



AUFLAGE

Überbauungsordnung q «Senevita»

mit Änderung der Grundordnung

Erläuterungsbericht

Die UeO besteht aus:

- Überbauungsplan
- Überbauungsvorschriften
- Projekt Strassenraum mit Platzgestaltung

Weitere Unterlagen zur UeO:

- **Erläuterungsbericht**

Weitere Planungsinstrumente

- Zonenplan- und Baureglementsänderung
- Richtplan «Bahnhof West»
- Landerwerbsplan

21. März 2017

Genehmigt am:

Nachgeführt bis:

Impressum

Auftraggeber:

Einwohnergemeinde Münsingen
Thunstrasse 1
3110 Münsingen

Auftragnehmer:

ecoptima, Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern
Telefon 031 310 50 80, Fax 031 310 50 81
www.ecoptima.ch, info@ecoptima.ch

Bearbeitung:

Hansjakob Wettstein, Raumplaner FH MAS ETH
Barbara Bütikofer, Geographin M.A.

Inhalt

0	Kurzfassung	5
1.	Ausgangslage	6
2.	Standort	7
2.1	Lage	7
2.2	Nutzung	8
2.3	Erschliessung	8
3.	Bau- und planungsrechtliche Grundlagen	9
3.1	Grundordnung (grundeigentümerverbindlich)	9
3.2	Kommunale Richtpläne (behördenverbindlich)	10
4.	Vorhaben	12
4.1	Ortsbauliche Idee	12
4.2	Nutzungen	13
4.3	Baugestaltung	13
4.4	Aussenräume	13
4.5	Erschliessung	14
5.	Änderung der Grundordnung	14
5.1	Zonenplanänderung	14
5.2	Baureglementsänderung	15
6.	UeO q «Senevita»	15
6.1	Zielsetzungen	15
6.2	Überbauungsplan und Überbauungsvorschriften	15
6.3	Projekt Strassenraum mit Platzgestaltung	20
7.	Auswirkungen auf die Umwelt (Bericht nach Art. 47 RPV)	21
7.1	Orts- und Landschaftsbild	21
7.2	Verkehr	23
7.3	Lärm und Luft	26
7.4	Beurteilung aus raumplanerischer Sicht	28
8.	Verfahren	29
8.1	Übersicht und Termine	29
8.2	Mitwirkung	29
8.3	Vorprüfung	30
8.4	Öffentliche Auflage	32
8.5	Beschlussfassung und Genehmigung	32
	Anhang 1: Art. 18 ZPP B «Bahnhof West»	33
	Anhang 2: Prüfung unterirdische Industriestrasse	35

0 Kurzfassung

Die heutige Bausubstanz im zentral gelegenen Gebiet Bahnhof West ist teilweise veraltet. Eine Umnutzung und Verdichtung drängt sich auf und ist für die Entwicklung der Gemeinde eine grosse Chance: Münsingen kann ohne Einzonungen und Kulturlandverlust zusätzlichen Wohnraum und Arbeitsflächen schaffen. Der Ortsteil West erhält einen attraktiven Bahnhofzugang und mit der künftig durchgängig befahrbaren Industriestrasse entsteht im Ortsteil West eine wichtige Querverbindung. Zusammen mit der geplanten Entlastungsstrasse Nord trägt die durchgehende Industriestrasse deutlich zur Entlastung des Bahnhofquartiers, des Dorfkerns und des Niesenwegs bei. Das Entwicklungsgebiet «Bahnhof West» soll so zu einem lebhaften, gemischten Quartier mit Wohnraum, Arbeitsflächen und Versorgungsmöglichkeiten umgestaltet werden.

Das stark gesplittete Grundeigentum im Gebiet Bahnhof West hat eine Entwicklung lange Zeit behindert. Ende 2014 einigten sich die Grundeigentümer zwischen der Sägegasse und dem Dorfmattheweg mit der Firma Losinger Marazzi AG auf eine gemeinsame Projektentwicklung. Die Gemeinde erhielt damit die Gelegenheit, für diesen Teilbereich eine Überbauungsordnung zu erarbeiten und damit die planungsrechtlichen Grundlagen für einen ersten wichtigen Schritt bei der Umstrukturierung und Verdichtung des Gebiets Bahnhof West zu schaffen.

Inzwischen sind die Pläne für ein Gebäude der Senevita mit rund 90 Seniorenwohnungen und 50 Pflegezimmern weit gediehen. Eng verknüpft mit dem Vorhaben ist die Umgestaltung des Bahnhofvorbereichs und -zugangs sowie die Realisierung einer neuen unterirdischen Veloabstellanlage für mindestens 650 Velos. Die grundeigentümerverbindlichen Vorschriften für den Bau des Senevita-Gebäudes und die Umgestaltung des Bahnhofzugangs sind in der UeO q «Senevita» festgehalten.

1. Ausgangslage

Die Losinger Marazzi AG beabsichtigt westlich des Bahnhofs unmittelbar gegenüber des Bahnhofgebäudes ein Gebäude mit Seniorenwohnungen und Pflegeplätzen zu erstellen. Gleichzeitig beabsichtigt die Gemeinde die Umstrukturierung und Verdichtung des Gebiets in der ZPP B «Bahnhof West», die Umlegung der Industriestrasse, die Realisierung einer durchgehenden Strassenverbindung zwischen der Sägegasse und der Belpbergstrasse sowie die Realisierung eines neuen Bahnhofzugangs West mit einer unterirdischen öffentlichen Veloabstellanlage für mindestens 650 Velos.

Innere Verdichtung

Das Gebiet westlich des Bahnhofs wird heute durch eine sehr heterogene und für den Standort zu wenig dichte Bebauungsstruktur geprägt. Die Umstrukturierung und Verdichtung in diesem Gebiet bietet die grosse Chance, ohne Einzonungen und ohne Kulturlandverlust neue Wohnungen und Arbeitsplätze zu schaffen. Gleichzeitig kann die Verkehrssituation verbessert und der öffentliche Aussenraum aufgewertet werden.

Workshopverfahren

Im Rahmen eines breit abgestützten Workshopverfahrens hat ein qualifiziertes Planungsteam – bestehend aus Städtebauern, Architekten, Verkehrs- und Landschaftsplanern – zusammen mit Vertretern der Gemeinde, des Amts für Gemeinden und Raumordnung (AGR), der kantonalen Denkmalpflege, der SBB, der Grundeigentümerschaft und des Ortsplaners einen Masterplan für das Gebiet westlich des Bahnhofs erarbeitet. In anschliessender Zusammenarbeit mit der Kommission zur Pflege der Orts- und Landschaftsbilder (OLK) wurde der Masterplan zu einem Richtplan für das gesamte Gebiet westlich des Bahnhofs weiterentwickelt und darauf basierend ein Vorprojekt für das vorliegende Planungsgebiet erarbeitet.

UeO q «Senevita»

Für die Umsetzung des Vorprojekts wurde die vorliegende UeO q «Senevita» erarbeitet, welche die bestehende ZPP «Bahnhof West» partiell ersetzt.

2. Standort

2.1 Lage

Das Planungsgebiet «Senevita» liegt unmittelbar westlich des Bahnhofs Münsingen und umfasst eine Fläche von rund 10'000 m².

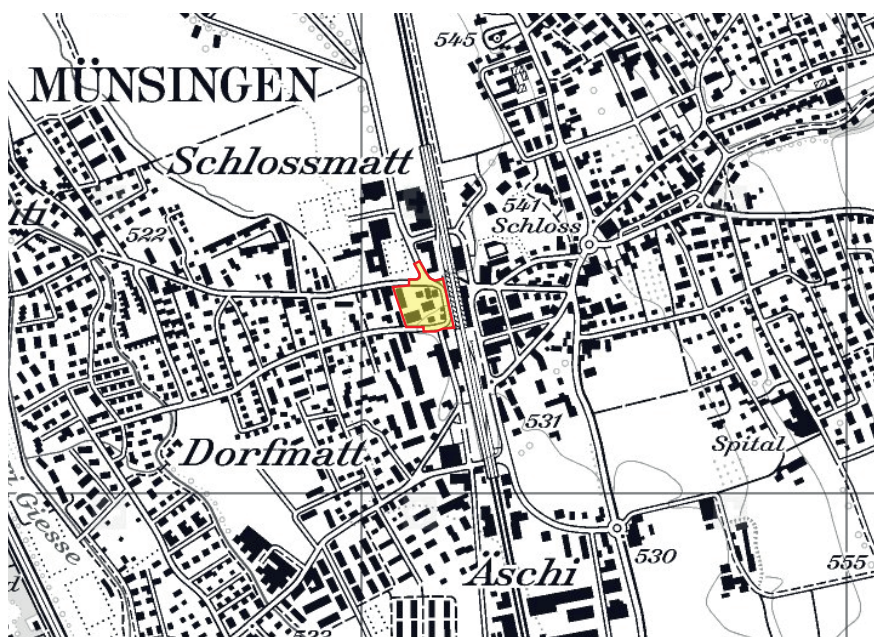


Abb. 1 Lage des Planungsgebiets im Dorfkern von Münsingen

Der Perimeter umfasst die Parzellen Nrn. 152, 1608, 708, 1323 und 2113 sowie Teile der Parzellen Nrn. 44 (Sägegasse/Hunzigenstrasse) und 2331 (Dorfmatweg).

