

**Einwohnergemeinde Münsingen / Bay Projektentwicklung WEST AG
Arealentwicklung Münsingen, Bahnhof West**

**Anerkanntes qualitätssicherndes Verfahren nach Art. 99a BauV
Phase 2: Workshopverfahren**

Schlussbericht

Bern, 24. Oktober 2024
mit Schlussbereinigung vom 11. November 2024

Impressum

Auftraggeberin

Bay Projektentwicklung West AG
Emmentalstrasse 73c
3510 Konolfingen

Verfahrensbegleitung

BHP Raumplan AG
Güterstrasse 22a
3008 Bern
Philipp Hubacher, Xavier Maurhofer

Planungsteam

Salewski Nater Kretz AG, Zürich (Städtebau)
bryum gmbh, Basel (Landschaftsarchitektur)
TEAMverkehr, Zug (Mobilität)

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	5
1.1 Ausgangslage.....	5
1.2 Ziele des Workshopverfahrens.....	6
2. Raumplanerische Rahmenbedingungen	7
3. Aufgabenstellung.....	12
3.1 Bearbeitungsperimeter und Teilarüme.....	12
3.2 Allgemeine Bemerkungen.....	13
3.3 Synthesebericht Testplanungsverfahren.....	13
3.4 Städtebau	14
3.5 Freiraum.....	15
3.6 Klima	16
3.7 Nutzung.....	16
3.8 Verkehr, Erschließung, Mobilität.....	17
3.9 Immissionsschutz.....	18
3.10 Wirtschaftlichkeit und Umsetzung	19
4. Verfahren.....	20
4.1 Art des Verfahrens.....	20
4.2 Beteiligte	20
4.3 Ablauf und Termine.....	22
4.4 Grundlagen	22
4.5 Erwartetes Ergebnis	23
5. Ergebnisse.....	24
5.1 Ergebnisse während des Verfahrens	24
5.2 Projektbeschreibung	31
5.3 Würdigung des Projekts	37
6. Empfehlungen des Begleitgremiums	43
6.1 Generelle Empfehlungen	43
6.2 Antrag und Empfehlung des Beurteilungsgremiums zur PU Süd.....	43
6.3 Empfehlungen zur Weiterentwicklung Richtprojekt.....	43
7. Genehmigung	46
Anhang.....	49
Anhang 1 Rahmenwerk, Richtprojekt vom Oktober 2024	
Anhang 2 Factsheet Personenunterführung Süd, Münsingen, 30. August 2024	

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

Gebiet im Wandel

Das Gebiet Bahnhof West ist im Wandel. Die Senevita wurde fertiggestellt, der Bahnhofvorplatz und die Veloeinstellhalle wurden eingeweiht (2022). Mit dem anstehenden Umbau des Bahnhofs und mit der Verlegung der Industriestrasse an die Bahn werden weitere grosse Veränderungen einhergehen. 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 rund 3.4 Hektaren grossen Gebiet «Bahnhof West» zwischen Senevita und Belpbergstrasse regelt.

Testplanung

Im Frühling 2023 wurde ein qualitätssichernder Prozess gestartet – mit einer Testplanung als Auftakt. Dabei sollten die Potenziale ausgelotet und ein langfristiges und umsetzungsfähiges Zielbild entworfen werden.

Workshopverfahren

Mit dem Workshopverfahren wurde der mit der Testplanung gestartete qualitätssichernde Prozess weitergeführt und konkretisiert, wobei die Ergebnisse der Testplanung vertieft wurden. Ziel des Workshopverfahrens nach Art. 99a BauV war die Erarbeitung eines Richtprojekts. Weitere Planungsarbeiten, wie die Anpassung des behördlichen Richtplans Bahnhof West, die Änderung der ZPP B «Bahnhof West» sowie der Erlass neuer (Teil-)Überbauungsordnungen für das Gebiet werden zeit- und stufengerecht in den kommunalen Planungsinstrumenten verankert.

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 Entwicklungsgebiet über besondere Qualitäten. Es stellt eines der wichtigsten Entwicklungsgebiete in Münsingen innerhalb der Bauzone dar und bietet die 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. Aktuell verläuft der Verkehr auf der Fortsetzung der Entlastungsstrasse zwischen Senevita und Belpbergstrasse auf einem Provisorium der Industriestrasse. 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.

1.2 Ziele des Workshopverfahrens

Entwicklungsabsicht

Projektträgerschaft beabsichtigt, auf dem Areal die Realisierung eines Vorzeigeprojekts, welches die Sicherstellung einer nachhaltigen, qualitativ hochwertigen Zentrumsentwicklung an der Westseite des Bahnhofs Münsingen mit Wohnen, ergänzt durch Gewerbe-, Dienstleistungs- und Flächen für Detailhandelseinrichtungen ermöglicht.

Zielsetzungen

Das Verfahren diente der Erarbeitung eines gesamtheitlichen und nachhaltigen Konzepts für die Bebauung, Baugestaltung und Nutzung, die Erschließung, die Parkierung und den Außenraum. Grundlage für das Workshopverfahren war die Synthese der Testplanung Bahnhof West und die darin enthaltenen räumlichen und thematischen Lüpfen, die konkrete Vorgaben für den betreffenden Raum bzw. das betreffende Thema festhalten und den Handlungsbedarf für den weiteren Prozess aufzeigen (siehe Kapitel 5.3 des Syntheseberichts). Darauf aufbauend und ergänzend dazu formulierte das Begleitgremium die folgenden Ziele:

- Sicherung einer überdurchschnittlichen städtebaulichen, architektonischen und energetischen Qualität von Bebauung und Außenraum.
- Das Sicherstellen von architektonischer Diversität und Individualität sowie eines gut gestalteten öffentlichen Freiraums als verbindenden und identitätsstiftenden Stadtraum.
- Prüfung von Massnahmen für einen sinnvollen Umgang mit dem Regenwasser gemäss dem Schwammstadtprinzip.
- Konkretisierung der in der Testplanung ermittelten baulichen Dichte und der Höhenentwicklung.
- Optimale Ergänzung des Wohn- und Dienstleistungsangebotes für den Ortsteil Bahnhof West. Vertiefung der Anlieferungssituationen zu den beiden grösseren Detailhandelsflächen.
- Berücksichtigung der Anforderungen zu Wohnnutzungen in unterschiedlichen Segmenten und für unterschiedliche Bedürfnisse.
- Konkretisierung der beiden Hochpunkte am nördlichen und südlichen Eingangsbereich zum Areal in Bezug auf die Höhenentwicklung und die Raumkanten.
- Für die beiden Bestandsbauten Filzi und Martignoni sind die bauliche Machbarkeit eines Erhalts sowie ein angemessener Umgang mit dem Bestand bei einer allfälligen Weiterentwicklung zu vertiefen und aufzuzeigen. Eine allfällige Ersatzneubebauung ist aufzuzeigen.

- Abstimmung des Projekts auf die bestehenden Verkehrsinfrastrukturen und Sicherstellung zweckmässiger Funktionsflächen, unter Berücksichtigung des Langsamverkehrs.
- Die Anfahrt zur PU Süd ist unter Berücksichtigung von städtebaulichen, betrieblich-funktionalen und wirtschaftlichen Aspekten zu konkretisieren.

2. Raumplanerische Rahmenbedingungen

OPR «Münsingen 2030»

In der am 15. Mai 2022 von den Stimmbürgerinnen und Stimmbürger beschlossenen Ortsplanungsrevision «Münsingen 2030» wurden die planungsrechtlichen Bestimmungen aktualisiert.

ZPP B «Bahnhof West»

Die geltende Zone mit Planungspflicht ZPP B «Bahnhof West» wurde im Rahmen der am 15.5.2022 beschlossene revidierte Ortsplanung vom Beschluss ausgenommen. Die Bestimmungen des Baureglements werden nach Abschluss des qualitätssichernden Verfahrens angepasst.

Zonenplan 1

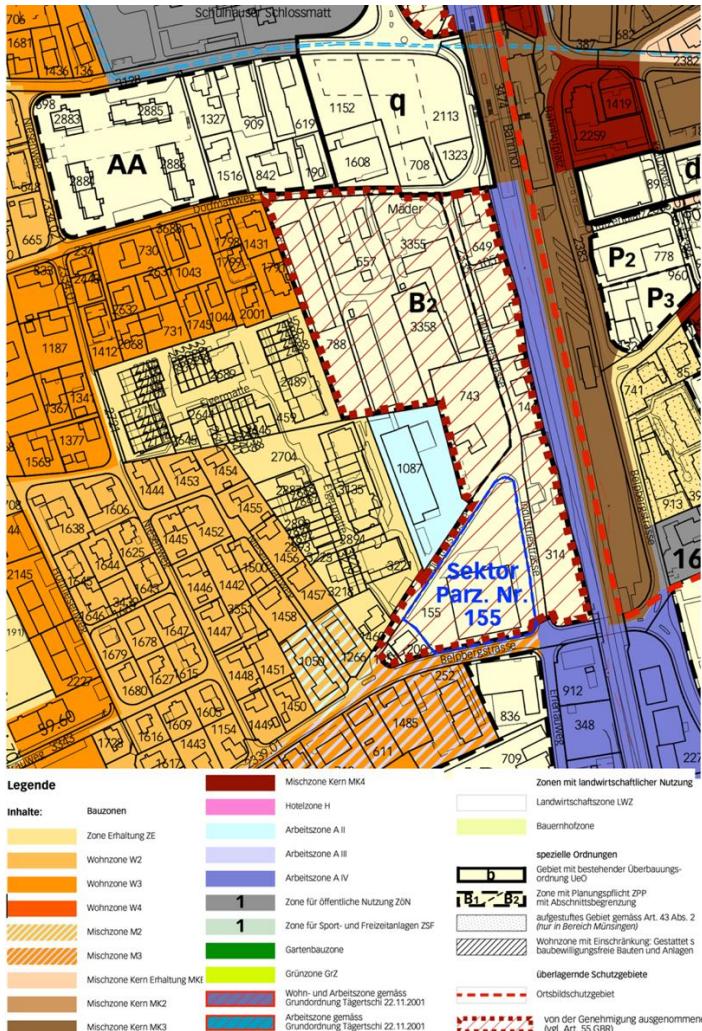


Abbildung 1: Ausschnitt neuer Zonenplan (beschlossen durch Stimmberechtigte vom 15.5.2022)

Parkierung

Im Art. 26 des revidierten Gemeindebaureglements wird die Anzahl zulässiger Parkplätze für Wohnbauten im Zentrum des Ortsteils Münsingen gegenüber den kantonalen Vorgaben reduziert. In der ZPP B sind entsprechend folgende Bandbreiten pro Wohnung einzuhalten:

Ab 6 Wohnungen gilt für Wohnen eine Bandbreite von 0.25 bis 1 Abstellplätze/Wohnung. Für die übrigen Nutzungen gelten die Bestimmungen der Bauverordnung. Der Flächenbedarf der Parkierung für die maximale Bandbreite ist aufzuzeigen.

Von den erstellten Autoabstellplätzen sind mindestens 10% für Besucher zu reservieren und als solche zu bezeichnen. Falls mehr als 5 Abstellplätze erstellt werden, muss im Baubewilligungsverfahren nachgewiesen werden, dass mindestens alle baulichen Vorkehrungen für die Sicherstellung der E-Mobilität ausgeführt werden. Autoabstellplätze für Menschen mit Behinderung sind an besonders gut zugänglichen Lagen und in der Nähe der Eingänge zu erstellen.

Abstellplätze für Fahrräder und Kinderwagen sind in der Nähe der Eingänge an besonders gut zugänglicher Lage zu erstellen. Mindestens 80 % der oberirdischen Abstellplätze für Fahrräder sind zu überdachen (Art. 26 Abs. 7 GBR). Abstellanlagen für mehr als 20 Velos müssen angemessen mit Lademöglichkeiten für Elektrofahrräder ausgestattet werden (Art. 26 Abs. 8 GBR).

Energie

Die ZPP B befindet sich im Perimeter mit Anschlusspflicht an das Fernwärmennetz (vgl. Schutzzonenplan, Dokument). Im weiteren Verfahren ist zu prüfen, ob im Zusammenhang mit dem Klimaschutz die Neubebauung auch eine eigenständige und nachhaltige Energieversorgung mit erneuerbaren Energieträgern realisiert werden kann. Im Weiteren gilt die kantonale Energiegesetzgebung.

Neuer Schutzzonenplan
(2022)



Abbildung 2: Ausschnitt Schutzzonenplan der Gemeinde Münsingen mit Planungsgebiet ZPP AB (Stand: Beschluss OPR am 15.5.2022)

Das Gebäude auf Parzelle 788 weist den Status eines erhaltenswerten Gebäudes auf.

Schützenswerte Einzelbäume

Im südwestlichen Bereich der Parzelle Nr. 155 stehen zwei schützenswerte Einzelbäume. Gemäss Art. 39 Abs. 1 GBR sind die Bäume aufgrund ihrer ortsbildprägenden Wirkung geschützt. Die Bäume dürfen ohne Bewilligung der zuständigen Gemeindebehörde nicht gefällt und müssen fachgerecht gepflegt und erhalten werden, wobei die Pflege in Absprache mit der zuständigen Gemeindebehörde erfolgen muss. Im Falle von Ersatzmassnahmen müssen standortgerechte Baumarten gepflanzt werden.

Neue Naturgefahren-karte (2022)

Der Bearbeitungsperimeter ist praktisch frei von Gebieten mit Naturgefahren. Einzig entlang der Belpbergstrasse und der Bahnunterführung Belpbergstrasse reicht ein schmaler Streifen mit geringer Gefährdung (gelb, Wasser gefahren) in geringer Tiefe in das Planungsgebiet hinein. Art. 6 Abs. 3 BauG hält fest, dass in gelben Gefahrengebieten bei besonders sensiblen Bauvorhaben sicherzustellen ist, dass Menschen und erhebliche Sachwerte nicht gefährdet sind.



Abbildung 3: Ausschnitt aus dem Zonenplan 3 (Naturgefahren) der Gemeinde Münsingen mit Planungsgebiet ZPP AB (Stand: Beschluss OPR am 15.5.2022)

Altlasten

Nachstehend dargestellt ist ein Auszug aus dem Kataster der belasteten Standorte.



Abbildung 4: Ausschnitt aus Kataster der belasteten Standorte, Abfrage Geoportal vom 14.11.2022 (in grün: Verdachtsflächen «Betriebsstandort» von 3662m² bzw. 489m²)

Die Parzellen 3355 weisen gemäss Abfrage des Geoportals Kanton Bern vom 14.11.2022 im Kataster der belasteten Standorte einen Bereich von 3662m² bzw. 489m² als «Betriebsstandort aus (Betriebsstandort Nr. 06160011, Schneiter/Siegenthaler (Fiscco), gem. Eintrag vom 21.07.2009 bzw. Betriebsstandort Nr. 06160063, Gewerbeareal, gemäss Eintrag vom 19.02.2007). Eine Altlastensanierung ist im Rahmen des Rückbaus der bestehenden Gebäude resp. von baulichen Massnahmen vorzunehmen.

Ausbau Bahnhof Münsingen

Die SBB will den Bahnhof Münsingen ausbauen. Sie plant ein viertes Gleis, welches als Abstellgleis dienen wird. Im Hinblick auf die längeren Züge soll das Perron 1 in Richtung Süden verlängert werden, der Bahnhzugang wird hindernisfrei ausgestaltet, die bestehenden Unterführungen werden wenn möglich verbreitert und eine neue Personenunterführung im Süden erstellt. Zudem prüft die SBB den Ausbau des Bahnhofgebäudes und den Bau eines neuen Betriebsgebäudes. Der Bahnhofausbau bietet Münsingen die grosse Chance, ein neues direkt ab dem Bahnhofvorplatz West zugängliches Perron West und weitere Verbesserungen für den Langsamverkehr zu realisieren.



Abbildung 5: Ausbau Bahnhof Münsingen.

- (1) Ertüchtigung Gleis 2 und Verbreiterung Mittelperron
- (2) Hindernisfreie Perronanlagen
- (3) Ausbau / Anpassung Unterführungen
- (4) Verlängerung Perron 1
- (5) Umbau Bahnhofgebäude
- (6) Neues Betriebsgebäude SBB
- (7) Neues Perron West
- (8) Neue Personenunterführung Süd (PU Süd)
- (9) Neue Veloabstellanlagen

Direkt angrenzend an die SBB-Anlagen, insbesondere das neue Perron West und das Vorfeld der Bahnanlagen soll mit der durchgängig befahrbaren Industriestrasse eine wichtige Querverbindung im Ortsteil West entstehen. Zusammen mit der geplanten Entlastungsstrasse Nord trägt die durchgehende Industriestrasse deutlich zur Entlastung des Bahnhofsquartiers, des Dorfkerns und des Unterdorfs bei.

Sanierung Ortsdurchfahrt

Ein weiterer Bestandteil der Gesamtverkehrslösung ist die Sanierung der Ortsdurchfahrt. Ziele der Sanierung der Ortsdurchfahrt sind die Aufwertung der Ortsdurchfahrt und die Verbesserung der Sicherheit und Attraktivität für alle Verkehrsteilnehmenden. Die Sanierung der Ortsdurchfahrt soll in Etappen bis Ende 2025 erfolgen.

<i>Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK)</i>	Das Planungsgebiet ist im RGSK Bern-Mittelland 2021 der Massnahme BM.S-UV.1.115 zugeordnet. Die Arealplanung steht im Einklang mit den Zielen des RGSK / Richtplan Bern-Mittelland 2021. Die Gemeinde Münsingen ist im RGSK 2021 als Fokusraum ausgewiesen und es gibt verschiedene verkehrliche Massnahmen im Umfeld wie verkehrliche Massnahmen um Umfeld des Bahnhofs und der ZPP Bahnhof West. Massnahme RGSK 2021, LV-Ü.24.7: Die Velohauptroute Münsingen-Thun wird u.a. über die Industriestrasse geführt. Die neue Industriestrasse soll dabei zu einer Velostrasse werden. Münsingen ist im kantonalen Richtplan dem Raumtyp „Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen“ als Zentrum 4. Stufe zugewiesen. Der kantonale Richtplan legt den Fokus auf eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen.
<i>Kantonales Baugesetz</i>	Für die Planung sind die Bestimmungen der kantonalen Baugesetzgebung (BauG) und der dazugehörigen Bauverordnung (BauV) zu berücksichtigen, insbesondere folgende Themen und Artikel: <ul style="list-style-type: none"> • Beim Bau von Mehrfamilienhäusern (ab 2 Familienwohnungen) sind die notwendigen Abstellräume und Aufenthaltsbereiche im Freien nach Art. 15 BauG und 42-48 BauV vorzusehen. Wohnungen ab 3 Zimmern gelten als Familienwohnungen. Die Fläche der Kinderspielplätze muss 15 % der Hauptnutz- und Konstruktionsflächen der Familienwohnungen entsprechen. Für Aufenthaltsbereiche im Freien sind 5 % der Hauptnutz- und Konstruktionsflächen aller Wohnungen vorzusehen. Die Fläche von mindestens 2m tiefen Balkonen und dergleichen kann zur Hälfte an den erforderlichen Aufenthaltsbereich angerechnet werden. • Für die Erstellung von Fahrzeugabstellplätze gelten die Vorgaben gemäss BauG Art. 16 und 17 und BauV Art. 49-56. Hinzukommend hat die Gemeinde in Art. 26 GBR weitergehende kommunale Vorgaben formuliert. • Die Vorgaben für hindernisfreies Bauen umfassen Art. 22 BauG und Art 85-88 BauV. Darüber hinaus sind die Normen SIA 500 (2009) „Hindernisfreie Bauten“ und VSS SN 640 075 «Fussgängerverkehr Hindernisfreier Verkehrsraum» zu beachten.
<i>Raumplanungsgesetz</i>	Das teilrevidierte Raumplanungsgesetz vom Mai 2014 verlangt eine hochwertige Siedlungsverdichtung nach innen. Der haushälterische Umgang mit dem Boden und die Entwicklung und Verdichtung bestehender Bauzonen hat eine hohe Priorität. Wichtig ist aber auch eine gute Qualität der Innenentwicklung. Ortsbild- und Landschaftsschutz müssen die nötige Beachtung finden.
<i>ISOS</i>	Im Planungsgebiet und seiner unmittelbaren Umgebung befinden sich keine ISOS relevanten Objekte.

3. Aufgabenstellung

3.1 Bearbeitungsperimeter und Teilräume

Für die Aufgabenstellung wurde ein Bearbeitungs- und ein Betrachtungsperimeter definiert.

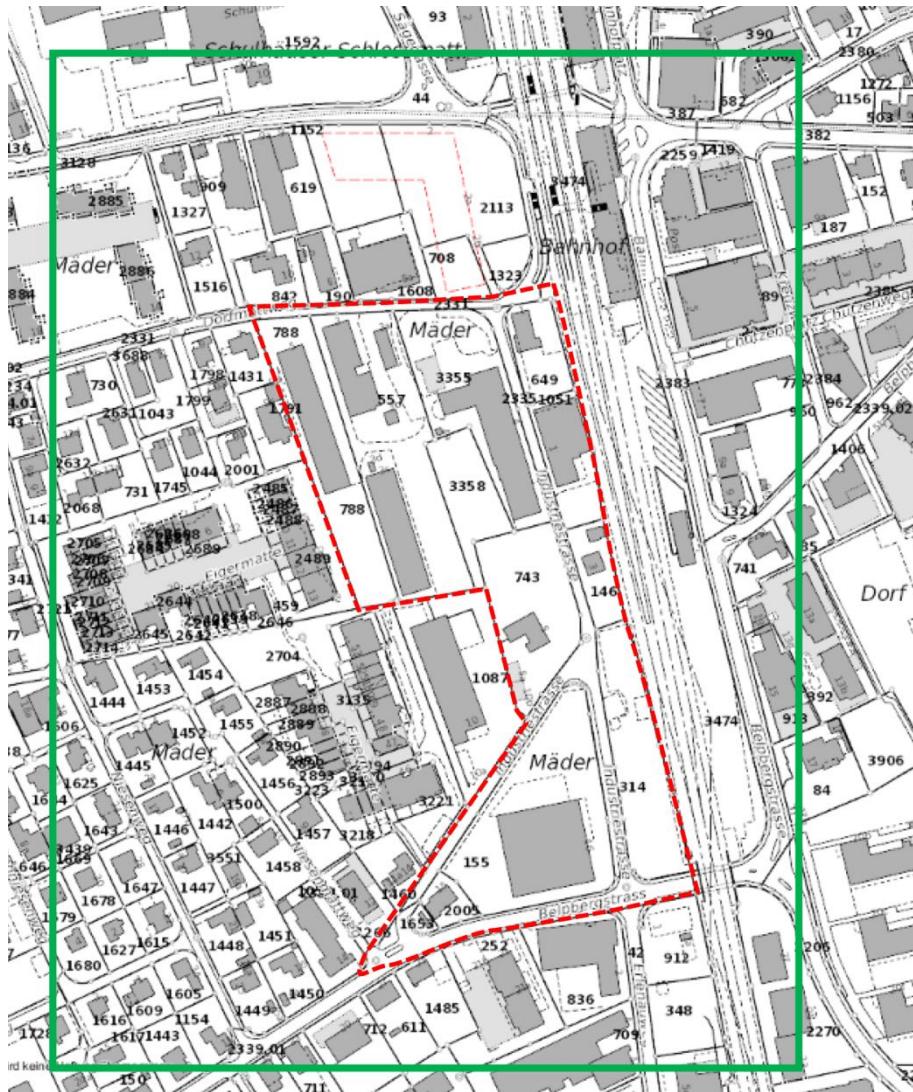


Abbildung 6: Bearbeitungsperimeter (rot) und Betrachtungsperimeter (grün)

Bearbeitungsperimeter

Der Bearbeitungsperimeter bezeichnet den Bereich, für welchen ein Richtprojekt erarbeitet wird (rote Umrandung in Abbildung 6).

Betrachtungsperimeter

Der Betrachtungsperimeter umfasst die Übergänge und Schnittstellen zu den angrenzenden Quartieren, dem Bahnhofareal, zur Senevita sowie zum Bereich der ZPP AB «Erlenauweg». Er ist bei der Analyse der Ausgangssituation sowie im Variantenstudium in die Überlegungen miteinzubeziehen, das Beurteilungsgremium macht zum Betrachtungsperimeter jedoch keine expliziten Vorgaben. Grundsätzlich gilt die grüne Umrandung in Abbildung 6 als Betrachtungsperimeter.

3.2 Allgemeine Bemerkungen

Nachhaltige, qualitativ hochwertige Zentrumsentwicklung

Vom Planungsteam wird ein innovatives, umsetzungsfähiges Projekt für eine nachhaltige, qualitativ hochwertige Zentrumsentwicklung an der Westseite des Bahnhofs Münsingen erwartet.

Für den Bearbeitungsperimeter ist ein Gesamtkonzept für Bebauung, Freiräume, Erschliessungen sowie für Ver- und Entsorgung zu erarbeiten. Das Areal Bahnhof West ist als integrales städtebauliches Gebiet zu betrachten.

3.3 Synthesebericht Testplanungsverfahren

Synthese Testplanung

Der Synthesebericht des vorgelagerten Testplanungsverfahrens bildet die zentrale Grundlage für die Aufgabenstellung des Workshopverfahrens mit Wertekatalog, Leitplan und Lügen. Nachstehend ist der Leitplan dargestellt.

Leitplan Testplanung

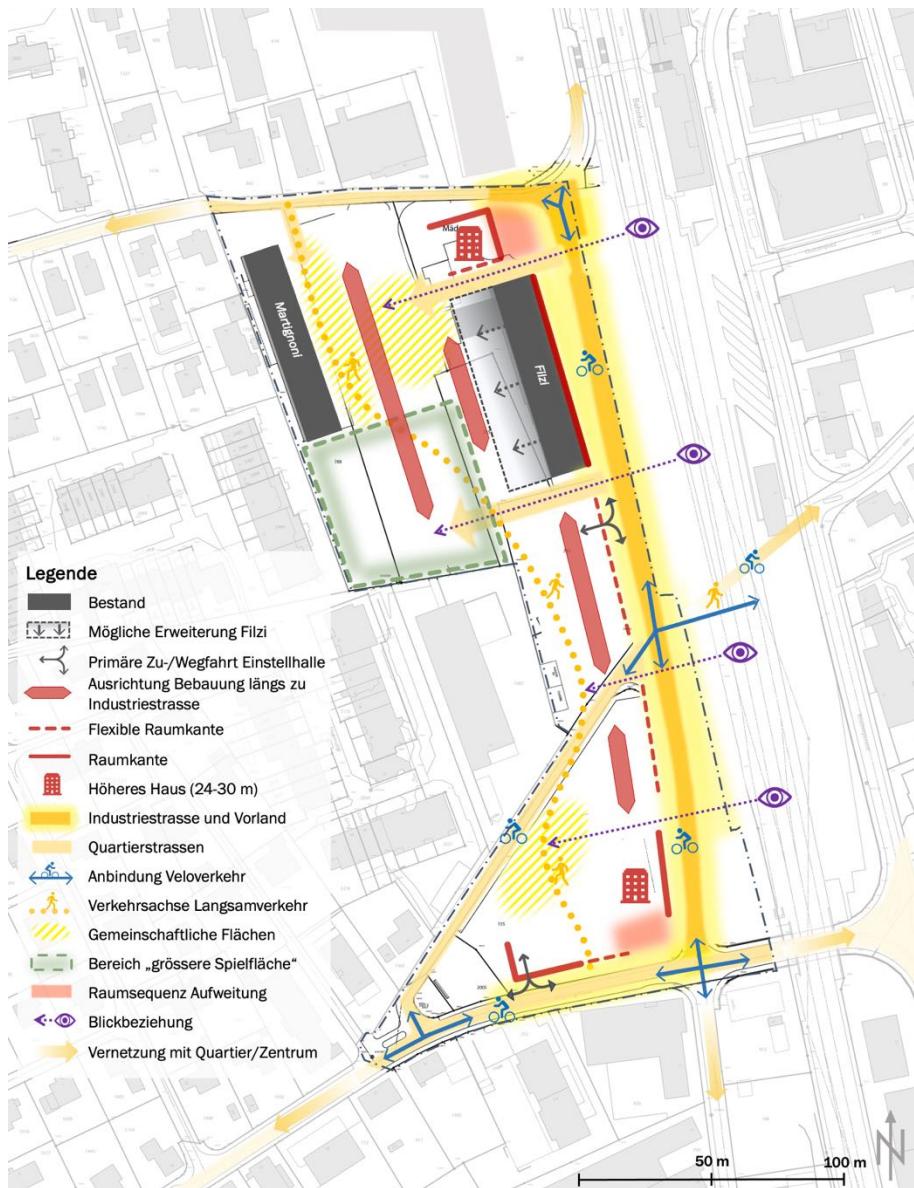


Abbildung 7: Leitplan Arealentwicklung Testplanung Bahnhof West
© BHP Raumplan AG

Der Wertekatalog bildet ein Regelwerk und benennt die zentralen Werte oder Grundsätze der Arealentwicklung hinsichtlich des Städtebaus, der Freiraumgestaltung, der Nutzungsanordnung und des Verkehrs. Der Leitplan (siehe Abbildung 7) stellt die plangrafische Zusammenfassung des Wertekatalogs und der wichtigsten Erkenntnisse des Testplanungsverfahrens in Form eines Raumkonzepts dar. Bei den Lüpfen handelt es sich um räumliche und thematische Vertiefungen. Die Lüpfen halten konkrete Vorgaben für den betreffenden Raum bzw. das betreffende Thema fest und formulieren den Handlungsbedarf für das Workshopverfahren.

3.4 Städtebau

Städtebauliches Konzept

Mit der Arealentwicklung sollen die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert und eine städtebauliche Aufwertung des Gebiets erreicht werden. Für den Bearbeitungsperimeter ist ein städtebauliches Gesamtkonzept zu entwickeln, das die Disposition, Volumetrie und Höhenentwicklung der Baukörper sowie die Gebäudestruktur und -typologie umfasst.

