

# Studienauftrag

## Areal Bahnhofstrasse, Sissach

### Bericht des Beurteilungsgremiums

11. November 2022



## Impressum

Auftraggeber

Helvetia Versicherungen  
Immobilien Projekte Schweiz  
St. Alban-Anlage 26  
4002 Basel

Auftragnehmer



Stierli + Ruggli  
Ingenieure + Raumplaner AG  
Unterdorfstrasse 38, Postfach  
4415 Lausen 061/926 84 30

[www.stierli-ruggli.ch](http://www.stierli-ruggli.ch)  
[info@stierli-ruggli.ch](mailto:info@stierli-ruggli.ch)

Bearbeitung

Noémie Augustin, Alena Hänger

Version

62054\_Ber01\_Jurybericht\_Studienauftrag\_20221111.docx

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einführung</b> .....	<b>4</b>
1.1	Ausgangslage .....	4
1.2	Aufgabenstellung .....	5
<b>2</b>	<b>Organisation des Verfahrens</b> .....	<b>6</b>
2.1	Veranstalterin und Art des Verfahrens.....	6
2.2	Teilnehmende Architekturbüros .....	6
2.3	Beurteilungsgremium .....	6
<b>3</b>	<b>Ablauf der Beurteilung</b> .....	<b>7</b>
3.1	Startveranstaltung.....	7
3.2	Zwischenbesprechung .....	7
3.3	Schlussabgabe .....	7
3.4	Vorprüfung .....	7
3.5	Beurteilungstagung.....	7
<b>4</b>	<b>Beschrieb und Würdigung der Beiträge</b> .....	<b>8</b>
4.1	Rösslihof .....	8
4.2	la linea .....	12
4.3	Gravensteiner .....	16
4.4	Bartholomäus.....	20
<b>5</b>	<b>Empfehlungen Beurteilungsgremium</b> .....	<b>24</b>
5.1	Dank und Gesamtwürdigung .....	24
5.2	Empfehlungen für die Weiterbearbeitung.....	24
5.3	Weiteres Vorgehen .....	24
<b>6</b>	<b>Genehmigung</b> .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.

# 1 Einführung

## 1.1 Ausgangslage

Das Areal des Studienauftrags umfasst die Parzellen Nrn. 1583, 546, den südlichen Teil der Parzelle Nr. 548 sowie die Parzelle Nr. 553 in Sissach. Das Gebiet befindet sich unmittelbar am Bahnhof SBB und umfasst eine Fläche von insgesamt 4'222 m<sup>2</sup>. Südlich des Areals verläuft die Bahnhofstrasse als innerörtliche Hauptverkehrsachse; in Richtung Norden und Osten ist das Areal eingebettet in Bebauungsstrukturen des ehemaligen Bahnhofs- und Gewerbequartiers aus der Zeit der Industrialisierung. Die Begegnungszone mit einem Grossteil der Einkaufs- und Dienstleistungsgeschäfte Sissachs befindet sich nördlich des Gevierts. Es ist Bestandteil eines grösseren Entwicklungsgebiets am Bahnhof Sissach, welches sich in westlicher Richtung bis zur Postgasse erstreckt.



*Verortung Planungsgebiet*

Die bestehenden Bauten auf der Parzelle Nr. 1583 werden heute durch verschiedene gewerbliche Mieter sowie als Bar und Disco genutzt. Es handelt sich dabei um die Räumlichkeiten der ehemaligen Firma Tobler Service AG (ehemals Sixmadun AG). Die Helvetia Lebensversicherungsgesellschaft AG als Eigentümerin der Parzelle Nr. 1583 beabsichtigt eine Neubebauung des Areals mit einer nachhaltigen, wertsichernden und architektonisch hochstehenden Überbauung mit Wohn- und Geschäftsnutzung. Gleichzeitig beabsichtigt die Buess Weinhandel AG, die Parzellen Nrn. 546 und 548 (Teil Süd) zu veräussern oder selbst zu entwickeln, und möchte in diesem Zusammenhang die Bebauungsmöglichkeiten für ihre Liegenschaften eruieren. Auch für die Parzelle Nr. 553, welche sich im Eigentum einer Privatperson befindet, sollen im Zuge des Studienauftrags die Entwicklungsmöglichkeiten geprüft werden.

Mit der geplanten Arealentwicklung werden für dieses Gebiet die Entwicklungsabsichten des räumlichen Entwicklungskonzepts (REK) 2040 der Gemeinde Sissach umgesetzt. Die künftige Überbauung befindet sich an einem Ankunftsort und wird das Bild der Gemeinde Sissach am Bahnhof massgeblich prägen. Gleichzeitig gilt es, einen Übergang zu den bestehenden, teilweise geschützten Bebauungsstrukturen der Nachbarschaft zu schaffen und weitere planerische Rahmenbedingungen (Lärmschutz, Störfall, Verkehr etc.) zu berücksichtigen.

Aufgrund der städtebaulich sensiblen Lage und der planerischen Rahmenbedingungen wurde mit der Gemeinde vereinbart, dass für die Entwicklung der Parzelle Nr. 1583 ein städtebaulicher Studienauftrag durchgeführt wird. Das aus dem Studienauftrag erwachsende Bebauungs- und Aussenraumkonzept soll anschliessend mittels einer Quartierplanung gemäss § 37ff RBG BL planungsrechtlich umgesetzt werden.

## 1.2 Aufgabenstellung

Das Areal befindet sich an einer städtebaulich sensiblen Lage und am Übergang zwischen unterschiedlichen Bebauungs- und Freiraumtypologien. Im Rahmen des Studienauftrags galt es einerseits, auf die nördlich angrenzende, kleinteilige Ortskernbebauung und deren geschützte Gebäude Rücksicht zu nehmen. Andererseits verlangen die zentrale Lage am Bahnhof und die grosse Freiraumfläche des SBB-Parkplatzes auf der gegenüberliegenden Seite nach einer städtebaulichen Reaktion, welche sich in dieser grossmassstäblicheren Umgebung zu positionieren vermag.

Die neue Überbauung auf dem Areal soll einer Wohn- und Geschäftsnutzung dienen. Das Wohnangebot auf dem Areal Helvetia (Parzelle Nr. 1583) wendet sich hauptsächlich an Klein- und Mittelhaushalte in unterschiedlichen Lebensphasen, welche an dieser gut erschlossenen und zentralen Lage eine hohe Wohnqualität zu einem angemessenen Preis suchen. Die Nicht-Wohnnutzungen ergänzen das Wohnangebot und tragen zur Qualität des Standorts bei. Für die Teilgebiete Buess Weinbau und Handschin bestanden zum Startzeitpunkt des Studienauftrags noch keine konkreten Nutzungsvorstellungen; für das Teilgebiet Buess Weinbau wurden diese im Rahmen der Zwischenbesprechung präzisiert.

Aufgrund der Einbettung des Areals in die benachbarten Bebauungsstrukturen bestehen zudem Schnittstellen zu den Parzellen Nrn. 551 und 552 ausserhalb des Bearbeitungsperimeters. Dies betrifft v.a. die Erschliessung der Untergeschossflächen. Für diese Parzellen wurden im Programm spezifische Anforderungen definiert, welche im Rahmen der Bearbeitung zu berücksichtigen bzw. zu lösen waren.

