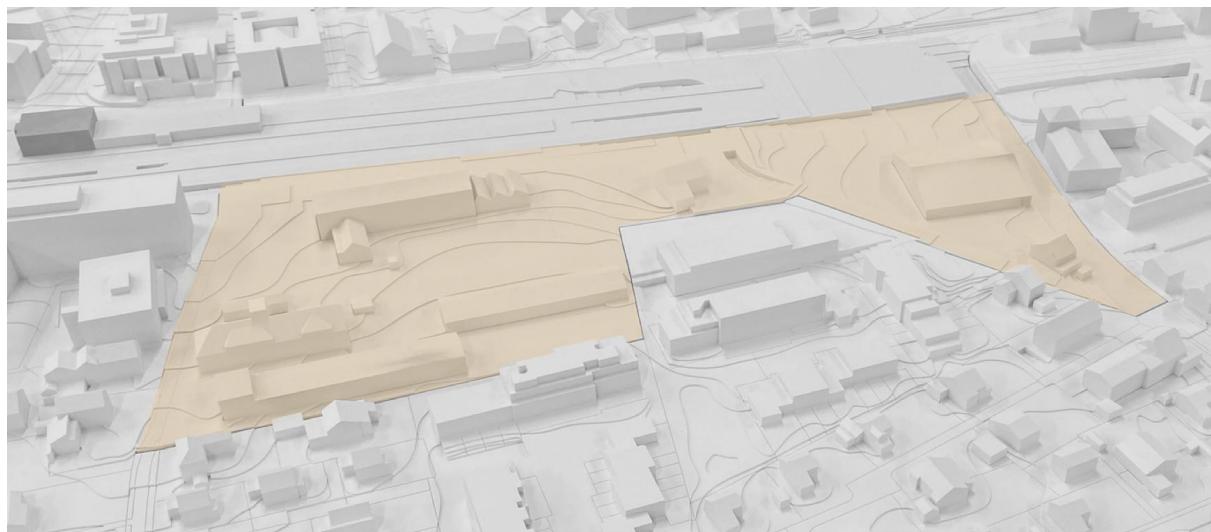


**Einwohnergemeinde Münsingen / Bay Projektentwicklung WEST AG
Arealentwicklung Münsingen, Bahnhof West**

Programm Testplanung

Phase 1 des anerkannten qualitätssichernden Verfahrens nach Art. 99a BauV



Bern, 9. Dezember 2022
bereinigte Fassung vom 22. Dezember 2022

Impressum

Auftraggeberin

Bay Projektentwicklung West AG
Emmentalstrasse 73c
3510 Konolfingen

Verfahrensbegleitung

BHP Raumplan AG
Fliederweg 10
Postfach 575
3000 Bern 14

Bearbeitung

Philipp Hubacher
Xavier Maurhofer
Laura Graziani

Inhaltsverzeichnis

1. Das Wichtigste in Kürze	5
1.1 Ausgangslage.....	5
1.2 Gegenstand der Testplanung.....	6
1.3 Perimeter.....	8
1.4 Verfahren.....	8
1.5 Termine.....	9
2. Allgemeine Bestimmungen.....	10
2.1 Auftraggeberschaft	10
2.2 Art des Verfahrens	10
2.3 Stufen	10
2.4 Weiterbearbeitung.....	10
2.5 Teilnahmeberechtigung.....	11
2.6 Eingeladene Büros.....	11
2.7 Teilnahme an Veranstaltungen.....	11
2.8 Beurteilungsgremium	12
2.9 Echoräume.....	13
2.10 Verfahrensbegleitung.....	13
2.11 Ablauf Testplanung.....	13
2.12 Befangenheit und Ausstandsgründe	14
2.13 Entschädigung.....	14
2.14 Urheberrecht.....	14
2.15 Vertraulichkeit und Öffentlichkeit.....	14
2.16 Verbindlichkeit und Rechtsschutz.....	14
2.17 Ablauf der Testplanung.....	15
3. Aufgabenstellung	19
3.1 Bearbeitungsperimeter und Teirläume.....	19
3.2 Allgemeine Bemerkungen.....	21
3.3 Städtebau	21
3.4 Freiraum	22
3.5 Klima.....	22
3.6 Nutzung und sozialräumliche Aspekte.....	23
3.7 Verkehr, Erschließung, Mobilität	24
3.8 Immissionsschutz	25
3.9 Wirtschaftlichkeit und Umsetzung	27
3.10 Beurteilungskriterien	27

4. Planerische Rahmenbedingungen	28
4.1 Eigentumsverhältnisse	28
4.2 Gemeinde	29
4.3 Region.....	35
4.4 Kanton.....	35
4.5 Bund	36
5. Grundlagen.....	36
5.1 Ausschreibungsunterlagen	36
5.2 Einzureichende Unterlagen.....	38
6. Genehmigung	40
6.1 Begutachtung durch den SIA	40
6.2 Genehmigung durch das Beurteilungsgremium	40

1. Das Wichtigste in Kürze

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. Die nun startende Testplanung «Bahnhof West» bietet die Möglichkeit, die Potenziale in diesem rund 3,4 Hektaren grossen Gebiet auszuloten und ein langfristiges und umsetzungsfähiges Zielbild zu entwerfen. Der Gemeinderat Münsingen hat im Juni 2022 mit der Projektträgerschaft «Bay Projektentwicklung West AG» (Konolfingen) eine Planungsvereinbarung abgeschlossen, welche die Modalitäten der parzellenübergreifenden Planung im Gebiet zwischen Senevita und Belpbergstrasse regelt.

Testplanung als Auftakt

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

Gebiet mit Handlungsbedarf...

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

...und Potenzialen an bester Lage

Aufgrund seiner zentralen und prominenten Lage neben dem Bahnhof und zum Dorfkern verfügt das 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. 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 Gegenstand der Testplanung

1.2.1 Ziele der Gebietsentwicklung

Ziele für die Gebietsentwicklung

Gemeinde und Projektträgerschaft verfolgen folgende Ziele für die Gebietsentwicklung:

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

1.2.2 Aufgabenstellung für die Testplanung

Aufgaben der Testplanung

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

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

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

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

1.2.3 Wie weiter nach der Testplanung?

Wie weiter nach der Testplanung?

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

- Die Ergebnisse der Testplanung für das Gesamtgebiet (Synthesebericht) und die daraus abgeleiteten ZPP-Bestimmungen (resp. Änderungen der bestehenden ZPP B «Bahnhof West») bilden die Grundlage für die weitere Planung. Die Studienergebnisse können als Grundlage für weitere Planungsschritte durch Dritte verwendet werden (Art. 26.3 Ordnung SIA 143; Ausgabe 2009). Vgl. dazu auch Kap. 2.14 Urheberrecht.
- Die planungsrechtliche Sicherstellung der Resultate des qualitätssicheren Verfahrens erfolgt mittels Änderung des Richtplans (falls nötig) und der baurechtlichen Grundordnung (Anpassung Bestimmungen ZPP B und ggf. Zonenplan).
- Soweit dies aus der Synthese der Testplanung folgt, werden mit dem Erlass der geänderten ZPP B neue Sektoren festgelegt, welche als Voraussetzung für die Ablösung der ZPP durch verschiedene, inhaltlich und zeitlich nicht in Abhängigkeit stehende Teil-Überbauungsordnungen dienen. Mit einer Sektorenbildung in der ZPP wird sichergestellt, dass die verschiedenen Teil-Überbauungsordnungen aufeinander abgestimmt sind.

1.3 Perimeter

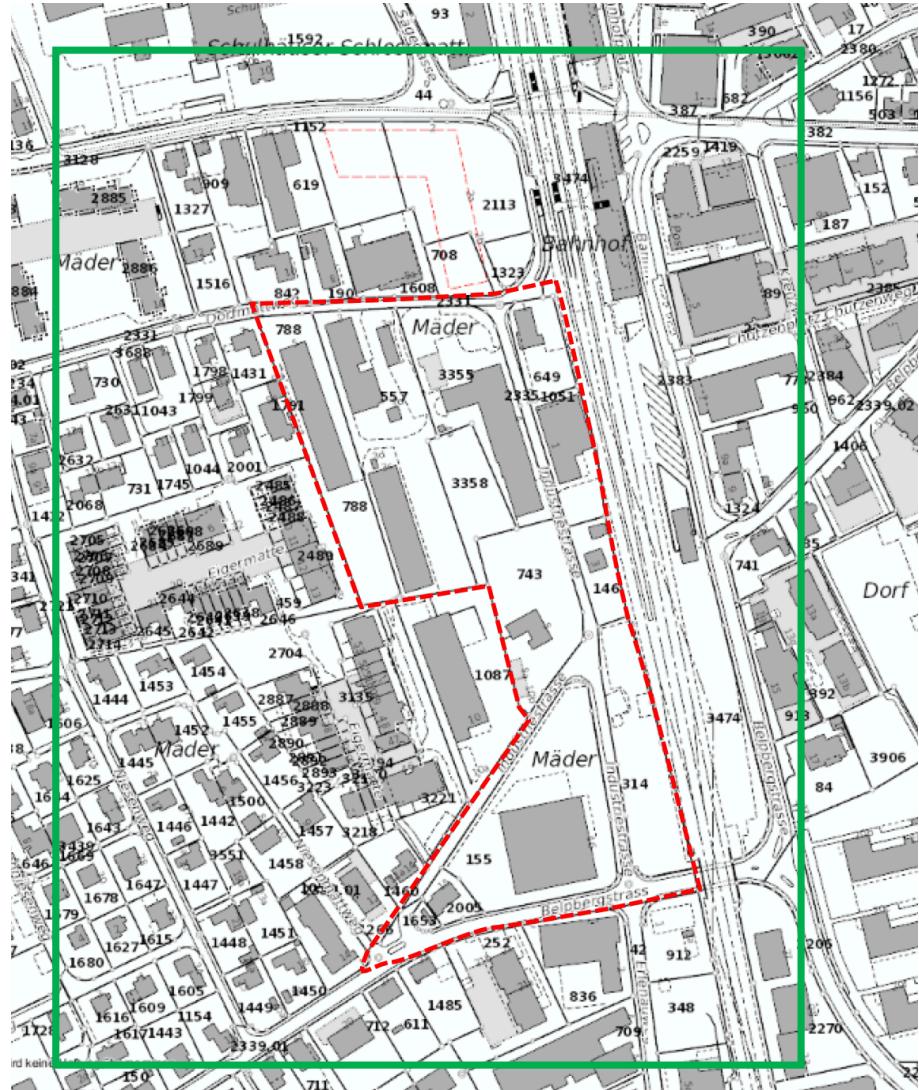


Abbildung 1: Bearbeitungsperimeter (rot) und Betrachtungsperimeter (grün)

Beschreibung und Details vgl. Kapitel 3.1

1.4 Verfahren

Die Auftraggeberin unterliegt nicht dem öffentlichen Beschaffungsrecht. Die Testplanung wird im Einladungsverfahren durchgeführt.

