

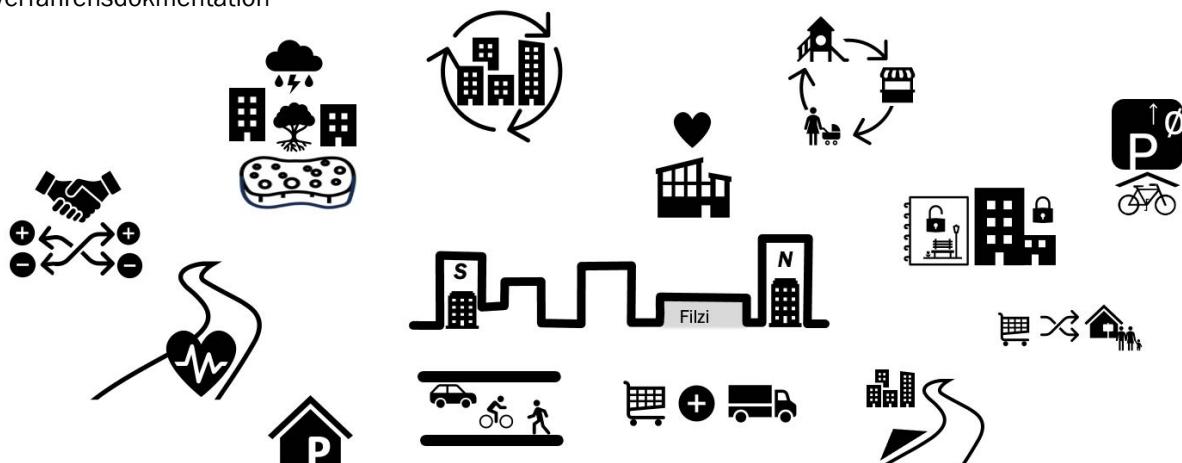
**Gemeinde Münsingen / Bay Projektentwicklung West AG
Arealentwicklung Münsingen «Bahnhof West»**

Anerkanntes qualitätssicherndes Verfahren nach Art. 99a BauV

Phase 1: Testplanung

Bericht des Beurteilungsgremiums

Verfahrensdokumentation



Bern, 12. Dezember 2023

Impressum

Auftraggeberin

Bay Projektentwicklung West AG
Emmentalstrasse 73c
3510 Konolfingen

Verfahrensbegleitung

BHP Raumplan AG
Güterstrasse 22a
3008 Bern

Bearbeitung

Philipp Hubacher
Xavier Maurhofer
Francesca Andermatt

Inhaltsverzeichnis

1.	Vorwort	5
2.	Das Wichtigste in Kürze	6
3.	Testplanungsverfahren	8
3.1	Ausgangslage	8
3.2	Zielsetzungen	9
3.3	Schlussbericht Testplanung.....	11
3.4	Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter.....	11
3.5	Verfahrensablauf und Prozessbeteiligte	12
3.6	Aufgabenstellung	12
4.	Ergebnisse – Würdigung.....	19
4.1	Prozess	19
4.2	Würdigung Projektbeiträge.....	21
5.	Synthese.....	33
5.1	Vorbemerkungen	33
5.2	Wertekatalog	33
5.3	Leitplan Arealentwicklung	36
5.4	Lupen	37
6.	Empfehlungen und Ausblick	46
6.1	Empfehlungen	46
6.2	Änderung der Planungsinstrumente.....	46
6.3	Nächste Schritte	47
7.	Genehmigung	48
8.	Planungsprozess	50
8.1	Prozessbeteiligte	50
8.2	Ablauf Planungsprozess	52
Anhang		
Anhang 1	Projektdokumentation Team Salewski Nater Kretz - BRYUM – TEAMverkehr	
Anhang 2	Projektdokumentation Team camponovo baumgartner architekten – EDER Landschaftsarchitekten – Rombo Gestaltung Verkehr Mobilität.....	
Anhang 3	Projektdokumentation Team GWJ Architektur AG – ORT AG für Landschaftsarchitektur – Soziale Plastik – Kontextplan AG	

1. Vorwort

Das Gebot der haushälterischen Bodennutzung legt nahe, das Gebiet Bahnhof West mit seinem heute hohen Anteil an unbebauter Fläche und Gebäuden mit geringer Geschosszahl baulich besser zu nutzen. Nebst den Potenzialen zu einer qualitätvollen Siedlungsentwicklung nach innen bietet sich die Chance, das Areal ortsbaulich aufzuwerten und als attraktiven Begegnungs-ort zu gestalten. Zu diesem Zweck schloss der Gemeinderat im Juni 2022 mit der Projektträgerschaft Bay Projektentwicklung West AG – sie vertritt die Grundeigentümerschaften – eine Planungsvereinbarung ab und löste so eine langfristige, parzellenübergreifende Planung im Gebiet zwischen Senevita und Belpbergstrasse aus.

Gemeinde und Projektträgerschaft wollen ein Vorzeigeprojekt realisieren, das eine nachhaltige und qualitativ hochwertige Zentrumsentwicklung an der Westseite des Bahnhofs Münsingen mit einer gemischten Nutzung aus Wohnen, Gewerbe, Dienstleistungen und Detailhandel ermöglicht. Dabei sollen eine überdurchschnittliche städtebauliche, architektonische und energetische Qualität der Bebauung und des Freiraums erreicht und das bestehende Wohn- und Dienstleistungsangebot optimal ergänzt werden.

Im Sinn einer vorbildlichen Siedlungsentwicklung nach innen sieht die Planung eine höhere bauliche Dichte vor, als sie die heutige ZPP B «Bahnhof West» ermöglicht. Zwischen der Belpbergstrasse und dem Bahnhofvorplatz/Senevita (UeO «Senevita») soll eine gut und zweckmäßig gestaltete Strassenverbindung als Zubringer zur Entlastungsstrasse Nord dienen und gleichzeitig das neue Quartier erschliessen (neue Industriestrasse). Zu schaffen sind attraktive öffentliche Freiräume, gute Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr sowie Raum für die nötigen öffentlichen Infrastrukturen. Im Weiteren soll die Planung aufzeigen, wie sich Hitzeinseln vermeiden lassen und was sonst für ein angenehmes Lokalklima vorzukehren ist (Schwammstadt, Biodiversität etc.).

Mit diesen und weiteren Zielen wurde im Rahmen eines qualitätssichernden Verfahrens eine Testplanung durchgeführt, begleitet von Fachleuten aus verschiedenen Disziplinen. In zwei «Echoräumen» flossen Rückmeldungen von Interessen- und Anspruchsgruppen ein.

Der vorliegende Schlussbericht fasst die Erkenntnisse aus den Konzeptentwürfen und Diskussionen der Testplanung zusammen, dokumentiert die vollständigen Projektbeiträge der drei beteiligten Teams und verarbeitet die Resultate zu einer Synthese. Der Bericht bezieht die Empfehlungen des Begleitgremiums ein, skizziert ein Konzept für die künftige Ausrichtung des Entwicklungsgebietes in Form einer Handlungsanweisung und formuliert Grundsätze für Städtebau, Freiraumgestaltung, Nutzungsanordnung, Klimamassnahmen und Verkehrserschliessung.

Der vorliegende Bericht bildet die Grundlage für die weitere Vertiefung und Qualitätssicherung des Projekts. In einem nächsten Schritt wird ein Richtprojekt erarbeitet; parallel erfolgen die nötigen Anpassungen des Richtplans Bahnhof West und der baurechtlichen Grundordnung.

2. Das Wichtigste in Kürze

drei Teams –
drei Ansätze

Für die Testplanung Bahnhof West wurden drei geeignete interdisziplinäre Bearbeitungsteams eingeladen. Deren Projektentwürfe unterscheiden sich stark, gleichzeitig weisen sie wesentliche Gemeinsamkeiten auf. So verzichten zum Beispiel alle Teams auf eine geschlossene Bebauung entlang der Industriestrasse und messen den Bestandsbauten – insbesondere den Gewerbegebäuden Filzi und Martignoni – einen hohen Identifikationswert für das Quartier bei.

Das Beurteilungsgremium hat die Vorschläge der drei Teams zu einer Synthese mit zentralen Grundsätzen verarbeitet; der so entstandene Wertekatalog lässt sich wie folgt zusammenfassen:

*Ein lebendiges Quartier
für Münsingen*

Das Areal Bahnhof West ist als integrales städtebauliches Gebiet zu betrachten. Das neue Quartier ist für alle Münsinger:innen öffentlich zugänglich und mit der Umgebung gut vernetzt. Es bietet ein Wohnungsangebot für verschiedene Bevölkerungsschichten und Wohnbedürfnisse. Zur Vielfalt trägt auch die gemischte Nutzung der Erdgeschosse sowie der Vorzonen entlang der Industriestrasse bei. Damit die Erdgeschosse das Quartier beleben, sind sie überhoch zu gestalten – das ermöglicht gewerbliche Nutzungen ebenso wie alternative Wohnformen. Detailhandelsflächen befinden sich entlang der Industriestrasse, dadurch füllt sich die Industriestrasse mit Leben und die Anlieferungswege sind räumlich beschränkt.

*Identitätsstiftende Bau-
ten, attraktive Silhou-
ette*

Das neue Quartier erhält eine starke Identität dank architektonischer Vielfalt. Die «Filzi» und der Gewerbebau Martignoni sind in die Entwicklung einzubeziehen. Entlang der Industriestrasse entsteht eine attraktive Silhouette mit hohen Gebäuden an beiden Rändern und abgestuften Gebäudehöhen hin zur Mitte und zum dahinterliegenden Quartier. Die Neubauten sind weniger hoch als 30 Meter. Die städtebaulich optimale Nutzung des Gebietes ist nur mit einem parzellenübergreifenden Konzept möglich. Für eine zukunfts-fähige Lösung ist deshalb der Nutzen- und Lastenausgleich zwischen den Grundeigentümern zentral.

Ökologisch und bunt

Das Prinzip der Schwammstadt sorgt für ein angenehmes Mikroklima und hohe Aufenthaltsqualität. Bäume beschatten z.B. die Vorzonen entlang der Industriestrasse und im Areal sind manche Flächen unversiegelt. Freiräume sind wegweisend für die Bebauung: Ebenerdig spielen sich das öffentliche Leben und gemeinsame Aktivitäten ab, in den Obergeschossen befinden sich die privaten Außenräume. Von der Industriestrasse her und auch innerhalb des Areals ist das Quartier durchlässig und wird auch optisch so wahrgenommen. So entsteht ein Ort der kurzen Wege. Ein Ort auch, wo sich die Menschen gerne aufhalten und austauschen.

*Die Industriestrasse als
Lebensader*

Die Erschließung erfolgt über die Industriestrasse, die zur Lebensader des Quartiers wird. Auf der Industriestrasse und auf den von ihr ins Areal führenden Verbindungen begegnen sich die Menschen. Es gilt das Prinzip der Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Ein Mobilitätskonzept stellt dies sicher. Das Angebot an Veloabstellplätzen ist

überdurchschnittlich, dabei sind auch Lastenfahrräder, Veloanhänger und Ladestationen für E-Bikes zu berücksichtigen. Die Autos werden grundsätzlich unterirdisch oder gebäudeintegriert parkiert, wobei es vor den Gebäuden oberirdische Kunden-, Besucher- sowie Handicap-Parkplätze gibt. Die zentrale Lage direkt beim Bahnhof Münsingen rechtfertigt eine Reduktion der durchschnittlichen Parkplatzzahl pro Wohnung, was auch den Vorgaben des Baureglements 2023 entspricht.

Den räumlichen Bezug zwischen dem Wertekatalog und dem Planungsgebiet stellt ein Leitplan her, der die Synthese visuell vermittelt. Zusätzlich hat das Beurteilungsgremium gleichsam zur Lupe gegriffen und einzelne Themen vertieft: Für den betreffenden Raum bzw. das betreffende Thema hält der Bericht konkrete Vorgaben fest und zeigt den Handlungsbedarf auf.

So wird zum Beispiel empfohlen, für die Erdgeschosse an der Industriestrasse ein Nutzungskonzept zu entwerfen und so sicherzustellen, dass die Industriestrasse auch in den Abendstunden belebt ist. Zu prüfen ist im weiteren Planungsprozess etwa auch, ob sich die «Filzi» baulich erhalten und erweitern lässt und dies wirtschaftlich tragbar ist. Ebenso ist im Detail abzuklären, wie das Regenwasser – im Sinn des Schwammstadtprinzips – genutzt werden kann, um das Quartier zu kühlen und Grünbereiche zu bewässern. Weiter soll etwa auch konkretisiert werden, wie sich die angestrebte architektonische Diversität sicherstellen lässt und ob hierfür Co-Autorenschaften eine Variante sind.

3. Testplanungsverfahren

3.1 Ausgangslage

Gebiet im Wandel

Das Gebiet Bahnhof West in Münsingen ist im Wandel. Die Senevita wurde fertiggestellt, der Bahnhofvorplatz und die Veloeinstellhalle wurden eingeweiht (2022). Mit dem bevorstehenden Umbau des Bahnhofs und mit der Verlegung der Industriestrasse an die Bahn werden weitere grosse Veränderungen einhergehen. Mit der Testplanung «Bahnhof West» sollten Potenziale in diesem rund 3,4 Hektaren grossen Gebiet ausgelotet und ein langfristiges und umsetzungsfähiges Zielbild entworfen werden. Der Gemeinderat Münsingen hat im Juni 2022 mit der Projektträgerschaft «Bay Projektentwicklung West AG» (Konolfingen) eine Planungsvereinbarung abgeschlossen, welche die Modalitäten der parzellenübergreifenden Planung im Gebiet zwischen Senevita und Belpbergstrasse regelt.

Testplanung als Auftakt

Die Testplanung bildet den Auftakt zu einem qualitätssichernden Prozess und nachfolgenden Planungsschritten, die zeit- und stufengerecht in den kommunalen Planungsinstrumenten verankert werden: der Anpassung des behördlichen Richtplans Bahnhof West, der Änderung der ZPP B «Bahnhof West» sowie dem Erlass neuer (Teil-)Überbauungsordnungen für dieses Gebiet.

Gebiet mit Handlungsbedarf...

Das neben dem Bahnhof gelegene Gebiet «Bahnhof West» ist heute unternutzt und weist Verdichtungs- und Entwicklungspotenziale auf. Im Zonenplan und Baureglement (genehmigt am 01.07.2011) entsprechen die Bauvorschriften der ZPP B „Bahnhof West“ nicht mehr heutigen Anforderungen und Gegebenheiten. Die ZPP B «Bahnhof West» wurde deshalb vom Beschluss zur neuen Ortsplanung ausgenommen, zu welcher die Münsinger Stimmbevölkerung am 15.5.2022 Ja gesagt hat. Damit ist sichergestellt, dass die ZPP B bereits in den nächsten Jahren – auch innerhalb der Frist der Planbeständigkeit der neuen Ortsplanung - geändert werden kann.

...und Potenzialen an bester Lage

Aufgrund seiner zentralen und prominenten Lage neben dem Bahnhof und zum Dorfkern verfügt das Entwicklungsgelände über besondere Qualitäten. Es stellt eines der wichtigsten Entwicklungsgebiete in Münsingen innerhalb der Bauzone dar und bietet Chancen und Potenziale hinsichtlich einer qualitätsvollen und zeitgemässen Siedlungsentwicklung nach innen und zur ortsbaulichen Aufwertung.

Laufende Entwicklungen im Umfeld

Die SBB plant, den Bahnhof Münsingen auszubauen und gleichzeitig die Gleisachsen zu verschieben. Gemäss dem kommunalen Richtplan „Bahnhof West“ (genehmigt am 22.05.2018) soll die heutige Industriestrasse westseitig parallel an die SBB-Geleise verlegt werden und das Verkehrsaufkommen von der Belpbergstrasse zur neuen Entlastungsstrasse Nord (und in umgekehrter Richtung) aufnehmen. Gleichzeitig soll die Gleisquerung durch neue Bahnunterführungen für Fussgänger- und Velos verbessert werden, welche in die Verkehrsführung westlich des Bahnhofs eingebunden werden sollen. Die Arealentwicklung soll die Infrastrukturanlagen der SBB sowie die neue Industriestrasse in bestmöglicher Weise städtebaulich integrieren.

3.2 Zielsetzungen

3.2.1 Ziele der Gebietsentwicklung

Ziele für die Gebietsentwicklung

Gemeinde und Projektträgerschaft verfolgen folgende Ziele für die Gebietsentwicklung:

- Die Realisierung eines Vorzeigeprojekts, welches die Sicherstellung einer nachhaltigen, qualitativ hochwertigen Zentrumsentwicklung an der Westseite des Bahnhofes Münsingen mit Wohnen, ergänzt durch Gewerbe-, Dienstleistungs- und Flächen für Detailhandelseinrichtungen ermöglicht. Dabei werden eine überdurchschnittliche städtebauliche, architektonische und energetische Qualität von Bebauung und Freiraum sowie eine optimale Ergänzung des Wohn- und Dienstleistungsangebotes für den Ortsteil Bahnhof West angestrebt.
- Das Umsetzen der Siedlungsentwicklung nach innen und das Fördern von attraktiv ausgestalteten gemischten Nutzungen.
- Das Realisieren einer höheren baulichen Dichte, als diese im Rahmen der heutigen ZPP B «Bahnhof West» möglich ist.
- Das Sicherstellen der gut und zweckmäßig gestalteten Strassenverbindung zwischen Belpbergstrasse und dem Bahnhofvorplatz/Senevita (UeO q „Senevita“) als Zubringer zur Entlastungsstrasse Nord sowie als Erschliessung des neuen Quartiers (neue Industriestrasse) in die Gesamtüberbauung.
- Das Sicherstellen von gut gestalteten öffentlichen Freiräumen, eines dichten Netzes für den Langsamverkehr sowie die Realisierung von notwendigen öffentlichen Infrastrukturen.

3.2.2 Aufgabenstellung für die Testplanung

Aufgaben der Testplanung

Mit dem Planungsprozess zur Testplanung ist sicherzustellen, dass die Planung mit den inhaltlichen Arbeiten der Ortsplanung Münsingen (insbesondere Siedlungsentwicklung nach innen, laufende Richtplanungen), dem Projekt zur Anpassung der Gleisanlagen der SBB, der neuen Lage der Industriestrasse, der Lage der neuen Bahnquerungen und den übergeordneten raumplanerischen Vorgaben abgestimmt ist.

Die Testplanung dient der Erarbeitung eines gesamtheitlichen und nachhaltigen Konzepts für die Bebauung, Baugestaltung und Nutzung, die Erschliessung, die Parkierung und den Aussenraum. Die Aufgabenstellung der Testplanung für den gesamten Bearbeitungsperimeter umfasst folgende Themen:

- Ermitteln von Grundsätzen zur Arealentwicklung.
- Ausloten der städtebaulichen und nutzungsmässigen Potenziale und Möglichkeiten. Als Ausgangspunkt dient der Richtplan «Bahnhof West», wobei dieser in Bezug auf Höhenentwicklung und Nutzungsdichte angepasst werden kann.

- Entwickeln eines überdurchschnittlichen und tragfähigen städtebaulichen Vorschlags unter Beachtung der wesentlichen Aspekte einer gemischten Nutzung (wie z. B. Freiflächen, arealinterne Erschließungen, Umgang mit Bestand, nutzungsoffene Gebäudekubaturen etc.).
- Aufzeigen von Lösungsvorschlägen hinsichtlich Klimaverträglichkeit (z.B. Vermeiden von Hitzeinseln, Aspekte Schwammstadt, Biodiversität etc.).
- Entwickeln von überzeugend gestalteten, gut zonierten öffentlichen, gemeinschaftlichen und privaten Räumen.
- Für den Teil Süd des Planungsgebiets gilt insbesondere: Entwickeln eines auf das städtebauliche Konzept und die übergeordneten verkehrlichen, räumlichen und energetischen Aspekte (Verkehrsführung und -fluss, Sicherheit, Immissionen, Verträglichkeit, Kosten etc.) abgestimmten Vorschages zur Straßenführung der neuen Industriestrasse.
- Aufzeigen einer zweckmässigen Etappierung.
- Schaffen einer Grundlage für die Änderung der Bestimmungen der ZPP B «Bahnhof West» im Gemeindebaureglement auf den Parzellen des Planungsperimeters.

3.2.3 Wie weiter nach der Testplanung?

Wie weiter nach der Testplanung?

Die nachstehenden Punkte weisen auf die geplante Umsetzung der Ergebnisse der Testplanung hin:

- Die Ergebnisse der Testplanung für das Gesamtgebiet (vorliegender Schlussbericht) und die daraus abgeleiteten ZPP-Bestimmungen (resp. Änderungen der bestehenden ZPP B «Bahnhof West») bilden die Grundlage für die weitere Planung. Die Studienergebnisse können als Grundlage für weitere Planungsschritte durch Dritte verwendet werden (Art. 26.3 Ordnung SIA 143; Ausgabe 2009). Die Weiterführung der Planung und die Entwicklung des Richtprojekts wird durch ein interdisziplinäres Planungsteam weiterbearbeitet und durch das Beurteilungsgremium der Testplanung begleitet.
- Die Resultate des qualitätssichernden Verfahrens werden mittels Änderung des Richtplans Bahnhof West (falls nötig) und der baurechtlichen Grundordnung (Anpassung Bestimmungen ZPP B und ggf. Zonenplan) und nachgelagerten Teil-Überbauungsordnungen sichergestellt.
- Soweit dies aus der Synthese der Testplanung folgt, werden mit dem Erlass der geänderten ZPP B neue Sektoren festgelegt, welche als Voraussetzung für die Ablösung der ZPP durch verschiedene, inhaltlich und zeitlich nicht in Abhängigkeit stehende Teil-Überbauungsordnungen dienen. Mit einer Sektorenbildung in der ZPP wird sichergestellt, dass die verschiedenen Teil-Überbauungsordnungen aufeinander abgestimmt sind.

3.3 Schlussbericht Testplanung

Synthese

Der vorliegende Schlussbericht fasst die Resultate und Erkenntnisse aus den Konzeptentwürfen und Diskussionen des Testplanungsverfahrens zusammen, nimmt eine Synthese zu den Ergebnissen vor und dokumentiert die vollständigen Projektabgaben der drei Teams (Anhang 2). Er integriert die Empfehlungen des Begleitgremiums und skizziert ein Konzept zur künftigen Ausrichtung des Entwicklungsgebietes in Form einer Handlungsanweisung. Hinsichtlich des Städtebaus, der Freiraumgestaltung, der Nutzungsanordnung, der Klimamassnahmen sowie des Verkehrs werden zentrale Grundsätze festgehalten. Der Syntheseplan visualisiert die Leitideen zur Arealentwicklung.

Der Bericht weist aber auch auf inhaltliche Lücken und entsprechenden Handlungs- und Präzisierungsbedarf hin. Er bildet die gemeinsame Grundlage zur Einleitung weiterer Planungsschritte.

3.4 Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter

Abb. 1 zeigt das Planungsgebiet mit Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter.

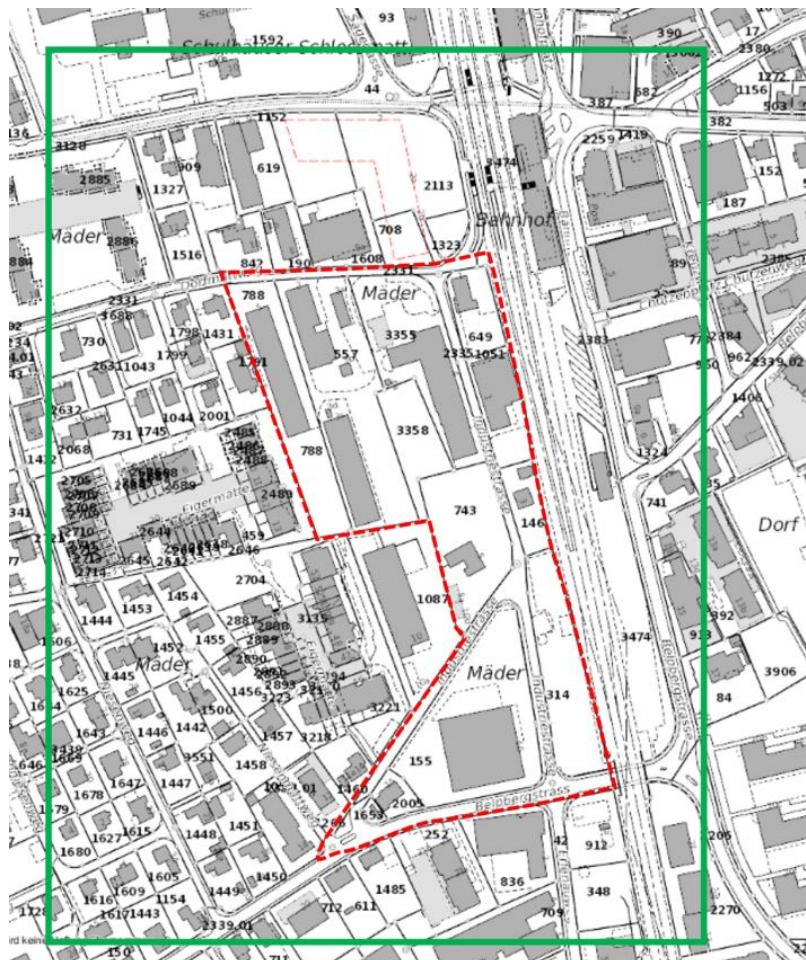


Abb. 1 Bearbeitungsperimeter (rot) und Betrachtungsperimeter (grün)

<i>Bearbeitungsperimeter</i>	Der Bearbeitungsperimeter entspricht dem rot markierten Gebiet gemäss Abb. 1.
<i>Betrachtungsperimeter</i>	Der Betrachtungsperimeter konnte durch die Bearbeitungsteams je nach Fragestellung weiter oder enger gefasst werden. Grundsätzlich gilt das grün markierte Gebiet gemäss Abb. 1 als Betrachtungsperimeter. Der Betrachtungsperimeter zeigt damit auch die Übergänge und Schnittstellen zu den angrenzenden Quartieren, dem Bahnhofareal, zur Senevita sowie zum Bereich der ZPP AB «Erlenauweg» ein. Das Beurteilungsgremium machte zum Betrachtungsperimeter keine Vorgaben.

3.5 Verfahrensablauf und Prozessbeteiligte

<i>Bearbeitungsteams</i>	Die Testplanung wurde im Einladungsverfahren durchgeführt. Für das Verfahren wurden drei geeignete interdisziplinäre Bearbeitungsteams eingeladen. Die Bearbeitungsteams mussten mindestens die Fachrichtungen Städtebau / Architektur, Landschaftsarchitektur und Verkehrsplanung abdecken. Der Einbezug weiterer Fachkompetenzen war möglich.
<i>Beurteilungsgremium</i>	Die Bearbeitungsteams wurden durch ein Beurteilungsgremium gemäss Ordnung SIA 143 (2009) begleitet. Es fanden eine Startveranstaltung, eine schriftliche Fragenbeantwortung, zwei Zwischenbesprechungen und eine Schlusspräsentation statt. Die Ergebnisse der Testplanung wurden von der Verfahrensbegleitung auf Basis der Empfehlungen des Beurteilungsgremiums zu einer Synthese zusammengeführt und in den vorliegenden Schlussbericht verarbeitet.
<i>Partizipation</i>	Zum Prozess der Testplanung gab es verschiedene Partizipationsmöglichkeiten. Interessen- und Anspruchsgruppen (sogenannte Stakeholder) hatten die Gelegenheit, sich im Rahmen einer Inputveranstaltung zu programmatischen Aspekten der Testplanung einzubringen und im Rahmen von sogenannten Echoräumen nach der ersten Zwischenbesprechung und nach Vorliegen des Entwurfs des Schlussberichts (Synthese) zu den Zwischenergebnissen zu äussern.

3.6 Aufgabenstellung

3.6.1 Allgemeine Bemerkungen

<i>Nachhaltige, qualitativ hochwertige Zentrumsentwicklung</i>	Von den Teams wurden innovative, umsetzungsfähige Lösungsvorschläge für eine nachhaltige, qualitativ hochwertige Zentrumsentwicklung an der Westseite des Bahnhofs Münsingen erwartet. Für das Gesamtareal waren konzeptuelle Vorschläge für die Bebauung, die Freiräume, die Nutzungen, die Erschliessungen sowie für die Ver- und Entsorgung zu erarbeiten.
--	---

<i>Richtplan Bahnhof West</i>	Der Richtplan „Bahnhof West“ (2018) bildete eine Grundlage für die Testplanung. Raumbildende Elemente des Richtplans wie Nutzungsdichte, Höhenentwicklung, Strassenführung im Teil Süd zwischen Personenunterführung (PU) Süd und Belpbergstrasse etc. waren dabei zu prüfen und zu konkretisieren. Abweichungen, beispielsweise bezüglich Höhenentwicklung und Nutzungsdichte, waren möglich und zu begründen.
-------------------------------	---

3.6.2 Städtebau

Innenentwicklungs- und Verdichtungspotenziale

Aufgrund der zentralen und prominenten Lage neben dem Bahnhof und zum Dorfkern Münsingen sowie der Grösse verfügt das Areal «Bahnhof West» über besondere Qualitäten. Es ist heute unternutzt und stellt eines der wichtigsten Entwicklungsgebiete in Münsingen innerhalb der Bauzone dar. Mit der Arealentwicklung soll die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert werden. Die konkreten Innenentwicklungs- und Verdichtungspotenziale sind zu ermitteln. Dabei wird eine höhere bauliche Dichte angestrebt, als dies im Rahmen der heutigen ZPP B «Bahnhof West» möglich ist. Die verträgliche Nutzungsdichte ist unter ausgewogener Berücksichtigung aller Interessen auszuloten.

Städtebauliche Konzeptionen

Neben der Potenzialen zu einer qualitätsvollen Siedlungsentwicklung nach innen bietet die Arealentwicklung die Chance zu einer ortsbaulichen Aufwertung des Gebiets westlich des Bahnhofs. Im Rahmen der Testplanung sollten Lösungsspektrum städtebaulicher Konzeptionen ausgelotet werden. Dabei wurde eine überdurchschnittliche städtebauliche, architektonische und energetische Qualität angestrebt. Die Bearbeitungsteams waren gefordert, Lösungsvorschläge und Überlegungen zur Höhenentwicklung darzulegen. Hinweis: Es bestehen keine Grundlagen zur Zweckmässigkeit, Machbarkeit und Genehmigungsfähigkeit eines möglichen Hochhauses nach Art. 22 BauV.¹ Die Infrastrukturanlagen der SBB sowie die neue Industriestrasse waren in bestmöglicher Weise städtebaulich zu integrieren.

3.6.3 Freiraum

Freiraumqualitäten

Die Freiräume prägen die Adressbildung des Areals und das Potenzial zur Identitätsbildung massgeblich. Überzeugend gestaltete, abwechslungsreiche und angemessen dimensionierte Freiräume sind eine wesentliche Voraussetzung für eine hohe Lebensqualität. Komplementär zur Bebauung wird eine hohe Freiraumqualität angestrebt.

Die attraktiven Freiräume waren als Begegnungsorte, Aufenthalts- und Spielflächen sowie als gut gestaltete öffentliche Verbindungswege zu konzipieren. Für die Areallnutzenden waren aneigenbare Aussenräume zu konzipieren, die idealerweise die Nachbarschaftsbildung unterstützen. Die Verschattungs- und Besonnungsthematik war zu berücksichtigen. Darunter fallen auch Aufenthaltsflächen und Spielflächen etc. Charakter und Öffentlichkeitsgrad der Freiräume mussten dabei präzisiert und differenziert werden (Akteure, Nutzung, Betrieb, Unterhalt, Materialien).

Die mit Bäumen durchsetzten Freiräume waren nach Lage und Funktion differenziert und möglichst attraktiv zu gestalten. Der klimagerechten Konzeption der künftigen Bebauung kommt hohe Bedeutung zu (vgl. Kapitel 3.6.4)

Eine gute Vernetzung des Planungsgebiets in Quer- wie in Längsrichtung wie auch die Schaffung von identitätsstiftenden Sichtbeziehungen war anzustreben. Die Vernetzung des Langsamverkehrs mit den Aufenthaltsbereichen sollte Begegnungsmöglichkeiten schaffen. Der Arealzugang für den

¹ Als Hochhäuser gelten Gebäude mit einer Gesamthöhe > 30m gem. Art. 22 BauV

Langsamverkehr erfolgt ab der neuen Industriestrasse, ab dem Dorfmattweg und ab der Belpbergstrasse über Stichwege oder -strassen.

Für die gem. 45ff. BauV geforderte zusammenhängende grössere Spielfläche von 600m² war der Flächennachweis zu erbringen. Spielplätze und die grössere Spielfläche waren geschickt zu platzieren, in jedem Fall so, dass sie durch an Industriestrasse gesetzte Gebäude abgeschirmt sind (vgl. Störfallvorsorge).

3.6.4 Klima

Schwammstadt-Prinzip und Beschattung

Mikroklimatische Aspekte waren zu berücksichtigen. Ein sinnvoller Umgang mit dem Regenwasser gemäss dem Schwammstadtprinzip – Rückhalt, Versickerung und Verdunstung – führt bei zunehmenden Starkniederschlägen zu einer Entlastung der Kanalisation und zu einer Verbesserung der mikroklimatischen Situation, was sich positiv auf die Aufenthaltsqualität im Gebiet Bahnhof West auswirkt. Entsprechende Massnahmen mussten im gesamten Areal in die Planung einfließen. Die Versiegelung der Aufenthalts- und Verkehrsflächen war auf das nötige Minimum zu begrenzen. Um eine ausreichende Beschattung sicherzustellen, waren zusätzliche Baumpflanzungen zu prüfen. Ebenfalls zu prüfen waren Dach- und Fassadenbegrünungen. Baumpflanzungen waren im Rahmen der Projektentwicklung stufengerecht zu bearbeiten und aufzuzeigen.

3.6.5 Nutzung und sozialräumliche Aspekte

Nutzungsausrichtung

Im Planungsgebiet soll eine Zentrumsentwicklung mit attraktiv ausgestalteten Mischnutzungen realisiert werden. Wohnnutzungen sollen durch Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen sowie Flächen für Detailhandelseinrichtungen und -geschäfte (z.B. zum Verkauf regionaler Produkte) ergänzt werden. Es gilt auch zukünftig die Lärm-Empfindlichkeitsstufe ES III.

Wohnraum- und Gewerbebeförderung

Im Rahmen der Arealentwicklung Bahnhof West sind entlang der Industriestrasse vorwiegend publikumsorientierte Nutzungen und eher urbane Wohnformen vorzusehen. Auf der Ebene Erdgeschoss sind publikumsorientierte und/oder gewerbliche Nutzungen vorgeschrieben. Bei den Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen wird eine vielfältige Mischung aus arbeitsintensiven Betrieben mit hoher Flächeneffizienz angestrebt. Südlich der PU Süd (Teilraum 3, Bereich Jumbo) sind mindestens 2'500 m² zusammenhängende GF auf Ebene Erdgeschoss anzurufen (inkl. Berücksichtigung Anlieferung). Nördlich der PU Süd (Teilraum 2) sind entlang der neuen Industriestrasse mindestens 1'500 m² zusammenhängende GF auf Ebene Erdgeschoss anzurufen.

Im Übrigen liegt der Fokus auf einem gut durchmischten Wohnraumangebot, in welchem sowohl Wohnungen in Kostenmiete, Mietwohnungen im mittleren Preissegment wie auch hochwertige Wohnungen in Eigentum möglich sind. Ab der ersten Bebauungstiefe sind grundsätzlich alle Wohnformen denkbar (altersgerechtes Wohnen, generationenübergreifendes Wohnen, Familienwohnen, Empty-Nester, Wohnatelier etc.) Dazu wurden keine Vorgaben gemacht. Es soll jedoch eine hohe Diversität und Vielfalt an Wohnungsangeboten gewährleistet werden.

Die Gemeinde Münsingen setzt sich für den Erstellung und Erhaltung von preisgünstigem Wohnraum sowie die Ansiedlung und Erhaltung von Betrieben ein.

Sozialräumliche Aspekte:

Grundsätzlich war zu thematisieren, welche sozialräumlichen Auswirkungen aus den vorgeschlagenen Nutzungen hervorgehen.

Der Fokus der Testplanung betreffend sozialräumlicher Aspekte richtete sich im Wesentlichen auf zwei Themen: Einerseits der Schaffung von Begegnungsmöglichkeiten mit Integrationspotenzial und Identitätskraft, andererseits der Schaffung einer Überbauung mit einer guten sozialen Durchmischung.

- Begegnungsorte

Die Teams waren gefordert, die vorzusehenden Nutzungen so anzurufen und auszustalten, dass an geeigneter Lage attraktive und spannende Begegnungsorte und Interaktionsräume für die Nutzergruppen und die Quartierbevölkerung entstehen. Gefragt waren sowohl Räume in den Erdgeschossen der Gebäude (wie Quartiertreff, Mehrzweckraum, Café o.ä.) als auch gut gestaltete Freiräume (Quartierplatz, Aufenthalts- und Spielflächen). Die soziale Funktion dieser Räume soll dazu beitragen, der neuen Überbauung eine eigene Identität zu verschaffen.

- gute Durchmischung

Ein im Rahmen der Partizipation oft genanntes Anliegen ist eine gute soziale Durchmischung der Siedlung in den Bereichen Altersgruppen, Lebensentwürfe und Einkommensklassen. Dem Anliegen liegt die implizite Haltung zu Grunde, dass die heterogene Zusammensetzung von Individuen und sozialen Gruppen stabile und konfliktprobte Nachbarschaften hervorbringt.

3.6.6 Verkehr, Erschliessung, Mobilität

Industriestrasse

Die neue Industriestrasse bildet die Strassenverbindung zwischen der Belpbergstrasse und dem Dorfmattweg. Sie wird als Zubringer zur Entlastungsstrasse Nord sowie als Erschliessung des neuen Quartiers konzipiert. Gleichzeitig sollen die angrenzenden Wohn- und Arbeitsgebiete durch gute Verknüpfungen optimal an den neuen Bahnhofzugang West angeschlossen werden.

Die neue Industriestrasse verläuft zwischen Senevita und Personenunterführung Süd im *bahnnahen* Bereich. Die Lage der Industriestrasse zwischen PU Süd und Belpbergstrasse wurde im Rahmen der Testplanung Bahnhof West überprüft (siehe weiter unten). Sie wird im Umfeld der Parzelle 155 (Jumbo Baumarkt) an die Belpbergstrasse angeschlossen.