Die Bebauungsvorschläge mussten so konzipiert werden, dass eine getrennte / etappierte Realisierung der einzelnen Teilgebiete möglich ist. Neben der oberirdischen Bebauung und Aussenraumgestaltung waren zudem auch Lösungen für die Erschliessung und unterirdische Parkierung der Teilgebiete gefordert.

## 2 Organisation des Verfahrens

### 2.1 Veranstalterin und Art des Verfahrens

Der Studienauftrag wurde durch die Helvetia Lebensversicherungen AG (nachfolgend als Helvetia bezeichnet) ausgerichtet. Die Verfahrensorganisation oblag dem Raumplanungsbüro Stierli + Ruggli Ingenieure + Raumplaner AG.

Das Programm für den einstufigen Studienauftrag wurde in Zusammenarbeit mit Stierli + Ruggli AG, den involvierten Grundeigentümern innerhalb des Bearbeitungsperimeters sowie der Gemeinde Sissach erarbeitet. Das Verfahren orientierte sich an der Ordnung SIA 143 für Studienaufträge und unterstand nicht den öffentlichen Beschaffungsregeln bzw. nicht den eidgenössischen oder kantonalen Submissionsvorschriften.

Die Veranstalterin traf die Auswahl der Architekturteams in Absprache mit der Gemeinde und lud diese zur Teilnahme am Studienauftrag ein. Teilnehmende, deren Studie die geforderte Aufgabenstellung erfüllt, termingerecht und vollständig eingereicht und durch das Beurteilungsgremium beurteilt wurde, werden mit CHF 40'000.-- (Exkl. 7.7 % MwSt.) entschädigt. Helvetia beabsichtigt zudem, das siegreiche Team mit der Weiterbearbeitung zu beauftragen (Projektierung und gestalterische Leitung).

### 2.2 Teilnehmende Architekturbüros

Folgende Architekturbüros nahmen am Studienauftrag teil (in alphabetischer Reihenfolge):

- Degelo Architekten BSA SIA AG, St. Jakobs-Strasse 54, 4052 Basel
- Harry Gugger Studio Ltd., Luftgässlein 4, 4051 Basel
- Reuter Architekten GmbH, Feldbergstrasse 44, 4057 Basel
- SSA Architekten AG, Horburgstrasse 105, 4057 Basel

Den Teilnehmenden war es freigestellt, Fachplaner\*innen resp. Expert\*innen hinzuzuziehen. Im Zusammenhang mit der Aussenraumgestaltung wurde den Teams empfohlen, die Zusammenarbeit mit einem Landschaftsarchitekturbüro zu suchen.

### 2.3 Beurteilungsgremium

Das Beurteilungsgremium setzte sich wie folgt zusammen (alle stimmberechtigt):

Fachexpert\*innen:

Architektur / Städtebau	Markus Jermann (jermann architekten + raumplaner AG) Andreas Nyfeler (Flubacher Nyfeler Partner Architekten AG) Angelo Tomaselli (Lehner + Tomaselli AG Architekten HTL/STV)
Landschaftsarchitektur	Margrith Künzel (August + Margrith Künzel Landschaftsarchitekten AG)
Verkehr	Tomas Karel (Rudolf Keller & Partner AG)

Vertretung Eigentümerschaften / Gemeinde:

Gemeinde	Walter Stammbach (BPK Sissach)
Teilgebiet Buess Weinbau	Hans Ruedi Bühler (Bühler + Partner AG) (Ersatz: Laurent de Coulon, Buess Weinbau und Weinhandel AG)
Teilgebiet Handschin	Jacques Handschin (Eigentümer Parzelle Nr. 553)
Teilgebiet Helvetia	Till Lokai (Helvetia, Leiter Immobilien Projekte West) Marcus Buess (Helvetia, Projektleiter Immobilien Projekte West)

Das Beurteilungsgremium wurde präsiert durch Markus Jermann. Als Fachexpert\*in ohne Stimmrecht standen zusätzlich Frau Judith Bertram resp. Herr Philippe Allemann von der kantonalen Denkmalpflege zur Verfügung.

### **3 Ablauf der Beurteilung**

#### **3.1 Startveranstaltung**

Anlässlich der Startveranstaltung vom 21. Februar 2022 wurden die Ausgangslage und die Absichten von Helvetia als Veranstalterin des Studienauftrags sowie die damit verbundene Aufgabenstellung und der Ablauf des Verfahrens erläutert. Den Teams wurde die Gelegenheit geboten, erste Fragen zu stellen. Zudem fand eine gemeinsame Arealbegehung statt.

#### **3.2 Zwischenbesprechung**

An der Zwischenbesprechung vom 12. Mai 2022 wurden die Arbeitsergebnisse erstmals dem Beurteilungsgremium vorgestellt. Die Zwischenbesprechung diente als Austauschgefäss zwischen den Architekturbüros und dem Beurteilungsgremium und bot die Gelegenheit, weitere Fragen zu stellen. Die an der Zwischenbesprechung diskutierten Inhalte wurden protokollarisch festgehalten und den Teams im Anschluss zugestellt. Sie sind als orientierende Empfehlungen für die Weiterbearbeitung zu verstehen.

Aufgrund der Erkenntnisse aus der Zwischenbesprechung wurden einzelne Vorgaben des Programms präzisiert. Insbesondere zeigte sich, dass der Erkenntnisgewinn aus der Erarbeitung der zwei im Programm verlangten Varianten (Gesamtlösung vs. separate Realisierung) gering ist. Aus diesem Grund wurde das Erfordernis zur Ausarbeitung von zwei Varianten für das weitere Verfahren aufgehoben; die Teams konnten sich fortan auf eine Variante konzentrieren.

#### **3.3 Schlussabgabe**

Die Abgabe der Planunterlagen erfolgte bis zum 29. August 2022; die Modelle mussten bis zum 19. September 2022 abgegeben werden. Alle vier Beiträge wurden fristgerecht abgegeben.

#### **3.4 Vorprüfung**

Die Vorprüfung der abgegebenen Beiträge in formeller und technischer Hinsicht erfolgte durch Stierli + Ruggli AG mit Unterstützung durch Rudolf Keller & Partner (Verkehr) sowie der Fachstelle Lärmschutz (Amt für Raumplanung BL). Geprüft wurden die im Programm formulierten planerischen und projektspezifischen Rahmenbedingungen sowie die Vollständigkeit und geforderte Darstellungsart der eingereichten Unterlagen. Alle vier Beiträge hielten die geforderten Rahmenbedingungen im Wesentlichen ein, wenngleich kein Beitrag sämtliche Anforderungen zu erfüllen vermochte. Die Ergebnisse der Vorprüfung wurden den Mitgliedern des Beurteilungsgremiums und den Fachexpert\*innen im Vorfeld der Beurteilungstagung zugestellt.

#### **3.5 Beurteilungstagung**

Die Beurteilungstagung fand am 26. September 2022 statt. Ziel der Beurteilungstagung war es, den besten Beitrag des Studienauftrags zu wählen sowie den Rahmen für das weitere Vorgehen zu definieren.

Am Vormittag wurde den teilnehmenden Projektteams die Möglichkeit gegeben, ihre Beiträge vorzustellen. Pro Team standen je 30 Minuten für die Präsentation und 15 Minuten für die Klärung offener Fragen seitens des Beurteilungsgremiums zur Verfügung.