Höhenentwicklung

Entlang der Industriestrasse soll eine Silhouette gebildet werden. Am nördlichen und südlichen Zugangsbereich sind die Hochpunkte zu konkretisieren. Dazwischen ist die Silhouette zu vertiefen. Zum Quartier (Richtung West) hin ist eine Höhenabstufung vorzunehmen, um einen stadträumlichen Übergang sicherzustellen.



Abbildung 8: Projektvorschlag Team Salewski Nater Kretz in der Testplanung (2023) mit Silhouette entlang der Industriestrasse

Hochpunkte Nord und Süd

Der nördliche Hochpunkt soll markant sein und ein Pendant zum raumprägenden Senevita-Gebäude darstellen. Der Baukörper ist von der Industriestrasse zurückversetzt anzurücken, wodurch am nördlichen Eingang zum Areal eine Platzsituation geschaffen wird. Die Dimension des südlichen Hochpunkts ist insbesondere in Bezug zur südlich angrenzenden Arealentwicklung «Erlenauweg» zu prüfen. Durch eine von der Belpbergstrasse zurückversetzten Anordnung des Baukörpers soll südlichen Eingang zum Areal eine Platzsituation geschaffen werden. Höhen, Dimensionen und Raumkanten der beiden Hochpunkte sowie die entsprechenden Raumkanten sind zu definieren. Die Hochpunkte dürfen eine Höhe von max. 30 Meter erreichen. Das vorgelagerte Testplanungsverfahren hat gezeigt, dass auf dem Areal keine Hochhäuser über 30 Meter errichtet werden sollen.

Adressbildung und Gebäudebesetzung

Die Adressbildung soll primär über die Industriestrasse erfolgen. Dies gilt grundsätzlich auch für die Gebäude in der zweiten und dritten Bautiefe. So wohl von der Industriestrasse in die rückwärtigen Bereiche als auch innerhalb des Areals sind Blickbeziehungen und Durchlässigkeit sicherzustellen. Mit entsprechenden Gebäudebesetzungen sollen Vorzonen und Plätze an der Industriestrasse geschaffen werden. Für die Gestaltung der Raumkante zur Industriestrasse hin soll ein Regelwerk entwickelt werden.

Unterschiedliche Gebäudetypologien und architektonische Vielfalt

Im Areal sind unterschiedliche Gebäudetypologien zu entwerfen, die Raum schaffen für unterschiedliche Nutzungen und ein vielfältiges Wohnungsangebot. Die Erdgeschosse an der Industriestrasse sind grundsätzlich nutzungs offen und mit Überhöhen auszubilden. Bei den Baukörpern soll eine architektonische Diversität angestrebt werden. Dazu sollen verschiedene architektonische Ansätze einbezogen werden.

Umgang mit den Bestandsgebäuden Filzi und Martignoni

Bestandsbauten und -flächen sind angemessen zu berücksichtigen und in das Gesamtkonzept einzubinden. Insbesondere die Bestandsgebäude Filzi und Martignoni sind als wichtige identitätsstiftende Ressourcen zu verstehen und nach Möglichkeit zu erhalten. Ihre Potenziale sollen vertieft und aufgezeigt werden. Im Fall der Filzi ist die bauliche Machbarkeit eines Erhalts zu beurteilen. Weiter soll geprüft werden, wie und in welchem Umfang die Filzi weiterentwickelt werden kann (Aufstockung oder seitliche / rückwärtige Ergänzung). Sollte Erhalt und Weiterentwicklung der Filzi mit Aspekten der Wirtschaftlichkeit (energetisch, Altlasten, Gebäudezustand usw.) nicht vereinbar sein, ist als Alternative ein Ersatzneubau zu prüfen.

3.5 Freiraum

Freiraumqualitäten

Der Freiraum bildet das Gerüst für die Bebauung. Die Freiräume sind als Begegnungsorte, Aufenthalts- und Spielflächen zu konzipieren. Das öffentliche Leben soll sich primär in den ebenerdigen Außenräumen abspielen. Die Arealnutzenden sollen sich die Außenräume aneignen können. Zudem sollen Verbindungswege für den Langsamverkehr das Areal durchziehen

Industriestrasse und Vorzone

Die Industriestrasse und die Vorzonen sind durch einen hohen Öffentlichkeitsgrad gekennzeichnet. Die Industriestrasse soll zu einem Straßenraum der Begegnung und der Koexistenz verschiedener Verkehrsarten entwickelt werden, wobei sie sich für den Langsamverkehr mit den Außenräumen des Quartiers verbinden soll. Die Bildung von Hitzeinseln an der Industriestrasse soll vermieden werden. Dazu sollen die Themen Entsiegelung, Beschattung und Begrünung vertieft werden.

Rückwärtige Außenräume

In den Außenräumen hinter der ersten Bautiefe nimmt der Öffentlichkeitsgrad ab. Sie sind in erster Linie als Grünräume mit Baumpflanzungen zu gestalten. Die zusammenhängende grössere Spielfläche von 600 m² wird hinter der ersten Bautiefe im nördlichen Teilgebiet verortet. Spielplätze und die grössere Spielfläche sind so zu platzieren, dass sie durch die Gebäude an der Industriestrasse abgeschirmt sind (vgl. Störfallvorsorge).

Langsamverkehrsachse

Ebenfalls hinter der ersten Bautiefe liegt die Fusswegverbindung. Sie erstreckt sich primär in Nord-Süd-Richtung. Die genaue Führung ist der

Verbindung ist zu definieren. Ausserdem ist die Koexistenz von Fuss- und Ve-loverkehr auf dieser Achse zu prüfen.

Südlicher Arealteil

Im südlichen Teil des Areals zwischen der Diagonale und der Belpberg-strasse sinkt das Terrain um mehrere Meter. Der Terrainverlauf der rückwär-tigen Freifläche soll dem nördlichen Arealteil angeglichen werden und von der Belpbergstrasse her über Treppenanlagen und / oder Rampen erschlos-sen werden. Die Verbindungen zum nördlichen Teilgebiet sind in Abhängig-keit von der Anfahrt zur PU Süd (vgl. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht ge-funden werden.**) zu vertiefen.

Aussenraumkonzept

Die Ausgestaltung der unterschiedlichen Aussenräume und deren Nutzung sind zu vertiefen und mit einem Aussenraumkonzept zu konkretisieren. Ne-ben den genannten Aspekten ist die Hindernisfreiheit zu berücksichtigen und die Veloparkierung im Aussenraum zu einzubeziehen. Die Bedürfnisse der künftigen Bewohner:innen müssen antizipiert werden.

3.6 Klima

Schwammstadtprinzip

Auf dem Areal ist ein sinnvoller Umgang mit dem Regenwasser gemäss dem Schwammstadtprinzip zu prüfen. Dies umfasst den Rückhalt und die Versi-ckerung von Regenwasser sowie die anschliessende Verdunstung. So sollen die mikroklimatischen Bedingungen verbessert werden, wodurch die Aufent-haltsqualität im Areal erhöht wird. Zudem soll bei zunehmenden Starknie-derschlägen die Kanalisation entlastet werden.

Versickerung, Begrü-nung und Beschattung

Es sind Massnahmen gemäss Schwammstadtprinzip zu prüfen. Die Versie-gelung ist zu minimieren. Die Aussenräume hinter der ersten Bautiefe sind in erster Linie als Grünräume zu gestalten. Die multifunktionalen Aussenflä-chen sollen wenn möglich versickerungsfähig sein. Die Entsiegelung und Be-grünung der Vorzonen entlang der Industriestrasse sowie der bahnseitigen Zone sind zu prüfen. Die Vorzonen und Platzsituationen entlang der Indust-riestrasse sind mittels Baumpflanzungen zu beschatten. Ebenfalls zu prüfen sind Dach- und Fassadenbegrünungen.

3.7 Nutzung

Vielfältiges Wohnqua-tier

Es soll ein vielfältiges Wohnquartier entstehen. Dazu braucht es eine Nut-zungsvielfalt bei einem hohen Wohnanteil. Vielfältiges Wohnen heisst, dass Wohnraum in verschiedenen Segmenten und Grössen für unterschiedliche Bevölkerungsschichten und Wohnbedürfnisse bereitgestellt wird.

Ausblick: Die Planungsbehörde verlangt, dass auf Stufe ZPP ein Anteil für das preisgünstige Wohnen und geeignete Regeln für die Umsetzung definiert werden.

Mischnutzungen und publikumsorientierte Nutzungen sind primär an der In-dustriestrasse auf Ebene Erdgeschoss anzuordnen. Dadurch schafft die In-dustriestrasse Identität. Eine Durchmischung der Nutzungen ist auch in der zweiten und dritten Bautiefe zu prüfen.

<i>Flexible Erdgeschosse</i>	Eine vielfältige Nutzung der Erdgeschosse und der Aussenbereiche tragen zu einem lebendigen Quartier bei, wobei die Aussenräume wesentlich durch die Nutzung der Erdgeschosse beeinflusst werden. Die Erdgeschosse sollen entsprechend flexibel und vielfältig genutzt werden können. Die Erdgeschosse sind deshalb prinzipiell mit Überhöhen auszubilden. Überhöhe Erdgeschosse ermöglichen sowohl alternative Wohntypologien als auch gewerbliche Nutzungen und unterstützen damit die geforderte Vielfalt von Wohn- und gewerblichen Nutzungen.
<i>Kulturelle oder gewerbliche Nutzungen in der Filzi</i>	In der allfällig bestehenden bzw. erweiterten Filzi könnte auch Raum für kulturelle oder gewerbliche Nutzungen unterschiedlicher Art entstehen. Es sind auch Kombinationen mit Wohnnutzungen (Wohnlofts, Wohnateliers) möglich.
<i>Grosse Detailhandelsflächen an der Industriestrasse</i>	Die grossen Detailhandelsflächen sind entlang der Industriestrasse in der ersten Bautiefe anzutragen. Aufgrund der guten Erschliessung und der kurzen Anlieferungswege eignet sich insbesondere der südliche Teil zwischen der Diagonale und der Belpbergstrasse für die Anordnung von Logistik- und grossen Detailhandelsflächen. Hier ist eine grosse Detailhandelsfläche von mindestens 2'500 m ² zusammenhängender GF auf Ebene Erdgeschoss unterzubringen. Nördlich der PU Süd ist die grosse Detailhandelsfläche von mindestens 1'500 m ² unterzubringen. Es ist zu prüfen, ob die beiden grossen Detailhandelsflächen betreffend Anlieferung in einer Beziehung zueinander anzutragen sind.
3.8 Verkehr, Erschliessung, Mobilität	
<i>Haupterschliessung über die Industriestrasse</i>	Die Haupterschliessung des Quartiers erfolgt über die Industriestrasse. Die Strassenverbindung zwischen der Belpbergstrasse und dem Bahnhofsvorplatz / der Senevita gemäss Vorprojekt der neuen Industriestrasse ist sicherzustellen.
<i>Gemeinsam genutzte Mobilitätsräume</i>	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 den Langsamverkehr soll sich die Industriestrasse mit den Aussenräumen des Quartiers verbinden. Die Koexistenz in gemeinsam genutzten Mobilitätsräumen soll mit einem Mobilitätskonzept sichergestellt werden.
<i>Veloverkehr</i>	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).
<i>Anschluss Veloweg an die PU Süd</i>	Die Wegführung für den Veloverkehr vom Ortsteil West, Belpbergstrasse und Erlenauweg zur PU Süd ist sowohl über die Routen Belpbergstrasse/Industriestrasse bzw. Erlenauweg/Industriestrasse wie auch über den westlichen Ast der Industriestrasse («Diagonale») denkbar. Lage und Bedarf der PU Süd sind grundsätzlich gesetzt. 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. Das Thema der Netzeinbindung der Velo-Anschlussrouten zur PU Süd wird seitens Gemeinde nochmals vertieft geprüft – sowohl aus politischer wie auch fachlicher Perspektive – um die Grundsatzfragenstellung zu klären (Veloführung via Diagonale vs. Belpberg-/Industriestrasse).

Angebot an Veloabstellplätzen

Es ist ein gutes Angebot an Veloabstellplätzen sicherzustellen, wobei die Velo parkierung sowohl im Aussenraum als auch gebäudeintegriert erfolgen soll. Bei den Abstellplätzen im Aussenraum ist der Witterungsschutz sicherzustellen. Bei der Dimensionierung der Abstellplätze sind die heutigen Bedürfnisse zu berücksichtigen. Dazu gehören Lastenfahrräder, Veloanhänger und Ladestationen für E-Bikes.

Fussverkehr

Durch die PU Süd wird das Planungsgebiet besser an den Bahnhof und den östlichen Ortsteil angebunden. Damit im Gebiet Bahnhof West ein neues Münsinger Quartier entstehen kann, ist eine gute Vernetzung sicherzustellen – sowohl innerhalb Münsingens als auch innerhalb des Areals. Die Anknüpfung an das übergeordnete Netz ist angemessen zu berücksichtigen. Die im Richtplan Bahnhof West geforderte öffentliche Fusswegverbindung ist in die Bebauung zu integrieren.

Anlieferung

Die Anlieferung findet grundsätzlich über die Belpbergstrasse und / oder die Industriestrasse statt. Für die Anlieferungszonen ist eine Mehrfachnutzung anzustreben. Insbesondere im südlichen Teilgebiet ist die Anlieferung noch zu vertiefen.

Autoparkierung

Aufgrund der zentralen Lage direkt beim Bahnhof Münsingen ist eine reduzierte Anzahl Autoparkplätze gemäss Baureglement Art. 26 bereitzustellen. Die Autoparkierung soll grundsätzlich gebäudeintegriert erfolgen. Davon ausgenommen sind Kund:innen-, Besucher:innen- sowie Handicap-Parkplätze in den Vorzonen der Gebäude. Die genaue Verortung der Einstellhalle(n) ist unter Berücksichtigung der verschiedenen Raumansprüche, der Entsiegelungsthematik und der Etappierung zu definieren.

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 sind zu berücksichtigen.

3.9 Immissionsschutz

Lärm

Massgebend ist die heutige Lärmempfindlichkeitsstufe ES III nach Art. 43 LSV. Einzuhalten sind die Immissionsgrenzwerte für Neubauten der Lärmempfindlichkeitsstufen ES III gemäss geltendem Zonenplan. Der Fachbericht

Lärm (Grundlage Nr. 2.09) ist nach Vorliegen grundsätzlich zu berücksichtigen.

Die rückwärtigen Bereiche sind vor Verkehrslärm von der Industriestrasse und der Bahnanlage zu schützen. Es sind Lösungen zu entwickeln, die Blickbeziehungen und Durchlässigkeit in die rückwärtigen Bereiche ermöglichen und gleichzeitig den Lärmschutz sicherstellen.

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 sind geeignete Massnahmen zur Störfallvorsorge zu treffen.

Für das Workshopverfahren wird empfohlen, die Vorgaben gemäss Planungshilfe Koordination Raumplanung und Störfall zu berücksichtigen. Das heisst insbesondere:

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

NIS

Der Fachbericht zum Thema nichtionisierende Strahlung NIS (Grundlage Nr. 2.10) ist zu berücksichtigen.

Erschütterungen

Der Fachbericht zum Thema Erschütterungen (Grundlage Nr. 2.11) ist zu berücksichtigen.

3.10 Wirtschaftlichkeit und Umsetzung

Für die Grundeigentümer hat die Wirtschaftlichkeit im gesamten Entwicklungsprozess ein grosses Gewicht. Entsprechend werden Konzepte erwartet, welche bezüglich Baukosten wie auch den nachfolgenden Aufwendungen für Betrieb und Unterhalt attraktiv sind und eine hochwertige Nutzungsdisposition zulassen. Die Gesamtwirtschaftlichkeit ist sicherzustellen.

4. Verfahren

4.1 Art des Verfahrens

Workshopverfahren

Die Einwohnergemeinde Münsingen und die Projektträgerschaft führten zur Qualitätssicherung ein Workshopverfahren nach Art. 99a BauV mit einem interdisziplinär zusammengesetzten Planungsteam über das gesamte Planungsgebiet durch. Dieses diente der Vertiefung der Erkenntnisse aus der 2023 durchgeführten und abgeschlossenen Testplanung. Im Rahmen des Workshopverfahrens soll ein Richtprojekt über den Gesamtperimeter erarbeitet werden. Das Verfahren untersteht nicht dem öffentlichen Beschaffungswesen. Die Vergabe des Planungsauftrags erfolgte im freihändigen Verfahren. Mit dem Verfahren wurden folgende Ergebnisse verfolgt:

- Vertiefung und Konkretisierung der Synthese der Testplanung
- Erarbeitung eines Richtprojekts über den Gesamtperimeter
- Klärung und Konkretisierung der Sektorbildung in der ZPP und im Hinblick auf etappierbare Realisierung

4.2 Beteiligte

Projektträgerschaft und Auftraggeberin

Auftraggeberin und Veranstalterin des Verfahrens war die

Bay Projektentwicklung West AG
Emmentalstrasse 73c
3510 Konolfingen

(nachfolgend Projektträgerschaft)
vertreten durch Niklaus Bay.

Begleitgremium

Für die fachliche Begleitung des Workshopsverfahrens wurde ein Begleitgremium in Anlehnung an die Empfehlungen der Ordnung SIA 143 eingesetzt.

Fachvertretungen (stimmberechtigt), 5 Stimmen:

- 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
- Simon Schöni, extra Landschaftsarchitekten AG, Landschaftsarchitekt FH BSLA SIA, Fachbereich Freiraum / Landschaft
- Thomas von Känel, Metron Bern AG, dipl. Siedlungsplaner HTL / FSU, NDS / FH / BWL / UF, Fachbereich Verkehr / Mobilität

Sachmitglieder (stimmberechtigt), 4 Stimmen:

- Beat Moser, Gemeinde Münsingen, Gemeindepräsident, Ressortleiter Planung
- Thekla Huber, Gemeinde Münsingen, Gemeinderätin, Ressortleiterin Infrastruktur
- Niklaus Bay, Projektträgerschaft, vertretend die Grundeigentümerschaften Bay + SFP 1
- Rolf Nöthiger, Grundeigentümervertreter, vertretend Grundeigentümerschaften Martignoni AG und U.C. Buchschacher AG²

Ersatzvertretungen (stimmberechtigt im Ersatzfall):

* *Ersatz Sachmitglieder*, ** *Ersatz Fachmitglieder*

- Urs Fischer, Lohner + Partner AG, Dipl.-Ing. Stadtplanung SIA FSU REG A, ortsplanerische Begleitung Gemeinde (**)
- Marlies von Allmen, Bereichsleiterin Bau, Planung, Umwelt, 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 (*)

Beratende Mitglieder (nicht stimmberechtigt):

- Markus Walther, SFP, Vertretung Grundeigentümerschaft
- Ulrich Buchschacher, Vertretung Grundeigentümerschaft U.C. Buchschacher AG
- Nina Lauterburg, Fachbereich Planung, Gemeinde Münsingen

Projektsteuerung

Für die Begleitung des Workshopverfahrens wurde das bisherige Projektorgan der «Projektsteuerung» mit Vertretungen von Auftraggeberin, Gemeinde und Verfahrensbegleitung beibehalten. Diese konstituierte sich weiterhin selber.

Politische Organe

Verantwortliche Planungsbehörde ist der Gemeinderat Münsingen.

Planungsteam

Für die Erarbeitung des Richtprojekts beauftragte die Projektträgerschaft das Team «Salewski Nater Kretz AG, Zürich (Architektur/Städtebau) (Federführung), BRYUM GmbH, Basel (Landschaftsarchitektur) und TEAMverkehr, Cham (Verkehrsplanung).

Verfahrensbegleitung

Die Projektträgerschaft hat das Planungsbüro BHP Raumplan AG, Güterstrasse 22a, 3008 Bern, mit der Verfahrensbegleitung des Workshopverfahrens beauftragt.

¹ repräsentierend 51% der Landfläche private Parzellen

² repräsentierend 49% der Landfläche private Parzellen inkl. Parzelle Frutiger

- 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

4.3 Ablauf und Termine

Programmsitzung	Donnerstag, 1. Februar 2024, 13.00 bis 16.00 Uhr
Workshop 1	Freitag, 5. April 2024, 09.00 bis 12.30 Uhr
Workshop 2	Dienstag, 21. Mai 2024, 13.30 bis 17.00 Uhr
Workshop 3	Freitag, 6. September 2024, 09.00 bis 12.30 Uhr
Schlussitzung	Dienstag, 15. Oktober 2024, 13.30 bis 17.00 Uhr

Vertiefung PU Süd

Parallel zu den Workshops fanden mehrere Sitzungen mit unterschiedlicher Zusammensetzung zur Vertiefung der Thematik PU Süd, des Wohnens in Kostenmiete oder zu anderen Themen statt.

4.4 Grundlagen

Für das Verfahren standen folgende Grundlagen zur Verfügung:

Programm

- Programm Workshopverfahren vom 01.02.2024
- Synthesebericht Testplanung vom 12.12.2023

Arealbezogene Grundlage

- AV-Daten der Einwohnergemeinde Münsingen
- Perimeterplan Modellausschnitt
- Daten Höhenkurven (Aequidistanz 0.5m) und Gebäudehöhen Umfeld
- Daten SBB-Projekt inkl. Entwicklungszielplan und Projekt neue Industriestrasse
- Daten Gebäude Senevita, UeO Senevita
- Werkleitungsplan Bearbeitungsperimeter
- Orthofoto

Gutachten und Studien

- Metron Bern AG, Evaluation Verkehrsführung Industriestrasse Süd, Münsingen, Faktenblatt, letzte Fassung 27.04.2020
- B+S AG, Fachgutachten Lärm
- CSD AG, Fachgutachten NIS
- B+S AG, Fachgutachten Erschütterungen

Baurechtliche Grundordnung der Gemeinde

- Gemeindebaureglement Einwohnergemeinde Münsingen, Stand: Beschluss (Mai 2022)
- Zonenplan 1: Siedlung und Landschaft; 1:5'000, Einwohnergemeinde Münsingen, Stand: Beschluss (Mai 2022)
- Zonenplan 2, Teil Süd: Schutzgebiete, Schutzobjekte, Energieversorgung; 1:5'000, Einwohnergemeinde Münsingen, Stand: Beschluss (Mai 2022)

Kommunale Richtpläne

- Richtplan «Bahnhof West» Gemeinde Münsingen vom 02.05.2018
- Richtplan Energie vom 10.06.2022
- Richtplan Landschaft vom 10.06.2022
- Richtplan Mobilität vom 10.06.2022

- | | |
|---------------------------------------|---|
| <i>Weitere Dokumente der Gemeinde</i> | <ul style="list-style-type: none">• Erläuterungsbericht zur Ortsplanungsrevision «Münsingen 2030»• Richtlinien der Gemeinde Münsingen, Mobilitätskonzept bei Bau- und Planungsverfahren• Merkblatt «Preisgünstiger Wohnraum» der Gemeinde Münsingen, Stand 13.02.2020 |
| <i>Übergeordnetes Recht</i> | <ul style="list-style-type: none">• Kantonales Baugesetz (BauG)• Kantonale Bauverordnung (BauV)• Kant. Verordnung über Begriffe und Messweisen im Bauwesen (BMBV) |
| <i>Modell 1:500</i> | <ul style="list-style-type: none">• Modell Massstab 1:500 mit Einsätzen |

4.5 Erwartetes Ergebnis

Erwartet wurde ein Richtprojekt im Massstab 1:200 für die Bebauung des Areals inklusive Umgebungsgestaltung und Erschliessung. Das Schlussergebnis umfasst folgende Erzeugnisse des Bearbeitungsteams:

- Modell 1:500 mit dem Richtprojekt
- Konzeptionelle Darstellungen im Massstab 1:1'000 oder 1:500 zur Einbindung in die best. Freiraum-, Siedlungs- und Erschliessungsstruktur
- Situationsplan 1:200 mit Darstellung der Umgebungsgestaltung und Nutzungen im 1. Vollgeschoss
- Aufzeigen Footprint 1. Vollgeschoss, 2. Vollgeschoss, Flächennachweise GFo pro Baukörper, Aufzeigen Vertikalerschliessung pro Baukörper
- Aussagen zu Gebäudetypen, Grundsätze, Regelwerk/Leitlinien Fassaden-gestaltung und architektonischer Ausdruck
- Zum Verständnis nötige Schnitte und Fassadenansichten im Massstab 1:200
- Aussagen zur Eingliederung in die Umgebung (z. B. Schnittdarstellungen durch das Gelände im Massstab 1:200)
- Visualisierungen (Stimmungsbilder), Aussagen zur Materialisierung
- Konzept zur Sektorenbildung ZPP

Die Ergebnisse des Verfahrens werden im vorliegenden Schlussbericht des Beurteilungsgremiums dokumentiert. Die darin formulierten Empfehlungen dienen der Planungsbehörde und der Projektträgerschaft/Bauherrschaft als Grundlage für die weitere Entwicklung, namentlich der Erarbeitung der nötigen Planungsinstrumente und zur Erarbeitung der Bauprojekte.

5. Ergebnisse

5.1 Ergebnisse während des Verfahrens

Workshop 1,
5. April 2024

Im Workshop 1 vom 5.4.2024 orientierte sich das Bearbeitungsteam stark an den prinzipiellen Ergebnissen der Testplanung und präsentierte Vorschläge für die Vertiefung der Luppen aus dem Synthesebericht. Zentrale Themen bildeten: die städtebaulichen Überlegungen für eine weitere mittig gelegene höhere Punktaute, der Anschluss PU Süd mit dem Vorschlag einer Rampe an der Industriestrasse und die Weiterentwicklung der Filzi mit Variantenstudium für einen Anbau.



Abbildung 9: Anschluss PU Süd mit kurzer Rampe an der Industriestrasse (Salewski Natter Kretz, BRYUM, TEAMverkehr)

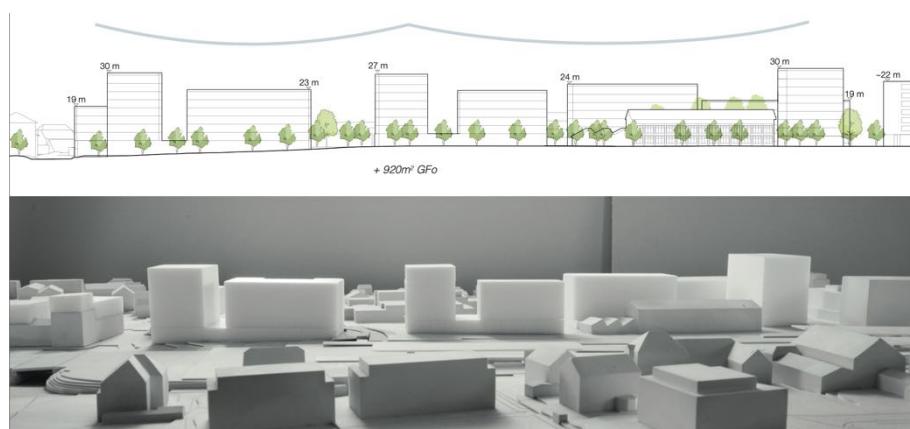


Abbildung 10: Vorschlag Silhouettenbildung mit drei Hochpunkten an den Strassenkreuzungen (Salewski Nater Kretz, BRYUM, TEAMverkehr)

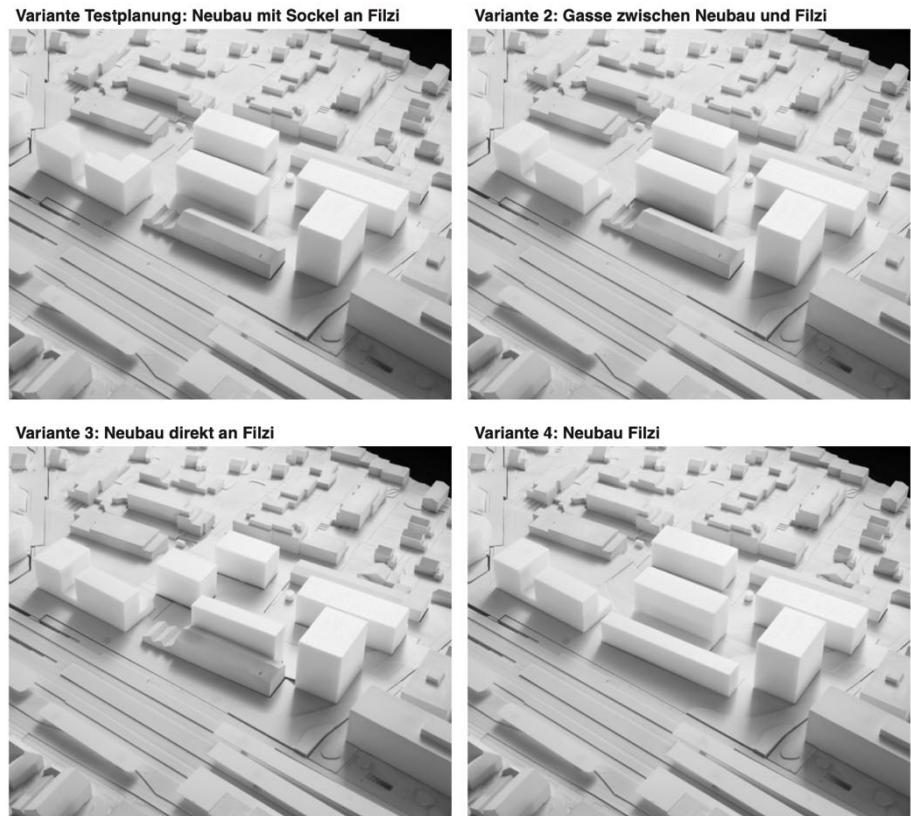


Abbildung 11: Variantenstudium Filzi (Salewski Nater Kretz, BRYUM, TEAMverkehr)

Empfehlungen für die Weiterbearbeitung

Das Beurteilungsgremium hat anlässlich des Workshops 1 die folgenden Anträge und Empfehlungen für die Weiterbearbeitung formuliert:

- Städtebau / Silhouette: Der Vorschlag ist mit einem Punktbau (dritter, mittiger Hochpunkt) weiterzubearbeiten, die Höhe des Punktbaus ist zu überprüfen.
- Diagonale: Das Expertengremium begrüßt die aufgezeigten Ansätze einer neuen Lösung mit oberirdischer Querung der Industriestrasse. Der Lösungsansatz ist zu vertiefen unter Berücksichtigung des Städtebaus.
- Filzi: Der Anbau an die Filzi ist zu überprüfen. Dabei ist die Verbindung zwischen Filzi und dem rückwärtigen Bau zu prüfen. Die Auswirkungen der neuen Höhenlage der Industriestrasse (verändertes Längenprofil) und der Bebauung ist zu prüfen. Die Lösungsansätze müssen den Charakter der Filzi sowohl als Bestandessbau wie auch einem allfälligen Ersatzneubau mit ähnlichem Charakter und Volumetrie berücksichtigen. Dies für den Fall, dass die Filzi nicht erhalten werden kann.
- Einstellhallen und Zufahrten: Die Überlegungen zur Parkierung sind zu vertiefen. Punktuell ist die Konzeption von zweigeschossigen Einstellhallen nicht per se ausgeschlossen, soweit diese mit der Grundwassersituation zu vereinen sind.
- Energie: Fassaden-PV sind prinzipiell möglich. Die Auswirkungen sind aufzuzeigen.
- Außenraum: Bei Überbauungen dieser Grösse sind die Frei- und Aufenthaltsflächen nachzuweisen. Die entsprechenden Flächen sind schematisch darzustellen.