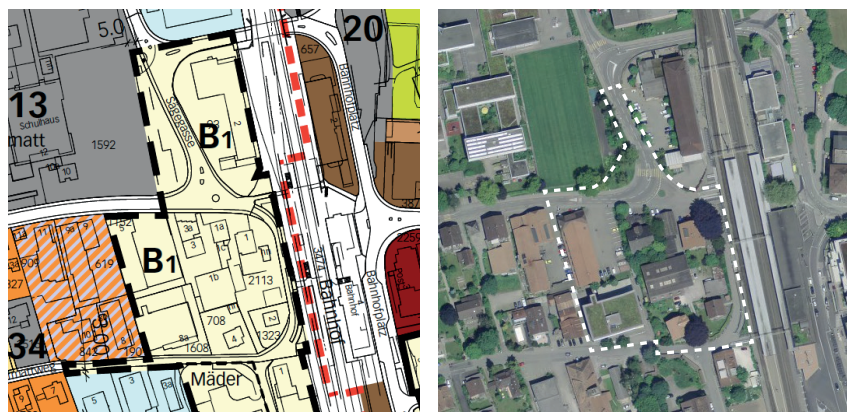


Abb. 2 Zonenplanausschnitt (links) und Luftbild des Planungsgebiets mit dem Perimeter der UeO q «Senevita» (rechts)

2.2 Nutzung

Das Planungsgebiet ist heute durch eine heterogene und für den Standort zu wenig dichte Bebauungsstruktur mit unterschiedlichen Nutzungen geprägt. Im Westen grenzt der Planungsperimeter an eine durchmischte Nutzung, die weiter westlich in ein Wohngebiet übergeht.

2.3 Erschliessung

Das Planungsgebiet ist mit dem öffentlichen Verkehr optimal erschlossen. Dank der Zentrumsnähe sind alle wesentlichen Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen – Bahnhof, Einkaufen, Schule – in wenigen Gehminuten erreichbar. Ein grosses Defizit besteht hinsichtlich der Erschliessung durch den motorisierten Verkehr sowie bei den Bahnhofszugängen und den Veloabstellanlagen.



Abb. 3 Das Planungsgebiet (rot) liegt direkt am Bahnhof (blau) und in unmittelbarer Nähe von Einkaufsmöglichkeiten (Migros; violett) und dem Schulhaus Schlossmatt (gelb)

3. Bau- und planungsrechtliche Grundlagen

3.1 Grundordnung (grundeigentümergebunden)

3.1.1 Zonenplan 1

Gemäss Zonenplan 1 befindet sich der Planungsperimeter in der Zone mit Planungspflicht (ZPP) B «Bahnhof West».

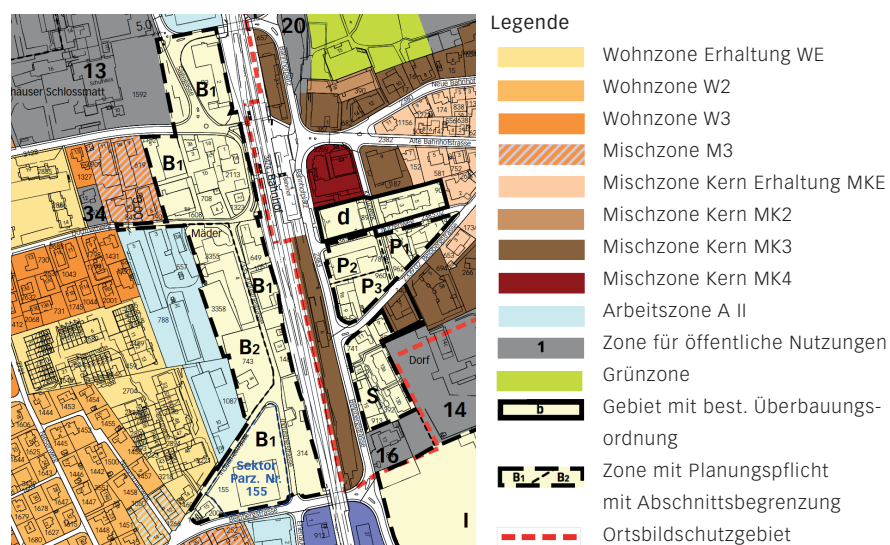


Abb. 4 Ausschnitt aus dem Zonenplan 1 der Gemeinde Münsingen

3.1.2 Zonenplan 2

Gemäss Zonenplan 2 befindet sich das Planungsgebiet im Perimeter mit Anschlusspflicht an das Fernwärmenetz. Die beiden erhaltenswerten Gebäude Sägegasse 1 und 3 sowie das schützenswerte Gebäude Dorfmatweg 4 sind hinweisend dargestellt.

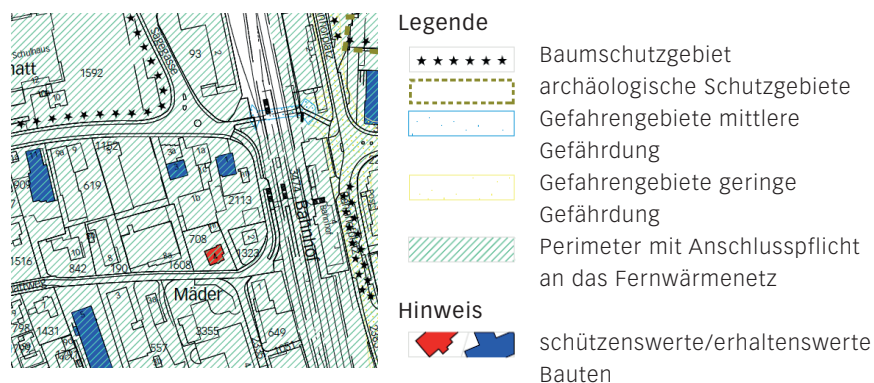


Abb. 5 Ausschnitt aus dem Zonenplan 2 der Gemeinde

3.1.3 Baureglement

Die heute rechtsgültigen Bestimmungen zur ZPP B (vgl. Anhang 1) wurden im Rahmen der letzten Ortsplanungsrevision formuliert. Zum Zeitpunkt der Revision lagen keine konkreten Projekte für die ZPP B vor, weshalb die Gemeinde die Ortsplanungsrevision nicht mit einer massiven Nutzungserhöhung belasten wollte.

3.2 Kommunale Richtpläne (behördenverbindlich)

3.2.1 Richtplan Verkehr

Der Richtplan Verkehr wurde im Rahmen der letzten Ortsplanungsrevision 2010 erarbeitet und macht für das Planungsgebiet Aussagen sowohl zum motorisierten Individualverkehr als auch zum Velo- und Fussverkehr.



Richtplan Verkehr – MIV

Strassenklassierung

— Basiserschliessung

Massnahmen

▨ T30 Zone

▨ Massnahmen gem. Richtplan Verkehr Bahnhofquartier

Hinweise

▨ Einzonungen/Umschaltungen
1. Priorität



Richtplan Verkehr – Veloverkehr

Übergeordnete Routen

— Radwanderroute Veloland Schweiz

— regionale Routen

Lokale Routen

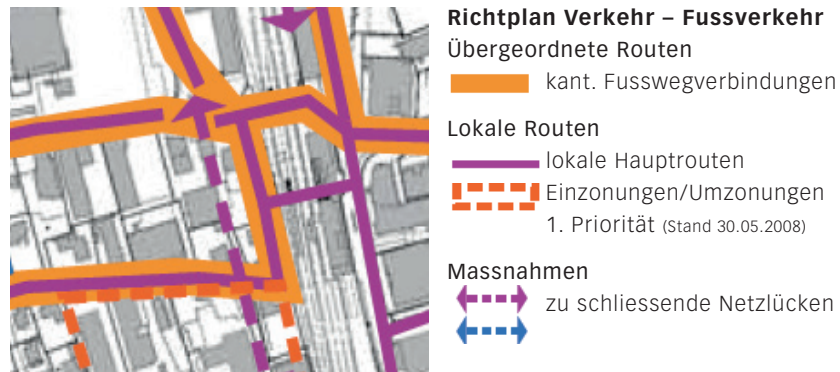
— wichtige Routen

▨ Einzonungen/Umschaltungen
1. Priorität

Massnahmen

▨ zu schliessende Netzlücken

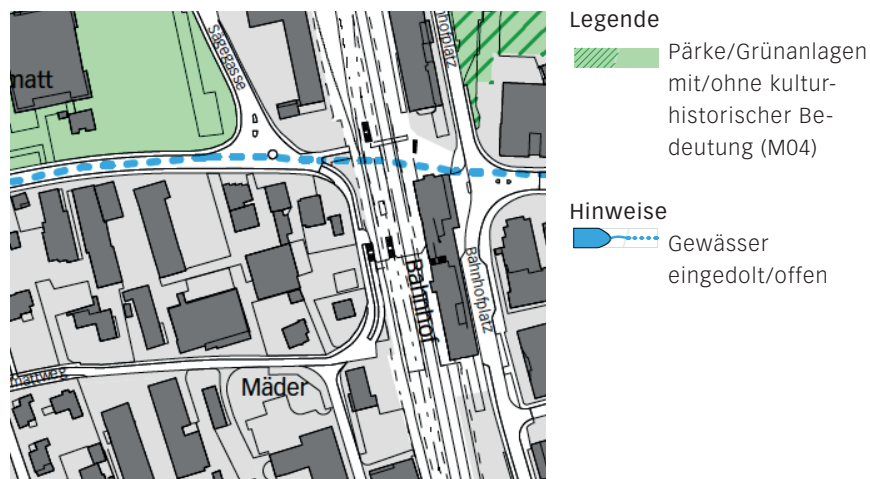
▨ Bike & Ride



Die Tempo 30 Zone wurde bereits umgesetzt. Noch offen sind die Massnahmen zur Schliessung der Netzlücke Nord-Süd. Mit der Realisierung der durchgehenden Industriestrasse zwischen Sägegasse und Belpbergstrasse im Rahmen der vorliegenden UeO wird diese Massnahme umgesetzt.