Am Nachmittag wurden zuerst die Ergebnisse der Vorprüfung durch Stierli + Ruggli AG vorgestellt. Anschliessend wurden die Beiträge zunächst einzeln durch das Beurteilungsgremium beraten. Im ersten Durchgang schieden die Beiträge "Bartholomäus" und "Gravensteiner" aus. Die beiden verbleibenden Beiträge "la linea" und "Rösslihof" wurden anschliessend nochmals vergleichend diskutiert. Nach sorgfältiger Abwägung wurde der Beitrag "Rösslihof" durch das Beurteilungsgremium einstimmig zum Sieger gewählt.

## 4 Beschrieb und Würdigung der Beiträge

### 4.1 Rösslihof

Verfasser: Harry Gugger Studio Ltd. – Stauffer Rösch AG – Gartenmann Engineering AG



Ansicht Bahnhofstrasse (Modellfoto)

Ansicht Dorfkernseite (Modellfoto)



Situationsplan

Der Projektvorschlag "Rösslihof" wählt einen kleinteiligeren Ansatz als die übrigen Projektvorschläge und erreicht dadurch eine grosse Differenzierung innerhalb des Beurteilungsperimeters, ohne den Bezug zu den umliegenden Strukturen zu verlieren. Der 9-geschossige Punktbau an der Ecke Rössligasse-Bahnhofstrasse schafft einen städtebaulichen Auftakt zum Areal und konzentriert die im Programm geforderte Gewerbe- / Geschäftsnutzung auf sinnvolle Art und Weise, ohne eine Konkurrenz zur Begegnungszone darzustellen. Ein zusätzlicher Vorteil ist dabei die flexible Gebäudekonzeption, welche je nach Bedarf resp. Nachfrage eine Umnutzung für Wohnen erlaubt.

An den Punktbau schliesst entlang der Bahnhofstrasse eine in ihrer Höhe und Tiefe sorgfältig abgestimmte Gebäudezeile an, welche den Lärmschutz für den rückwärtigen Teil des Areals gewährleistet. Im Zeilenbau sind sämtliche Küchen und Nasszellen konsequent an der bahnungsgewandten Seite angeordnet, womit die hohen Anforderungen an den Lärmschutz ohne weitere Massnahmen eingehalten werden können. Einzig in den oberen Geschossen des Punktbaus an der Ecke Rössligasse-Bahnhofstrasse sind verglaste Loggien als bauliche Lärmschutzmassnahme notwendig. Damit reagiert das Projekt auf sehr effiziente Art und Weise auf die Lärmschutz-Problematik und bietet gleichzeitig eine hohe Wohnqualität.



In der zweiten Gebäudezeile entlang der nördlichen Parzellengrenze wird die bestehende Grenzbausituation wieder aufgenommen und ein dreigeschossiges Längsgebäude mit einer durchgehenden Veranda vorgeschlagen. Darin sind je nach Grundrisskonzeption sowohl kleinere 2.5- bis 3.5-Zi-Wohnungen als auch grössere Familien oder WG-Wohnungen denkbar. An den Längsbau schliesst im Osten nochmals ein 6-geschossiger Punktbau mit zentralem Erschliessungskern und umliegenden Wohnungen an, welcher im rückwärtigen Arealteil einen Hochpunkt bildet.

Der auf dem Teilgebiet Buess Weinbau vorgeschlagene Winkelbau knüpft an die urbane Atmosphäre entlang der Bahnhofstrasse wie auch an den unmittelbar angrenzenden historischen Gebäudebestand an. Für das Teilgebiet Handschin bietet der Projektvorschlag die Option eines Ersatzneubaus oder eines polygonalen Anbaus an das bestehende Haupthaus und zeigt jeweils diverse Nutzungskonzeptionen auf.

Zwischen den beiden Gebäudezeilen erstreckt sich ein Innenhof, welcher an der Rössligasse mit einer Platzsituation eröffnet wird und bis zum Teilgebiet Buess reicht. Durch die Aussenraumgestaltung und die Gebäudesetzung bietet der Hofbereich eine räumliche Abfolge, welche in jedem Abschnitt auf die jeweilige Situation abgestimmt ist. Für die Bewohner\*innen der Überbauung bietet der Innenhof einen attraktiven erweiterten Aussenraum, welcher aufgrund der Ausrichtung und Form zudem eine gute Durchlüftung aufweist. Der Hof ist für die Öffentlichkeit weitgehend zugänglich. Die höchste Nutzungsintensität ist entlang der Rössligasse sowie im Bereich des öffentlichen Fusswegs zu erwarten, wo konsequenterweise auch der öffentliche Zugang zur unterirdischen Einstellhalle angeordnet ist.

Die scheinbar geringe Tiefe des Innenhofs täuscht; tatsächlich ist er ähnlich tief wie bei den übrigen Beiträgen mit nur einer Gebäudezeile. Dies gelingt allerdings nur dadurch, dass die Bauten an der Bahnhofstrasse entlang der Baulinie entwickelt werden. Entsprechend weist der Aussenraum längs der Bahnhofstrasse kaum Raumreserven auf. Dieser Strassenraum wie auch dessen Fassadengestaltung sind eher hart ausformuliert, was allerdings durch den qualitätsvollen Innenhof kompensiert und kontrastiert wird. In der weiteren Projektbearbeitung ist darauf zu achten, dass die bewusst gewählte Urbanität der strassenseitigen Aussenraumgestaltung nicht ins Uniforme kippt.

In Bezug auf die Erschliessung berücksichtigt der Projektvorschlag die Vorgabe des Mehrzweckstreifens und setzt die im Programm formulierten Rahmenbedingungen grösstenteils um. Die öffentliche Durchwegung wird analog zur Bestandssituation fortgeführt, wobei der öffentliche Zugang zur unterirdischen Einstellhalle an der Grenze zur Gemeindeparzelle gut platziert ist. Auch die Adressierung der Wohnungen und die Lesbarkeit der Zugänge gelingt gesamthaft sehr gut. Nicht abschliessend gelöst ist hingegen der oberirdische Raumbedarf für Anlieferung, Feuerwehrezufahrt und Entsorgung. Das Beurteilungsgremium ist der Ansicht, dass das Aussenraumkonzept genügend stabil ist, dass diese Anforderungen noch eingearbeitet werden können. Zudem ist zu berücksichtigen, dass die Durchfahrt zum Teilgebiet Buess eher knapp ausgestaltet ist. Die Mindestbreite von 4 m gilt es bei der Projektrealisierung zu berücksichtigen. Die im rückwärtigen Bereich an die Parzellengrenze gestellten Gebäudevolumen generieren diverse nachbarschaftsrechtliche Schnittstellen, die abschliessend zu klären sind.

Insgesamt wird durch die vorgeschlagene Gebäudesetzung eine filigrane Gesamtwirkung mit hoher Eigenständigkeit und Identifikationspotenzial erreicht. Die unterschiedlichen Gebäudetypologien versprechen eine hohe Diversität in Bezug auf den architektonischen Ausdruck sowie in Bezug auf das Wohnungsangebot und die Bewohnerschaft. Das sorgfältig in den Bestand eingepasste Projekt schafft Identität und verfügt über einen hohen Wiedererkennungswert. Auch für die Teilgebiete Buess Weinbau und Handschin zeigt der Projektvorschlag interessante Optionen sowohl für Wohn- als auch Geschäftsnutzung auf.