- Nutzung: Überhohe Erdgeschosse von mind. 4.5 m sind weiterhin zentral. In Bezug auf das Nutzungsspektrum sind die Eigentümer aufgefordert, dem Planungsteam Rückmeldung zu geben.
- Anlieferung: Bezüglich der Anlieferung Detailhandel im Auftakt Süd tauscht sich das Planungsteam direkt mit der Grundeigentümerschaft Teil Süd aus, idealerweise mit Verkehrsexperten. Auch für die zweite grösere Detailhandelsfläche an der Diagonale wird ein bilateraler Austausch bezüglich der Anlieferung vorgeschlagen
- Velo parkierung: Die Thematik des Flächenbedarfs der Veloabstellplätze ist zu konkretisieren.

Workshop 2,
21. Mai 2024

Am Workshop 2 vom 21.5.2024 wurden vertiefte Variantenstudien zum Anschluss PU Süd an die Industriestrasse und der Silhouettenbildung präsentiert. Zudem wurde die Anlieferung in den Teilbereichen Süd und Mitte sowie die Problematik der neuen Höhenlage der Neuen Industriestrasse thematisiert (verändertes Höhenprofil). Letzteres ergibt sich aus der Anpassung der sog. Zwangspunkte bei der allfälligen Tieferlegung der Belpbergstrasse/Industriestrasse zur Erhöhung der Durchfahrtshöhe der SBB Unterführung Belpbergstrasse. Des Weiteren präsentierte das Bearbeitungsteam Vorschläge für die Gebäudetypen, die Freiraumgestaltung und die Parkierung.



Abbildung 12: Variantenvergleich Anschluss PU Süd (Salewski Nater Kretz, BRYUM, TEAMverkehr)



Abbildung 13: Industriestrasse mit Blick nach Norden bzw. Süden – Mitte 27m (Salewski Nater Kretz, BRYUM, TEAMverkehr)



Abbildung 14: Industriestrasse mit Blick nach Norden bzw. Süden – Mitte 27m (Salewski Nater Kretz, BRYUM, TEAMverkehr)

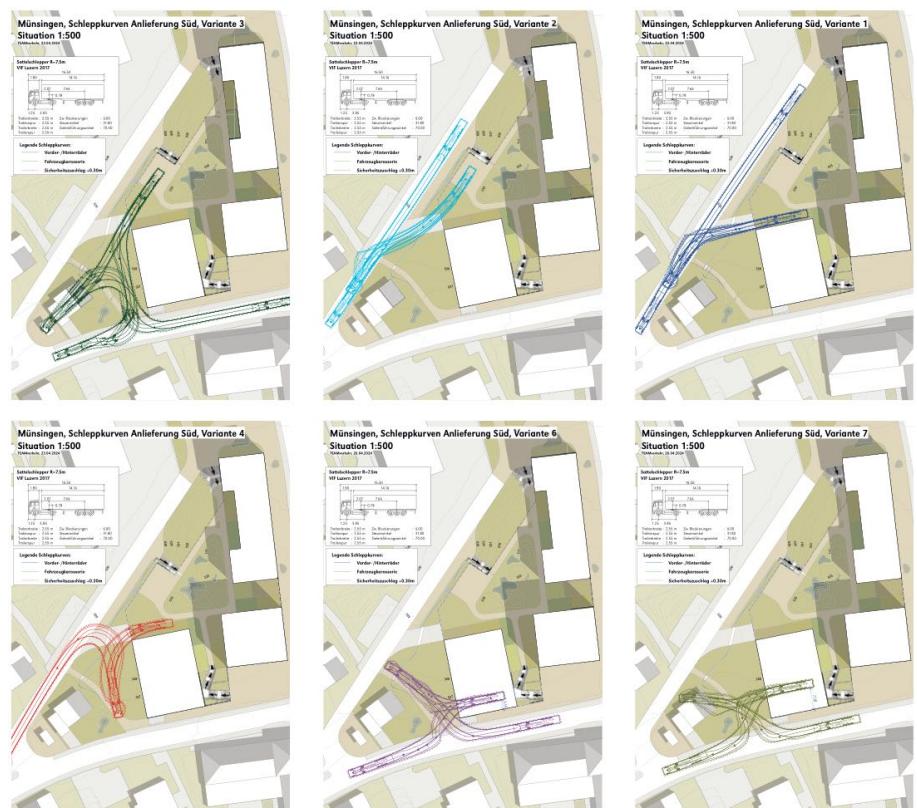


Abbildung 15: Varianten Anlieferung Teilbereich Süd (Salewski Nater Kretz, BRYUM, TEAMverkehr)



Abbildung 16: Varianten Anlieferung Teilbereich Mitte (Salewski Nater Kretz, BRYUM, TEAMverkehr)

Empfehlungen für die Weiterbearbeitung

Das Beurteilungsgremium hat anlässlich des zweiten Workshops vom 21.5.2024 die folgenden Anträge und Empfehlungen für die Weiterbearbeitung beschlossen:

- PU Süd: Das Bearbeitungsteam wird beauftragt, aussagekräftige Visualisierungen für beide PU-Süd-Varianten zu erstellen. Die präsentierten Varianten sind zu überarbeiten und zu schärfen. Insbesondere sollen dabei die Qualitäten der Funktions- und Freiraumflächen aufgezeigt werden.
- Höhenlage Industriestrasse (Längsprofil): Es erfolgt vorerst keine Vertiefung der Thematik der Höhenlage durch das Bearbeitungsteam.
- Silhouette und Hochpunkte: Ein zusätzlicher mittiger Hochpunkt wird als nicht zielführend beurteilt und verworfen, da dieser aufgrund der Repetition der Hochpunkte städtebaulich nicht überzeugt. Das Bearbeitungsteam wird beauftragt, die Staffelung der Höhe im Bereich des angedachten und nun verworfenen zusätzlichen Hochpunkts nochmals zu prüfen (ggf. Erhöhung beider mittlere Gebäude).
- Umgang Filzi: Das Bearbeitungsteam wird beauftragt, für einen allfälligen Ersatzneubau Filzi mögliche verträgliche und gut eingepasste Ersatzvolumen zu untersuchen. Die Volumetrie eines allfälligen Neubaus ist auf das bestehende städtebauliche Konzept abzustimmen und nicht umgekehrt. Die Prüfung von alternativen Ersatzneubauten/Neubauvolumen soll auch Vorschläge zur Erhöhung der bestehenden Volumetrie enthalten, welche im Beurteilungsgremium zur Diskussion zu stellen sind.
- Anlieferung Süd: Die Bestvariante gemäss Bearbeitungsteam ist durch die Verkehrsplaner weiter zu optimieren mit der Zielsetzung, dass eine direkte Wegfahrt ab Belpbergstrasse in Richtung Unterführung ermöglicht wird. Eine Anlieferung mittels LKW-Lift ab Industriestrasse stellt aufgrund der hohen Kosten und des grossen Platzbedarfs bei einem Neubau keine erstrebenswerte Option dar.
- Anlieferung Mitte: Die vorgestellte Variante ist weiterzuverfolgen und zu optimieren.

- Freiraum: Der Nachweis für die geforderten Flächen ist erfüllt.
- Freiraum – Sockel Süd: Die Ausgestaltung mit Kante zur Diagonale ist zu vertiefen.
- Gebäudetypen: Die Eigentümerschaften sind eingeladen, Rückmeldungen und Vorstellungen bezüglich dem Wohnungsmix zu formulieren. Die Vorgabe zur Realisierung der Detailhandelsfläche von 1500 m² im Haus Ost 04 ist noch nicht erfüllt. Die Flächenvorgabe ist zu erfüllen unter Berücksichtigung einer städtebaulich ortsverträglichen Lösung.
- Parkierung: Dem Bearbeitungsteam wird ein Mengengerüst für die Velo-parkierung zugestellt. In Bezug auf die Autoabstellplätze gelten die Programmbestimmungen. Die Grundeigentümerschaft Martignoni rechnet mit 0.5 Autoabstellplätzen pro Wohnung. Da die Entwicklung Martignoni zu einem ungewissen und tendenziell späteren Zeitpunkt als auf dem übrigen Areal stattfinden wird, benötigt die Grundeigentümerschaft eine unabhängige Einstellhalle.
- Etappierung: Die Etappierung wird durch die Projektträgerschaft geprüft. Anschliessend erfolgt eine Rückmeldung an das Bearbeitungsteam. Die Anlieferung Martignoni bleibt bis auf Weiteres unverändert. Die Zufahrt für 40t-LKWs muss jederzeit gewährleistet sein.

Workshop 3,
6. September 2024

Am dritten Workshop präsentierte das Bearbeitungsteam ein reich illustriertes Rahmenwerk für das Richtprojekt «Bahnhof West».

Auf Grundlage der Empfehlungen aus den Workshops 1 und 2 entwickelte das Bearbeitungsteam Leitideen, die die zentralen Grundsätze für die Arealentwicklung festhalten, ein Freiraumkonzept für die Gestaltung und Nutzung der unterschiedlichen öffentlichen und halböffentlichen Räume, vier städtebauliche Prinzipien, Haussteckbriefe für die verschiedenen Gebäude und diverse thematische Diagramme, unter anderem zur Anlieferung, den Untergeschossen, der Parkierung und der Gestaltung der Ecke Belpbergstrasse/Industriestrasse.



Abbildung 17: Silhouette, geschnitten durch die Industriestrasse (Salewski Nater Kretz, BRYUM, TEAMverkehr)

Fokus PU Süd

Ein weiterer Fokus des dritten Workshops wurde auf die Empfehlung des Beurteilungsgremiums zum Anschluss der PU Süd gelegt. Dazu wurde ein Factsheet Personenunterführung Süd (30.8.2024) präsentiert. Fazit: In der Gesamtbeurteilung und Ergebnis ist die «Variante Süd» klar besser als die Variante „Diagonale“



Abbildung 18: Visualisierung «Variante Süd»



Abbildung 19: Visualisierung «Variante Diagonale» (Salewski Nater Kretz, BRYUM, TEAM-verkehr)

Das Beurteilungsgremium hat am Workshop 3 nach eingehender Beratung einstimmig die Variante „Süd“ zur Weiterbearbeitung empfohlen.

Umgang Filzi

Das Beurteilungsgremium hat zudem vertieft das Bebauungskonzept Filzi (Bestand oder Ersatzneubau) beraten. Folgerungen der Beratung sind nachstehend aufgeführt:

- Die Filzi hat unbestrittenemassen eine hohe Bedeutung in Bezug auf die Identitätsbildung. Dies verlangt nach einem besonderen Fokus.
- Die „Filzi ist nach Möglichkeit zu erhalten. Ist dies aus technischen, umweltmässigen oder andern Gründen nicht möglich und unverhältnismässig, so kann ein Ersatzneubaute mit Nebenbaute erstellt werden. Volumetrie und Höhe sind jedoch in Anlehnung an Bestand vorzusehen.
- Die Nutzungen im Gebäude der Filzi oder einem Ersatzneubau sind grundsätzlich prädestiniert für Publikumsnutzungen oder gewerbliche Nutzungen (Dienstleistungen etc.). In den Obergeschossen sind auch spezielle Wohnformen (wie Lofts) möglich.
- Eine Staffelung von Filzi und Ersatznebenbau/-anbau ist zwingend. Ein Anbau muss tiefer sein.
- Die Einordnung der Filzi erfolgt basierend auf das städtebauliche Gesamtkonzept (und nicht umgekehrt). Die städtebaulichen Setzungen der umgebenden Gebäude sind zu berücksichtigen

Des Weiteren hat das Beurteilungsgremium die konzeptionellen Vorschläge und Ergebnisse der Weiterbearbeitung bestätigt:

- der Verzicht auf einen dritten Hochpunkt in der Mitte,
- die Konzeption der Anlieferungen Süd und Mitte,
- die Organisation des Freiraums Süd und Mitte unter Berücksichtigung der Anlieferungskonzepte,

- das Freiraumkonzept insgesamt,
- die Variante „Süd“ betreffend Anschluss PU Süd (siehe oben).
- der Umgang mit der Filzi, namentlich im Falle von Ersatzneubauten (s. oben),
- das (stufengerechte) Konzept des architektonischen Ausdrucks und der Materialisierungen,
- das Erschliessungskonzept.

Die stimmberechtigten Mitglieder des Beurteilungsgremiums haben ausgangs des Workshops dem präsentierten Richtprojekt inklusive den durch das Beurteilungsgremium formulierten Anpassungen einstimmig zugesimmt.

*Schlussitzung,
15. Oktober 2024*

Im Rahmen der Schlusssitzung vom 15. Oktober 2024 wurde das Workshopverfahren offiziell abgeschlossen. Dabei wurden die Projektwürdigungen und die Empfehlungen des Beurteilungsgremiums für das weitere Vorgehen beraten und beschlossen (siehe Kapitel 5.3 und 6). Im Schlussbericht wurden kleinere Bereinigungen vorgenommen. Der Schlussbericht wurde in der vorliegenden Fassung durch das Beurteilungsgremium beschlossen und unterzeichnet.

5.2 Projektbeschreibung

5.2.1 Projektbeschrieb

*Lebendiges Quartier am
richtigen Ort*

Das Gebiet Bahnhof West wird zu einer neuen wichtigen Adresse Münsingens mit einer rhythmischen Silhouette mit zwei Hochpunkten im Norden und im Süden des Areals. Die moderaten Gebäudeängen ermöglichen Blickbeziehungen in den rückwärtigen Freiraum resp. in die Tiefe der Bebauung.

*Arbeiten, Einkaufen un-
ter Bäumen an der In-
dustriestrasse*

Die Industriestrasse wird zu einer attraktiven Achse. Entsiegelung und Bäume leisten einen Beitrag zu einem verträglichen Lokalklima. Die Filzi als wertvolle Ressource oder als Ersatzneubau mit Erinnerungscharakter an das industrielle Erbe wird städtebaulich eingebunden.

*Differenzierte Über-
gänge zum Quartier*

Die differenzierten Gebäudehöhen im Übergang zum Quartier haben vermittelnden Charakter. In der zweiten Gebäudereihe kann bis in die Erdgeschosse gewohnt werden. Der südliche Teil mit dem Geländesprung wird mittels Sockelbauten in das Areal integriert.

*Die Promenade Verte
verbindet die Gärten*

Eine parallel zur Industriestrasse verlaufende rückwärtige Verbindung zwischen Diagonale und Dorfmattweg – die sogenannte „Promenade Verte“ schafft die interne Quartiervernetzung in Längsrichtung und quert den parkartigen Gartenbereich von Nord nach Süd im Sockelbereich.

5.2.2 Leitideen

Zentrumsentwicklung

Die Entwicklung der westlichen Bahnhofseite ist ein wichtiger Teil einer gleisüberschreitenden Zentrumsentwicklung.

Ansicht von der Bahn

Die abwechslungsreiche Silhouette und die präzisen Gebäudebesetzungen schaffen eine attraktive Ansicht am der Industriestrasse. Hochpunkte und kleine Plätze bilden Anschlusspunkte im Norden und Süden des Areals.

Attraktiver Strassenraum

Die Industriestrasse wird als attraktiver Strassenraum mit möglichst entsiegelten Flächen und mittel- und grosskronigen Bäumen ausgestaltet, soweit es die technischen Anlagen und Funktionsflächen zulassen.

Publikumsorientierte Nutzungen

Die Sockelgeschosse an der Industriestrasse bieten Raum für publikumsorientierte gewerbliche, öffentliche oder gemeinschaftliche Nutzungen. Im rückwärtig liegenden Wohnquartier kann bis ins Erdgeschoss gewohnt werden, aber auch Kombinationen von Wohnen und Kleingewerbe oder Ateliers passen zu diesem Ort.

Quartier, nicht Siedlung

Die Zentrumsbildung entsteht durch eine Ergänzung und Weiterentwicklung des Quartiers. Eine abgegrenzte, einheitliche Siedlung soll mittels unterschiedlicher Gebäudetypen und Materialisierung vermieden werden.



Abbildung 20: Visualisierung Richtprojekt (Salewski Nater Kretz, BRYUM, TEAMVerkehr)

Urbane Gleisfront

Die Gleisfront an der Industriestrasse ist die verkehrsexponierte Visitenkarte des Münsinger Zentrums und soll eine hochwertige, urbane Architektur ausbilden.



Abbildung 21: Visualisierung «Urbane Gleisfront mit Auftaktplatz, Filzi und Hochpunkt» (Salewski Nater Kretz, BRYUM, TEAMVerkehr)

Grüner Innenbereich

Im rückwärtigen Bereich kann die Architektur offener, wohnlicher und weicher ausgebildet werden. Verschiedene Grünelemente charakterisieren den Freiraum im Innenbereich. Siehe dazu auch Visualisierung auf der Titelseite.

5.2.3 Freiraumkonzept

Unterschiedliche Räume

Der Freiraum des Areals bietet unterschiedliche Räume vom öffentlichen Strassenraum an der Industriestrasse über halböffentliche arealbezogenen Grünräume bis hin zu privaten Gärten.

Wichtiger Strassenraum entlang der Industriestrasse

Dem Strassenraum entlang der Industriestrasse kommt als öffentlichster Freiraum grosse Bedeutung zu. Seine Gestaltung sorgt für Aufenthaltsqualität, trägt zum positiven urbanen Klima bei und bietet unterschiedliche Nutzungsmöglichkeiten.



Abbildung 22: Freiraumkonzept gemäss Rahmenwerk (Salewski Nater Kretz, BRYUM, TEAMverkehr)

5.2.4 Vier städtebauliche Prinzipien

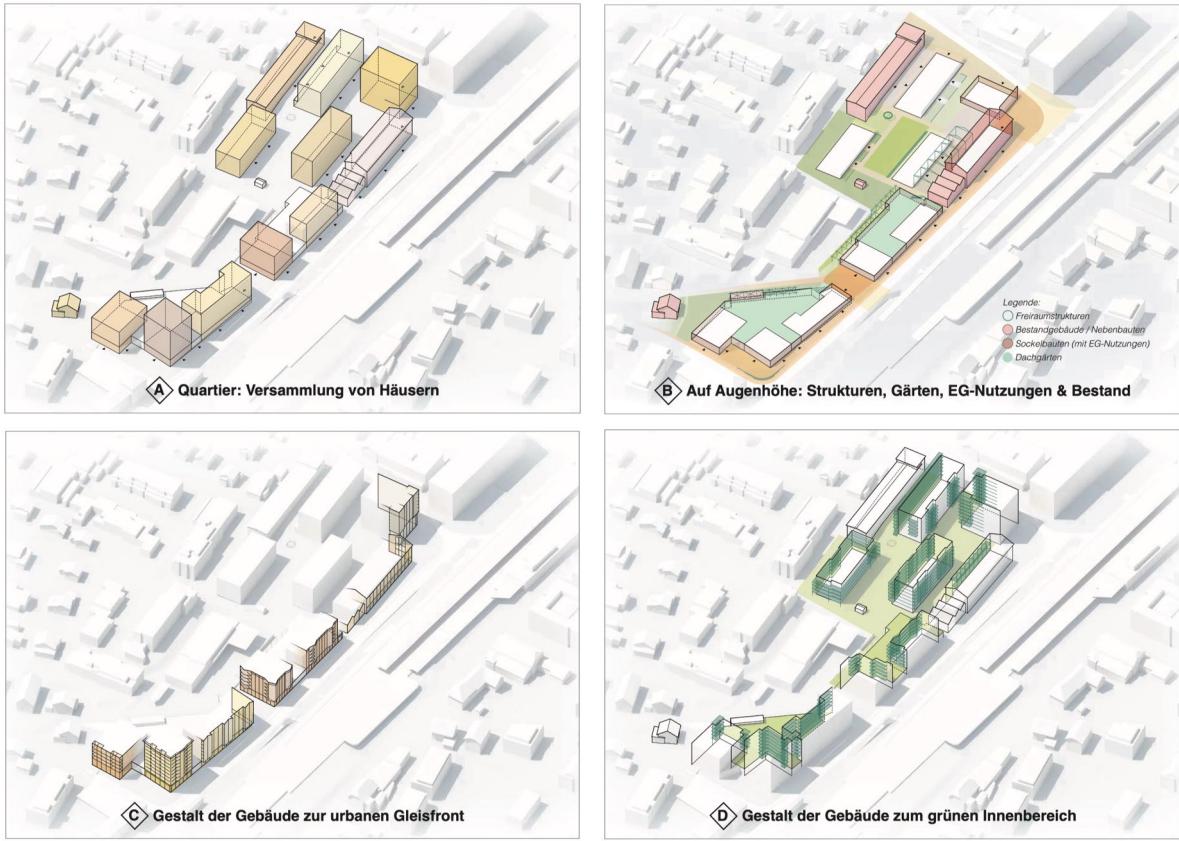


Abbildung 23: Vier städtebauliche Prinzipien gemäss Rahmenwerk (Salewski Nater Kretz, BRYUM, TEAMVerkehr)

5.2.5 Haussteckbriefe

Für die Gebäude im Areal Bahnhof West wurden Steckbriefe erarbeitet mit möglichen Nutzungen (Wohnungsspiegel, Gewerbebeflächen), der Erschließung und dem architektonischen Ausdruck. Für das Gesamtareal ergeben sich die folgenden Kennzahlen:

Kennzahlen Total	mit Umbau Filzi	mit Neubau Filzi
Gebäudehöhe max.	30m	30m
● Gewerbebefläche EG [GF]	6'100 m ²	6'100 m ²
○ Anzahl Wohnungen	299	306
● 2.5-Zimmer Wohnungen	34%	36%
● 3.5-Zimmer Wohnungen	27%	26%
● 4.5-Zimmer Wohnungen	22%	21%
● 5.5-Zimmer Wohnungen	11%	11%
● 6.5-Zimmer Wohnungen	5%	5%
● Nutzungsoffen: NW2 & NO2	Potenzial in Gewerbebeflächen EG & Wohnungen abgebildet	

Tabelle 1: Kennzahlen Areal Bahnhof West (Salewski Nater Kretz, BRYUM, TEAMVerkehr)



Abbildung 24: Axonometrische Darstellung der Grundrisse (Salewski Nater Kretz, BRYUM, TEAMverkehr)

NO1 – Hochpunkt am Platz

Der leichte Hochpunkt NO1 markiert den wichtigen Ort und bildet den Auftakt des neuen Quartiers am Bahnhof. Der architektonische Ausdruck vermittelt zwischen der urban-harten Gleisseite und der grün-weichen Innenwelt und reagiert sensibel auf die angrenzende Filzi. Ein Sockel bindet das Gebäude in das Gesamtensemble der Industriestrasse ein. Hier ist eine publikumsorientierte Nutzung anzutreffen, die eine gute Verbindung von Innen und Außen hat (z. B. Gastronomie). Die Gebäudetypologie ermöglicht eine Vielzahl von Wohnungstypen und Nutzungskonzepten. Der Zugang zu den Wohnungen erfolgt von Norden.

NO2 – Bestandsbau/Neubau der Filzi

Die Filzi bleibt Identifikationsträger – unabhängig von Erhalt oder Ersatz. Lage, Nutzung und industrieller Ausdruck verleihen der Filzi eine besondere Bedeutung. Die niedrige Gebäudehöhe trägt wesentlich zur Silhouettenbildung bei und erzeugt räumliche Tiefe in den Innenbereich. Die vielfältigen Nutzungen sollen ein neues Ganzes und einen neuen zentralen Ort für Münsingen bilden. Dabei ist im Erdgeschoss der Bezug von Innen und Außen sicherzustellen. Im Norden braucht es eine publikumswirksame Nutzung, die sich zum Auftaktplatz orientiert. Für die Nutzungen ist ein Gesamtkonzept zu entwickeln.

<i>NO3 und NW3 – Häuser im Garten</i>	Die beiden Gebäude NO3 und NW3 ermöglichen ruhiges Wohnen und Arbeiten im Grünen. Der Zugang zu Gebäude NW3 liegt in der Gasse hinter der Filzi. Das Gebäude NO3 liegt am Übergang zum angrenzenden Wohnquartier und verbindet sich mit dem Garten. Der Zugang orientiert sich zur Promenade Verte.
<i>NW1+2 – Häuser an der Werkgasse</i>	NW2 reagiert auf sein Gegenüber NW1, das bis auf weiteres industriell genutzt wird, mit einer besonderen Ausformulierung des Sockelbereichs. Die unteren Geschosse eignen sich für eine Kombination aus Wohnen und Arbeiten. Im nördlichen Kopf sind Nutzungen mit erhöhtem Publikumsaufkommen denkbar.
<i>NO4 – Häuser an der Industriestrasse</i>	Die beiden Wohnhäuser an der Industriestrasse befinden sich auf einem gemeinsamen Sockel mit einer Einzelhandelsnutzung. Der Sockel verbindet die Häuser zur Gesamtkomposition NO4 und bindet sie in die gesamt neue Gleisfront ein. Auf dem Sockel befindet sich ein Gartenraum für die Wohnungen. Hinter dem Sockel verläuft die Promenade Verte durch eine Pergola.
<i>S1 – Häuser im Dreieck</i>	Die drei Wohnhäuser im Dreieck befinden sich auf einem gemeinsamen Sockel mit einer Einzelhandelsnutzung. An der Kreuzung Industriestrasse / Belpbergstrasse entsteht der zweite Hochpunkt mit einem kleinen Platz, der zugleich den Zugang zum Einzelhandel bildet. Der Sockel, auf dem sich ein Gartenraum für die Wohnungen befindet, weist aufgrund des Gefälles unterschiedliche Höhen auf. Eine Treppenanlage verbindet ihm mit der Promenade Verte. Die Anlieferung für den Einzelhandel erfolgt rückseitig über die Diagonale, die Zufahrt zur Einstellhalle ab der Belpbergstrasse.

5.2.6 Wohnen in Kostenmiete

Das Thema „Wohnen in Kostenmiete“ war nicht Gegenstand des Workshopverfahrens und wurde ausserhalb der Workshops zwischen Gemeinde und Projektträgerschaft weiterentwickelt. Ergebnisse dieses Prozesses werden in der Planungsvorlage zur ZPP Bahnhof West thematisiert.

5.2.7 Sektoren

Ziel ist eine Realisierung in Etappen. Dabei sind verschiedene Etappierungen möglich. Folgende Abhängigkeiten sind bei der Etappierung zu berücksichtigen:

- Zufahrt zu den Einstellhallen
- Grosse Spielfläche
- Lärmschutz ggü. Bahnanlagen
- Bestehende Gewerbebetriebe
- Realisierungswillen der Eigentümerschaften
- Baulogistische Überlegungen

Der Sektorenvorschlag des Bearbeitungsteams folgt den Überlegungen zum Handlungsbedarf der Eigentümerschaften, zum Erschliessungskonzept mit Anordnung der Einstellhallen inkl. Zufahrtssituationen und den Ansprüchen/Erfordernissen aus dem Freiraumkonzept (inkl. grössere Spielfläche >600 m²).

In Bezug auf die Höhenlage und das Längsprofil der Industriestrasse (es können Differenzen bis 70 cm in der Höhenlage entstehen) ist eine abschliessende Entscheidung zur Rampe West der PU Süd zwingend. Mit der Variante „Süd“ und der zwischen Industriestrasse und Gleisanlagen angeordneten Fussgänger- und Velorampe West entspannt sich die Thematik insofern, als dass diese Lösung einerseits insgesamt wesentlich bessere Auswirkungen hat und zum andern keine weiteren zeitlichen und/oder technischen Abhängigkeiten zur Arealentwicklung schafft. In diesem Sinne ist die Etappierung der Arealbebauung unabhängig.

5.3 Würdigung des Projekts

Gesamtwürdigung

Im Workshopverfahren mit drei Zwischenbesprechungen wurde in die Vision für das neue Quartier «Münsingen Bahnhof West» weiter präzisiert und zu einem Richtprojekt geschärft. Basis dazu dienten die Ergebnisse, die im vorangegangenen Testplanungsverfahren nach SIA 143 entwickelt und deren Ergebnisse im Schlussbericht des Beurteilungsgremiums vom 12. Dezember 2023 dokumentiert wurden.