3.2.2 Richtplan Landschaft

Der Richtplan Landschaft macht keine für das Planungsgebiet massgebenden Aussagen. Der durch die Sägegasse geführte eingedolte Grabebach wird hinweisend dargestellt.



3.2.3 Richtplan «Bahnhof West»

Der behördenverbindliche Richtplan «Bahnhof West» ist ein Richtplan nach Art. 68 BauG und durchläuft zusammen mit der UeO q «Senevita» und der Änderung der Grundordnung das Mitwirkungs- und das Vorprüfungsverfahren. Der Richtplan gibt die städtebaulichen Richtlinien für das Gebiet westlich des Bahnhofs vor. Gleichzeitig lässt er eine möglichst hohe Flexibilität zu, um der etappierten Umsetzung gerecht zu werden. Der Richtplan definiert Strassen und Mischverkehrsflächen, städtebauliche

Raumkanten, Baubereiche, Geschossigkeiten und Nutzungen und dient als Grundlage für die Erarbeitung der UeO q. Der Richtplan beinhaltet separate Erläuterungen die hier nicht wiederholt werden.

4. Vorhaben

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

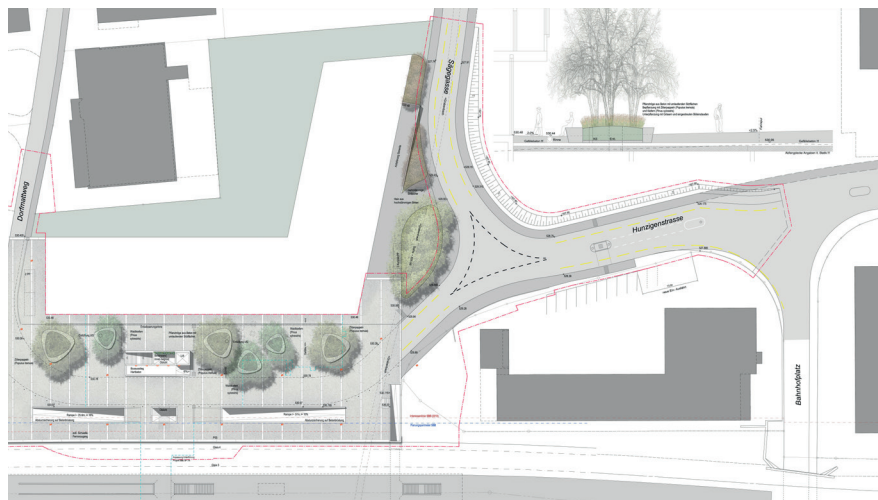


Abb. 6 Situationsplan Erdgeschoss

4.1 Ortsbauliche Idee

Der markante, zur Bahn hin siebengeschossige Baukörper akzentuiert und fasst den neuen Bahnhofzugang West. Das abgewinkelte Gebäude bildet zudem den neuen nördlichen Auftakt des Bahnhofgebiets westlich der Bahn. Richtung Westen wird der Bau auf fünf Geschosse reduziert und schafft somit den Übergang zum angrenzenden Wohnquartier.



Abb. 7 Modellfoto (Quelle: Marazzi + Paul, Oktober 2016)

4.2 Nutzungen

Im zum Bahnhof und nach Süden ausgerichteten Erdgeschoss werden publikumsorientierten Nutzungen wie beispielsweise ein Bistrot untergebracht die dem Wohnen im Alter dienen, den Bezug zum neuen Platz herstellen und diesen beleben sollen. Die Nutzung in den Obergeschossen bleibt der Senevita (Seniorenwohnungen und Pflegeplätze) vorbehalten. Im südlichen Teil des Ostflügels sind Seniorenwohnungen und im Erdgeschoss publikumsorientierte Nutzungen vorgesehen. Aufgrund der Lärmvorbelastung durch die Bahn werden die lärmempfindlichen Räume möglichst auf die lärmabgewandte Seite ausgerichtet.

4.3 Baugestaltung

Der Baukörper verweist mit der abgewinkelten Form auf seine Umlenkfunktion am Kreuzungspunkt des neuen Bahnhofzugangs und der Sägegasse. Die Nord- und Ostfassade werden ruhig und klar gestaltet, während die Fassaden zur Gartenanlage im Hof filigraner ausgestaltet werden. Die Ostfassade am Bahnhofzugang zeichnet sich zudem durch ein rückspringendes Erdgeschoss aus.

4.4 Aussenräume

Der öffentliche Raum zwischen dem Neubau und der Bahn zeichnet sich durch seine durchgehende, hindernisfreie Begehbarkeit aus. Gleichzeitig muss dieser Raum vielen verschiedenen Funktionen wie Erschliessung, Parkierung, Aufenthalt etc. gerecht werden. Gezielt platzierte Pflanztröge mit mehrstämmigen Bäumen und Sitzgelegenheiten akzentuieren den öffentlichen Raum und erhöhen die Aufenthaltsqualität. Der Strassenraum

wird mit gestalterischen Elementen wie Pflanztrögen, Kandelabern, Pollern etc. erkennbar gemacht. Auf die Markierung von Randlinien sowie auf Höhenversätze wird verzichtet.

Der Innenhof des Neubaus wird als privater Aussenraum der Seniorenwohnungen und Pflegeplätze gestaltet.

4.5 Erschliessung

Die Industriestrasse wird umgelegt und über die neue Mischverkehrsfläche am Bahnhof geführt. Die Umlegung der Industriestrasse erfordert den Bau eines neuen Knotens zwischen Sägegasse und Industriestrasse. Der öffentliche Raum zwischen dem Bahnhof und dem Neubau soll als Mischverkehrsfläche ausgeführt werden. Der Gemeinderat will an den bisherigen positiven Erfahrungen festhalten und die neue Mischverkehrsfläche mit dem Temporegime T-30 realisieren und betreiben.

Das neue Senevita-Gebäude verfügt über eine unterirdische Einstellhalle die ab der Sägegasse erschlossen wird.

Eine direkte Erschliessung der Parkplätze im Untergeschoss des Gebäudes Dorfmatweg 8a ab der Sägegasse ist technisch machbar.

Unter dem neuen Platz wird eine öffentliche Veloabstellanlage für mindestens 650 Velos gebaut. Diese kann direkt vom Bahnhof her erreicht werden oder über die Treppenanlagen bzw. den Lift auf dem Platz. Im Bereich der Treppenanlage wird zudem eine neue Bushaltestelle erstellt.

5. Änderung der Grundordnung

Für die planungsrechtliche Umsetzung der vorliegenden UeO ist eine Änderung der Grundordnung erforderlich. Die Zonenplan- und Baureglementsänderung wird in einem Dokument zusammengefasst. Die beiden Verfahren der UeO und der Zonenplan- und Baureglementsänderung werden parallel geführt.

5.1 Zonenplanänderung

Die UeO q **ersetzt** in ihrem Wirkungsbereich die rechtsgültige ZPP B und ermöglicht die Realisierung des Senevita-Gebäudes. Im Rahmen dieser Änderung wird die ZPP B zudem arrondiert: Die ZÖN 13 wird bis an den Perimeter der UeO q bzw. den neuen Strassenrand erweitert und die ZPP B in diesem Bereich aufgehoben. Im Norden wird die ZPP B soweit reduziert, dass der Knoten Sägegasse–Unterführung nicht mehr im ZPP-Perimeter

liegt. Dieser Strassenabschnitt wird im Rahmen des Projekts Entlastungsstrasse Nord neu geplant. Somit befindet sich neu im nördlichen Abschnitt nur noch die Parzelle Nr. 93 (Sammelstiftung Coopera) in der ZPP B.

5.2 Baureglementsänderung

Die Herauslösung der neuen UeO q aus dem ZPP-Perimeter bedingt eine Anpassung der Vorschriften zur ZPP B. Im Planungszweck wird die Schaffung eines neuen Bahnhofplatzes West gestrichen. Im Rahmen der Erarbeitung des Vorprojekts hat sich gezeigt, dass der Bereich zwischen dem Neubau und dem Bahnhofzugang aufgrund der vielen hier anzuordnenden Infrastrukturanlagen nicht alle Anforderungen an einen Bahnhofplatz erfüllen kann. Mit dieser Haltung stärkt die Gemeinde den eigentlichen Bahnhofplatz auf der Ostseite des Bahnhofs.

Im Perimeter der UeO q befinden sich zwei erhaltenswerte und ein schützenswertes Gebäude. Die entsprechenden Bestimmungen in der ZPP B werden gestrichen und der Umgang mit den Inventarobjekten neu in den Überbauungsvorschriften geregelt.

6. UeO q «Senevita»

6.1 Zielsetzungen

Die vorliegende UeO schafft die bau- und planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung einer urbanen, dichten Überbauung mit gemischter Nutzung. Im Neubau am neuen Bahnhofzugang West sollen Seniorenwohnungen und Pflegeplätze der Senevita untergebracht werden. Die Industriestrasse wird umgelegt und dadurch eine durchgehende Verbindung zwischen Sägegasse und Belpbergstrasse geschaffen. Der Bahnhofzugang und die Aussenräume werden aufgewertet. Unter der Mischverkehrsfläche zwischen Bahnhof und Neubau wird eine öffentliche Veloabstellanlage für mindestens 650 Velos erstellt.

In der UeO q «Senevita» wird die Verordnung über die Begriffe und Messweisen im Bauwesen (BMBV) angewendet.