Visualisierung Bahnhofstrasse



Visualisierung Innenhof



Längsschnitt durch den Innenhof



Querschnitt durch den Innenhof



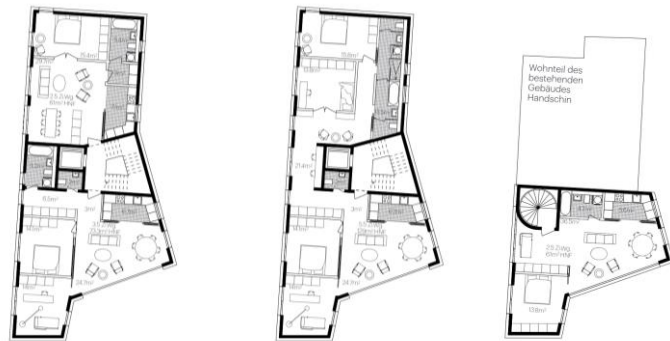
Aussenraumkonzept und EG-Grundriss



Regelgeschoss



Grundriss-Optionen "Haus am Rössliplatz"  
(Teilgebiet Helvetia)



Grundriss-Optionen Haus "Zum Rösslihof" (Teilgebiet Handschin)

## 4.2 la linea

Verfasser: SSA Architekten AG – BRYUM GmbH



Ansicht Bahnhofstrasse (Modellfoto)



Ansicht Dorfkernseite (Modellfoto)



Situationsplan

Der Beitrag "la linea" kombiniert ein grosses Gebäudevolumen entlang der Bahnhofstrasse mit feingliedrigen Gestaltungselementen und einer sorgfältigen Aussenraumgestaltung. Gegenüber der Bahnhofstrasse definiert die 4- bis 5-geschossige Bebauung eine städtebauliche Kante und reagiert damit auf die Offenheit des gegenüberliegenden Bahnhofareals. Durch die vor- und rückspringende Fassade erfährt das Gebäudevolumen trotz der langen Fassadenflucht eine Gliederung.

Gestalterische Elemente wie das feingliedrige Fassadenraster und dessen Fortführung über den privaten Aussenräumen, die onduierte Fassade sowie die unterschiedliche Rhythmisierung der Fenstereinteilung sind präzise gewählt, gliedern in ihrer Gesamtheit den grossen Gebäudekörper und generieren gerade dessen Wiedererkennungswert. Die filigrane Ausgestaltung dieser baulichen Details ist somit ein entscheidender Bestandteil des Baukonzepts und müsste auch im Rahmen einer allfälligen Weiterbearbeitung unbedingt beibehalten werden.

Auf der Rückseite wird der Baukörper auf dem Teilgebiet Helvetia in drei unterschiedlich tiefe Risalite aufgelöst. Der kammartig in Erscheinung tretende Gebäudekörper vermittelt dadurch Durchlässigkeit und lässt glaubhafte Hofsituationen mit guter Aufenthaltsqualität entstehen. Der Wechsel zwischen ruhigem und belebterem Innenhof bedient unterschiedliche Bedürfnisse. Die Höfe generieren eine spannende Raumabfolge, bei der die Teilgebiete Helvetia und Buess Weinbau durch die Anordnung von öffentlichkeitswirksamen Nutzungen miteinander verbunden werden. Im Bereich der Durchfahrt zwischen den beiden Teilgebieten gelingt die Verbindung und

Aktivierung des Aussenraums hingegen weniger gut. Die Kombination aus Einstellhallenrampe, seitlich angeordneten Veloabstellplätzen und Abstandsgrün schaffen eine Atmosphäre mit eher geringer Aufenthaltsqualität.

Zu begrüssen ist hingegen, dass der Beitrag über den Bearbeitungsperimeter hinausdenkt und auch das Entwicklungspotential der heutigen Parkplätze auf dem Areal Buess Weinbau aufzeigt. Die Option "Weinplatz" mit der Neuordnung der bestehenden Parkplätze auf der Parzelle Nr. 458 ist als Ergänzung zur Gastronomienutzung attraktiv, liegt jedoch ausserhalb des Bearbeitungsperimeters. Das Funktionieren des Konzepts muss auch ohne diese Option gewährleistet werden können und einer allfälligen Etappierung standhalten.

Der für das Teilgebiet Buess Weinbau vorgeschlagene Winkelbau fügt sich gut in das Konzept ein, wenngleich der Übergang zum Bestandsgebäude Hauptstrasse 35 typologisch etwas abrupt erscheint und eine städtebauliche subtile Reaktion darauf vermissen lässt. Für das Teilgebiet Handschin wird ein polygonaler Anbau an das bestehende Haupthaus vorgeschlagen, welcher entlang der Rössligasse zwar einen kleinen Vorplatz entstehen lässt, darüber hinaus aber kaum über eigenen Aussenraum verfügt.

Der Projektvorschlag löst die Lärmschutz-Problematik durch die Anordnung von Küchen und Nasszellen auf der bahnzugewandten Seite auf effiziente Art und Weise. Dabei werden äusserst effiziente Grundrisse ausgewiesen; die wohnungsinternen Erschliessungsflächen sind konsequent minimiert. In den multifunktionalen Wohn- / Ess- / Kochbereichen ist entsprechend eine hohe Nutzungsintensität zu erwarten, wobei die Überlagerung an Nutzungen in den Wohnräumen aus Sicht des Beurteilungsgremiums ausgereizt ist. Im Ausgleich weisen sämtliche Wohnungen sehr grosszügige Balkone auf. Deren geschickte Anordnung gewährleistet die Privatsphäre der Bewohnerschaft trotz der hohen Nutzungsdichte und trägt dadurch zu einer hohen Wohnqualität bei.

Die Geschäfts- / und Gewerbenutzungen sind auf dem Areal Helvetia an der Ecke Rössligasse-Bahnhofstrasse sowie im rückwärtigen Teil angrenzend an den heutigen Parkplatz von Buess Weinbau konzentriert. Die öffentlichkeitswirksame Aussenraumnutzung an der Ecke Rössligasse-Bahnhofstrasse generiert dabei einen schönen Auftakt ins Areal. Der Projektbeitrag verzichtet im Teilgebiet Helvetia bewusst auf weitere Gewerbenutzungen im EG und nutzt dieses stattdessen für die Wohnnutzung, was zur Belebung der Bahnhofstrasse beiträgt. Durch die Hochparterre-Situation sind auch die entlang der Bahnhofstrasse angeordneten privaten Vorgärten plausibel, wobei für deren Nutzbarkeit eine gut lesbare Trennung zwischen privatem und öffentlichem Aussenraum wichtig erscheint. Die geforderten Geschossflächen für Geschäfts- / Gewerbenutzung werden damit nicht erreicht – allerdings bietet das Layout der EG-Wohnungen die Möglichkeit, diese umzunutzen und so flexibel auf die Nachfrage nach Geschäftsräumlichkeiten reagieren zu können. In den Teilgebieten Buess Weinbau und Handschin ist jeweils das gesamte EG für Geschäfts- / Gewerbenutzung verwendbar (ausgenommen Bestandsbau Handschin).