Die neue Strassenanlage liegt im Vorprojekt vor. Für die Testplanung war diesbezüglich zwischen zwei Bereichen zu unterscheiden:

Industriestrasse Abschnitt Nord

Neue Industriestrasse, Abschnitt Nord zwischen Senevita und PU Süd

Das Vorprojekt der neuen Industriestrasse im *Strassenabschnitt Teil Nord* zwischen den Anschlusspunkten Senevita und PU Süd galt grundsätzlich als verbindliche Rahmenbedingung für die Testplanung. Das Vorprojekt war damit bezüglich Verlauf, Strassenanlage, Fahrbahn (bis und mit arealseitigen Strassenrand) und Höhenprofil grundsätzlich definiert. Die zwischen neuer Industriestrasse und Gleisanlagen liegenden Anlagen und Infrastrukturen galten als gesetzt.

Seitens der Bearbeitungsteams zu definieren waren die Gebäudeesetzungen und Erschliessungsanlagen inkl. Gebäudezugängen, Baumreihen und Strassenvorländer ab arealseitigem Strassenrand der neuen Industriestrasse.

*Industriestrasse
Abschnitt Süd*

Neue Industriestrasse, Abschnitt Süd zwischen PU Süd und Belpbergstrasse
Für den Strassenabschnitt Teil Süd zwischen den Anschlusspunkten PU Süd und Belpbergstrasse galt die vorliegende Studie als orientierend. Sie dokumentiert den Planungsstand. Die Studie folgte in erster Linie verkehrstechnischen und ingenieurtechnischen Zielen. So vermag beispielsweise das Anschlussbauwerk in die diagonal verlaufende Industriestrasse städtebaulich nicht zu überzeugen.

*Expliziter Auftrag der
Bearbeitungsteams*

Die Bearbeitungsteams waren deshalb gefordert, Alternativen zu prüfen und für diesen Bereich (Modellausschnitt / Teilraum 3) vorzuschlagen, welche sowohl aus verkehrstechnischer wie auch aus städtebaulicher Sicht überzeugen. Ziele:

- Überzeugendes städtebauliches Konzept
- Betrieblich funktionsfähige und städtebaulich gute und überzeugende Lösungsvorschläge zur künftigen Strassenführung sowie der Anschlüsse der Fussgänger- und Veloweg an die PU Süd. Eine unmittelbar an die Gleisanlagen anschliessende Strassenführung im Abschnitt PU Süd und Belpbergstrasse war aus technischen Gründen ausgeschlossen. Eine Anpassung der Unterführung Belpbergstrasse kam nicht in Frage.
- Anlieferungs- und Logistikwege waren aufzuzeigen.
- Die Wunschlinien des Langsamverkehrs waren bestmöglich zu berücksichtigen (vgl. Richtplan Verkehr und Richtplan Bahnhof West).

Veloverkehr

Die neue durchgehende Industriestrasse wird sowohl auf kantonaler Ebene (Sachplan) als auch auf kommunaler Ebene als wichtige Route bezeichnet. Neu soll die Velohauptroute Münsingen - Thun über den Erlenauweg und die Industriestrasse geführt werden (Transit für schnelle Velos). Die Lage direkt an dieser wichtigen Veloverbindung eröffnet für die vorliegende Planung ein gewisses Potenzial, beispielsweise mit attraktiven Abstellplätzen für Velos einen Beitrag zur Entwicklung des Modalsplit der Gemeinde zugunsten des Veloverkehrs zu leisten.

Fussverkehr

Beim Güterschuppen soll eine neue Fussgänger- und Velounterführung entstehen, die auch den Bearbeitungsperimeter besser an den Bahnhof und den östlichen Ortsteil anbindet. Im neuen Quartier Bahnhof West soll konsequent ein dichtes und attraktives Fuss- und Velowegnetz angestrebt werden. Diese Vorgabe war in der vorliegenden Planung mittels guter Anknüpfung des Areals an das übergeordnete Netz angemessen zu berücksichtigen. Die im Richtplan Bahnhof West geforderte öffentliche Fusswegverbindung war in die Bebauung zu integrieren.

*ÖV, kombinierte
Mobilität, Alternativen*

Der Bearbeitungsperimeter liegt vollständig in der ÖV-Gütekategorie B und ist damit ausgezeichnet mit dem ÖV erschlossen. In den kommenden Jahren strebt die Gemeinde eine Taktverdichtung aller Ortsbuslinien, eine Erhöhung der Qualität und Verlässlichkeit der Anschlüsse Bus-Bahn sowie geräusch- und CO2-arme Fahrzeuge an. In Bezug auf den Bahnanschluss wird für die S1 eine Taktverdichtung Richtung Bern auf 15 Minuten und für den

RegioExpress RE der ½-h Takt angestrebt. Der Bahnhofzugang für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende soll insgesamt verbessert werden. Die Teil- Richtplankarte öffentlicher Verkehr, kombinierte Mobilität und Alternativen macht für die vorliegende Planung keine verbindlichen Aussagen.

Energie

Die Gemeinde Münsingen trägt das Label „Energiestadt Gold“. Als solche setzt sie sich für eine effiziente Energienutzung, den Klimaschutz, erneuerbare Energien und umweltverträgliche Mobilität ein. Sie verpflichtet sich unter anderem in den Bereichen Planung und Entwicklung, Ver- und Entsorgung sowie Mobilität einer zukunftsgerichteten Zielsetzung. Die Umsetzung der energiepolitischen Ziele soll durch den Richtplan Energie und das Baureglement (4.3 Energie) sichergestellt werden. Die darin enthaltenen Vorgaben waren zu berücksichtigen.

3.6.7 Immissionsschutz

Lärm

Massgebend war die heutige Lärmempfindlichkeitsstufe ES III nach Art. 43 LSV. Einzuhalten waren die Immissionsgrenzwerte für Neubauten der Lärmempfindlichkeitsstufen ES III gemäss geltendem Zonenplan. Zum Thema Lärm wurde ein Fachgutachten erarbeitet. Der Fachbericht Lärm (Grundlage Nr. 2.11) war nach Vorliegen grundsätzlich zu berücksichtigen.

Folgende planerische Massnahmen sind möglich (Aufzählung nicht abschliessend):

- Anordnen von Gewerbe- und/oder Büronutzung (+5dB gemäss Art. 42 Abs. 1 LSV) entlang der Bahnseite
- Anordnen von nicht lärmempfindlichen Räumen entlang der Bahnseite wie z.B. Bad/WC, Küchen ohne Wohnanteil, Abstellräume, Treppenhäuser, Korridore, Laubengänge, Restaurants oder Läden mit erheblichem Innenlärm durch Musik
- Anordnen von lärmempfindlichen Räumen entlang der Bahnseite, welche während der Nacht nicht genutzt werden, wie z.B. Praxen, Schulen, Cafés
- Grundrissanordnungen mit Lüftungsmöglichkeiten der lärmempfindlichen Räume über Rückseite oder bahnabgewandt und keine offensichtliche Fenster lärmempfindlicher Räume zur Bahnseite
- Anordnen von Loggien/Wintergärten (Wirkung abhängig von Abmessungen und Ausgestaltung)

Als bauliche Massnahmen sind denkbar (nicht abschliessend):

- Vorgelagerte Pufferzonen mittels Doppelhautfassaden, vorgehängten Fassaden
- Vorgelagerte nicht lärmempfindliche Bauten wie z.B. Velounterstände, Garagen, etc.

Störfallvorsorge

Da das Areal direkt an der Bahnlinie des Neat-Zubringers liegt, ist bei Änderungen der Nutzungsplanung durch die Planungsbehörde eine Koordination Raumplanung und Störfall vorzunehmen. Es waren geeignete Massnahmen zur Störfallvorsorge zu treffen.

Für die Testplanung wurde empfohlen, die Vorgaben gemäss Planungshilfe Koordination Raumplanung und Störfall zu berücksichtigen. Das heisst insbesondere:

- Beim Gebäude-Layout war den natürlichen Fluchtwegen höchste Priorität zu geben (d. h. von den Gleisen abgewandt / wegführend).
- Luftansaugstellen waren bahnabgewandt sowie möglichst hoch über dem Boden platzieren.
- Die Störfallvorsorge war bei der Ausrichtung der Gebäude nach Möglichkeit zu berücksichtigen. Zum Beispiel Räume die wenig personenintensiv genutzt werden (Parkplätze, Garagen, Lagerräume) bahnzugewandt, Fluchtwege bahnabgewandt.

Je Bearbeitungsteam stand ein Stundensaldo von 2 Stunden zum fachlichen Austausch mit dem Störfallexperten zur Verfügung. Der Störfallexperte nahm zu den an der Zwischenbesprechung 1 präsentierten Entwürfe der Bearbeitungsteams je eine spezifische Beurteilung vor.

NIS

Zum Thema nichtionisierende Strahlung NIS wurde ein Fachgutachten erarbeitet. Der Fachbericht (Grundlage Nr. 2.12) war nach Vorliegen zu berücksichtigen.

Erschütterungen

Zum Thema Erschütterungen wurde ein Fachgutachten vorbereitet. Der Fachbericht (Grundlage Nr. 2.13) war nach Vorliegen zu berücksichtigen.

3.6.8 Wirtschaftlichkeit und Umsetzung

Für die Grundeigentümer hat die Wirtschaftlichkeit im gesamten Entwicklungsprozess ein grosses Gewicht. Entsprechend wurden Konzepte erwartet, welche bezüglich Baukosten wie auch den nachfolgenden Aufwendungen für Betrieb und Unterhalt attraktiv sind und eine hochwertige Nutzungsdisposition zulassen. Es lag an den Bearbeitungsteams, die Gesamtwirtschaftlichkeit stufengerecht im Auge zu behalten.

4. Ergebnisse – Würdigung

4.1 Prozess

4.1.1 Testplanung

Die drei interdisziplinären Bearbeitungsteams präsentierten ihre Zwischenergebnisse dem Beurteilungsgremium im Rahmen von zwei Zwischenbesprechungen und einer Schlusspräsentation.

Zwischenbesprechungen

Die Zwischenbesprechungen fanden als ganztägige Veranstaltungen statt. Die erste Zwischenbesprechung wurde am 20. April 2023 durchgeführt, die zweite Zwischenbesprechung am 27. Juni 2023. Vormittags präsentierten die Teams ihre Arbeiten ohne Anwesenheit der anderen Teams. Nachmittags beriet das Beurteilungsgremium unter sich die Projektbeiträge und formulierte allgemeine und teamspezifische Rückmeldungen für die Weiterbearbeitung der Entwürfe. Die Rückmeldungen wurden den Teams in Form eines Zwischenberichts zugestellt.

Weichenstellungen aus der ersten Zwischenbesprechung

In den Projektentwürfen aus Zwischenbesprechung 1 waren bereits gewisse Weichenstellungen, Grundsätze und Werthaltungen erkennbar. Obwohl sich drei Projektentwürfe deutlich unterscheiden, weisen sie einige bedeutsame Gemeinsamkeiten auf:

- Die Entwürfe verzichten weitgehend auf eine geschlossene Bebauung entlang der Industriestrasse und lösen die Bebauung in verschiedene Baukörper mit unterschiedlichen Staffelungen auf.
- Sie wählen als Hauptrichtung der Setzungen die dominierende Nord-Süd-Richtung (parallel zu den Bahnanlagen).
- Sie streben in Nord-Süd-Richtung eine Silhouettenbildung mit differenzierten Bauhöhen an.
- Sie messen Bestandsobjekten wie der Filzi oder dem inventarisierten Gewerbebau Martignoni einen hohen Identifikationswert für das Quartier und damit eine wichtige Bedeutung bei.
- Sie erachten eine Bauhöhe unter 30 Meter als zielführend und überschreiten diese nicht, womit nicht auf die Hochhausthematik eingetreten werden muss.
- Sie konzipieren die Straßenanlage der Industriestrasse in Analogie zum Vorprojekt der Gemeinde und führen diese im Knotenbereich beim Erlauweg in die Belpbergstrasse ein.

Schlusspräsentation

Die Schlusspräsentation fand als ganztägige Veranstaltung am 5. September 2023 statt. Analog zu den Zwischenbesprechungen präsentierten die Teams am Vormittag ihre Arbeiten, die am Nachmittag durch das Beurteilungsgremium beraten wurden. Darauf aufbauend erarbeitete das Beurteilungsgremium die Projektwürdigungen und die Synthese

4.1.2 Partizipation

Der Einbezug von Anspruchsgruppen und der interessierten Öffentlichkeit sollte die Voraussetzungen für eine qualitätsvolle, nachhaltige und bedürfnisgerechte Planung schaffen.

Zum Prozess der Testplanung gab es verschiedene Partizipationsmöglichkeiten. Interessen- und Anspruchsgruppen (sogenannte Stakeholder) hatten die Gelegenheit, sich im Rahmen einer Inputveranstaltung zu programmati-schen Aspekten der Testplanung einzubringen und im Rahmen von soge-nannten Echoräumen nach der ersten Zwischenbesprechung und nach Vor-liegen des Entwurfs des Syntheseberichts zu den Zwischenergebnissen zu äussern.

Inputveranstaltung

Der Startschuss zur Testplanung fiel im Spätsommer 2022. Die öffentliche Inputveranstaltung vom 30. August 2022 bot Interessierten eine erste Mög-lichkeit, sich am Planungsprozess zu beteiligen. Rund 80 Personen besuch-ten den Anlass in der Aula der Schulanlage Rebacker die Inputveranstaltung. Ziel war es, sowohl die Hoffnungen bzw. Wünsche wie auch die Befürchtun-gen aufzunehmen, die im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung des bahnhofnahen Gebietes bestehen. Ebenso konnten die Teilnehmenden An-liegen und Ideen einbringen.

Häufig genannte «*Hoffnungen*» waren dabei Aspekte wie ökologische Bau-weise und nachhaltiges Bauen, qualitativ hochwertige Architektur und «*Wow-Effekt*», hohe Grün- und Freiraumqualität, gute Durchmischung mit Wohnen und Gewerbe, belebtes Quartier, Schaffung von Begegnungsorten, hohe und vertikale Ausnutzung, neue Wohnformen/gute Durchmischung, auto-freie/autoarme Siedlung/kein Verkehr (im Inneren). Als «*Befürchtungen*» wurden folgenden Punkte häufig genannt wie zubetonieren des Areals, ver-passen einer Chance (vgl. Vorplatz Senevita, Verkehrszunahme, unpassende Nutzungen (wie Discounter, Grosskonzerne), Bedenken zur Weiterführung In-dustriestrasse, zu lange Bauzeit, hinterherhinkende Infrastruktur der Ge-meinde etc.

Die Ergebnisse der Veranstaltungen wurden in einem Bericht festgehalten und flossen in geeigneter Weise ins Programm zur Testplanung ein.

Echoraum 1

Der erste Echoraum fand am 2. Mai 2023 im Nachgang zur ersten Zwi-schenbesprechung (vom 20. April 2023) statt und bot den rund 60 anwe-senden Echogeber:innen die Möglichkeit, sich zu den vorliegenden Zwi-schenergebnissen zu äussern. Teilnahmeberechtigt waren alle Teilnehmen-den der Inputveranstaltung. Ein Ausschuss des Beurteilungsgremiums prä-sentierte die drei Projektentwürfe. Anschliessend wurden die Entwürfe in Gruppen diskutiert. Die Rückmeldungen wurden in einem Bericht festgehal-ten. Den Teams wurde als Feedback aus dem Echoraum 1 eine Zusam-menfassung der Rückmeldungen abgegeben.

Die Teilnehmenden des Echoraums 1 nahmen die drei Projektvorschläge mit Interesse zur Kenntnis und führten angeregte, lebhafte und bisweilen auch kontroverse Diskussionen. Einige Punkte gaben Anlass für besonders kont-roverse Diskussionen. Zum einen waren sich die Teilnehmenden uneins über den Umgang mit den Bestandsbauten. Insbesondere bezüglich der Filzi ist die Meinungsbildung stark ausgeprägt. Viele Echogeber:innen befürwor-teten einen Erhalt der Filzi. Durch die Einbindung der bestehenden Filzi in die Gesamtüberbauung würde ein guter Kontrast geschaffen, wobei die Filzi als

Identifikationsbau wirke. Bei anderen Teilnehmenden stösst ein Erhalt der Filzi aber auch auf deutliche Ablehnung.

Ein weiteres kontroverses Thema betrifft die Frage nach der Dichte des Areals bzw. der Höhe der einzelnen Baukörper. Während sich ein Teil der Echogeber:innen für eine dichte Überbauung mit starker Höhenentwicklung ausspricht, fürchtet sich ein anderer Teil vor einem gebäudelastigen, überladenen und zu dichten Gebiet.

In direktem Zusammenhang damit steht der dritte kontroverse Punkt. Das Vorhandensein von qualitätsvollen Frei- und Grünräumen ist ein wichtiges Anliegen der Echogeber:innen, entsprechend sensibel wird auf einen Mangel an Freiräumen reagiert. Dabei ist zu bemerken, dass die Beurteilung, ab wann ein solcher Mangel auftritt, individuell sehr unterschiedlich ist.

Die Diskussionen zeigten zudem, dass der Übergang zum markanten Neubau Senevita nach einer sehr sorgfältigen Gestaltung verlangt. Ein weiteres wichtiges Anliegen der Echogeber:innen betrifft die Durchlässigkeit und die Verbindung sowohl zwischen den einzelnen Teilgebieten als auch zum angrenzenden Quartier. Aufgrund der zentralen Lage in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof fordert ein Teil der Echogeber:innen ausserdem, autofreies oder autoarmes Wohnen – oder zumindest ein reduziertes Parkplatzangebot - in die Überlegungen einzubeziehen.

Die Bearbeitungsteams wurden darauf hingewiesen, dass der vorliegende Ergebnisbericht lediglich dazu dient, ein Stimmungsbild von Echoraum 1 zu vermitteln und die wichtigsten Diskussionspunkte aufzuzeigen.

Es wurde weiter darauf hingewiesen, dass sich die Echogeber:innen zu einem vertraulichen Umgang mit den Projektentwürfen verpflichtet haben. Es wurden keine Projektinhalte veröffentlicht oder abgegeben. Der Ergebnisbericht zum Echoraum 1 wird den Echogeber:innen erst nach Abschluss des Verfahrens zur Verfügung gestellt.

Echoraum 2

Der zweite Echoraum fand am 6. November 2023 während der Synthese-phase statt. Den Teilnehmenden wurden die Schlussabgaben der Bearbeitungsteams präsentiert. Anschliessend hatten die Echogeber:innen die Möglichkeit, sich zu einem Syntheseentwurf des Beurteilungsgremiums zu äussern. Wertekatalog und Leitplan wurden in Gruppen diskutiert. Die Rückmeldungen wurden in einem Bericht festgehalten und im Synthesebericht verarbeitet.

4.2 Würdigung Projektbeiträge

Nachfolgend werden die drei Projektbeiträge durch das Beurteilungsgremium gewürdigt. Für die Projektbeiträge im Einzelnen selbst wird auf den Anhang verwiesen.

4.2.1 Team Salewski Nater Kretz - BRYUM – TEAMverkehr

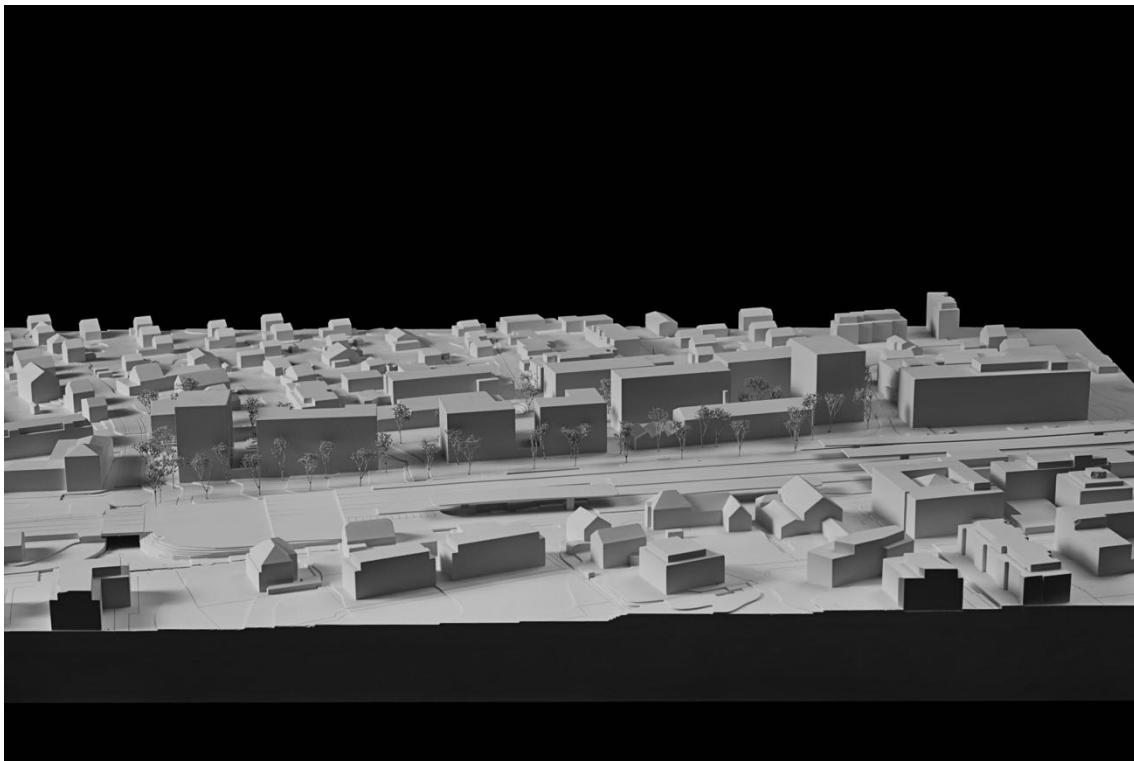


Abb. 2 Modellansicht Silhouette



Abb. 3 Situationsplan

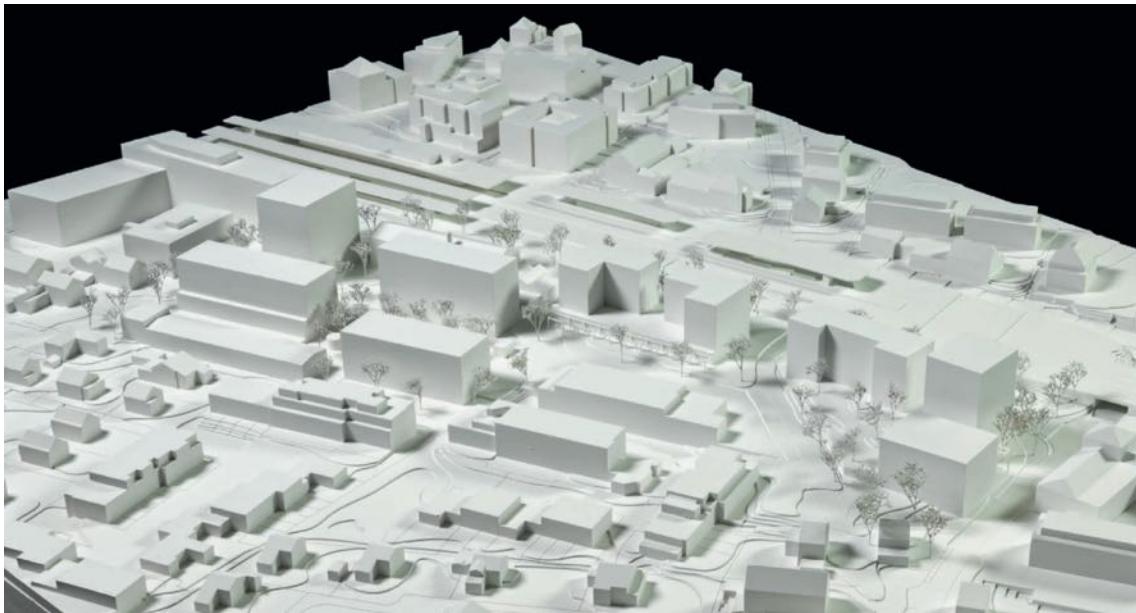


Abb. 4 Modellansicht Süd-West

Städtebau / Freiraum

Die Entwicklung des Quartiers Bahnhof West bietet für Münsingen die Chance für eine, vom Dorf und der Bahn her gut sichtbare, qualitätsvolle Ortserweiterung.

Das Projektteam entwickelt an prominenter Lage auf der Westseite des Bahnhofs eine rhythmische Stadtsilhouette von der Sägestrasse bis zur Belpbergstrasse. Moderate Gebäudeängen ermöglichen Blicke in den rückwärtig liegenden, parkartigen Freiraum.

Die bezüglich Stellung und Identität wichtige Filzi wird saniert und westseitig im Erdgeschoss als Gewerberaum erweitert. Alternativ wird ein Ersatzneubau aufgezeigt.

Zwei höhere Punktgebäude markieren die Begrenzung des Areals an der Belpbergstrasse und der Dorfmattweg.

Die offene Gebäudesetzung wird im nördlichen Bereich des Perimeters in die Tiefe durch zwei Gebäudereihen fortgesetzt, die in der Höhe gestaffelt sind und zum Quartier vermitteln. Der erhaltenswerte historische Gewerbebau Martignoni schafft den Übergang zur kleinmassstäblichen Bebauung und vermittelt vertraute Identität.

Über präzis definierte Vorzonen und Höhenlagen entstehen Schwellenräume um die Gebäude, die attraktives Wohnen auch im Erdgeschoss möglich machen. Die Industriegasse, ein Quartierplatz, die Ballspielwiese, halböffentliche Gartenlandschaften und Privatgärten versprechen eine vielseitig nutzbare, attraktive und ökologisch wertvolle Außenraumgestaltung von hoher Qualität für die Benutzenden.

Im südlichen Bereich wird der Sockelbau für den Grossverteiler, mit klarer Adressierung an der Belpbergstrasse, unter Ausnutzung der Topographie und entsprechender Erdüberdeckung, zum integralen Teil des Gartenraums, gestaltet als halböffentliche Quartieroase mit DachwasserRetention.

Eine «Promenade Verte» durchquert den parkartigen Gartenbereich von Nord nach Süd – es entsteht ein dichtes Fusswegnetz mit attraktiven Aufenthaltsräumen.

Die Industriestrasse avanciert durch eine beidseitige Baumsetzung und grosse entsiegelte Vorzonen zu einer attraktiven Flanierzone mit publikumsorientierter Erdgeschossnutzung.

Das Erdgeschoss der Bauten im nördlichen Bereich des Perimeters und die Obergeschosse sämtlicher Gebäude dienen der Wohnnutzung. Unterschiedliche Grundrisstypologien aus Referenzprojekten zeigen, wie auf die Lärmbelastung an der Industriestrasse reagiert werden kann. Die Störfallentfluchtung erfolgt generell auf der bahnabgewandten Seite.

Das Projekt überzeugt aufgrund der fundierten Analyse mit einer präzisen Setzung von typologisch unterschiedlichen, moderaten Volumen, die in der Höhe gestaffelt sind und zum angrenzenden Massstab vermitteln, wobei die Gebäudehöhe des südlichen Hochbaus vom Beurteilungsgremium kritisch beurteilt wird.

Der vom Team vorgeschlagene robuste, unabhängig entwickelbare Städtebau als Basis für eine schrittweise zukunftsfähige Entwicklung für Münsingen wird sehr positiv beurteilt.

Die Setzung der Gebäude an der Industriestrasse folgt der Straßenführung und bindet die abgedrehte Filzi ein. Die prägende Struktur beschreibt einen linearen Bogen, wobei ein leichter Versatz der Volumen zueinander vermisst wird.

Mit den vorgeschlagenen Gebäudeabmessungen lässt sich in der weiteren Planung eine Vielfalt von unterschiedlichsten, attraktiven Wohnformen entwickeln.

Mit maximal 4 unabhängig erschliessbaren Einstellhallen kann bei Bedarf eine schrittweise bauliche Entwicklung auch im Untergeschoss gewährleistet werden.

Gesamthaft überzeugt der Beitrag durch die Schaffung einer rhythmisch überzeugenden Stadtsilhouette mittels einer präzisen Setzung von ortsbaulich verträglichen und gut bespielbaren Baukörpern, sowie mit der Gestaltung von stimmigen und angemessenen Aussenräumen und einer überzeugenden, ökologisch wertvollen Umgestaltung der Industriestrasse.

Das Team schafft es, zu allen Themen, insbesondere auch zu klimarelevanten Aspekten, überzeugende Lösungsansätze zu formulieren, die als Basis für die Weiterentwicklung dienen können.

Verkehr / Mobilität

Die Haupterschliessung erfolgt über die Industriestrasse, welche als begrünte und weitgehend entsiegelte Achse ausgestaltet wird. Dadurch wird die Achse auch für den Fuss- und Veloverkehr sehr attraktiv. Die Tiefgaragen sind über die Industriestrasse und die Belpbergstrasse (Baumarkt) an das übergeordnete Strassenetz angebunden und der motorisierte Individualverkehr wird rasch möglichst auf das übergeordnete Netz geführt.

Die vorgeschlagenen Anlieferungen entlang der Industriestrasse schwächen den aufgezeigten Charakter der Achse und überzeugen aus funktionaler und logistischer Sicht nicht. Die Anlieferung des Baumarktes, insbesondere die Variante mit kleiner Schlaufe stellt eine interessante Möglichkeit dar.

Das Team hat zwei Varianten für die Anbindung der PU Süd erarbeitet. Es zeigt auf, dass aus städtebaulicher Sicht beide Varianten denkbar sind. Aus verkehrsplanerischer Sicht wird bei der Rampe parallel zur Industriestrasse die scharfe Rechtskurve in die Unterführung sowie die Querung Belpbergstrasse kritisch beurteilt. Insgesamt ist der Nachweis nicht erbracht, dass diese Lösung aus verkehrlicher Sicht ebenbürtig zum Vorprojekt der Gemeinde ist.

Es wurde eine minimale Anzahl an Parkplätzen (0.25PP/Wg), welche unter den Gebäuden eingeschossig angeordnet werden kann. Bei einem grösseren Angebot sind zweigeschossige Lösungen nötig. Das Team hat den Bedarf von rund 700 Veloabstellplätzen berechnet. Der diesbezügliche Flächenbedarf wurde ausgewiesen, die Verteilung dieser Abstellplätze aber nicht detailliert aufgezeigt.

4.2.2 Team camponovo baumgartner architekten – EDER Landschaftsarchitekten – Rombo Gestaltung Verkehr Mobilität

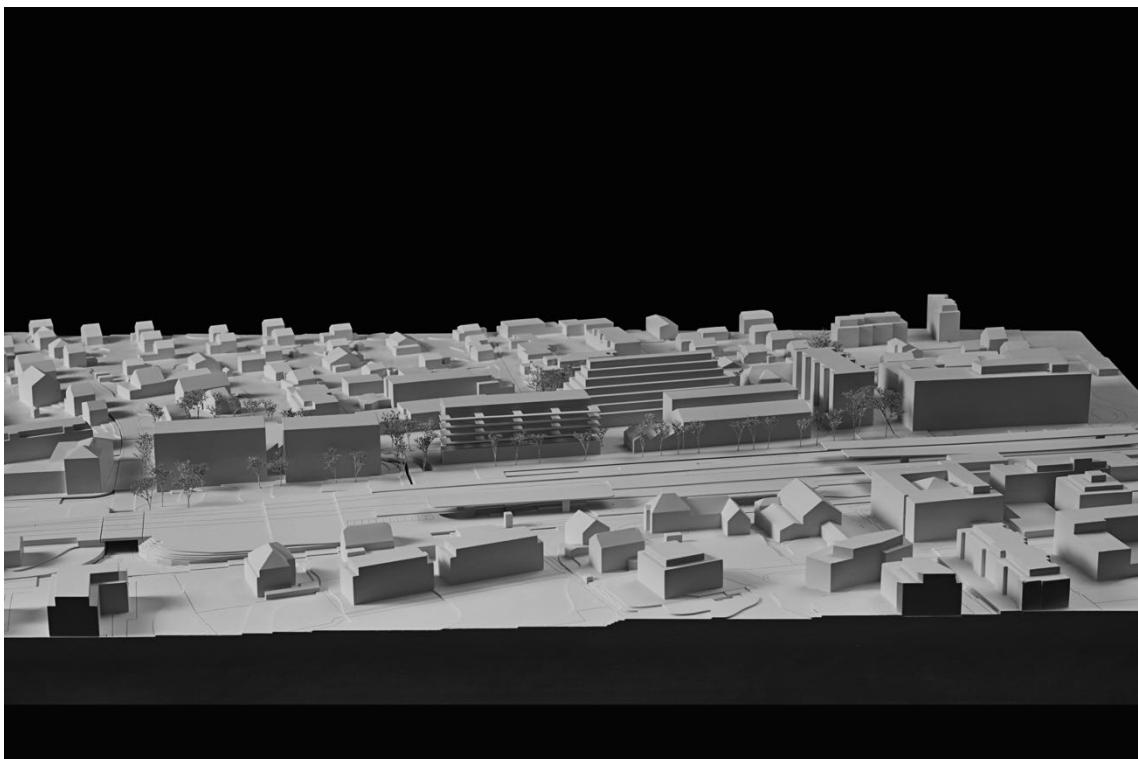


Abb. 5

Modellansicht Silhouette



Abb. 6 Situationsplan



Abb. 7 Axonometrie

Städtebau / Freiraum

Der präsentierte Vorschlag des Teams liefert einen inspirierenden und neuartigen Beitrag für die städtebauliche Entwicklung des Quartiers Bahnhof West in Münsingen.

Das städtebauliche Konzept hat sich in der weiteren Bearbeitung massgeblich gefestigt und wirkt in sich schlüssig und stimmig. Die DNA des heterogenen baulichen Kontextes wird durch die vorgeschlagene städtebauliche Setzung – ähnlich einem Palimpsest – fortgeschrieben und dies gelingt den Verfasserinnen auf überraschend selbstverständliche Art und Weise. Die zitierte bauliche Heterogenität und Vielfalt, die das Areal und die es umgebende Ortstextur prägen, werden zu Programm und Vorlage zugleich. Die Bestandsbauten auf dem Grundstück dienen als bauliche Ressource und werden entsprechend Bedarf ergänzt und weitergebaut. So entsteht ein eigenständiges, neues Quartier, welches geprägt von «charakterstarken» Bestands- und Neubauten ist, die dem Ort seine Unverwechselbarkeit verleihen.

Die Längsausrichtung der ehemaligen Gewerbegebäude bildet die städtebauliche Grundlage und prägende Struktur des Entwurfes. Die präzise Setzung der neuen Baukörper, jeder davon ein architektonisches «Unikat», gliedert und verdichtet den Stadtraum entlang der Industriestrasse – von der Säegasse bis zur Belpbergstrasse.

Die Industriestrasse wird zu einem überzeugend rhythmisierten Straßenraum, das Einrücken und Aufdrehen der neuen Baukörper entlang der Strasse schafft eine spannungsvolle Raumabfolge von Gebäudeköpfen und Zwischenräumen. Es stellt sich sogar die Frage ob der Straßenraum mit der Einführung von Begegnungszonen und einheitlichen Belägen nicht noch mehr aufgewertet werden könnte. Die Parkierung ist, folgerichtig, unter den Gebäuden angeordnet, somit kann der Freiraum optimal im Sinne des Klimaschutzes gestaltet werden.

Die grossmassstäblichen Gebäudetypologien erlauben eine gute Orientierung auf dem Areal. Ein nutzungsoffenes, überhohes Erdgeschoss (4.50m und 6.00m) bildet die gemeinsame «Basis» aller Neubauten und generiert das Potential den städtischen Außenraum programmatisch mit einzubeziehen und als öffentlichen (oder öffentlich zugänglichen) Raum zu stärken. So können sich auf Stadt niveau unterschiedlichste Nutzungen ansiedeln; von Gewerbe über Bildung und Sport bis hin zu kombinierten Angeboten von Wohnen und Arbeiten. Die verschiedenen Gebäudetypologien stellen eigenständige, prägnante Charaktere dar und bieten entsprechend unterschiedliche Raumangebote an. Je Gebäude können spezifische Wohngrundrisse entwickelt und somit eine Diversität an Angeboten auf dem Areal geschaffen werden.

Die «Filzi» bleibt erhalten, wird jedoch weitergebaut und erhält einen prägnanten «Rücken» und Abschluss Richtung Areal. Ein pyramidenförmiges Terrassenhaus in der zweiten Bautiefe bildet ein starkes architektonisches Zeichen und schafft durch die volumetrische Abtreppung einen räumlichen Übergang zu allen vier angrenzenden Seiten. Diese prägnante Bautypologie schafft ein unverwechselbares Narrativ für das neue Quartier. Eine Laubengang- resp. Terrassenschicht entlang der Industriestrasse schafft einen Mehrwert für das Wohnen an der lärmelasteten Industriestrasse und durch die Querstellung des Baukörpers im Osten des Areals kann zusätzlich durchgestecktes Wohnen angeboten werden. Auch wenn noch nicht alle

Bausteine die gleiche Bearbeitungstiefe aufweisen, ist jedoch die architektonische Absicht derer «Individualisierung» klar erkennbar.

Der Entwurf zeigt gerade durch seine eigenständige Haltung die Potentiale des Ortes und dessen Geschichte auf. Er gibt keine generische städtebauliche oder architektonische Antwort, sondern kreiert an zentraler Stelle in Münsingen einen neuen Ort mit hohem Identifikationspotential und gerade dies ist im Kontext suburbaner Entwicklungen, im Spannungsfeld zwischen dörflicher oder städtischer Identitätsfindung von zentraler Bedeutung. Der grosse Massstab der Neubauten und das spezifische dafür zu entwickelnde Wohnungsangebot regen zu kontroversen Diskussionen an und werfen die Frage nach einer adäquaten architektonischen Antwort auf den spezifischen Bedarf zukünftiger Mieter:innen für und an diesen Ort auf.

Verkehr / Mobilität

Die Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr ist mittels Stichstrassen ab der Industriestrasse vorgesehen. Dadurch können Durchfahrten durch das Quartier vermieden werden. Das Erschliessungskonzept für den motorisierten Individualverkehr ist zweckmäßig und plausibel.

Das Team hat sich detailliert mit der Anlieferung befasst. Infolge der Organisation als Stichstrasse benötigt diese aber viel Platz, was die Materialisierung und Möblierung im Außenraum stark einschränkt und sich negativ auf die Qualität der Außenräume auswirkt.