6.2 Überbauungsplan und Überbauungsvorschriften

6.2.1 Art und Mass der Nutzung

Art der Nutzung

Grundsätzlich sind Nutzungen gemäss der Mischzone M zulässig. Im Baubereich 1 wird die zulässige Anzahl der Wohnungen mit drei oder mehr Zimmern die nicht dem Alterswohnen dient auf eine beschränkt, im Baubereich 2 wird die Wohnnutzung ausgeschlossen. In den im Überbauungsplan entsprechend gekennzeichneten Bereichen sind im Erdgeschoss

grossmehrheitlich publikumsorientierte Nutzungen wie beispielsweise ein Coiffeur, Gastronomie, ein Verkaufsladen, ein Reisebüro etc. vorzusehen, die einen direkten visuellen Bezug zum öffentlichen Aussenraum aufweisen.

Mass der Nutzung Das Nutzungsmass wird für die beiden Baubereiche mittels der maximal zulässigen oberirdischen Geschossfläche definiert. Zusätzlich werden die maximale Geschosszahl – die gleichzeitig auch als Minimum gilt – der maximale höchste Punkt der Dachkonstruktion pro Baubereich resp. pro Gebäudeteil sowie die Erdgeschosshöhenkote des Baubereichs 1 festgelegt.

Mit der Festlegung von maximal fünf Vollgeschossen im Baubereich 2 wird die mittel- bis langfristige Option einer Aufstockung des bestehenden Gebäudes bzw. der Realisierung eines höheren Neubaus offen gehalten.

Unterirdische Bauten und Anlagen müssen keine Grenzabstände einhalten.

Baubereiche Die Baubereiche bezeichnen die maximale Ausdehnung der Bauten. In den Baubereichen für Hauptbauten darf nur je ein Hauptbau erstellt werden, im Baubereich für eingeschossige Anbauten (beim Baubereich 2) nur ein Anbau. Die im Überbauungsplan bezeichnete Unterteilung des Baubereichs 1 stellt die Abstufung des Gebäudes sicher. Diese Abstufung kann zugunsten des tieferen Gebäudeteils nach Osten verschoben werden. Mit der Festlegung verschiedener Baulinien im Baubereich 1 wird eine gegenüber dem Bahnhofzugang rückspringende Erdgeschossfassade sichergestellt.

Vorspringende Gebäudeteile Im Baubereich 1 dürfen vorspringende, konstruktiv bedingte Gebäudeteile wie Fenstereinfassungen nur an der Nord- und Ostfassade und nur in den Obergeschossen um maximal 0.30 m über die Baubereichsbegrenzung hinaus ragen. Vordächer dürfen an der Nord- und der Ostfassade über den Baubereich 1 hinaus ragen, wenn sie sich gut in die Fassaden und Aussenraumgestaltung einfügen. Aufgrund gestalterischer Überlegungen dürfen vorspringende Gebäudeteile nicht am Boden abgestützt sein. Erker sind nicht zulässig. Ansonsten müssen diese Gebäudeteile innerhalb der Baubereiche realisiert werden. Die Ausgestaltung der Umrahmung der Fenster im Baubereich 1 wird im Baubewilligungsverfahren geklärt, wobei sie sich gut in die Bau- und Fassadengestaltung einfügen muss.

Bauten und Anlagen ausserhalb der Baubereiche Nebst den im privaten und im öffentlichen Aussenraum zulässigen technisch bedingten Bauten und Anlagen im Zusammenhang mit der Einstellhalle sowie dem Zivilschutz und den im öffentlichen Aussenraum zulässigen technisch bedingten Bauten und Anlagen der Veloabstellanlage sind ausserhalb der Baubereiche nur An- und Kleinbauten zulässig, die im Zusammenhang mit der Bahn oder dem Bahnhof stehen (gemäss Art. 18m Eisenbahngesetz EBG) sowie Lärmschutzwände und Perrondächer (Art. 18 EBG).

Lärmschutz In Absprache mit dem kantonalen Amt für öffentlichen Verkehr wird in den Überbauungsvorschriften festgehalten, dass die heute bestehende Lärmschutzwand bei einem allfälligen Abbruch mindestens gleichwertig, d.h. mit Massnahmen von mindestens der gleichen Wirkung ersetzt werden muss.

Inventarisierte Objekte Mit der Umsetzung der vorliegenden UeO können die inventarisierten Objekte Dorfmattheweg 4 (schützenswert) sowie Sägegasse 1 und 3 (erhaltenswert) abgebrochen und ersetzt werden, sofern der Abbruch im Zusammenhang mit einem bewilligungsfähigen, qualitativ ebenbürtigen Neubau steht. Die Kantonale Denkmalpflege und die Kantonale Kommission zur Pflege der Orts- und Landschaftsbilder (OLK) erhalten im Baubewilligungsverfahren die Möglichkeit, auf die gestalterische Qualität des Ersatzbaus Einfluss zu nehmen.

6.2.2 Baugestaltung

Fassadengestaltung Im Zusammenhang mit der Integration in das Ortsbild an dieser prominenten Lage kommt der Fassadengestaltung eine zentrale Rolle zu. Die Fassaden des Neubaus im Baubereich 1 müssen unter Berücksichtigung der angrenzenden Bauten und Aussenräume sowie der von der Bahn und der Industriestrasse ausgehenden Lärmbelastung und unter Einbezug der Fachberatung der Gemeinde gestaltet werden. Die Fassaden sollen angemessen befenstert werden. Im Erdgeschoss entlang der Industriestrasse dürfen die Schaufenster nicht verklebt werden. Auch blinde und nicht bewirtschaftete Schaufenster sind unzulässig. Zwischen den publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen und dem Aussenraum muss ein Bezug hergestellt werden. Die Fassaden eines Neubaus im Baubereich 2 sind ebenfalls sorgfältig zu gestalten und angemessen zu befenstern.

Mobilfunkanlagen Die Vorschriften des Baureglements lassen im Planungssperimeter den Bau von Mobilfunkanlagen zu und die Nachfrage nach solchen Anlagen ist nach wie vor steigend. Aus diesen Gründen dürfen auf der obersten Dachfläche des Baubereichs 1 Mobilfunkanlagen erstellt werden. Negative Auswirkungen auf empfindliche Orte können damit minimiert werden.

6.2.3 Aussenraumgestaltung

Der sorgfältigen Gestaltung der Aussenräume kommt eine wichtige Bedeutung zu.

Terraingestaltung Für das fertige Terrain gelten die Koten aus dem Projekt Strassenraum mit Platzgestaltung. Zusammen mit der im Baubereich 1 festgelegten Erdgeschosshöhenkote werden damit der harmonische Anschluss an die angrenzenden Gebiete und die bestehenden Strassenabschnitte sowie die hindernisfreie Begehbarkeit des öffentlichen Aussenraums zwischen dem Bahnhof und dem Neubau im Baubereich 1 sichergestellt. Ausserhalb des Wirkungsbereichs des Bauprojekts muss sich die Terraingestaltung nach den Bestimmungen des Baureglements (Art. 41) zur Umgebungsgestaltung richten.

Öffentlicher Aussenraum	Der öffentliche Aussenraum umfasst den Bereich zwischen dem Bahnhof und dem Baubereich 1 sowie die Trottoirs. Zwischen der Bahn und dem Baubereich 1 dient diese Fläche dem Aufenthalt sowie der Erschliessung, Anlieferung und Parkierung. Zudem können die angrenzenden Nutzungen im Erdgeschoss ihr Angebot in diesen Bereich ausweiten, z.B. mit einer Aussenbestuhlung. Der öffentliche Aussenraum soll u.a. mit Pflanztrögen attraktiv gestaltet und durchgängig hindernisfrei begehbar sein. Im Bereich der Erdgeschossnutzungen soll zudem ein Bezug zwischen diesen Nutzungen und dem öffentlichen Aussenraum sichergestellt werden.
Bereich Erweiterung Bahnanlage	Mit der Festlegung der Interessenlinie sichert sich die SBB Terrain für den Gleisausbau Richtung Westen (4. Gleis). Im Bereich zwischen der Interessenlinie und der Bahn dürfen dementsprechend nur Bauten und Anlagen erstellt werden, die im Zusammenhang mit der Bahn oder dem Bahnhof stehen.
Halböffentlicher Aussenraum	Der halböffentliche Aussenraum dient wie der öffentliche Aussenraum dem Aufenthalt, der Erschliessung, Parkierung und Anlieferung sowie der Aussenbestuhlung und der Auslage der angrenzenden publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen. Der halböffentliche Aussenraum soll grösstenteils befestigt, attraktiv und angemessen begrünt werden. Auch diese Flächen müssen hindernisfrei begehbar sein. Der harmonischen Gestaltung des Vorlands zum Haupteingang des Senevita-Gebäudes mit Bepflanzungen und allfälligen Niveausprüngen soll unter Berücksichtigung des Strassen- und Fassadenbilds besondere Beachtung geschenkt werden.
Privater Aussenraum, Gartenanlage	Die Baubereiche 1 und 2 verfügen jeweils über einen privaten Aussenraum. Dieser kann als Grünfläche oder befestigt ausgeführt werden. Falls der private Aussenraum als Grünfläche gestaltet wird, muss er auf die Gestaltung der im Überbauungsplan dargestellten Gartenanlage abgestimmt werden. Letztere dient dem Senevita-Gebäude als Aufenthalts- und Begegnungsbereich.
Baumpflanzungen, Pflanztröge	Die Anzahl der Pflanztröge mit mehrstämmigen Bäumen ist im Überbauungsplan dargestellt, ihre exakte Lage wird im Bauprojekt «Strassenraum mit Platzgestaltung», welches zusammen mit der Genehmigung der UeO q baubewilligt wird, definiert. Die Baumpflanzungen im halböffentlichen Aussenraum sind nicht Teil des Projekts Strassenraum mit Platzgestaltung. Sie sind im Überbauungsplan nur in ihrer ungefähren Anzahl und Lage dargestellt.