Der vorliegenden Projektstand mit dem Ergebnis eines Richtprojekts bildet aus Sicht des Gremiums eine qualitätvolle und belastbare Grundlage für die weiteren Planungsschritte. Das Ziel, mit dem Verfahren für die Arealentwicklung Münsingen Bahnhof West eine überdurchschnittliche städtebauliche und architektonische Qualität von Bebauung und Außenraum zu schaffen, wurde vollumfänglich erreicht.

Für die weitere Entwicklung des Projektes bildet der Wertekatalog mit Leitplan³ ein wichtiges Instrument der Qualitätssicherung, dabei ist insbesondere auf architektonische, aber auch sozialräumliche Diversität, öffentlich zugängliche und identitätsstiftende Freiräume, die Schaffung eines ausgewogenen Angebotes an Wohn-, Dienstleistungs- und Gewerbegebäuden, ein belebtes Erdgeschoss und ein sorgfältiger Umgang mit beiden Bestandsbauten Filzi und Martignoni zu achten.

Hierfür wurden in dem aktuellen entwickelten Richtprojekt, aus Sicht des Gremiums, alle Grundlagen geschaffen, um ein überzeugendes, neues und visionäres Quartier für Münsingen Bahnhof West entstehen zu lassen.

Städtebauliches Konzept und Architektur

Das dem Prozess zu Grunde gelegte Gesamtkonzept zeigte sich als belastbare städtebauliche und architektonische Grundlage mit dem Potential, gezielt weiterentwickelt und angepasst zu werden. Die im Workshopverfahren vertieft be- und überarbeiteten städtebaulichen Punkte konzentrierten sich auf folgende zentrale Bereiche:

- Bei der Präzisierung der Gebäudesilhouette entlang der Industriestrasse haben sich die zwei Hochpunkte entlang der Industriestrasse als belastbare städtebauliche Haltung erwiesen, sie setzen am Bahnhofsvorplatz und an der Kreuzung Industriestrasse/Belpbergstrasse klare

³ Verfahrensdokumentation und Schlussbericht des Beurteilungsgremiums zum Testplanungsverfahren nach SIA 143 vom 12. Dezember 2023

städtebauliche Akzente und markieren diese beiden Orte als gut sichtbare Destinationen.

- Die Gestaltung des Vorplatzes an der Ecke Industriestrasse/Belpbergstrasse konnte durch die Anpassung und Neupositionierung der Anlieferungs- und Eingangssituation des Grossverteilers stark aufgewertet werden. Neu entsteht hier ein qualitätsvoller, urbaner Ort als Adresse für die angrenzenden Wohnhäuser.
- Ergänzend dazu und zur weiteren Aktivierung dieses Bereiches entlang der Industriestrasse sind im Erdgeschoss Flächen für Kleingewerbe vor gesehen.
- Auch die einvernehmlich verabschiedete Lösung der PU-Variante «Süd» trägt zur Klärung der städtebaulichen Situation entlang der Industriestrasse bei und stärkt so die Aufwertung des Strassenraums weiter.
- Der weitere Umgang mit dem Bestandsgebäude Filzi, welches für den Ort ein hohes Identifikationspotential generiert, konnte insofern geklärt werden, dass sowohl eine Sanierung des Gebäudes als auch ein Ersatzneubau (einhergehend mit einem qualitätssichernden Verfahren) möglich sein werden.

In all den erwähnten Punkten konnte eine klare und überzeugende Lösung entwickelt werden, die auch dem Wertekatalog und Leitplan (inkl. Lupen) aus dem Synthesebericht der Testplanung vom 12. Dezember 2023 entsprechen.

Das architektonische Leitbild, welches in der Workshop-Phase entwickelt wurde, zeigt einen konzeptionell überzeugenden Vorschlag in Bezug auf die Architektur, die Fassadentypologie und deren Materialisierung. Der industrielle und urbane Duktus entlang der Industriestrasse wird zur gestalterischen Vorlage für die Bauten, die Fassaden weisen hier einen muralen, städtischen Charakter auf, während eine offene, poröse Fassadenstruktur in Richtung Frei- und Grünraum die Gebäude prägt. Diese Raumschicht bestehend aus Balkonschichten, Laubengängen und Loggien trägt essenziell zur Belebung der gemeinschaftlichen Außenräume auf dem Areal bei. Auch die Dachflächen der beiden neuen grossflächigen Sockelbauten mit gemeinschaftlich genutzten Terrassenflächen bilden einen wesentlichen Mehrwert für die Wohnqualität im neu geplanten Quartier. Die auf Erdgeschossebene geplante Durchlässigkeit des Freiraums, sowohl auf dem Areal als auch zu den angrenzenden Quartieren, schafft eine wichtige Voraussetzung für die Schaffung eines lebendigen, durchmischten Quartiers.

Umgang mit Filzi

Die Filzi ist ein wichtiger Identifikationsträger für Münsingen und wird diese Rolle unabhängig von Erhalt oder Ersatz auch in Zukunft leisten. Gemeinsam mit dem benachbarten Hochpunkt bildet sie die neue Adresse von Münsingen Bahnhof West. Ihre besondere Bedeutung erhält die Filzi aus der Lage, der Nutzung, dem industriellen Ausdruck und der niedrigen Gebäudehöhe, die wesentlich zur Silhouettenbildung an der Industriestrasse beiträgt und räumliche Tiefe in den Innenbereich erzeugt.

Das Planungsteam hat die Bedeutung der Filzi im Kontext des neuen Quartiers sorgfältig analysiert und überzeugende Szenarien für die Weiterentwicklung aufgezeigt. In der weiteren Planung sind aus fachlicher Sicht folgende

Erkenntnisse aus dem Verfahren und auf Basis des Richtprojekts als Rahmenbedingung zu beachten:

Erhalt Bestand Die Bestandesbaute Filzi ist nach Möglichkeit zu erhalten und weiterzuentwickeln.

Ersatzneubau Ein allfälliger Ersatzneubau mit Nebenbau ist auf dem heutigen Fussabdruck in vergleichbarer Volumetrie, Geschossigkeit und industriellem Ausdruck zu planen. Eine Ersatzneubebauung bedingt ein qualitätssicherndes Verfahren (Studienauftrag nach SIA 143 mit mehreren geeigneten Planungsteams). Die Büros werden gemeinsam bestimmt.

Als Richtwerte für die Höhenentwicklung gelten eine traufseitige Fassadenhöhe von grundsätzlich max. 10.80 m und eine giebelseitige Fassadenhöhe von grundsätzlich max. 14.00 m (gemessen ab der definitiven Höhenlage der Industriestrasse). Mögliche Abweichungen (+ ca. 10% auf die vorerwähnten Masse) erfolgen mit Zustimmung des Beurteilungsgremiums und gestützt auf ein qualitätssicherndes Verfahren, wenn die Ersatzbebauung gut und verträglich in das städtebauliche Gesamtkonzept Bahnhof West eingepasst wird. Die Dachform ist im Rahmen des qualitätssichernden Verfahrens zu bestimmen

Im Erdgeschoss ist eine flexible und vielfältige Gewerbe- und Ateliernutzung mit entsprechenden Aussenräumen vorzusehen. Dem Bezug von Innen nach Aussen ist eine besondere Beachtung zu schenken. Im nördlichen Teil des Gebäudes ist eine publikumsorientierte Nutzung anzurufen. Im Ober- und Dachgeschoss sind auch spezielle Wohnformen denkbar.

Diesbezüglich wäre es auch vorteilhaft, 1-2 Untergeschosse für Autoeinstellhalle, Lager, etc. vorzusehen.

Insgesamt leistet die Filzi auch in Zukunft einen wesentlichen Beitrag zur Identität und Qualität des neuen Quartiers Münsingen Bahnhof West und ist entsprechend sorgfältig weiterzuentwickeln.

Freiraumaspekte Die Bedeutung des Freiraums als Teil der städtebaulichen Entwicklung wurde bereits im vorangegangenen Testplanungsverfahren erkannt und entsprechend sorgfältig bearbeitet. Dies diente als solide Grundlage und Ausgangspunkt für die Weiterentwicklung zum Richtprojekt. Das Richtprojekt erreicht, nicht zuletzt durch die geschickte Anordnung der Gebäude, eine hohe, aber verträgliche Dichte mit qualitätsvollen und in ihrer Nutzung differenzierten Freiräumen.

Die Freiraumtypologien reichen von der öffentlichen, publikumsorientierten Industriestrasse, die durch Gewerbe und unterschiedliche Verkehrsteilnehmende belebt wird, bis hin zur halböffentlichen Promenade Verte mit den angrenzenden Quartierplätzen, welche die Nutzungsmöglichkeiten für die Quartierbewohnenden bis zu ihren Privatgärten und Terrassen verbindet.

Der Straßenraum entlang der Industriestrasse bildet den öffentlichsten Freiraum. Eine attraktive Gestaltung mit einem hohen Anteil wasserundurchlässiger Beläge definiert und gliedert die flankierenden Vorzonen, die unterschiedliche Nutzungen wie Zu- und Eingangsbereiche, Cafés, Kurzzeit- und

Veloabstellplätze sowie Anlieferungszonen nebeneinander und teilweise überlappend aufnehmen können. Eine attraktive Anbindung an den Bahnhof ist von großer Bedeutung und scheint durch die selbstverständlich gestalteten Vorzonen und Niveaus gegeben. Die Industriestrasse, als Vermittlerin und als Rückgrat des Quartiers, wird dadurch zusätzlich belebt und als urbarer Raum wahrgenommen.

Die Strasse wird – soweit möglich - durch beidseitige Baumreihen räumlich gefasst, was den urbanen Charakter zusätzlich betont. Die Bäume tragen durch ihre Beschattung und Verdunstung, neben ihrer raumdefinierenden Gestalt, zu einem positiven Stadtklima bei.

Die «Promenade Verte», welche das Quartier in Nord-Süd-Richtung durchquert, erschließt unterschiedliche Freiräume wie den Quartierplatz, die Quartieroase, die Quartierallmend und die Gartenlandschaft. Diese Freiräume bereichern das Angebot für die Quartierbewohnenden. Die gut verteilte Setzung und klare Nutzungszuweisung unterstützen die Vielfalt und Lesbarkeit des Quartiers. Auch die Privat- und Dachgärten tragen zur Strukturierung der Freiräume bei.

Diese klaren Zuordnungen maximieren die Nutzung der freiraumbezogenen Areale. Die Balance zwischen Hart- und Grünflächen ist ausgewogen und entspricht den jeweiligen Nutzungen. Die Baumpflanzungen passen sich den unterschiedlichen Freiräumen in ihrer Artenvielfalt sowie Größe und Habitus an. Diese Vielfalt fördert die Lesbarkeit der Räume und bereichert die Biodiversität.

Die Gestaltung der Gebäudefassaden zum grünen Innenbereich schafft eine weitere, begrünte und raumholtige Schicht, die das Miteinander intensiviert und verträglicher macht. Diese zusätzliche Begrünung ist besonders zu begrüßen.

Die Gebäudestruktur, die Nutzungsanordnung und der Freiraum verweben sich auf selbstverständliche Weise mit dem Kontext und lassen sich glaubwürdig in die angrenzende Siedlungsstruktur einbinden.

Die vorgeschlagene Setzung der unterschiedlichen Freiräume im Richtprojekt bildet eine solide und verbindliche Grundlage, die in den weiteren Planungsschritten konkretisiert und verfeinert werden soll.

Erschliessungskonzept

Das Erschliessungskonzept sieht vor, dass die Haupterschliessung über die neue, durchgehende Industriestrasse und die Belpbergstrasse sowohl für den motorisierten Individualverkehr (MIV), die Warenanlieferung als auch den Veloverkehr erfolgt. Die Industriestrasse ist sowohl aus kommunaler als auch kantonaler Sicht eine wichtige Veloverbindung, weshalb die Anbindung bedeutender Zielorte erwünscht ist. Die Verknüpfung mit dem Quartier und den wichtigen Querstrassen ist gut gelungen.

Das Wohnquartier bleibt weitgehend frei vom motorisierten Individualverkehr, weil die Zufahrten zu den Tiefgaragen von der Industriestrasse, der Belpbergstrasse und dem Dorfmattweg erfolgen. Letzterer dient ausschliesslich dem Wohnverkehr und befindet sich möglichst nah an der

Industriestrasse, da aus etappierungsbedingten Gründen keine direkte Zufahrt von der Industriestrasse möglich ist.

Für den Fuss- und Veloverkehr ist ein engmaschiges und attraktives Wege- netz zur Erschliessung der einzelnen Gebäude vorgesehen, was die günstige Platzierung der Veloabstellplätze bei den jeweiligen Zugängen ermöglicht und zu einer optimalen Anbindung des Planungsgebiets an den Bahnhof und den östlichen Ortsteil führt. Eine attraktive interne Verbindung für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende wird durch die «Promenade Verte» angeboten.

<i>Anlieferungssituationen</i>	Die Anlieferung für grössere Gewerbe- und Verkaufsflächen im Bereich Süd und Nord-Ost 4 erfolgt im Einrichtungsverkehr über die Industriestrasse von Norden in die Diagonale und anschliessend zur Belpbergstrasse. Auf diese Weise können innerhalb des Areals Manövrierflächen vermieden und die Anlieferung flächeneffizient gestaltet werden. In der weiteren Planung muss darauf geachtet werden, dass im öffentlichen Raum, insbesondere in der Diagonale, keine Rückfahrmanöver erforderlich sind. Diese sollten vollständig auf privaten Anlieferungsflächen erfolgen.
<i>Parkierung Velo</i>	Veloabstellplätze: Die Anzahl Veloabstellplätze entspricht den geltenden VSS-Normen. Sie werden anteilmässig oberirdisch gedeckt und in den Gebäuden angeboten.
<i>Parkierung MIV</i>	Parkierung motorisierter Individualverkehr: Die Parkplätze für den MIV werden – mit Ausnahme von Besucher-, Kunden- und Handicap-Parkplätze – unterirdisch vorgesehen. Das Richtprojekt zeigt auf, dass bezüglich MIV-PP eine Bandbreite zwischen 0.5 PP/Wohnung und 0.25 PP/ Wohnung möglich ist.
<i>PU Süd</i>	Im Rahmen der Testplanung haben zwei von drei Teams die Zweckmässigkeit der Grundvariante «Diagonale» in Frage gestellt und zusammen mit der städtebaulichen Setzung eine neue «Variante Süd» entwickelt. In der Synthese der Testplanung konnte keine der Varianten vollumfänglich überzeugen. Es wurde deshalb beschlossen, die spezifischen Vor- und Nachteile unter Beachtung städtebaulicher, betrieblich-funktionaler und wirtschaftlicher Aspekte zu vertiefen. Beide Varianten wurden deshalb im Workshopverfahren detailliert und gleichwertig bearbeitet. Die Vor- und Nachteile der neuen «Variante Süd» wurden in Bezug zur bestehenden Variante beurteilt, um den Wechsel zur neuen «Variante Süd» nachvollziehbar begründen zu können. Die zusammenfassende Beurteilung zeigt, dass die neu entwickelte «Variante Süd» in der Gesamtbewertung deutlich besser abschneidet als die bestehende «Variante Diagonale» und das Ergebnis stabil ist:

- Der Flächenverbrauch und die Bodenversiegelung sind bei der «Variante Süd» tendenziell etwas geringer. Das Potenzial für Klimaschutzmassnahmen ist in beiden Varianten an unterschiedlichen Stellen gegeben, in der Summe jedoch vergleichbar.

- In Bezug auf die Netzintegration für den Veloverkehr weisen beide Varianten unterschiedliche Vor- und Nachteile auf, die in der Summe gleichwertig sind. Mit der «Variante Süd» kann das Längenprofil der Industriestrasse flexibler ausgestaltet werden, was sich positiv auf die kantonale Velohauptroute auswirkt.
- Die Testplanung und das Workshopverfahren haben aufgezeigt, dass die städtebauliche Integration der «Variante Süd» deutlich besser ist: Die Orientierung ist klarer, der logische Ankunftsplatz bietet gute Verknüpfungen der verschiedenen Bedürfnisse.
- Bei der «Variante Diagonale» führen die begrenzten Platzverhältnisse zu Konflikten mit verschiedenen Anlieferungen. Weiter ist Landerwerb außerhalb des bestehenden ZPP-Perimeters nötig, was ein erhebliches Risiko darstellt.
- Mit der «Variante Süd» sind durch die räumliche Entflechtung die Auswirkungen und Abhängigkeiten auf Nachbarparzellen und Drittprojekte deutlich geringer. Zudem ist die Etappierung wesentlich einfacher zu realisieren.

*Würdigung Lösungsansätze Industriestrasse/
SBB-Publikumsanlagen*

Das Richtprojekt zeigt, wie die Industriestrasse als wichtiger Teil des Basiserschliessungsnetzes zur Verkehrserschliessung des westlichen Dorfteils in das Entwicklungsareal «Bahnhof West» und den westlichen Bahnhofzugang integriert werden kann. Die Industriestrasse wandelt sich dabei von einer Verkehrsanlage zu einem attraktiven öffentlichen Raum, der sowohl die neue Überbauung wie auch den Bahnhof erschliesst.

Mit der entwickelten, abgeköpften Zugangslösung zur neuen Personenunterführung Süd wird einerseits eine bessere städtebauliche Qualität und eine sozialräumlich bessere Lösung erreicht, als mit einer in die Diagonale führenden Rampe. Andererseits ist diese Lösung auch im Hinblick auf eine etapierte Umsetzung und den Abhängigkeiten zum Ausbau der Bahnanlagen robuster.

Mitarbeit der Grundeigentümerschaften

Die betroffenen Grundeigentümerschaften waren im Beurteilungsgremium vertreten. Durch die konstruktive und engagierte Mitarbeit der Grundeigentümerschaften wurden gute Voraussetzung für die Weiterentwicklung des Projekts im Sinne der Ergebnisse des Workshopverfahrens und des vorliegenden Richtprojekts geschaffen.

6. Empfehlungen des Begleitgremiums

6.1 Generelle Empfehlungen

Das Beurteilungsgremium dankt dem Bearbeitungsteam für die qualitativ hochstehenden Arbeiten und Projektbeiträge. Der Gemeinde und der Projektträgerschaft wird empfohlen:

- Das Workshopverfahren nach Art. 99a BauV kann auf Basis der gemäss Kapitel 5 ausgearbeiteten Ergebnisse abgeschlossen werden.
- Das Richtprojekt als Ergebnis des Workshopverfahrens ist als Grundlage für die ZPP-Bestimmungen und die weiterführenden qualitätssichernden Planungsschritte festzulegen.
- Das Richtprojekts soll auf Stufe ZPP verankert werden. In den ZPP-Bestimmungen wird zur Verankerung der konstituierenden Teile folgender Wortlaut empfohlen: *Für die Projektierung dient das im Workshopverfahren nach Art. 99a BauV erstellte Richtprojekt als Grundlage: Richtprojekt «Arealentwicklung Bahnhof West des Architekturbüros Salewski Nater Kretz AG, der Bryum GmbH (Landschaftsarchitekten) und TEAMverkehr.zug ag (Verkehrsplanung) vom Oktober 2024». Das Richtprojekt ist bezüglich Gesamtwirkung, städtebaulicher Konzeption mit Volumenverteilung, Situierung und Staffelung in der Höhe massgebend. Besonders zu beachten ist die Setzung der Baukörper und die Gestaltung der Raumkante entlang der Industriestrasse. Im Weiteren ist das Außenraumkonzept sowie das Erschliessungskonzept wegleitend.*

6.2 Antrag und Empfehlung des Beurteilungsgremiums zur PU Süd

Das Beurteilungsgremium

1. verdankt den Variantenvergleich der Varianten «Diagonale» und «Süd» durch die Vorbereitungsgruppe und stützt sich bei seiner Beurteilung darauf ab;
2. betont die Bedeutung der gesamtheitlichen Betrachtung;
3. beantragt, die Variante «Diagonale» unter Berücksichtigung der schwerwiegenden negativen Auswirkungen nicht weiterzuverfolgen;
4. beantragt und empfiehlt den zuständigen Organen einstimmig und nachdrücklich die «Variante Süd» zur Umsetzung.

6.3 Empfehlungen zur Weiterentwicklung Richtprojekt

Anschlussbauwerk
Fuss- und Veloverkehr
PU Süd

Bezüglich Anschlussbauwerk für den Fuss- und Veloverkehr der Personenunterführung (PU) Süd verdankt das Beurteilungsgremium den Variantenvergleich der Varianten «Diagonale» und «Süd» durch die Vorbereitungsgruppe und stützt sich bei seiner Beurteilung darauf ab.

Das Beurteilungsgremium

- betont die Bedeutung der gesamtheitlichen Betrachtung;
- beantragt den zuständigen Organen, die Variante «Diagonale» unter Berücksichtigung der schwerwiegenden negativen Auswirkungen nicht weiterzuverfolgen;
- beantragt und empfiehlt den zuständigen Organen einstimmig und nachdrücklich die «Variante Süd» zur Umsetzung.

Umgang mit der Filzi

Das Beurteilungsgremium empfiehlt bezüglich Weiterentwicklung der Filzi, die in der Würdigung bezeichneten Erkenntnisse aus dem Verfahren als Rahmenbedingungen in den ZPP-Bestimmungen festzulegen.

Es sind dies insbesondere folgende Punkte:

- Die Bestandesbaute Filzi sei nach Möglichkeit zu erhalten und weiterzuentwickeln;
- Ein möglicher Ersatzneubau soll keine Rekonstruktion des Bestandsgebäudes darstellen. Der industrielle Charakter der „Filzi“ soll vielmehr neu interpretiert und in die heutige Zeit übersetzt werden. Dabei ist der grosszügigen Dimensionierung von Gebäudestruktur und Fassadenöffnungen sowie der Sichtbarkeit und Authentizität der verwendeten Materialien, die den architektonischen Charakter des Bauwerks prägen, Rechnung zu tragen.
- Ein allfälliger Ersatzneubau mit Nebenbau sei auf dem heutigen Fussabdruck in vergleichbarer Volumetrie und Geschossigkeit zu planen, die Dachform im Rahmen des Verfahrens zu definieren;
- Eine Ersatzneubebauung bedinge ein qualitätssicherndes Verfahren (Studienauftrag nach SIA 143 mit mindestens 3 geeigneten und gemeinsam bestimmten Planungsteams);
- Die Richtwerte der maximalen Bauhöhen sollen im Rahmen des qualitätssichernden Verfahrens unter Berücksichtigung des städtebaulichen Konzepts und der Verträglichkeit geringfügig erhöht werden können.

Industriestrasse

Das Beurteilungsgremium empfiehlt

- die Höhenverhältnisse (Längsprofil) der Industriestrasse zeitnah zu konkretisieren und zu klären;
- die Gestaltung und Funktionalitäten inkl. beidseitiger Vorbereiche (zur Anordnung von Baumreihen, Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr unter Berücksichtigung Richtprojekt weiterentwickeln.
- die Fuss- und Veloverkehrszugänge zur PU-Süd auf Basis der Variante «Süd» zwischen Gleisanlage und Industriestrasse zu planen und an die Industriestrasse anzuschliessen;
- die Industriestrasse im Rahmen einer Gesamtbetrachtung zur Entwicklung des Gebiets im ZPP-Perimeter weiterzuentwickeln.

Weitere Empfehlungen

Das Beurteilungsgremium empfiehlt,

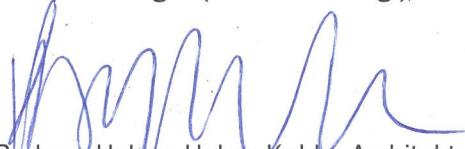
- die Fassadengestaltung, Materialisierung und die Außenraumgestaltung stufengerecht weiterzuentwickeln. Es wird empfohlen, die Konkretisierung der Fassadengestaltung, der Materialisierung der einzelnen Gebäude sowie des dazugehörigen Freiraums spätestens nach Abschluss

- Vorprojekt und vor dem Baugesuch dem Beurteilungsgremium (oder einer Delegation der Fachvertretungen) zur Stellungnahme zu unterbreiten;
- die Bearbeitung des Freiraums inkl. des Strassenraums der Industriestrasse einem (einzelnen) spezialisierten Landschaftsarchitekturbüro zu übertragen, idealerweise dem bisher involvierten Büro Bryum GmbH (Basel);
 - auf Basis des Mengengerüsts des Richtprojekts den Nutzen- und Lastenausgleich zwischen den Grundeigentümern zeit- und stufengerecht zu konkretisieren;
 - den Flächenbedarf und die Erschliessung von Abstellplätzen für Motorfahrzeuge und Velos zeit- und stufengerecht zu konkretisieren.

7. Genehmigung

Die stimmberechtigten Mitglieder des Begleitremiums haben den vorliegenden Schlussbericht zum Workshopverfahren am 15. Oktober 2024 Köniz genehmigt.

Fachvertretungen (stimmberechtigt), 5 Stimmen



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



Simon Schöni, extra Landschaftsarchitekten AG, Landschaftsarchitekt FH
BSLA SIA, Fachbereich Freiraum / Landschaft



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

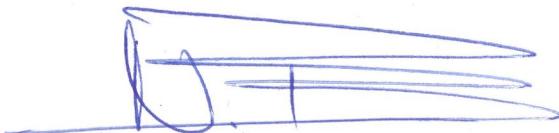
Sachvertretungen (stimmberechtigt), 4 Stimmen



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

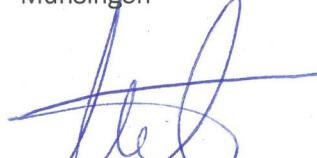
Ersatzvertretungen (stimmberechtigt im Ersatzfall)



Urs Fischer, Lohner + Partner AG, Dipl.-Ing. Stadtplanung SIA FSU FEG A, ortspräzise Begleitung Gemeinde



Marlies von Allmen, Bereichsleiterin Bau, Planung, Umwelt, Gemeinde Münsingen

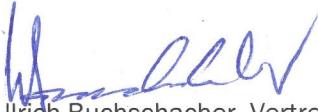


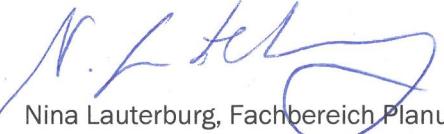
Thomas Lavater, SFP, Portfolio Manager Real Estate Direct, Vertretung Grundeigentümerschaft

Peter Weibel, vbarchitekten., Architekt FH / Betriebswirt FH, Berater Projektträgerschaft

Markus Karl, SFP, Head Construction Manager Real Estate Direct, Vertretung Grundeigentümerschaft

Beratende Mitglieder (nicht stimmberechtigt)


Ulrich Buchschacher, Vertretung Grundeigentümerschaft U.C. Buchschacher AG


Nina Lauterburg, Fachbereich Planung, Gemeinde Münsingen

Anhang

- Anhang 1** **Rahmenwerk, Richtprojekt vom Oktober 2024**
- Anhang 2** **Factsheet Personenunterführung Süd, Münsingen,
30. August 2024**

Anhang 1 Rahmenwerk, Richtprojekt vom Oktober 2024

Salewski Nater Kretz AG, Weststrasse 74, 8003 Zürich
BRYUM GmbH, Basel, Breisacherstrasse 89, 4057 Basel
TEAMverkehr.zug AG, Zugerstrasse 45, 6330 Cham

Arealentwicklung Münsingen Bahnhof West

Rahmenwerk

Richtprojekt gemäss Workshopverfahren
Oktober 2024





Impressum

Salewski Nater Kretz AG

Weststrasse 74
8003 Zürich
+41 (0) 44 518 84 00
info@salewski-nater-kretz.ch
www.salewski-nater-kretz.ch

BRYUM GmbH

Breisacherstrasse 89
4057 Basel
+41 (0) 61 683 36 34
mail@bryum.org
www.bryum.org

TEAMverkehr.zug AG

Zugerstrasse 45
6330 Cham
+41 (0) 41 783 80 60
box@teamverkehr.ch
www.teamverkehr.ch

Auftraggeberin

Bay Projektentwicklung West AG

Emmentalstrasse 73c
3510 Konolfingen

Verfahrensbegleitung

BHP Raumplan AG

Güterstrasse 22a
3008 Bern

Inhaltsverzeichnis

1	Projektbeschrieb	4
2	Leitideen	6
3	Freiraumkonzept	
4	Vier ortsbauliche Prinzipien	16
5	Haussteckbriefe	18
5.1	Hochpunkt am Platz (Gebäude NO1)	
5.2	Umbau Filzi (Gebäude NO2)	
5.3	Neubau Filzi (Gebäude NO2)	
5.4	Häuser im Garten (Gebäude NW3 + NO3)	
5.5	Häuser an der Werkgasse (Gebäude NW1+2)	
5.6	Häuser an der Industriestrasse (Gebäude NO4)	
5.7	Häuser im Dreieck (Gebäude S1)	
6	Schnitte durchs Areal	35
7	Diagramme	36

1 Projektbeschrieb

Einleitung

Münsingen will ein attraktives regionales Zentrum mit vielfältigem Wohnangebot und hoher Lebensqualität sein. Ein Begegnungsort mit verschiedenartigen Arbeitsplätzen und prosperierenden Gewerbe-, Dienstleistungs- und Industriebetrieben. Die Planung Bahnhof West unterstützt diese im Leitbild der Gemeinde verankerten Ziele und leistet einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Weiterentwicklung Münsingens. Die bessere Nutzung des zentral gelegenen Areals entspricht dem Gebot der haushälterischen Bodennutzung.

Beat Moser, Gemeindepräsident Münsingen

Lebendiges Quartier am richtigen Ort

An prominenter Lage an der Bahn entsteht ein architektonisch vielfältiges Quartier. Vom Zug und den Perrons aus ist entlang der Industriestrasse eine abwechslungsreiche Silhouette zu sehen, die sich von der Sägegasse bis zur Belpbergstrasse erstreckt; zwei Hochpunkte markieren die wichtigsten Verbindungen ins Dorf. Dank angemessener Gebäudelängen entsteht eine durchlässige Bebauung, die Einblicke in die dahinterliegenden grünen Freiräume gewährt. Die in die neue Gebäuderiegel integrierte «Filzi» bezeugt die kleinindustriell-gewerbliche Tradition des Areals und schlägt den Bogen von der Vergangenheit in die Zukunft. Das Gebäudeensemble nimmt die charakteristische Atmosphäre der ins Grüne eingebetteten Produktionsbetriebe auf.