Das Team hat die Vorprojektlösung der PU übernommen. Die Fuss- und Velo-verbindung vom Unterdorf zum Bahnhof und Oberdorf verläuft auf der Wunschlinie und ist frei vom Anlieferverkehr und motorisiertem Individualverkehr. Die Verbindung hat dadurch für den Langsamverkehr eine hohe Qualität. Dies hat aber zur Folge, dass die Anlieferung der Bestandsgebäude an der Eigermatte relativ aufwendig durch das Testplanungsgebiet erschlossen werden muss und für die Anlieferung des Baumarktes, welche zweckmäßig ab der Belpbergstrasse erfolgt, platzintensive Wendemanöver notwendig sind.

Die Parkierung wird auf das Minimum beschränkt, was an diesem Standort zweckmäßig ist. Die Parkplätze werden eingeschossig unter den Gebäuden vorgesehen. Die rund 700 notwendigen Veloabstellplätze sind je zu einem Drittel im Außenraum, im Erdgeschoss und im Untergeschoss vorgesehen. Die diesbezüglich erforderlichen Flächen wurden noch nicht nachgewiesen.

Das interne Fussverkehrsnetz orientiert sich sowohl in Ost-West- als auch in Nord-Süd-Richtung. Es sorgt dadurch für eine hohe Durchlässigkeit und bindet die umliegenden Nachbarsparzellen ein.

4.2.3 Team GWJ Architektur AG – ORT AG für Landschaftsarchitektur – Soziale Plastik – Kontextplan AG

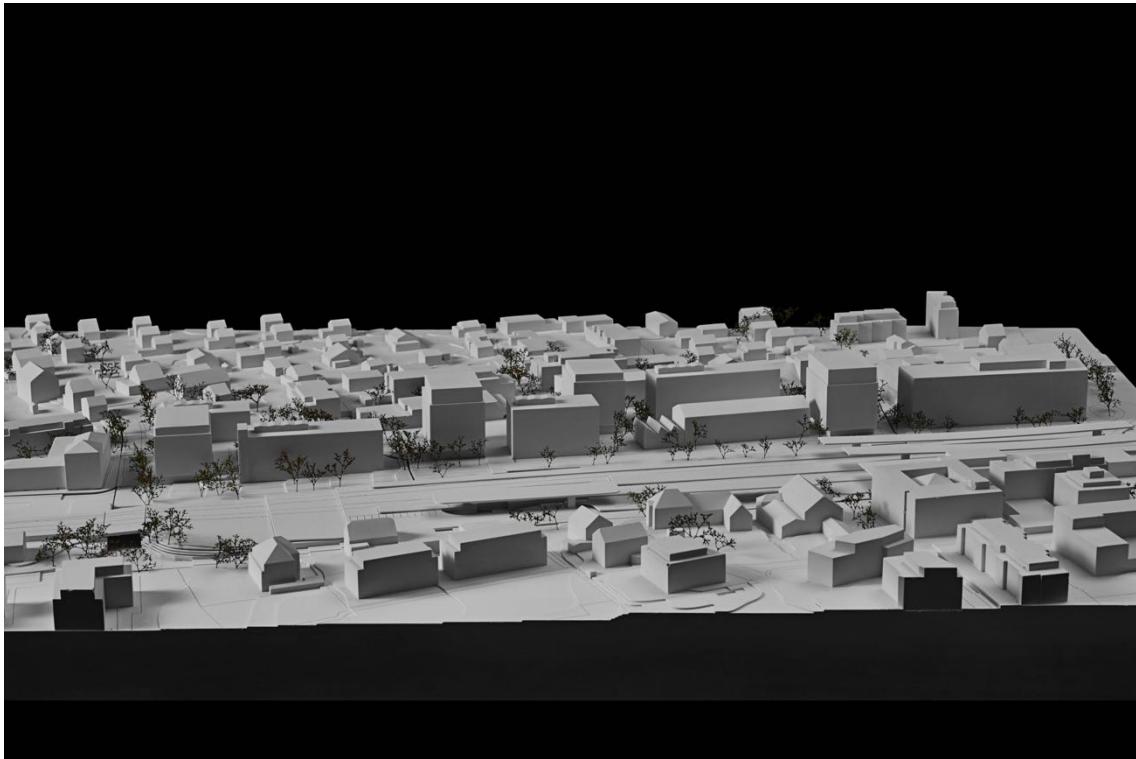


Abb. 8 Modellansicht Silhouette

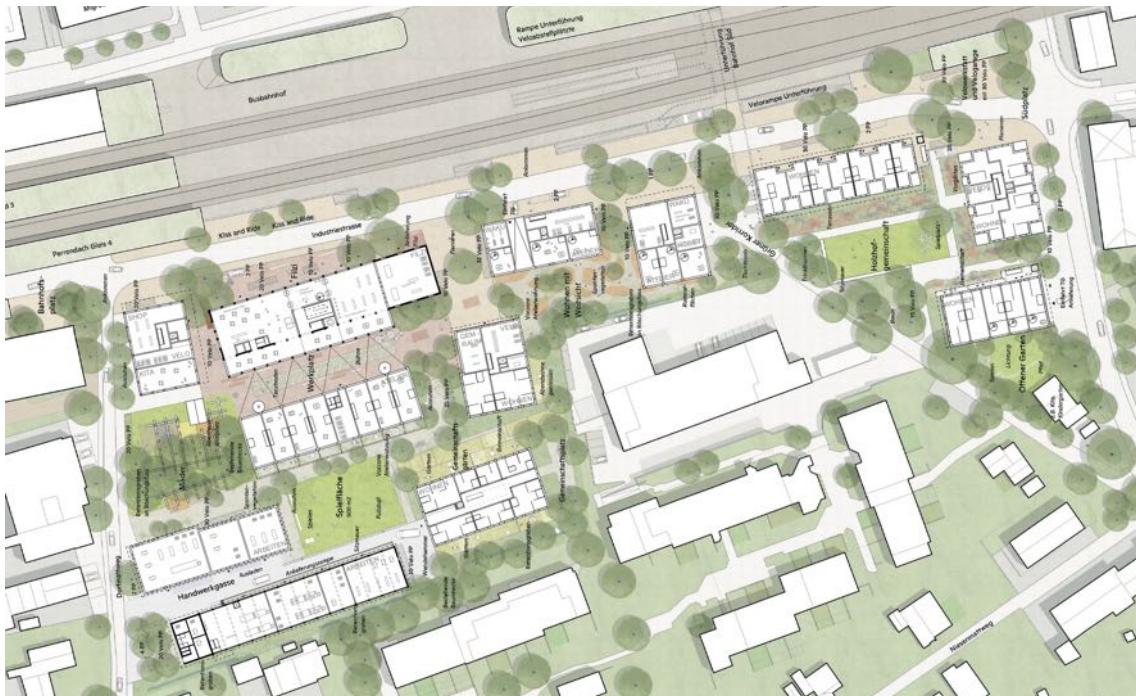


Abb. 9 Situationsplan: Lebendige Lebensräume – für Münsingen, das Quartier, den Wohnort



Abb. 10 Modellansicht Nord-Ost: Ein Mosaik aus Zentrumsorten, Identitäten und massstäblichen Quartierzellen

Städtebau / Freiraum

Das Bahnhofareal West mit seiner zentralen Lage, seiner Grösse und seiner historischen Vergangenheit soll zu einem weiteren Dorfteil in der Wahrnehmung Münsingens werden. Unter dem Leitsatz «Stadt werden, Dorf bleiben» setzt sich die Projektstudie eingehend mit den unterschiedlichen Nachbarschaften des Areals «Bahnhof West» auseinander. Ausgehend von einem Raumgerüst aus Freiräumen werden vier sehr sorgfältig erarbeitete Quartierbausteine im Areal unterschieden: Die «Filzi» als «Quartierherz», das «Wohnen mit Weitsicht» mit einer erhöhten baulichen Dichte, die «Hofgemeinschaft» als Übergang an der Belpbergstrasse/Industriestrasse und die «Handwerksgasse» im Übergang zur kleinräumigen Nachbarschaft und dem Dorfmattweg. Kern der Arealentwicklung ist Wohnnutzung und soll allen Generationen und Bevölkerungsgruppen Raum bieten. Die gewerblichen Nutzungen werden auf die «Filzi», die «Handwerksgasse» am Dorfmattweg und die Ecke Belpbergstrasse/Industriestrasse konzentriert. Insgesamt erhält das Gewerbe nicht sehr viel Präsenz und kann damit nur punktuell zur Identität des Areals beitragen.

Die Projektstudie arbeitet mit den vier Quartierbausteinen der Überbauung konsequent mit drei unterschiedlichen Gebäudetypologien: Punktbau, Längsbau und Bestandsgebäude. Die drei Gebäude typologien können grundsätzlich zu ganz unterschiedlichen Architekturen weiterentwickelt werden, die vier Punkt bauten erzeugen dennoch ein repetitives Muster. Wie bei der Nutzungsverteilung vermittelt auch die städtebauliche Setzung eher den Eindruck einer Wohnsiedlung am Bahnhof und weniger das gewünschte Bild eines differenzierten und nutzungsdurchmischten Quartiers. Zudem stellt sich die Frage, ob in den gleichartigen Bauten womöglich zu viele identische oder ähnliche Wohnungen entstehen und dadurch die gewünschte Vielfalt und Unterschiedlichkeit von Wohnungsangeboten verloren geht. Die Projektstudie zeigt jedoch im Detail viele gut durchdachte Lösungen, so unter anderem die Erstellung von qualitätsvollen Wohnbauten an der Industriestrasse, ebenso überzeugt die

Idee der vertikalen Gliederung der Punktbauden. Der höhere Punktbau am Dorfmattweg ragt gegenüber der Flucht des Senevita-Gebäudes in den Raum der Industriestrasse. Dies gliedert zwar den linearen Verkehrsraum, verdeckt aber gleichzeitig die Sicht auf den Identifikationsbau der «Filzi».

Mit dem Erhalt, der Aktivierung und Öffnung der «Filzi» sowie dem angrenzenden «Werkplatz» als öffentlich nutzbaren Ort soll im Areal ein Ankerpunkt für das Zusammenleben geschaffen werden. Die bauliche Ergänzung der «Filzi» mit einer eingeschossigen «Schublade» wirkt aber noch zu schüchtern. Neben der «Filzi» wird vorgeschlagen, auch die Gebäude Dorfmattweg Nrn. 3 und 5 im Bestand zu erhalten und für eine gewerbliche Nutzung in die Überbauung zu integrieren. Die Projektstudie zeigt plausibel auf, welche grossen Chancen eine Integration von Bestandsbauten in die Neuüberbauung des Areal Bahnhof West bietet.

Aufgrund der Grösse des Areals verfolgt die Projektstudie den Lösungsansatz, die öffentlich zugänglichen Freiräume auf wenige Orte zu konzentrieren, wodurch eine fokussierte Belebung stattfinden soll. Das in der Projektstudie eingeführte Raumgerüst aus Freiräumen zeigt die Industriestrasse nicht nur als Bewegungsraum, sondern auch als Begegnungsraum. Die Lesung des Strassenraums als Begegnungszone, z.B. mit einheitlichen Belägen gestaltet, erlaubt die Strasse besser in das ganze Quartier zu integrieren. Denn die Bebauung ist entlang der Industriestrasse durchlässig und zwischen den Gebäuden werden die ruhigen Binnenräume des neuen Quartiers sichtbar. Mit den nicht einer geraden Strassenflucht folgenden Gebäudestellungen und den zurückversetzten Erdgeschossen der Punktbauden entstehen abwechselnd einladende Vorplätze vor Gewerbenutzungen und gefasste Bereiche vor den Wohngebäuden. Mit der differenzierten Freiraumgestaltung aus Vorplätzen, Höfen und Gassen werden im Areal sowohl für die unterschiedlichen Nutzungen wie auch die einzelnen Bauten stimmige Adressen geschaffen.

Gesamthaft zeichnet sich der Beitrag durch sorgfältig erarbeitete und städtebaulich plausible Lösungsansätze aus und zeigt auf wie das Bahnhofareal West einerseits im Spannungsfeld «Stadt werden, Dorf bleiben» als lebendiger Ort weiterentwickelt und andererseits in den örtlichen Kontext eingefügt werden kann. Eine dem Ort angemessene Dichte, die präzise Setzung der Baukörper, die Integration von Bestandsbauten und ein Raumgerüst aus qualitätsvollen Freiräumen zeigt ein plausibles Bild einer möglichen Entwicklung, welche auch den Themen Klima, blau-grüne Infrastrukturen und Siedlungsökologie Rechnung trägt.

Verkehr / Mobilität

Die Haupterschliessung für das gesamte Gebiet erfolgt über die Industriestrasse, welche sich in der Tempo 30 - Zone befindet. Die Tiefgaragen sind zweckmässig an diese Basiserschliessung angeschlossen. Die Tiefgarage des Baumarktes führt direkt an die Belpbergstrasse. Dadurch wird der motorisierte Individualverkehr schnellstmöglich auf das übergeordnete Netz geführt, was positiv bewertet wird.

Die Anlieferung der beiden Verkaufsflächen erfolgt ab der Industriestrasse (1'500 m²) und der Belpbergstrasse (2'500 m²). Dies ist richtig und zweckmässig. Die diesbezüglich vorgesehenen Flächen sind aber zu minimalistisch.

Die Velorampe als Zugang zur neuen PU Süd wurde entlang der Bahnanlage parallel zur Industriestrasse geführt. Als Vorteile werden die bessere Integration entlang der Basiserschliessung, geringere Zäsur durch die Diagonale und eine attraktivere Zufahrt über die belebtere Achse Industriestrasse erwähnt. Demgegenüber stehen die Nachteile, welche sich für den Zugang vom Unterdorf ergeben, die weniger gute Entflechtung MIV/Velo im innerstädtischen Bereich und die Befahrbarkeit (enge Radien). Insgesamt ist der Nachweis nicht erbracht, dass diese Lösung aus verkehrlicher Sicht ebenbürtig zum Vorprojekt der Gemeinde ist. Eine Realisierung der Diagonale bleibt gemäss dem Bearbeitungsteam im vorliegenden Projekt möglich, wird jedoch aus den vorangehenden Gründen nicht empfohlen.

Die Parkierung wird auf das Minimum beschränkt, hauptsächlich werden die Parkplätze in Tiefgaragen unter den Gebäuden angeordnet. $\frac{2}{3}$ im ersten UG und $\frac{1}{3}$ im zweiten Untergeschoss. Die gemäss der Berechnung des Teams notwendigen rund 820 Veloabstellplätze werden zu je einem Drittel im Außenraum (mehrheitlich gedeckt), im Erdgeschoss und im Untergeschoss vorgesehen. Der diesbezügliche Flächennachweis wurde detailliert aufgezeigt und ist gut nachvollziehbar.

Das gesamte Gebiet ist von Fusswegen durchwoben, welche einen direkten und attraktiven Zugang zu allen Gebäuden und Freiräumen ermöglichen. Das Wegnetz ergänzt das bestehende, kommunale Fusswegnetz und gewährleistet die Durchlässigkeit der neuen Überbauung für die Öffentlichkeit.

5. Synthese

5.1 Vorbemerkungen

Die Synthese fasst die zentralen Erkenntnisse des Beurteilungsgremiums aus dem Testplanungsverfahren zusammen. Das Beurteilungsgremium stützt sich dabei auf die Projektbeiträge der drei Bearbeitungsteams und die Diskussionen im Rahmen der Zwischenbesprechungen und der Schlussbesprechung der Testplanung. Die Synthese wurde während der Synthesephase im Beurteilungsgremium konsolidiert und umfasst

- einen Wertekatalog,
- einen Leitplan
- und mehrere räumliche und thematische Luppen.

Der Wertekatalog umfasst die zentralen Werte oder Grundsätze der Arealentwicklung hinsichtlich des Städtebaus, der Freiraumgestaltung, der Nutzungsanordnung und des Verkehrs. Der Leitplan ist die plangrafische Zusammenfassung des Wertekatalogs und der wichtigsten Erkenntnisse des Testplanungsverfahrens. Er stellt den räumlichen Bezug zwischen den Grundsätzen der künftigen Entwicklung und dem Planungsgebiet her und unterstützt die visuelle Vermittlung der Synthese. Bei den Luppen handelt es sich um räumliche und thematische Vertiefungen. Sie greifen Grundsätze des Wertekatalogs und des Leitplans auf, weisen aber auch auf inhaltliche Lücken und entsprechenden Handlungsbedarf hin. Die Luppen halten konkrete Vorgaben für den betreffenden Raum bzw. das betreffende Thema fest und formulieren Handlungsbedarf für den weiteren Prozess. Die Synthese bildet die Grundlage zur Einleitung weiterer Planungsschritte.

5.2 Wertekatalog

Gesamtgebiet – ein neues Quartier für Münsingen



Das Areal Bahnhof West als Bearbeitungsperimeter der Testplanung ist ein integrales städtebauliches Gebiet. Die Diagonale zwischen Industriestrasse und Belpbergstrasse bewirkt keine stadträumliche Unterteilung des Gesamtgebiets.

Industriestrasse als Lebensader des Quartiers



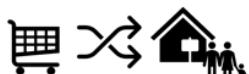
Die Haupterschliessung des Quartiers erfolgt über die Industriestrasse. Begegnung findet auf der Industriestrasse und den Erschliessungsstichen in die Tiefe statt. Durch die verschiedenen Nutzungen schafft die Industriestrasse Identität. Die Setzungen der Baukörper erzeugen wichtige Raumkanten. Die Gestaltung dieser Raumkante ist durch ein Regelwerk zu sichern.

Adressbildung ab Industriestrasse



Die Adressbildung erfolgt primär über die Industriestrasse – auch in der zweiten und dritten Bautiefe. Blickbeziehungen, Durchlässigkeit und Porosität ab Industriestrasse und innerhalb des Areals sind sicherzustellen, damit ein Ort der kurzen Wege entsteht. Elemente der Trennung sind zu vermeiden.

Flexible Erdgeschosse



Die Erdgeschosse sollen flexibel genutzt werden können. Prinzipiell sind die Erdgeschosse mit Überhöhen auszubilden, denn diese ermöglichen sowohl alternative Wohntypologien als auch gewerbliche Nutzungen. Auch die Außenräume werden wesentlich durch die Nutzung der Erdgeschosse beeinflusst.

Identität durch Diversität



Das neue Quartier braucht eine starke Identität und muss diese auch transportieren können. Die Bestandsgebäude Filzi und Martignoni sind als wichtige identitätsstiftende Ressourcen zu verstehen und wenn möglich zu erhalten. Bestandsbauten und -flächen sind angemessen zu berücksichtigen und in die Entwicklung einzubinden. Das neue Quartier braucht architektonische Diversität. Um diese Diversität zu erreichen, ist der Einbezug von verschiedenen architektonischen Ansätzen anzustreben.

Vielfältiges Wohnquartier



Im Gebiet Bahnhof West soll ein neues Münsinger Quartier entstehen und keine Siedlung! Dies erfordert eine Vernetzung sowohl innerhalb Münsingens als auch innerhalb des Areals. Es braucht eine Nutzungsvielfalt bei einem hohen Wohnanteil. Unterschiedliche Gebäudetypologien schaffen die Voraussetzung für ein vielfältiges Wohnungsangebot und damit ein vielfältiges Wohnquartier für unterschiedliche Bevölkerungsschichten und Wohnbedürfnisse. Nutzungsoffene Erdgeschosse und die Vorzonen entlang der Industriestrasse bieten weiteren Raum für vielfältige Bespielung.

Gemeinsam genutzte Mobilitätsräume



Neben der Nutzungsvielfalt ist im Gebiet auch eine Koexistenz von verschiedenen Verkehrsteilnehmenden in gemeinsam genutzten Mobilitätsräumen anzustreben. Dies gilt sowohl für die Industriestrasse mit ihrer Erschließungsfunktion als auch für das Wohngebiet, welches sich dahinter aufspannt. Für die Anlieferungszonen ist eine Mehrfachnutzung anzustreben. Die multifunktionalen Außenflächen verweisen auf das industrielle Erbe des Areals. Die Koexistenz von verschiedenen Verkehrsteilnehmenden gilt explizit auch für die Industriestrasse, die mit dem Quartier verwachsen soll. Diese Koexistenz in gemeinsam genutzten Mobilitätsräumen soll mit einem Mobilitätskonzept sichergestellt werden.

Belebte und aneigenbare Außenräume



Der Freiraum bildet das Gerüst für die Bebauung. Das öffentliche Leben spielt sich primär in den ebenerdigen Außenräumen ab. In den Obergeschossen befinden sich die privaten Außenräume. Für (Aussen-)Räume, die aneigenbar bleiben sollen, sind entsprechende Konzepte zu entwickeln. Dazu müssen die Bedürfnisse der künftigen Bewohner:innen antizipiert werden.

Silhouettenbildung und Höhenabstufung



Die Testplanung hat gezeigt, dass auf dem Areal keine Hochhäuser über 30 Meter errichtet werden sollen. Entlang der Industriestrasse wird eine Silhouette erzeugt – mit Hochpunkten an beiden Rändern und tendenziell

abnehmenden Gebäudehöhen zur Mitte des Areals. Die Hochpunkte an der Industriestrasse ganz im Norden an der Ecke Dorfmattweg gegenüber dem Senevita-Gebäude und ganz im Süden im Bereich zur Belpbergstrasse markieren städtebaulich relevante Punkte. Zum dahinterliegenden Quartier hin ist ebenfalls eine Höhenabstufung vorzunehmen, um den stadträumlichen Übergang zum baulichen Kontext sicherzustellen.

Detailhandelsflächen an der Industriestrasse



Die grossen Detailhandelsflächen sind entlang der Industriestrasse in der ersten Bautiefe anzusiedeln. Dies wirkt sich positiv auf die Belebung der Erdgeschosse an der Industriestrasse aus. Die Anlieferung findet über die Belpbergstrasse und/oder die Industriestrasse statt.



Schwammstadt und Aufenthaltsqualität

Die Schwammstadt als Prinzip führt zu mikroklimatischen Verbesserungen und damit höherer Aufenthaltsqualität in den Aussenräumen. Die Vorzonen und Platzsituationen entlang der Industriestrasse werden mittels Baum- und Pflanzungen beschattet. Die multifunktionalen Flächen sind mehrheitlich versickerungsfähig. Bei den Aussenräumen hinter der ersten Bautiefe handelt es sich in erster Linie um Grünräume. Fassadenbegrünungen sind zu prüfen.



Angebot an Veloabstellplätzen

Das Angebot an Veloabstellplätzen ist überdurchschnittlich. Die Veloparkierung erfolgt im Aussenraum und gebäudeintegriert. Die Abstellplätze im Aussenraum verfügen über Witterungsschutz. Die Dimensionierung der Abstellplätze richtet sich nach den heutigen Bedürfnissen. Lastenfahrräder, Veloanhänger und Ladestationen für E-Bikes sind zu berücksichtigen.



Gebäudeintegrierte Parkierung

Die Autoparkierung erfolgt grundsätzlich gebäudeintegriert. Davon ausgenommen sind Kunden-, Besucher:innen- sowie Handicap-Parkplätze in den Vorzonen der Gebäude. Die zentrale Lage direkt beim Bahnhof Münsingen rechtfertigt eine Reduktion der Parkplätze gemäss Baureglement.



Nutzungsausgleich zwischen den Eigentümer:innen

Die optimale Nutzung des Gebiets basiert auf einem städtebaulichen Konzept, das die Nutzungen parzellenübergreifend optimal organisiert. Der Nutzen- und Lastenausgleich zwischen den Grundeigentumschaften ist daher ein wichtiges Grundprinzip einer zukunftsfähigen Lösung.

5.3 Leitplan Arealentwicklung

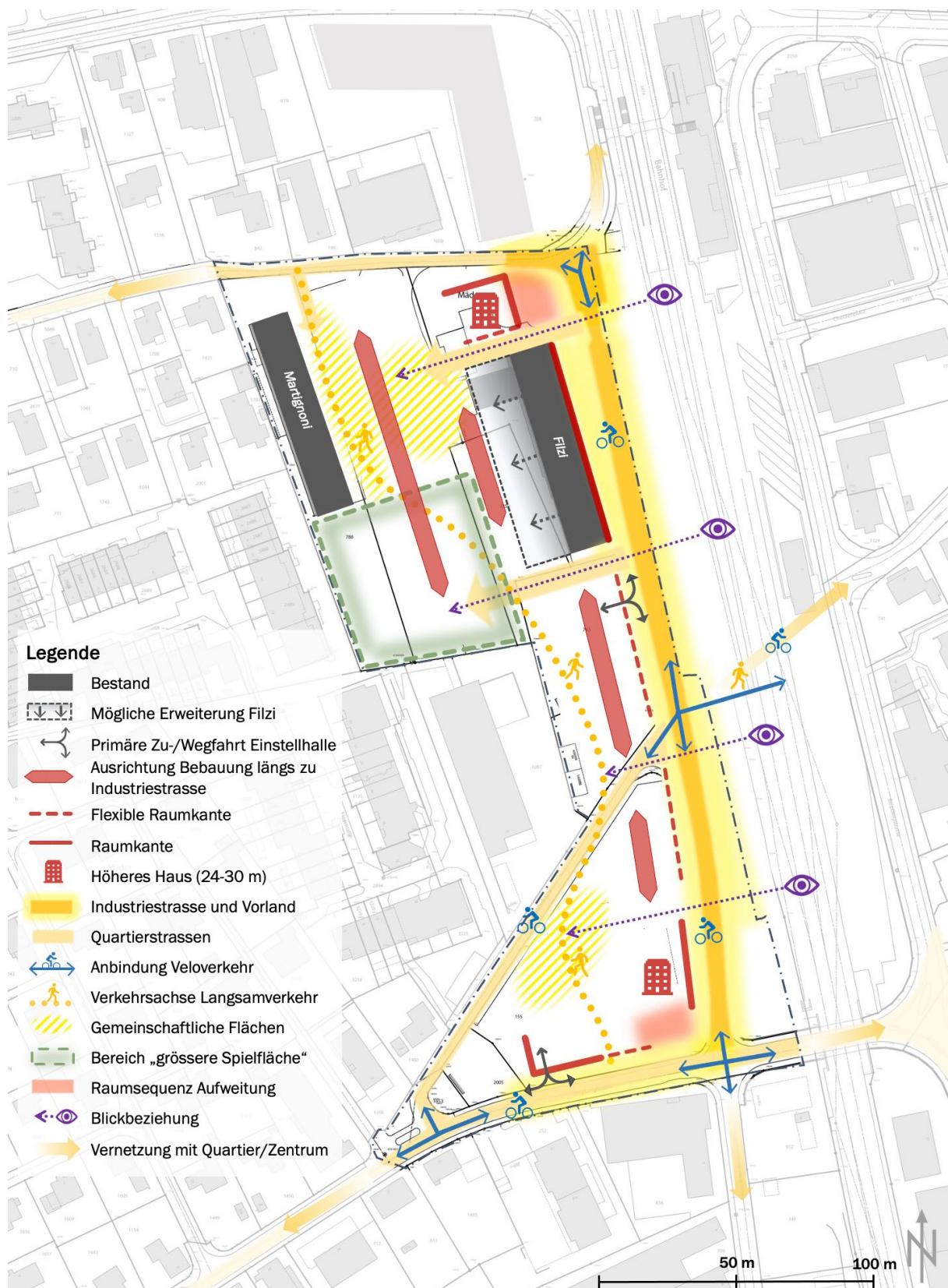


Abb. 11 Leitplan Arealentwicklung Testplanung Bahnhof West © BHP Raumplan AG

5.4 Lupen

Lupe 1 – Teil Süd zwischen Diagonale und Belpbergstrasse

Beschrieb / Erläuterungen

Im südlichen Teil (zwischen der Diagonale und der Belpbergstrasse) sinkt das Terrain um mehrere Meter. Als Pendant zum nördlichen Eingangsbereich wird ein weiterer Hochpunkt an der Ecke Industriestrasse / Belpbergstrasse empfohlen. Der Baukörper ist von der Belpbergstrasse zurückversetzt anzutragen, wodurch auch am südlichen Eingang zum Areal eine Platzsituation geschaffen werden kann. Zudem soll der Baukörper Bezug auf die Entwicklung im südlich angrenzenden Areal Erlenauweg nehmen. Durch die Lage an der Belpbergstrasse ist der südliche Teil verkehrlich gut erschlossen. Aufgrund der kurzen Anlieferungswege eignet sich dieser Bereich für die Anordnung von Logistikflächen bzw. für die geforderte grosse Detailhandelsfläche von 2'500 m² zusammenhängender GF. Der Terrainverlauf der rückwärtigen Freifläche ist dem nördlichen Arealteil anzugeleichen und von der Belpbergstrasse her über Treppenanlagen und / oder Rampen zu erschliessen.

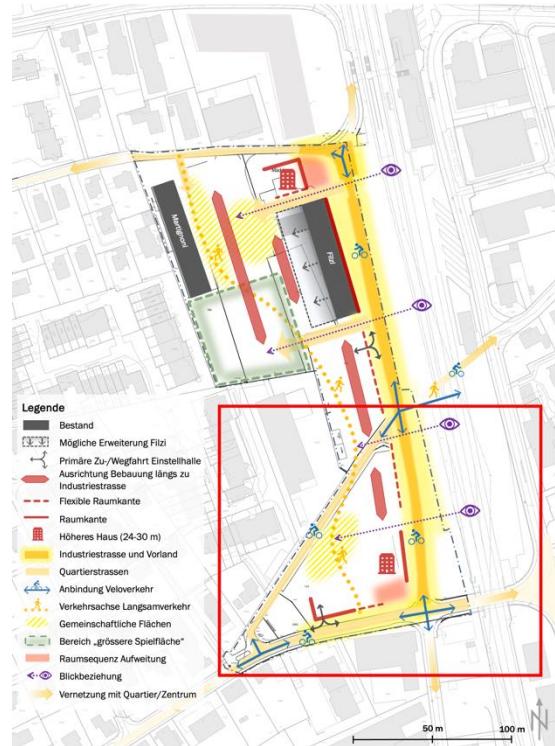


Abb. 12 Lupe 1 – Teil Süd zwischen Diagonale und Belpbergstrasse

Vorgaben

- Mindestfläche zusammenhängende GF auf Ebene Erdgeschoss für Detailhandel:
 - Nördlich der Diagonale zur PU Süd min. 1'500 m²
 - Südlich der Diagonale zur PU Süd min. 2'500 m²
 - Erkenntnisse Projekt Arealentwicklung Erlenauweg

Handlungsbedarf für den weiteren Prozess

Im weiteren Prozess sind die Anlieferungsinfrastrukturen nördlich und südlich der Diagonale möglichst aufeinander abzustimmen. Die Verbindung zum nördlichen Teilgebiet hängt im Wesentlichen von der Anfahrt zur PU Süd ab und ist folglich noch zu definieren. Die Verbindungen von der Industrie- und Belpbergstrasse zur rückwärtigen Freifläche ist zu vertiefen. Die Dimension des Hochpunkts ist anhand der benachbarten Arealentwicklung Erlenauweg zu prüfen.

Lupe 2 – Veloverbindung zu und ab Personenunterführung Süd (PU Süd)

Beschrieb / Erläuterungen

Die Wegführung für den Veloverkehr vom Ortsteil West, Belpbergstrasse und Erlenauweg zur PU Süd ist prinzipiell sowohl über die Routen Belpbergstrasse/Industriestrasse bzw. Erlenauweg/Industriestrasse wie auch über den westlichen Ast der Industriestrasse («Diagonale») grundsätzlich denkbar.

Lage und Bedarf der PU Süd sind grundsätzlich gesetzt.

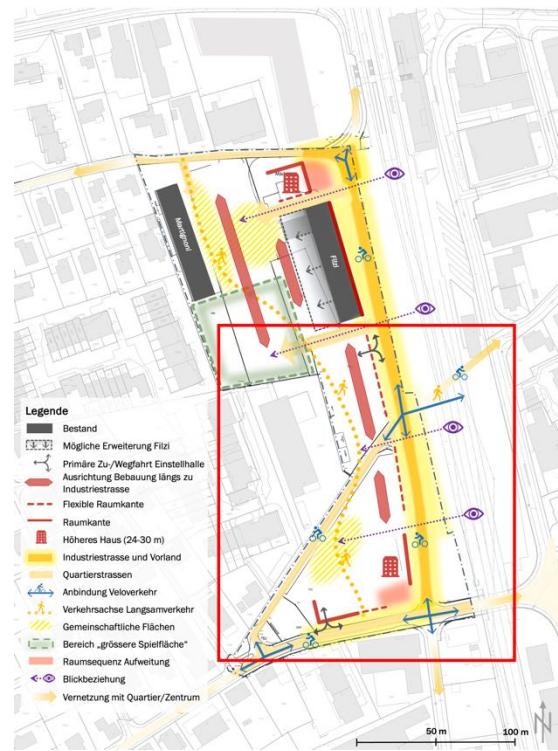


Abb. 13 Lupe 2 – Veloverbindung zu und ab Personenunterführung Süd (PU Süd)

Vorgaben

- Vorprojekt PU Süd

Handlungsbedarf für den weiteren Prozess

Die spezifischen Vor- und Nachteile von beiden Varianten (Veloroute Diagonale oder Industriestrasse) sind in der nächsten Planungsstufe unter Beachtung städtebaulicher, betrieblich-funktionaler und wirtschaftlicher Aspekte zu vertiefen.

Lupe 3 – Industriestrasse

Beschrieb / Erläuterungen

Die Industriestrasse ist das Gesicht und die Lebensader des Quartiers. Die Adressierung des Gebiets erfolgt primär ab der Industriestrasse. Durch die Gebäude setzungen werden Vorzonen und Plätze an der Industriezone geschaffen. Die Erdgeschosse und die entsprechenden Außenbereiche sollen vielfältig genutzt werden. Die Nutzung der Erdgeschosse trägt zu einem lebendigen Quartier bei. Überhohe Erdgeschosse ermöglichen Nutzungsflexibilität und unterstützen damit die geforderte Vielfalt von Wohn- und gewerblichen Nutzungen. Die Industriestrasse ist durch einen hohen Öffentlichkeitsgrad gekennzeichnet. In den rückwärtigen Außenräumen nimmt der Öffentlichkeitsgrad ab. Blickbeziehungen und Durchlässigkeit sind sicherzustellen. Gleichzeitig sind die rückwärtigen Bereiche vor Verkehrslärm von der Industriestrasse und der Bahnlage zu schützen.

Die Industriestrasse soll nicht durch den Autoverkehr geprägt sein, sondern sich zu einem Straßenraum der Koexistenz verschiedener Verkehrsarten entwickeln. Für den Langsamverkehr soll sie sich mit den Außenräumen des Quartiers verbinden. Die Bildung von Hitzinseln an der Industriestrasse soll vermieden werden. Die Vorzone und die bahnseitige Zone bieten Raum für Grünelemente. Die Zufahrt zur Einstellhalle erfolgt ab der Industriestrasse.

Vorgaben

- Straßenverbindung zwischen Belpbergstrasse und Bahnhofvorplatz / Senevita sicherstellen
- Erschliessung des Quartiers sicherstellen
- Publikumsorientierte und / oder gewerbliche Nutzungen auf Ebene Erdgeschoss
- Nördlich PU Süd min. 1'500 m² zusammenhängende GF auf Ebene Erdgeschoss
- Südlich PU Süd min. 2'500 m² zusammenhängende GF auf Ebene Erdgeschoss

Handlungsbedarf für den weiteren Prozess

Für die Erdgeschosse an der Industriestrasse ist ein Nutzungskonzept zu entwerfen. Es ist wünschbar, dass die Industriestrasse auch abends in einem verträglichen Mass belebt ist. Vorschriften für publikumsorientierte Nutzungen sowie Anreize oder Quersubventionierungen für vielfältige und bezahlbare Erdgeschossnutzungen sind zu prüfen. Die Wechselwirkungen mit der

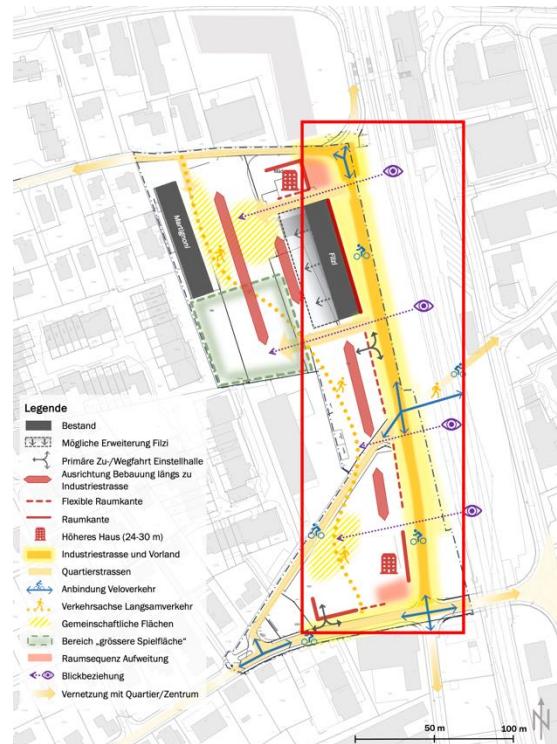


Abb. 14 Lupe 3 – Industriestrasse

Bespielung/Nutzung der angrenzenden Außenräume sind zu berücksichtigen. Es sind Lösungen zu entwickeln, die Blickbeziehungen und Durchlässigkeit in die rückwärtigen Bereiche ermöglichen und gleichzeitig den Lärmschutz sicherstellen. Es ist im Weiteren zu klären, wer die betriebliche Verantwortung für die öffentlich zugänglichen Bereiche trägt. Das Thema der Entstiegung und Begrünung der Vorzonen und der bahnseitigen Bereiche ist im weiteren Prozess zu vertiefen. Die genaue Verortung der Einstellhalle ist unter Berücksichtigung der verschiedenen Raumansprüche, Entstiegung und der Etappierung zu definieren.

Lupe 4 – Auftakt Nord

Beschrieb / Erläuterungen

Der nördliche Eingangsbereich zum Areal Bahnhof West an der Ecke Industriestrasse / Dorfmattweg liegt gegenüber dem Neubau Senevita. Als städträumliche Ergänzung zum raumprägenden Senevita-Gebäude soll hier ein markanter Hochpunkt (bis max. 30 Meter) gesetzt werden. Der Baukörper ist von der Industriestrasse zurückversetzt anzurichten. Dadurch wird am Eingang zum Areal eine Platzsituation geschaffen. Das Zurückversetzen des Gebäudes erlaubt zudem eine direkte Blickbeziehung zur Filzi (siehe Lupe 4 – Filzi).