Die Ordnung SIA 143 für die Durchführung von Studienaufträgen wird für verbindlich erklärt.

Für das Verfahren werden drei geeignete interdisziplinäre Bearbeitungsteams eingeladen. Die Bearbeitungsteams müssen mindestens die Fachrichtungen Städtebau / Architektur, Landschaftsarchitektur und Verkehrsplanung abdecken. Der Einbezug weiterer Fachkompetenzen ist möglich.

Die Bearbeitungsteams werden durch ein Beurteilungsgremium gemäss Ordnung SIA 143 (2009) begleitet. Es finden eine Startveranstaltung, eine schriftliche Fragenbeantwortung, zwei Zwischenbesprechungen und eine Schlusspräsentation statt. Die Ergebnisse der Testplanung werden von der Verfahrensbegleitung auf Basis der Empfehlungen des Beurteilungsgremiums zu einer Synthese zusammengeführt und in einen Synthesebericht verarbeitet.

Zum Prozess der Testplanung gibt es verschiedene Partizipationsmöglichkeiten. Interessen- und Anspruchsgruppen (sogenannte Stakeholder) hatten die Gelegenheit, sich am 30. August 2022 im Rahmen einer Inputveranstaltung zu programmatischen Aspekten der Testplanung einzubringen. Die Stakeholder haben weiter die Möglichkeit, sich im Rahmen von sogenannten Echoräumen nach der ersten Zwischenbesprechung und nach Vorliegen des Entwurfs des Syntheseberichts zu äussern.

1.5 Termine

Was?	Wann?
Programmsitzung*	Freitag, 9. Dezember 2022
Modelle zum Abholen bereit	Montag, 23. Januar 2023
Startsitzung mit Bearbeitungsteams	Montag, 30. Januar 2023, 14.00-17.00 Uhr
Frist Fragestellung	Montag, 13.02.2023
Schriftliche Fragenbeantwortung	Montag, 27.02.2023
Zwischenbesprechung 1	Donnerstag, 20. April 2023, 08.45 – 17.00
Echoraum 1*	Dienstag, 2. Mai 2023, 18.00 - 22.00 Uhr
Zwischenbesprechung 2	Donnerstag 29. Juni 2023, 08.45 – 17.00
Schlusspräsentation durch Teams	Dienstag, 5. September 2023, 08.45 – 17.00
Schlussbeurteilung des Beurteilungsgremiums	
Abgabe definitive Modelle	Mittwoch, 20. September 2023
Startsitzung Synthesephase (Video)*	Donnerstag, 21. September 2023, 13.30 - 17.00 Uhr
Entwurf 1 Synthesebericht	August – Oktober 2023
Synthesesitzung 1: Beratung erster Entwurf Synthesebericht*	Dienstag, 31. Oktober 2023, 08.45 - 12.00 Uhr
Echoraum 2*	Montag, 6. November 2023, 18.00 - 22.00 Uhr
Entwurf 2 Synthesebericht	bis Ende November 2023
Schlussitzung, Beschluss Synthesebericht*	Dienstag, 12. Dezember 2023, 13.30-17.00 Uhr

* Anlässe ohne Teilnahme Bearbeitungsteams

2. Allgemeine Bestimmungen

2.1 Auftraggeberschaft

Auftraggeberin und Veranstalterin des Verfahrens ist die

Bay Projektentwicklung West AG
Emmentalstrasse 73c
3510 Konolfingen

(nachfolgend Projektträgerschaft)
vertreten durch Niklaus Bay.

2.2 Art des Verfahrens

Die Auftraggeberin führt eine Testplanung gemäss SIA 143 (2009) im Einladungsverfahren durch. Das Verfahren gilt als Ideenstudie. Im Rahmen der vorliegenden diskursiven Testplanung mit drei Bearbeitungsteams finden eine Startveranstaltung, zwei Zwischenworkshops und eine Schlusspräsentation statt. Bei Bedarf kann das Beurteilungsgremium das Verfahren um weitere Besprechungen verlängern. Die Auftraggeberin erklärt die Ordnung SIA 143, Ausgabe 2009, für verbindlich. Das Verfahren untersteht nicht dem öffentlichen Beschaffungswesen. Das Verfahren ist nicht anonym.

Da es bei der Aufgabenstellung im Wesentlichen um die Realisierung eines Vorhabens mit komplexen Rahmenbedingungen handelt, eine Abstimmung der unterschiedlichen Aspekte der Siedlung, des Freiraums und des Verkehrs erfolgen muss, sowie die übergeordneten Rahmenbedingungen möglichst flexibel angewendet werden sollen, ist ein direkter Dialog zwischen dem Beurteilungsgremium und den Teilnehmenden nötig und zielführend. Die Testplanung in der vorgeschlagenen Form ist dazu das geeignete Verfahren.

2.3 Stufen

Die Testplanung wird einstufig durchgeführt.

2.4 Weiterbearbeitung

Zum Zeitpunkt der Schlusspräsentation und der Schlussabgabe der einzureichenden Unterlagen ist das Verfahren der Testplanung für die Bearbeitungsteams abgeschlossen. Die Erkenntnisse und Empfehlungen des Beurteilungsgremiums werden durch die Verfahrensbegleitung in einem Synthesebericht zusammengefasst. Der Synthesebericht bildet die Grundlage für weitere Planungsschritte und -instrumente, namentlich die Änderungen der ZPP B «Bahnhof West» und die Aktualisierung des Richtplans «Bahnhof West». Die Studienergebnisse können als Grundlage für weitere Planungsschritte durch Dritte verwendet werden (Art. 26.3 Ordnung SIA 143; Ausgabe 2009). Vgl. dazu auch Kap. 2.14 Urheberrecht.

2.5 Teilnahmeberechtigung

Zur Teilnahme am Verfahren berechtigt sind die von der Auftraggeberin eingeladenen Büros gemäss Kapitel 2.6.

2.6 Eingeladene Büros

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

Die fachliche Zusammensetzung der Teams ergibt sich aus der Aufgabenstellung und muss folgende Bereiche abdecken:

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

Team 1

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

Team 2

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

Team 3

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

Das Beurteilungsgremium behält sich vor, bei Absage eines Büros oder einer Arbeitsgemeinschaft den frei gewordenen Platz mit einem anderen Büro bzw. einer anderen Arbeitsgemeinschaft zu besetzen.

2.7 Teilnahme an Veranstaltungen

Es wird davon ausgegangen, dass die Teams mindestens mit je einer Vertretung der geforderten Fachbereiche an den Zwischenbesprechungen und der Schlusspräsentation teilnehmen. Es steht den Teams frei, im Vorfeld der Veranstaltungen oder auch danach weitere Ortsbesichtigungen durchzuführen. Es wird den Teams zudem empfohlen, besondere fachliche Fragen, die von den Teammitgliedern nicht bearbeitet werden können, anlässlich der Veranstaltungen zu stellen.

2.8 Beurteilungsgremium

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

Fachmitglieder (stimmberrechtigt, 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 und Planer AG, dipl. Architekt SIA / Planer NDS, HTL, (Fachbereich Städtebau / Architektur)
- Toni Weber, w+s ag, dipl. Landschaftsarchitekt HTL-BSLA-BSA-SIA (Fachbereich Freiraum / Landschaft)
- Thomas von Känel, Metron Bern AG, dipl. Siedlungsplaner HTL / FSU, NDS / FH / BWL / UF (Fachbereich Verkehr / Mobilität)

Sachmitglieder (stimmberrechtigt, 4 Stimmen)

- Beat Moser, Gemeinde Münsingen, Gemeindepräsident, Ressortleiter Planung
- Thekla Huber, Gemeinde Münsingen, Gemeinderätin, Ressortleiterin Infrastruktur
- Niklaus Bay, Projektträgerschaft, vertretend die Grundeigentümerschaften Bay + SFP¹
- Rolf Nöthiger, Grundeigentümervertreter, vertretend Grundeigentümerschaften Martignoni AG und U.C. Buchschacher AG²

Ersatzvertretungen (stimmberrechtigt im Ersatzfall)

* Ersatz Sachmitglieder, ** Ersatz Fachmitglieder

- Urs Fischer, Lohner + Partner AG, dipl.-Ing. Stadtplanung, dipl. Ing. FH Raumplanung, SIA FSU REG A, ortspanerische Begleitung Gemeinde (**)
- Martin Niederberger, Leiter Abteilung Bau, Gemeinde Münsingen (*)
- Thomas Lavater, SFP, Portfolio Manager Real Estate Direct, Vertretung Grundeigentümerschaft (*)
- Bruno Moser, U.C. Buchschacher AG, Vertretung Grundeigentümerschaft (*)
- Peter Weibel, vbarchitekten., Architekt FH / Betriebswirt FH, Berater Projektträgerschaft (*)
- Markus Karl, SFP, Head Construction Manager Real Estate Direct, Vertretung Grundeigentümerschaft (*)