Der Entwurf berücksichtigt die Vorgabe des Mehrzweckstreifens und setzt die Rahmenbedingungen zu Erschliessung und Parkierung grösstenteils um. Die Anordnung des öffentlichen Zugangs zur unterirdischen Einstellhalle an der Rössligasse ist nachvollziehbar verortet und erhöht deren Bedeutung als Verbindung zwischen Bahnhof und Begegnungszone. Der Einmündungsbereich der Rössligasse ist in gestalterischer Hinsicht zwar attraktiv, müsste jedoch in Bezug auf die Sichtweiten überprüft werden. Auch entlang der Bahnhofstrasse ist der oberirdische Raumbedarf für Anlieferung, Feuerwehrezufahrt und Entsorgung sowie die Sichtweiten noch nicht abschliessend gelöst. Diese Sachzwänge haben allenfalls Auswirkungen auf die Gestaltungs- und Nutzungsmöglichkeiten entlang der Bahnhofstrasse.

Der Projektvorschlag ist insgesamt sehr sorgfältig ausgearbeitet und zeigt ein schönes Zusammenspiel von Aussenraum, Architektur und Nutzungsmöglichkeiten. Die intensive Auseinandersetzung mit der gewünschten Art des Wohnens bzw. den Bedürfnissen der Bewohnerschaft zeigt sich in der präzisen Reaktion der Aussenraumgestaltung. Trotz der feingliedrigen, sensiblen Gestaltung, mit welcher die Grossform in ihrer Massstäblichkeit an den Ort angepasst wird, bestehen Zweifel, ob dies die richtige städtebauliche Antwort an diesem Ort ist. Die Frage, weshalb dieser Bau genau am vorliegenden Standort stehen muss, bleibt unbeantwortet. Aufgrund der Wichtigkeit der gestalterischen Details weist der Vorschlag zudem wenig Robustheit gegenüber allfälligen Optimierungsmassnahmen im weiteren Projektverlauf auf.



Visualisierung Bahnhofstrasse



Visualisierung Innenhof



Ansicht Bahnhofstrasse



Ansicht Rössligasse



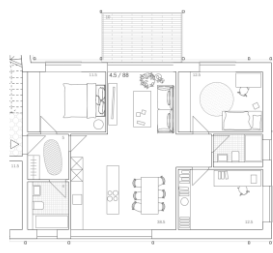
Aussenraumkonzept und Grundriss Erdgeschoss



Grundriss Regelgeschoss



edergeschoss 3.5 zimmer  
helvetia



1. obergeschoss 4.5 zimmer  
buess weinbau



3. obergeschoss 4.5 zimmer  
helvetia

Detail Wohnungsgrundrisse

### 4.3 Gravensteiner

Verfasser: Reuter Architekten GmbH – META Landschaftsarchitektur GmbH – Jauslin Stebler AG



*Ansicht Bahnhofstrasse (Modellfoto)*

*Ansicht Dorfkerneite (Modellfoto)*



*Situationsplan*

Der Projektvorschlag "Gravensteiner" kombiniert eine grossformatige, U-förmige Überbauung auf dem Teilgebiet Helvetia mit einem würfelförmigen Punktbau auf dem Teilgebiet Buess Weinbau und einem leicht abgewinkelt platzierten Ersatzneubau auf dem Teilgebiet Handschin. Die U-Form der Überbauung übernimmt dabei die Morphologie bereits bestehender Bauten, wie sie auf der Nordseite der Hauptstrasse, bei der Migros oder in der Gewerbezone südlich der Gleisanlagen vorhanden sind. Auf der bahnzugewandten Seite tritt die Fassadenfront 4- bis 5-geschossig in Erscheinung, wobei die genaue Anordnung der Höhenversätze nicht vollständig nachvollziehbar ist.

Das Erdgeschoss wird auf der bahnzugewandten Seite vollständig der Geschäfts- und Gewerbenutzung gewidmet. Aufgrund der Grösse und dem Grundrisslayout bieten sie sich vor allem als Verkaufsflächen an, wobei dadurch die Gefahr einer Konkurrenzierung der Begegnungszone besteht. Die Möglichkeit einer flexiblen Nutzung des Erdgeschosses als Büro oder gar Wohnung ist aufgrund der fehlenden Belichtung auf der rückwärtigen Gebäudeseite leider nicht gegeben.

Die urbane Fassade weist oberhalb des durchgehenden Erdgeschosses eine stark vertikale Orientierung auf, welche im Wechselspiel mit den vertikal übereinanderliegenden Loggia- / Fensterschichten eher repetitiv denn rhythmisierend wirkt. Die vorgeschlagenen Fassadengestaltung mit dunkelrot glasierten Keramikplatten, auf der Südseite ergänzt mit Solarzellen, wirkt prägnant und verstärkt gleichzeitig auch die Selbstbezogenheit der Überbauung. Die Akzentuierung der Gebäudeeingänge und die Adressbildung zur Bahnhofstrasse gelingt durch das



stark horizontal strukturierte Erdgeschoss dabei nur beschränkt. Insbesondere die Wohnungszugänge im Erdgeschoss sind durch die langgestreckten Gänge wenig attraktiv; die Wohnqualität dieser Wohnungen wird aufgrund der schwierigen Belichtungssituation allgemein angezweifelt.

Die durchgesteckten Wohnungsgrundrisse in den Obergeschossen sind funktional und solide ausgearbeitet. Die Wohn- und Schlafzimmer sind grundsätzlich auf der lärmabgewandten Seite angeordnet und damit ausreichend vor Lärmimmissionen geschützt. Für die auf der Südseite angeordneten Esszimmer sind als Lärmschutzmassnahme verglaste Loggien vorgesehen. Diese sind gemäss Rückmeldung der Fachstelle Lärmschutz jedoch keine ausreichende Massnahme, sodass die Grundrisse zur Einhaltung der Lärmschutzvorschriften optimiert werden müssten. Zudem ist die Wohnqualität in den verglasten Loggien aufgrund der Lärmbelastung in Kombination mit der südseitigen Orientierung insbesondere in den Sommermonaten eingeschränkt. Dies wird zwar kompensiert durch eine zweite Balkonschicht auf der rückwärtigen Gebäudeseite, führt jedoch auf der Südseite zu einer aufwändigen Fassadenabwicklung mit beschränktem Mehrwert.

Auf der bahnabgewandten Seite sucht die Bebauung auf dem Teilgebiet Helvetia durch die mehrfach abgestuften Risalite den Anschluss an die benachbarten Bebauungsstrukturen. Dabei lässt die U-förmige Grundstruktur der Bebauung auf der rückwärtigen Gebäudeseite einen grosszügigen Innenhof erwarten. Aufgrund der voluminösen Seitenflügel wird dies jedoch nicht erfüllt; der Innenhof wird durch die Bebauung weitgehend umschlossen und wirkt beengt. Die Kombination verschiedener Funktionen (Veloabstellplätze, Erschliessung, Spiel, Aufenthalt, Durchgrünung, Aussenraum EG-Wohnungen etc.) wirkt in Relation zum beschränkten Raum eher überfordernd denn belebend.

Durch die Konzentration der Erdgeschoss-Nutzungen an der Südfront bleibt im rückwärtigen Teil des Erdgeschosses Platz für Veloabstellräume und Trockenräume, was grundsätzlich zu begrüssen ist. Im Innenhof weist die Längsfassade dadurch jedoch kaum Öffnungen auf und tritt als monotone Wand in Erscheinung. In Kombination mit der Brandmauer zu den benachbarten Parzellen in nördlicher Richtung scheint die Aufenthaltsqualität im Innenhof eingeschränkt, obwohl er durch die erhöhte Lage die Voraussetzungen für eine attraktive Begrünung bietet. Auch wird angezweifelt, dass die Durchlüftung des Innenhofs in Anbetracht der beidseitig weit vorgehenden Gebäudeflügel gewährleistet werden kann. Die neue öffentliche Wegverbindung zwischen den Teilgebieten Helvetia und Buess Weinbau weist hingegen eine willkommene Grosszügigkeit auf.