Begegnung und Verbindung

Eine doppelte Baumreihe und grosszügige Vorzonen machen die Industriestrasse zum belebten Strassen- und Begegnungsraum. Die Sockelgeschosse der Gebäude bieten attraktive Standorte für Gewerbe, Dienstleistungen und



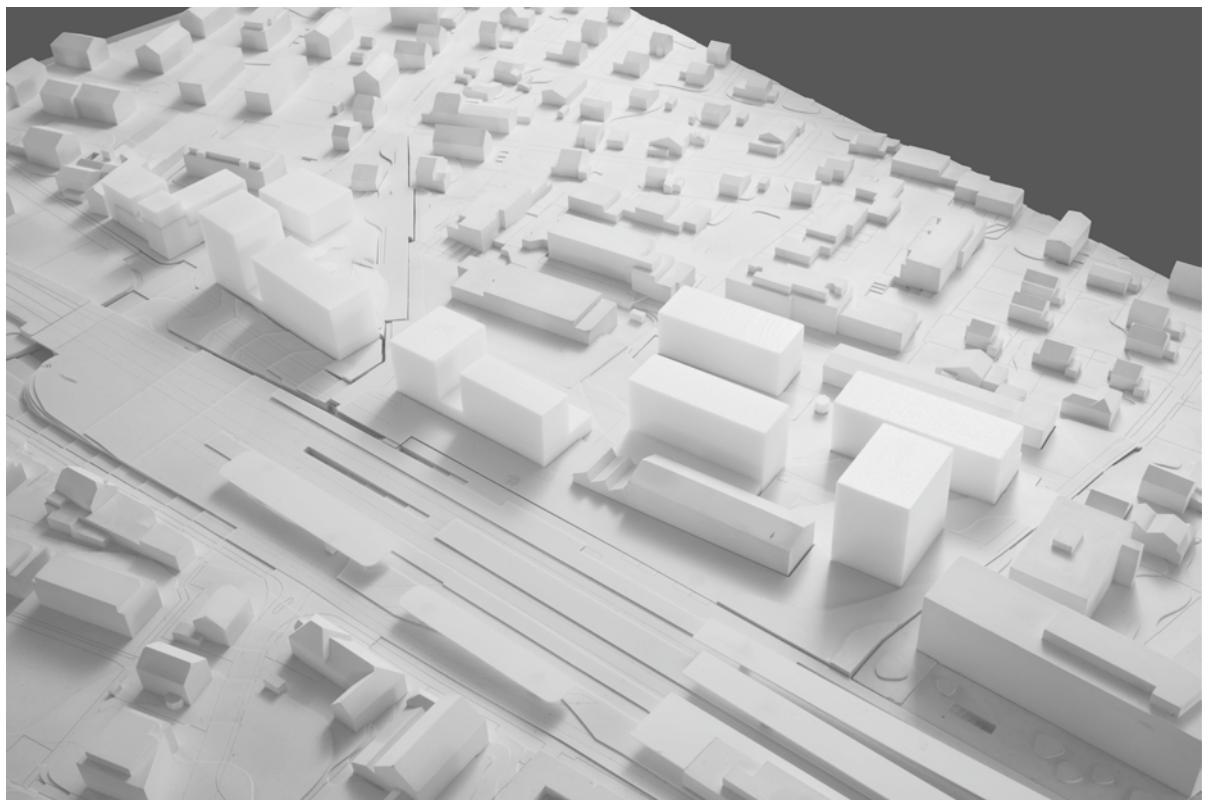
Abb. 1
Bestehende Situation am Bahnhof
Münsingen, Google Earth.

Detailhandel. Die mittel- bis grosskronigen Bäume und die attraktiv gestalteten Grünflächen sorgen für ein verträgliches Lokalklima. Drei kleine Plätze – an den Einmündungen zu Dorfmattweg, Belpbergstrasse und alter Industriestrasse (Diagonale) – eignen sich als Standorte für ein Café oder einen Quartiertreff und laden zum Verweilen und zum Austausch ein. Die neu gestaltete Industriestrasse ist mit den SBB-Plänen koordiniert: Die vorgesehenen Publikumsanlagen ermöglichen neue Verknüpfungen und verbessern für den Fuss- und Veloverkehr den Zugang zum Bahnhof.

Ökologisch, sozial und bunt

Hinter der ersten Gebäudelinie sind in zwei Reihen mehrere Gebäude gruppiert, in unterschiedlichen Abständen und mit individuellen Formen und ansprechenden Außenräumen. Dank ihrer Vielfalt und abnehmenden Höhe schaffen die Gebäude einen sanften Übergang ins bestehende Quartier. Die begrünten Flächen und Spielplätze fördern die Biodiversität und gleichzeitig den sozialen Austausch. Dank breitem Wohnungsangebot für unterschiedliche Bedürfnisse entsteht ein sozial vielfältiger, neuer Teil von Münsingen. Das heutige Miteinander von dörflichem Wohnen und gewerblicher Produktion wird weitergeführt: Neben vielen Querverbindungen führt eine grüne Promenade von Nord nach Süd durch den parkartigen Gartenbereich. Das neue Quartier stärkt die gleisübergreifende Zentrumsbildung.

Abb. 2
Modellfoto



2 Leitideen

Zentrumsentwicklung

Die Entwicklung der westlichen Bahnhofsseite in Münsingen ist ein wichtiger Schritt für eine gleisüberschreitende Zentrumsbildung. Das Areal zwischen Senevita und Belpbergstrasse ist bestens erschlossen und erreichbar, liegt mitten im Dorf und ist von der wichtigen Bahnachse gut sichtbar.

Ansicht von der Bahn

Das ortsbauliche Konzept setzt entsprechend auf die Ausbildung einer attraktiven Ansicht des neuen Quartiers zum Gleis, die durch eine abwechslungsreiche Silhouette und eine präzise Gebäudesetzung nuanciert wird. Überlange, starre Gebäudefronten werden vermieden und mit zwei sanften Hochpunkten werden die wichtigen Anschlusspunkte ins Dorf an der Dorfmattstrasse und der Belpbergstrasse akzentuiert. Hier befinden sich zwei kleine Plätze, die durch einen dritten im Anschluss an die diagonal verlaufende alte Industriestrasse ergänzt werden. An diesen Plätzen sind publikumsorientierte Nutzungen und Gastronomie zu Belebung und Aufenthaltsqualität denkbar.

Abb. 3
Zielbild:
Silhouette der Entwicklung Münsingen Bahnhof West, geschnitten durch die Industriestrasse.





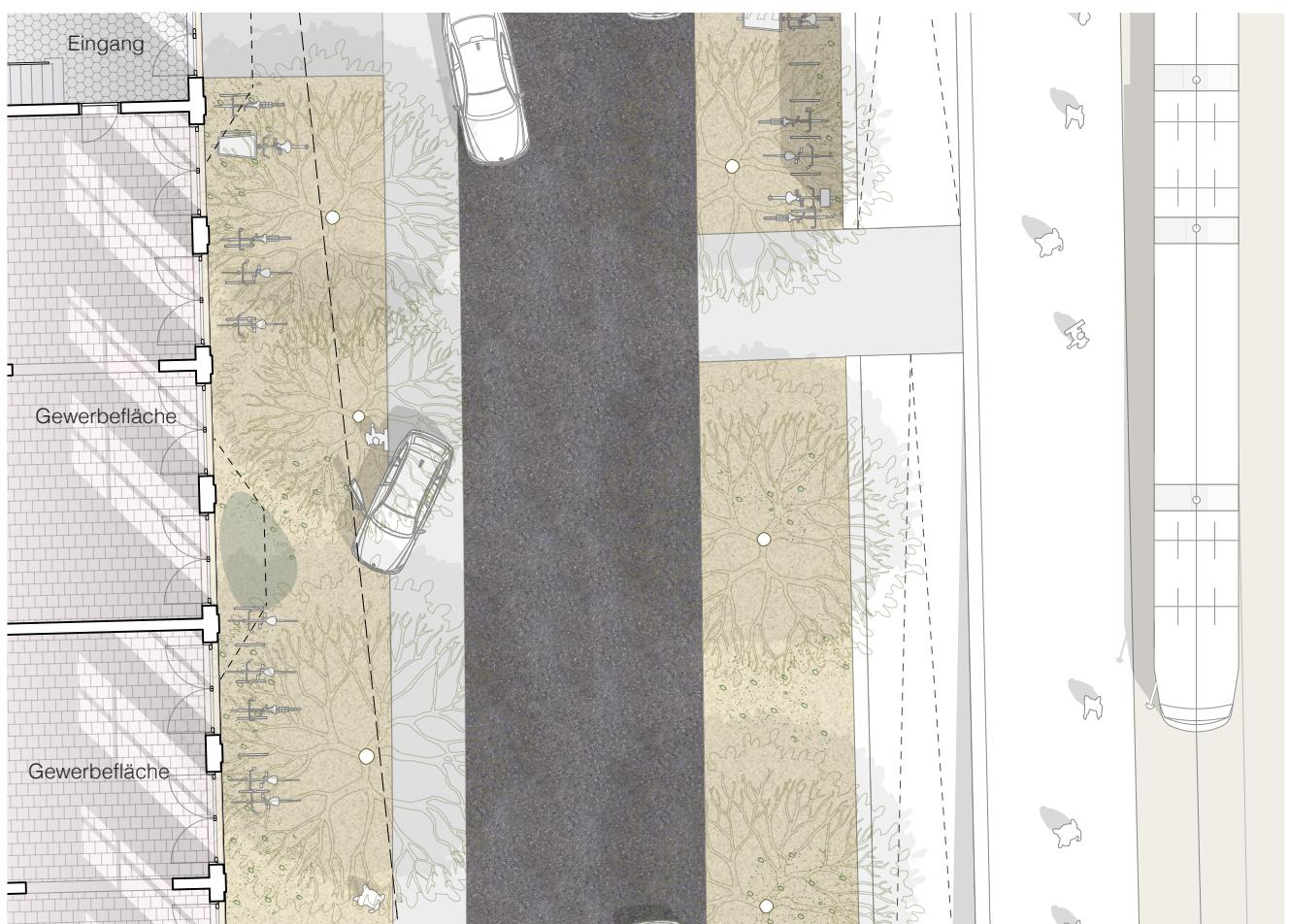
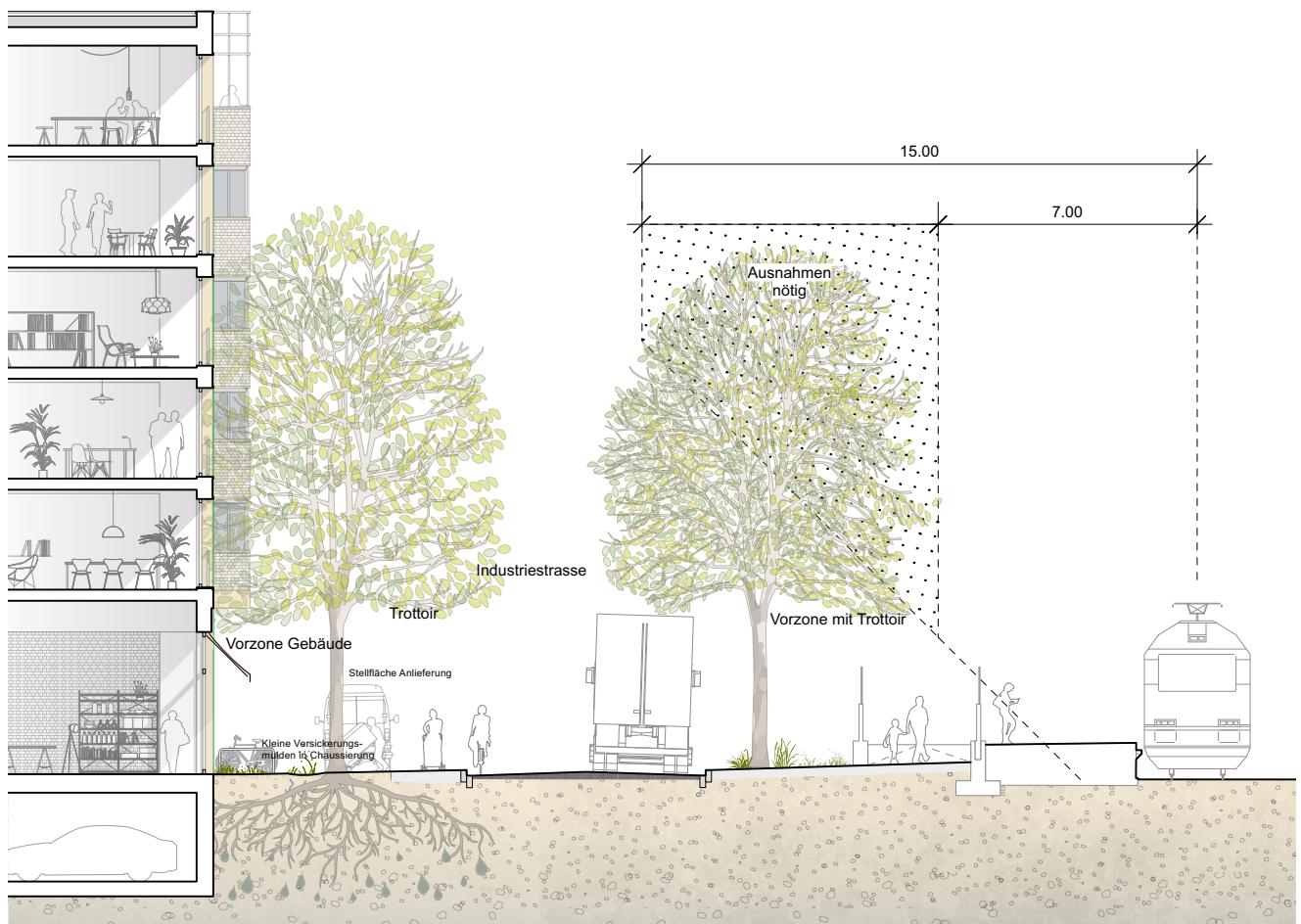
Attraktiver Strassenraum

Einen wesentlichen Beitrag zur Attraktivität der Gleisfront liefert die Gestaltung der Industriestrasse, die mit grossflächiger Entsiegelung und vielen grosskronigen Bäumen einen angenehmen Aufenthalt an der stark lärm- und sonnenexponierten Lage ermöglicht. Die Ausbildung grossflächiger Sockelgeschosse mit intensiv begrünten Dachgärten bietet Raum für Grossverteiler und weitere publikumsorientierte Nutzungen, die der zentralen Lage am Bahnhof und mitten im Dorf entsprechen.

Publikumsorientierte Nutzungen

Mit dem Erhalt oder der volumetrischen Nachbildung der Filzi und der damit verbundenen Höhenentwicklung in der zweiten Reihe gewinnt die Bebauung an der Industriestrasse an räumlicher Tiefe und es öffnen sich gute Auftaktorte in das rückwärtig liegende Wohnquartier im Grünen. Hier kann bis ins Erdgeschoss gewohnt werden, aber auch Kombinationen von Wohnen und Kleingewerbe oder Ateliers passen zu einem Ort, der in seiner Atmosphäre aus dem heutigen Charakter zwischen Dorf und gewerblicher Produktion fortgeschrieben wird – dazu zählt beispielsweise die Möglichkeit, den Freiraum in Bezug zur Erdgeschossnutzung selber gestalten zu können oder die vielfältige, teils informell wirkende Durchwegung. Durch die abnehmende Höhe der Gebäude und den erhalt des historischen Gewerbebaus Martignioni wird ein sanfter Übergang vom Massstab der Gleisfront ins bestehende Quartier ermöglicht.

*Abb. 4
Schnitt und Erdgeschossplan der
Industriestrasse zwischen Gebäude
NO4 und dem neuen Perron.*



Quartier, nicht Siedlung

Die Entwicklung Münsingen Bahnhof West folgt der Idee, dass die Zentrumsbildung durch eine Ergänzung und Weiterentwicklung des Quartiers entsteht. Die Ausbildung einer klar abgegrenzten, einheitlichen Siedlung wird damit ganz bewusst vermieden. Die Gebäude werden entsprechend in ihrer je eigenen Architektur ausgeführt. Als Teil eines zusammenhängenden Quartiers folgen sie im Ausdruck einem gemeinsamen Konzept, das für jedes Haus eine grosse individuelle Varianz in der Interpretation zulässt. Damit bildet sich eine «Versammlung von Häusern», ein differenziertes Ensemble im Zentrum des Dorfes.

Urbane Gleisfront

Das Grundkonzept für den architektonischen Ausdruck der Gebäude entsteht aus ihrer Lage und ortstypischen Merkmalen. Die Gleisfront an der Industriestrasse, zugleich Visitenkarte des Dorfs und stark an den Verkehr exponiert, soll eine hochwertige, urbane Architektur ausbilden. Grundelemente dafür sind die Ausbildung eines architektonisch ausformulierten Sockelbereichs (mit Ausnahme der niedrigen Filzi) und ein hartes, hochwertiges, natürliches und Tiefe ausbildendes Fassadenmaterial wie Backstein oder Klinker. Die Gliederung der Obergeschosse wird durch auskragende Bauteile wie Erker, Balkone und Elemente des Sonnenschutzes erreicht, um an der gut besonnten Lage ein abwechslungsreiches Spiel von Licht und Schatten zu erzeugen. An der Belpbergstrasse folgt der Ausdruck diesem Konzept in an die engeren Gebäudeabstände angepasster Art, auf grössere auskragende Bauteile kann hier verzichtet werden.



Abb. 5
Esch Sintzel Architekten,
Zollstrasse-Ost, Zürich.



Abb. 6
Bestandsgebäude Filzi



Abb. 7
Zielbild: Urbane Gleisfront mit Auf-
taktplatz, Filzi und Hochpunkt.

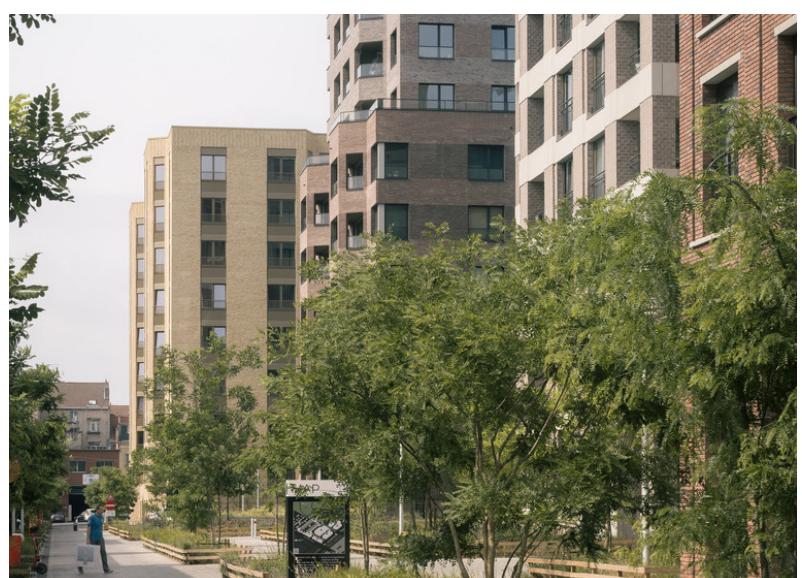


Abb. 8 (links)
Morris+Company, 66
City Road, London

Abb. 10 (Mitte)
Hild und K Architektur,
München.

Abb. 9 (unten links)
Habitac Architects,
Rosenmoor Studios, Lon-
don.

Abb. 11 (unten rechts)
Sergison Bates,
Tour&Taxis Wohnquar-
tier, Brüssel.



Grüner Innenbereich

Rückwärtig wird das Quartier durch die erste Gebäuderieihe geschützt und bildet den Übergang zum durchgrünten, heterogenen Wohnquartier im Westen Münsingens. Die Architektur kann hier offener, wohnlicher und weicher ausgebildet werden. Die Gebäudefluchten können sich auflösen, die Ausbildung einer raumhaltigen Schicht für Balkone und Loggien lässt sich sehr gut mit boden gebundenen Rankpflanzen kombinieren. In witterungsgeschützten Bereichen ist Holz als wohnliches Material passend, aber auch der Einsatz von Backstein oder Metallelementen ist in Anlehnung an die gewerblich-industrielle und dörfliche Vergangenheit gut denkbar. Eine hohe Bedeutung kommt der Verbindung von üppig bepflanztem Freiraum und den Innenräumen zu. Direkte Zugänge zu Wohnungen und Ateliers in Erdgeschoss und Hochparterre ermöglichen die Aneignung des Freiraums durch die Nutzenden, Fassadenbegrünungen führen die Gartenwelt in die Obergeschosse, die Dachflächen der grossen Sockel sind mit grosszügigen Aufschüttungen intensiv mit Kleinbäumen, Sträuchern und Stauden bepflanzt. Kleiner Annexbauten, Vorbauten oder Nebenbauten wie Veloparkierung oder Gartenpavillions werden als Vermittlung zwischen dem grossen Massstab der neuen Häuser und dem Massstab des Gartens gezielt eingesetzt. Das Thema der Pergola taucht an verschiedenen Orten auf und kann postindustriell interpretiert werden. Im Gegensatz zu der klaren Setzung und Komposition der Gleisfront können sich die Gebäudevolumen im rückwärtigen Bereich viel stärker differenzieren und auslösen. Die Setzung im Terrain lässt viel Spielraum, von Erdgeschoss- über Hochparterrelösungen bis zu abgetreppten Volumen.

Abb. 12
EM2N, Zellwegerpark Uster.



Abb. 13
:mlzd, Fabrikgässli, Biel.



Abb. 14
Rolf Mühlethaler, Freilager
Zürich





Abb. 15 (oben)
Zielbild: Grüner Innenbereich.

Abb. 17 (unten links)
Haerle Hubacher, Balance Uster.

Abb. 16 (links)
Schneider Studer Primas Architekten, Holzunderhof Zürich.

Abb. 18 (unten rechts)
Herzog & De Meuron,
Merian Stiftung, Basel.



3 Freiraumkonzept

Der Freiraum des Bahnhofs Münsingen West bietet unterschiedliche Räume. Er reicht vom öffentlichen Strassenraum entlang der Industriestrasse mit öffentlichen publikumsorientierten Nutzungen, die zur Belebung der Strasse beitragen und dessen Aussenraumnutzungen durch unterschiedliche Gewerbe sowie durch die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden für Durchmischung und Vielfalt sorgen, über halböffentliche arealbezogene Grünräume entlang der Promenade Verte mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten für die Quartierbewohnenden bis hin zu privaten Gärten und Terrassen.

Dem Strassenraum entlang der Industriestrasse als öffentlichster Freiraum kommt dabei grosse Bedeutung zu. Er ist Begegnungsort für Quartierbewohnende sowie für die übrigen Nutzenden. Eine attraktive Strassenraumgestaltung sorgt für hohe Aufenthaltsqualität und trägt mit unversiegelten Belägen, Retention und Begrünung wesentlich zu einem positiven Klima im Siedlungsraum bei. Die informelle Gestalt der Vorzonen entlang der Industriestrasse lässt unterschiedliche Nutzungsmöglichkeiten wie beispielsweise einen Aussensitzplatz für ein Café, Stellplätze für Anlieferung, Kurzzeitparkplätze oder Veloparkierung zu und ist Raum für alle Verkehrsteilnehmenden.

Abb. 19 (oben links)
Stücheli Architekten
mit Bünzli Courvoisier,
Kraftwerk 1, Zürich.



Abb. 20 (unten links)
Schönherr Landschaftsarchitekten
Schwiebuser Strasse,
Berlin.



Abb. 21 (oben rechts)
Bolzplatz Heinrich-
Heine-Ring, Rüppurr

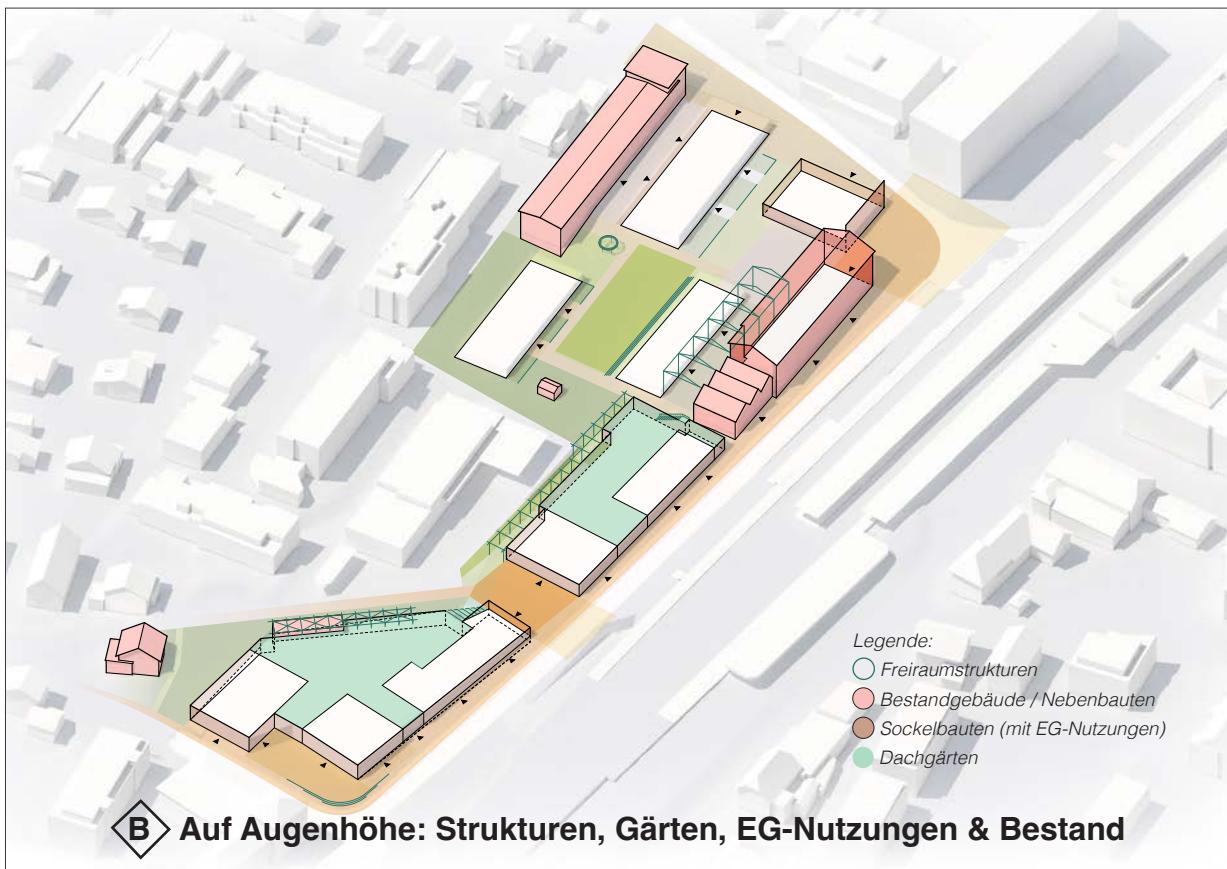
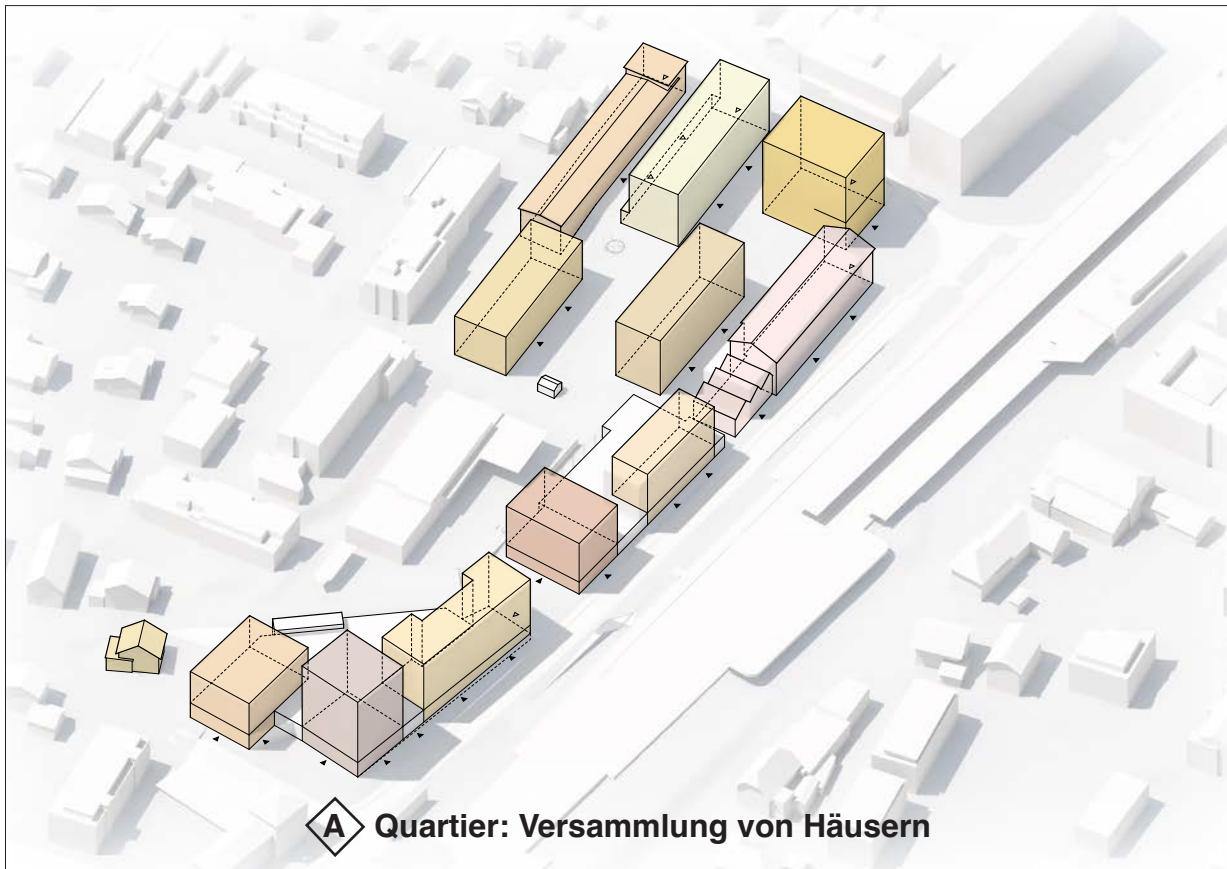


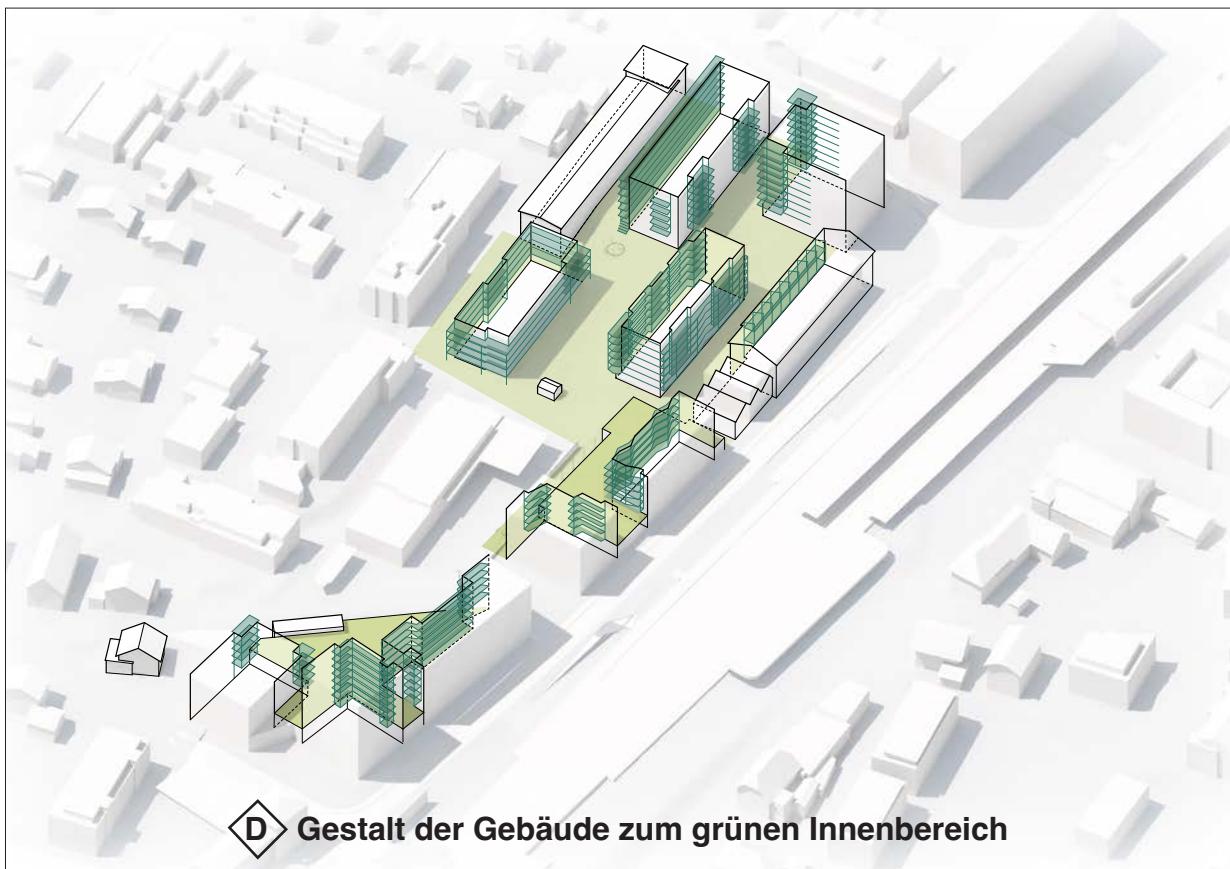
Abb. 22 (unten rechts)
Siedlungsgarten Fürst
Leopold, Dorsten.