Beratende Mitglieder (nicht stimmberrechtigt)

- Markus Walther, SFP, Vertretung Grundeigentümerschaft
- Ulrich Buchschacher, Vertretung Grundeigentümerschaft U.C. Buchschacher AG
- Marlies von Allmen, Bereichsleiterin Bau, Planung, Umwelt, Gemeinde Münsingen (situativ)
- Anna Eichholzer, Fachbereichsleiterin Verkehr, Gemeinde Münsingen (situativ)
- Luzi Bergamin, Ecolot GmbH, Dr. phil. nat., Physiker, Experte Störfallvorsorge (situativ)

¹ repräsentierend 51% der Landfläche private Parzellen

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

Verfahrensbegleitung

- Philipp Hubacher, dipl. Geograph lic. phil nat. Raumplaner FSU SIA, PL Verfahrensbegleitung, BHP Raumplan AG
- Xavier Maurhofer, MSc in Geographie, PL Stv. Verfahrensbegleitung, BHP Raumplan AG

2.9 Echoräume

Zur Abstützung der programmatischen Festlegungen hat die Auftraggeberin am 30. August 2022 eine *Inputveranstaltung* mit Anspruchs- und Interessengruppen, d.h. VertreterInnen aus Quartier, Bevölkerung, Politik, Wirtschaft, Interessen- und Fachverbänden, etc. mit rund 80 Personen durchgeführt. Die Ergebnisse der Inputveranstaltung sind dokumentiert (vgl. Grundlagen, Dokument 1.02).

Die Gemeinde und die Projektträgerschaft beabsichtigen, im Rahmen des Testplanungsverfahrens mit denselben Anspruchsgruppen insgesamt zwei *Echoräume* durchzuführen. Der erste Echoraum findet im Nachgang zur ersten Zwischenbesprechung statt, der zweite nach Vorliegen des Entwurfs des Syntheseberichts. In den Echoräumen erhalten die EchogebenInnen die Möglichkeit, sich zum laufenden Verfahren und vorliegenden Zwischenergebnissen zu äussern. Diese Rückmeldungen werden in geeigneter Weise in den Prozess integriert. Der Stand der Arbeiten wird jeweils durch einen Ausschuss des Beurteilungsgremiums präsentiert. Die Echoräume finden ohne Bearbeitungsteams, hingegen mit einer Delegation des Beurteilungsgremiums statt.

2.10 Verfahrensbegleitung

Die Veranstalterin wird im Verfahren durch die Firma BHP Raumplan AG, Fliederweg, Postfach 575, 3000 Bern 14, unterstützt und begleitet:

- Philipp Hubacher, PL, 031 388 60 62, ph.hubacher@raumplan.ch
- Xavier Maurhofer, PL, Stv., 031 388 60 78, x.maurhofer@raumplan.ch

Die Verfahrensbegleitung ist zuständig für sämtliche Anfragen im Zusammenhang mit dem Verfahren.

Der Einbezug der Stakeholder im Rahmen der Echoräume wird gemeinsam durch die Veranstalterin und die Gemeinde vorbereitet und durch die Verfahrensbegleitung moderiert und dokumentiert.

2.11 Ablauf Testplanung

Es werden eine Programmsitzung, eine Startveranstaltung, zwei Zwischenbesprechungen und eine Schlusspräsentation mit den Bearbeitungsteams durchgeführt.

2.12 Befangenheit und Ausstandsgründe

Betreffend Befangenheit und Ausstandsgründen gilt für alle Beteiligten Art. 12.2 der SIA-Ordnung 143 für Architektur- und Ingenieurstudienaufträge (Ausgabe 2009). Vergleiche dazu auch die Wegleitung «Befangenheit und Ausstandsgründe» der SIA-Kommission für Architektur- und Ingenieurwettbewerbe (Ausgabe 2008).

2.13 Entschädigung

Den drei teilnehmenden Bearbeitungsteams wird bei vollständiger Abgabe der verlangten Unterlagen egalitär eine Pauschalentschädigung von je 70'000.- Franken exkl. MwSt. (7.7%) entrichtet. Die Aufteilung der Entschädigung innerhalb der Teams ist innerhalb der Teams auszuhandeln und von diesen selbst vorzunehmen.

2.14 Urheberrecht

Die eingereichten Unterlagen und erstellte Modelle gehen in das Eigentum der Auftraggeberin über und können zur Illustration verwendet und publiziert werden. Das Urheberrecht an den Studien verbleibt bei den Teilnehmenden (Art. 26.1 Ordnung SIA 143; Ausgabe 2009). Bei der Publikation der Projekte werden die Urheberrechte der Bearbeitungsteams gewährleistet. Die Studienergebnisse können als Grundlage für weitere Planungsschritte durch Dritte verwendet werden (Art. 26.3 Ordnung SIA 143; Ausgabe 2009).

2.15 Vertraulichkeit und Öffentlichkeit

Die Teilnehmenden verpflichten sich, alle erhaltenen Daten und Berichte vertraulich zu behandeln und nach Beendigung des Auftrags zu löschen und erkennen an, dass eine Weitergabe oder Weiterverwendung der zur Verfügung gestellten Daten nicht erlaubt ist. Die entsprechende, von der Veranstalterin vorbereitete Bestätigung, ist von der federführenden Stelle des Teams zu unterzeichnen und zum Auftragsstart der Verfahrensbegleitung abzugeben.

2.16 Verbindlichkeit und Rechtsschutz

Die Bestimmungen des Programms, die Fragenbeantwortung sowie die Erkenntnisse aus den Zwischenbesprechungen sind für die Veranstalterin, das Beurteilungsgremium und die Teilnehmenden verbindlich. Mit der Teilnahme an der Testplanung anerkennen die Teilnehmenden ausdrücklich die im vorliegenden Programm festgehaltenen Bedingungen, Abläufe und Verfahren sowie die Entscheide des Beurteilungsgremiums in Ermessen.

Für Streitfälle aus diesem Verfahren sind die ordentlichen Gerichte zuständig, Gerichtsstand ist Bern.

2.17 Ablauf der Testplanung

2.17.1 Startveranstaltung mit Bearbeitungsteams (30.1.2023, 14.00-17.00 Uhr)

Teilnehmende

- Delegation des Beurteilungsgremiums
- Bearbeitungsteams
- Verfahrensbegleitung

Ablauf

Was?	Wer?	Dauer
Ortsbegehung	• Delegation Beurteilungsgremium	30'
Vorstellen Aufgabenstellung	• Bearbeitungsteams	1h
Fragerunde/-beantwortung	• Verfahrensbegleitung	1h

Soweit möglich, werden die Fragen der Bearbeitungsteams direkt an der Startveranstaltung beantwortet. Die Fragen und die Antworten werden protokolliert.

Soweit die Fragen nicht direkt an der Startveranstaltung beantwortet werden können, werden sie im Rahmen der schriftliche Fragebeantwortung bis am Montag, 27. Februar 2023 beantwortet.

2.17.2 Schriftliche Fragenbeantwortung

Die teilnehmenden Bearbeitungsteams haben auch nach der Startsitzung noch Gelegenheit, schriftliche Fragen per E-Mail bei der Verfahrensbegleitung einzureichen (an ph.hubacher@raumplan.ch) Die Verfahrensbegleitung erfasst die Fragen in anonymisierter Form und koordiniert die schriftliche Beantwortung, welche durch das Beurteilungsgremium freigegeben wird.

Was?	Wann?
Frist für die Einreichung der Fragen	Montag, 13. Februar 2023
Fragenbeantwortung durch Beurteilungsgremium:	Montag, 27. Februar 2023

2.17.3 Zwischenbesprechung 1 (20.4.2023, 08.45 - 17.00 Uhr)

Teilnehmende

- Beurteilungsgremium
- Bearbeitungsteams
- Verfahrensbegleitung

Ablauf

Was?	Wer?	Dauer
Einleitung, Programm, Ablauf, Kriterien	<ul style="list-style-type: none"> • Beurteilungsgremium • Verfahrensbegleitung 	30'
Präsentationen der Bearbeitungsteams (einzelne/ohne Präsenz anderer Teams), Fragen	<ul style="list-style-type: none"> • Bearbeitungsteams • Beurteilungsgremium • Verfahrensbegleitung 	Total 3h Pro Team 1h (30' Präsentation / 20' Fragen pro Team / 10' Umbau)
Diskussion der Zwischenergebnisse	<ul style="list-style-type: none"> • Beurteilungsgremium • Verfahrensbegleitung 	2h
Folgerungen und Aufträge für die Weiterbearbeitung	<ul style="list-style-type: none"> • Beurteilungsgremium • Verfahrensbegleitung 	1h

Die Beratung des Beurteilungsgremiums wird durch die Verfahrensbegleitung protokolliert. Die Verfahrensbegleitung verfasst auf Grundlage der Beratung des Beurteilungsgremiums (Protokoll der Zwischenbesprechung) schriftliche Empfehlungen für die Bearbeitungsteams, welche vom Beurteilungsgremium verabschiedet werden. Die schriftlichen Vertiefungsaufträge für die Bearbeitungsteams werden vom Beurteilungsgremium verabschiedet und den Bearbeitungsteams bis am 4. Mai 2023 zugestellt. Bei den Empfehlungen wird zwischen generellen Empfehlungen (an alle) und projektspezifischen Empfehlungen unterschieden.

