

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

Änderung Zonenplan und Baureglement Anhang A ZPP B «Bahnhof West»

Mitwirkungsbericht

Öffentliche Mitwirkung vom 4. Dezember 2025 bis 16. Februar 2026

Bern, 24. Juni 2026

Impressum

Auftraggeberin

Gemeinde Münsingen
Neue Bahnhofstrasse 4
3110 Münsingen

Bay Projektentwicklung West AG
Emmentalstrasse 73c
3510 Konolfingen

Auftragnehmerin

BHP Raumplan AG
Güterstrasse 22a
3008 Bern

Bearbeitung

Philipp Hubacher
Ladina Schaller
Valentin Bär

Kurzfassung

Die öffentliche Mitwirkung fand vom **4. Dezember 2025 bis 16. Februar 2026** statt. Am 3. Dezember 2025 fand in der Aula der Schulanlage Schlossmatt eine öffentliche Informationsveranstaltung statt. Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung konnte die Allgemeinheit ihre Anliegen, Bedenken oder Wünsche zur Planung äussern. Für die Mitwirkungseingabe stand auf der Projektwebsite <https://www.muensingen-bahnhofwest.ch> ein standardisiertes Mitwirkungsformular zur Verfügung inkl. Möglichkeit für individuelle Bemerkungen. Eingaben konnten auch schriftlich und formfrei bei der Gemeinde eingereicht werden.

Im Rahmen der Mitwirkung zur Planung ZPP B «Bahnhof West» gingen **insgesamt 80 Eingaben** ein (55 über das E-Formular, 25 per Post/E-Mail). Es beteiligten sich **fünf Ortsparteien, drei Vereine bzw. Verbände sowie sieben Unternehmen**. Die Mehrheit der Rückmeldungen stammt von **Privatpersonen**. Die vom Planungssperimeter betroffenen Grundeigentümerschaften wurden über die Projektträgerschaft in die bisherige Planung involviert und haben sich gegenüber der Projektträgerschaft zustimmend zu den Planungsinstrumenten geäussert.

Die Gemeinde Münsingen dankt allen, die Beiträge eingereicht haben.

Die Rückmeldungen zeichnen **grossmehrheitlich ein positives Gesamtbild** der geplanten Quartierentwicklung, sowohl bei Parteien, Vereinen/Verbänden oder Unternehmen wie auch bei Privatpersonen. Die Mitwirkung dokumentiert eine hohe grundsätzliche Akzeptanz und breite Unterstützung der geplanten Quartierentwicklung «Bahnhof West». Die eingebrachten Hinweise stellen Forderungen und Erwartungen zur weiteren **Optimierung der Planung** dar, zu welchen der Gemeinderat differenziert Stellung nimmt. Insgesamt wird das Projekt als wichtiger und **zukunftsweisender Beitrag zur Weiterentwicklung** für Münsingen wahrgenommen. Eine räumliche Entwicklung im Sinne der Innenentwicklung am Bahnhof wird als richtig und zweckmässig beurteilt. Über das «Wie» gibt es differenzierte Rückmeldungen.

Mit dem Mitwirkungsbericht liegt nun die Auswertung der Mitwirkung vor. Er bietet eine strukturierte Zusammenfassung der Eingaben und ermöglicht einen Überblick über die generelle Beurteilung des Planungsvorhabens durch die Mitwirkenden. Zudem zeigt er auf, welche Anliegen eingebracht wurden, wie der Gemeinderat diese beurteilt und in welcher Form sie in die weitere Planung einfließen.

Der Mitwirkungsbericht ist wie folgt aufgebaut:

- Er ist nach den zwölf Themen des standardisierten Mitwirkungsformulars gegliedert.
- Er verschafft **in Kapitel 3 mit Kuchendiagrammen** einen Überblick über die generelle Beurteilung des Planungsvorhabens durch die Mitwirkenden.
- Er fasst **in Kapitel 4 tabellarisch** die **Eingaben** der Mitwirkenden zusammen. Dabei wurden alle Eingaben aufgenommen und nummeriert.
- Er gibt **in Kapitel 4** die **Stellungnahme** des Gemeinderats als zuständige Planungsbehörde zu den Mitwirkungseingaben wieder.
- Zudem hält er fest, welche Anpassungen aufgrund der Mitwirkungseingaben vorgenommen wurden und welche Anliegen in den kommenden Planungsphasen noch vertieft und weiterbearbeitet werden.