Der Projektvorschlag berücksichtigt die Vorgabe des Mehrzweckstreifens und setzt die Rahmenbedingungen zu Erschliessung und Parkierung grösstenteils um. Die Lage der ESH-Rampe weist einen deutlichen Versatz zum SBB-Parkplatz auf und erlaubt genügend Stauraum auf dem Mehrzweckstreifen. Im Bereich der Parkgaragenausfahrt sind die Sichtweiten allerdings nicht gewährleistet, sodass die dortige Aussenraumgestaltung angepasst werden müsste. Auch die Anlieferung ist noch nicht vollständig gelöst und wird in Anbetracht der vorgeschlagenen EG-Nutzungen einen nicht unbedeutenden Platzbedarf aufweisen. Positiv hervorzuheben sind die Angebote für Veloabstellplätze, welche sowohl im Aussenraum wie auch im Gebäudeinneren grosszügig dimensioniert sind. Die nur über den Innenhof zugänglichen Veloräume sind in ihrer Anordnung ambivalent; sie tragen einerseits zur Belebung des Innenhofs bei, was aber je nach Nutzungsintensität die Aufenthaltsqualität im Aussenraum beeinträchtigen kann.

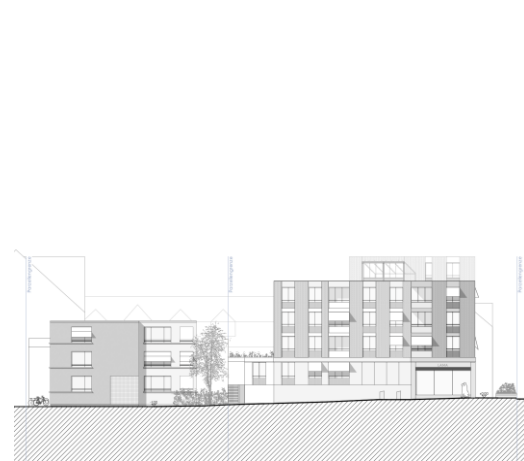
Insgesamt setzt der vorliegende Projektvorschlag die technischen Vorgaben des Programms von allen vier Beiträgen am getreuesten um. Der daraus resultierende städtebauliche Vorschlag scheint allerdings eher ein Abbild der gesetzten Rahmenbedingungen als ein aus der Situation heraus entwickelter städtebaulicher Vorschlag zu sein. Das in vielerlei Aspekten durchdachte und gründlich bearbeitete Projekt vermag sich nur beschränkt in den Ort einzufügen und kann für die Aufgabenstellung des vorliegenden Studienauftrags nicht vollständig überzeugen.



Visualisierung Bahnhofstrasse



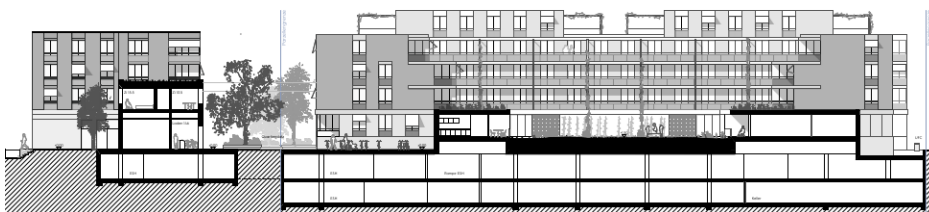
Visualisierung Innenhof



Ansicht Rössligasse



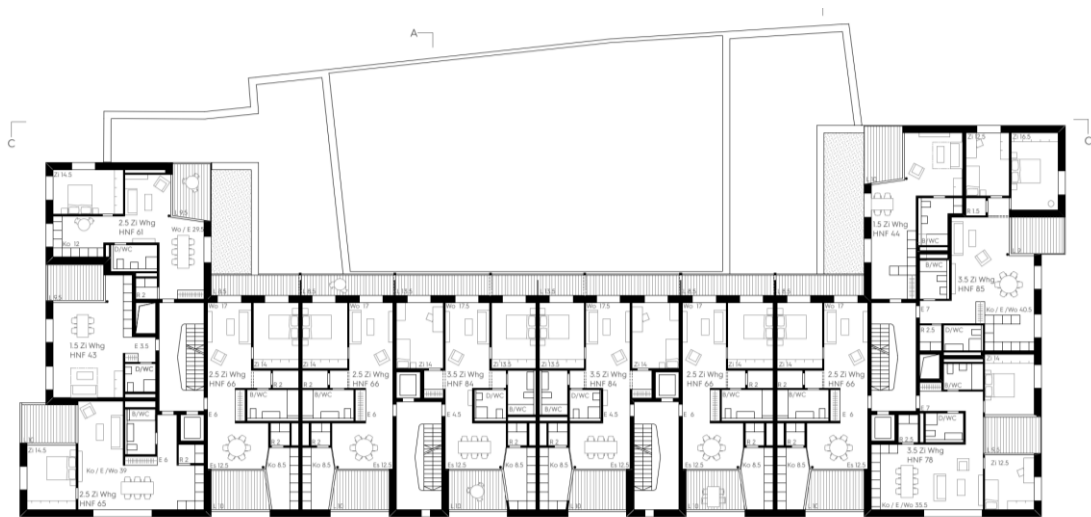
Ansicht Bahnhofstrasse



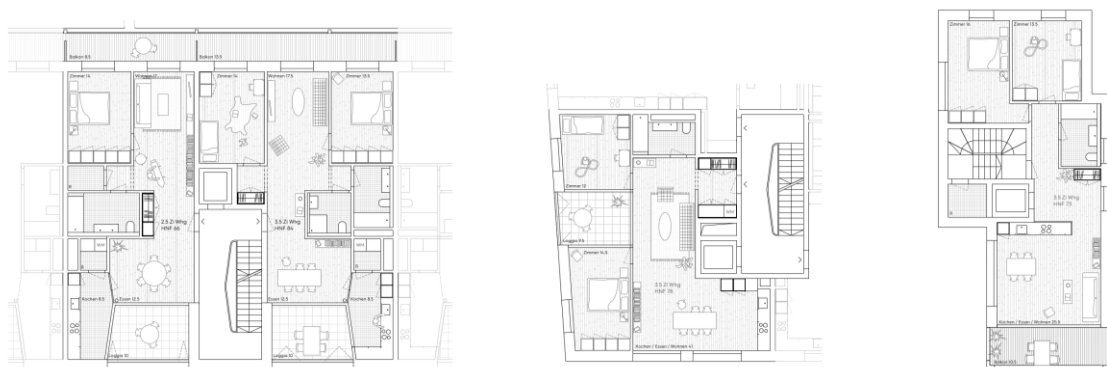
Längsschnitt Innenhof



Aussenraumkonzept und Grundriss Erdgeschoss



Grundriss 3. Obergeschoss (Teilgebiet Helvetia)



