für solch nachhaltige Vorhaben finden lassen, wie diverse realisierte Musterprojekte zeigen.

Die mögliche Etappierung des gesamten Entwicklungsgebietes könnte im Anschluss resp. als Ergebnis eines solchen weiteren Prozessschrittes besser beurteilt werden, weil Grundbesitzer und Akteure in die Lösungsfindung mit einbezogen würden. Behördenverbindliche Regelungen könnten damit immer noch frühzeitig und vor einer ersten Teilrealisierung im Detail festgelegt werden.

Im Sinne einer innovativen, fortschrittlichen und sozialverträglichen Planung sollte die zu erwartende Mehrwertabschöpfung zwingend in diesem Perimeter eingesetzt werden. Das darf sich nicht auf die Erschliessung und auf den Bahnhofplatz - der ja dem ganzen Unterdorf dient - beschränken. In den Legislaturzielen der Gemeinde steht: Schaffung von günstigem Wohnraum (allenfalls in Kombination mit Ateliers oder einer sozialen Nutzung). Das Land ist zwar teuer, aber eine Beteiligung bei einem Bau ohne teure Tiefgarage - siehe Oberfeld Ostermundigen - könnte eine Möglichkeit sein. Damit würde die Gemeinde Verantwortung wahrnehmen. Möglicherweise könnte auch die Akzeptanz für dieses komplexe Vorhaben gesteigert werden.



2 Ergänzende Kommentare zur UeO q „Zentrum Bahnhof West“

4. Vorhaben

Das Vorprojekt beinhaltet den Bau des Senevita-Gebäudes mit publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen zum Bahnhof hin, die Realisierung einer durchgehenden Industriestrasse sowie damit verbunden die Umgestaltung und Aufwertung des öffentlichen Aussenraums mit Baumpflanzungen sowie die Schaffung eines neuen Bahnhofzugangs West und einer öffentlichen unterirdischen Veloabstellanlage für ca. 650 Velos mit Zugängen vom Bahnhof her und über den neuen öffentlichen Aussenraum.

Dem Vorhaben für ein Gebäude mit Seniorenwohnungen und Pflegezimmer sowie einer publikumsorientierten Erdgeschossnutzung können wir im Grundsatz zustimmen. Unter dem Begriff eines attraktiven Bahnhofplatzes verstehen wir primär Aspekte die zum Verweilen einladen und nicht nur solche die den Umstieg und den Transit begünstigen.

Die Durchführung der Industriestrasse sollte kritisch überprüft werden; insbesondere sind Option für einen offenen Platz zu prüfen, für den Fall, dass die Entlastungsstrasse Nord nicht realisiert werden kann.

4.1 Ortsbauliche Idee

Der markante, zur Bahn hin siebengeschossige Baukörper akzentuiert und fasst den neuen Bahnhofzugang West.

Die mögliche Bebauung und Fassadengestaltung ist zurzeit in Erarbeitung. Wer und wie wird diesbezüglich entschieden?

4.2 Nutzungen

Publikumsorientierte Nutzungen sollten im Rahmen einer Quartierentwicklung über das ganze Entwicklungsgebiet koordiniert werden.

4.3 Baugestaltung

Mit der dargestellten Baugestaltung und den formulierten Überbauungsvorschriften sollen einerseits Akzente für das gesamte Entwicklungsgebiet gesetzt werden, für das noch sehr wenig konkrete Vorstellungen bestehen. Aus diesem Grund sollte parallel zur Detailplanung Zentrum Bahnhof West eine entsprechende Quartierentwicklung in Arbeit genommen werden, so dass sich gegenseitig beeinflussende Aspekte noch koordiniert werden können.

Zurzeit besteht der Eindruck, dass der Masterplan eher ein Nebenprodukt der UeO q als ein effektives Richtprojekt ist.