4 Vier ortsbauliche Prinzipien





5 Haussteckbriefe

Übersicht



Kennzahlen Total	mit Umbau Filzi	mit Neubau Filzi
Gebäudehöhe max.	30m	30m
● Gewerbefläche EG [GFo]	6'100 m ²	6'100 m ²
○ Anzahl Wohnungen	299	306
● 2.5-Zimmer Wohnungen	34%	36%
● 3.5-Zimmer Wohnungen	27%	26%
● 4.5-Zimmer Wohnungen	22%	21%
● 5.5-Zimmer Wohnungen	11%	11%
● 6.5-Zimmer Wohnungen	5%	5%
● Nutzungsoffen: NW2 & NO2	Potenzial in Gewerbeflächen EG & Wohnungen abgebildet	

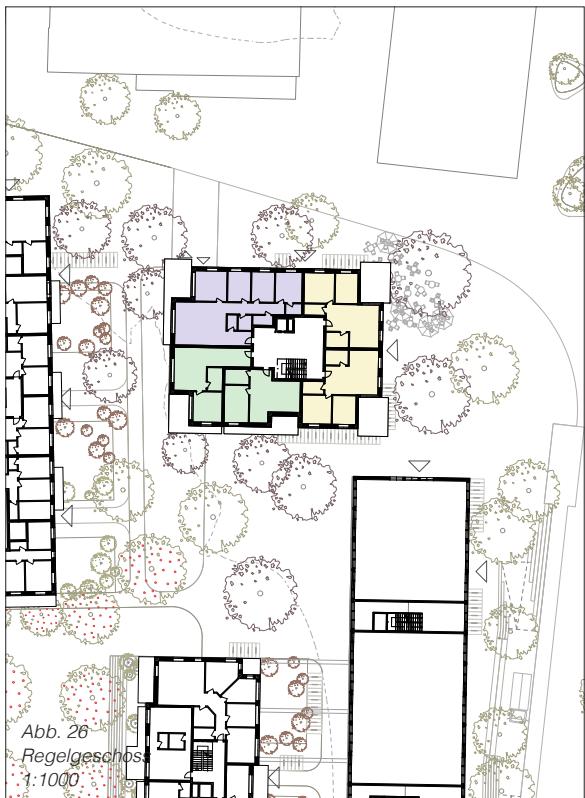
Grundlage der Kennzahlen:

Die Kennzahlen und die Abbildungen (Erdgeschoss & Regelgeschoss) stammen aus der Grundrissstudie 1:500, welche eine ungefähre Größenordnung der Gebäude, der Geschossflächen und des Wohnungsspektrums zeigt.

Abb. 25
Axonometrische Darstellung der
Grundrisse



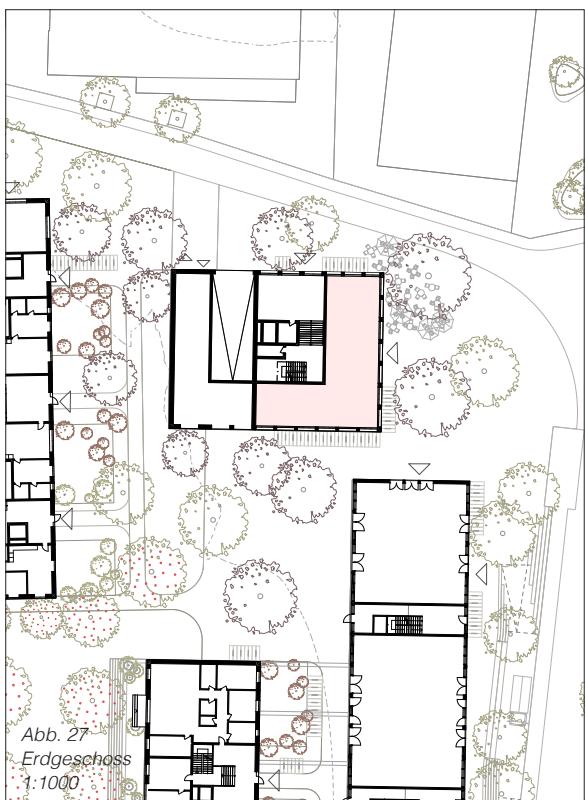
5.1 Hochpunkt am Platz (Gebäude NO1)



Das neungeschossige Gebäude NO1 liegt an der Kreuzung von Industriestrasse und Dorfmattweg. Das Punkthaus markiert als leichter Hochpunkt den wichtigen Ort und bildet den Auftakt des neuen Quartiers am Bahnhof. Durch die zurückgesetzte Lage zur Industriestrasse entsteht ein intimer Platz, der eine gastronomische Nutzung im überhohen Erdgeschoss fördert. Hier ist zwingend eine publikumsorientierte Nutzung anzurufen, die eine gute Verbindung von Innen und Außen hat.

Der Zugang zu den Wohnungen erfolgt von Norden, ebenso die optionale Zufahrtsrampe für die Einstellhalle. Die einfache Gebäudegeometrie ermöglicht eine Vielfalt an Wohnungstypen und Nutzungskonzepten. In den oberen Geschossen öffnen sich weite Blicke über Münsingen und in die Landschaft.

Durch die besondere Lage und den Typus des Punktbau ergeben sich hohe Ansprüche an den architektonischen Ausdruck, der zwischen der urban-harten Gleisseite und der grünweichen Innenwelt vermitteln und zugleich sensibel auf die angrenzende Filzi als Identifikationsort für Münsingen reagieren muss. Die Ausbildung eines Sockel bindet das Gebäude in das Gesamtensemble der Industriestrasse ein.



Kennzahlen	NO1
Gebäudehöhe max.	30m
● Gewerbefläche EG [GFo]	215 m ²
○ Anzahl Wohnungen	40
● 2.5-Zimmer Wohnungen	16
● 3.5-Zimmer Wohnungen	16
● 4.5-Zimmer Wohnungen	0
● 5.5-Zimmer Wohnungen	8
● 6.5-Zimmer Wohnungen	0



Abb. 28 (oben)
Loeliger Strub Architektur, Hohes
Haus West, Zürich.



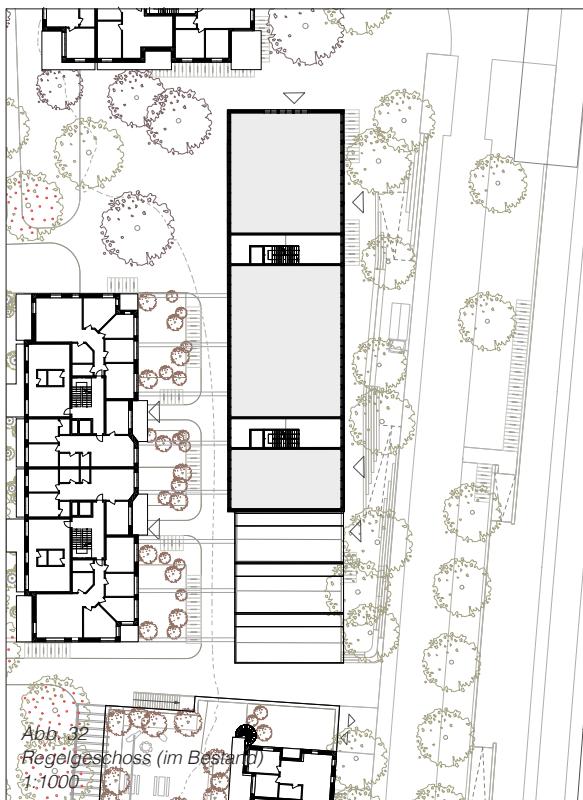
Abb. 29 (Mitte links)
Sulzerareal Lagerplatz, Winter-
thur.

Abb. 30 (Mitte rechts)
Loeliger Strub Architekten, Mehr-
familienhäuser Felix&Regula, Zü-
rich.

Abb. 31 (unten)
Schnitt durch die Industrie-
strasse.



5.2 Umbau Filzi (Gebäude NO2)

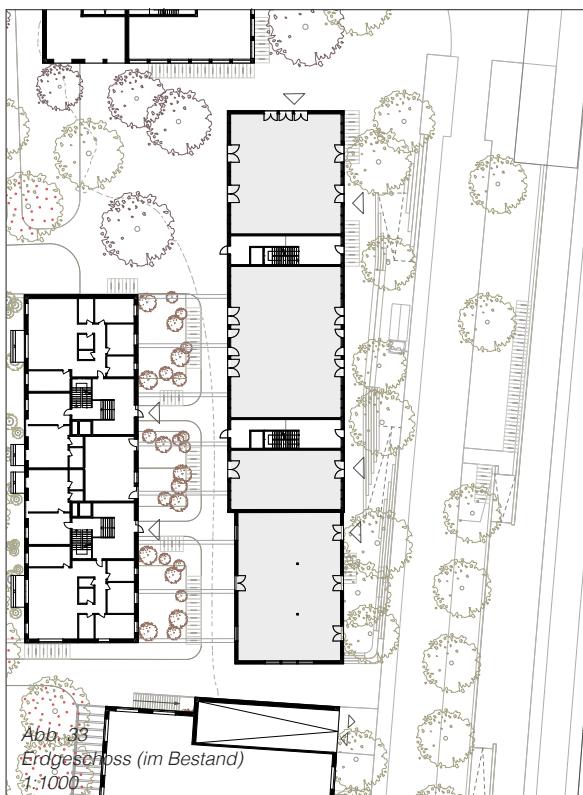


Die Filzi ist heute ein wichtiger Identifikationsträger für Münsingen und wird diese Rolle auch in Zukunft unabhängig von Erhalt oder Ersatz haben. Gemeinsam mit dem benachbarten Hochpunkt bildet sie die neue Adresse von Münsingen am Bahnhof. Ihre besondere Bedeutung erhält die Filzi aus der Lage, der Nutzung, dem industriellen Ausdruck und der niedrigen Gebäudehöhe, die wesentlich zur Silhouettenbildung an der Industriestrasse beiträgt und zugleich räumliche Tiefe in den Innenbereich erzeugt.

In der Filzi sind vielfältige Nutzungen denkbar: Kleingewerbe und Arbeitsateliers, eine grosse Markthalle, ein Health/Fitnesszentrum, ein Ärztehaus, Loft- oder Maisonettewohnungen... Hier gilt es, ein überzeugendes Gesamtkonzept zu entwickeln, in dem sich die Nutzungen nicht nur ergänzen, sondern ein neus Ganzes bilden und ein neuer zentraler Ort für Münsingen westlich der Gleise entsteht.

Wichtig für den Erfolg der Gesamtentwicklung ist der Bezug von Innen nach Aussen im Erdgeschoss über die Länge des Gebäudes und die Orientierung einer publikumswirksamen Nutzung zum Auftaktplatz nach Norden. Nach Westen bildet die Filzi mit dem Gebäude NO3 einen äusserst charaktervollen Freiraum, der durch die räumlichen Nähe der Häuser entsteht und zur Vielfalt der Freiräume beiträgt.

*Das Bestandsgebäude NO2 ist nutzungsoffen, besitzt jedoch das Potenzial für 900m² Gewerbefläche im Erdgeschoss und ca. 7 Wohnungen.



Kennzahlen	Umbau NO2*
Gebäudehöhe max.	Bestand +10%
● Gewerbefläche EG [GFo]	980 m ²
○ Mögl. Anzahl Wohnungen	7
● 2.5-Zimmer Wohnungen	6
● 3.5-Zimmer Wohnungen	0
● 4.5-Zimmer Wohnungen	0
● 5.5-Zimmer Wohnungen	1
● 6.5-Zimmer Wohnungen	0

Abb. 34
Bestandsgebäude Filzi: Fassade nach Norden



Abb. 35
Baubüro in situ, Gundeldinger Feld, Basel.

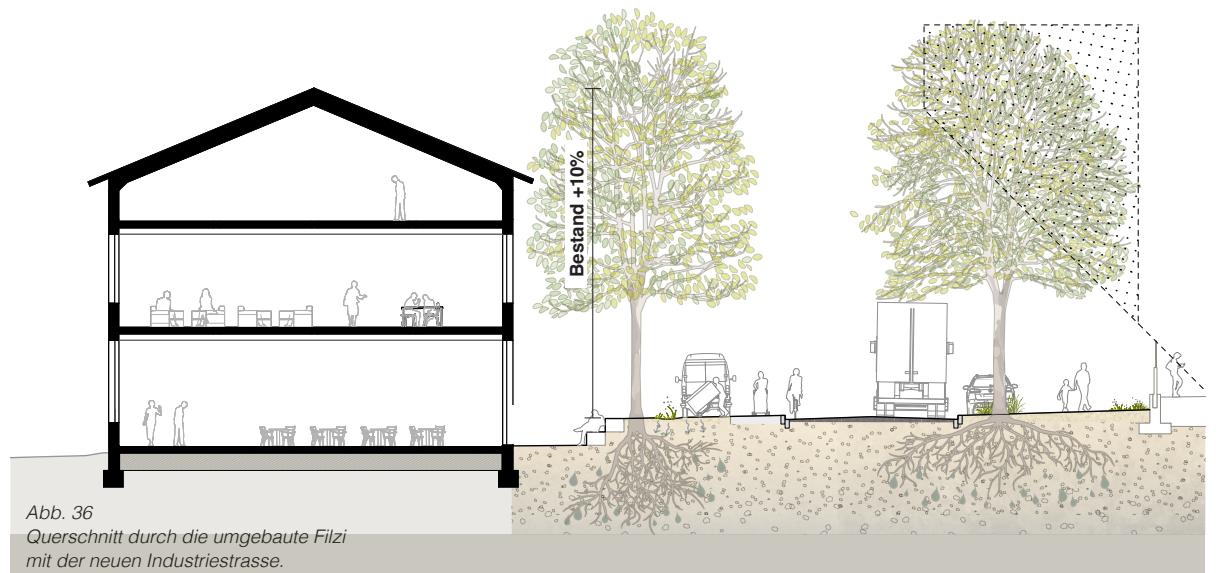
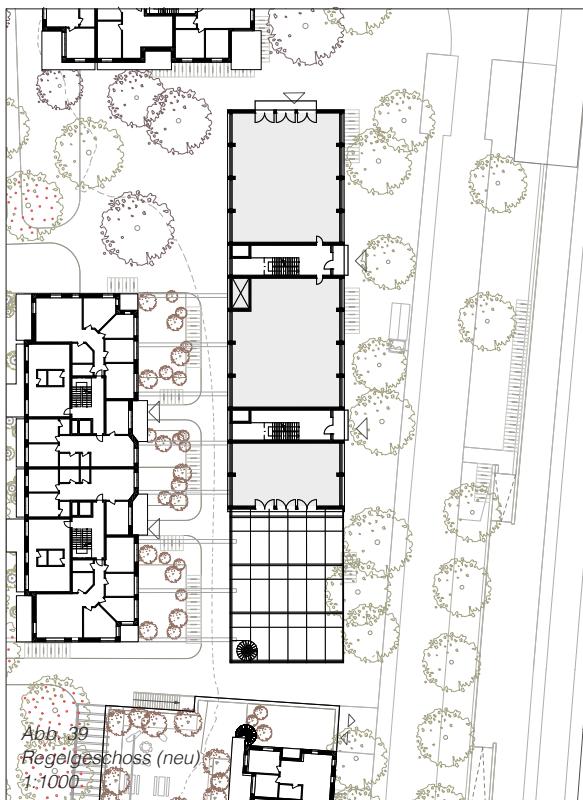


Abb. 36
Ansicht der umgebauten Filzi mit der neuen Industriestrasse.



5.3 Neubau Filzi (Gebäude NO2)



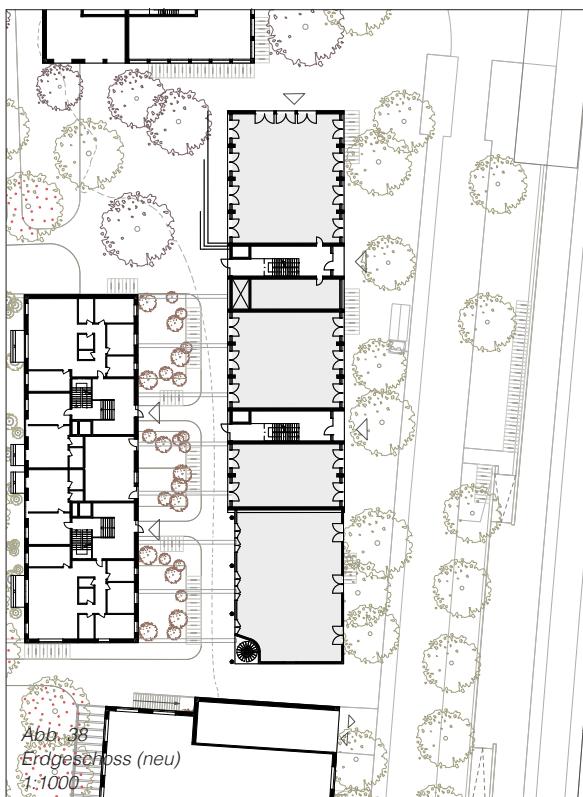
Die Filzi ist heute ein wichtiger Identifikationsträger für Münsingen und wird diese Rolle auch in Zukunft unabhängig von Erhalt oder Ersatz haben. Gemeinsam mit dem benachbarten Hochpunkt bildet sie die neue Adresse von Münsingen am Bahnhof. Ihre besondere Bedeutung erhält die Filzi aus der Lage, der Nutzung, dem industriellen Ausdruck und der niedrigen Gebäudehöhe, die wesentlich zur Silhouettenbildung an der Industriestrasse beiträgt und zugleich räumliche Tiefe in den Innenbereich erzeugt.

In der Filzi sind vielfältige Nutzungen denkbar: Kleingewerbe und Arbeitsateliers, eine grosse Markthalle, ein Health/Fitnesszentrum, ein Ärztehaus, Loft- oder Maisonettewohnungen... Hier gilt es, ein überzeugendes Gesamtkonzept zu entwickeln, in dem sich die Nutzungen nicht nur ergänzen, sondern ein neus Ganzes bilden und ein neuer zentraler Ort für Münsingen westlich der Gleise entsteht.

Wichtig für den Erfolg der Gesamtentwicklung ist der Bezug von Innen nach Aussen im Erdgeschoss über die Länge des Gebäudes und die Orientierung einer publikumswirksamen Nutzung zum Auftaktplatz nach Norden. Nach Westen bildet die Filzi mit dem Gebäude NO3 einen äusserst charaktervollen Freiraum, der durch die räumlichen Nähe der Häuser entsteht und zur Vielfalt der Freiräume beiträgt.

*Das Bestandsgebäude NO2 ist nutzungsoffen, besitzt jedoch das Potenzial für 900m² Gewerbefläche im Erdgeschoss und ca. 14 Wohnungen.

**Grundsätzlich max. 14.0 m ab Industriestrasse (alt oder neu). Spielräume in QS-Verfahren mit Zustimmung durch Beurteilungsgremium zu definieren.



	Neubau NO2*
Gebäudehöhe max.	14.0 m**
● Gewerbefläche EG [GFo]	980 m ²
○ Mögl. Anzahl Wohnungen	14
● 2.5-Zimmer Wohnungen	12
● 3.5-Zimmer Wohnungen	0
● 4.5-Zimmer Wohnungen	0
● 5.5-Zimmer Wohnungen	2
● 6.5-Zimmer Wohnungen	0



Abb. 40 (links)
Salewski Nater Kretz, Projekt Hardstrasse, Birsfelden.

Abb. 41 (rechts)
Studio Gugger, Silo Erlenmatte, Basel.



Abb. 42
Querschnitt durch die neue Filzi mit der neuen Industriestrasse.

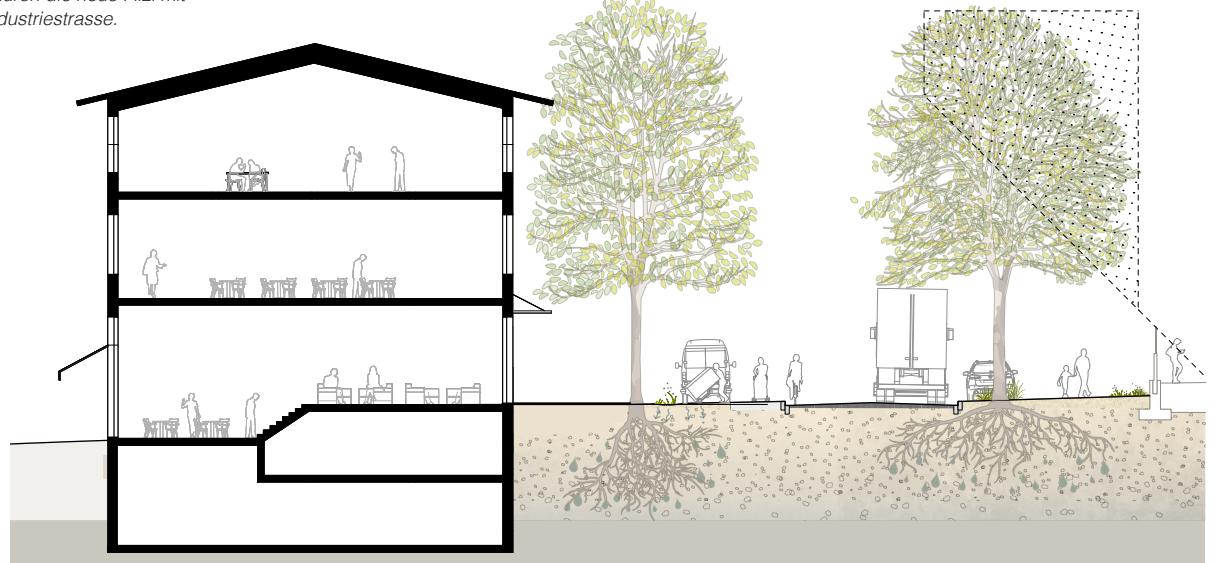
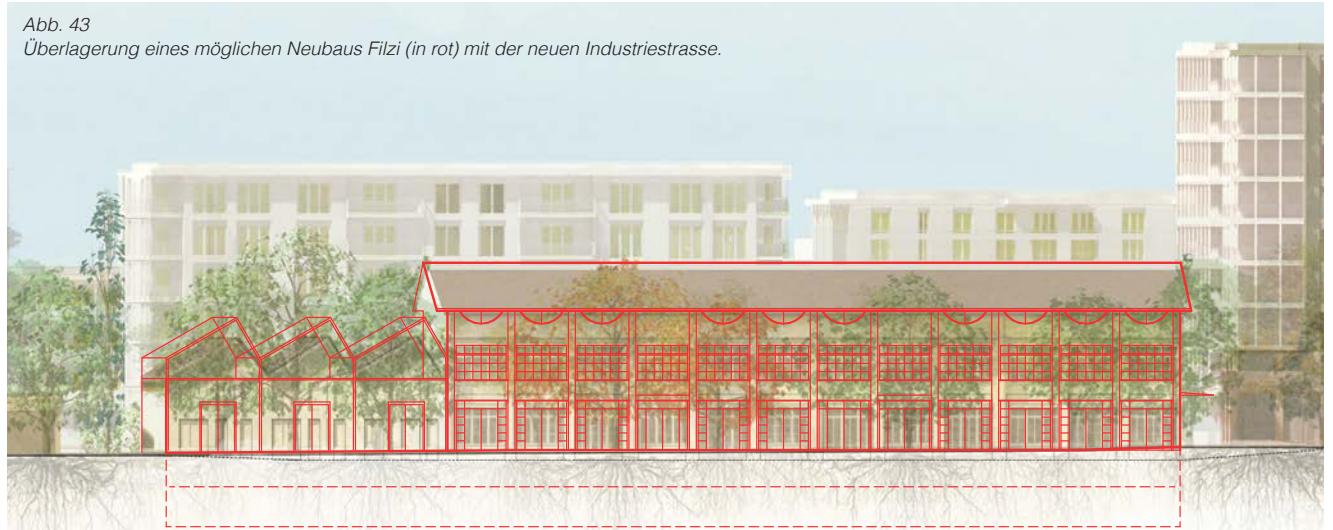


Abb. 43
Überlagerung eines möglichen Neubaus Filzi (in rot) mit der neuen Industriestrasse.



5.4 Häuser im Garten (Gebäude NO3 + NW3)



Die beiden Gebäude NO3 und NW3 ermöglichen durch ihre Lage im Innenbereich ruhiges Wohnen und Arbeiten im Grünen direkt am Bahnhof.

Das Gebäude NW3 liegt in der zweiten Reihe hinter der Filzi. Im Erdgeschoss sind zur Filzi besondere Formen von Wohnen und Arbeiten gut denkbar – Wohnateliers, zumietbare Kleinstwohnungen, Grosswohngemeinschaften, Handwerkateliers mit direkten Zugängen von Aussen... die Gasse zwischen Filzi und NW3 hat einen dörflich-industriellen Charakter, hier liegt auch der Zugang zu den Obergeschossen. Zur Ballspielwiese entsteht ein leichtes Hochparterre. Eine raumhaltige Schicht für wohnungsbezogene Balkone und Terrassen, Rankpflanzen und Verschattungselementen verwebt Innen und Aussen über die gesamte Gebäudehöhe. Die einfache Gebäudegeometrie ermöglicht vielfältige Wohnungs- und Erschließungskonzepte.



Das Gebäude NO3 liegt in der dritten Reihe am Übergang zum angrenzenden grünen Wohnquartier. Das Haus verbindet sich mit seiner allseitig umlaufenden raumhaltigen Schicht mit dem Garten. Wohnen ist in vielfältigen Konzepten ab dem Hochparterre möglich. Der Gebäudezugang orientiert sich zu Bahn und Promenade Verte und ist leicht auffindbar.