6.2.4 Erschliessung und Parkierung

Basiserschliessung	Die im Überbauungsplan festgelegte neue Führung der Basiserschliessung ist Teil des Projekt Strassenraum mit Platzgestaltung, welches mit der Genehmigung der UeO q baubewilligt wird (vgl. Ziff. 6.3). Die im Überbauungsplan bezeichneten Gefälle dürfen nicht überschritten werden.
--------------------	--

Im Rahmen des Workshopverfahrens hat sich gezeigt, dass die durchgehende Industriestrasse auf ihrer ganzen Länge an die Bahnlinie verlegt werden soll. Die zu diesem Zweck notwendige Anpassung der Basiserschliessung im Wirkungsbereich der UeO q wird mit dem im Überbauungsplan bezeichneten Bereich für die Verlegung resp. Rückstufung der Basiserschliessung dargestellt.

Mindestens im Abschnitt Industriestrasse innerhalb des Wirkungsbereichs der UeO q kann für die Basiserschliessung das Verkehrsregime Begegnungszone¹ gelten.

Detailerschliessung	Die Detailerschliessung (Dorfmattheweg) ist im Überbauungsplan bezeichnet. Geringfügige Abweichungen und Anpassungen, bspw. im Zusammenhang mit der Umlegung der Industriestrasse sind möglich und liegen in der Kompetenz der zuständigen Baubewilligungsbehörde.
Erschliessung Langsamverkehr	Das Areal muss für den Langsamverkehr hindernisfrei erschlossen und die Anbindung an das Langsamverkehrsnetz der Gemeinde und den Bahnhof sichergestellt werden.
Anlieferung	Die Anlieferung des Senevita-Gebäudes wird an der Nordfassade platziert. Sie ist in die Aussenraum- und die Fassadengestaltung einzubeziehen und sorgfältig zu gestalten. Die kleinere südliche Anlieferung ist ebenfalls gut in die Aussenraumgestaltung zu integrieren.
Einstellhalle, Erschliessung motorisierter Verkehr	Die Zufahrt für den motorisierten Verkehr zum Baubereich 1 erfolgt ab der Sägegasse in die unterirdische Einstellhalle. Das bestehende Gebäude im Baubereich 2 verfügt bereits über eine Einstellhalle. Die Zufahrt erfolgt entweder über die Zufahrt zur Einstellhalle des Baubereichs 1 oder wie bisher über den Dorfmattheweg.
Auto- und Veloabstellplätze	Die Überbauungsvorschriften sehen vor, dass aufgrund der optimalen Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und dem geringen Bedarf der Nutzungen im Senevita-Gebäude weniger Parkplätze erstellt werden können als gemäss der Berechnung nach BauV bereitgestellt werden müssten.

Unter dem neuen Bahnhofzugang wird eine öffentliche Veloabstellanlage für mindestens 650 Velos gebaut. Die Veloabstellanlage ist unterirdisch mit dem Bahnhof verbunden. Eine unterirdische Verbindung zum Baubereich 1 wird noch geprüft. Der Zugang erfolgt vom Bahnhof über die im Überbauungsplan bezeichneten Rampen- und Treppenanlagen bzw. den Lift oder vom Untergeschoss des Neubaus im Baubereich 1. Die Veloabstellanlage soll mittels Beleuchtung, Anordnung der Abstellplätze und Überwachung so gestaltet werden, dass dem subjektiven Sicherheitsemp-

¹ Fussgänger und Fussgängerinnen dürfen die ganze Verkehrsfläche benützen. Sie sind gegenüber den Fahrzeugen vortrittsberechtigt, dürfen diese jedoch nicht unnötig behindern. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h, was entsprechende gestalterische Massnahmen bedingt.

finden angemessen Rechnung getragen wird. Die Berechnung der nötigen Anzahl Veloabstellplätze zu den Baubereichen 1 und 2 erfolgt gemäss BauV. Falls die Nutzungen in den Baubereichen einen unterdurchschnittlichen Bedarf an Veloabstellplätzen generieren, kann die Baubewilligungsbehörde die Anzahl Veloabstellplätze reduzieren. Veloabstellplätze für die Nutzungen im Baubereich 1 sind in der Nähe der Eingänge zu erstellen.

6.2.5 Umwelt

Energie- und
Wärmeversorgung

Die Bauherrschaft strebt die Realisierung eines energieeffizienten Gebäudes im Sinne der 2000-Watt-Gesellschaft an. Das Planungsgebiet befindet sich im grundeigentümerverbindlichen Perimeter mit Anschlusspflicht an den Fernwärmeverbund. Die Festlegung eines bestimmten erneuerbaren Energieträgers oder die Reduktion des Anteils nicht erneuerbarer Energien auf weniger als 50% ist in diesem Fall nicht zweckmässig, da die private Bauherrschaft diese Faktoren nicht beeinflussen kann. Aus diesem Grund wird in den Überbauungsvorschriften festgehalten, dass sich die Erstellung und der Betrieb aller Bauten und Infrastrukturanlagen innerhalb des Wirkungsbereichs der UeO an den Grundsätzen der 2000-Watt-Gesellschaft zu orientieren haben und dass die Zertifizierung als 2000-Watt-Areal anzustreben ist. Gemäss Aussage des Amts für Umweltkoordination und Energie ist eine solche Bestimmung beispielsweise in der Planung für das Inselareal in Bern verwendet und durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) genehmigt worden.

6.3 Projekt Strassenraum mit Platzgestaltung

Die neue Führung der Basiserschliessung soll zusammen mit der Genehmigung der UeO q baubewilligt werden. Zu diesem Zweck wird ein Bauprojekt Strassenraum mit Platzgestaltung erarbeitet, welches mit der UeO abgestimmt wird. Das Projekt Strassenraum mit Platzgestaltung definiert den neuen Verlauf der Basiserschliessung sowie sämtliche Flächen, Bauten und Anlagen die sich innerhalb des im Überbauungsplan hinweisend bezeichneten Wirkungsbereich des Projekt Strassenraum mit Platzgestaltung befinden. Es sind dies:

- der öffentliche Aussenraum
- der Bereich für die Erweiterung der Bahnanlage
- die Basiserschliessung und der Bereich für die Verlegung der Basiserschliessung
- ein Teil der Detailerschliessung
- die Pflanztröge mit Bäumen
- die Rampen- und Treppenanlagen inkl. Lift als Erschliessung der unterirdischen Veloabstellanlage und des Bahnhofs
- die unterirdische öffentliche Veloabstellanlage für mindestens 650 Velos
- das Busperron

Die heute bestehende Industriestrasse ist nur knapp für zusätzlichen Verkehr geeignet. Deshalb wird sie längerfristig an die Bahnlinie umgelegt und auf einem neuen Trasse geführt. Bis dahin wird angestrebt die

heutige Industriestrasse mit temporären Massnahmen zu verbreitern und den Anschluss an die bestehende Industriestrasse zu gewährleisten. Die Umlegung des südlichen Abschnitts der Industriestrasse erfolgt mit der Realisierung der UeO in diesem Bereich.

7. Auswirkungen auf die Umwelt (Bericht nach Art. 47 RPV)

7.1 Orts- und Landschaftsbild

Das Gebiet westlich des Bahnhofs wurde bereits im Rahmen der Ortsplanungsrevision Münsingen 2010 als Entwicklungs- und Verdichtungsgebiet erkannt und intensiv studiert. Während und nach der Revision wurden verschiedene Bebauungs-, Erschliessungs- und Nutzungsmöglichkeiten entwickelt.

7.1.1 Workshopverfahren und Richtplan

Mit der Durchführung eines breit abgestützten Workshopverfahrens und der anschliessenden Weiterbearbeitung des Projekts in enger Zusammenarbeit mit der OLK kann die Qualität der Überbauung gesichert werden. Der Richtplan stellt eine unter Berücksichtigung der bestehenden Siedlung einheitliche Entwicklung des gesamten westlich des Bahnhofs gelegenen Gebiets sicher.

7.1.2 Städtebau

Mit der Umsetzung der vorliegenden Planung wird sich das Gebiet westlich des Bahnhofs spürbar verändern. Durch die bauliche Akzentuierung am neuen Bahnhofzugang und entlang der Bahnlinie wird im Bahnhofgebiet eine neue Körnigkeit eingeführt. Die Abstufung der Gebäude nach Westen schafft den Übergang zum bestehenden Quartier.

7.1.3 Inventarobjekte

Für die Beurteilung der städtebaulichen Situation mit und ohne Inventarobjekte wurden die nachfolgenden drei Szenarien untersucht.

1. Festhalten an den drei Inventarobjekten

Grosse Teile der Planung in der gesamten ZPP müssten sich an der Massstäblichkeit der Inventarobjekte orientieren, wodurch eine deutlich geringere bauliche Dichte erreicht würde als in den angrenzenden Gebieten. Das ist sowohl aus städtebaulicher wie auch aus raumplanerischer Sicht nicht sinnvoll. Durch die eingeschränkte Typologie könnte auch nur eine geringe Nutzungsflexibilität erreicht werden. Die Beibehaltung privater Gärten geht zulasten der öffentlichen Freiräume und der Durchwegung und somit auch der sozialen Durchmischung. Die Freiräume zwischen den drei Inventarobjekten werden – soweit nicht privat – weitgehend zu Verkehrsflächen degradiert. Die Identität des Quartiers kann mit Szenario

1 nicht gestärkt werden. Der geplante Ausbau der Industriestrasse als Entlastungsstrasse sowie die Interessenslinie der SBB werden das Areal wesentlich prägen und die historische Struktur massgeblich verändern. Die Inventarobjekte verlieren dadurch ihren identitätsstiftenden Charakter weitestgehend. Sie haben nicht die Kraft, den Bahnhofplatz adäquat zu fassen.