Zielsetzung Zwischenbesprechung 1:

Klärung wesentliche Herausforderungen, Schärfung der zentralen Fragestellungen, Diskussion der vorgeschlagenen Stossrichtungen und Lösungsansätzen insbesondere auch betr. Anschlusspunkte neue Industriestrasse an Belpbergstrasse, Formulierung von generellen und projektspezifischen Vertiefungsaufträgen an die Bearbeitungsteams.

2.17.4 Echoraum 1 zu den Zwischenergebnissen (2.5.2023, 18.00-22.00 Uhr)

Teilnehmende

- EchogeberInnen
- Delegation Beurteilungsgremium
- Verfahrensbegleitung

Siehe Ausführungen in Kapitel 2.9.

Zielsetzungen Echoraum 1:

Vorstellen der Entwürfe (Stand: Zwischenbesprechung 1) sowie der wichtigsten Erkenntnisse aus der Beurteilung durch das Beurteilungsgremium. Reflexion der Entwürfe durch die EchogeberInnen und Feedbacks zu ausgewählten Aspekten.

Eine summarische Rückmeldung an die Teams erfolgt innerhalb spätestens 2 Wochen nach dem Echoraum.

2.17.5 Zwischenbesprechung 2 (29.06.2023, 08.45-17.00 Uhr)

Teilnehmende

- Beurteilungsgremium
- Bearbeitungsteams
- Verfahrensbegleitung

Ablauf

Was?	Wer?	Dauer
Einleitung, Programm, Ablauf, Kriterien	<ul style="list-style-type: none"> • Beurteilungsgremium • Verfahrensbegleitung 	30'
Präsentationen der Bearbeitungsteams (einzelnen/ohne Präsenz anderer Teams), Fragen	<ul style="list-style-type: none"> • Bearbeitungsteams • Beurteilungsgremium • Verfahrensbegleitung 	Total 3h Pro Team 1h (30' Präsentation / 20' Fragen pro Team / 10' Umbau)
Beratung des Beurteilungsgremiums (Folgerungen und Aufträge für die Weiterbearbeitung)	<ul style="list-style-type: none"> • Beurteilungsgremium • Verfahrensbegleitung 	3h

Die Beratung des Beurteilungsgremiums wird durch die Verfahrensbegleitung protokolliert. Die Verfahrensbegleitung verfasst auf Grundlage der Beratung des Beurteilungsgremiums (Protokoll der Zwischenbesprechung 2) generelle und projektspezifische schriftliche Empfehlungen für die Bearbeitungsteams. Empfehlungen und Vertiefungsaufträge für die Bearbeitungsteams werden vom Beurteilungsgremium verabschiedet und bis am 13. Juli 2023 den Bearbeitungsteams zugestellt.

Zielsetzung Zwischenbesprechung 2:

Projektspezifische Erschließungsdisposition im Grundsatz geklärt, Formulierung genereller und projektspezifischer Vertiefungsaufträge an die Bearbeitungsteams hinsichtlich der Schlussabgabe.

2.17.6 Schlusspräsentation (5.9.2023, 08.45-17.00 Uhr)

Teilnehmende

- Beurteilungsgremium
- Bearbeitungsteams
- Verfahrensbegleitung

Ablauf

Was?	Wer?	Dauer
Einleitung, Programm, Ablauf, Kriterien	<ul style="list-style-type: none"> • Beurteilungsgremium • Verfahrensbegleitung 	30'
Präsentationen der Bearbeitungsteams (einzelnen/ohne Präsenz anderer Teams), Fragen	<ul style="list-style-type: none"> • Bearbeitungsteams • Beurteilungsgremium • Verfahrensbegleitung 	Total 3h Pro Team 1h (30' Präsentation / 20' Fragen pro Team / 10' Umbau)
Beratung des Beurteilungsgremiums (Folgerungen und Aufträge für die Schlussdokumentation)	<ul style="list-style-type: none"> • Beurteilungsgremium • Verfahrensbegleitung 	4h

Die Beratung des Beurteilungsgremiums wird von der Verfahrensbegleitung protokolliert.

2.17.7 Startsitzung Synthesephase Beurteilungsgremium (21.09.2023, 13.30-17.00 Uhr)

Teilnehmende

- Beurteilungsgremium
- Verfahrensbegleitung

Ablauf

Die Sitzung findet allenfalls als Videokonferenz statt:

Was?	Wer?	Dauer
Diskussion und Würdigung der Ergebnisse	<ul style="list-style-type: none"> • Beurteilungsgremium • Verfahrensbegleitung 	1h
Stossrichtung der Synthese		1h

Die Verfahrensbegleitung protokolliert die Startsitzung zur Phase Synthese.

2.17.8 Synthesesitzung 1 Beurteilungsgremium (31.10.2023, 08.45-12.00 Uhr)

Teilnehmende

- Beurteilungsgremium
- Verfahrensbegleitung

Ablauf

Was?	Wer?	Dauer
Diskussion Entwurf Synthese	<ul style="list-style-type: none"> • Beurteilungsgremium • Verfahrensbegleitung 	1h 30'
Stossrichtung der Synthese		2h 30'

Die Verfahrensbegleitung protokolliert die Synthesesitzung 1.

2.17.9 Echoraum 2 zum Entwurf Synthesebericht (6.11.2023, 18.00-22.00 Uhr)

Teilnehmende

- EchogeberInnen
- Delegation Beurteilungsgremium
- Verfahrensbegleitung

Zielsetzungen Echoraum 2:

Vorstellen des ersten Entwurfs Synthesebericht inkl. Empfehlungen durch das Beurteilungsgremium. Reflexion der Synthese und Möglichkeiten zur Stellungnahme durch die EchogeberInnen und Feedbacks zum Synthesebericht.

Die Verfahrensbegleitung ist für die Ergebnissicherung des Echoraums 2 zuständig und teilt die Ergebnisse zeitnah dem Beurteilungsgremium mit. Die Verfahrensbegleitung pflegt die Ergebnisse des Echoraums 2 in geeigneter Weise in den Synthesebericht ein.

2.17.10 Schlusssitzung Beurteilungsgremium (12.12.2023, 13.30-17.00 Uhr)

Teilnehmende

- Beurteilungsgremium
- Verfahrensbegleitung

Ablauf	Was?	Wer?	Dauer
	Diskussion Entwurf Synthese	<ul style="list-style-type: none"> • Beurteilungsgremium • Verfahrensbegleitung 	1h 30'
	Ergänzung und Bereinigung der Synthese		1h 30'

Die Verfahrensbegleitung protokolliert die Schlusssitzung zur Synthesephase.

2.17.11 Synthesebericht

Die Verfahrensbegleitung erstellt gestützt auf die Synthesesitzungen einen Synthesebericht. Das Beurteilungsgremium verabschiedet den Bericht auf im Rahmen der Schlusssitzung.

3. Aufgabenstellung

3.1 Bearbeitungsperimeter und Teilräume

Perimeter	Abbildung 2 zeigt den Geometerplan mit verschiedenen Perimetern:
Modellperimeter	Die rote Umrandung in Abbildung 2 entspricht dem Modellperimeter des Modells 1:500 (800 x 1200 mm), das den Bearbeitungsteams zur Verfügung gestellt wird.
Betrachtungsperimeter	Der Betrachtungsperimeter muss durch die Bearbeitungsteams je nach Fragestellung weiter oder enger gefasst werden. Grundsätzlich gilt der Modellperimeter als Betrachtungsperimeter. Der Betrachtungsperimeter zeigt damit auch die Übergänge und Schnittstellen zu den angrenzenden Quartieren, dem Bahnhofareal, zur Senevita sowie zum Bereich der ZPP AB «Erlenauweg» ein. Das Beurteilungsgremium macht zum Betrachtungsperimeter keine Vorgaben.
Bearbeitungsperimeter	Der Bearbeitungsperimeter entspricht dem Gesamtgebiet der Teilräume 2 und 3 gemäss Abbildung 2.
Modelleinsatz 1 / Teilraum 1	Der Modelleinsatz 1 / Teilraum 1 entspricht dem Bauprojekt des SBB -Projekts, Stand Oktober 2022. Dieses bildet den zukünftigen Zustand nach der Realisierung der SBB-Infrastrukturanlagen ab. Zur besseren Lesbarkeit wurden die CAD Daten zuhanden des Modellbauers und der Bearbeitungsteams aufbereitet (vgl. Abbildung 2 Legende oben links). Die linke Perimetergrenze des Teilraums 1 entspricht zwischen Senevita bis Personenunterführung PU Süd dem bahnseitigen Strassenrand (Wasserplättli) der neuen Industriestrasse im zukünftigen Zustand (Bearbeitungsstand: Oktober 2022)
Modelleinsätze 2 und 3 / Teilräume 3	Die Modelleinsätze 2 (gelb) und 3 (violett) resp. die Teilräume 2 und 3 entsprechen dem Bearbeitungsperimeter der Testplanung.