Kennzahlen	NO3	NW3
Gebäudehöhe max.	24m	16m
● Gewerbefläche EG [GFo]	0 m ²	0 m ²
○ Anzahl Wohnungen	40	36
● 2.5-Zimmer Wohnungen	14	8
● 3.5-Zimmer Wohnungen	0	16
● 4.5-Zimmer Wohnungen	12	10
● 5.5-Zimmer Wohnungen	13	2
● 6.5-Zimmer Wohnungen	1	0



Abb. 46 (oben links)
EMI, Wohnsiedlung Riedacker, Zürich.

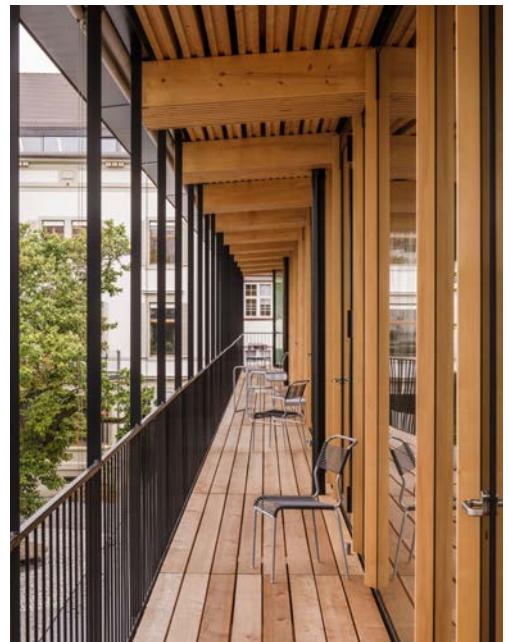
Abb. 47 (oben rechts)
EMI, Wohnhaus Schulstrasse, Pfäffikon.

Abb. 48 (Mitte links)
Sergison Bates, De Korenbloem, Kortrijk.

Abb. 49 (Mitte rechts)
Meier Hug Architekten, Entlisberg Zürich.

Abb. 50 (unten links)
Sergison Bates, De Korenbloem, Kortrijk.

Abb. 51 (unten rechts)
HdM, Merian Stiftung, Basel.



5.5 Häuser an der Werkgasse (Gebäude NW1+2)



Die Gebäude NW1 (Bestand) und NW2 liegen an der Werkgasse, die die Promenade Verte mit dem Dorfmattweg verbindet. Die Werkgasse wird durch Arbeiten und Wohnen geprägt, hier kann auch angeliefert werden. Das Gebäude NW1 wird bis auf weiteres industriell genutzt. Das Gebäude NW2 reagiert auf sein Gegenüber mit einer besonderen Ausformulierung des Sockelbereichs mittels einer «Laderampe», die eine barrierefrei Erschliessung der Erdgeschossnutzungen ermöglicht und zugleich abfallend nach Süden ein zunehmendes Hochparterre ausbildet. Als Nutzung eignet sich in den unteren Geschossen insbesondere Kombinationen aus Wohnen und Arbeiten, die ruhigen Schlafräume können nach Osten ins Grüne angeordnet werden. Eine besondere Aufmerksamkeit verlangt die Nutzung und architektonische Ausformulierung des nördlichen Kopfes zum Dorfmattweg, hier sind auch Nutzungen mit erhöhtem Publikumsaufkommen gut denkbar. Der architektonische Ausdruck entwickelt sich aus der Auseinandersetzung zwischen der kleinstädtisch-industriellen Werkgasse und der Lage im grünen Innenbereich. Grosszügige Balkone nach Osten und einer gebäudehohe, raumhaltige Schicht nach Westen verbinden Innen und Außen.



*Das Bestandsgebäude NW2 ist nutzungsoffen, besitzt jedoch mindestens das Potenzial für 120m² Gewerbefläche im Erdgeschoss und 7 Wohnungen.

Kennzahlen	NW1	NW2*
Gebäudehöhe max.	20m	10m
● Gewerbefläche EG [GFo]	135 m ²	120 m ²
○ Anzahl Wohnungen	40	7
● 2.5-Zimmer Wohnungen	7	0
● 3.5-Zimmer Wohnungen	7	0
● 4.5-Zimmer Wohnungen	11	5
● 5.5-Zimmer Wohnungen	10	0
● 6.5-Zimmer Wohnungen	5	2



Abb. 54 (oben links)
Esch Sintzel Architekten, Umnutzung Weinlager Basel.

Abb. 55 (oben rechts)
DREIER FRENZEL, ÉcoQuartier Jonction, Genève.



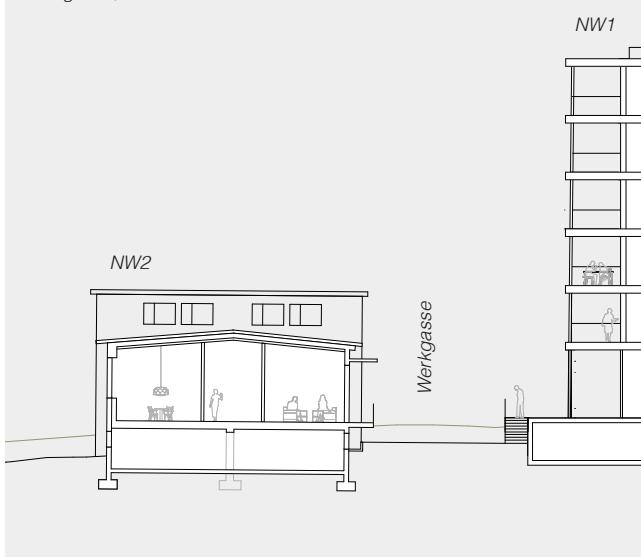
Abb. 56 (Mitte links)
Brügger Architekten & extra, Schwarzenburgstrasse, Liebefeld.

Abb. 57 (Mitte rechts)
Šik Partner, Hunzikerareal Zürich.

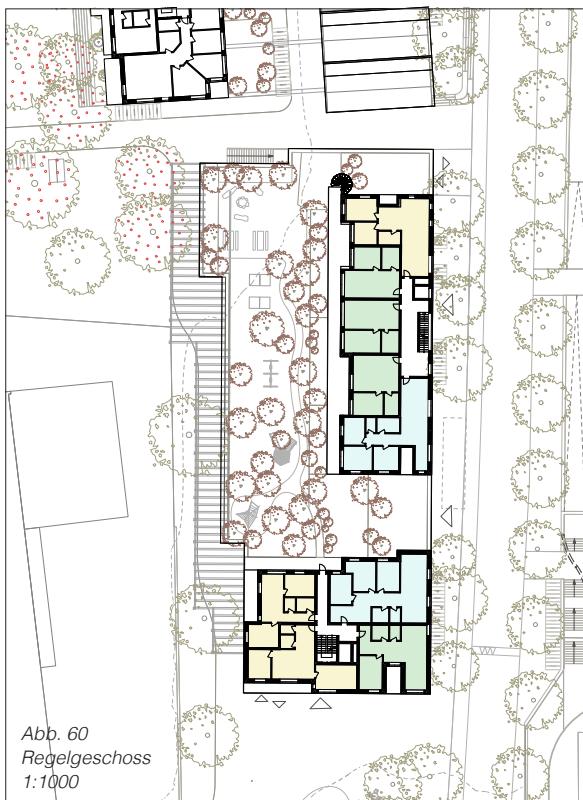
Abb. 58 (unten rechts)
Bestandsfoto Werkgasse, Münsingen.



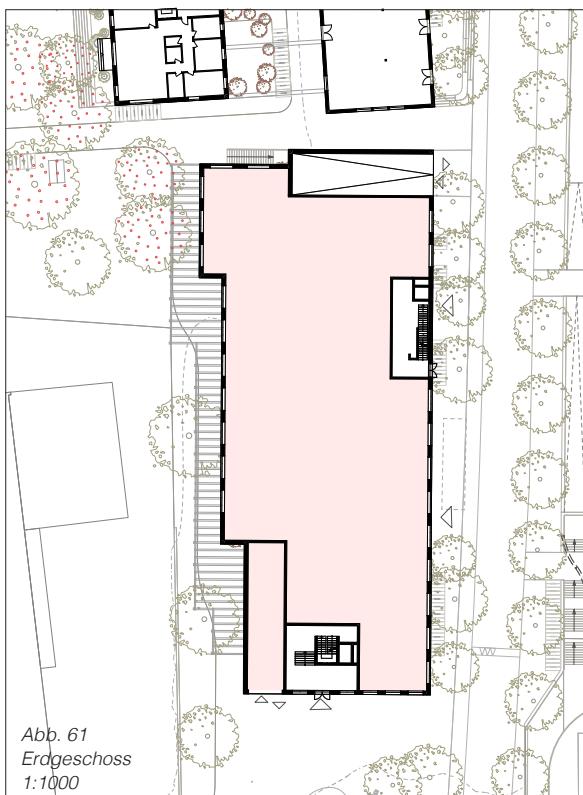
Abb. 59
Schnitt durch die
Werkgasse, 1:400



5.6 Häuser an der Industriestrasse (Gebäude NO4)



Die Häuser an der Industriegasse sind typologisch ein Komposit aus Einzelhandelsfläche im Erdgeschoss und zwei Wohngebäuden darüber. Durch die architektonische Ausbildung des Sockels werden die Teile zur Gesamtkomposition und in die gesamte neue Gleisfront eingebunden. Die Sockelgestaltung hat allseitig mit besonderer Aufmerksamkeit zu erfolgen, Blindfassaden und lange ungegliederte Bereiche sind zu vermeiden, um eine angenehme Begleitung für die wichtige Fusswegverbindung entlang der Industriestrasse zu gewährleisten. Das Dach des Sockels ist der üppig bepflanzte Gartenraum für die Wohnungen. Die Wohnungen im Zeilenbau sind überwiegend nach Westen orientiert, der Punktbau ermöglicht über-Eck-Lösungen. Nach Süden bildet der Punktbau seine Hauptfassade mit Eingang für die Wohnungen aus, während der Zugang des Zeilenbaus zum Gleis liegt. Über den Sockel haben die Wohnungen direkten Zugang zum grünen Innenbereich. Der Sockel nimmt neben den Verkaufsflächen auch die Hauptzufahrt für die Einstellhalle ab der Industriestrasse und die Anlieferung im Süden auf. Die Promenade Verte verläuft im Innenbereich direkt am Gebäude durch eine berankte Pergola mit zur Abendsonne ausgerichteten Sitzbänken.



Kennzahlen	NO4
Gebäudehöhe max.	21m
● Gewerbefläche EG [GFo]	1'600 m ²
○ Anzahl Wohnungen	45
● 2.5-Zimmer Wohnungen	20
● 3.5-Zimmer Wohnungen	15
● 4.5-Zimmer Wohnungen	10
● 5.5-Zimmer Wohnungen	0
● 6.5-Zimmer Wohnungen	0

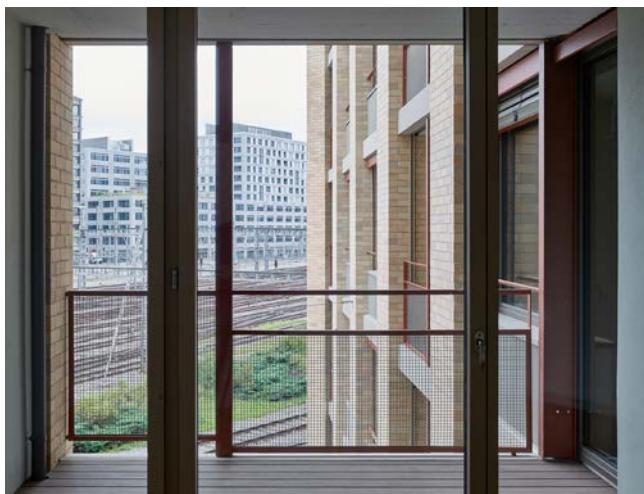
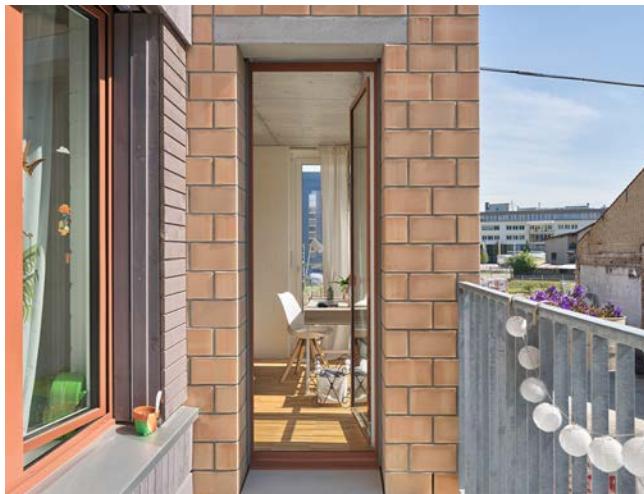


Abb. 62 (oben links)
pool Architekten, Hobelwerk, Win-
terthur.

(unten links)
Esch Sintzel Architekten, Zoll-
strasse-Ost, Zürich.

Abb. 63 (oben rechts)
DREIER FRENZEL, ÉcoQuartier
Jonction, Genève.

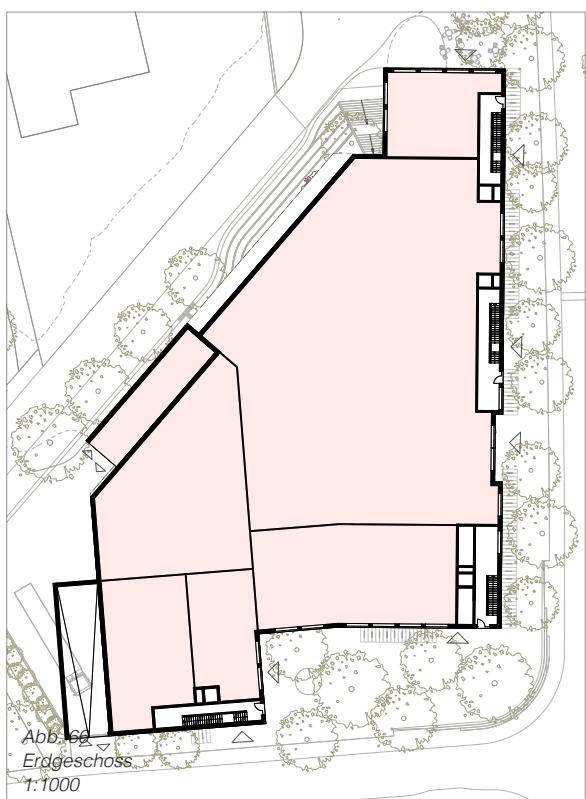
Abb. 64 (unten rechts)
Schönherr Landschaftsarchitekten,
Schwiebusser Strasse, Berlin.



5.7 Häuser im Dreieck (Gebäude S1)



Die Häuser im Dreieck liegen an der Einmündung der diagonalen Industriestrasse und der Kreuzung Industriestrasse/Belpbergstrasse, die unter den Gleisen die wichtigste Verbindung der beiden Ortsteile von Münsingen über die Gleise ist. Das Gebäude formuliert diese ortsbaulich wichtigen Orten aus. Im Norden ermöglicht eine Erdgeschoßnutzung à Niveau eine publikumsorientierte, möglicherweise gastronomische Nutzung. Im Süden entsteht der zweite Hochpunkt und ein kleiner Auftaktplatz, der zugleich den Zugang zum grossflächigen Einzelhandel bildet. Die Häuser im Dreieck sind typologisch ein Komposit aus Einzelhandelsfläche im Erdgeschoss und drei Wohngebäuden darüber. Durch die architektonische Ausbildung des Sockels, der aufgrund des Gefälles unterschiedliche Höhen aufweist, werden die Teile zur Gesamtkomposition und in die gesamte neue Gleisfront eingebunden. Die Sockelgestaltung hat allseitig mit besonderer Aufmerksamkeit zu erfolgen, Blindfassaden und lange ungegliederte Bereiche sind zu vermeiden, um eine angenehme Begleitung für die wichtige Fusswegverbindung entlang der Industrie- und der Belpbergstrasse zu gewährleisten. Die Anlieferung erfolgt rückseitig, die Zufahrt zur Einstellhalle ab der Belpbergstrasse. Das Dach des Sockels ist der üppig bepflanzte Gartenraum für die Wohnungen, durch den die Promenade Verte zur attraktiv gestalteten Treppenanlage im Süden führt.



Kennzahlen	S1
Gebäudehöhe max.	30m
● Gewerbefläche EG [GFo]	2'950 m ²
○ Anzahl Wohnungen	84
● 2.5-Zimmer Wohnungen	32
● 3.5-Zimmer Wohnungen	27
● 4.5-Zimmer Wohnungen	17
● 5.5-Zimmer Wohnungen	0
● 6.5-Zimmer Wohnungen	8

Die Zugänge der Wohngebäude liegen direkt an der Industriestrasse und der Belpbergstrasse, Nebenzugänge führen auf den Dachgarten des Sockels. Die Wohnungen im Zeilenbau sind überwiegend nach Westen orientiert. Die beiden Punktbauden ermöglichen vielfältige Wohnungstypen und Wohnungsgrößen.

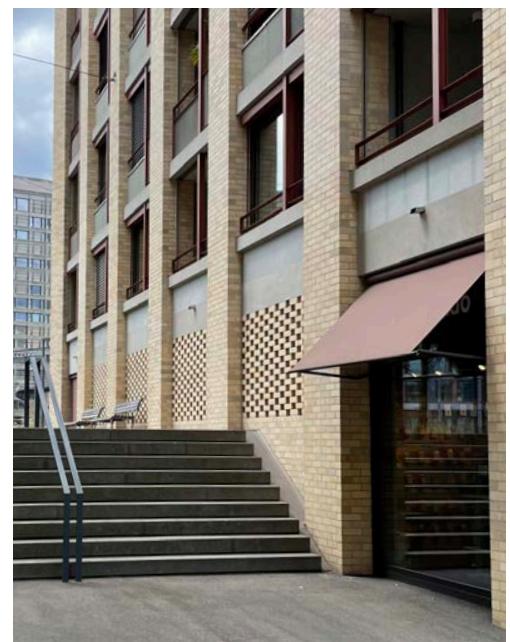


Abb. 67 (oben rechts)
Meier Hug Architekten,
Römerstrasse, Baden.

Abb. 68 (oben links)
Studio Vulkan, Toni Areal,
Zürich.

Abb. 69 (unten links)
Bollhalder Walser, Areal
Oedenhof, Wittenbach.

Abb. 70 (unten rechts)
Esch Sintzel Architekten,
Zollstrasse-Ost, Zürich.



6 Schnitte durchs Areal

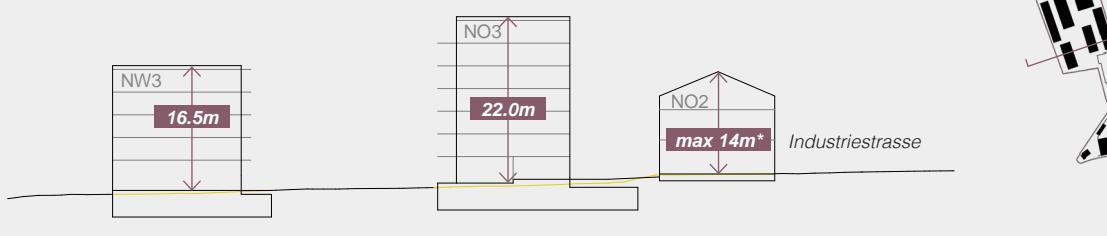
Information:
Alle Höhenmasse
stammen von swiss-
topo (swissBUILDING3D 2.0) und
wurden nicht durch
Aufnahmen vor Ort ge-
prüft.

Querschnitt Nord (Gebäude NO1, NW1, NW2) 1:1'000

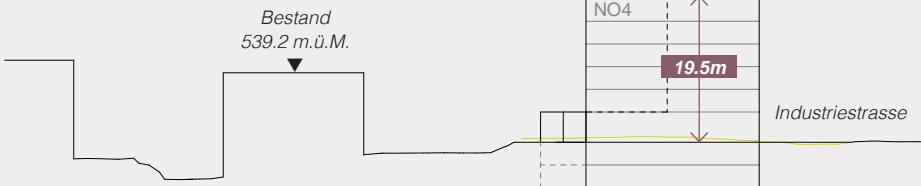


* Spielräume im QS-Verfahren mit Zustimmung durch Beurteilungsgremium zu definieren.

Querschnitt Wiese + Filzi (Gebäude NO2, NO3, NW3) 1:1'000



Querschnitt Mitte (Gebäude NO4) 1:1'000



Querschnitt Süd (Gebäude S1) 1:1'000



7 Diagramme

Freiraumtypologien



Grad der Öffentlichkeit



- Platz
- Strassenraum
- Vorzone (urban/trocken/ruderal)
- Vorzone (strassenbezogen / dörflich / grün / ruderal)

- Öffentlich
- Arealbezogen
- Gemeinschaftlich (Dachgärten)
- Privat

- Quartierplatz
- Arealdurchwegung / Vorzone (dörflich / grün / feucht)

- Quartiersallmend (mit Ballspielwiese)
- Gartenlandschaft
- Dachgärten

Freiraumdurchwegung (intern)



Retention



◀ Fussläufige interne Freiraumdurchwegungen

● Retentionsbereich Typ Bach
● Retentionsbereich Gartenlandschaft
● Retentionsbereich Vorzonen

○ Dachwasser
→ Fliessrichtung Oberflächenwasser

Zufahrten, Anlieferung & Velo (aussen)



Lärm & Störfall



← Erschliessungsstrassen

↖ Zufahrt Anlieferung

● Anlieferungsbereich

↖ Zufahrt Tiefgaragen

● Einfahrten Tiefgaragen

↔ Verbindung Tiefgaragen (im UG)

○ Baubereiche Untergeschosse/Tiefgaragen

↔ Durchfahrt Feuerwehr/Post

● Fahrradparkplätze Aussenraum

* Mögliche Zufahrten/Anlieferung

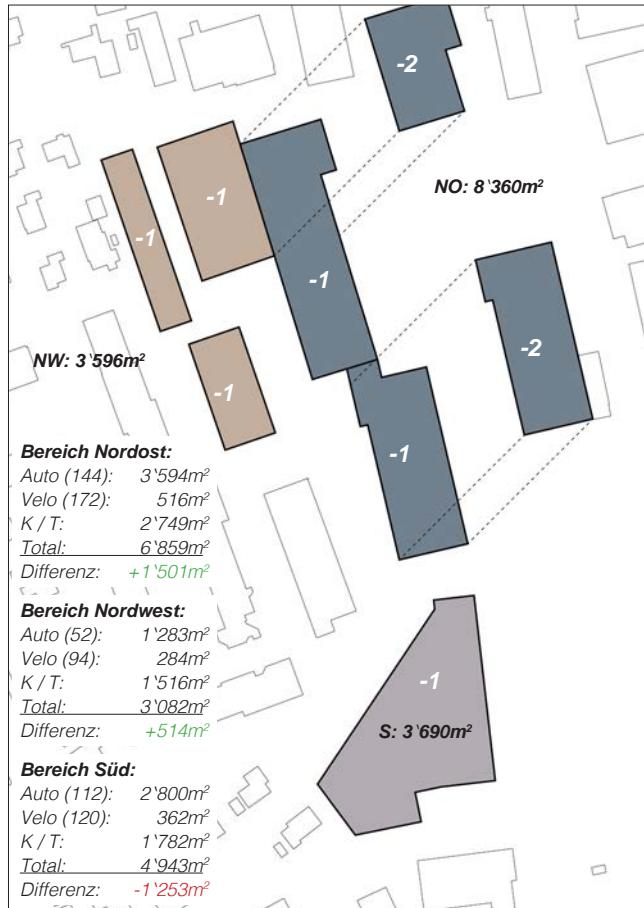
● Abstandsbereiche Störfall (25, 35, 50m)

● Fluchtwege (Kerne, Balkone)

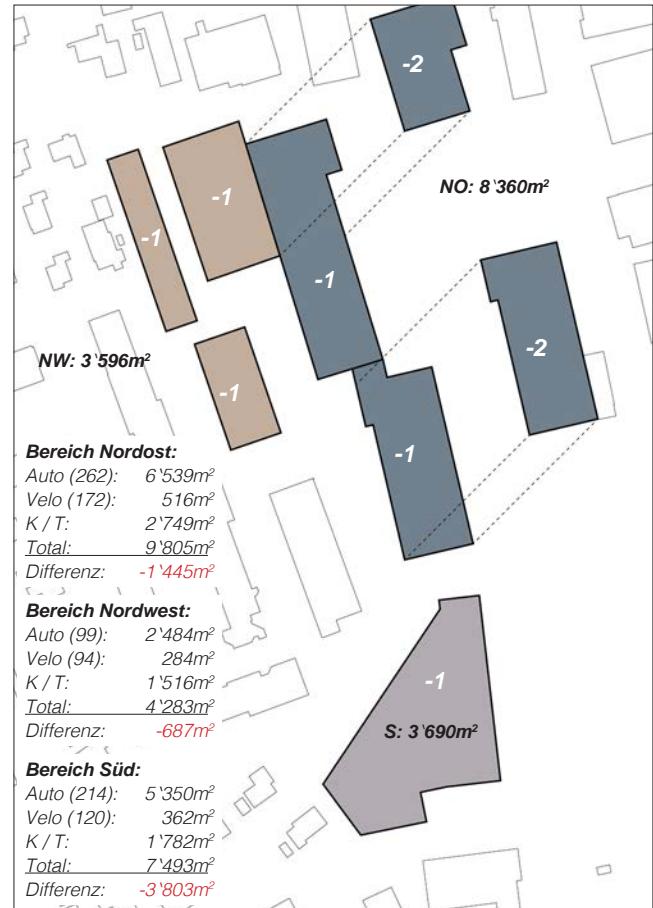
↖ Fluchtrichtung

● Vom Lärm betroffene Wohnungen

Untergeschoss (min. PP)



Untergeschoss (max. PP)



Berechnung Parkplätze (25m²/Auto):

- 0.5 Parkplatz pro Wohnung
- 3 Parkplätze pro 100m² Gewerbe
- Bereich S1: 70 Parkplätze Gewerbe
- Bereich NO4: 45 Parkplätze Gewerbe

Berechnung Velo im Untergeschoss (3m²/Velo):

- 3.3 Velo pro Wohnung
- 3 Velo pro 100m² publ. orientiertes Gewerbe

Keller- / Technikfläche (15% GFo)

- Verfügbare Fläche im Untergeschoss (NW)
- Verfügbare Fläche im Untergeschoss (NO)
- Verfügbare Fläche im Untergeschoss (S)

Berechnung Parkplätze (25m²/Auto):

- 1 Parkplatz pro Wohnung
- 5 Parkplätze pro 100m² Gewerbe
- Bereich S1: 130 Parkplätze Gewerbe
- Bereich NO4: 75 Parkplätze Gewerbe

Berechnung Velo im Untergeschoss (3m²/Velo):

- 3.3 Velo pro Wohnung
- 3 Velo pro 100m² publ. orientiertes Gewerbe

Keller- / Technikfläche (15% GFo)

- Verfügbare Fläche im Untergeschoss (NW)
- Verfügbare Fläche im Untergeschoss (NO)
- Verfügbare Fläche im Untergeschoss (S)

**Anhang 2 Factsheet Personenunterführung Süd, Münsingen
30. August 2024**

Metron Bern AG, Neuengasse 43, 3001 Bern

Arealentwicklung Bahnhof West, Workshopverfahren

Factsheet Personenunterführung Süd, Münsingen

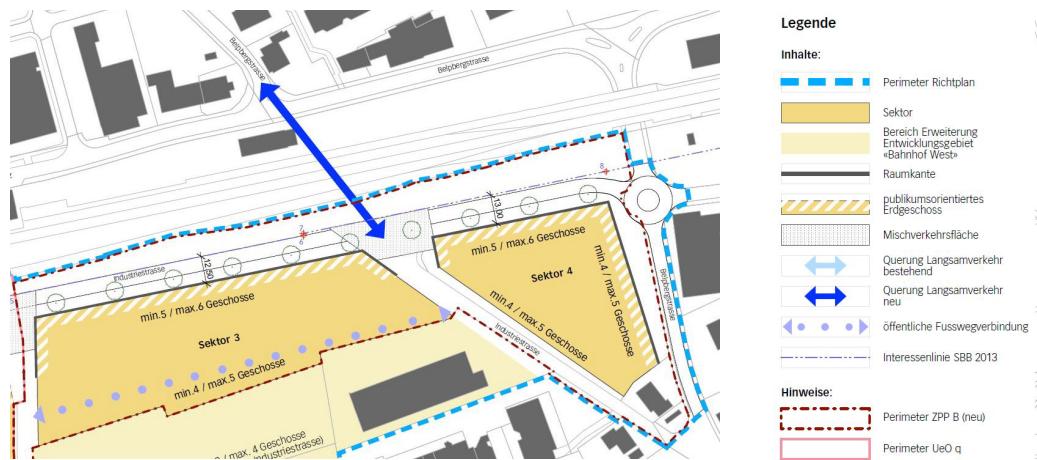
30.08.2024, Metron Bern AG, Neuengasse 43, 3001 Bern

Kernteam PU Süd

- Beat Moser, Gemeinde Münsingen, Gemeindepräsident
- Thekla Huber, Gemeinde Münsingen, Gemeinderätin
- Marlies von Allmen, Gemeinde Münsingen, Bereichsleiterin Bau
- Nina Lauterburg, Gemeinde Münsingen, Bauabteilung
- Niklaus Bay, Bay Projektentwicklung WEST AG, Projektträgerschaft
- Peter Weibel, Berater Projektträgerschaft
- Rolf Nöthiger, Vertreter Grundeigentümerschaft Martignoni
- Urs Fischer, Lohner + Partner AG, ortsplanerische Begleitung Gemeinde
- Thomas von Känel, Metron Bern AG, Fachexperte Verkehr / Mobilität
- Antje Neumann, Metron Bern AG, Bearbeitung Variantenvergleich

Ausgangslage

Der Richtplan Bahnhof West und der Richtplan Mobilität sehen zwischen Industrie- und Belpbergstrasse die Erstellung einer neuen Bahnquerung für den Fuss- und Veloverkehr vor (dunkelblauer Pfeil in der Abbildung), welche auch den Zugang zu den Bahnperrons ermöglicht. Die neue Personenunterführung Süd (PU Süd), inkl. beidseitigem Zugang über Rampen, wurde vertraglich mit der SBB vereinbart. Der Verpflichtungskredit wurde durch das Münsinger Parlament beschlossen; Basis zum Beschluss bildete das Vorprojekt mit Plänen einer Velozufahrt/Rampe über die Diagonale.