Fazit: Die angestrebte innere Verdichtung, die städtebaulichen Ziele und die Realisierung der durchgehenden Industriestrasse verunmöglicht die ungeschmälerte Erhaltung der Inventarobjekte samt Umschwung. Zudem bedingt der Erhalt der Inventarobjekte einen verschwenderischen Umgang mit der knappen Ressource Boden. Szenario 1 ist deshalb nicht umsetzbar.

2. Erhalt des schützenswerten und Ersatz der beiden erhaltenswerten Inventarobjekte

Durch den Ersatz der beiden erhaltenswerten Objekte wird der Handlungsspielraum wesentlich erhöht. Eine Innenverdichtung ist bis zu einem gewissen Mass möglich, die Nutzungsflexibilität ist gegenüber Szenario 1 besser. Neubauten müssen sich aber hinsichtlich Volumen und Abständen am schützenswerten Objekt und dessen Umfeld orientieren. Durch den Ersatz der erhaltenswerten Objekte entsteht im Bereich des Bahnhofs ein öffentlicher Aussenraum als neue Visitenkarte des Quartiers Bahnhof West. Der Freiraum funktioniert als Verkehrshub und Begegnungszone für die Öffentlichkeit. Das geschützte Objekt mit dem Garten und dem markanten Baum muss Teil des öffentlichen Raumes werden, was gestalterisch eine grosse Herausforderung darstellt (Übergang Strassenraum – Garten).

Fazit: Entweder beeinflusst das schützenswerte Objekt die bauliche Dichte der angrenzenden Areale oder es verliert im neuen Kontext seine städtebauliche Bedeutung. Das Szenario 2 ist einerseits umsetzbar, stellt aber andererseits eine verpasste Chance dar.

3. Ersatz der drei Inventarobjekte

Durch den Ersatz aller drei Inventarobjekte wird eine konsequente Innenverdichtung ermöglicht. Neue Typologien ermöglichen eine gewisse Nutzungsflexibilität. Der öffentliche Raum im Bereich des Bahnhofs dient nicht nur als Verkehrshub, sondern auch als Begegnungsort. Aus städtebaulicher Sicht ist es richtig, dass unmittelbar am Bahnhof ein markantes Volumen erstellt wird, welches nicht auf deutlich kleinere historisch Bauten Rücksicht nehmen muss. Durch den Ersatz der Inventarobjekte entsteht ein öffentlicher Aussenraum als neue Visitenkarte des Quartiers. Der Freiraum funktioniert als Verkehrshub und Begegnungszone für die Öffentlichkeit, der Strassenraum führt bis an die Fassade. Die Nutzungspotentiale des Ortes werden maximal entwickelt.

Fazit: Unter Abwägung aller Vor- und Nachteile stellt Szenario 3 die zweckmässigste Lösung dar und bietet die Chance, das Gebiet nachhaltig und zukunftsorientiert zu entwickeln.

In intensiver Zusammenarbeit mit der Kantonalen Denkmalpflege und der OLK wurde im Rahmen mehrerer Sitzungen ein Vorprojekt erarbeitet, welches die qualitativen Anforderungen erfüllt, um den Abbruch der Inventarobjekte zu ermöglichen. Mit Art. 10 UeV wird sicher gestellt, dass die inventarisierten Objekte erst im Zusammenhang mit einem bewilligungsfähigen und qualitativ ebenbürtigen Neubau abgebrochen und ersetzt werden können und dass die Kantonale Denkmalpflege und die OLK im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens auf die gestalterische Qualität des Ersatzbaus Einfluss nehmen können.

7.1.4 Aussenraum

Der Aussenraum wird durch die grundlegende Umgestaltung deutlich aufgewertet. Die Realisierung von mindestens 650 Veloabstellplätzen in einer unterirdischen Anlage schafft die Möglichkeit, die heute von oberirdischen Veloabstellplätzen besetzten Aussenräume für die Allgemeinheit in Wert zu setzen.

7.2 Verkehr

Die neuen Nutzungen im Wirkungsbereich der UeO q werden ein leicht erhöhtes Verkehrsaufkommen und veränderte Verkehrsflüsse nach sich ziehen, wobei der motorisierte Verkehr aufgrund der optimal mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Lage sicherlich optimiert werden kann.

7.2.1 Fahrten

Baubereich 1

Das Vorprojekt sieht momentan die Realisierung von rund 55 unterirdischen Parkplätzen vor. Zudem sind ca. 4 oberirdische Kurzzeitparkplätze geplant. Für die Berechnung des durch die neuen Nutzungen generierten Verkehrs wird davon ausgegangen, dass jeder Parkplatz pro Tag im Schnitt drei Fahrten generiert. Bei 55 Parkplätzen muss somit täglich mit rund 165 zusätzlichen Fahrten gerechnet werden.

Baubereich 2

Es wird davon ausgegangen, dass im Baubereich 2 kurz- bis mittelfristig keine Umstrukturierung statt finden wird. Entsprechend ist nicht mit einem veränderten Fahrtenaufkommen zu rechnen. Ein allfälliger Zusammenschluss der bestehenden Einstellhalle mit der Einstellhalle des Neubaus im Baubereich 1 würde den Dorfmattheweg entlasten.

Umlegung Basiserschliessung

Durch die Umlegung der Basiserschliessung wird ein Teil des Verkehrs welcher heute über den Niesenweg und durch das Bahnhofquartier verläuft, neu über die durchgehende Industriestrasse geführt. Dies hat ein zusätzliches tägliches Verkehrsaufkommen (DTV) auf der Industriestrasse von ca. 1'500 Fahrten pro Tag bei gleichzeitiger Entlastung des Bahnhofplatzes, der Bahnhofstrasse und des Niesenwegs zur Folge.

Die geschätzte Veränderung des Verkehrsaufkommens ist in den folgenden beiden Abbildungen dargestellt.

Ausgangslage
2015



Abb. 8 Verkehrsmengen DTV 2015

Prognose 2019
(mit Umlegung Basiserschliessung,
ohne Entlastungs-
strasse Nord)



Abb. 9 Geschätzte Verkehrsmengen DTV nach der Realisierung der UeO q «Senevita» (ca. 2019)

7.2.2 Verkehrsflüsse mit und ohne Entlastungsstrasse Nord

Die erwarteten Verkehrsauswirkungen und Verkehrsmengen werden im Frühling 2016 mit umfangreichen Messungen erhoben und berechnet. Im Fall der Realisierung der Entlastungsstrasse Nord dürfte sich der DTV auf der Industriestrasse um ca. 2'000 Fahrten auf insgesamt ca. 3'500 Fahrten erhöhen.

Prognose 2023
(mit Umlegung
Basiserschliessung
und mit Entlas-
tungsstrasse Nord)

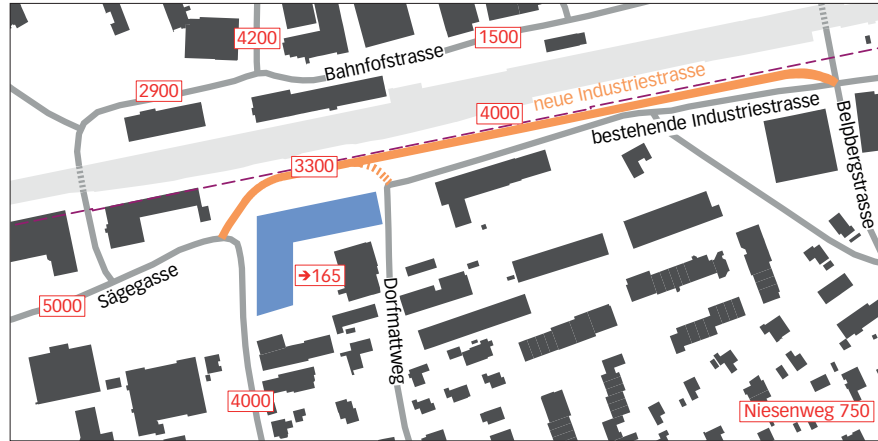


Abb. 10 Geschätzte Verkehrsmengen DTV nach der Realisierung der UeO q «Senevita» sowie mit der Entlastungsstrasse Nord (ca. 2023)

Ohne Entlastungsstrasse Nord ist die Verkehrsmenge auf der Industriestrasse eher gering (ca. 2'200 Fahrten). Mit der Entlastungsstrasse Nord entspricht die Verkehrsmenge (ca. 4'000 Fahrten) ungefähr der heutigen Verkehrsmenge auf der Sägegasse vor dem Schulhaus (ca. 3'500 Fahrten), liegt jedoch immer noch deutlich unter der heutigen Verkehrsmenge vor dem Fischer-Haus (ca. 8'000 Fahrten).

Es wird davon ausgegangen, dass die Verkehrsmenge auf dem Dorfmatweg ungefähr unverändert bleibt. Wird nach der Öffnung der durchgehenden Industriestrasse eine Zunahme des Verkehrsaufkommens auf dem Dorfmatweg festgestellt, wird die Gemeinde Massnahmen ergreifen.

7.2.3 Entlastungswirkung durchgehende Industriestrasse

Die durchgehende Industriestrasse wird die beiden Quartierstrassen Niesenweg und Brückreutiweg vom Durchgangsverkehr entlasten und dadurch die Schulwegsicherheit auf dem Niesenweg deutlich verbessern.

7.2.4 Unterirdische Führung Industriestrasse

Im Rahmen der Erarbeitung des Vorprojekts wurde geprüft, ob die neue durchgehende Industriestrasse unterirdisch geführt werden könnte um den motorisierten Verkehr mit möglichst geringen Emissionen und Gefahren für den Langsamverkehr und die Anwohner durch das Quartier zu führen (vgl. Anhang 2).