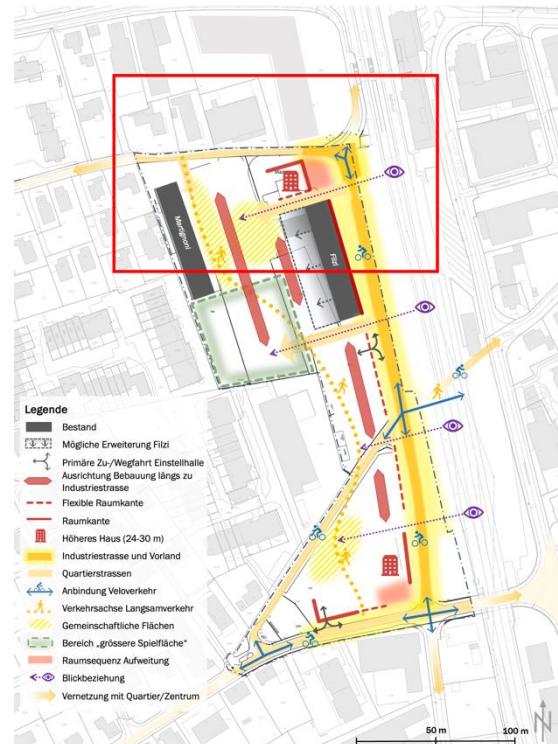


Abb. 15 Lupe 4 – Auftakt Nord

Vorgaben

- Störfallvorsorge beachten

Handlungsbedarf für den weiteren Prozess

Die Höhenentwicklung und die Raumkante zu Industriestrasse hin sind im weiteren Prozess zu definieren. Es sind MIV-Erschließungslösungen suchen, die nach Möglichkeit nicht über den Dorfmattweg führt oder diesen möglichst wenig tangiert.

Lupe 5 – Filzi

Beschrieb / Erläuterungen

Mit der Filzi steht an der Industriestrasse ein charakterstarkes Gewerbegebäude. Die Filzi stellt für das Areal eine wichtige identitätsstiftende Ressource dar und bietet Raum für kulturelle oder gewerbliche Nutzungen unterschiedlicher Art – in Teilbereichen auch in Kombination mit Wohnnutzungen (Wohnlofts, Wohnateliers). Sie ist deshalb nach Möglichkeit zu erhalten und weiterzubauen. Sollte dies aufgrund des baulichen Zustands, der Altlasten im Untergrund oder der geltenden Energiestandards mit Aspekten der Wirtschaftlichkeit nicht vereinbar sein, ist als Alternative ein Eratzneubau zu prüfen.

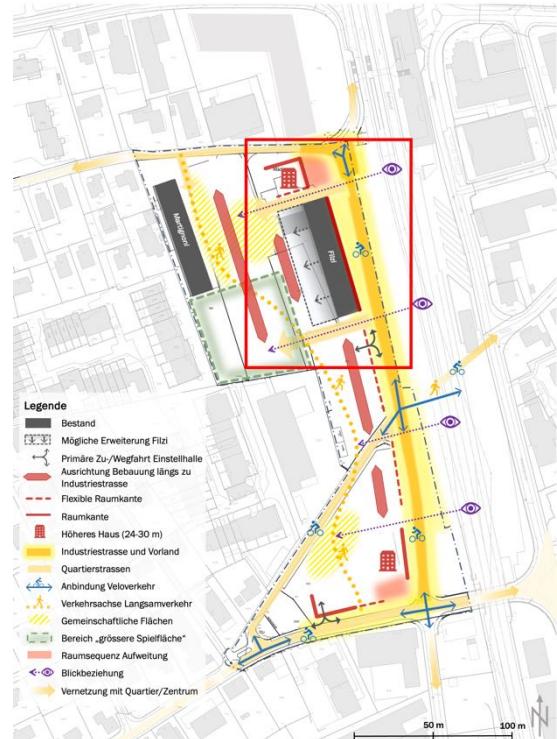


Abb. 16 Lupe 5 – Filzi

Vorgaben

- Störfallvorsorge berücksichtigen

Handlungsbedarf für den weiteren Prozess

Im weiteren Prozess ist die bauliche Machbarkeit eines Erhalts und ein angemessener Umgang mit dem Bestand bei der Weiterentwicklung zu beurteilen. Weiter ist zu prüfen, wie und in welchem Umfang die Filzi weiterentwickelt werden kann (Aufstockung oder seitliche / rückwärtige Ergänzung).

Lupe 6 – Martignoni

Beschrieb / Erläuterungen

Das bestehende Gewerbegebäude Martignoni kann – analog zur Filzi – eine wichtige identitätsstiftende Ressource darstellen und einen starken Einfluss auf den rückwärtigen Außenraum ausüben.

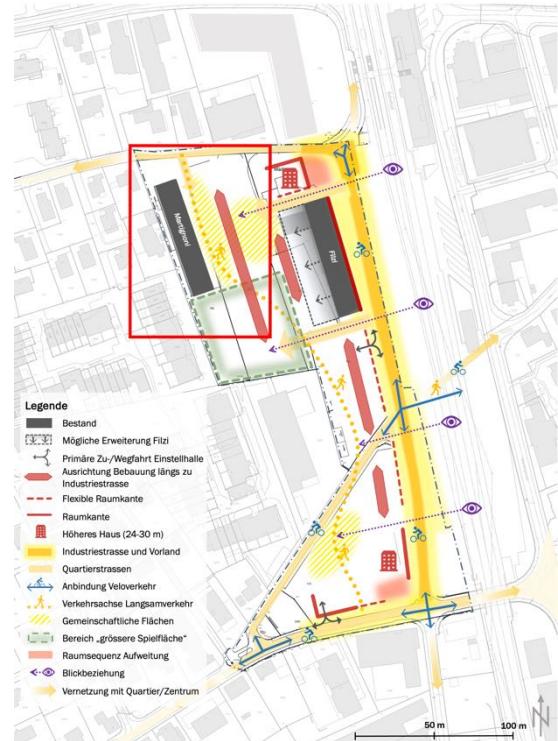


Abb. 17 Lupe 6 – Martignoni

Vorgaben

- Langfristiger Erhalt Inventarobjekt (erhaltenswert)

Handlungsbedarf für den weiteren Prozess

Im weiteren Prozess sind die Potenziale eines Erhalts des Martignoni-Gebäudes zu vertiefen und aufzuzeigen.

Lupe 7 – Architektonische Diversität und Individualität

Beschrieb / Erläuterungen

Die Gebäude des neuen Quartiers transportieren die Identität des neuen Quartiers. Neben der Einbindung der Bestandsgebäude Filzi und Martignoni wird dies durch architektonische Diversität und die Vielfalt und Individualität der einzelnen Baukörper erreicht.



Abb. 18 Diversität und Individualität

Vorgaben

- Diversität als Prinzip beachten

Handlungsbedarf für den weiteren Prozess

Um die geforderte architektonische Diversität zu erreichen, ist anzustreben, dass verschiedene architektonische Ansätze einbezogen werden. Der Freiraum sollte von ‚einer Hand‘ gestaltet werden, um den Freiraum als verbindenden und identitätsstiftenden Stadtraum sicherzustellen. Die Qualität in der Projektierung und der Realisierung ist in den Planungsinstrumenten stufengerecht zu regeln.

Lupe 8 – Nutzungskonzept

Beschrieb / Erläuterungen

Mit einem Nutzungskonzept wird die gewünschte Nutzungsvielfalt bei einem hohen Wohnanteil sichergestellt, Art und Lage der gewerblichen und kulturellen Nutzungen werden definiert. Dies gilt in besonderem Masse für die überhohen Erdgeschosse an der Industriestrasse. Vielfältiges Wohnen heisst, dass Wohnraum in verschiedenen Segmenten und Grössen für unterschiedliche Bevölkerungsschichten und Wohnbedürfnisse bereitgestellt werden.

Vorgaben

- Mischnutzung und publikumsorientierte Nutzungen an der Industriestrasse beachten

Handlungsbedarf für den weiteren Prozess

Eine Durchmischung der Nutzungen auch in der zweiten und dritten Bautiefe ist zu prüfen. Dabei ist der Bedarf an gewerblichen Nutzungen bzw. die Nachfrage nach gewerblichen Flächen zu berücksichtigen. Es ist wünschbar, dass die Industriestrasse auch abends in einem verträglichen Mass belebt wird. Dabei sind auch Wechselwirkungen mit der Bespielung der angrenzenden Außenräume zu berücksichtigen. Bezüglich des Wohnraums ist das Zielpublikum zu definieren. Die Bereitstellung von Wohnraum für Menschen mit Beeinträchtigungen sowie von preisgünstigem oder genossenschaftlichem Wohnraum ist zu prüfen.

Lupe 9 – Grünflächen und Vernetzung

Beschrieb / Erläuterungen

Die Freiräume sind als Begegnungsorte, Aufenthalts- und Spielflächen zu konzipieren. Die Arealnutzenden sollen sich die Außenräume aneignen können. Zudem sollen Verbindungswege für den Langsamverkehr das Areal durchziehen. Die Außenräume hinter der ersten Bautiefe sind primär als Grünräume mit Baumpflanzungen zu entwickeln. Die zusammenhängende grössere Spielfläche wird im Teil Nord hinter der ersten Bautiefe verortet. Ebenfalls hinter der ersten Bautiefe liegt die Fusswegverbindung, die sich primär in Nord-Süd-Richtung erstreckt.

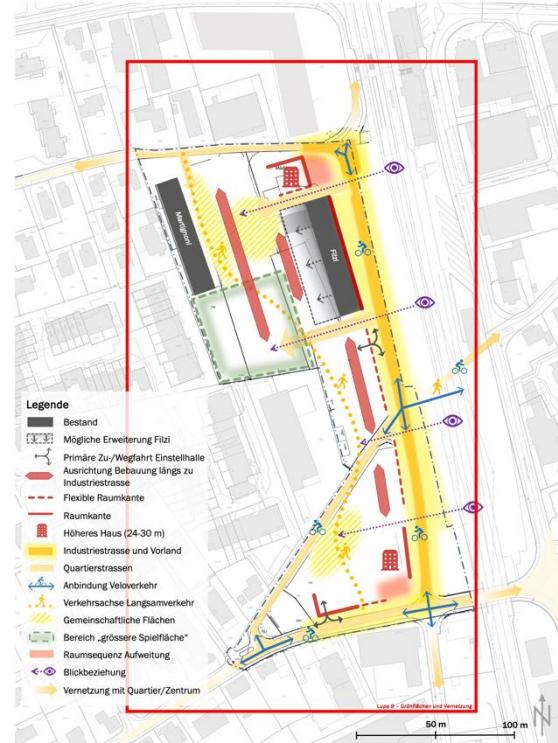


Abb. 19 Lupe Grünflächen und Vernetzung

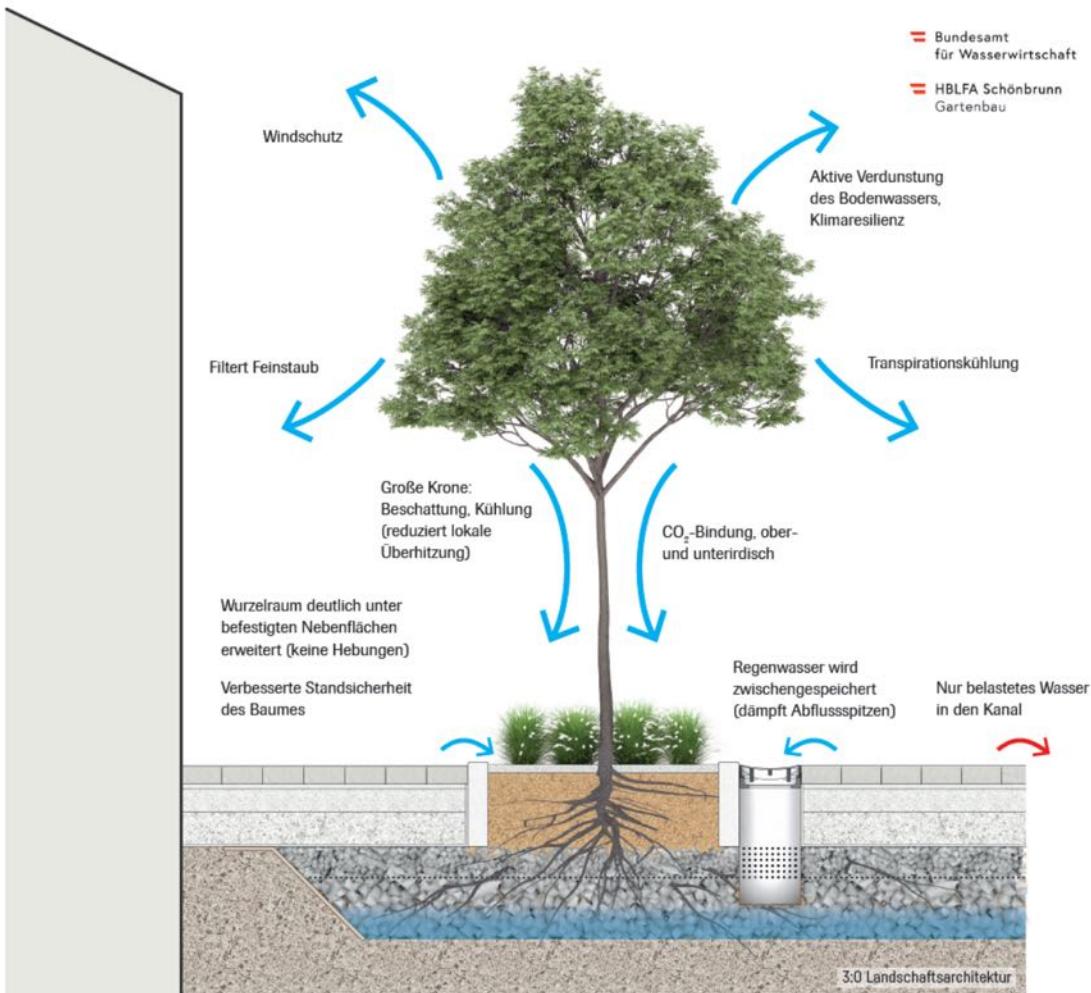
Vorgaben

- Zusammenhängende grössere Spielfläche von 600 m²
- Berücksichtigung Störfallvorsorge

Handlungsbedarf für den weiteren Prozess

Die Ausgestaltung der unterschiedlichen Außenräume und deren Nutzung sind im weiteren Prozess zu vertiefen und zu konkretisieren. Dabei ist die Hindernisfreiheit zu berücksichtigen. Die genaue Führung der Fusswegverbindung ist zu definieren, die Koexistenz von Fuss- und Veloverkehr auf dieser Achse ist zu prüfen.

Lupe 10 – Schwammstadt



© 3:0 Landschaftsarchitektur

Abb. 20 Prinzip Schwammstadt

Beschrieb / Erläuterungen

Auf dem Areal wird ein sinnvoller Umgang mit dem Regenwasser gemäss dem Schwammstadtprinzip gefordert. Dies umfasst Rückhalt und Versickerung von Regenwasser und Verdunstung. So soll die Kanalisation entlastet und die mikroklimatischen Bedingungen verbessert werden. Dies erhöht auch die Aufenthaltsqualität im Areal.

Vorgaben

- Prinzipien der Schwammstadt möglichst beachten.

Handlungsbedarf für den weiteren Prozess

Im weiteren Prozess sind Massnahmen für einen sinnvollen Umgang mit dem Regenwasser gemäss dem Schwammstadtprinzip zu prüfen. Die Versiegelung ist zu minimieren, Dach- und Fasadenbegrünungen sowie Baumpflanzungen sind zu prüfen.

6. Empfehlungen und Ausblick

6.1 Empfehlungen

Empfehlungen für die Weiterbearbeitung

Das Beurteilungsgremium dankt den Bearbeitungsteams für die gelungenen Arbeiten und die qualitätsvollen Projektbeiträgen. Der Gemeinde und der Projekträgerschaft wird empfohlen:

- Das Testplanungsverfahren nach SIA 143 kann auf Basis der gemäss Kapitel 5 ausgearbeiteten Synthese abgeschlossen werden.
- Die Synthese, bestehend aus Wertekatalog, Leitplan und Lügen gemäss Kapitel 5, ist als Grundlage für die ZPP-Bestimmungen und die weiterführenden qualitätssichernden Planungsschritte festzulegen.
- Die in Wertekatalog, Leitplan und Lügen formulierten Grundsätze sind stufengerecht und unter Einbezug des Beurteilungsgremiums weiterzu entwickeln und zu vertiefen.
- Das Beurteilungsgremium empfiehlt, das Team «Salewski Nater Kretz AG, Zürich (Architektur/Städtebau) (Federführung), BRYUM GmbH, Basel (Landschaftsarchitektur) und TEAMVerkehr, Cham (Verkehrsplanung) mit der weiteren Projektentwicklung und Konkretisierung zu beauftragen. Dies unter Berücksichtigung der Potenziale des Gesamtkonzepts und des besonders überzeugenden Projektentwurfs.
- Das Beurteilungsgremium empfiehlt der Gemeinde, sich weiterhin aktiv in den kommenden Planungsprozess einzubringen.
- Es wird des Weiteren empfohlen, das Beurteilungsgremium bei weiteren qualitätssichernden Verfahren und Massnahmen beizuziehen.

6.2 Änderung der Planungsinstrumente

Anpassung Planungsinstrumente

Der vorliegende Synthesebericht mit den Erkenntnissen des Testplanungsverfahrens zur Arealentwicklung Bahnhof West bildet die Grundlage, um nach einer Projektvertiefung die planerischen Rahmenbedingungen und damit Planungssicherheit zu schaffen.

Im Rahmen einer Projektvertiefung (Workshopverfahren nach 99a BauV) unter Einbezug eines fachlichen Begleitgremiums zur Qualitätssicherung wird ein Richtprojekt erarbeitet.

Parallel dazu wird der Richtplan Bahnhof West – dort wo nötig – angepasst. Zudem wird die Anpassung der baurechtlichen Grundordnung eingeleitet.

Zone mit Planungspflicht (ZPP)

Vorgesehen ist die Änderung der **ZPP B «Bahnhof West»** mit Anpassung der entsprechenden bau- und planungsrechtlichen Festlegungen. Der Perimeter sowie die Sektoren werden mit einer Änderung des Zonenplans festgelegt wird, die dazugehörigen (ZPP-)Bestimmungen mittels einer Änderung des Baureglements angepasst.

Die Änderungen am Planungsinstrument (Zone mit Planungspflicht) unterliegt in der Folge gesetzlich nötigen Schritten der Mitwirkung, Vorprüfung, Auflage/Einspracheverfahren, Beschluss und Genehmigung.

Beschluss ZPP und Folgearbeiten

Dem Parlament wird die Planungsvorlage anschliessend – voraussichtlich im Herbst 2026 - zum Beschluss vorgelegt (mit fakultativem Referendum).

6.3 Nächste Schritte

- | | |
|--|---------------------|
| • Beschluss Schlussbericht (Synthesebericht) | 12. Dezember 2023 |
| • Beschluss Gemeinderat zum weiteren Vorgehen | 1. Quartal 2024 |
| • Information Öffentlichkeit | 1./2. Quartal 2024 |
| • Projektvertiefung Richtprojekt (Workshopverfahren) | bis 3. Quartal 2024 |
| • Mitwirkung Änderungen ZPP B | 4. Quartal 2024 |
| • Beschluss Änderungen ZPP B (Parlament) | Herbst 2026 |

7. Genehmigung

Die stimmberechtigten Mitglieder des Beurteilungsgremiums haben den vorliegenden Schlussbericht am 12. Dezember 2023 genehmigt.

Fachvertreterinnen und -vertreter (5 Stimmen)



Barbara Holzer, Holzer Kobler Architekturen GmbH, Prof. dipl. Architektin ETH SIA, Zürich (Fachbereich Städtebau / Architektur (Vorsitz))



Claude Rykart, Rykart Architekten AG, dipl. Architekt HTL-SIA / Planer NDS, HTL (Fachbereich Städtebau / Architektur)



Marco Ryter, Architekt FH SIA, ehem. Dozent FH Burgdorf (Fachbereich Städtebau / Architektur)



Toni Weber, w+s ag, dipl. Landschaftsarchitekt HTL-BSLA-BSA-SIA (Fachbereich Freiraum / Landschaft)



Thomas von Känel, Metron Bern AG, dipl. Siedlungsplaner HTL / FSU, NDS / FH / BWL / UF (Fachbereich Verkehr / Mobilität)

Sachvertreterinnen und -vertreter (4 Stimmen)



Beat Moser, Gemeindepräsident, Gemeinde Münsingen



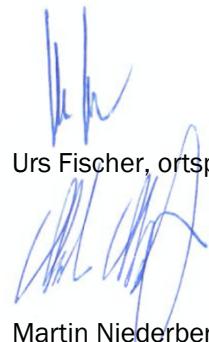
Thekla Huber, Gemeinderätin, Gemeinde Münsingen



Niklaus Bay, Projektträgerschaft, vertretend die Grundeigentümerschaften Bay + SFP



Rolf Nöthiger, Grundeigentümervertreter, vertretend Grundeigentümerschaften Martignoni AG und U.C. Buchschacher AG

Ersatzvertreterinnen und -vertreter (stimmberechtigt im Ersatzfall)

Urs Fischer, ortsteilplanerische Begleitung Gemeinde (Fachvertretung)



Martin Niederberger, Gemeinde Münsingen, Abteilung Bau (Sachvertretung)

Thomas Lavater,
Vertretung SFP (Sachvertretung)Markus Karl
Vertretung SFP (Sachvertretung)

Bruno Moser, Vertretung U.C. Buchschacher AG (Sachvertretung)

Peter Weibel, Berater Projektträgerschaft
(Sachvertretung)

8. Planungsprozess

8.1 Prozessbeteiligte

8.1.1 Auftraggeberin und Veranstalterin

Bay Projektentwicklung West AG
Emmentalstrasse 73c
3510 Konolfingen

(nachfolgend Projektträgerschaft)
vertreten durch Niklaus Bay.

8.1.2 Beurteilungsgremium

Für die fachliche Begleitung der Testplanung wurde ein Beurteilungsgremium gemäss den Empfehlungen der Ordnung SIA 143 zusammengesetzt.

- | | |
|-----------------------------|---|
| <i>Fachmitglieder</i> | <ul style="list-style-type: none"> • Barbara Holzer, Holzer Kobler Architekturen GmbH, Prof. dipl. Architektin ETH SIA, Zürich (Fachbereich Städtebau / Architektur (Vorsitz)) • Marco Ryter, Architekt FH SIA, ehem. Dozent FH Burgdorf (Fachbereich Städtebau / Architektur) • Claude Rykart, Rykart Architekten AG, dipl. Architekt HTL-SIA / Planer NDS, HTL (Fachbereich Städtebau / Architektur) • Toni Weber, w+s ag, dipl. Landschaftsarchitekt HTL-BSLA-BSA-SIA (Fachbereich Freiraum / Landschaft) • Thomas von Känel, Metron Bern AG, dipl. Siedlungsplaner HTL / FSU, NDS / FH /BWL / UF (Fachbereich Verkehr / Mobilität) |
| <i>Sachmitglieder</i> | <ul style="list-style-type: none"> • Beat Moser, Gemeinde Münsingen, Gemeindepräsident, Ressortleiter Planung • Thekla Huber, Gemeinde Münsingen, Gemeinderätin, Ressortleiterin Infrastruktur • Niklaus Bay, Projektträgerschaft, vertretend die Grundeigentümerschaften Bay + SFP • Rolf Nöthiger, Grundeigentümervertreter, vertretend Grundeigentümerschaften Martignoni AG und U.C. Buchschacher AG |
| <i>Ersatzvertretungen</i> | <ul style="list-style-type: none"> • Urs Fischer, Lohner + Partner AG, dipl.-Ing. Stadtplanung, dipl. Ing. FH Raumplanung, SIA FSU REG A, ortsplanerische Begleitung Gemeinde • Martin Niederberger, Leiter Abteilung Bau, Gemeinde Münsingen • Thomas Lavater, SFP, Portfolio Manager Real Estate Direct, Vertretung Grundeigentümerschaft • Bruno Moser, U.C. Buchschacher AG, Vertretung Grundeigentümerschaft • Peter Weibel, vbarchitekten., Architekt FH / Betriebswirt FH, Berater Projektträgerschaft • Markus Karl, SFP, Head Construction Manager Real Estate Direct, Vertretung Grundeigentümerschaft |
| <i>Beratende Mitglieder</i> | <ul style="list-style-type: none"> • Markus Walther, SFP, Vertretung Grundeigentümerschaft • Ulrich Buchschacher, Vertretung Grundeigentümerschaft U.C. Buchschacher AG |

- Nina Lauterburg, Fachbereich Planung, Gemeinde Münsingen
 - Marlies von Allmen, Bereichsleiterin Bau, Planung, Umwelt, Gemeinde Münsingen
 - Anna Eichholzer, Fachbereichsleiterin Verkehr, Gemeinde Münsingen
 - Luzi Bergamin, Ecolot GmbH, Dr. phil. nat., Physiker, Experte Störfallvorsorge
- Verfahrensbegleitung*
- Philipp Hubacher, dipl. Geograph lic. phil nat. Raumplaner FSU SIA, PL Verfahrensbegleitung, BHP Raumplan AG
 - Xavier Maurhofer, MSc in Geographie, PL Stv. Verfahrensbegleitung, BHP Raumplan AG
 - Laura Graziani, MSc in Humangeographie, Sachbearbeiterin Verfahrensbegleitung, BHP Raumplan AG
 - Francesca Andermatt, MSc in Geographie, Sachbearbeiterin Verfahrensbegleitung, BHP Raumplan AG

8.1.3 Eingeladene Büros

Es wurden die folgenden Arbeitsgemeinschaften aus den Bereichen Städtebau / Architektur, Landschaftsarchitektur und Verkehrsplanung zur Teilnahme eingeladen. Die Federführung der Teams (*) lag im Bereich Architektur / Städtebau.

Die fachliche Zusammensetzung der Teams ergab sich aus der Aufgabenstellung und musste folgende Bereiche abdecken:

- Städtebau / Architektur (*)
- Landschaftsarchitektur / Freiraumplanung
- Verkehrsplanung / Mobilität

Team 1

Arbeitsgemeinschaft, beteiligte Büros

- Salewski Nater Kretz AG, Zürich (Architektur / Städtebau) (*)
- BRYUM GmbH, Basel (Landschaftsarchitektur)
- TEAMverkehr, Cham (Verkehrsplanung)

Beteiligte

- Christian Salewski, Salewski Nater Kretz AG
- Felix Ledergerber, Salewski Nater Kretz AG
- Ruben Bernegger, Salewski Nater Kretz AG
- Isabel Suter, Salewski Nater Kretz AG
- Michael Oser, BRYUM GmbH
- Daniel Wolf, BRYUM GmbH
- Oskar Merlo, TEAMverkehr
- Flurin Casanova, TEAMverkehr

Team 2

Arbeitsgemeinschaft, beteiligte Büros

- GWJ Architektur AG, Bern (Architektur / Städtebau) (*)
- Ort - AG für Landschaftsarchitektur, Zürich (Landschaftsarchitektur)
- Kontextplan AG, Bern (Verkehrsplanung)
- Soziale Plastik, Bern (Sozialraum)

Beteiligte

- Donat Senn, GWJ Architektur AG
- Antonia Immenkamp, GWJ Architektur AG

- Elisa Vacca, GWJ Architektur AG
- Valentina Astudillo, GWJ Architektur AG
- Tania Garcia, GWJ Architektur AG
- Christof Schilling, Ort - AG für Landschaftsarchitektur
- Camille Girod, Kontextplan AG
- Martin Beutler, Soziale Plastik

Team 3

*Arbeitsgemeinschaft,
beteiligte Büros*

- camponovo baumgartner architekten GmbH, Zürich (Architektur / Städtebau) (*)
- EDER Landschaftsarchitekten GmbH, Opfikon (Landschaftsarchitektur)
- Rombo GmbH Gestaltung Verkehr Mobilität, Zürich (Verkehrsplanung)

Beteiligte

- Marianne Baumgartner, camponovo baumgartner architekten GmbH
- Luca Camponovo, camponovo baumgartner architekten GmbH
- Francesco Battaini, camponovo baumgartner architekten GmbH
- Felix Eder, EDER Landschaftsarchitekten GmbH
- Lisa Naudin, EDER Landschaftsarchitekten GmbH
- Sandor Gähler, Rombo GmbH Gestaltung Verkehr Mobilität
- Jordi Riegg, Rombo GmbH Gestaltung Verkehr Mobilität

8.1.4 Echoräume

Die Gemeinde und die Projektträgerschaft führten im Rahmen des Testplanungsverfahrens mit denselben Anspruchsgruppen insgesamt *zwei Echoräume* durch. Der erste Echoraum fand am 2. Mai 2023 im Nachgang zur ersten Zwischenbesprechung statt, der zweite am 6. November 2023 nach Vorliegen des Entwurfs des Syntheseberichts. In den Echoräumen erhielten die Echogeber:innen die Möglichkeit, sich zum laufenden Verfahren und vorliegenden Zwischenergebnissen zu äussern. Diese Rückmeldungen wurden in geeigneter Weise in den Prozess integriert. Der Stand der Arbeiten wurde jeweils durch einen Ausschuss des Beurteilungsgremiums präsentiert. Die Echoräume fanden ohne Bearbeitungsteams, hingegen mit einer Delegation des Beurteilungsgremiums statt.

8.2 Ablauf Planungsprozess

Vorbereitung

- Inputveranstaltung mit Bevölkerung, 30. August 2022
- Programmsitzung, 9. Dezember 2022

Durchführung

- Zwischenbesprechung 1, 20. April 2023
- Echoraum 1, 2. Mai 2023
- Zwischenbesprechung 2, 27. Juni 2023
- Schlusspräsentation, 5. September 2023

Nachbereitung

- Startsitzung Synthese, 21. September 2023
- Besprechung Entwurf Synthese, 31. Oktober 2023
- Echoraum 2, 6. November 2023
- Schlusssitzung Synthese, 12. Dezember 2023

**Gemeinde Münsingen / Bay Projektentwicklung West AG
Arealentwicklung Münsingen «Bahnhof West», Testplanung**

Anhang

- Anhang 1 Projektdokumentation Team Salewski Nater Kretz - BRYUM – TEAMverkehr**
- Anhang 2 Projektdokumentation Team camponovo baumgartner architekten – EDER Landschaftsarchitekten – Rombo Gestaltung Verkehr Mobilität**
- Anhang 3 Projektdokumentation Team GWJ Architektur AG – ORT AG für Landschaftsarchitektur – Soziale Plastik – Kontextplan AG**

1. Projektdokumentation Team Salewski Nater Kretz - BRYUM – TEAMverkehr

Testplanung Münsingen, Bahnhof West

Schlussabgabe – 05.09.2023 – Salewski Nater Kretz, Bryum, TEAMverkehr

Ein neues Gesicht für Münsingen

Mit der Entwicklung Bahnhof West wird die Industriestraße von einer Rücksicht zu einer neuen, wichtigen Adresse für Münsingen. Die prominente Lage an der Bahn ist vom Zug und von den Passanten aus gut sichtbar. Das Projekt entwickelt eine rhythmische Stadtstilholle von der Saigegasse bis zur Beipbergstrasse. Die Gebäude längen sind moderat und ermöglichen Blicke in den rückwärtig liegenden parkartigen Freiraum. Zwei moderate Höhepunkte markieren die Verbindungen Beipbergstrasse und Dorfstrasse und Dorfstrasse und Beipbergstrasse.

Entspanntes Planieren, Arbeiten, Einkaufen unter Bäumen

Die Industriestrasse wird durch eine beidseitige Baumsetzung und grossen Vorzonen zu einer attraktiven Flanierzone, die den Weg zum Bahnhof, Arbeiten und Einkaufen verbinden kann. Hier wird die heute so charakteristische Atmosphäre des ins Grüne eingebetteten kleinstädtischen Handwerks aufgenommen. Durch Entstiegung und die vielen Bäume wird eine typischerweise an Bahnhöfen zu findende Überbelebung vermieden und ein Beitrag zu einem guten Stadtklima geleistet. Die Gebäudesetzung folgt der Strassenführung und bindet durch subtile Abdrehungen die bestehende Polizei ein. Diese ist eine grosse Ressource, um als Zeitzug und atmosphärisch stark wirkendes Haus Vergangenheit und Zukunft von Münsingen zu verbinden.

Behutsame Übergänge zum Quartier

Die offene Gebäude setzung wird zum Quartier im nördlichen Bereich durch zwei Gebäude reihen fortgesetzt, die in der Höhe gestaffelt sind und zum angrenzenden Massstab vermitteln. Der im heutigen Grenzstand stehende erhaltenenswerte Bau Marignoni belässt den Übergang und trägt zur Gesamtkomposition aus art und neu bei. Über präzise definierte Vorzonen und Höhenlagen entstehen schwellenräume um die Häuser, die attraktives Wohnen bis ins Erdgeschoss möglich machen. Im südlichen Bereich wird der grosse Sockelbau für den Fachmarkt mit entsprechenden Erdüberdeckungen zum integralen Teil des Gartenraums. Der Geländesprung wird architektonisch, teils als Escalierung ausgestaltet.

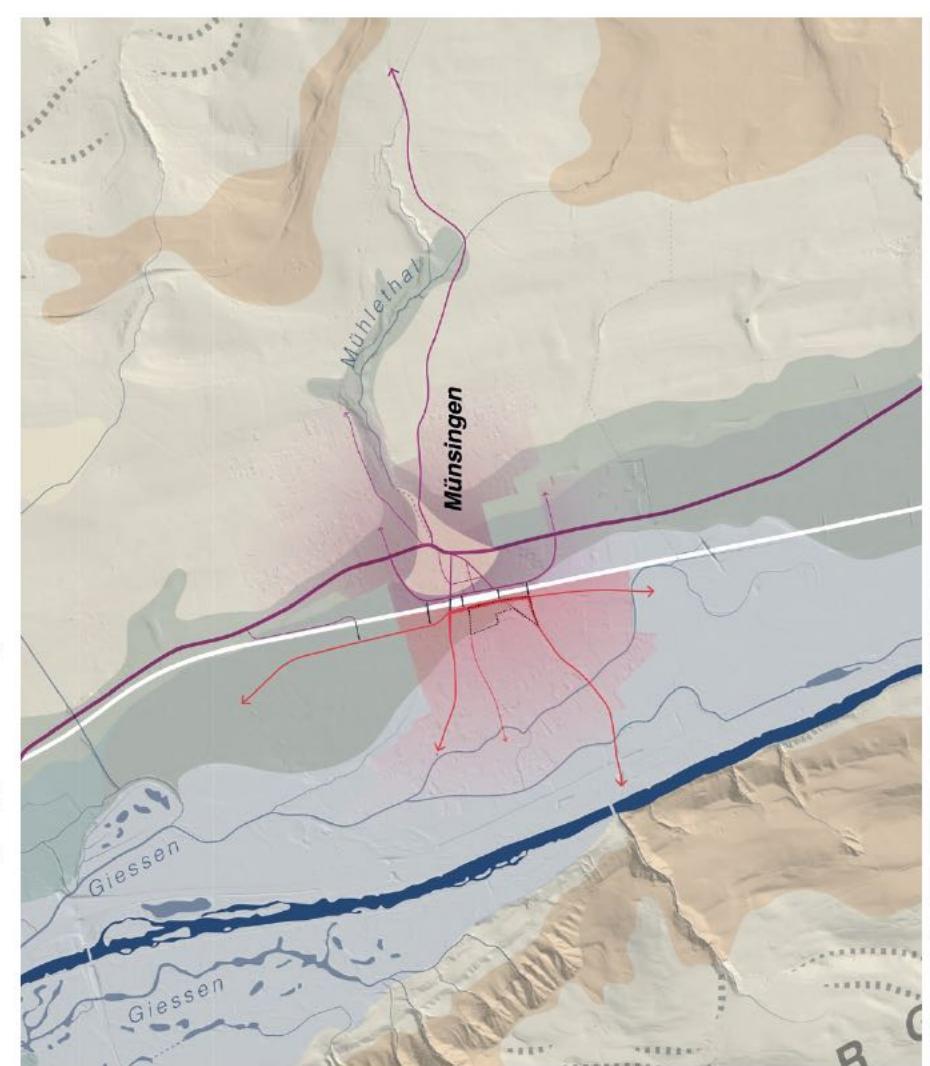
Die Promenade verbindet die Gärten

Neben den vielen Querverbündungen entstehen neue grüne Promenade Verte, die den parkartigen Gartenbereich von Nord nach Süd durchquert. Der Weg führt an kleinen Pavillons im Norden vorbei zur grosszügigen Pergola, die an der engsten Stelle die Abendsonne einfängt und einen berankten Sitzeplatz anbietet. Sorgfältig gestaltete Treppen führen auf den Sockelbereich im Süden, wo die Promenade Verte an einer architektonisch ausgestalteten Treppe zur Beipbergstrasse endet.