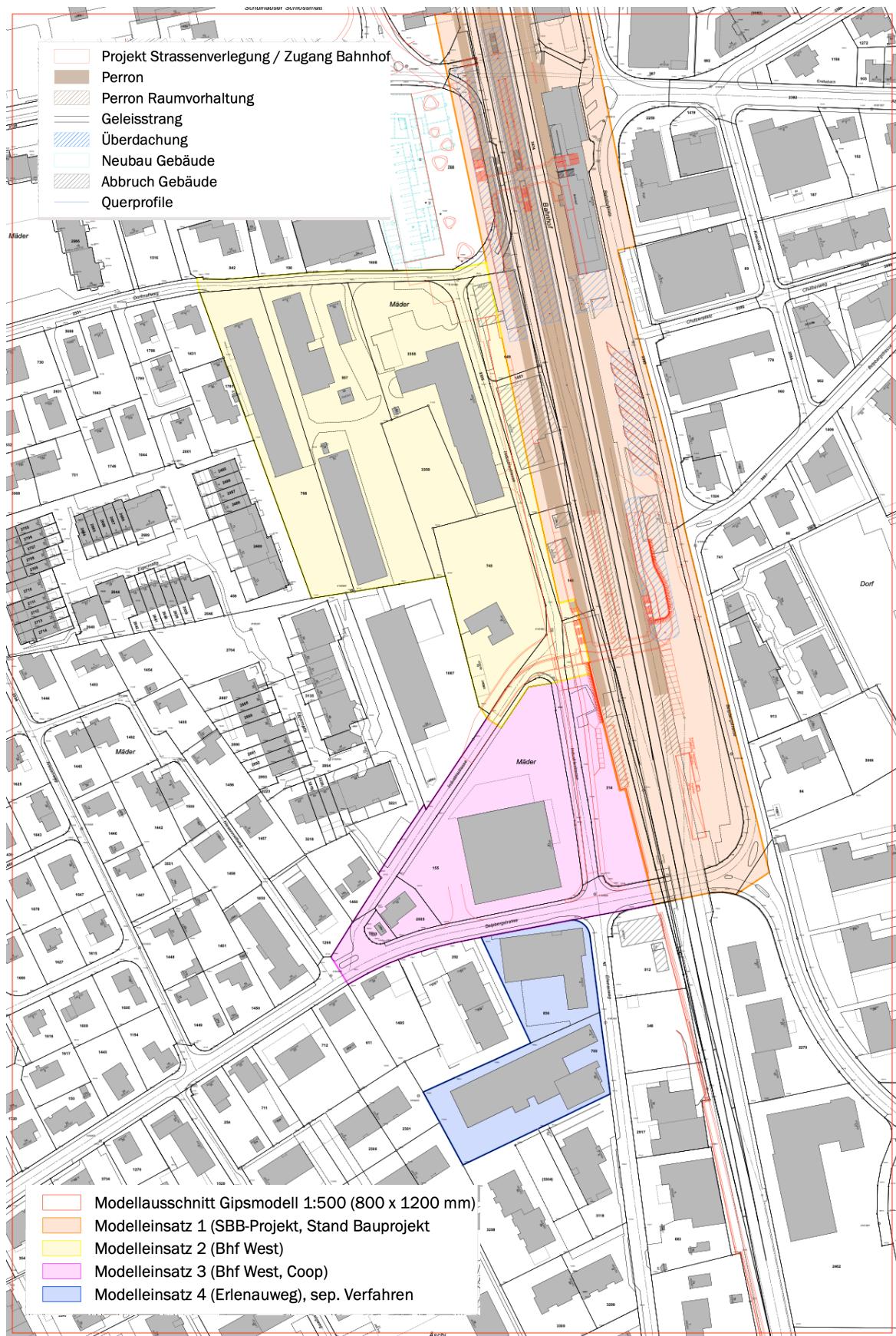


Abbildung 2: Ausschnitt Geometerplan mit Modellperimeter (rot) und Modelleinsätzen / teilaräumen 1-4

Der Teilraum 3 wurde aus zwei Gründen vom Teilraum 2 abgegrenzt: Erstens, weil eine aufwärtskompatible Etappierung aufzuzeigen ist, falls die heutige Detailhandelsnutzung des Jumbo Baumarkts erst mittelfristig ersetzt wird, und zweitens, weil in diesem Bereich (ab PU Süd) die Überprüfung der von der Gemeinde favorisierten Strassenvariante der Industriestrasse Süd unter Berücksichtigung der bestmöglichen städtebaulichen und verkehrlichen Lösung gefordert wird.

Modelleinsatz 4 / Teilraum 4

Der Teilraum 4 ist Gegenstand eines separaten qualitätssichernden Verfahrens (zur ZPP AB), das praktisch parallel zur Testplanung Bahnhof West läuft. Für die Testplanung ist davon auszugehen, dass das Bestandesgebäude an der Belpbergstrasse in seiner Lage verbleibt und aufgestockt wird (max. 17.00m ohne / max. 19.30m mit Attikageschoss).

3.2 Allgemeine Bemerkungen

Nachhaltige, qualitativ hochwertige Zentrumsentwicklung

Von den Teams werden innovative, umsetzungsfähige Lösungsvorschläge für eine nachhaltige, qualitativ hochwertige Zentrumsentwicklung an der Westseite des Bahnhofs Münsingen erwartet. Für das Gesamtareal sind konzeptuelle Vorschläge für die Bebauung, die Freiräume, die Nutzungen, die Erschließungen sowie für die Ver- und Entsorgung zu erarbeiten.

Richtplan Bahnhof West

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

3.3 Städtebau

Innenentwicklungs- und Verdichtungspotenziale

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

Städtebauliche Konzeptionen

Neben der Potenzialen zu einer qualitätsvollen Siedlungsentwicklung nach innen bietet die Arealentwicklung die Chance zu einer ortsbaulichen Aufwertung des Gebiets westlich des Bahnhofs. Im Rahmen der Testplanung sollen Lösungsspektren städtebaulicher Konzeptionen ausgelotet werden. Dabei wird eine überdurchschnittliche städtebauliche, architektonische und energetische Qualität angestrebt. Die Bearbeitungsteams sind gefordert, Lösungsvorschläge und Überlegungen zur Höhenentwicklung darzulegen. Hinweis: Es bestehen keine Grundlagen zur Zweckmässigkeit, Machbarkeit und

Genehmigungsfähigkeit eines möglichen Hochhauses nach Art. 22 BauV.³
Die Infrastrukturanlagen der SBB sowie die neue Industriestrasse sind in bestmöglicher Weise städtebaulich zu integrieren.

3.4 Freiraum

Freiraumqualitäten

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

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

Die mit Bäumen durchsetzten Freiräume sind nach Lage und Funktion differenziert und möglichst attraktiv zu gestalten. Der klimagerechten Konzeption der künftigen Bebauung kommt hohe Bedeutung zu (vgl. Kapitel 3.5)

Eine gute Vernetzung des Planungsgebiets in Quer- wie in Längsrichtung wie auch die Schaffung von identitätsstiftenden Sichtbeziehungen ist anzustreben. Die Vernetzung des Langsamverkehrs mit den Aufenthaltsbereichen sollen Begegnungsmöglichkeiten schaffen. Der Arealzugang für den Langsamverkehr erfolgt ab der neuen Industriestrasse, ab dem Dorfmattweg und ab der Belpbergstrasse über Stichwege oder -strassen.

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

3.5 Klima

Schwammstadt-Prinzip und Beschattung

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

³ Als Hochhäuser gelten Gebäude mit einer Gesamthöhe > 30m gem. Art. 22 BauV

prüfen sind Dach- und Fassadenbegrünungen. Baumpflanzungen sind im Rahmen der Projektentwicklung stufengerecht zu bearbeiten und aufzuzeigen.

3.6 Nutzung und sozialräumliche Aspekte

Nutzungsausrichtung

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

Wohnraum- und Gewerbebeförderung

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

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

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

Sozialräumliche Aspekte:

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

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

- Begegnungsorte

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

- gute Durchmischung

Ein im Rahmen der Partizipation oft genanntes Anliegen ist eine gute soziale Durchmischung der Siedlung in den Bereichen Altersgruppen,

Lebensentwürfe und Einkommensklassen. Dem Anliegen liegt die implizite Haltung zu Grunde, dass die heterogene Zusammensetzung von Individuen und sozialen Gruppen stabile und konflikterprobte Nachbarschaften hervorbringt.

3.7 Verkehr, Erschliessung, Mobilität

Industriestrasse

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

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

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

Industriestrasse Abschnitt Nord

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

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

Industriestrasse Abschnitt Süd

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

Expliziter Auftrag der Bearbeitungsteams

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

- Überzeugendes städtebauliches Konzept
- Betrieblich funktionsfähige und städtebaulich gute und überzeugende Lösungsvorschläge zur künftigen Strassenführung sowie der Anschlüsse der Fussgänger- und Velowege an die PU Süd. Eine unmittelbar an

die Gleisanlagen anschliessende Strassenführung im Abschnitt PU Süd und Belpbergstrasse ist aus technischen Gründen ausgeschlossen. Eine Anpassung der Unterführung kommt nicht in Frage.

- Anlieferungs- und Logistikwege sind aufzuzeigen.
- Die Wunschlinien des Langsamverkehrs sind bestmöglich zu berücksichtigen (vgl. Richtplan Verkehr und Richtplan Bahnhof West).

Veloverkehr

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

Fussverkehr

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

ÖV, kombinierte Mobilität, Alternativen

Der Bearbeitungsperimeter liegt vollständig in der ÖV-Gütekategorie B und ist damit ausgezeichnet mit dem ÖV erschlossen. In den kommenden Jahren strebt die Gemeinde eine Taktverdichtung aller Ortsbuslinien, eine Erhöhung der Qualität und Verlässlichkeit der Anschlüsse Bus-Bahn sowie geräusch- und CO₂-arme Fahrzeuge an. In Bezug auf den Bahnanschluss wird für die S1 eine Taktverdichtung Richtung Bern auf 15 Minuten und für den RegioExpress RE der ½-h Takt angestrebt. Der Bahnhofzugang für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende soll insgesamt verbessert werden. Die Teil-Richtplankarte öffentlicher Verkehr, kombinierte Mobilität und Alternativen macht für die vorliegende Planung keine verbindlichen Aussagen.

Energie

Die Gemeinde Münsingen ist tritt 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.

3.8 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. Zum Thema

Lärm wird ein Fachgutachten erarbeitet. Der Fachbericht Lärm (Grundlage Nr. 2.11) ist nach Vorliegen grundsätzlich zu berücksichtigen.