Die Grobkostenschätzung hat Kosten von 45 bis 55 Mio. Franken ergeben, wobei die Finanzierung vollumfänglich durch die Gemeinde erfolgen müsste. Zudem hat das Workshopverfahren gezeigt, dass eine oberirdische Verkehrsführung verkehrstechnisch einwandfrei, ortsbildverträglich und sicher erstellt werden kann. Aus diesen Gründen wird die Tunnelvariante nicht weiterverfolgt.

7.2.5 Umgang mit dem Richtplan Verkehr

Der Richtplan Verkehr, Fussverkehr sieht im Bereich der UeO q eine neue, Fusswegverbindung vor, welche eine direkte Verbindung zwischen dem Dorfmattheweg und der Sägegasse ermöglicht (Schliessung der Netzlücke). Mit der Umlegung der neuen, durchgehenden Industriestrasse an die Bahnlinie und der fussgängerfreundlichen Umgestaltung des Vorbereichs des Senevita-Neubaus wird die Schliessung dieser Netzlücke mit der vorliegenden Planung gesichert. Eine wie im Richtplan vorgesehene parallele Führung der Verbindung ist damit obsolet.

7.3 Lärm und Luft

7.3.1 Strassenlärm und Luftbelastung

Ausgehend von der Annahme eines DTV auf der Sägegasse von rund 3'500 Fahrten ergibt sich gemäss der Arbeitshilfe «Bestimmung der Belastbarkeit» der kantonalen Volkswirtschaftsdirektion aus Sicht der Luftreinhaltung eine Belastbarkeit von 3'160 Zusatzfahrten. Durch die Überbauung und die neue durchgehende Industriestrasse wird somit keine unzulässige Luftbelastung verursacht.

Ausgehend von einem DTV von 3'500 Fahrten auf der Sägegasse vor dem Schulhaus kann davon ausgegangen werden, dass die 165 zusätzlichen Fahrten der Überbauung auch keine unzulässigen Lärmbelastungen verursachen.

7.3.2 Eisenbahnlärm

Ausgangslage

Das Gebiet ist der Lärmempfindlichkeitsstufe ES III gemäss Art. 43 LSV zugeordnet. Die Transitachse mit Güterverkehr belastet das Gebiet insbesondere in der Nacht mit Lärm. Zur Sanierung der Eisenbahnlärmsituation musste die SBB entlang der Bahnlinie eine durchgehende Lärmschutzwand erstellen. Gemäss dem neuesten Stand des Vorprojekts können die massgebenden Immissionsgrenzwerte teilweise nicht eingehalten werden.

In diesen Fällen darf die Baubewilligung nur erteilt werden, wenn ein überwiegendes öffentliches Interesse an einer Verdichtung und an der vorgesehenen Nutzung am geplanten Standort besteht und das kantonale Amt für öffentlichen Verkehr (AÖV) zustimmt. Einer solchen Ausnahmebewilligung kann nur zugestimmt werden, wenn sämtliche Lärmschutzmassnahmen geprüft und die möglichen Massnahmen umgesetzt werden.

Im vorliegenden Fall bedeutet dies, dass die bestehende Lärmschutzwand erhalten resp. gleichwertig ersetzt und die lärmempfindlichen Räume grösstenteils auf der lärmabgewandten Seite angeordnet werden müssen. Ergänzend können Massnahmen am Gebäude geprüft werden.

Öffentliches Interesse

Die Gemeinde hat ein grosses Interesse, die in der ZPP B formulierten Ziele umzusetzen und damit eine bahnhofsnahe Verdichtung sowie städtebauliche Aufwertung zu erreichen. Im Rahmen der Planung sollen nebst der Realisierung des Senevita-Gebäudes (Seniorenwohnungen und Pflegeplätze) die durchgehende Industriestrasse realisiert sowie der öffentliche Raum aufgewertet, die Veloparkierung grundlegend verbessert und damit der Zugang West zum Bahnhof attraktiver und behindertengerecht gestaltet werden.

Sowohl Seitens der Gemeinde als auch der Bauherrschaft besteht ein überwiegendes Interesse, die Seniorenwohnungen und Pflegeplätze an zentraler Lage am Bahnhof zu realisieren und das Quartier zu verdichten. Münsingen weist einen erheblichen Bedarf an Pflegeplätzen auf. Gemäss dem Bericht «Regionale Altersplanung der Regionalkonferenz Bern-Mittelland» vom 25. Januar 2013 fehlen der Gemeinde bis 2035 rund 226 Pflegeplätze. Dieser Bedarf kann mit dem Ausbau der bestehenden Alterszentren nicht gedeckt werden, weshalb sich die Gemeinde für den Bau des neuen Senevita-Gebäudes einsetzt. Pflegezentren müssen an zentraler Lage erstellt werden, um eine gute Erreichbarkeit sowohl für die Besucher und Angehörigen als auch für die Mitarbeitenden zu gewährleisten. Die – in den meisten Fällen nicht mehr mobilen – BewohnerInnen profitieren von der zentralen Lage indem sie dort leben, wo die Interaktion im öffentlichen Raum am grössten und interessantesten ist.

Massnahmen

Im Sinne der Lärmschutzverordnung müssen Massnahmen gegen Lärm in folgender Reihenfolge vorgenommen werden:

1. An der Quelle
2. Auf dem Ausbreitungsweg
3. Am Objekt

An der Quelle (Bahnlinie, Lötschberg – Transit) sind keine Massnahmen möglich.

Die SBB haben entlang der Bahnlinie Lärmschutzwände errichtet und somit die Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg ergriffen.

Das vorliegende Vorprojekt Senevita reagiert nach Möglichkeit mit der Anordnung der lärmempfindlichen Räume. Diejenigen Räume, die an der Fassade noch eine IGW-Überschreitung aufweisen, besitzen Loggien mit einem lärmabgewandten Lüftungsfenster. An diesen Fenstern ist durch die Dämpfungswirkung der ergriffenen Massnahmen (Brüstung, Absorber, Anordnung der Fenster) keine IGW-Überschreitung mehr vorhanden. Die Loggien weisen tagsüber auch im Aussenbereich keine IGW-Überschreitungen auf und können als Aussenraum genutzt werden.

Im vorliegenden Projekt sind an den Fenstern keine IGW-Überschreitungen vorhanden.

7.4 Beurteilung aus raumplanerischer Sicht

Die Realisierung der UeO q «Senevita» bildet den Auftakt zu einer grundlegenden Umstrukturierung, Aufwertung und Verdichtung dieses zentralen Gebiets von Münsingen. Das Umstrukturierungs- und Verdichtungspotenzial in diesem Ortsteil wurde bereits im Rahmen der letzten Ortsplanungsrevision 2010 erkannt. Die angestrebte Entwicklung in diesem Gebiet ist aus raumplanerischer Sicht zu begrüßen.

8. Verfahren

8.1 Übersicht und Termine

Die UeO q «Senevita» durchläuft das ordentliche Verfahren mit Mitwirkung, Vorprüfung, öffentlicher Auflage, Beschlussfassung und kantonaler Genehmigung. Die Beschlussfassung liegt in der Kompetenz des Gemeindeparlaments und untersteht dem fakultativen Referendum.

Es ist folgender Terminplan vorgesehen:

– Entwurf UeO	bis Anfang Januar 2016
– Beschluss Planungskommission (PK)	25. Januar 2016
– Beschluss Gemeinderat (GR)	17. Februar 2016
– Mitwirkung	7. März – 8. April 2016
– Auswertung und Bereinigung	April bis Juli 2016
– Beschlüsse PK und GR zuhanden Vorprüfung	15. und 17. August 2016
– Vorprüfung	Sept. 2016 bis Feb. 2017
– Auswertung und Bereinigung	März 2017
– Beschluss PK	27. März 2017
– Beschluss GR	5. April 2017
– Öffentliche Auflage	21. April bis 22. Mai 2017
– Einspracheverhandlungen und Bereinigung	Mai 2017
– Beschlussfassung Gemeinderat	Juni 2017
– Beschlussfassung Gemeindeparlament inkl. Vorlauf	12. September 2017
– Beschlussfassung AGR	anschliessend

8.2 Mitwirkung

Die UeO q «Senevita» mit Änderung der Grundordnung wurde während 30 Tagen vom 7. März bis am 8. April 2016 auf der Gemeindeverwaltung Münsingen zur öffentlichen Mitwirkung aufgelegt. Innerhalb dieser Frist konnten alle Interessierten eine schriftliche Mitwirkungseingabe bei der Gemeinde einreichen. Zudem fand am 15. März 2016 eine öffentliche Informationsveranstaltung statt.

Insgesamt sind bei der Gemeinde 86 schriftliche Eingaben eingereicht worden. Die Eingaben sind in einem öffentlichen Bericht zusammengefasst und ausgewertet worden. Daraus werden die aufgrund der Mitwirkung vorgenommenen Anpassungen der Planungsinstrumente ersichtlich.

8.3 Vorprüfung

Das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) hat die UeO mit Änderung der Grundordnung im Rahmen der Vorprüfung auf ihre Rechtmässigkeit geprüft. Anschliessend wurde die Planung gemäss den im Vorprüfungsbericht festgehaltenen Vorbehalten bereinigt und vom Gemeinderat zuhanden der öffentlichen Auflage beschlossen.

Die Vorprüfung führte zu den folgenden wesentlichen Änderungen:

Richtplankarte «Bahnhof West»

- Die «Baubereiche» werden neu als Baufelder bezeichnet.
- Der Baubereich B1 wird zum Platz mit einer Raumkante abgeschlossen.