Schwarzplan 1:5'000



Ort und Bewegungsrichtungen



Situation 1:5'000



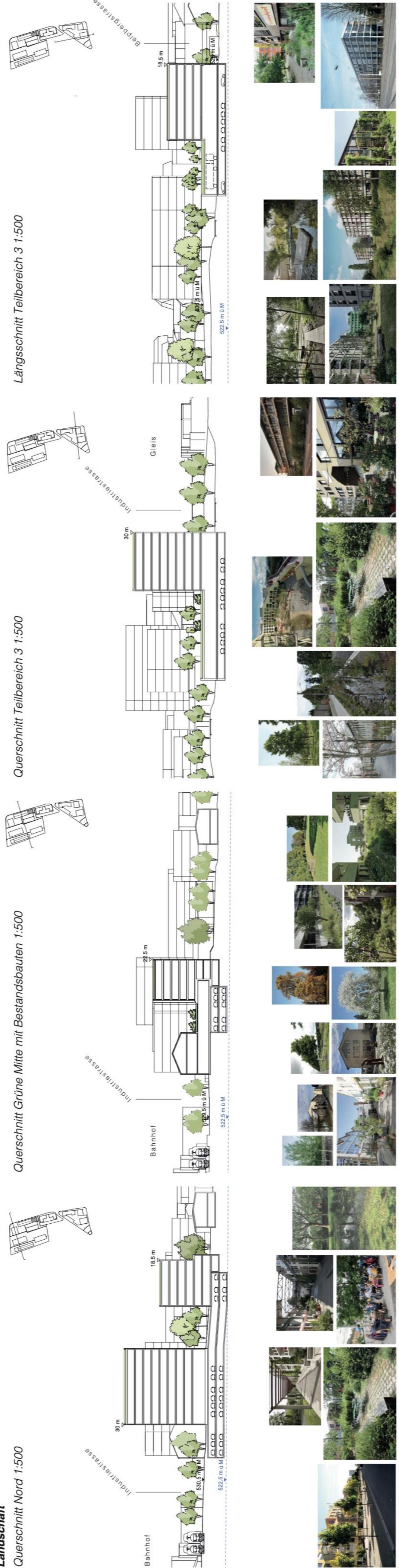
Landschaft
Querschnitt Nord

Querschnitt Nord 1:500

Querschnitt Grüne Mitte mit Bestandsbauten 1:500

Querschnitt Teilbereich 3 1:500

Längsschnitt Teilbereich 3 1:500



Analyse Freiraumcharakter



Analyse Grünstrukturen



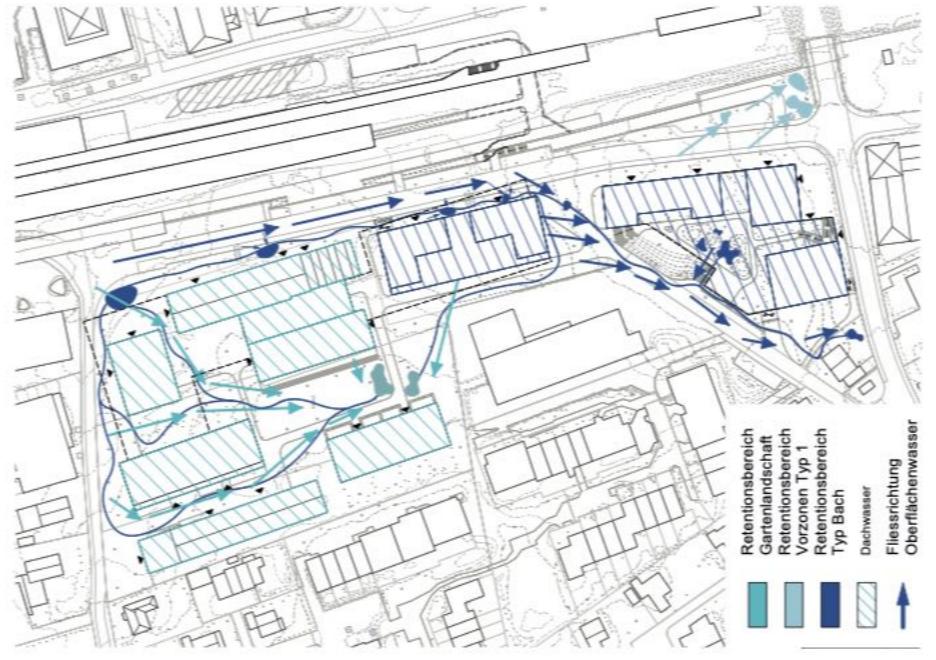
Konzept Freiraumtypologien



Analyse Topographie



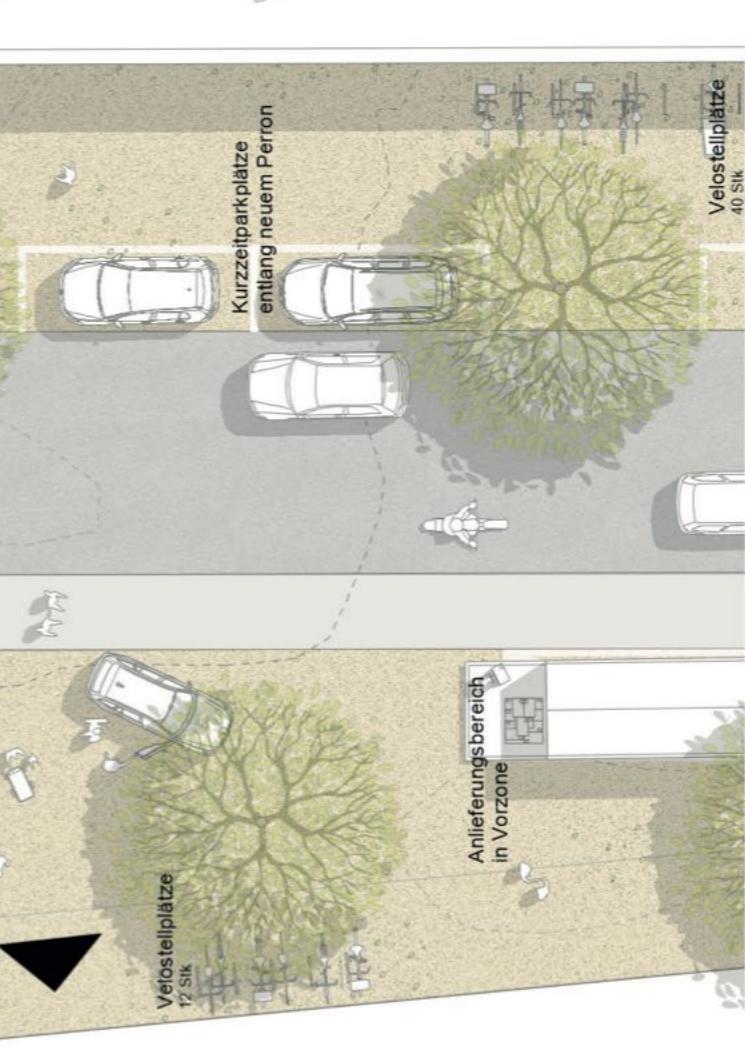
Konzept Retention



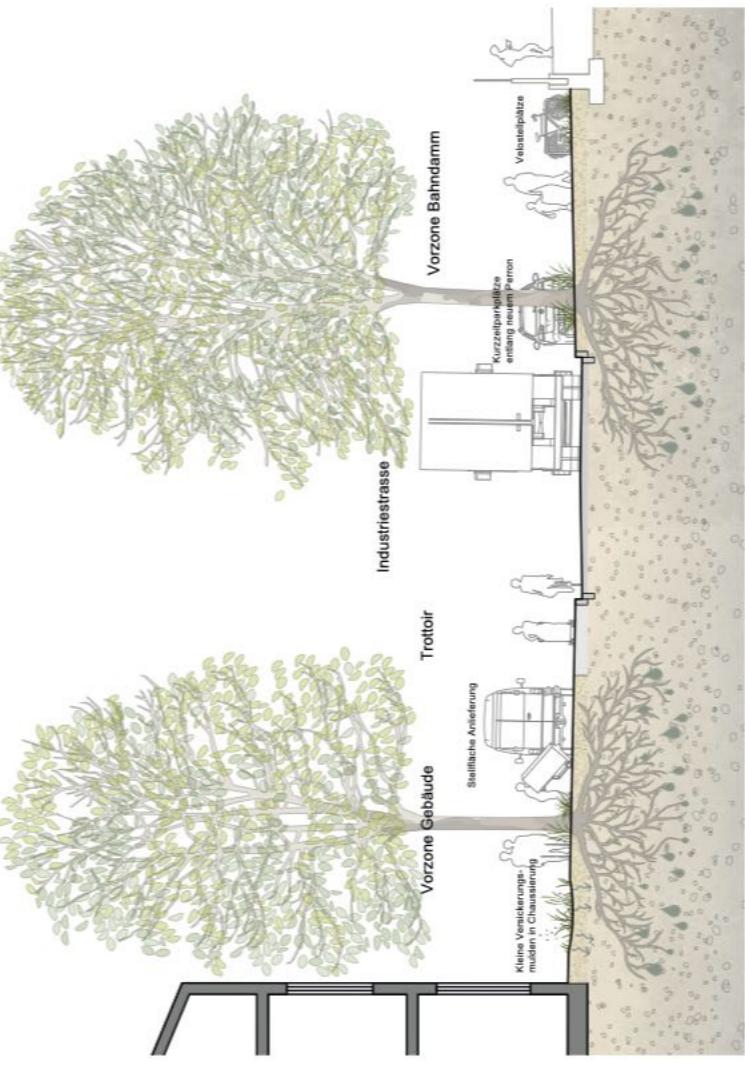
Konzept Öffentlichkeitsgrad



Ausschnitt Industriestrasse, M 1:100



Industriestrasse Strassenschnitt M 1:100





In der Industriegasse beim Dorfmautweg zwischen Wohnen und Arbeiten.

Auf der Promenade Verte unter der Pergola mit Blick auf die grüne Mitte.

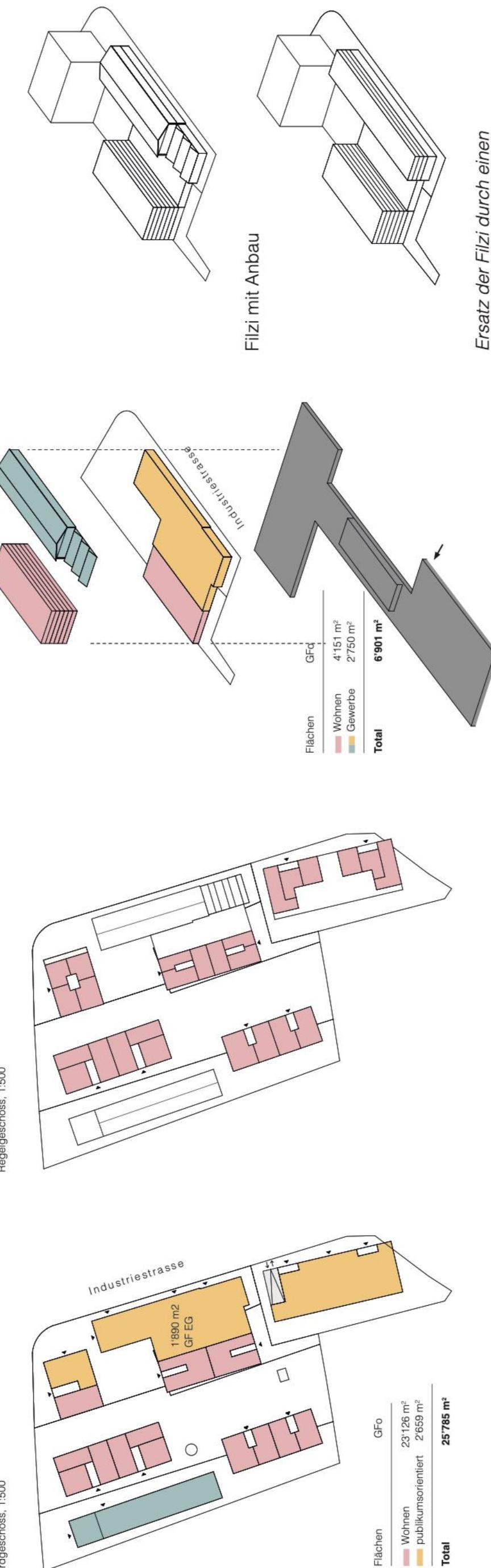
Beim Jumbo an der Kreuzung Belpberg-/ Industriestrasse.

Intlang der Filzi auf der beschatteten Industriestrasse.

Ankunft am Bahnhof mit Blick auf die Filzi.

Nutzungsverteilung

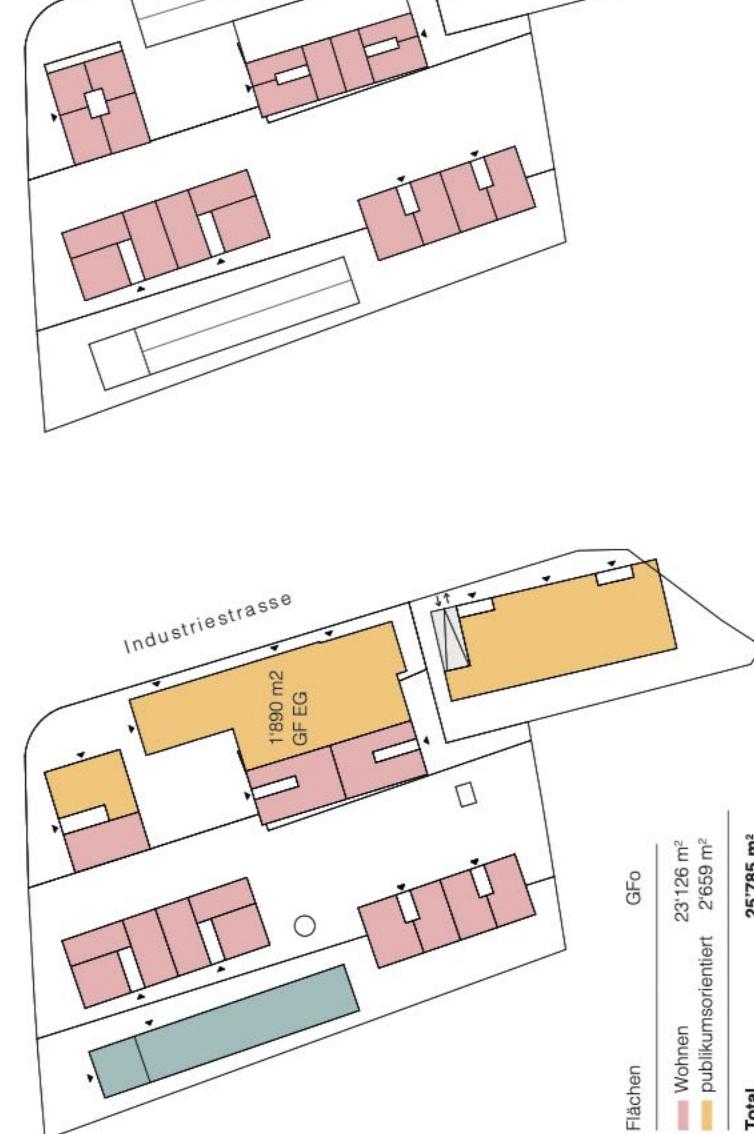
Wohnen Gewerbe publikumsorientierte Nutzung



Ersatz der Filzi durch einen 4-geschossigen „Lärmitiegel“

Teilbereich 2

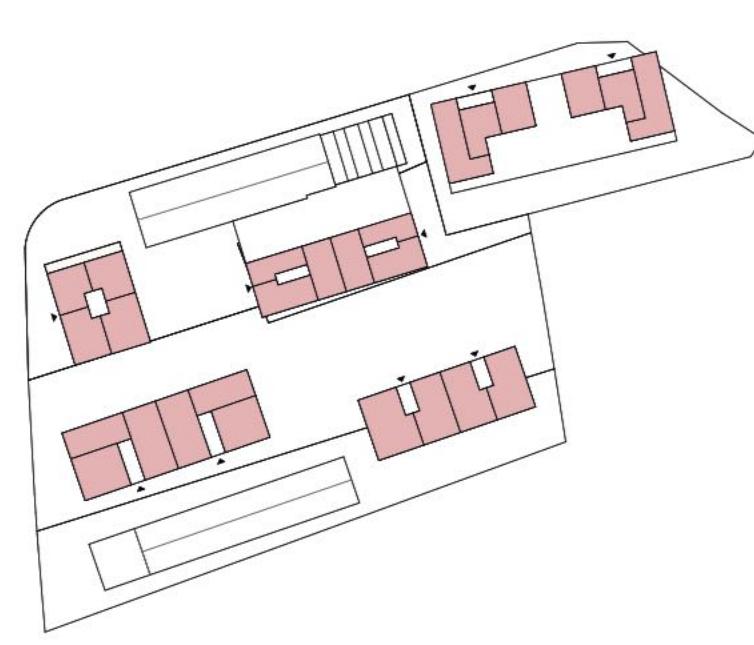
erdgeschoss, 1:500



Flächen	GFO
Wohnen	23'126 m ²
publikumsorientiert	2'659 m ²
	25'785 m ²

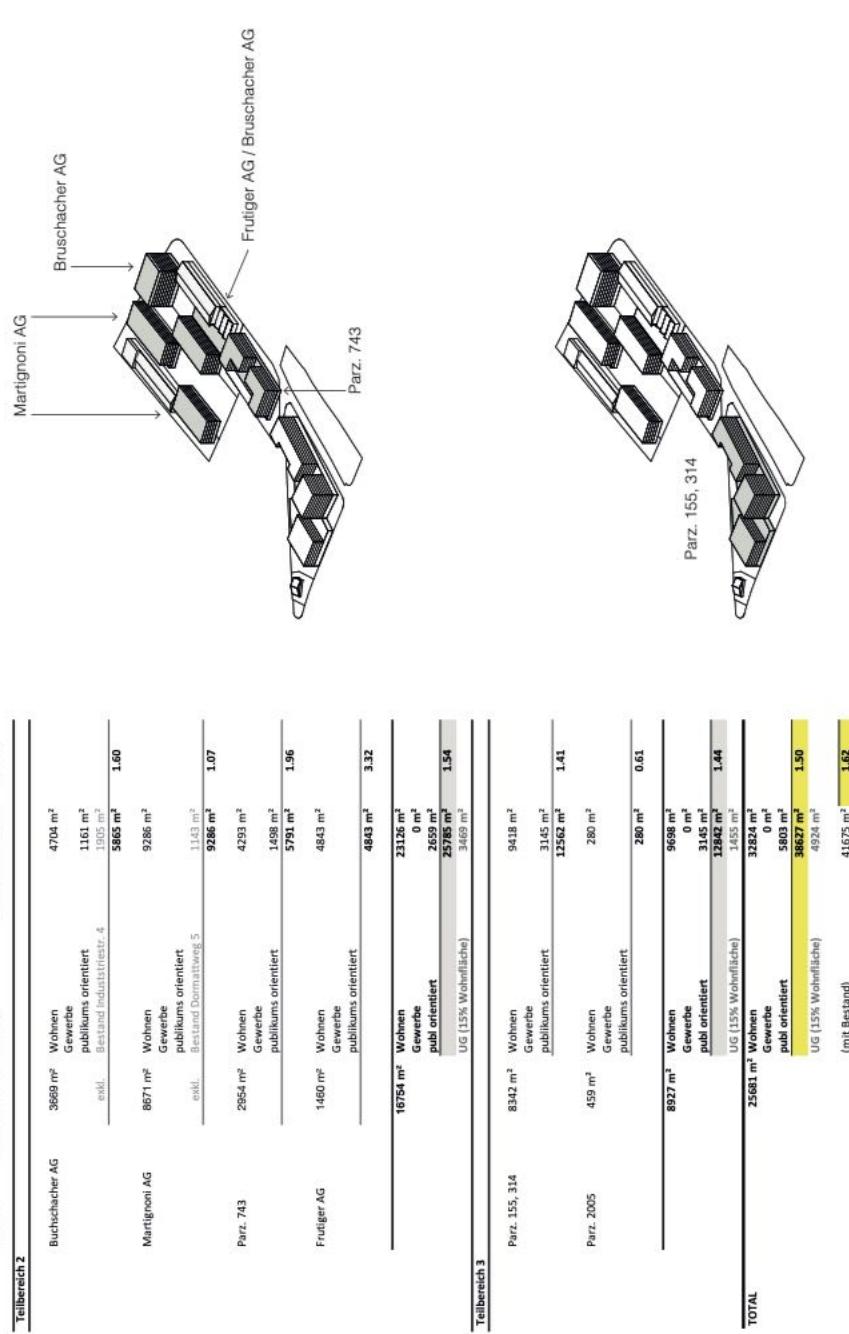
Fiji

Regelgeschoss, 1:500



Flächen	GfG
Wohnen	4'115
Gewerbe	275
Total	6'960

Teilbereich 3



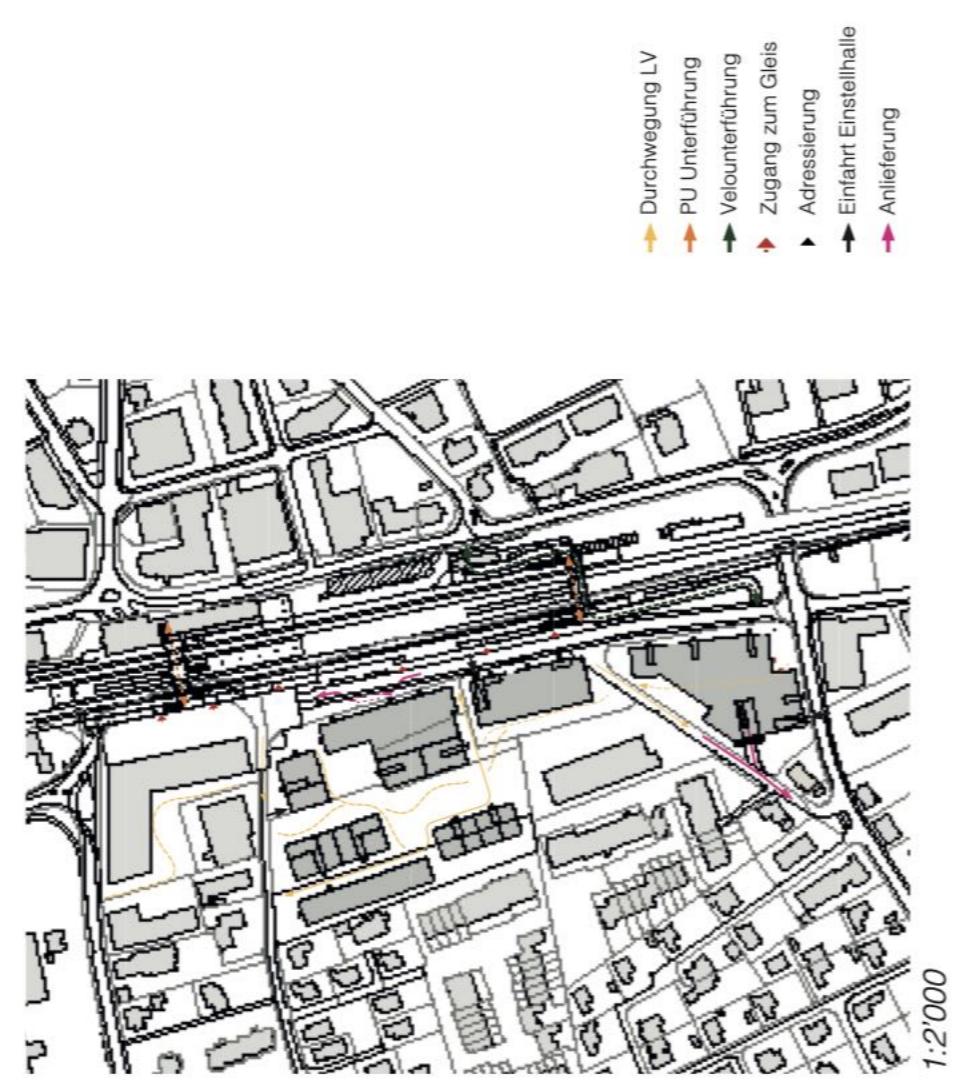
Begegnungsschoss 1-500

Erdgeschoss 1:500

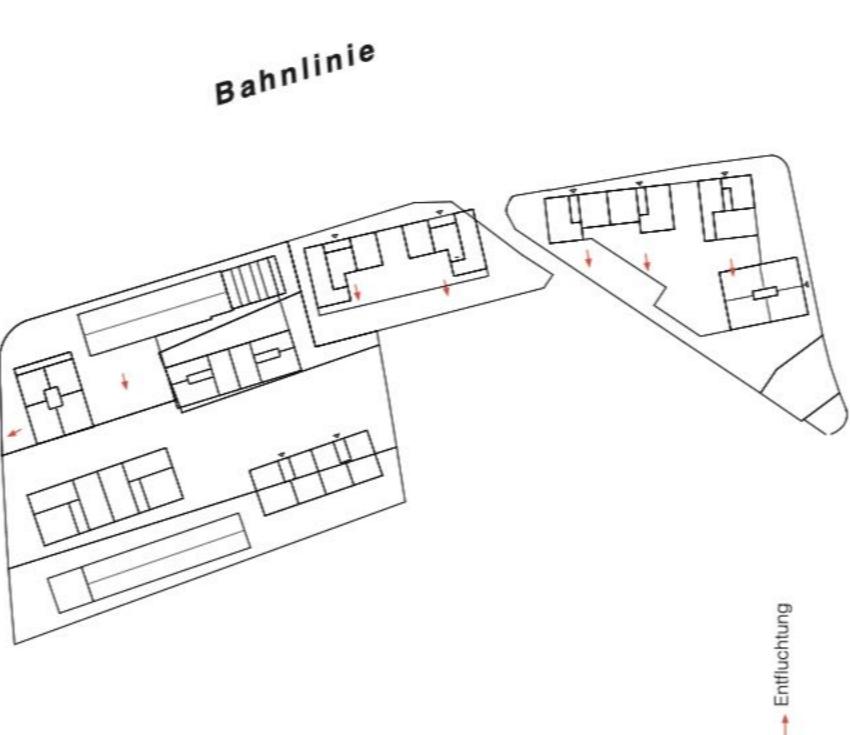
Testplanung Münzingen, Bannhol/West | Schussanlage | 05.09.2023 | 3

Lärm – Strategien Lärmtypologie

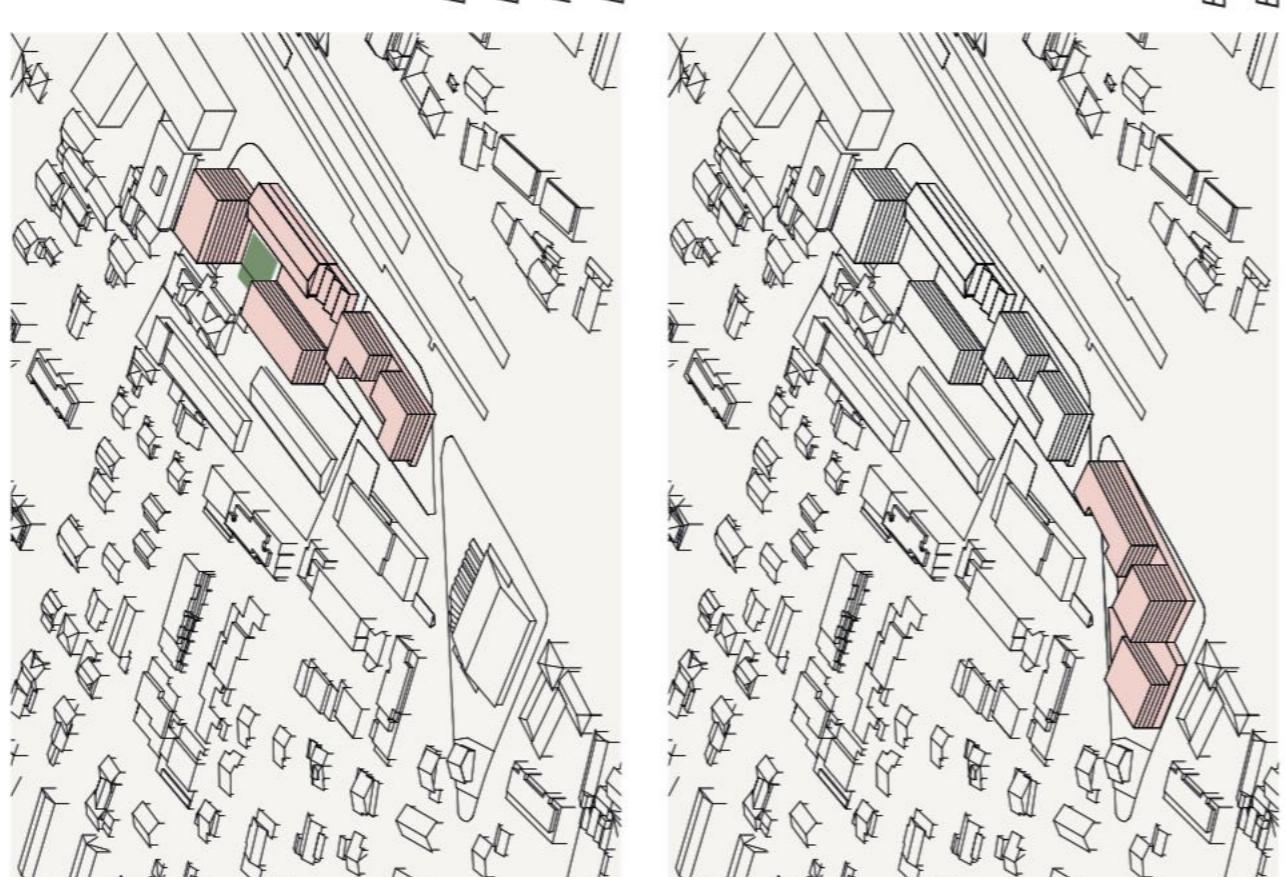
Erschließung und Durchwegung



alternative Anlieferung und Veloanbindung PU Süd

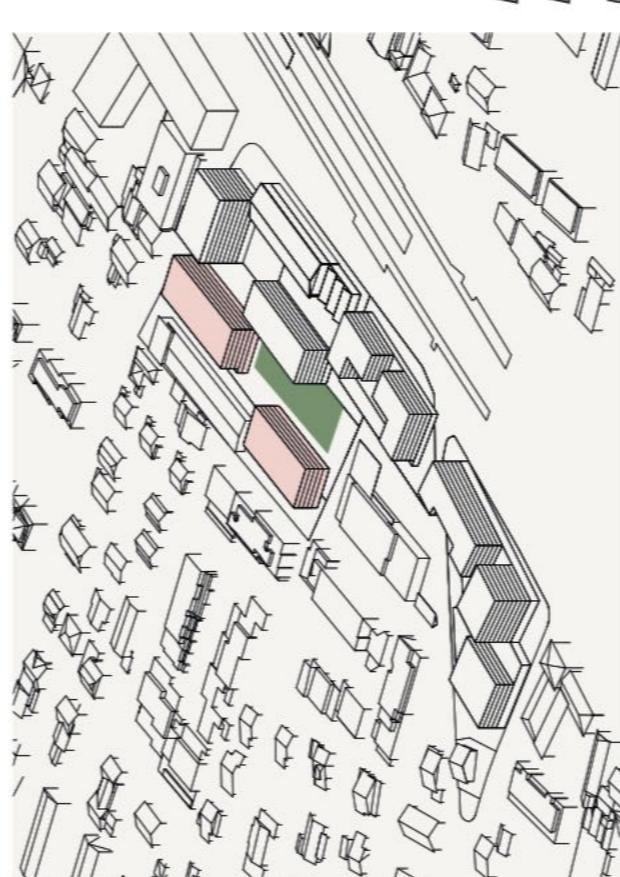
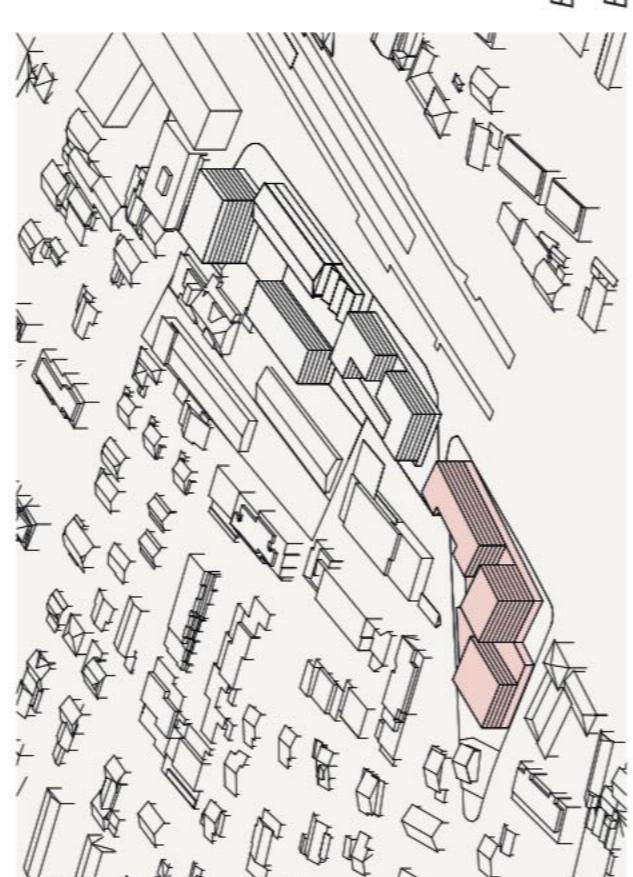


Störfall – Entfluchtung zur bahnabgewandten Seite



Etagen:

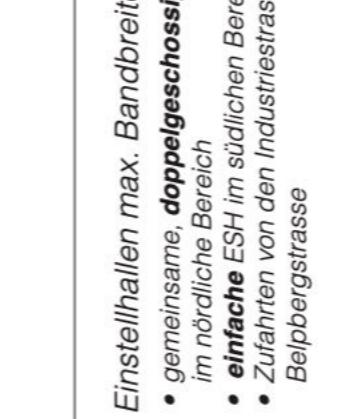
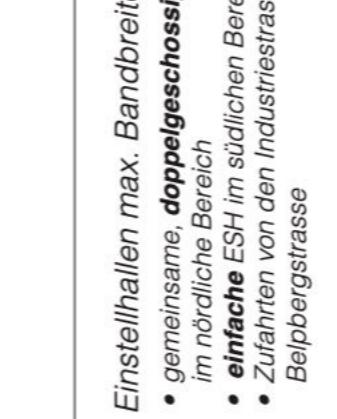
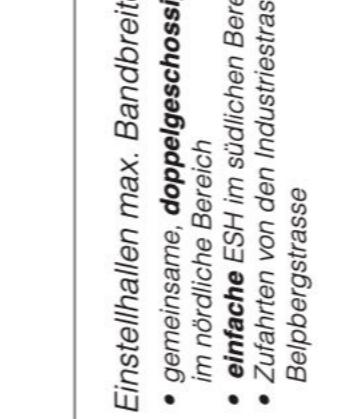
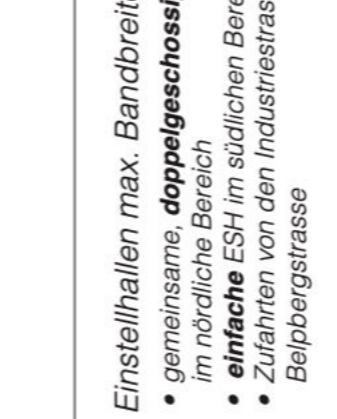
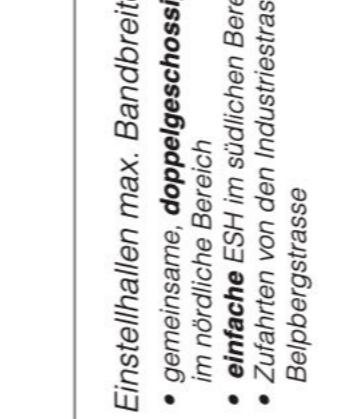
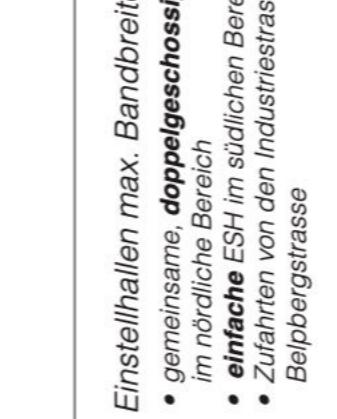
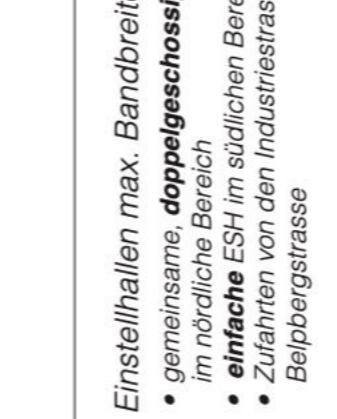
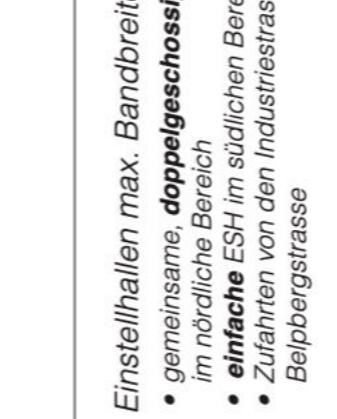
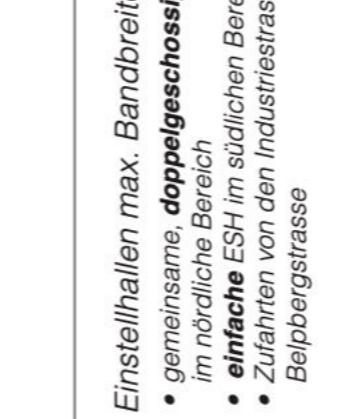
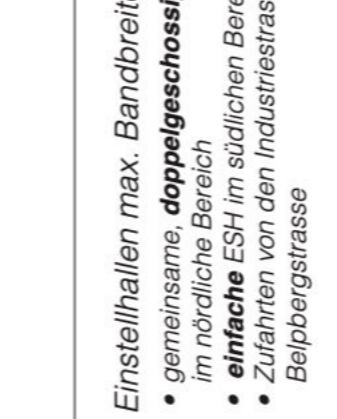
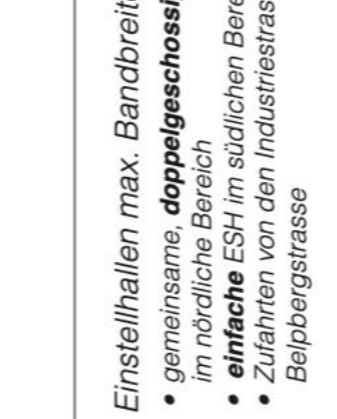
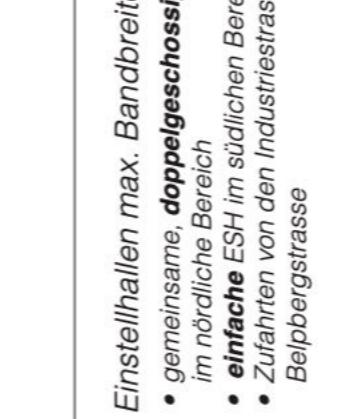
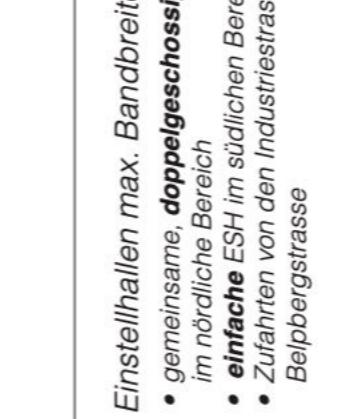
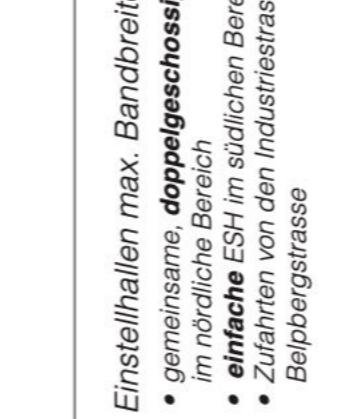
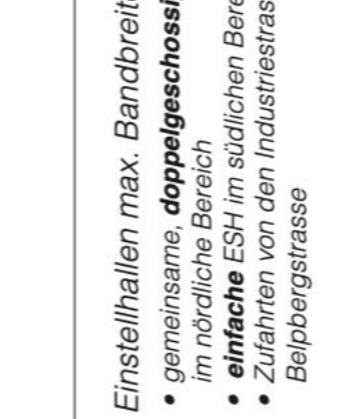
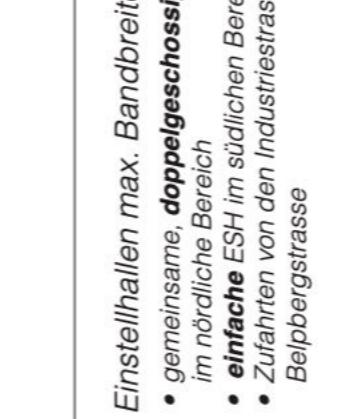
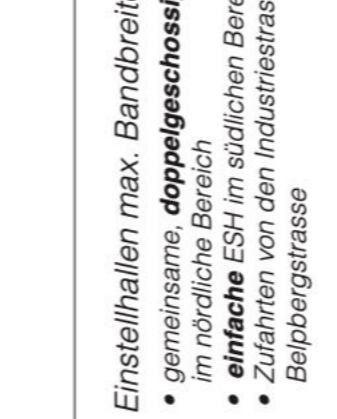
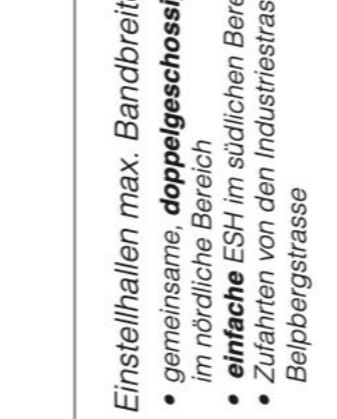
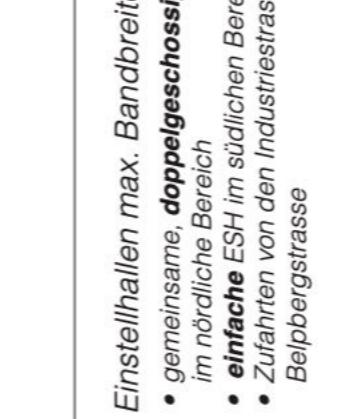
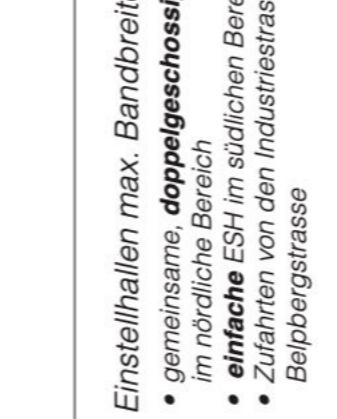
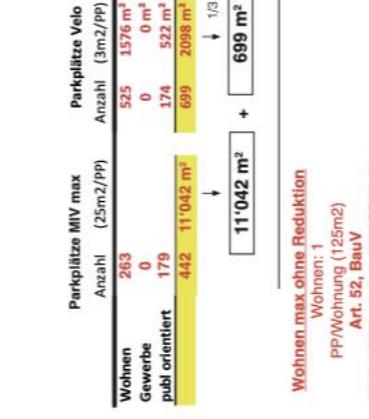
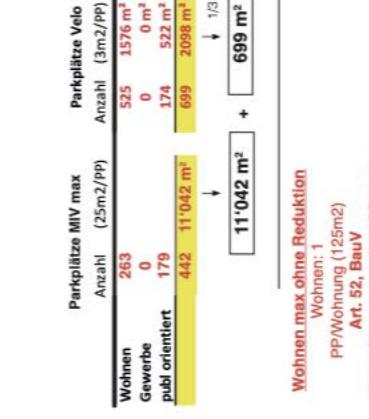
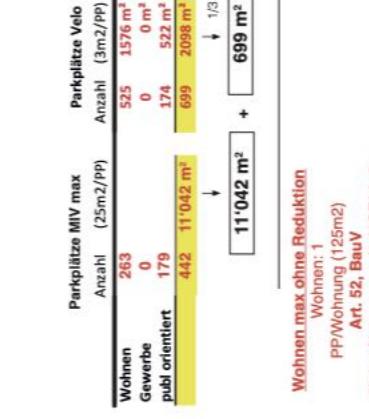
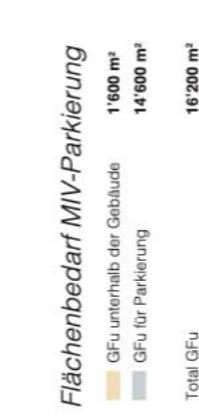
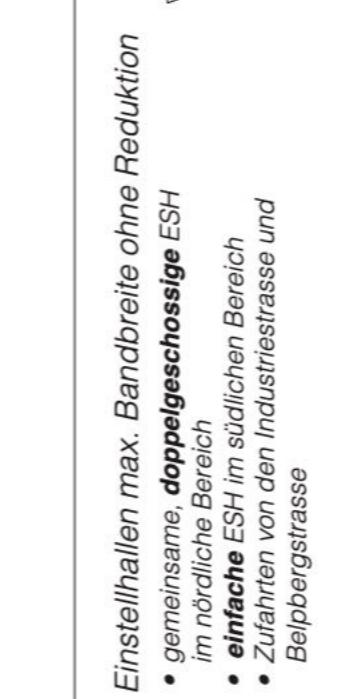
Entwicklungen an der
Industriestrasse Nord und
Ballspielwiese