Folgende planerische Massnahmen sind möglich (Aufzählung nicht abschliessend):

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

Als bauliche Massnahmen sind denkbar:

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

Störfallvorsorge

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

Für die Testplanung 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.

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

NIS

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

Erschütterungen

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

3.9 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. Es liegt an den Bearbeitungsteams, die Gesamtwirtschaftlichkeit sicherzustellen.

3.10 Beurteilungskriterien

Städtebau (Bebauung und Freiraum)

- Städtebauliches Gesamtkonzept
- Qualität und Funktionsfähigkeit Lösungsvorschlag Städtebau / Verkehrslösung im Teilraum 3 (Bereich Jumbo)
- Einpassung und Bezug zur Umgebung
- Qualität Aussenraumgestaltung und Klimaverträglichkeit
- Verträglichkeit Nutzungsmass, inkl. Geschossigkeit
- Zweckmässige Zonierung Aussenraum

Nutzung

- Nutzungsanordnung und -organisation (Ausrichtung, Besonnung, Nachbarschaft) unter Berücksichtigung nutzungsspezifischer Qualitäten
- Bezug innen/aussen, private/halböffentliche/öffentliche Aussenräume (Balkone, Terrassen, Sitzplätze, Strassenraum etc.)
- Anforderungen an die Nutzersegmente (Flächenvorgaben Erdgeschoss)

Erschliessung / Mobilität

- Zweckmässige Erschliessung und Parkierung (Zugänge, Zufahrten, Parkierungslösung Auto und Velo)
- Zweckmässigkeit und Funktionsfähigkeit Lösungsvorschlag Erschliessung im Teilraum 3 (MIV, Führung Langsamverkehr, Anbindung Langsamverkehr an PU Süd)
- Mobilitätskonzept

Wirtschaftlichkeit / Nachhaltigkeit

- Vermietbarkeit, Marktgängigkeit
- Konzeptionelle Überlegungen zu Biodiversität, Stadtclima
- Energiekonzept, Energiestandards

4. Planerische Rahmenbedingungen

4.1 Eigentumsverhältnisse

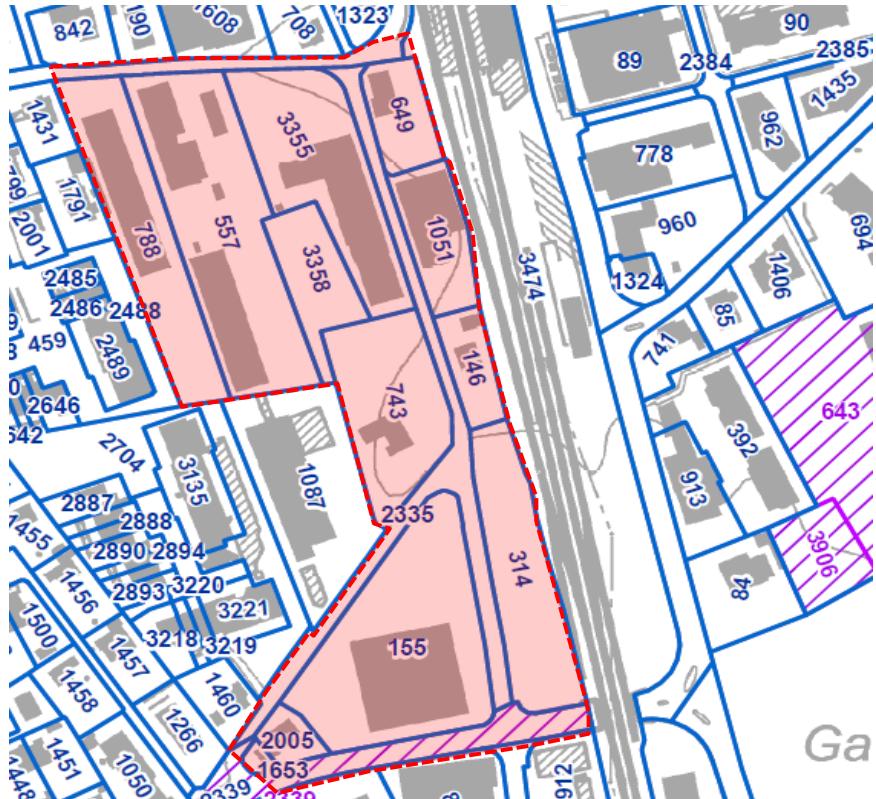


Abbildung 3: Planungsperimeter Testplanung und Parzellenstruktur

Der vorgesehene Planungsperimeter umfasst die in Abbildung 3 eingefärbten Grundstücke. Die Liegenschaften auf den Parzellen 649, 1051 und 146 müssen den neuen Infrastrukturen der SBB weichen. Sie werden als erstes zurückgebaut.

Parzelle	Nutzung IST / kurzfristige Massnahme
• Parz. Münsingen GB Nr. 649	Rückbau Liegenschaft aufgrund SBB-Projekt
• Parz. Münsingen GB Nr.1051-1	Rückbau Liegenschaft aufgrund SBB-Projekt
• Parz. Münsingen GB Nr. 1051-2	Rückbau Liegenschaft aufgrund SBB-Projekt
• Parz. Münsingen GB Nr. 146	Rückbau Liegenschaft aufgrund SBB-Projekt
• Parz. Münsingen GB Nr. 2335 Strassenparzelle, Umlagerung	
• Parz. Münsingen GB Nr. 3355 Gewerbe	U.C. Buchschacher AG Bern
• Parz. Münsingen GB Nr. 557	Gewerbe, Betrieb Martignoni AG
• Parz. Münsingen GB Nr. 788	Gewerbe, Betrieb Martignoni AG
• Parz. Münsingen GB Nr. 155	Jumbo Heim + Hobby
• Parz. Münsingen GB Nr. 314	Parkierung und Entsorgungsstelle
• Parz. Münsingen GB Nr. 743	Wohngebäude
• Parz. Münsingen GB Nr. 2005	Wohngebäude
• Parz. Münsingen GB Nr. 3358	unüberbaut
• Parz. Münsingen GB Nr. 2335	Strassenparzelle

Parzellenübergreifende Planung und Nutzungs- ausgleich

Bei der Arealentwicklung Bahnhof West handelt es sich um eine parzellenübergreifende Arealentwicklung. Der Mehrwert einer parzellenübergreifenden Betrachtungsweise liegt darin, dass der Fokus nicht auf der Bebauung der bestehenden Parzellenstrukturen liegt, sondern auf einer optimalen Nutzung, verbunden mit einer qualitativ hochstehenden städtebaulichen Lösung der Potenziale des gesamten Gebiets. Es wird erwartet, dass dies zu einer zumindest teilweisen Neuorganisation des Planungsgebiets führen wird.

Da sich aufgrund der einleitend skizzierten Situation die heutigen und die zukünftigen Parzellenstrukturen unterscheiden werden, wurden unter den GrundeigentümerInnen im Planungsgebiet frühzeitig die Grundsätze und Regeln für die vorzunehmenden Nutzungsausgleiche thematisiert.

Im Grundsatz steht jedem Grundeigentümer und jeder Grundeigentümerin der Anteil an der Nutzfläche im Gesamtperimeter zu, und das im Verhältnis zur eingebrachten Grundstücksfläche an der Gesamtperimeterfläche.

Eine künftige baurechtliche Regelung mit einem einzigen Planungsinstrument, das für den gesamten Planungsperimeter gilt (zum Beispiel einer UeO Gesamtgebiet), erscheint angesichts der heterogenen Eigentümerstruktur und der unterschiedlichen Interessen und angestrebten Umsetzungshorizonte als hoher Anspruch. Die Möglichkeiten einer Entkopplung ist daher aufzuzeigen. Aufgrund der bisherigen Überlegungen ist von mehreren Teilüberbauungsordnungen auszugehen. Dies ist hinsichtlich einer geeigneten Etappierung zu berücksichtigen.

Auf die Möglichkeit der Eigenständigkeit der Parzellen Martignoni (Nr. 788 und 577) im Zusammenhang mit dem bestehenden Betrieb Martignoni AG sowie des Wohngebäudes auf Parzelle 2005 ist Rücksicht zu nehmen.

4.2 Gemeinde

4.2.1 Baurechtliche Grundordnung

OPR «Münsingen 2030»

Die Gemeinde Münsingen hat die baurechtliche Grundordnung (OPR «Münsingen 2030») überarbeitet. Der Souverän hat am 15. Mai 2022 die Planungsvorlage beschlossen. Diese ist zu berücksichtigen.

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 Testplanung bildet daher eine zentrale Grundlage für die in nachgelagerten Verfahren vorzunehmende grundsätzliche Überarbeitung der ZPP B «Bahnhof West». Die geltenden (altrechtlichen) Bestimmungen zum Planungszweck sehen aktuell folgendes vor:

- die Schaffung 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 Immissionsschutgzürtel gegenüber der Bahn und der Industriestrasse,
- die Sicherstellung der im Zusammenhang mit dem Bahnhof stehenden Funktionen insbesondere Veloabstellplätze und Kurzzeitparkplätze.

Aufgrund der Ergebnisse und Erkenntnisse der Testplanung können die Zweckbestimmungen angepasst werden.