Detail Wohnungsgrundrisse Helvetia / Buess Weinbau / Handschin

#### 4.4 Bartholomäus

Verfasser: Degelo Architekten BSA SIA AG – Berchtold Lenzin Basel GmbH



Ansicht Bahnhofstrasse (Modellfoto)



Ansicht Dorfkernseite (Modellfoto)



Situationsplan

Das Projekt "Bartholomäus" konzentriert die Baumasse entlang der Bahnhofstrasse in Form einer 4- bis 5-geschossigen Grundstruktur. Durch Rücksprünge und Höhenversätze wird das grosse Volumen unterbrochen, gleichzeitig wird eine städtebauliche Akzentuierung an der Ecke Rössligasse-Bahnhofstrasse sowie an der neuen öffentlichen Durchwegung zwischen den Teilgebieten Helvetia und Buess Weinbau erreicht. Insgesamt handelt es sich um einen für den vorliegenden Kontext sehr urbanen Vorschlag. Die Fassade in ziegelroter Farbe verstärkt die Dominanz des Baukörpers, wobei deren wenig differenzierte Rhythmisierung die Orientierung und Adressbildung erschwert.

In den Erdgeschossflächen sind in allen Teilgebieten ausschliesslich Geschäfts- und Gewerbenutzungen angeordnet. Die Zweckmässigkeit einer derart uniformen Gewerbenutzung wird angezweifelt, zumal mit der Arealentwicklung explizit keine Konkurrenzsituation gegenüber der Begegnungszone geschaffen werden soll. Da die Räumlichkeiten an den rückwärtigen Innenhof angeschlossen sind, besteht jedoch auch die Möglichkeit, im Erdgeschoss eine Büronutzung unterzubringen. Dabei weist das Projekt einige relativ kleine Räumlichkeiten auf, deren Qualität / Vermietbarkeit ungeachtet der Nutzung fraglich ist. Die Gebäudezugänge sind sehr unauffällig zwischen den Gewerbeeinheiten angeordnet und münden im Gebäudeinneren in langgezogene Gänge, welche die Anforderungen an einen repräsentativen Gebäudezugang kaum zu erfüllen vermögen.

Die Wohnungsgrundrisse in den Obergeschossen sind effizient angeordnet, scheinen aber eher schematisch und in Bezug auf die Wohnqualität durchschnittlich. Eine grundrisstypologische Reaktion auf die Lärmbelastung

an der bahnzugewandten Seite fehlt weitgehend, sodass für die Belüftung der lärmempfindlichen Räume auf verglaste Loggien zurückgegriffen werden muss. Gemäss Rückmeldung der Fachstelle Lärmschutz sind die vorgeschlagenen Loggien nicht ausreichend lärmoptimiert, sodass der Lärmschutz in diesem Projektvorschlag nicht gewährleistet ist. Damit zusammenhängend wird die Nutzbarkeit und Wohnqualität der Loggien aufgrund ihrer geringen Grösse und der Südexposition angezweifelt. Zwar weisen alle Wohnungen auch private Aussenräume auf der rückwärtigen, lärmabgewandten Seite auf. Deren Anordnung und Ausdifferenzierung scheint allerdings eher zufällig; insbesondere in den Ecksituationen ist die Anordnung der Balkone teilweise unglücklich und generiert nicht ausreichend Privatsphäre. Die gemeinschaftlichen Dachterrassen sind eine schöne Geste; allerdings können aufgrund der Erschliessungstypologie nicht alle Wohnungen direkt daran teilhaben.

Im rückwärtigen Bereich gelingt der Übergang zwischen den grossräumigen Strukturen auf der Bahnhofseite und den kleinteiligeren Strukturen auf der Dorfkernseite trotz des abgestuften Gebäudevolumens nicht vollständig. Durch das kammartige Gebäudevolumen werden im rückwärtigen Bereich zwei Innenhöfe im Teilgebiet Helvetia und ein Innenhof im Teilgebiet Buess Weinbau gebildet. Aufgrund der weit ausgreifenden Risalite wirken die Innenhöfe im Teilgebiet Helvetia räumlich getrennt; insbesondere der westlich liegende Innenhof weist kaum Bezug zur Umgebung auf. Im Übergangsbereich zwischen den Teilgebieten Helvetia, Handschin und der Nachbarsparzelle Nr. 552 herrschen stark beengte Verhältnisse. Der Innenhof im Teilgebiet Buess Weinbau schliesst hingegen nachvollziehbar an die auf der Nachbarsparzelle geplante Aussenraumgestaltung an.

Entlang der Bahnhofstrasse und Rössligasse sollen eine Baumreihe mit einem durchgehenden Streifen aus Grün- und Mergelflächen einen Filter zum südlichen Bahnhofsareal und zur Strasse schaffen. Auf dem Streifen sind zudem Anlieferungsstandorte sowie Veloabstellplätze vorgesehen. Darüber hinaus scheint das Aussenraumkonzept eher schematisch und reagiert wenig differenziert auf die unterschiedlichen Situationen im Bearbeitungsperimeter; das Teilgebiet Handschin scheint sogar von der Betrachtung ausgenommen. Die allfälligen Qualitäten der Aussenraumgestaltung sind in den abgegebenen Unterlagen wenig ersichtlich.

Die Veloparkplätze sind im Projektvorschlag allesamt im Aussenraum entlang der Bahnhofstrasse und der Rössligasse sowie zwischen den Teilgebieten Helvetia und Buess Weinbau untergebracht, wobei die Kapazität der entsprechenden Flächen unklar bleibt. Ein auf die Bedürfnisse der Nutzerschaft angepasstes Abstellkonzept ist nicht zu erkennen, zumal auch für die Veloabstellplätze der Bewohnerschaft keinerlei Witterungs- oder Diebstahlschutz vorgesehen ist. Mit der vorgeschlagenen Lösung werden die Anforderungen an qualitativ hochwertige Veloabstellplätze daher nicht erfüllt.

Für die Unterbringung der privaten und öffentlichen Parkplätze wird ein 4-geschossiges UG mit Split-Level vorgesehen, wobei sich das erste UG lediglich unterhalb des Gebäudekörpers erstreckt und damit ausreichend Substrattiefe für Bepflanzungen im Innenhof lässt. Die Splitlevel-Lösung ergibt jedoch im vorliegenden Fall steile Parkdecks (mehr als 6% Gefälle) und die Fahrgassen sind nicht normgerecht dimensioniert. Das vorgeschlagene UG-Layout ist so nicht umsetzbar und müsste vollständig überarbeitet werden, wobei die Machbarkeit der Splitlevel-Lösung aufgrund der begrenzten Arealbreite und -länge allgemein anzuzweifeln ist. Zudem handelt es sich aufgrund der erforderlichen Baugrube um eine sehr kostspielige Lösung mit geringer Flexibilität für allfällige Anpassungen oder Etappierungen.

Der Projektvorschlag wirkt insgesamt schematisch und wenig auf die örtlichen Verhältnisse angepasst. Zentrale Rahmenbedingungen wie Lärmschutz und UG-Erschliessung sind nicht ausreichend gewährleistet, sodass das Projekt einer profunden Überarbeitung bedürfte. Auch in Bezug auf die Wohn- und Aussenraumqualität kann der Beitrag nicht überzeugen. Positive Aspekte wie z. B. die gemeinschaftlichen Dachterrassen oder die grosszügige Substratüberdeckung über der Einstellhalle vermögen dieses Manko nicht auszugleichen.