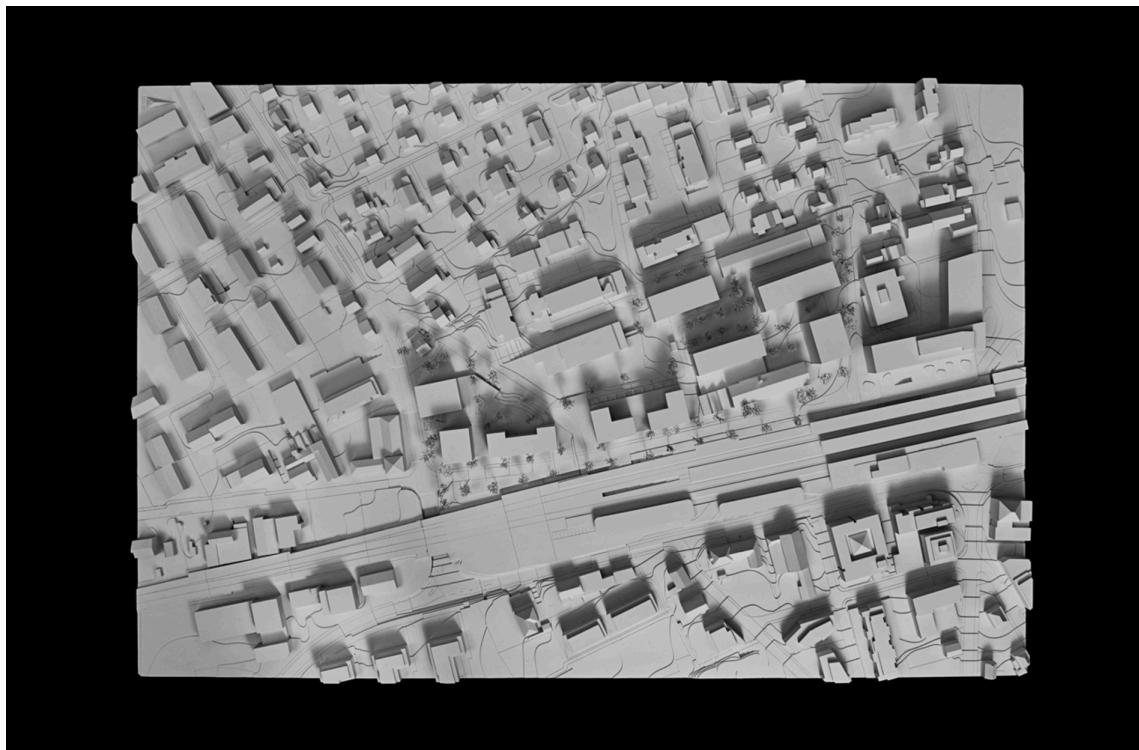
UG und Parkierung

Doppelgeschossige Einstellhalle

- Bereich oberhalb der Hohenlinie 528,5 m ü. M.
→ kann ein doppelgeschossiges UG realisiert werden



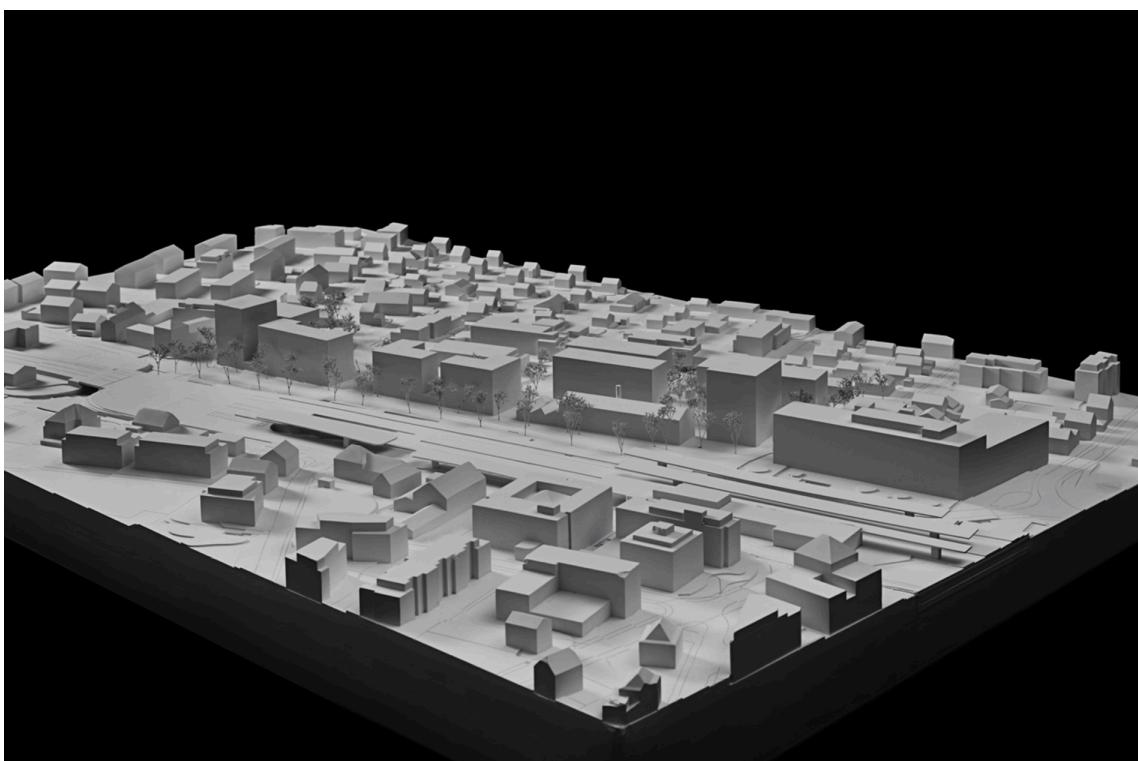
Modellfotos Projektvorschlag Team Salewski Nater Kretz - BRYUM – TEAMverkehr



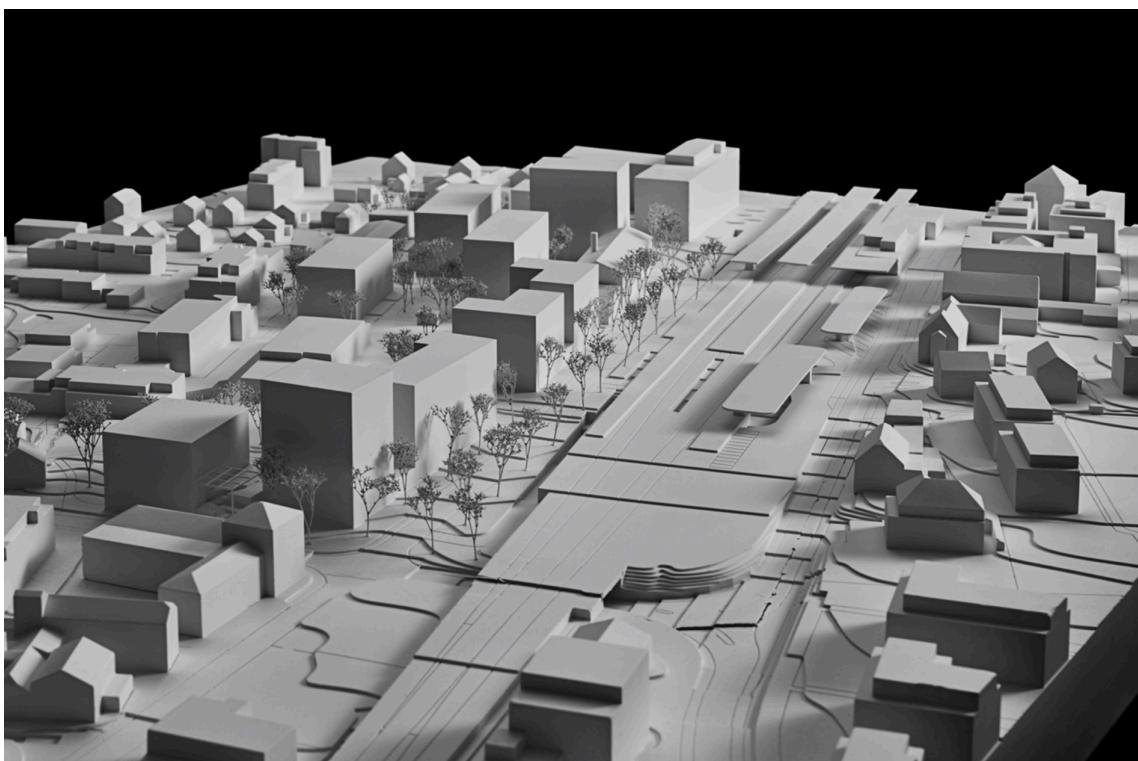
Team 1: Modellansicht aus der Vogelperspektive



Team 1: Modellansicht aus Nordwesten



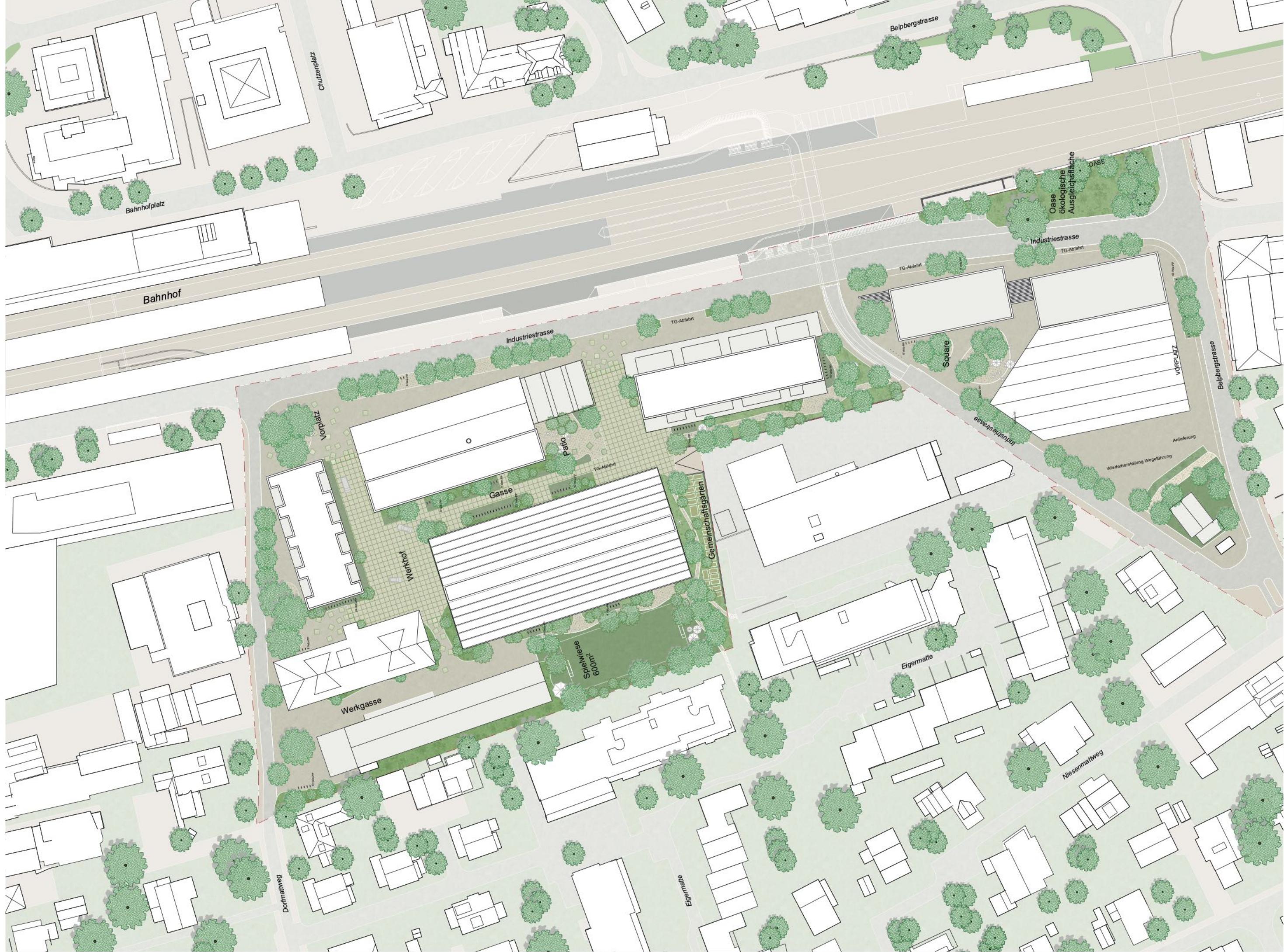
Team 1: Modellansicht aus Nordosten



Team 1: Modellansicht aus Südosten

2. Projektdokumentation Team camponovo baumgartner architekten – EDER Landschaftsarchitekten – Rombo Gestaltung Verkehr Mobilität

Entwicklung Bahnhof West, Münsingen



Das Areale entlang der heutigen Industriestrasse hat heute einen eigenen und eigenständigen Charakter. Viele der neu generierten urbanen Qualitäten sind hier bereits vorhanden, so wie es die Zentrität und Zugänglichkeit des Areals und die adaptierbaren Strukturen, ebenso wie die nutzbare Flächen und Anknüpfungsräume bieten.

Das Areal verfügt über einen Bestand an einheitlichen, aber ausserordentlich gut gestalteten Gewerbegebäuden. Dazu liegen großzügige Außenräume vor, die überall vorherrschenden Unterteilungen in Straße, Randstreifen, Parkplatz und Hektik sind sie nutzungsoffenen und wendbar - und besitzen durch ihre Bioklarität besondere Wert.

Diesen einzgangsartigen Charakteres es heutigen Unternehmen versuchen wir in eine dichte Mitte zu überführen. Dazu verzieren wir auf die Etablierung neuer Bauteile, die durch geschwungene Formen und Schrägen sich auf die Industriestrasse einfügen. Damit wird die Masseverteilung mit einem grossen Volumen in der zweiten Reihe. Das grosse Volumen erhält eine Struktur bis zu dieser Erschließungssachse.

Fazit: Das neue Gebiet kann sich auf alle Industriegebiete ausdehnen und Mängelhaftes profitieren.

Zum anderen integrieren wir wichtige Bestandsgebäuden in das neue Quartier. Nebst dem Schutzkarft und Schulzustand und dem noch in Betrieb stehenden Gebäude von Mängelhaftem profitieren.

Die alte Fizzi ist ein industrieller Bau, der von der Geschichte Münsingen zeugt und heute und in Zukunft identitätsstiftend viel Neubaugewinn wahren. Sie verfügen über unterschiedliche Nutzungen und sozialer Bedeutung. Demnach daran mangelt es an Orten, wo man gebaut, ohne Verteilung im alltäglichen Leben lebendig zu machen. Eine aktive Beobachtung der Entwicklung ist erforderlich.

Dies ist die Stärke der Fizzi. Die starke und flexible Baustruktur hat in den letzten Jahrzehnten gezeigt, dass an ihr je nach Bedarf weitergebaut und Umnutzung beschreibt die Geschichte weiter und verleiht dem neuen Gebiet ein bekanntes Gesicht.

Nutzungssoffene Sockel

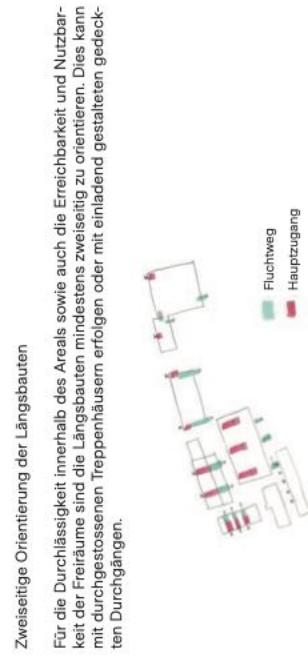
Die Adaptabilität und Frauchbarkeit, wie auch hinsichtlich zukünftiger Nutzung, grosse Vorteile: Die Umgestaltung des Bestandsgebäude schafft ökonomische Spärleien, die sich über die Jahre unproblematisch verändern und wenig lukrative Nutzungen, die sich über die Jahre unproblematisch verändern, als uses mit einem Neubau können. So kann schnelle auf lokale Bedürfnisse reagiert werden.

Spezifische urbane Qualitäten Münsingen

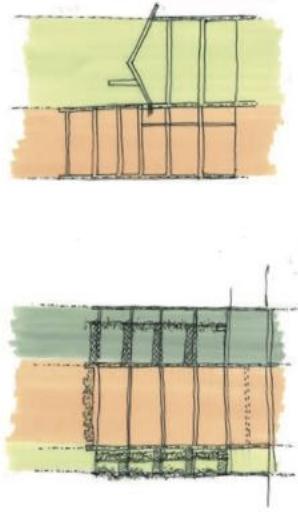
Die angestrebte Ausnutzungsoffener im Geiste entlang der Industriestrasse entspricht einem markanten Dichtespunkt gegenüber den heutigen Verbindungsstrukturen in Münsingen. Dieser Schritt zu einem verdichten neuen Zentrum nicht nur die in diesem Verfahren festgesetzten Parzellen erleben eine Verdichtung, sondern die gesamte Kleinstadt mitsamt ihrem Eindruck für die Ankommenden und die Durchreisenden.



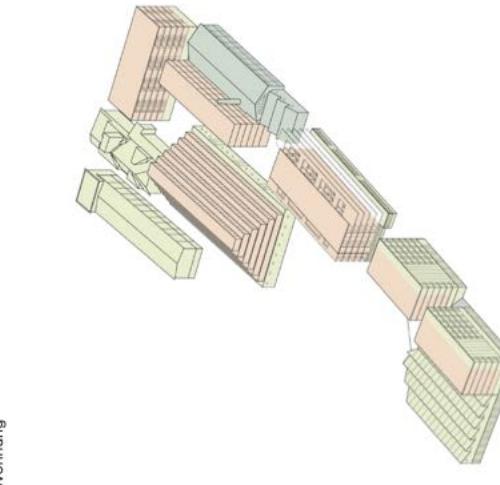
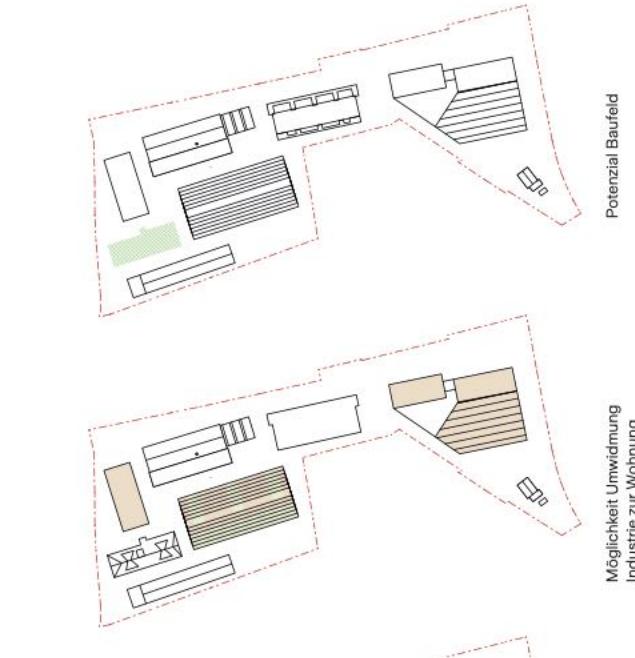
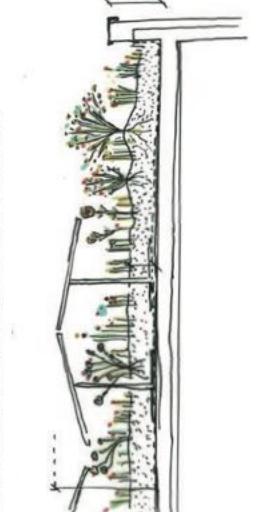
Zweiellung des Siedlungsgebietes



Zweiseitige Orientierung der Längsbauten
Das aufgezeigten Gebäudediologien sind Platzhalter und können die Frage nach einem Zukunfts Bild des neuen Quartiers nicht abschliessend beantworten. Sie zeigen aber auf, welche Vorzüglichkeiten die neuen architektonischen Lösungen, obwohl sie nicht direkt am Platz stehen, für die Zentrität und Zugänglichkeit des Areals sowie auch die Erreichbarkeit und Nutzbarkeit des Freiraumes und damit der Längsbauten mitspielen. Dies kann mit durchgetoosten Treppenhäusern erfolgen oder mit einladend gestalteten decken Durchgängen.



Gebäudediologien
Die aufgezeigten Gebäudediologien sind Platzhalter und können die Frage nach einem Zukunfts Bild des neuen Quartiers nicht abschliessend beantworten. Sie zeigen aber auf, welche Vorzüglichkeiten die neuen architektonischen Lösungen, obwohl sie nicht direkt am Platz stehen, für die Zentrität und Zugänglichkeit des Areals sowie auch die Erreichbarkeit und Nutzbarkeit des Freiraumes und damit der Längsbauten mitspielen. Dies kann mit durchgetoosten Treppenhäusern erfolgen oder mit einladend gestalteten decken Durchgängen.



Nutzung/Geschossfläche, 1:2500

Das Areale entlang der heutigen Industriestrasse hat heute einen eigenen und eigenständigen Charakter. Viele der neu generierten urbanen Qualitäten sind hier bereits vorhanden, so wie es die Zentrität und Zugänglichkeit des Areals und die adaptierbaren Strukturen, ebenso wie die nutzbare Flächen und Anknüpfungsräume bieten.

Das Areal verfügt über einen Bestand an einheitlichen, aber ausserordentlich gut gestalteten Gewerbegebäuden. Dazu liegen großzügige Außenräume vor, die überall vorherrschenden Unterteilungen in Straße, Randstreifen, Parkplatz und Hektik sind sie nutzungsoffenen und wendbar - und besitzen durch ihre Bioklarität besondere Wert.

Diesen einzgangsartigen Charakteres es heutigen Unternehmen versuchen wir in eine dichte Mitte zu überführen. Dazu verzieren wir auf die Etablierung neuer Bauteile, die durch geschwungene Formen und Schrägen sich auf die Industriestrasse einfügen. Damit wird die Masseverteilung mit einem grossen Volumen in der zweiten Reihe. Das grosse Volumen erhält eine Struktur bis zu dieser Erschließungssachse.

Fazit: Das neue Gebiet kann sich auf alle Industriegebiete ausdehnen und Mängelhaftes profitieren.

Zum anderen integrieren wir wichtige Bestandsgebäuden in das neue Quartier. Nebst dem Schutzkarft und Schulzustand und dem noch in Betrieb stehenden Gebäude von Mängelhaftem profitieren.

Die alte Fizzi ist ein industrieller Bau, der von der Geschichte Münsingen zeugt und heute und in Zukunft identitätsstiftend viel Neubaugewinn wahren. Sie verfügen über unterschiedliche Nutzungen und sozialer Bedeutung. Demnach daran mangelt es an Orten, wo man gebaut, ohne Verteilung im alltäglichen Leben lebendig zu machen. Eine aktive Beobachtung der Entwicklung ist erforderlich.

Dies ist die Stärke der Fizzi. Die starke und flexible Baustruktur hat in den letzten Jahrzehnten gezeigt, dass an ihr je nach Bedarf weitergebaut und Umnutzung beschreibt die Geschichte weiter und verleiht dem neuen Gebiet ein bekanntes Gesicht.

Nutzungssoffene Sockel

Die Adaptabilität und Frauchbarkeit, wie auch hinsichtlich zukünftiger Nutzung, grosse Vorteile: Die Umgestaltung des Bestandsgebäude schafft ökonomische Spärleien, die sich über die Jahre unproblematisch verändern und wenig lukrative Nutzungen, die sich über die Jahre unproblematisch verändern, als uses mit einem Neubau können. So kann schnelle auf lokale Bedürfnisse reagiert werden.

Spezifische urbane Qualitäten Münsingen

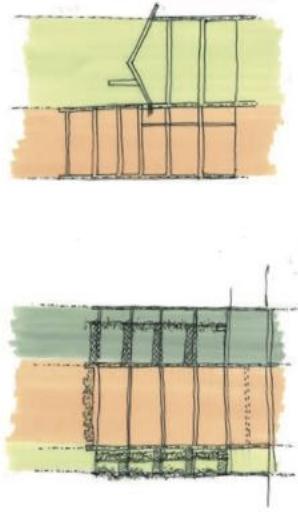
Die angestrebte Ausnutzungsoffener im Geiste entlang der Industriestrasse entspricht einem markanten Dichtespunkt gegenüber den heutigen Verbindungsstrukturen in Münsingen. Dieser Schritt zu einem verdichten neuen Zentrum nicht nur die in diesem Verfahren festgesetzten Parzellen erleben eine Verdichtung, sondern die gesamte Kleinstadt mitsamt ihrem Eindruck für die Ankommenden und die Durchreisenden.



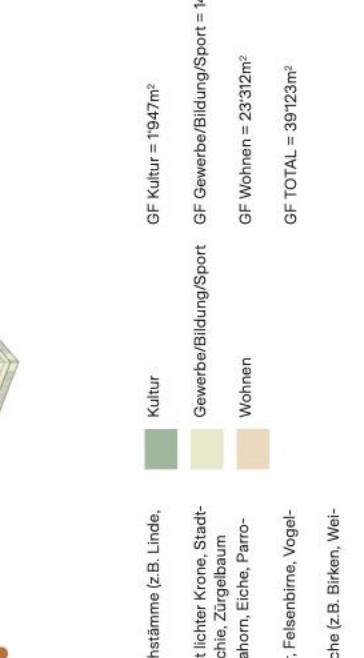
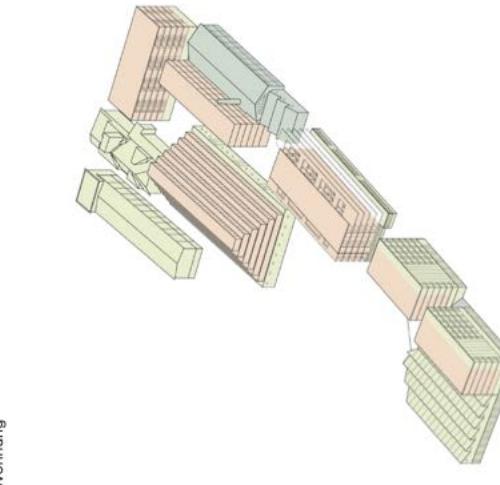
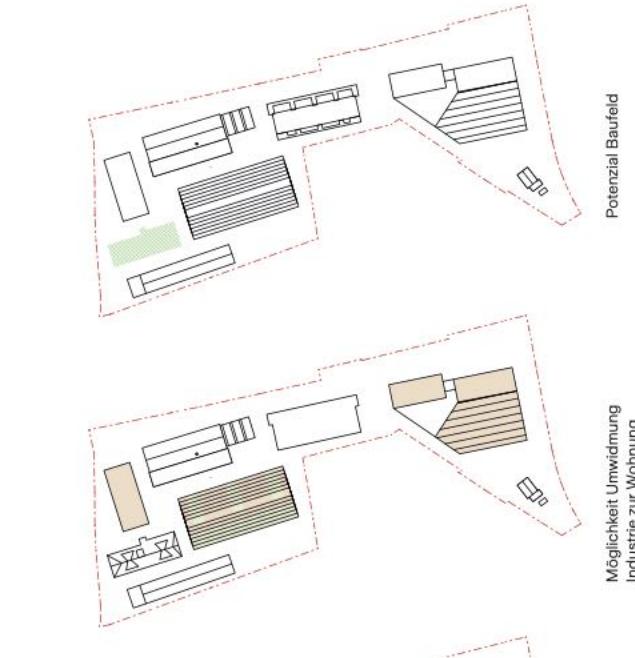
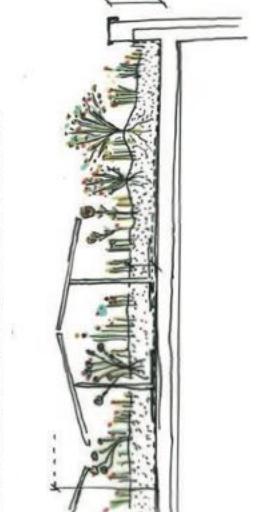
Zweiellung des Siedlungsgebietes

Zweiseitige Orientierung der Längsbauten
Das aufgezeigten Gebäudediologien sind Platzhalter und können die Frage nach einem Zukunfts Bild des neuen Quartiers nicht abschliessend beantworten. Sie zeigen aber auf, welche Vorzüglichkeiten die neuen architektonischen Lösungen, obwohl sie nicht direkt am Platz stehen, für die Zentrität und Zugänglichkeit des Areals sowie auch die Erreichbarkeit und Nutzbarkeit des Freiraumes und damit der Längsbauten mitspielen. Dies kann mit durchgetoosten Treppenhäusern erfolgen oder mit einladend gestalteten decken Durchgängen.

Gebäudediologien
Die aufgezeigten Gebäudediologien sind Platzhalter und können die Frage nach einem Zukunfts Bild des neuen Quartiers nicht abschliessend beantworten. Sie zeigen aber auf, welche Vorzüglichkeiten die neuen architektonischen Lösungen, obwohl sie nicht direkt am Platz stehen, für die Zentrität und Zugänglichkeit des Areals sowie auch die Erreichbarkeit und Nutzbarkeit des Freiraumes und damit der Längsbauten mitspielen. Dies kann mit durchgetoosten Treppenhäusern erfolgen oder mit einladend gestalteten decken Durchgängen.



Gebäudediologien
Die aufgezeigten Gebäudediologien sind Platzhalter und können die Frage nach einem Zukunfts Bild des neuen Quartiers nicht abschliessend beantworten. Sie zeigen aber auf, welche Vorzüglichkeiten die neuen architektonischen Lösungen, obwohl sie nicht direkt am Platz stehen, für die Zentrität und Zugänglichkeit des Areals sowie auch die Erreichbarkeit und Nutzbarkeit des Freiraumes und damit der Längsbauten mitspielen. Dies kann mit durchgetoosten Treppenhäusern erfolgen oder mit einladend gestalteten decken Durchgängen.



Nutzung/Geschossfläche, 1:2500

Das Areale entlang der heutigen Industriestrasse hat heute einen eigenen und eigenständigen Charakter. Viele der neu generierten urbanen Qualitäten sind hier bereits vorhanden, so wie es die Zentrität und Zugänglichkeit des Areals und die adaptierbaren Strukturen, ebenso wie die nutzbare Flächen und Anknüpfungsräume bieten.

Das Areal verfügt über einen Bestand an einheitlichen, aber ausserordentlich gut gestalteten Gewerbegebäuden. Dazu liegen großzügige Außenräume vor, die überall vorherrschenden Unterteilungen in Straße, Randstreifen, Parkplatz und Hektik sind sie nutzungsoffenen und wendbar - und besitzen durch ihre Bioklarität besondere Wert.

Diesen einzgangsartigen Charakteres es heutigen Unternehmen versuchen wir in eine dichte Mitte zu überführen. Dazu verzieren wir auf die Etablierung neuer Bauteile, die durch geschwungene Formen und Schrägen sich auf die Industriestrasse einfügen. Damit wird die Masseverteilung mit einem grossen Volumen in der zweiten Reihe. Das grosse Volumen erhält eine Struktur bis zu dieser Erschließungssachse.

Fazit: Das neue Gebiet kann sich auf alle Industriegebiete ausdehnen und Mängelhaftes profitieren.

Zum anderen integrieren wir wichtige Bestandsgebäuden in das neue Quartier. Nebst dem Schutzkarft und Schulzustand und dem noch in Betrieb stehenden Gebäude von Mängelhaftem profitieren.

Die alte Fizzi ist ein industrieller Bau, der von der Geschichte Münsingen zeugt und heute und in Zukunft identitätsstiftend viel Neubaugewinn wahren. Sie verfügen über unterschiedliche Nutzungen und sozialer Bedeutung. Demnach daran mangelt es an Orten, wo man gebaut, ohne Verteilung im alltäglichen Leben lebendig zu machen. Eine aktive Beobachtung der Entwicklung ist erforderlich.

Dies ist die Stärke der Fizzi. Die starke und flexible Baustruktur hat in den letzten Jahrzehnten gezeigt, dass an ihr je nach Bedarf weitergebaut und Umnutzung beschreibt die Geschichte weiter und verleiht dem neuen Gebiet ein bekanntes Gesicht.

Nutzungssoffene Sockel

Die Adaptabilität und Frauchbarkeit, wie auch hinsichtlich zukünftiger Nutzung, grosse Vorteile: Die Umgestaltung des Bestandsgebäude schafft ökonomische Spärleien, die sich über die Jahre unproblematisch verändern und wenig lukrative Nutzungen, die sich über die Jahre unproblematisch verändern, als uses mit einem Neubau können. So kann schnelle auf lokale Bedürfnisse reagiert werden.