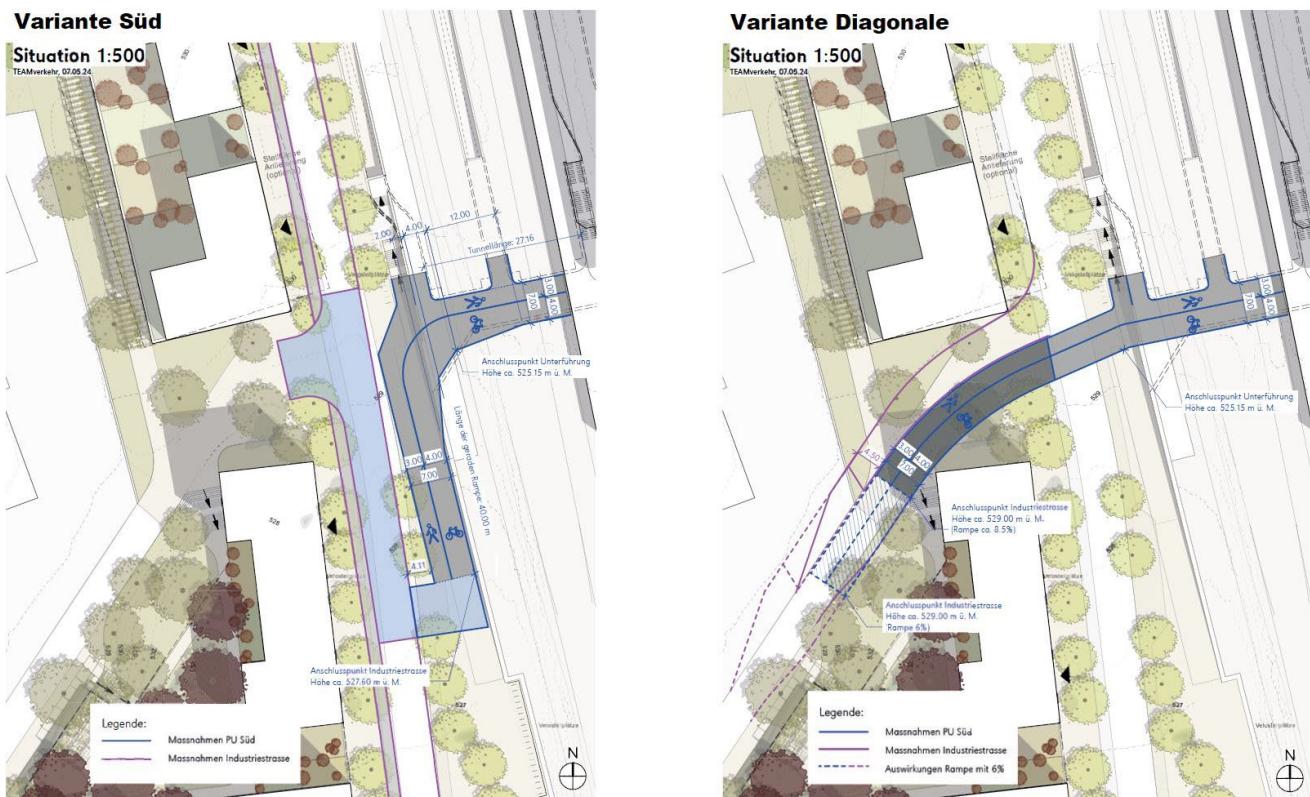


Varianten

Im Rahmen der Testplanung für die Überbauungsordnung der Sektoren 3 und 4 wurde von verschiedenen bearbeitenden Teams die Zweckmässigkeit der «Variante Diagonale» in Frage gestellt und zusammen mit der städtebaulichen Setzung die «Variante Süd» entwickelt. Da in der Synthese der Testplanung keine der Varianten vollumfänglich überzeugen konnte, wurde beschlossen, die spezifischen Vor- und Nachteile in der nächsten Planungsstufe unter Beachtung städtebaulicher, betrieblich-funktionaler und wirtschaftlicher Aspekte zu vertiefen.

Im Workshopverfahren hat sich herausgestellt, dass Vor- und Nachteile der neuen «Variante Süd» in Bezug zur bestehenden Variante gestellt werden müssen, um die Abkehr von der bestehenden «Variante Diagonale» nachvollziehbar begründen zu können.

Es wurde deshalb beschlossen, die neue «Variante Süd» und die bestehende «Variante Diagonale» detaillierter und gleichwertig auszuarbeiten, so dass anschliessend zusammen eine Bewertung der Varianten erfolgen kann. Die Bewertung der Varianten wurde durch das Kernteam PU-Süd bearbeitet.



Verweis Anhang:
 > Visualisierungen

Im Anhang zum Factsheet befinden sich Pläne und Visualisierungen zu beiden Varianten.

- Bild 1: Ost > West; von den Bahngleisen in die Diagonale
- Bild 2: West > Ost; aus der Diagonale zu den Bahngleisen

Vorgehen zur Bewertung

Um eine gleichwertige Bewertung ermöglichen zu können, wurden beide Varianten so ausgearbeitet, dass sie u.a. folgende Grundsätze erfüllen:

- Beide Varianten sind technisch machbar.
- Die neue PU weist ein grosses Nutzerpotenzial auf und leistet dadurch einen Beitrag zur Reduktion des MIV und zur Entlastung des ÖV.
- Hindernisfreiheit (max. 6 % Gefälle)
- Erschliessung Parzelle 1087 für LW/PW von Industriestrasse (Nord) möglich.
- Beide Varianten ermöglichen max. 4 % Längsgefälle Belpbergstrasse (Drittprojekt) und max. 4 % Längsgefälle Industriestrasse.

Die gewählte Bewertung lehnt sich an das Standardverfahren nach NISTRa (Nachhaltigkeits-Indikatoren für **Strasseninfrastrukturprojekte**) an und basiert auf den drei Nachhaltigkeitsdimensionen Umwelt (U), Gesellschaft (G) und Wirtschaft (W) sowie nach den Interessengruppen Bauherrschaft (Bau), Benutzende (Nutz) und Allgemeinheit (Allg). Innerhalb dieser Dimensionen U, G und W wurden Indikatoren zur Detailbewertung ausgebildet.

Schritt 1 : Indikatoren

In einem ersten Schritt wurden vom Kernteam die Indikatoren innerhalb der Nachhaltigkeitsdimensionen festgelegt. Die textlichen Beschriebe halten dabei die wesentlichen Merkmale der beiden Varianten zu den jeweiligen Indikatoren fest, so dass die nachfolgende Bewertung transparent und nachvollziehbar wird. Die Indikatoren decken eine grosse Bandbreite an raumplanerischen Themen ab und berücksichtigen dabei das Bauwerk selbst, seine unmittelbar angrenzende Umgebung und die Funktion innerhalb der Gemeinde.

Schritt 2 : Gewichtung

Die Gewichtung wurde innerhalb des Kernteams diskutiert und festgelegt. Im Fokus des Projektes stehen die zukünftigen Nutzenden und die städtebauliche Integration, weshalb die Gesellschafts-Dimension mit zusammen 60 % hoch gewichtet wurde. Mit zusammen 25 % nimmt die Wirtschafts-Dimension die zweithöchste Bewertungsgröße an, deren Kriterien von der Interessensgruppe Bauherrschaft geprägt sind. Die Umweltkriterien wurden in der Bewertung mit 15 % eher gering gewichtet, da mit der Festsetzung der PU Süd in jedem Fall Eingriffe in die bestehende Umwelt vorgenommen werden.

Aufgeteilt nach den Interessengruppen ergibt sich folgendes Bild: Mit 45 % der Indikatoren werden die Interessen der Nutzenden am höchsten gewichtet, 30 % der Indikatoren vertreten die Interessen der Allgemeinheit und 25 % die Interessen der Bauherrschaft.

Schritt 3: Bewertung

Als projektspezifische Besonderheit besteht die Ausgangslage, dass es keine «Variante Null» gibt, die den beizubehaltenden Ist-Zustand darstellt. Es ist unbestritten, dass die PU Süd planerisch sowie politisch verankert ist und nicht in Frage gestellt wird. Da eine «Variante Null» fehlt, wurde die «Variante Diagonale» als Basis der Bewertung festgelegt und alle Indikatoren mit «o» gesetzt. Sie stellt die ursprünglich gewählte Variante dar, die im Rahmen der Testplanung in Frage gestellt wurde. Die «Variante Süd» hat daher durch die Bewertung aufzuzeigen, bei welchen Indikatoren sie besser, schlechter oder gleichwertig gegenüber der «Variante Diagonale» abschneidet.

Verweis Anhang:
-> Bewertungsliste

Im Anhang zum Factsheet befindet sich die vollständige Bewertungsliste zu beiden Varianten.

Ergebnis

Die nachfolgende Kurztabelle zeigt die durch das Kernteam PU Süd erfolgte Bewertung der «Variante Süd» gegenüber der Referenzvariante Diagonale. Von 15 Einzelindikatoren werden

- 9 Indikatoren positiver (+10) als die Referenzvariante bewertet, davon 3 deutlich höher (+20),
- 1 Indikator schlechter (-10) als die Referenzvariante bewertet und
- 5 Indikatoren als gleichwertig (o) gegenüber der Referenzvariante bewertet.

Die 9 positiven Bewertungen decken im Vergleich relativ gleichmäßig die Indikatoren der Interessensgruppen (IG) ab: Allgemeinheit 3x, Nutzende 4 x, Bauherrschaft 2x.

Die Bewertung zeigt auf, dass insbesondere die städtebaulichen Auswirkungen im Umfeld der Varianten zu Unterschieden führen.

		IG	Gew	Pkt.	Var Süd	Pkt.	Var Diagonale
					Pkt*Gew		
	Umweltindikatoren		15 %	10	0.5	0	0
U1	Flächenversiegelung / Flächeneffizienz	Allg	5 %	0	0	0	0
U2	Flächenverbrauch Rampe	Allg	5 %	10	0.5	0	0
U3	Potenzial Bepflanzung / Bäume (Schwammstadt)	Allg	5 %	0	0	0	0
	Gesellschaftsindikatoren		60 %	70	5.5	0	0
G1	soziale Sicherheit	Nutz	5 %	10	0.5	0	0
G2	Verkehrssicherheit innerhalb Rampe/UF	Nutz	5 %	0	0	0	0
G3	Verkehrssicherheit ausserhalb Rampe/UF	Nutz	10 %	10	1	0	0
G4	Netzintegration Alltags-/Freizeitverkehr kommunal + regional	Nutz	10 %	0	0	0	0
G5	Logik / Orientierung / Lesbarkeit	Nutz	5 %	10	0.5	0	0
G6	Ankunftsrt / Verknüpfung von versch. Funktionen / Aufenthaltsqualität	Nutz	10 %	10	1	0	0
G7	Städtebauliche Auswirkungen / Integration	Allg	10 %	20	2	0	0
G8	Auswirkungen im Umfeld (Diagonale, Belpbergstrasse resp. Industriestrasse)	Allg	5 %	10	0.5	0	0
	Wirtschaftsindikatoren		25 %	30	2.5	0	0
W1	Prozess- und Akzeptanzrisiken	Bauh	5 %	-10	-0.5	0	0
W2	Bauliche Risiken	Bauh	5 %	0	0	0	0
W3	Synergien/Risiken mit Drittprojekten	Bauh	10 %	20	2	0	0
W4	Landerwerb	Bauh	5 %	20	1	0	0
	Summe			110	8.5	0	0
	Summe gewichtet nach % der Dimensionen			51	4.0	0	0

Sensitivitätsbetrachtung

Mit Sensitivitätsanalysen wird geprüft, ob die Bewertungsergebnisse stabil sind oder ob sie anders ausfallen, sobald andere Annahmen getroffen werden. Dabei werden wichtige Indikatoren oder die ganze Dimension einzeln hinsichtlich ihres Einflusses auf das Bewertungsergebnis geprüft. Da es nur einen negativ bewerteten Indikator gibt, wird vor allem die Wirtschaftsdimension in der Sensitivitätsbetrachtung unterschiedlich gewichtet.

Insgesamt zeigt sich ein sehr stabiles Ergebnis. Erst bei einer deutlichen Gewichtung des negativ bewerteten Indikators W1 mit 90 % kippt die Bewertung der «Variante Süd» mit -8.0 in der gewichteten Gesamtsumme ins Negative. In den anderen Betrachtungen bleibt das Ergebnis stabil positiv zugunsten der «Varianten Süd» mit 3.5 – 7.2.

W-Indikatoren	G-Indikatoren	U-Indikatoren	Gew. Punkte	Summe Pkt.*Gew.
25 %	60 %	15 %	51.0	4.0
50 %	30 %	20 %	38.0	3.5
90 %	7 %	3 %	32.3	7.2
W1: 90 % W2/3/4: 2 %	6 %	2 %	31.8	-8.0

Fazit

- Der Flächenverbrauch und die Versiegelung sind bei der «Variante Süd» eher etwas geringer. Das Potenzial für Klimamassnahmen ist bei den Varianten an unterschiedlichen Orten möglich, in der Summe aber gleichwertig.
- Bezüglich der Netzintegration für den Veloverkehr haben die beiden Varianten unterschiedliche Vor- und Nachteile, welche in der Summe etwa gleichwertig beurteilt werden. Mit der «Variante Süd» kann das Längenprofil der Industriestrasse flexibler ausgestaltet werden, was sich positiv auf die kantonale Velohauptroute auswirkt.
- Die Testplanung und das Workshopverfahren haben verdeutlicht, dass die städtebauliche Integration der «Variante Süd» wesentlich besser ist: Die Lesbarkeit und Orientierung ist nachvollziehbarer, der logische Ankunftsplatz bietet gute Verknüpfungen der verschiedenen Bedürfnisse.
- Bei der «Variante Diagonale» entstehen infolge der geringen Platzverhältnisse in der Diagonalen Konflikte mit verschiedenen Anlieferungen. Weiter ist Landerwerb ausserhalb des bestehenden UeO-Perimeters nötig, was ein grosses Risiko darstellt.
- Mit der «Variante Süd» sind durch die räumliche Entflechtung die Auswirkungen und Abhängigkeiten auf Nachbarparzellen und Drittprojekte wesentlich geringer. Die Etappierung ist bedeutend einfacher.
- In der Gesamtbeurteilung ist die «Variante Süd» klar besser.

PU Süd

Varianten



Variante Diagonale



Variante Süd, Bild 1
(vbarchitekten.)



**Variante Diagonale, Bild 1
(vbarchitekten.)**



Varianten Süd, Bild 2
(vbarchitekten.)



**Variante Diagonale, Bild 2
(vbarchitekten.)**



angenommene, eingehaltene Ausgangslagen bei beiden Varianten:

Bewertungsskala	
Punkte	
20	deutliche Verbesserung
10	besser / Verbesserung
0	(wie) Variante Diagonale
-10	schlechter / Verschlechterung
-20	deutlich Verschlechterung

beide Varianten sind technisch machbar
 Mindestbreite Rampe gegeben
 Hindernisfreiheit (max. 6 %)
 Rahmenbedingungen SBB (Aufweitung UF)
 Die neue PU stellt einen hohen Sicherheitsmehrwert dar, indem die UF Belpbergstrasse vermieden werden kann.
 Die neue PU weist ein grosses Nutzerpotenzial auf und leistet dadurch einen Beitrag zur Reduktion des MIV und zur Entlastung des ÖV.
 ähnlich hoher Betriebs-/Unterhaltsaufwand
 Erschliessung Parzelle 1087 für LW/PW von Industriestrasse Nord (Bahnhof)
 beide Varianten ermöglichen max. 4 % Längsgefälle Belpbergstrasse (Drittprojekt) und max. 4 % Längsgefälle Industriestrasse

Bewertungsmethodik

Mit der Festlegung, dass es eine Unterführung Süd geben wird, gibt es keine Variante Null (Beibehaltung Ist-Zustand), an denen beiden Varianten bemessen werden könnten.

Die "Variante Diagonale" wird als Referenzvariante gewählt, da sie im bisherigen Projektverlauf kommuniziert wurde. Die neue "Variante Süd" wird der Referenzvariante gegenübergestellt.

Indikator	Gewichtung	Variante Süd Neue Variante mit Rampe parallel zu den Gleisen		Pkt	Pkt*Gew	Variante Diagonale Referenzvariante mit Rampe in Diagonale Industriestr.		Pkt	Pkt*Gew	Bemerkungen
Umweltindikatoren 15%										
U1 Flächenversiegelung / Flächeneffizienz	Allg 5%	1'074 m2 + geringere Flächenversiegelung an der Diagonalen - eher hohe Flächenversiegelung entlang Industriestrasse		0	0	1'086 m2 +geringere Flächenversiegelung an der Industriestrasse - erhöhte Flächenversiegelung auf Diagonale (Verbreiterung Strasse)		0	0	
U2 Flächenverbrauch Rampe	Allg 5%	524 m2		10	0.5	580 m2		0	0	inkl. Bereich unter Strasse + Strassenaufweitung bei Diagonale
U3 Potenzial Bepflanzung / Bäume (Schwammstadt)	Allg 5%	+ keine zusätzliche Versiegelung an der Diagonalen + "grüne Verbindung" nicht tangiert. Potenzial für Begrünung Aufenthaltsbereich zwischen den Gebäuden.		0	0	+ erhöhter Spielraum zur klimaverträglichen Gestaltung Industriestrasse		0	0	beide Varianten gleichwertig
Gesellschaftsindikatoren 60%										
G1 soziale Sicherheit	Nutz 5%	+ hohe Einsehbarkeit durch kurzen Tunnel; Ausfahrt Tunnel auf "Hauptachse" > höhere Belebung, heller beleuchtet		10	0.5	- weniger gute Einsehbarkeit durch längeren Tunnel; Ausfahrt Tunnel auf "Nebenstrasse"		0	0	
G2 Verkehrssicherheit innerhalb Rampe/UF	Nutz 5%	+ Velo und Fuss: jeweils eigene durchgehende Spur ohne Kreuzungsbereich; übersichtliche Ausfahrt - im Tunnel: späte Einsehbarkeit in Kurve (trotz Aufweitung); hoher Platzbedarf von Spezialvelos in Kurven > grösserer Kreuzungskonflikt		0	0	+ Velo und Fuss: jeweils eigene durchgehende Spur ohne Kreuzungsbereich mit Fuss; gute Sicht durch flache Kurve; vom MIV Industriestr. separater Ankunftsplatz - im Tunnel: Risiko überhöhtes Tempo; Ausfahrt in Diagonale mit spitzem Sichtwinkel nach hinten Ri Bhf		0	0	
G3 Verkehrssicherheit ausserhalb Rampe/UF	Nutz 10%	+ konzentrierter Kreuzungsbereich MIV <> Fuss/Velo mit Bezug Bhf erkennbar (gestaltbar) > wirkt sich positiv auf das Geschwindigkeitsniveau auf der Industriestrasse aus (wird generell für alle Querungen sicherer)		10	1	- Konfliktpotenzial am Rampenende (steiler Winkel) - Konflikt mit Anlieferung auf Diagonale: LKW fährt rückwärts zu; Lage der Strasse bedingt Anpassung Gebäudebesetzungen (Strassenabstand)		0	0	
G4 Netzintegration Alltags-/Freizeitverkehr communal + regional	Nutz 10%	+ Anschluss an kommunaler Hauptroute und (zukünftiger) Velohauptroute + hoher Nutzen für Velos aus/nach Süden - verlängerte Wegführung für Velo aus/nach Nord und West (ca. 75 m) - Querung Ost-West: bezüglich Direktheit wenig attraktive Alternative zur Belpbergstrasse (Höhenunterschiede)		0	0	+ Anschluss an (zukünftig) kommunaler Hauptroute + Querung Ost-West: bezüglich Direktheit attraktive Alternative zur Belpbergstrasse - verlängerte Wegführung für Velo aus/nach Süd und Nord (ca. 100 m); Nutzen für Velos aus/nach Süden eher gering; führt an der (zukünftigen) Velohauptroute vorbei		0	0	Die Anbindung an die Quartiere ist unterschiedlich; quantitative Aussagen sind nicht machbar mit (Freizeit, Alltag, Pendeln)
G5 Logik / Orientierung / Lesbarkeit	Nutz 5%	+ räumlich sichtbarer Zugangsbereich für alle, geringer Signalisationsbedarf, Wegführung erkennbar		10	0.5	- Wegführung für Velo Süd und Nord kommand nicht intuitiv erkennbar; mehr Signalisation notwendig		0	0	
G6 Ankunfts-/Verknüpfung von versch. Funktionen / Aufenthaltsqualität	Nutz 10%	+ räumlich gefasster Ort mit Bezug zum Bahnhof		10	1	- visuell eher geringer Zusammenhang mit Bahnhof		0	0	
G7 Städtebauliche Auswirkungen / Integration	Allg 10%	+ optimal ins städtebauliche Konzept integriert, Platzverhältnisse Diagonale für Fuss-/ Veloverkehr und Anlieferung ausreichend		20	2	- die Lücke zwischen den angrenzenden Gebäuden an die Diagonale müsste vergrössert werden, damit die Variante SBB funktioniert. Der Abstand zu den Gebäuden ist zu klein für Rampe, Fuss/Veloverkehr und Anlieferung. Aus städtebaulicher Sicht wäre das ein grosser Nachteil, resp. nicht möglich den Gebäudeabstand zu Vergrössern		0	0	
G8 Auswirkungen im Umfeld (Diagonale, Belpbergstrasse resp. Industriestrasse)	Allg 5%	+ teilweise Entlastung Knoten Belpbergstrasse +/- Zusätzlicher Querungsbereich auf Industriestrasse analog Senevita (im Koeexistenzbereich) +/- Gesamtverkehr (Fuss/Velo) auf Industriestrasse (Zusätzlich: Querung) + mehr Spielraum für Anlieferung Süd durch Wegfall Rampe (heute Jumbo) +/- für Fortsetzung bahnseitiges Trottoir wird Versatz der Strasse um 2-3 m nach Westen notwendig (Spielraum ist vorhanden)		10	0.5	+ Reduktion Verkehrsaufkommen auf Industriestrasse (Querung); räumliche Verteilung der Ströme (Fuss/Velo) + Entlastung Knoten Belpbergstrasse - weniger Spielraum Befahrbarkeit MIV/LKW für Anlieferung Süd durch Rampe in Diagonale (heute Jumbo)		0	0	
Wirtschaftsindikatoren 25%										
W1 Prozess- und Akzeptanzrisiken	Bauh 5%	- neue Variante, die Akzeptanz bei SBB, Politik und Bevölkerung ist ungewiss - bei SBB-internem Prozess ist mit längerer Bearbeitungszeit zu rechnen (Stellungnahme, Genehmigung); inkl. Baukosten		-10	-0.5	+ im bisherigen Prozess (SBB + Parlament) immer abgebildet		0	0	
W2 Bauliche Risiken	Bauh 5%	- Baugrube/Sicherungsmassnahmen an Bahntrassee nötig, komplexere Geometrie [ob Einschub mit trapezförmigen Elementen machbar ist, ist noch nicht geklärt], aber machbar. Insbesondere infolge des erst nachher in Betrieb gehenden zusätzlichen Gleises		0	0	+ Einschub mit Elementen möglich - Baugrube/Sicherungsmassnahmen ggü. Gebäuden nötig (sofern diese vorher gebaut werden) - Werkleitungen in Industriestrasse müssen umgelegt werden		0	0	ähnlicher Aufwand; Baukosten wahrscheinlich vergleichbar
W3 Synergien/Risiken mit Drittprojekten	Bauh 10%	+ geringe Abhängigkeiten/Auswirkungen auf Nachbarparzellen / Drittprojekte (u.a. Ausgestaltung Industriestrasse, Knoten UF Belpbergstrasse, Gebäude realisierung) + Entflechtung der Teilprojekte > einfache Etappierung möglich + Längsgefälle Industriestrasse flexibler > Velohauptroute, mobilitätseingeschränkte Personen entlang Industriestr.		20	2	+ Spielraum zur Gestaltung Industriestrasse und Parzelle 314 - gestalterisch mit Parzelle 155 zu koordinieren (Abstände), bedingt Aufweitung der Strasse in der Diagonalen - Anbindung Aussenperron: steileres Gefälle zw. Industriestrasse und Perron - UF Belpbergstrasse ?		0	0	Wer baut zuerst? Für Anchluss der Neubauten braucht es die Werkleitungen in der Industriestrasse > zeitliche Abhängigkeiten?
W4 Landerwerb	Bauh 5%	+ Verkehrslösung innerhalb UeO-Perimeter (kein weiterer Landerwerb notwendig)		20	1	- Landerwerb 1087 (nicht im bisherigen UeO-Perimeter)		0	0	
Summe		100%		110	8.5			0	0	
Summe, gewichtet nach %				51	4			0	0	

Ergebnis Bewertung "Variante Süd":

9 Indikatoren werden positiver (+10) als die Referenzvariante bewertet, davon 3 deutlich höher (+20)

1 Indikator wird schlechter (-10) als die Referenzvariante bewertet

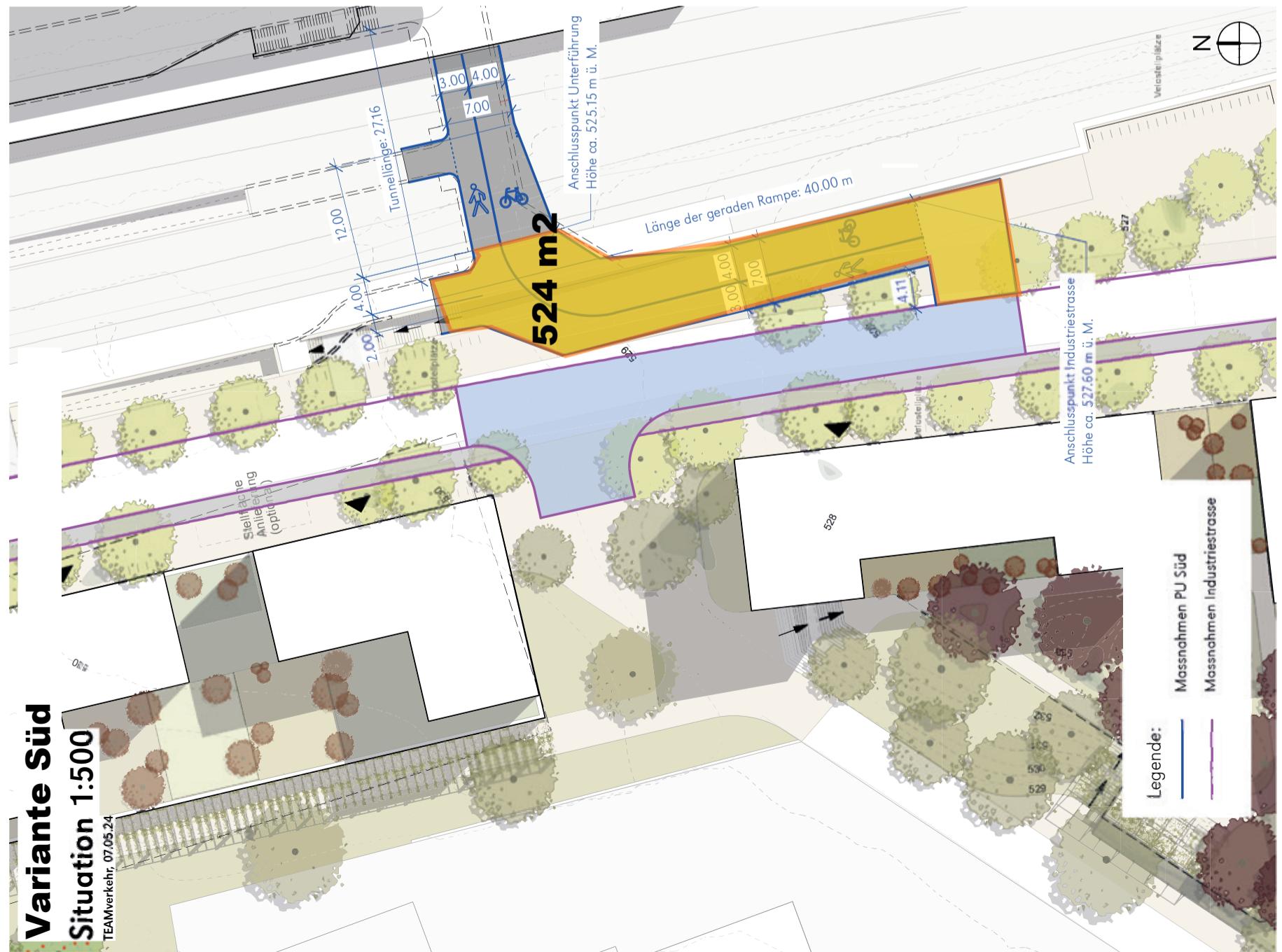
5 Indikatoren werden als gleichwertig (0) gegenüber der Referenzvariante bewertet

// Bewertungsergebnis wird zuhanden Beurteilungsgremium verabschiedet.

Flächenverbrauch Rampe

PU Süd

Varianten



PU Süd

Varianten

Summe: 1'074 m²