Richplantext mit Erläuterungen

- Geschossigkeit: «...baulicher Akzent mit 7 Geschossen ...»
- Die Raumkanten werden differenziert beschrieben. Nur die vermassten Raumkanten sind Baulinien mit Anbaupflicht gem. Art. 91 BauG.
- Für die Baufelder B3 und B4 wird neu auch eine horizontale Staffelung vorgeschrieben.
- Nutzung: Ergänzung, dass Wohnnutzung nur zulässig ist wenn nebst den Kinderspielplätzen und der grösseren Spielfläche auch die Problematik der Lärmbelastung gelöst ist.
- Aussenraumgestaltung: In den Baufeldern B3 und B4 muss eine grössere Spielfläche für die Nutzungen im gesamten Richtplan-Perimeter erstellt werden.
- Querung Langsamverkehr: Ergänzung, dass die bestehenden Querungen im Zusammenhang mit dem Umbau des Bahnhofs Münsingen geprüft werden müssen.
- Die Entwässerung ist grundsätzlich innerhalb der jeweiligen Teil-UeO zu lösen, kann aber unter Darlegung eines entsprechenden Nachweises auch ausserhalb des Richtplan-Perimeters gelöst werden.

Zonenplan- und Baureglementsänderung

Die Bezeichnung der UeO q «Senevita» wird berichtigt.

Landerwerbsplan

Der Landerwerbsplan wird mit Genehmigungsvermerken ergänzt.

Überbauungsplan

- Der Umbau und die Rückstufung zur Basiserschliessung des Anschlusses der Industriestrasse an den Dorfmattheweg werden im Plan geregelt.
- Die öffentlichen Fusswegverbindungen im öffentlichen Aussenraum werden im Überbauungsplan nicht mehr bezeichnet.
- Auf die Ausscheidung des Baubereichs für unterirdische Bauten wird verzichtet. Im Wirkungsbereich des Projekts Strassenraum mit Platzgestaltung werden die unterirdischen Bauten durch das Bauprojekt geregelt. Im Wirkungsbereich der UeO wird auf eine über die Bestimmungen des Baureglements ausgehenden Regelung verzichtet.

- Es wird präzisiert, dass mit den abzubrechenden Anlagen nur die Rampen- und Treppenanlagen bezeichnet werden.
- Die Interessenlinie der SBB ausserhalb des Wirkungsbereichs der UeO wird als Hinweis dargestellt.
- Die Inhalte des Überbauungsplans werden mit dem Projekt Strassenraum mit Platzgestaltung abgeglichen.
- Die Versickerungsmulde ausserhalb des UeO-Perimeters wird als Hinweis dargestellt.

Überbauungsvorschriften

- Art. 4 wird entsprechend den Anpassungen im Überbauungsplan angepasst.
- Der Begriff «Gesamthöhe» wird ersetzt.
- Art. 6 Abs. 4: Im Baubereich 1 darf die EG-Höhenkote um max. 0.5 m unterschritten werden, um eine optimale Platzgestaltung zu gewährleisten.
- Art. 6 Abs. 5 (neu): Unterirdische Bauten und Anlagen müssen keinen Grenzabstand einhalten.
- Art. 7 Abs. 1: Die beiden letzten Sätze werden gestrichen, da sie das gleiche regeln wie Abs. 5.
- Das Untergeschoss wird präziser definiert.
- Art. 8 Abs. 2: Die Einstellhallenrampe wird ergänzt.
- Art. 8 Abs. 4: Der Verweis auf das Eisenbahngesetz sowie die Lärmschutzwand und das Perrondach werden ergänzt.
- Art. 9 zu den unterirdischen Bauten wird gestrichen (vgl. Ausführungen zum Überbauungsplan).
- Art. 9 (neu) wird mit Abs. 2 zur Lärmschutzwand ergänzt.
- Art. 10 (neu) wird mit der Bestimmung ergänzt, dass die inventarisierten Objekte nur im Zusammenhang mit einem bewilligungsfähigen und qualitativ ebenbürtigen Neubau ersetzt werden können. Zudem wird im Baubewilligungsverfahren auch die OLK zum Projekt Stellung nehmen.
- Art. 16 (neu): er Verweis auf das Eisenbahngesetz wird ergänzt.
- Art. 17 Abs. 3 (neu) wird mit dem Hinweis auf die Bepflanzung und Niveausprünge ergänzt.
- Art. 20 (neu): Abs. 2 wird gestrichen, da im überbauungsplan keine Gefälle bezeichnet werden.
- Art. 20 Abs. 3 (neu): Die Bestimmung wird präzisiert und der letzte Satz gestrichen.
- Art. 21 (neu): Der Verweis auf die zuständige Baubewilligungsbehörde wird ergänzt.
- Art. 25 Abs. 1 (neu) wird präzisiert.
- Art. 25 Abs. 2 (neu): Der letzte Satz wird gestrichen.

Erläuterungsbericht

Der Erläuterungsbericht wird entsprechend den Anpassungen in den Planungsinstrumenten aktualisiert. Zudem werden Ziff. 7.1 mit einer Interessenabwägung zu den Inventarobjekten, Ziff. 7.2 zum Richtplan Verkehr und Ziff. 7.3 mit einem Unterkapitel zum Eisenbahnlärm ergänzt.

8.4 Öffentliche Auflage

Im Rahmen der öffentlichen Auflage vom 21. April bis am 22. Mai 2017 kann von Personen, die von der Planung unmittelbar im eigenen schutzwürdigen Interessen betroffen sind und von berechtigten Organisationen Einsprache erhoben werden. Allfällige Einspracheverhandlungen müssen vor der Beschlussfassung durch das Gemeindeparlament durchgeführt werden.

8.5 Beschlussfassung und Genehmigung

Nach der Beschlussfassung durch den Gemeinderat und das Gemeindeparlament entscheidet das AGR erstinstanzlich über allfällige unerledigte Einsprachen.

Anhang 1: Art. 18 ZPP B «Bahnhof West»

(heute rechtsgültiges Baureglement 2010)

Planungszweck	¹ Die ZPP B «Bahnhof West» bezweckt – die Schaffung eines «Bahnhofplatzes West» sowie attraktiver und belebter Aussenräume für den Langsamverkehr, – bessere und attraktivere Anbindung zum östlich der Bahn gelegenen Ortsteil, – die Gewährleistung von sicheren, direkten und attraktiven Verbindungen für den Langsamverkehr, – Sicherstellung der Verbindung zwischen Belpbergstrasse und Sägegasse, – die Förderung von gewerblichen Nutzungen westlich des Bahnhofs, – die Schaffung von Wohnraum im westlichen Bereich der ZPP mit einem Immissionsschutzgürtel gegenüber der Bahn und der Industriestrasse, – die Sicherstellung der im Zusammenhang mit dem Bahnhof stehenden Funktionen insbesondere Veloabstellplätze und Kurzzeitparkplätze.
Art der Nutzung	² –Abschnitt B1: Arbeitsnutzung nach Art. 2 Abs. 5 GBR; der Gemeinderat kann Mischnutzung nach Art. 2 Abs. 3 GBR zulassen, wobei insgesamt max. 50% der realisierten BGF als Wohnraum genutzt werden darf. Für den Sektor Parzelle Nr. 155 kann der Gemeinderat die Beschränkung der Verkaufsfläche aufheben. Bei Wohnnutzung muss das Gebäude den MINERGIE-Standard aufweisen. Die Lage des Wohnraums wird in der Überbauungsordnung festgelegt. – Abschnitt B2: Arbeitsnutzung nach Art. 2 Abs. 5 GBR. Der Gemeinderat kann Mischnutzung nach Art. 2 Abs. 3 GBR zulassen, wobei pro Gebäude maximal 50% der BGF als Wohnraum genutzt werden darf wenn die Gebäude den MINERGIE-Standard aufweisen.
Mass der Nutzung	³ Pro Teil-UeO gelten folgende Nutzungsmasse: – minimale AZ: 0.6, maximale AZ: 0.9 (inkl. bestehende Bebauung); Nutzungstransfers sind möglich, wenn sie in einem Gesamtkonzept über den gesamten Wirkungsbereich der ZPP B oder mit der Nutzung von bestehendem Bauvolumen begründet werden. – maximal 4 Geschosse ohne Attikageschoss oder 3 Geschosse mit Attikageschoss.
Gestaltungsgrundsätze	⁴ –Zwischen SBB-Areal und Industriestrasse ist eine geschlossene Bauweise mit Bauten anzustreben, die Bezug zum öffentlichen Strassenraum nehmen. – Die Interessenslinie der Bahn ist in der UEO zu berücksichtigen. – Das Gebäude am Dorfmattheweg 4 ist zu erhalten und in die Gestaltung des «Bahnhofplatzes West» einzubeziehen. Erweist sich die Erhaltung als unverhältnismässig und verunmöglicht eine ortsbaulich und gestalterisch optimalere Lösung, kann ein Abbruch geprüft werden.

- Die bestehenden Gebäude an der Sägegasse 1 und 3 sind erhaltenswert. Sie können abgebrochen werden, falls die Erhaltung unverhältnismässig ist oder eine ortsbaulich und gestalterische optimalere Lösung verunmöglicht würde.
- Die bestehenden mächtigen Bäume auf den Liegenschaften Sägegasse 1 und Dorfmattheweg 4 sind möglichst zu erhalten.
- Bei der Gestaltung von Unterführungen ist dem Sicherheitsempfinden besonders Rechnung zu tragen.

Erschliessungs-
grundsätze

⁵ Die Erschliessungsflächen haben den Charakter einer Mischverkehrsfläche aufzuweisen und sind angemessen mit einheimischen Bäumen zu begrünen.

Lärmempfindlich-
keitsstufe

⁶ ES III