Visualisierung Bahnhofstrasse



Visualisierung Innenhof



Ansicht Bahnhofstrasse



Ansicht Rössligasse



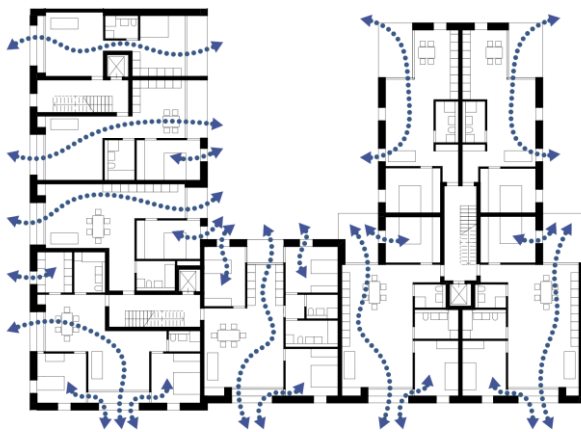
Querschnitt Innenhof und UG



Aussenraumkonzept und Grundriss Erdgeschoss



Grundriss 3. Obergeschoss



Wohnungsgrundriss mit Lüftungs- / Lärmschutzkonzept

## 5 Empfehlungen Beurteilungsgremium

### 5.1 Dank und Gesamtwürdigung

Das Beurteilungsgremium und die Veranstalterin danken allen Teilnehmenden für ihre Arbeit und für die wertvollen Beiträge. Aufgrund der zahlreichen Rahmenbedingungen sowie der Schnittstellen zu benachbarten Grundstücken ergab sich für die teilnehmenden Teams eine anspruchsvolle Aufgabe. Alle vier eingereichten Beiträge weisen trotz unterschiedlicher Bearbeitungstiefen jeweils spezifische Qualitäten auf und generieren in ihrer Gesamtheit wertvolle Erkenntnisse für die weitere Entwicklung des Planungsgebiets.

Das Siegerprojekt "Rösslihof" besticht durch seine sorgfältig aus der Morphologie der Umgebung heraus entwickelte Volumensetzung und vermag einen städtebaulichen Auftakt für das Bahnhofsareal und die gesamte Gemeinde Sissach zu bilden, ohne den Ort zu überfordern. Die unterschiedlichen Gebäudevolumen und -typen versprechen eine differenzierte Architektur und bieten ein vielfältiges Wohnangebot, wobei die Lärmschutzthematik unter Beibehaltung einer hohen Wohnqualität und mit äusserst einfachen, aber effizienten Mitteln adressiert wird. Die Aussenraumgestaltung des Projekts reagiert sensibel auf die Anforderungen der unterschiedlichen Häuser und unterstützt deren Funktionsweise. Die langgezogene Form des Innenhofs verbindet die Teilgebiete Handschin, Helvetia und Buess Weinbau und vermittelt trotz der hohen Nutzungsdichte eine Grosszügigkeit, welche in den anderen Beiträgen fehlt. Der Aussenraum entlang der Bahnhofstrasse nimmt die funktionalen Anforderungen wie Feuerwehr, Entsorgung etc. glaubhaft auf, wenngleich der Raumbedarf noch nicht abschliessend geklärt ist. Die dadurch entstehende urbane Gestaltungswirkung funktioniert als Gegenstück zum begrünten Innenhof und wirkt dadurch verträglich.

Insgesamt handelt es sich um einen sorgfältig austarierten Vorschlag, welcher sowohl in Richtung der bestehenden Bebauungsstrukturen des Ortskerns wie auch in Richtung des grossräumigeren Bahnhofsareals eine adäquate Antwort bietet und der Ankunftssituation am Bahnhof Rechnung trägt. Das Beurteilungsgremium und die Veranstalterin sind überzeugt, dass mit diesem Vorschlag ein positiver Beitrag zur Entwicklung des Bahnhofsgebiets von Sissach geleistet werden kann.

### 5.2 Empfehlungen für die Weiterbearbeitung

Das Beurteilungsgremium und die Veranstalterin beschliessen, dass zum aktuellen Planungsstand keine Anpassungen des Projekts notwendig sind. Das Projekt wird im Winter 2022/2023 der Gemeinde und der interessierten Bevölkerung vorgestellt. Allfällige Projektanpassungen oder Weiterbearbeitungen sollen nach Abschluss dieser Vernehmlassungsphase definiert werden.

In verkehrlicher Hinsicht wird empfohlen, die Anzahl öffentlicher Parkplätze im Rahmen einer künftigen Weiterbearbeitung resp. Konkretisierung des Richtprojekts zu überdenken. Die Unterbringung von 80 öffentlichen Parkplätzen als Ergänzung zum Parkplatzbedarf der Arealnutzungen ergibt auf der sehr begrenzten Fläche im Untergeschoss problematische und nicht normkonforme Verkehrsanlagen. In den kommenden Planungsschritten muss diese zu hohe Zahl auf das (fahr-)geometrisch machbare Mass reduziert werden. Eine Reduktion der Anzahl öffentlicher Parkplätze kann durch Poolnutzung der privaten Besucherparkplätze kompensiert werden, sodass insgesamt trotzdem ein ausreichend grosses Angebot an öffentlichen Parkplätzen bereitgestellt werden kann. Zudem ist den weiteren verkehrlichen Belangen wie z.B. der Anlieferung oder der Sichtweiten in der nächsten Planungsphase genügend Beachtung schenken, sollen die strengen Bewilligungsvorgaben an einer Kantonsstrasse erfüllt werden.

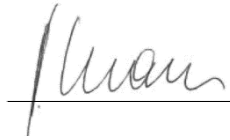
### 5.3 Weiteres Vorgehen

Nach Abschluss der öffentlichen Vernehmlassung sollen mittels einer Quartierplanung gemäss § 37ff RBG BL die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung des Projekts geschaffen werden. Eine Quartierplanung ist zum jetzigen Zeitpunkt für die Parzelle Nr. 1583 vorgesehen. Eine allfällige Erweiterung des Perimeters ist in Absprache mit der Gemeinde und den betroffenen Grundeigentümerschaften denkbar.

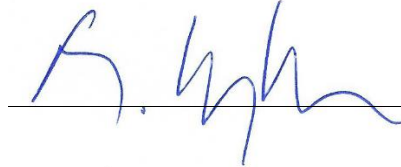


**6 Genehmigung**

Markus Jermann



Andreas Nyfeler



Angelo Tomaselli



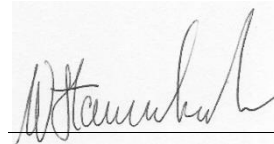
Margrith Künzel



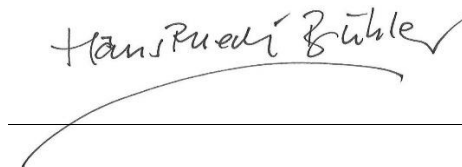
Tomas Karel



Walter Stammbach



Hans Ruedi Bühler



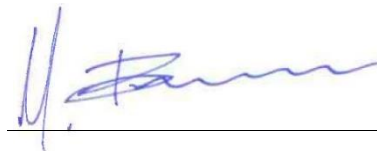
Jacques Handschin



Till Lokai



Marcus Buess



Lausen, den 11. November 2022