4.4. Aussenräume

Für die Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Bereich Bahnhofplatz reicht eine Baumreihe alleine nicht aus. Die Zielsetzungen und mögliche Varianten müssten mit Unterstützung entsprechender Fachkräfte erarbeitet werden. Das vorliegende Projekt definiert zwar eine optimale Raumnutzung aber nicht unbedingt die Merkmale für einen attraktiven Platz zum Verweilen.

4.5 Erschliessung

Eine öffentliche Veloabstellanlage mit direktem Zugang zum Bahnhof und eine Begegnungszone mit Tempo 20 begrüßen wir; wie bereits zum Richtplan kommentiert, können wir uns Varianten zur geplanten Durchführung der Industriestrasse vorstellen.

Die UeO q muss unseres Erachtens die Option für eine vollständige Durchfahrt der Einstellhallen über dem gesamten Perimeter offen halten. Da bereits die Zufahrt zu Baubereich 2 über die Zufahrt zur Einstellhalle des Baubereichs 1 in Betracht gezogen wird, ist eine spätere Weiterführung in die Einstellhallen der südlichen Baufelder durchaus prüfenswert.



5. *Änderung der Grundordnung*
6. *UeO q "Zentrum Bahnhof West"*

Der Realisierung einer urbanen, dichten Überbauung stimmen wir im Grundsatz zu. Dass die Zonenplanänderung und die UeO die bau- und planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung schafft und auch den Ersatz der erhaltenswerten und schützenswerten Gebäude nach sich zieht ist nachvollziehbar.

Zur Rechtfertigung dieser Vorhaben ist aus unserer Sicht aber eine Quartierentwicklung erforderlich die mehr Aspekte erfasst als die Formulierung der Raumkanten, Volumetrie und des Strassenraumes.

5.2 Baureglementsänderungen

Im Rahmen der Erarbeitung des Vorprojekts hat sich gezeigt, dass der Bereich zwischen dem Neubau und dem Bahnhofzugang aufgrund der vielen hier anzuordnenden Infrastrukturanlagen nicht alle Anforderungen an einen Bahnhofplatz erfüllen kann. Mit dieser Haltung stärkt die Gemeinde den eigentlichen Bahnhofplatz auf der Ostseite des Bahnhofs.

Ein attraktiver Bahnhofplatz West wurde im Rahmen der Ortsplanungsrevision propagiert und von vielen Bürgern als Platz mit Einladung zum Verweilen verstanden.

6.2.5 Umwelt

... Aus diesem Grund wird in den Überbauungsvorschriften festgehalten, dass sich die Erstellung und der Betrieb aller Bauten und Infrastrukturanlagen innerhalb des Wirkungsbereichs der UeO an den Grundsätzen der 2000-Watt-Gesellschaft zu orientieren haben.

Dieser Vorsatz wird sehr begrüsst. Wir empfehlen, die tatsächliche Umsetzung durch ein entsprechendes Monitoring im Planungsprozess sicher zu stellen.

Die neue Überbauung muss bezüglich der Energieversorgung und des -verbrauchs Vorbildcharakter haben. Die Bundesämter für Energie und Raumentwicklung haben ein Werkzeug für die nachhaltige Quartierentwicklung lanciert: «Nachhaltige Quartiere by Sméo». Mit diesem Hilfsmittel werden bei der Planung sämtliche Aspekte der nachhaltigen Entwicklung berücksichtigt. Wir finden es angemessen, dass Münsingen für das städtebauliche Grossprojekt dieses Planungsinstrument anwendet oder ähnliche Werkzeuge nutzt und damit der nachhaltigen Quartierentwicklung die nötige Beachtung schenkt.

3 Ergänzende Kommentare zu Zonenplan- und Baureglementsänderung

Das Vorgehen ist nachvollziehbar. Es soll aber sichergestellt werden, dass mit dem längerfristigen Entwicklungsfortschritt des Gesamtperimeters nicht jeweils unter Investoren- und Realisierungsdruck schlecht koordinierte Einzelvorhaben zur Disposition gestellt werden.

Gerade aus diesem Grund sollte eine entsprechende Quartierentwicklung frühzeitig unter Federführung der Gemeinde lanciert werden.