Spezifische urbane Qualitäten Münsingen

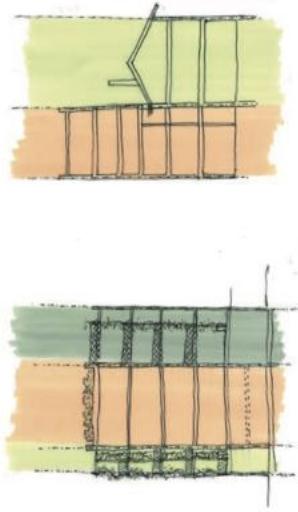
Die angestrebte Ausnutzungsoffener im Geiste entlang der Industriestrasse entspricht einem markanten Dichtespunkt gegenüber den heutigen Verbindungsstrukturen in Münsingen. Dieser Schritt zu einem verdichten neuen Zentrum nicht nur die in diesem Verfahren festgesetzten Parzellen erleben eine Verdichtung, sondern die gesamte Kleinstadt mitsamt ihrem Eindruck für die Ankommenden und die Durchreisenden.



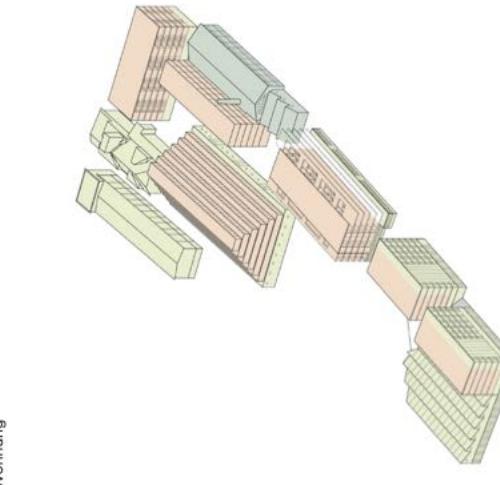
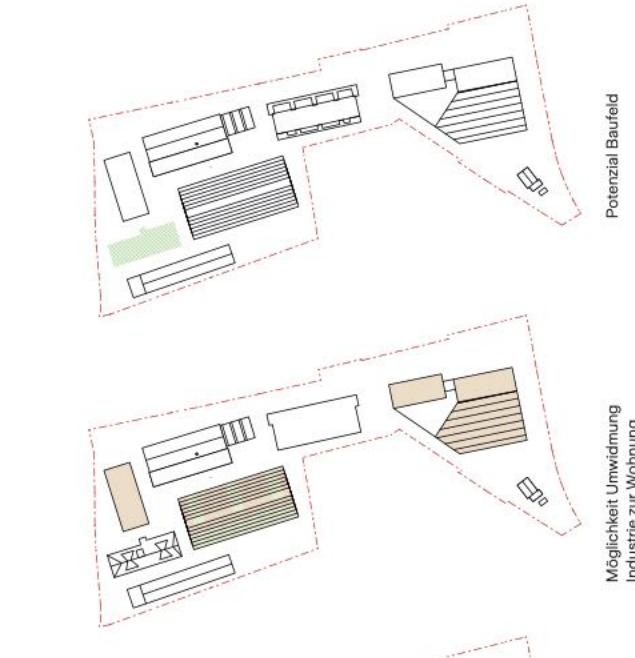
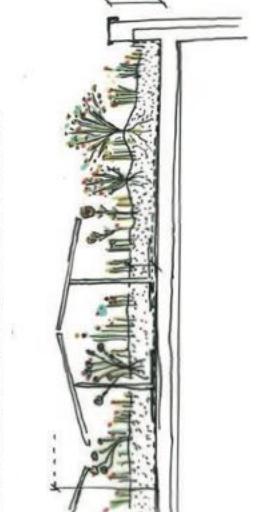
Zweiellung des Siedlungsgebietes

Zweiseitige Orientierung der Längsbauten
Das aufgezeigten Gebäudediologien sind Platzhalter und können die Frage nach einem Zukunfts Bild des neuen Quartiers nicht abschliessend beantworten. Sie zeigen aber auf, welche Vorzüglichkeiten die neuen architektonischen Lösungen, obwohl sie nicht direkt am Platz stehen, für die Zentrität und Zugänglichkeit des Areals sowie auch die Erreichbarkeit und Nutzbarkeit des Freiraumes und damit der Längsbauten mitspielen. Dies kann mit durchgetoosten Treppenhäusern erfolgen oder mit einladend gestalteten decken Durchgängen.

Gebäudediologien
Die aufgezeigten Gebäudediologien sind Platzhalter und können die Frage nach einem Zukunfts Bild des neuen Quartiers nicht abschliessend beantworten. Sie zeigen aber auf, welche Vorzüglichkeiten die neuen architektonischen Lösungen, obwohl sie nicht direkt am Platz stehen, für die Zentrität und Zugänglichkeit des Areals sowie auch die Erreichbarkeit und Nutzbarkeit des Freiraumes und damit der Längsbauten mitspielen. Dies kann mit durchgetoosten Treppenhäusern erfolgen oder mit einladend gestalteten decken Durchgängen.



Gebäudediologien
Die aufgezeigten Gebäudediologien sind Platzhalter und können die Frage nach einem Zukunfts Bild des neuen Quartiers nicht abschliessend beantworten. Sie zeigen aber auf, welche Vorzüglichkeiten die neuen architektonischen Lösungen, obwohl sie nicht direkt am Platz stehen, für die Zentrität und Zugänglichkeit des Areals sowie auch die Erreichbarkeit und Nutzbarkeit des Freiraumes und damit der Längsbauten mitspielen. Dies kann mit durchgetoosten Treppenhäusern erfolgen oder mit einladend gestalteten decken Durchgängen.



Nutzung/Geschossfläche, 1:2500

Das Areale entlang der heutigen Industriestrasse hat heute einen eigenen und eigenständigen Charakter. Viele der neu generierten urbanen Qualitäten sind hier bereits vorhanden, so wie es die Zentrität und Zugänglichkeit des Areals und die adaptierbaren Strukturen, ebenso wie die nutzbare Flächen und Anknüpfungsräume bieten.

Das Areal verfügt über einen Bestand an einheitlichen, aber ausserordentlich gut gestalteten Gewerbegebäuden. Dazu liegen großzügige Außenräume vor, die überall vorherrschenden Unterteilungen in Straße, Randstreifen, Parkplatz und Hektik sind sie nutzungsoffenen und wendbar - und besitzen durch ihre Bioklarität besondere Wert.

Diesen einzgangsartigen Charakteres es heutigen Unternehmen versuchen wir in eine dichte Mitte zu überführen. Dazu verzieren wir auf die Etablierung neuer Bauteile, die durch geschwungene Formen und Schrägen sich auf die Industriestrasse einfügen. Damit wird die Masseverteilung mit einem grossen Volumen in der zweiten Reihe. Das grosse Volumen erhält eine Struktur bis zu dieser Erschließungssachse.

Fazit: Das neue Gebiet kann sich auf alle Industriegebiete ausdehnen und Mängelhaftes profitieren.

Zum anderen integrieren wir wichtige Bestandsgebäuden in das neue Quartier. Nebst dem Schutzkarft und Schulzustand und dem noch in Betrieb stehenden Gebäude von Mängelhaftem profitieren.

Die alte Fizzi ist ein industrieller Bau, der von der Geschichte Münsingen zeugt und heute und in Zukunft identitätsstiftend viel Neubaugewinn wahren. Sie verfügen über unterschiedliche Nutzungen und sozialer Bedeutung. Demnach daran mangelt es an Orten, wo man gebaut, ohne Verteilung im alltäglichen Leben lebendig zu machen. Eine aktive Beobachtung der Entwicklung ist erforderlich.

Dies ist die Stärke der Fizzi. Die starke und flexible Baustruktur hat in den letzten Jahrzehnten gezeigt, dass an ihr je nach Bedarf weitergebaut und Umnutzung beschreibt die Geschichte weiter und verleiht dem neuen Gebiet ein bekanntes Gesicht.

Nutzungssoffene Sockel

Die Adaptabilität und Frauchbarkeit, wie auch hinsichtlich zukünftiger Nutzung, grosse Vorteile: Die Umgestaltung des Bestandsgebäude schafft ökonomische Spärleien, die sich über die Jahre unproblematisch verändern und wenig lukrative Nutzungen, die sich über die Jahre unproblematisch verändern, als uses mit einem Neubau können. So kann schnelle auf lokale Bedürfnisse reagiert werden.

Spezifische urbane Qualitäten Münsingen

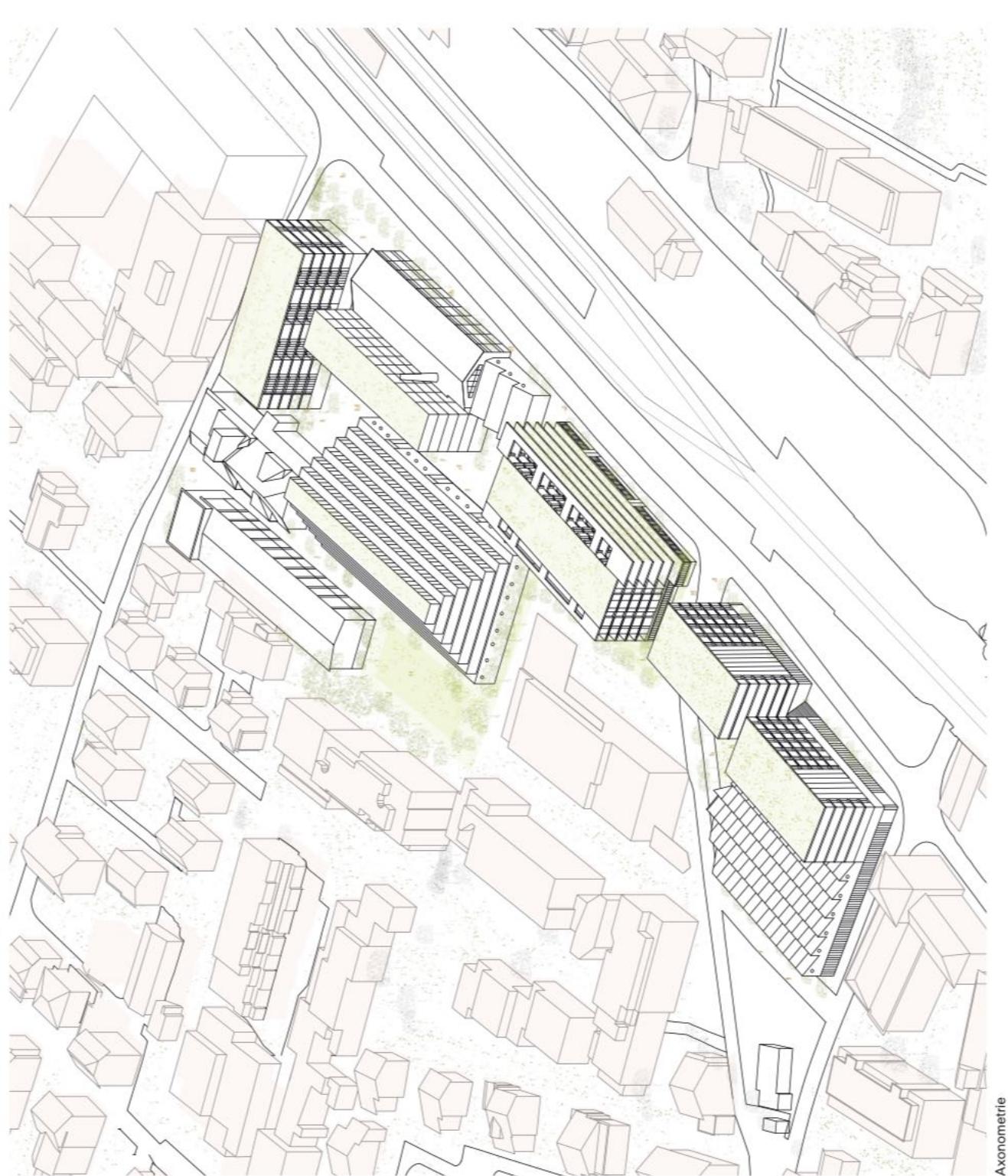
Die angestrebte Ausnutzungsoffener im Geiste entlang der Industriestrasse entspricht einem markanten Dichtespunkt gegenüber den heutigen Verbindungsstrukturen in Münsingen. Dieser Schritt zu einem verdichten neuen Zentrum nicht nur die in diesem Verfahren festgesetzten Parzellen erleben eine Verdichtung, sondern die gesamte Kleinstadt mitsamt ihrem Eindruck für die Ankommenden und die Durchreisenden.



Zweiellung des Siedlungsgebietes

Zweiseitige Orientierung der Längsbauten
Das aufgezeigten Gebäudediologien sind Platzhalter und können die Frage nach einem Zukunfts Bild des neuen Quartiers nicht abschliessend beantworten. Sie zeigen aber auf, welche Vorzüglichkeiten die neuen architektonischen Lösungen, obwohl sie nicht direkt

Entwicklung Bahnhof West, Münsingen



Querschnitt A-A'; 1:200



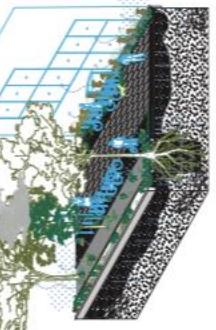
Axonometrie



Feirum

Das Areal ist von einer Überlagerung unterschiedlicher Nutzungen geprägt, die sich einerseits in den Bauten als auch im Freiraum manifestiert. Umschließende Materialien, in formeller Parkplätze, Werkbereich, Außenepizipate und Stoßriegeln sind nur einige der vorzufindenden Spuren, die erhalten lassen, wie diversen dieser Ort genutzt wird und welches Potenzial in ihm inne steckt. Die Neuaufteilung des Areals wird nun neue Schichten und Nutzungsräume hinzufügen. Die Offenheit und Vielfältigkeit dieses terrain vogels so aus unserer Sicht erhalten bleiben. Der Freiraum soll nicht in Zonen unterteilt werden, die nur für bestimmte Nutzergruppen vorgesehen sind. Nachhaltigkeitsorientierte Baumaßnahmen, abwechslungsreiche und diverse Bäume im Außenbereich. Durch neuere Straßenumrum eine Anbindung von kleinen, adressabildenden Vorplätzen entlang der Straßen, sowie in Innen des Areals Höfe und Gassenfläme. Großformatige Betonplatten mit offenen Fugen, sowie eine abwechslungsreiche Bepflanzung von Ruderalvegetation und Pioniergebilden erinnern an den ursprünglichen Charakter des Areals. Zu den Nachbarparzellen Richtung Westen orientiert, wird eine grosszügigen Grünanlagen mit einer Spielwiese und Gemeinschaftsgärten angeboten. Die Randbereiche werden der informellen Ansiedlung der neuen Mieterschaft zugesperrt. Grosskrag-Parkhäuser, vereinzelte bestehende sowie Gruppen von Garagen gebündelt schaffen einen abwechslungsreichen Erscheinungsbild über die Jahrzehnte hinweg. Im Sinne eines Quartierdurchlässiges, wirtshaftliches Zentrum auf Basis eines Blockbaus mit einer zentralen Wagenhalle und einer Freifläche im Vordergrund. Der neue Platz im Süden steht die Colorierung und das Ausmaß der Lampions im Vordergrund. Der neue Unterführung und zum nördlichen Teilbereich des Projekts.

Prinzip Siedlungsweise



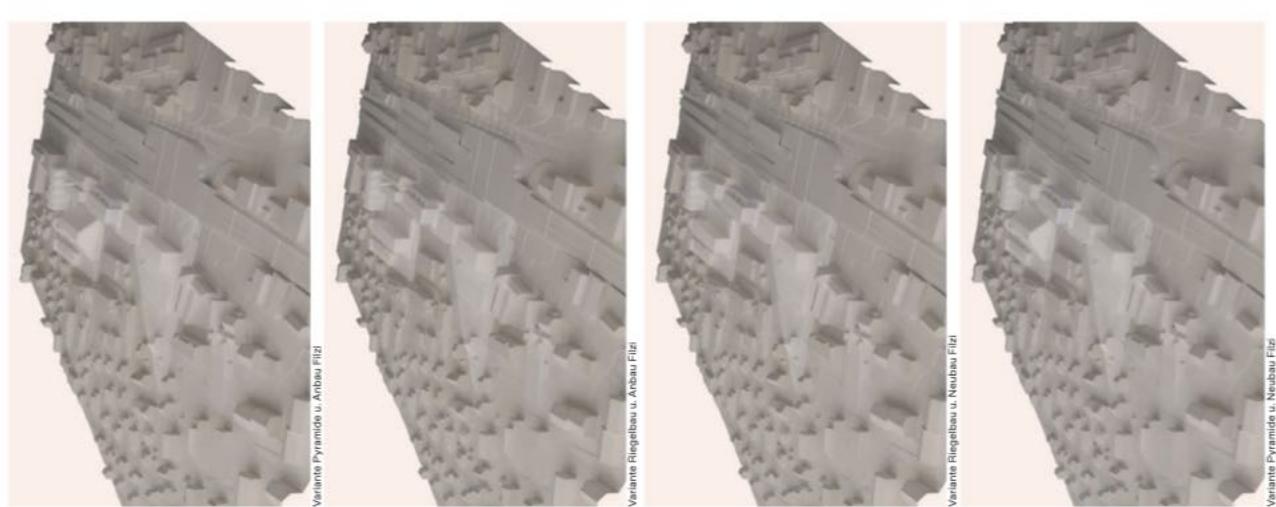
Entstiegung für das Stadtteilma

Erschließungs- und Parkkonzept

Alle Erschließungen des motorisierten Verkehrs der Gebäude A bis G mit Ausnahme des Baustandorts B, erfolgen von der Industriestraße nach dem Prinzip von Stiegtaschen. Alle Tiefgaragenzufahrten und -ausfahrten an der Industriestraße angeschlossen. Neu werden die Parzellen über die Tiefgaragenzufahrten an der Industriestraße angeschlossen. Neu werden die Parzellen des Hauses C und D von der Industriestraße angeschlossen. Das ermöglicht, dass die Fortzuführung der Jumbo Baumarkt bleibt, die in Nord-Süd-Richtung orientiert. Dieses Netzjorat für eine hohe Durchlässigkeit und bindet die umliegenden Nachbarsachen ein, um eine Vernetzung mit über Vorfahrtentriegelung der Ostfassaden. Die Anlieferungen für die Häuser A, D und E werden durch den angrenzenden Quartier zu gewährleisten. Die Anlieferungen für die Häuser A, D und E werden über Stiegtaschen in den zweiten Gebäudeteil von der Industriestraße aus organisieren. Für eine Anlieferung am Satteldachspitzen o optimiert, dass ein eindenkendmäder auf die profilierten Parzellen möglich ist. Die U-Stütze für den Fuß- und Veloverkehr direkt im Übergang zwischen den Baumschichten verbinden.

Der Bereich Radieeinbahn wird in den Unterboden des Gebäudes D, E, G und abgeschlossen. Grosse Bauvorhaben ein Mindestbedarf von 245 P. Bei einzelner Nutzung jedes Burfeld liegt das Minimum bei 297 P. Die Verkaufsfäche im Baufeld erzeugt ca. 40% des gesamten Parkplatzbedarfs. Eine weitere Reduktion mittels eines Mobilitätskonzepts ergibt in Ambeacht der Motorrad werden gemäß V/S 105 der Autoparkplätze vorgezogen, also 30 P.

Für Motorräder werden gemäß V/S 105 der Autoparkplätze vorgezogen, also 30 P. Davon sollen je etwa 1/3 im Ausseren, im EG, sowie im UG angeordnet werden.

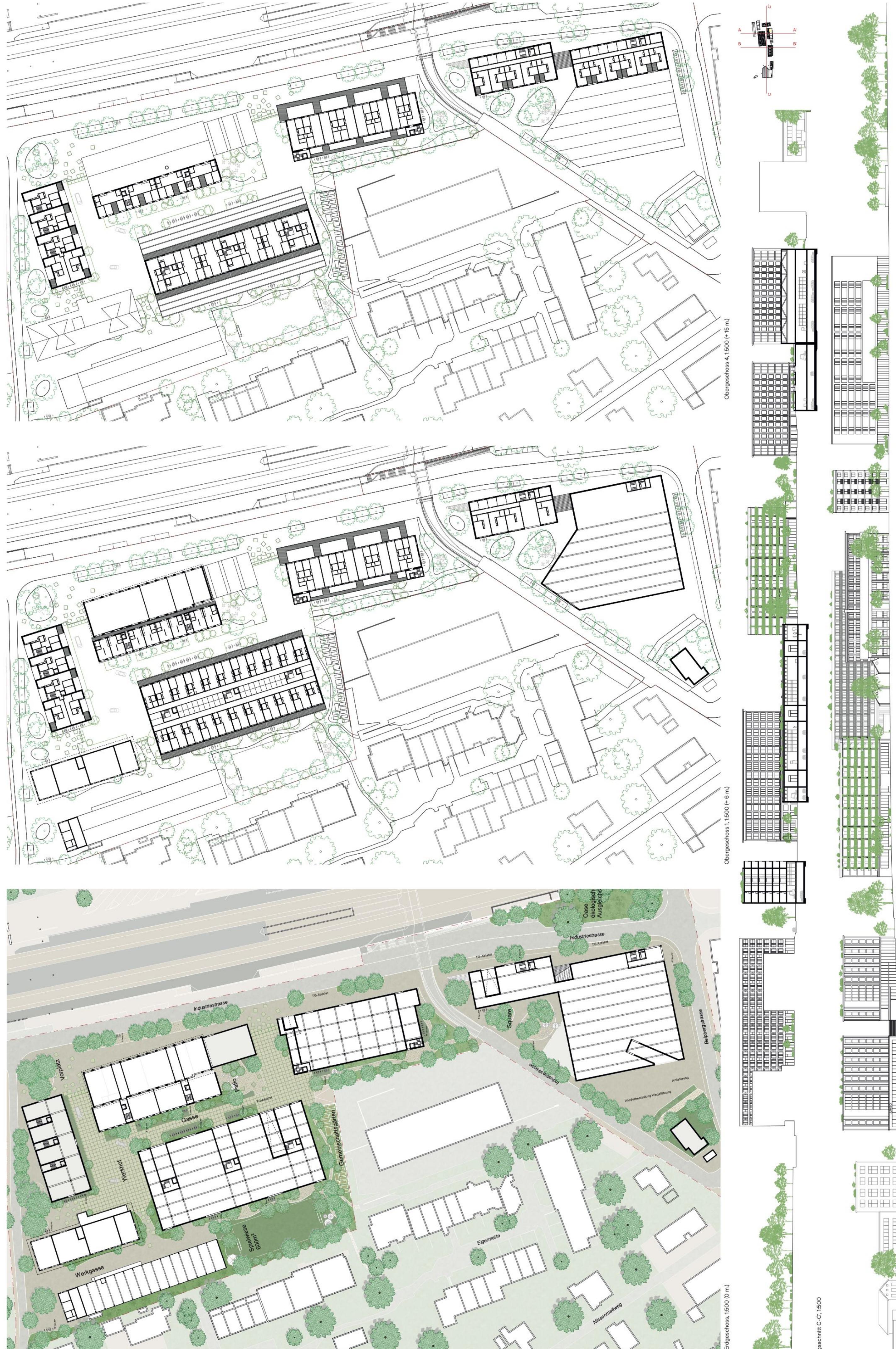


Vom Pyramide zu Arbara Hall
Vom Pyramide zu Arbara Hall



Parkkonzept (UG), 1:1000

Schlusspräsentation 05. September 2023



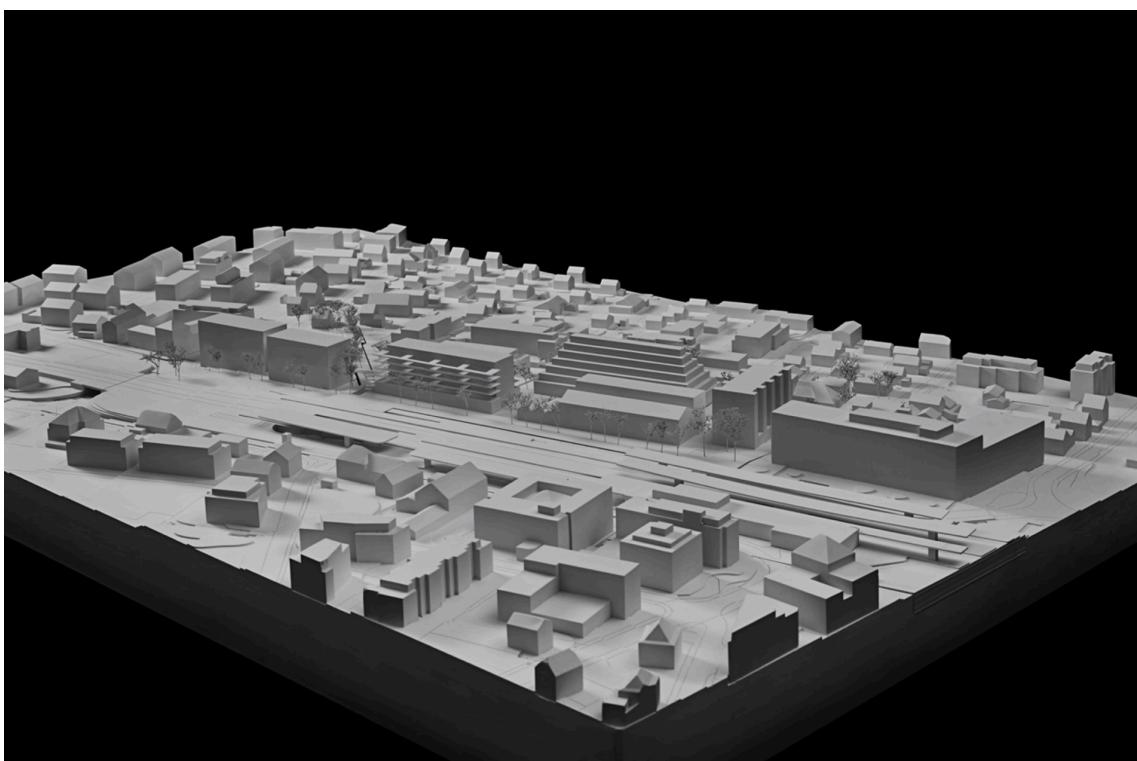
Modellfotos Projektvorschlag Team camponovo baumgartner architekten – EDER Landschaftsarchitekten – Rombo Gestaltung Verkehr Mobilität



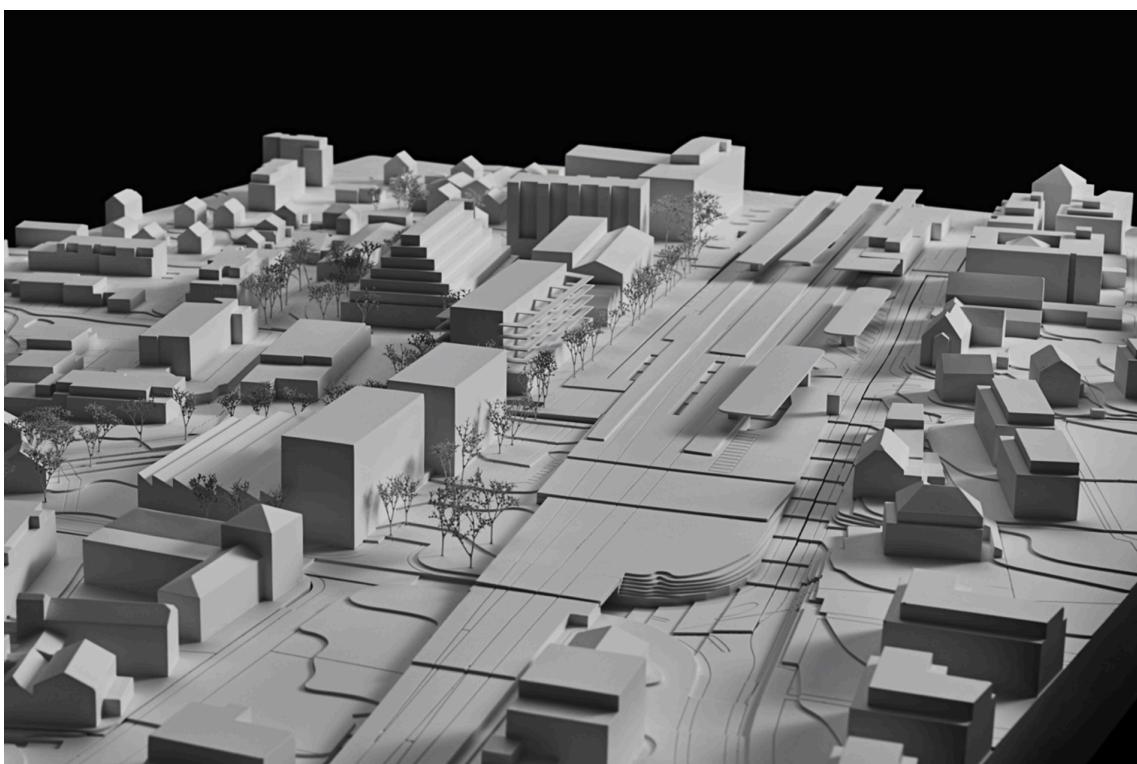
Team 2: Modellansicht aus der Vogelperspektive



Team 2: Modellansicht aus Nordwesten



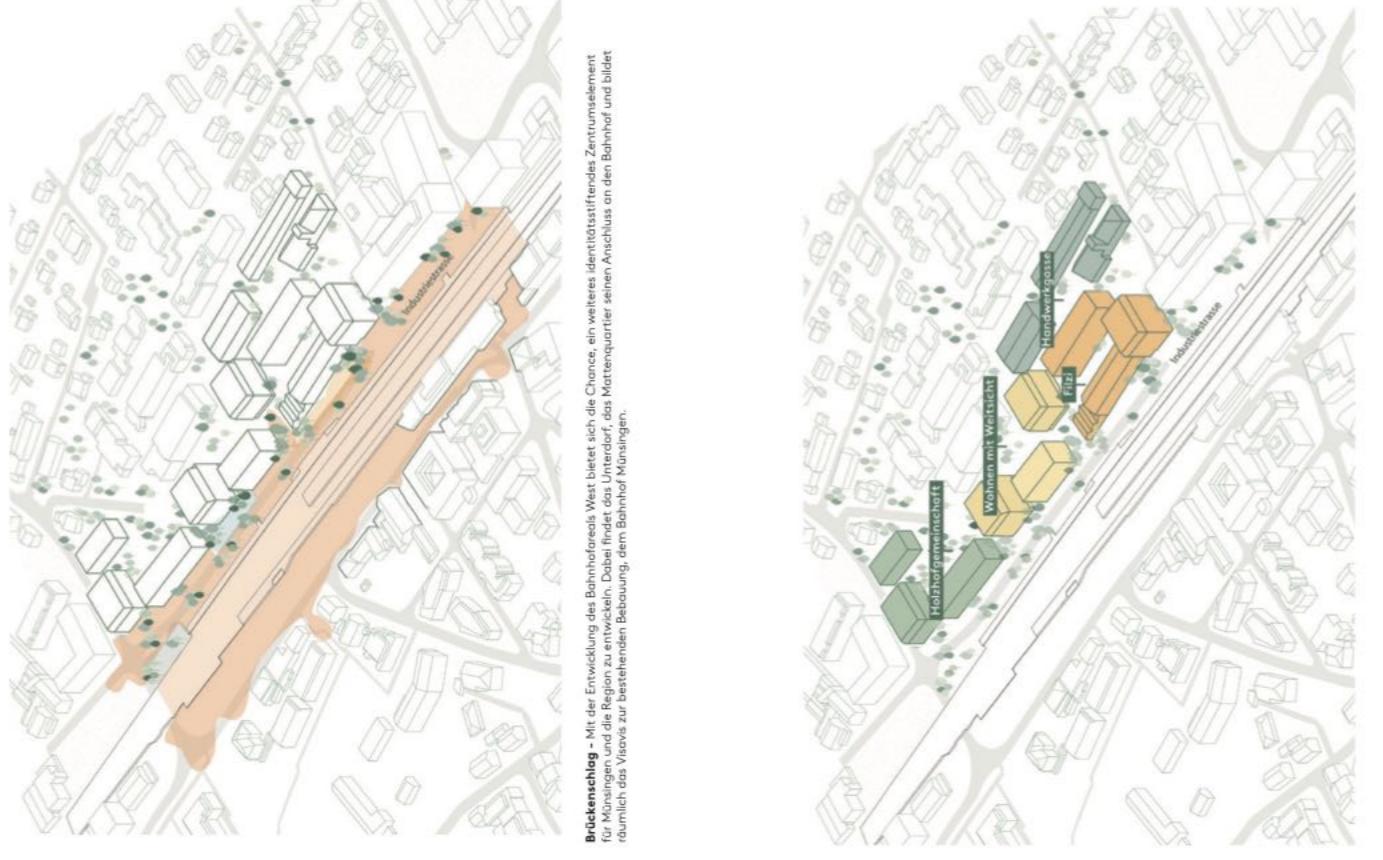
Team 2: Modellansicht aus Nordosten



Team 2: Modellansicht aus Südosten

3. Projektdokumentation Team GWJ Architektur AG – ORT AG für Landschaftsarchitektur – Soziale Plastik – Kontextplan AG

Vorhandenes aufgreifen, Orte entwickeln und miteinander verknüpfen

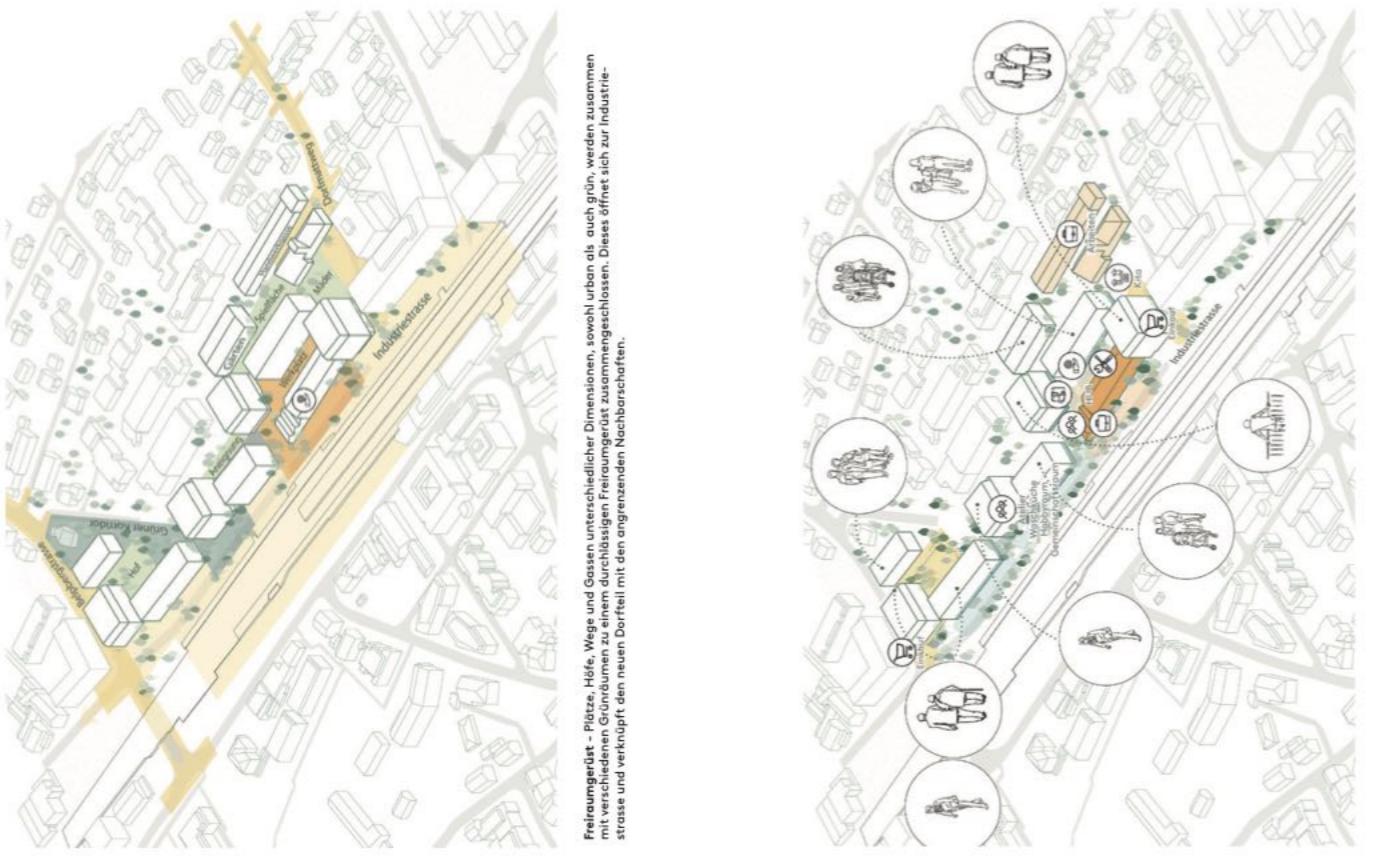


Brückenschlag - Mit der Entwicklung des Bahnhofareals West bietet sich die Chance, ein weiteres identitätsstiftendes Zentrumselement für Münnsingen und die Region zu entwickeln. Dabei findet das Unterdorf, das Maternquartier seinen Anschluss an den Bahnhof und bildet räumliche das Visavis zur bestehenden Bebauung, dem Bahnhof Münnsingen.

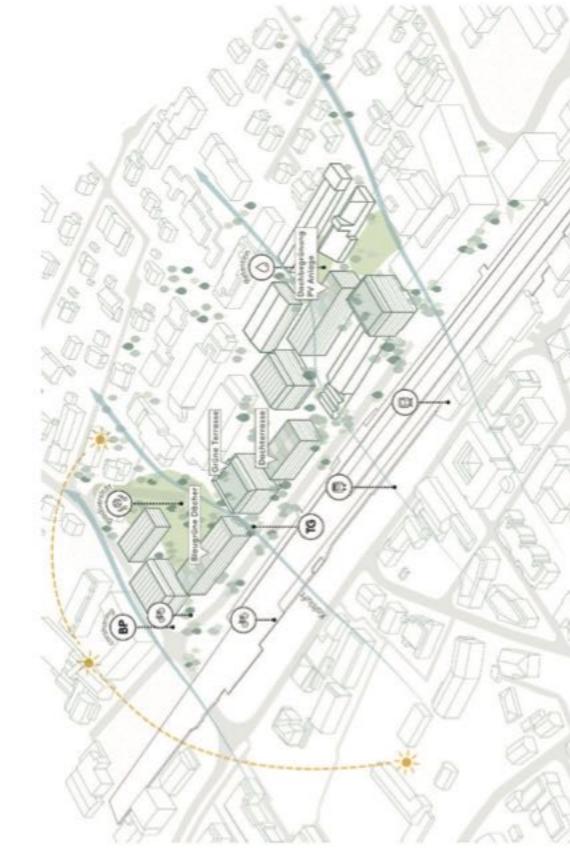


Typeologien und Vielfalt – Das einzelne Gebäude versteht sich als Teil des Ortes und des Ensembles. Die Gestalt und Programmierung der Baukörper folgt der individuellen Charakteristik der Teilräume und Nachbarschaften. Vielfalt ist erwünscht, aber nie Selbstzweck.