Weitere Bestimmungen und Anpassungsbedarf

In Bezug auf die weiteren Bestimmungen der noch rechtskräftigen ZPP B gelten die Ziele und Aufgaben in Kapitel 1 und 4. Daneben können die Rahmenbedingungen wie folgt präzisiert werden:

Grundsätze	Ausrichtung	Änderungsbedarf ZPP B
Zweck	<ul style="list-style-type: none"> • Ergänzungen gemäss den Ergebnissen der Testplanung 	ja
Art der Nutzung	<p>Orientierung an den Nutzungsarten der Mischzone Kern MK (Art. 2 Abs. 4 GBR):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wohnen und dem Wohnen gleichgestellte Nutzungen • Dienstleistungsbetriebe, Detailhandelseinrichtungen, Freizeitbetriebe, Restaurants, Bars, Versammlungsräume etc. • mässig störende Gewerbe 	ja
Mass der Nutzung	<ul style="list-style-type: none"> • Höhenentwicklung, Nutzungsdichte gemäss Ergebnissen der Testplanung • im Übrigen bildet der Richtplan Bahnhof West die Basis 	ja
Gestaltungsgrundsätze	<ul style="list-style-type: none"> • gemäss den Ergebnissen der Testplanung • ergänzend gemäss Richtplan Bahnhof West 	ja
Erschliessungsgrundsätze	<ul style="list-style-type: none"> • gemäss den Ergebnissen der Testplanung 	ja
Lärm -ES	Lärm-Empfindlichkeitsstufe ES III	nein

Zonenplan 1

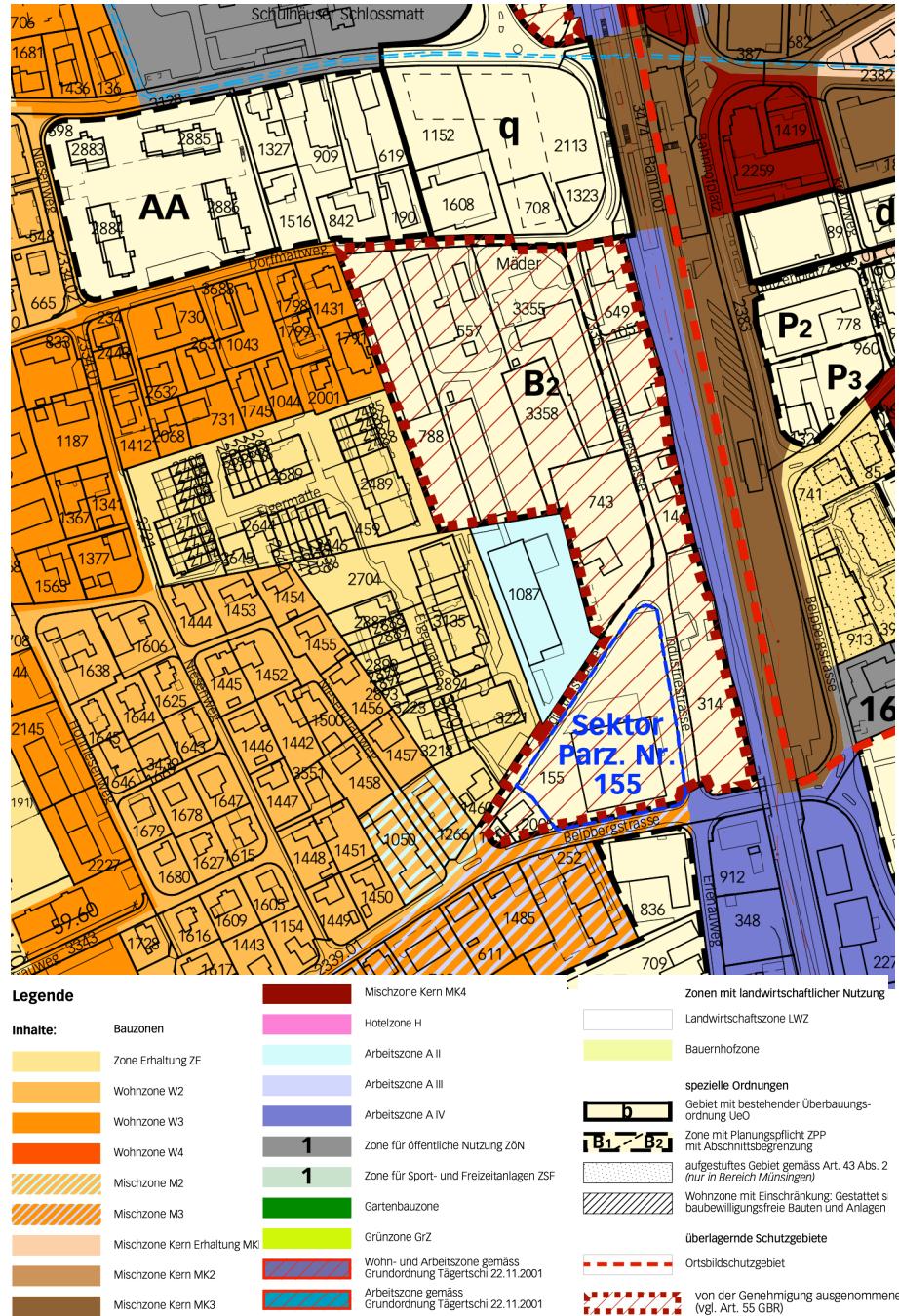


Abbildung 4: Ausschnitt neuer Zonenplan (beschlossen durch Stimmberichtete vom 15.5.2022)

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)

Das Planungsgebiet ist dem Perimeter mit Anschlusspflicht an das Fernwärmennetz zugewiesen. Das heisst, dass alle Neubauten oder Gebäude, die so umgebaut oder erweitert werden, dass die Energienutzung beeinflusst wird, an das Fernwärmennetz angeschlossen werden müssen (Art. 30 GBR).

Im Weiteren gilt die kantonale Energiegesetzgebung.

Neuer Schutzzonenplan (2022)

Die ZPP B befindet sich im Perimeter mit Anschlusspflicht an das Fernwärmennetz. 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 einheimische bzw. standortgerechte Baumarten gepflanzt werden.

Neue Naturgefahrenkarte (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, Wassergefährten) 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.



4.2.2 Richtplan Mobilität

Richtplan Mobilität

Der behördlichen Richtplan Mobilität vom 10.06.2022 hat die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr zum Ziel.

4.2.3 Planungen im Umfeld

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 Bahnhofzugang 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 8: 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 Niesenwegs 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.

4.3 Region

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK)

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.

4. Generation		A-Horizont					Gemeinde Münsingen	Standort Bahnhof West ZPP B	
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code						
BM.S-UV.1.115	S-5-42	Umsetzungsschritte					Termine		
Stand der Planung					– Erlass UeO und Änderung Zonenplan			– ab 2022	
Teilweise in Realisierung: Sondierungsgespräche werden geführt und die Erarbeitung der UeO ist 2020 gestartet.									
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklaasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten		
Mittels dem Richtplan «Bahnhof West» wurden Siedlung und Verkehr frühzeitig aufeinander abgestimmt und entsprechende Massnahmenbedürfnisse eruiert. Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend. Mit Sanierung der Ortsdurchfahrt wird Verkehr am Siedlungsrand dosiert/ Entlastung Zentrum.	ausreichend	B	3.6			Zwischenergebnis	– Verlegung Industriestrasse – BM.ÖV-Ort.4 Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Perron West – BM.ÖV-Nat.6 Münsingen, Wendegleis		
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)		
-	0.6	1.4	60	40	20	Z34	Verdichtung		

Abbildung 9 RGSK Bern-Mittelland 2021, Massnahme BM.S-UV.1.115 ZPP B

4.4 Kanton

Kantonaler Richtplan

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.

Kantonales Baugesetz

Für die Planung sind die Bestimmungen der kantonalen Baugesetzgebung (BauG) und der dazugehörigen Bauverordnung (BauV) zu berücksichtigen, insbesondere folgende Themen und Artikel:

- 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.

4.5 Bund

Raumplanungsgesetz

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.

ISOS

Im Planungsgebiet und seiner unmittelbaren Umgebung befinden sich keine ISOS relevanten Objekte.

5. Grundlagen

5.1 Ausschreibungsunterlagen

Den teilnehmenden Bearbeitungsteams werden die nachstehenden Arbeitsunterlagen zur Verfügung gestellt. Sie können vom ftp-Server der Verfahrensbegleitung heruntergeladen werden. Im Hinblick auf den Datenaustausch (Upload Zwischenabgabe, Schlussabgabe durch Teams) werden den Teams die passwortgestützten Zugangsdaten rechtzeitig mitgeteilt.

Die mit einem (*) bezeichneten Grundlagen werden den Teams sobald vorliegend abgegeben.

1 Programm

- 1.01 Programm Testplanung vom 9. Dezember 2022 (pdf)
- 1.02 Bericht zur Inputveranstaltung vom 30.8.2022 (pdf) (*)

2 Arealbezogene Grundlagen

Grundlagendaten

- 2.01 AV-Daten der Einwohnergemeinde Münsingen (dxf)
- 2.02 Perimeterplan Modellausschnitt (pdf und dwg)
- 2.03 Daten Höhenkurven (Aequidistanz 0.5m) und Gebäudehöhen Umfeld
- 2.04 Daten SBB-Projekt inkl. Entwicklungszielplan und Projekt neue Industriestrasse (pdf, dwg)
- 2.05 Daten Gebäude Senevita, UeO Senevita (pdf)
- 2.06 Werkleitungsplan Bearbeitungsperimeter (pdf) (*)
- 2.07 Orthofoto

Gutachten und Studien

- 2.08 Metron Bern AG, Evaluation Verkehrsführung Industriestrasse Süd, Münsingen, Faktenblatt, letzte Fassung 27.4.2020
- 2.09 B+S AG, Fachgutachten Lärm (*)
- 2.10 CSD AG, Fachgutachten NIS (*)
- 2.11 B+S AG, Fachgutachten Erschütterungen (*)

3 Baurechtliche GrundlagenBaurechtliche Grundordnung der Gemeinde

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

Kommunale Richtpläne

- 3.04 Richtplan «Bahnhof West» Gemeinde Münsingen vom 02.05.2018
- 3.05 Richtplan Energie vom 10.06.2022
- 3.06 Richtplan Landschaft vom 10.06.2022
- 3.07 Richtplan Mobilität vom 10.06.2022

Weitere Dokumente der Gemeinde

- 3.08 Erläuterungsbericht zur Ortsplanungsrevision «Münsingen 2030»
- 3.09 Richtlinien der Gemeinde Münsingen, Mobilitätskonzept bei Bau- und Planungsverfahren
- 3.10 Merkblatt «Preisgünstiger Wohnraum» der Gemeinde Münsingen, Stand 13.02.2020

Übergeordnetes Recht (jeweils rechtskräftige Fassungen)

- 3.11 Kantonales Baugesetz (BauG)
- 3.12 Kantonale Bauverordnung (BauV)
- 3.13 Kant. Verordnung über Begriffe und Messweisen im Bauwesen (BMBV)

4 Modell 1:500

- 4.01 Modell Massstab 1: 500 mit Einsätzen (Abgabe zum Projektstart)

Für die Zwischenbesprechungen und die Schlusspräsentation können durch die Bearbeitungsteams auch nur die Modelleinsätze 2 und 3 mitgebracht werden. Es wird ein Modell zum Einsetzen der Arbeitsmodelle vor Ort sein.

5 Formulare

- 5.01 Datennutzungsvereinbarung zur Nutzung AV-Daten (vgl. 2.01)
- 5.02 Empfangsbestätigung Modellgrundlage Mst. 1:500
- 5.03 Formular Verfasserblatt (Word)
- 5.04 Formular für Nachweis der Flächen und Volumen (Excel) (*)

Die Grundlagenliste kann im Laufe des Prozesses ergänzt werden.

Die Daten sind vertraulich und dürfen nur im Rahmen der Testplanung verwendet werden. Nach Ablauf des Verfahrens müssen die Daten aus sämtlichen Datenträgern gelöscht werden.

Für die Verwendung der AV-Daten (Grundlagen 2.01) ist der Datennutzungsvertrag verbindlich zu beachten.

5.2 Einzureichende Unterlagen

Vorbemerkung

Die Zusammenstellung der einzureichenden Unterlagen entspricht dem Wissensstand der Programmgenehmigung. Das Beurteilungsgremium behält sich vor, aufgrund der Erkenntnisse aus der Zwischenbesprechung Änderungen vorzunehmen. Es achtet dabei darauf, dass der Gesamtumfang der einzureichenden Unterlagen nicht grösser wird. Für die Schlussabgabe sind druckfertige Pläne einzureichen. Der Detaillierungsgrad bei Zwischenbesprechungen ist so zu wählen, dass die relevanten Fragestellungen ersichtlich sind und entsprechend diskutiert werden können.

Zwischenbesprechung 1

Die Teilnehmenden haben (für die erste Zwischenbesprechung) folgende Unterlagen abzugeben:

- Maximal 3 Pläne im Format A0 in Papierform mit dem Stand der Arbeiten und folgenden Darstellungen:
 - Ortsanalyse (Analyse des Umfelds, Morphologie der Umgebung, Freiräume, Verkehrserschliessung)
 - Schwarzplan der weiteren Umgebung (Betrachtungsperimeter)
 - Konzeptideen im Massstab 1:1'000
 - Städtebauliches und architektonisches Gesamtkonzept 1:1'000 Bezeichnung der Baubereiche für Neubauten, Umgang mit Bestand
 - Arealteil Süd (ab PU Süd bis Belpbergstrasse): Konzeptidee Städtebau und Strassenanlage neue Industriestrasse inkl. Abschlussanlagen an PU Süd unter Berücksichtigung Topographie.
 - Freiraumidee (Anbindung die Industriestrasse und die Personenunterführungen, Einbettung ins umgebende Quartier)
 - Nutzungsideen (Vorschläge für die Anordnung der Nutzungsideen)
 - Erschliessungs- und Parkierungskonzept
 - Grobe Überlegungen zur Etappierung
 - Alle zum Verständnis nötigen Erläuterungen
 - Situationsplan mit Umgestaltungskonzept im Mst. 1:1'000
 - zum Verständnis nötigen Schnitte und Ansichten, Querschnitte Ost-West dargestellt im Mst. 1:200 (Bearbeitungstiefe 1:500), Längsschnitte Nord-Süd 1:500 (Darstellung und Bearbeitungstiefe)
- Pläne in digitaler Form (PDF A3)
- Pläne genordet

Zur Zwischenpräsentation sind folgende Unterlagen mitzubringen:

- Präsentation in digitaler Form
- Modelleinsätze mit Volumenmodellen **1:500** (Arbeitsmodelle)

Zwischenbesprechung 2

Die Teilnehmenden haben (für die zweite Zwischenbesprechung) folgende Unterlagen abzugeben:

- Maximal 3 Pläne im Format A0 in Papierform mit dem Stand der Arbeiten und folgenden Darstellungen:

- Ortsanalyse (Analyse des Umfelds, Morphologie der Umgebung, Freiräume, Verkehrserschliessung)
- Schwarzplan der weiteren Umgebung (Betrachtungsperimeter)
- Konzeptdarstellungen im Mst. 1:1'000
- Städtebauliches und architektonisches Gesamtkonzept 1:1'000
Bezeichnung der Baubereiche für Neubauten, Umgang mit Bestand
- Arealteil Süd (ab PU Süd bis Belpbergstrasse): Konkretisierung Abstimmung städtebauliches Konzept und Strassenanlage neue Industriestrasse inkl. Abschlussanlagen an PU Süd unter Berücksichtigung Topographie.
- Freiraumkonzept
- Nutzungskonzept
- Erschliessungs- und Parkierungskonzept
- Alle zum Verständnis nötigen Erläuterungen
- Überlegungen zur Etappierung
- Situationsplan mit Aussenraumgestaltung im Mst. 1:500
- zum Verständnis erforderliche Grundrisskonzeptionen, Schnitte und Ansichten im Mst. 1:500 (Darstellung und Bearbeitung), Querschnitte dargestellt im Mst. 1:200 (Bearbeitungstiefe 1:500)
- Pläne in digitaler Form (PDF A3)
- Pläne genordet

Zur Zwischenpräsentation sind folgende Unterlagen mitzubringen:

- Präsentation in digitaler Form
- Modelleinsätze mit Volumenmodellen 1:500 (Arbeitsmodelle)

Schlussabgabe / Schlusspräsentation

Die Teilnehmenden haben (für die Schlussabgabe) folgende Unterlagen an das Verfahrenssekretariat einzureichen:

- 4 Pläne im Format A0 in Papierform mit und folgenden Darstellungen:
 - Ortsanalyse (Analyse des Umfelds, Morphologie der Umgebung, Freiräume, Verkehrserschliessung)
 - Schwarzplan der weiteren Umgebung (Betrachtungsperimeter)
 - Konzeptdarstellungen im Mst. 1:500
 - Städtebauliches und architektonisches Gesamtkonzept 1:500
Bezeichnung der Baubereiche für Neubauten, Umgang mit Bestand
 - Freiraumkonzept (inkl. Anbindung ans Dorfzentrum, Einbettung ins Quartier)
 - Nutzungskonzept (Anordnung der Nutzungen)
 - Erschliessungs- und Parkierungskonzept
 - Etappierungskonzept
 - Alle zum Verständnis nötigen Erläuterungen
 - Situationsplan mit Aussenraumgestaltung im Mst. 1:500
 - Zum Verständnis erforderliche Grundrisskonzeptionen und Ansichten im Mst. 1:500, Querschnitte dargestellt 1:200 (Bearbeitung 1:500), Längsschnitte 1:500
 - Pläne in digitaler Form (pdf A3)
 - Pläne genordet
- Projektbeschrieb (max. 3 x A4, Arial 11 Pt. exkl. Abbildungen)

Zur Schlusspräsentation sind folgende Unterlagen mitzubringen:

- Präsentation in digitaler Form
- Pläne im Format DIN A0, genordet (2- fach, gerollt)
- Modelleinsätze mit Volumenmodellen 1:500 (Arbeitsmodelle)

6. Genehmigung

6.1 Begutachtung durch den SIA

Konformitätsbestätigung «SIA143: B22-129_Münsingen_Bahnhof West» vom 22. Dezember 2022:

Die Kommission für Wettbewerbe und Studienaufträge hat das Programm geprüft. Es ist konform zur Ordnung für Architektur- und Ingenieurwettbewerbe SIA 143, Ausgabe 2009.

Die Honorarvorgaben im Programm sind nicht Gegenstand der Konformitätsprüfung nach der Ordnung SIA 143.

6.2 Genehmigung durch das Beurteilungsgremium

Die stimmberechtigten Mitglieder des Beurteilungsgremiums haben das vorliegende Programm am 9. Dezember 2022 in Münsingen genehmigt und die bereinigte Fassung vom 22. Dezember 2022 die bereinigte Fassung bestätigt.

Fachvertreterinnen und -vertreter (5 Stimmen)



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



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



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



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



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

Sachvertreterinnen und -vertreter (4 Stimmen)



Beat Moser, Gemeindepräsident, Gemeinde Münsingen



Thekla Huber, Gemeinderätin, Gemeinde Münsingen

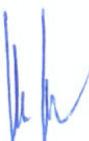


Niklaus Bay, Projektträgerschaft, vertretend die Grundeigentümerschaften
Bay + SFP



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

Ersatzvertreterinnen und -vertreter (stimmberechtigt im Ersatzfall)



Urs Fischer, (Fachvertretung)



Martin Niederberger, Gemeinde Münsingen, Abteilung Bau (Sachvertretung)



Thomas Lavater,
Vertretung SFP (Sachvertretung)



Markus Karl
Vertretung SFP (Sachvertretung)



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



Peter Weibel, Berater Projektträgerschaft
(Sachvertretung)