...Stadt werden, Dorf bleiben..



Freiraumgerüst – Plätze, Hafte, Wege und Gassen unterschiedlicher Dimensionen, sowohl urban als auch ländlich, werden zusammen mit verschiedenen Gründbunmen zu einem durchlässigen Freiraumgerüst zusammengeschlossen. Dieses öffnet sich zur Industriestraße und verknüpft den neuen Dorfteil mit den angrenzenden Nachbarschaften.



Unterwölbung: Durch Boultung und geteilter Regenwasserleitung wird gesammeltes, zurückgeworfenes Wasser wieder in die Umwelt abgeführt. Das kann durch die dämmliche Organisation der Wohnung begrenzt werden.



lebendige Lebensräume - für Münsingen, das Quartier, den Wohnort

Vier Nachbarschaften

A. Filzi
- innovatives Münsingen

A2 Filzi Nutzung: Kulturtreffpunkt, Jugendtreffpunkt, Bahnhofshalle, Anmietbare Räume für Kurse/Seminare/Veranstaltungen, Homeofficerräume; Bestandesbau, Aufstockung oder Neubau möglich

A1 EG: Öffentliche Nutzung;
RG: Wohnen ums Eck, Wohnen mit Service möglich

A3 EG: Atelierwohnen; RG: Durchwohnen

Raumgerüst
13.205 m²

Gf Wohnnutzung (Raumgerüst)
9575 m²
Gf Wohnnutzung 9385 m²
Gf Wohnnutzung (Wohnbau, Gewerbe, etc.) 190 m²
ca. 85 Wohnungen
Bewohner ca. 195 Bewohner

Gf Wohnnutzung (Raumgerüst)
9575 m²
Gf Wohnnutzung 9385 m²
Gf Wohnnutzung (Wohnbau, Gewerbe, etc.) 190 m²
ca. 85 Wohnungen
Bewohner ca. 195 Bewohner

Atelierwohnungen, Clusterwohnungen, Wohnen mit Laubengang am Werkplatz, Punktbau mit Eckwohnungen,

Filzi

Kita & Kindergarten

Werkplatz

Haus A

Haus B

Wohnungsbau

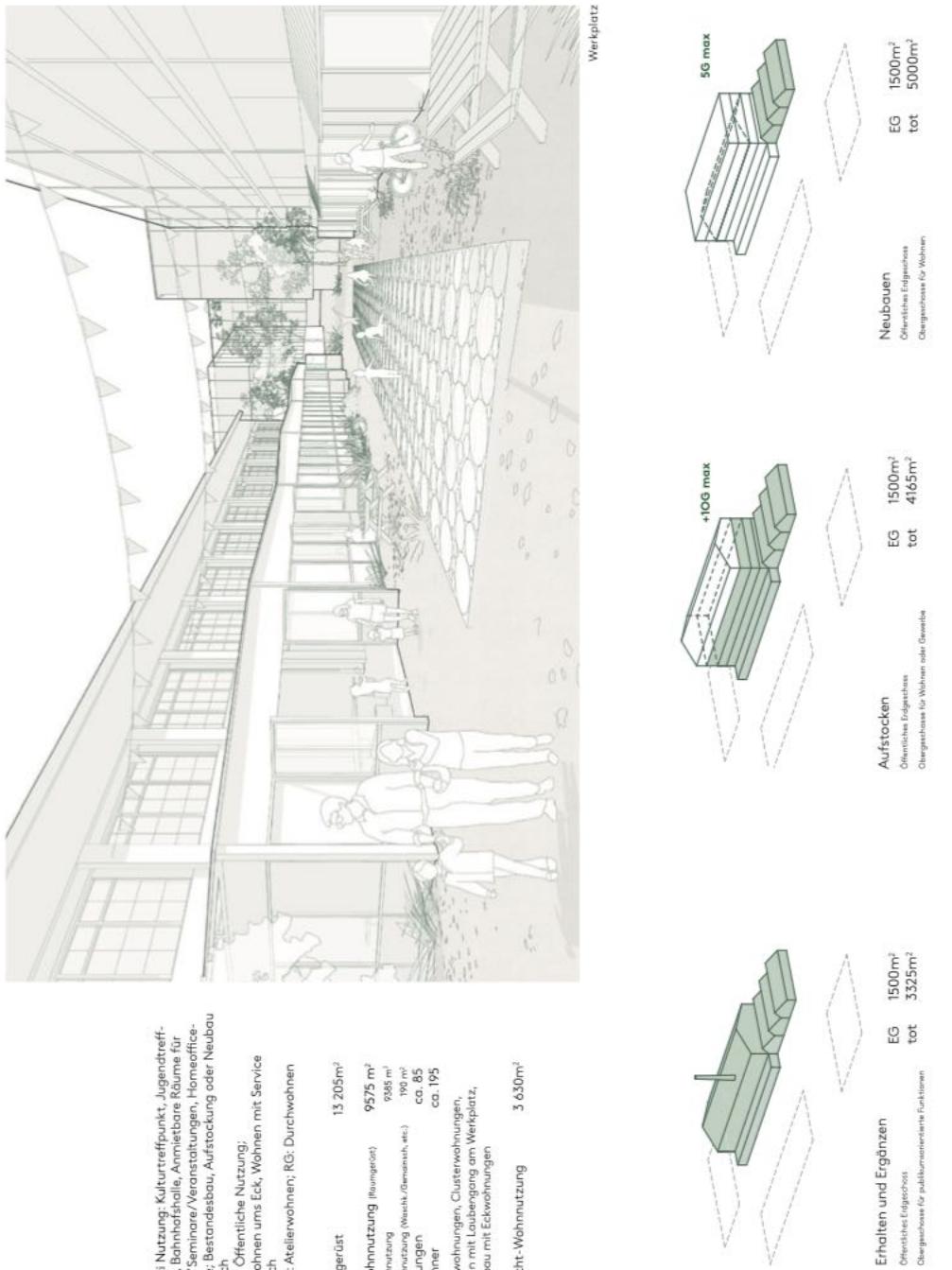
Clusterwohnungen

Wohnen mit Laubengang am Werkplatz

Punktbau mit Eckwohnungen

Die Orte, an denen wir leben, haben Geschichte und Geschichten Mit der Aktivierung und Öffnung der alten Fliz wird ein Ankerpunkt für das Zusammenleben geschaffen. Wir nutzen die Chance, die der Charakter des Bestandes in einem bereits etablierten und lebendigen Kontext bietet. Aus ökonomischen und ökologischen Gründen soll der Bestand so weit wie möglich erhalten werden. Erhaltene und Ergänzende - Umbau oder Neubau sind die strategischen Optionen im Umgang mit der alten Fliz.

Mit dem Bau der heutigen Fliz Gebäu des wurde in den 1940 Jahren begonnen. Das Gebäude wurde mehrfach aus- und umgebaut. Die Gebäudestruktur ist, typisch für einen Industriebau, robust und feuerfest ausgelegt und kann daher vielfältig umgenutzt werden. Unser Vorschlag bildet ein Baufeld, das den Umgang mit dem Bestand offen lässt und in der weiteren Bearbeitung zu klären ist.

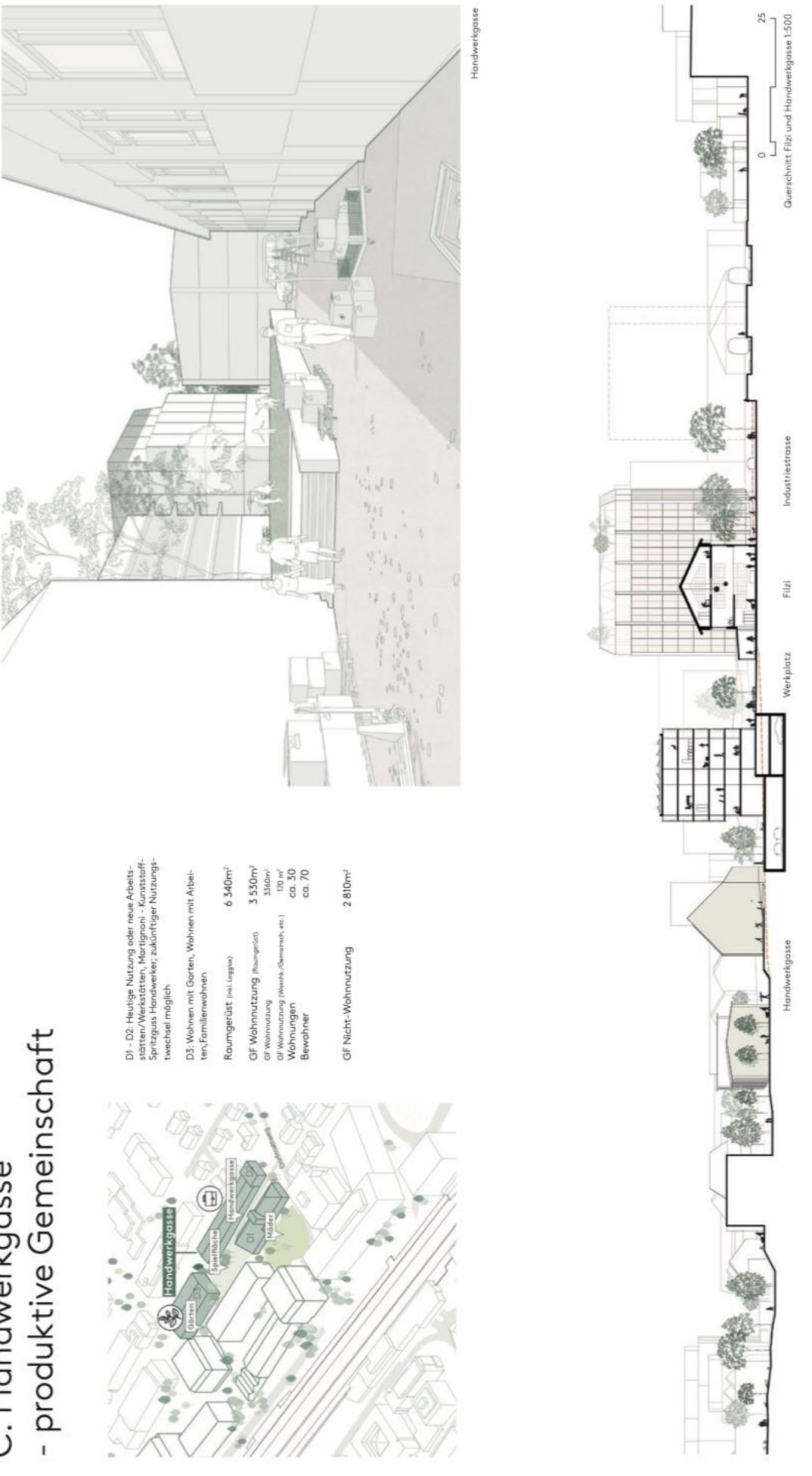


- B. Wohnen mit Weitsicht
 - ein individuelles Zuhause

B1 - B3:	EG: Gemeinschaftsräume, Velo- röhre, Waschküchen, Atelierräume RdG: Wohnen um Eck, mögliche Dach- terrassen, Green-Urbanship, Gemein- schaftsgärten, Ausblick Beiberg, Alpen- panorama, Konkurrenzstädte Wohnen (B1)	Fassadenbegrünung	12 650m ²
	Raumgerüst (incl. Längsext.)	GfF Wohnnutzung (Raumgebst)	12 650m ²
	gr. Wohnnutzung	gr. Wohnnutzung (Wohn-/Service, etc.)	11 625 m ²
		Wohnungen	825 m ²
		Bewohner	ca. 105
			ca. 245

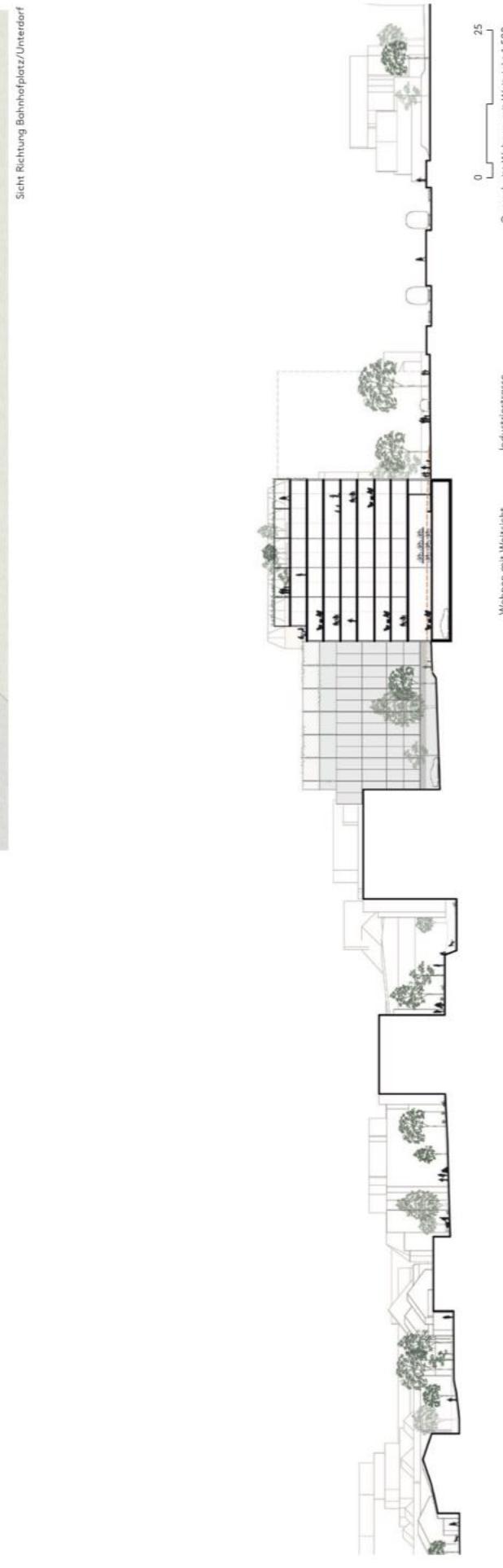
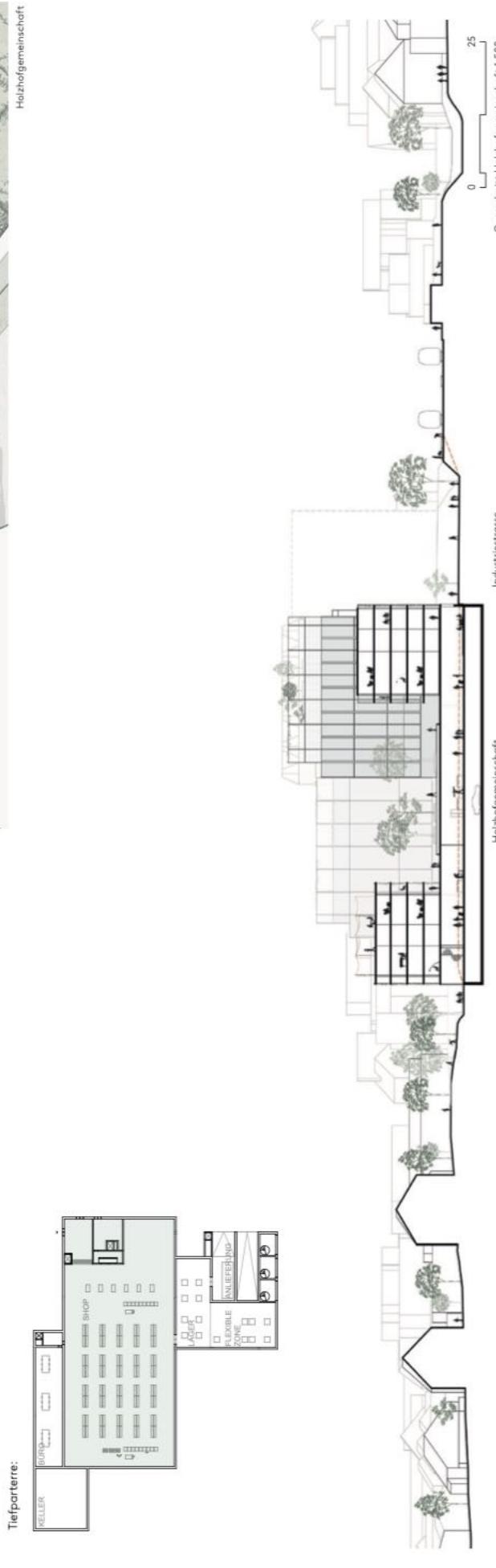
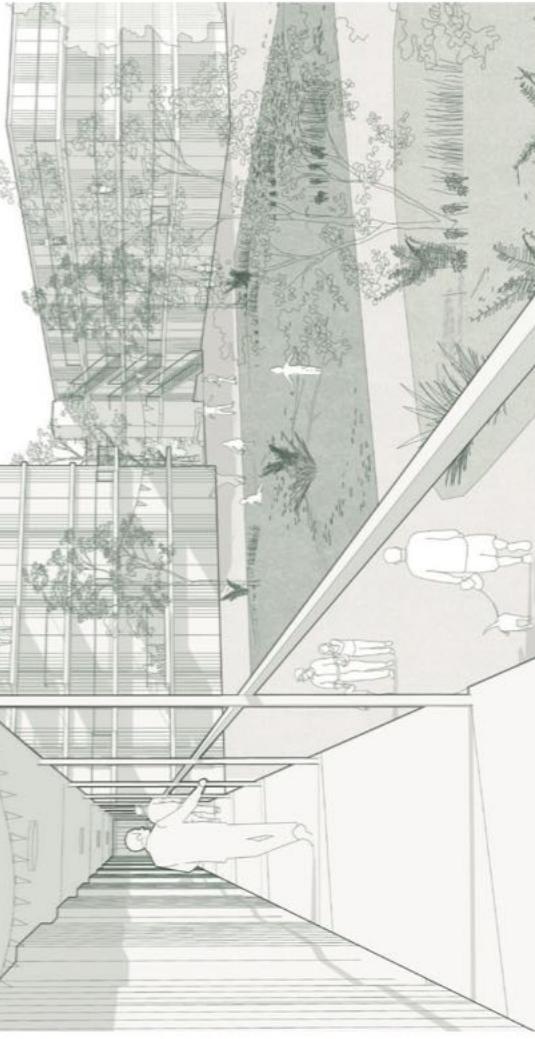


C. Handwerksgasse - produktive Gemeinschaft



- D. Holzhofgemeinschaft
 - gute, zentrale Wohnungen

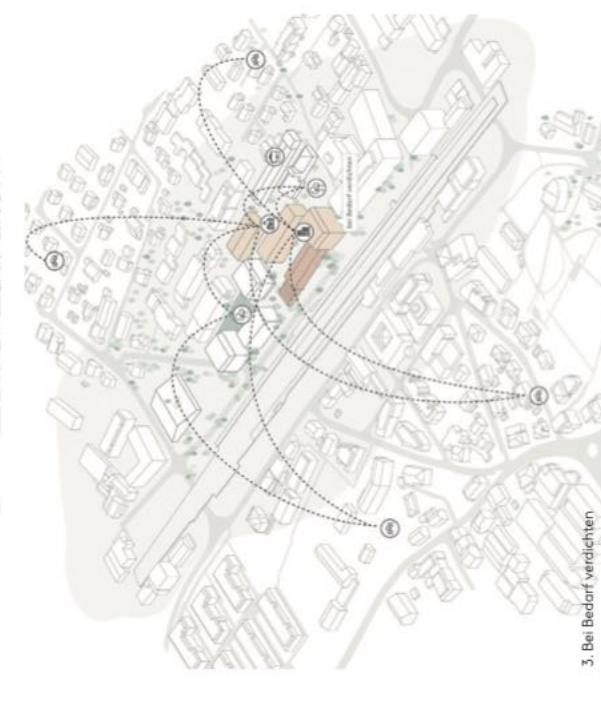
Flexible „Halle“ im Erdgeschoss/Tiefpar- tei, verschiedene Größen und Nutzungen	
C3 Verschiedene Wohnformen, Gemein- wohnpflicht, der Laubengangswohnen, Durch- gangswohnungen, Erkerwohnungen, Durchterassen, Wandverbauung, Kostengünstiges Wohnen	
Umgerüstet (nach Loggien)	11 715 m ²
Mehrfamilienhausnutzung (Raumgutachter)	9 125 m ²
Wohnelementnutzung (Werk-/Gemeinsch., etc.)	8935 m ²
Wohnelementnutzung (ca. 80 Wohner)	190 m ²
Nicht-Wohnnutzung (ca. 185 Wohner)	ca. 185 m ²
	2590 m ²



Transformation

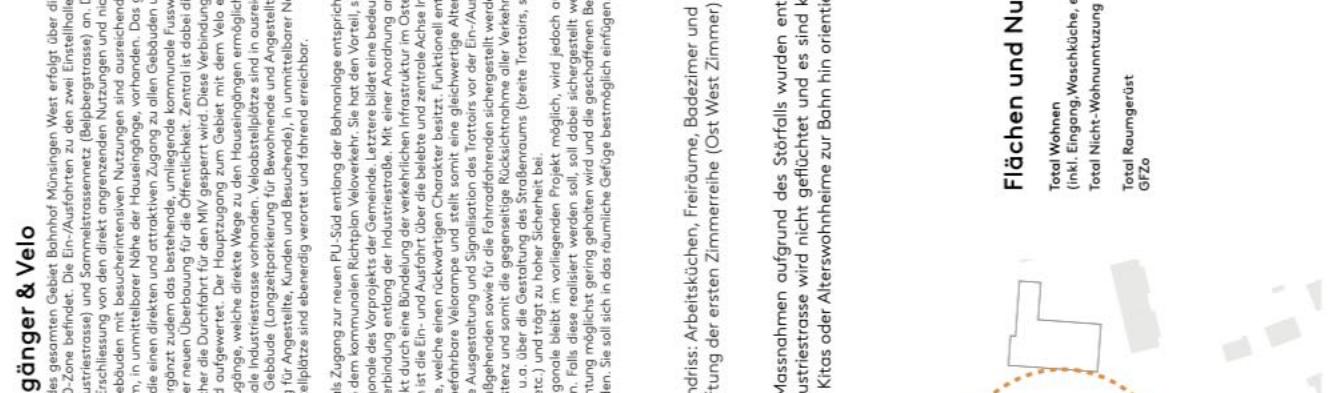
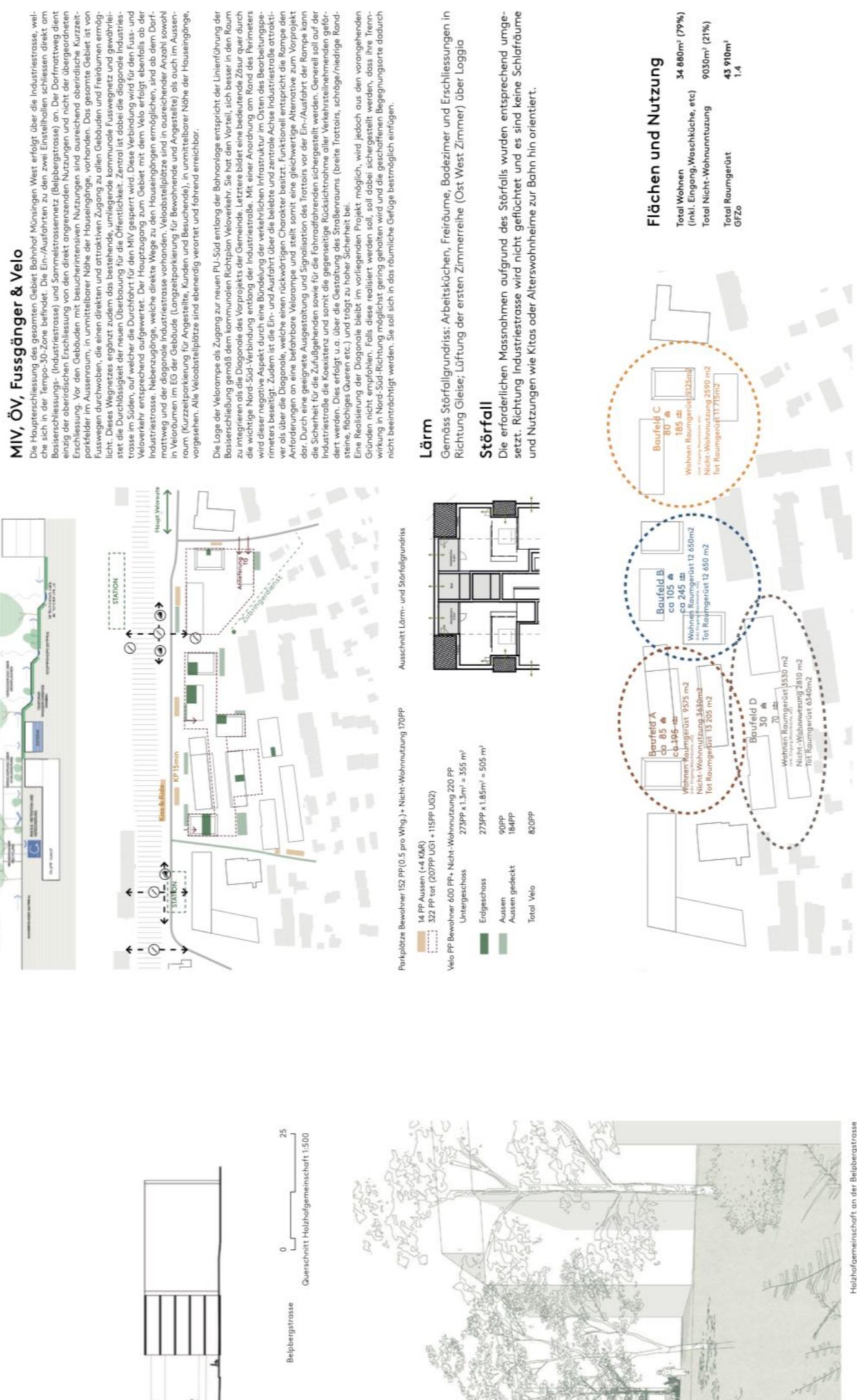
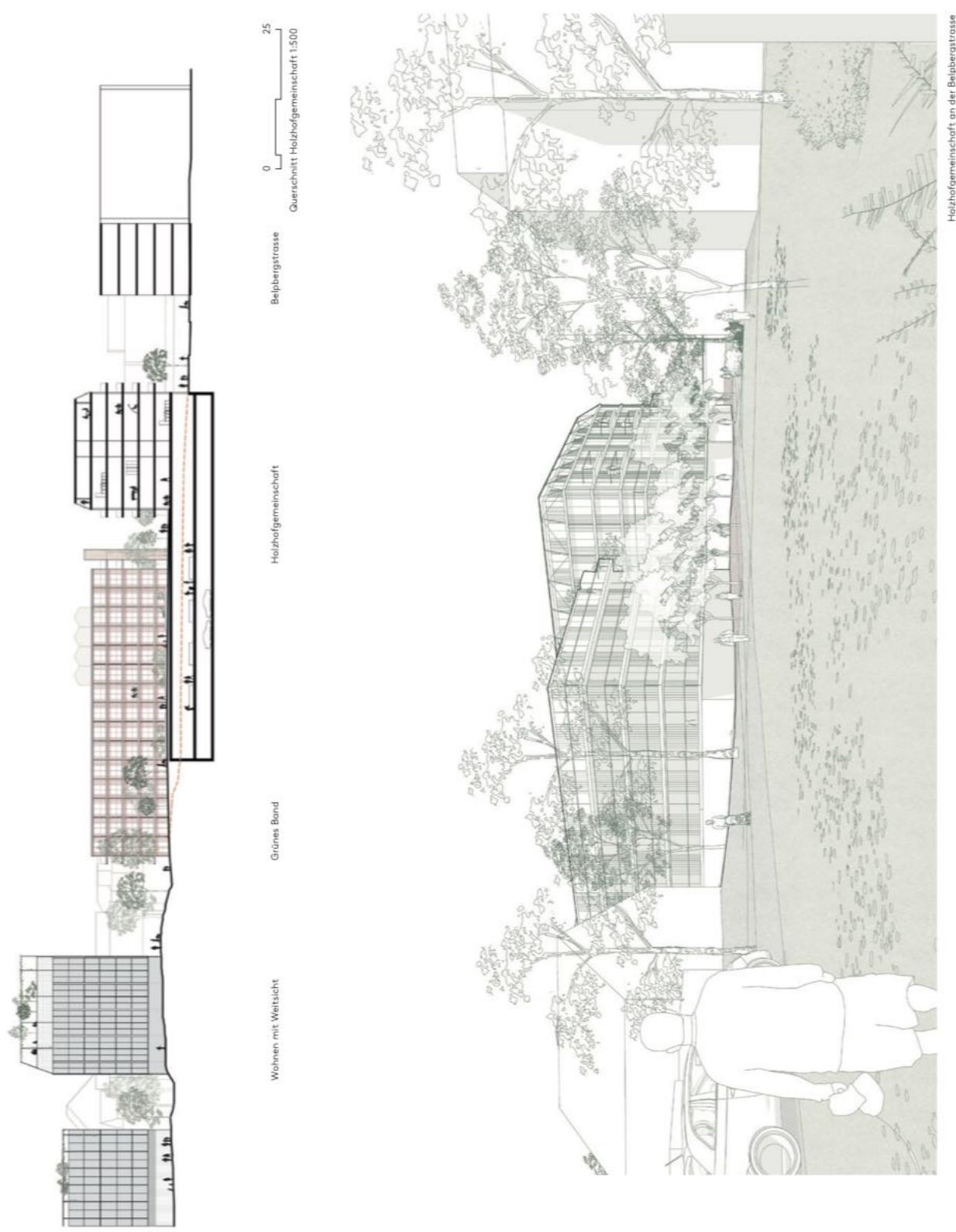
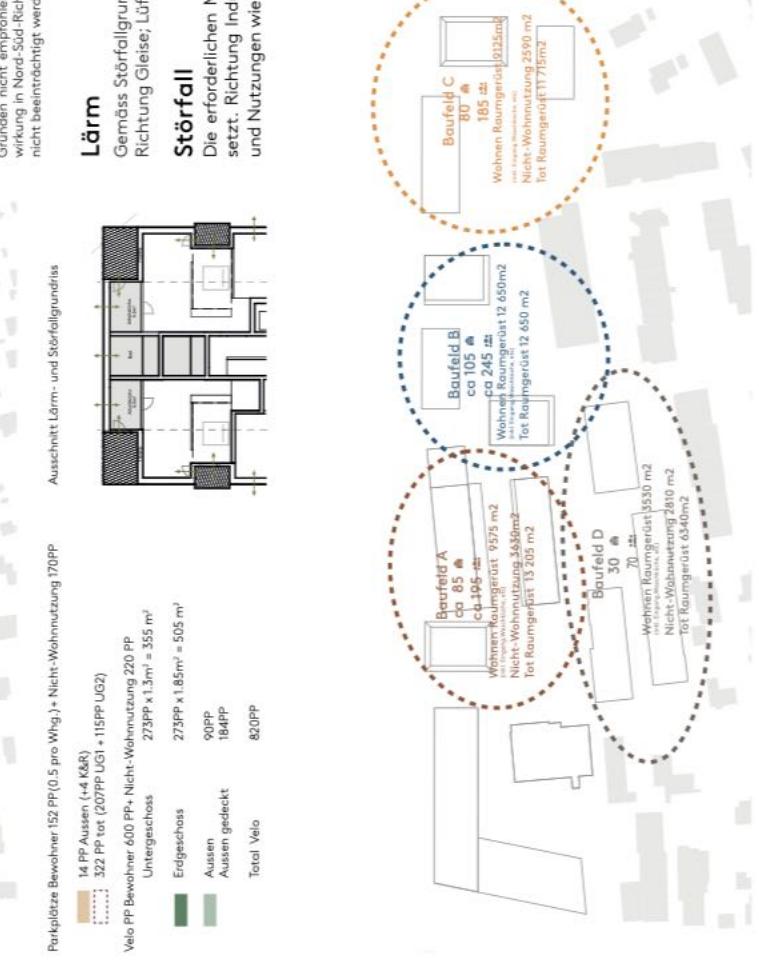
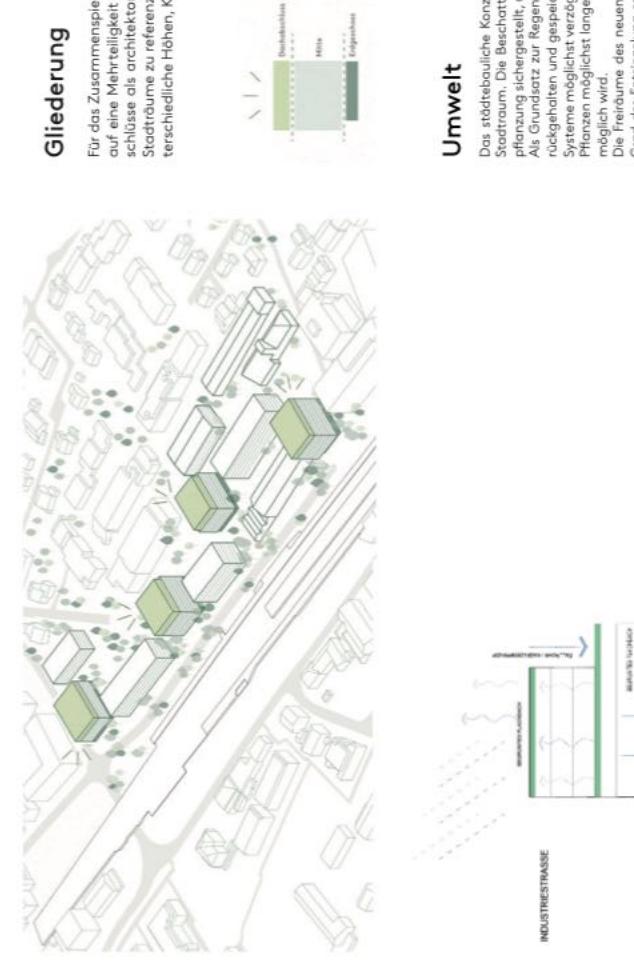
Transformation gestalten

Das Bahnhofareal West ist das strategische Entwicklungsgebiet in Münsingen. Mit rund 447.000m² Nutzfläche bietet das Gebiet die Chance, in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Münsingen ein echtes, durchdachtes und lebendiges Quartier entstehen zu lassen. Lebendige Quartiere entstehen nicht von heute auf morgen, sondern entwickeln sich über einen längeren Zeitraum. Die städtebauliche Planung für das Bahnhofareal West soll daher nicht nur aus starten Festsetzungen bestehen, sondern zeitliche und erhaltägliche Vorsehung, die eine schrittweise Herausbildung sprizierhaften Qualitäten ermöglichen. Damit besteht die Möglichkeit, im Laufe der Entwicklung neue Erkenntnisse einfließen zu lassen und auf rechtzeitige Rahmenbedingungen und zukünftige Bedürfnisse zu reagieren. Die Entwicklungsgeschwindigkeiten der Bauarbeiten werden individuell gesteuert. Die Strategie sieht damit Spieldruck für eine prozesshafte Transformation vor, die das Entstehen einer atmosphärischen und programmatischen Vielfalt ermöglicht.



Planung

Rahmenplan



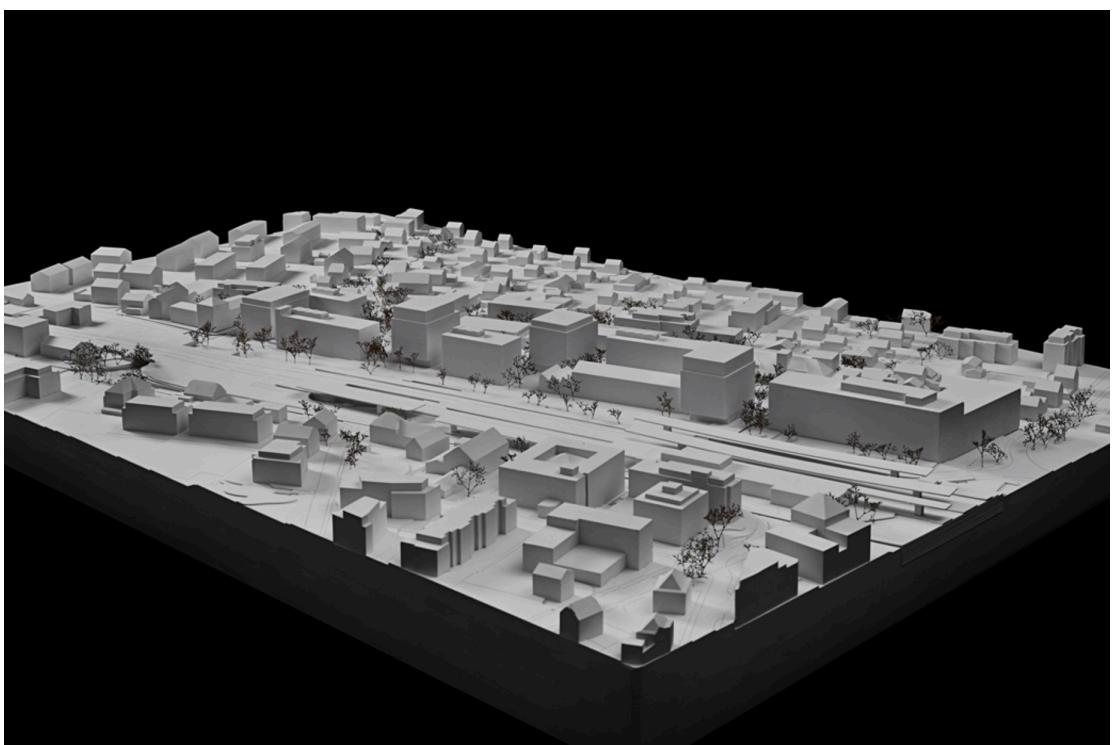
Modellfotos Projektvorschlag Team GWJ Architektur AG – ORT AG für Landschaftsarchitektur – Soziale Plastik – Kontextplan AG



Team 3: Modellansicht aus der Vogelperspektive



Team 3: Modellansicht aus Nordwesten



Team 3: Modellansicht aus Nordosten



Team 3: Modellansicht aus Südosten