Inhaltsverzeichnis

1. Durchführung der öffentlichen Mitwirkung.....	1
1.1 Planungsgegenstand: ZPP «Bahnhof West»	1
1.2 Ablauf der öffentlichen Mitwirkung.....	1
1.3 Mitwirkungsdossier	1
1.4 Mitwirkungseingaben.....	2
1.5 Mitwirkungsbericht	2
2. Zusammenfassung.....	4
2.1 Die wichtigsten, inhaltlichen Rückmeldungen in Kürze	4
2.2 Einbettung der Rückmeldungen	4
2.3 Anpassungen an Planungsinstrumenten aufgrund Mitwirkung	5
3. Überblick Themen und Mitwirkungsergebnisse	6
3.1 Gesamteindruck.....	6
3.2 Hauptanliegen	7
3.3 Mischnutzung.....	9
3.4 Publikumsorientierte Nutzungen	10
3.5 Bebauungskonzept und Silhouette	11
3.6 Filzi	12
3.7 Quartiervernetzung, Fuss- und Velowege.....	14
3.8 Grünraum.....	15
3.9 Mobilität.....	16
3.10 Neue Industriestrasse	19
3.11 Sammelstelle und Bike+Ride Anlage	20
3.12 Planungsinstrumente.....	22
4. Eingaben, Auswertung und Stellungnahmen	24
4.1 Gesamteindruck.....	25
4.2 Hauptanliegen	25
4.3 Mischnutzung.....	26
4.4 Publikumsorientierte Nutzungen	29
4.5 Bebauungskonzept und Silhouette	31
4.6 Filzi	37
4.7 Quartiervernetzung, Fuss- und Velowege.....	41
4.8 Grünraum.....	45
4.9 Mobilität.....	49
4.10 Neue Industriestrasse	52
4.11 Sammelstelle und Bike+Ride Anlage	56
4.12 Planungsinstrumente (Änderung Baureglement, Änderung Zonenplan, Erläuterungsbericht) ..	58
4.13 Generelle Bemerkungen.....	61
Anhang	63
Anhang 1 Liste der Mitwirkenden	64
Anhang 2 Fragebogen zur Mitwirkung	67

1. Durchführung der öffentlichen Mitwirkung

1.1 Planungsgegenstand: ZPP «Bahnhof West»

Die Planung «Bahnhof West» sieht in unmittelbarer Bahnhofnähe ein architektonisch und sozial vielfältiges Quartier vor. Die Gesamtplanung verfolgt das Ziel, eine ortsbaulich und energetisch zeitgemässe sowie klimaangepasste Überbauung zu schaffen, attraktive Freiräume zu gestalten und das bestehende Wohn- und Dienstleistungsangebot in der Gemeinde zu ergänzen.

Zur Umsetzung des Vorhabens ist eine Änderung der Bestimmungen zur Zone mit Planungspflicht ZPP B «Bahnhof West» in Baureglement und Zonenplan nötig.

1.2 Ablauf der öffentlichen Mitwirkung

Die öffentliche Mitwirkung fand zwischen 4. Dezember 2025 und 16. Februar 2026 statt.

Am 3. Dezember 2025 fand in der Aula der Schulanlage Schlossmatt eine öffentliche Informationsveranstaltung statt. Der Anlass wurde von der Gemeinde Münsingen in Zusammenarbeit mit der Projektträgerschaft, der ortsplannerischen Beratung, der BHP Raumplan AG sowie GECKO Communication AG organisiert und durchgeführt. Im Fokus stand die Information zum Planungsdossier, einschliesslich dem Richtprojekt «Arealentwicklung Bahnhof West» und dem Strassenprojekt der neuen Industriestrasse.

Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung konnte die Allgemeinheit ihre Anliegen, Bedenken oder Wünsche zur Planung äussern. Für die Mitwirkungseingabe stand auf der Projektwebsite <https://www.muensingen-bahnhof-west.ch> ein standardisiertes Mitwirkungsformular zur Verfügung (vgl. Anhang 2) inkl. Möglichkeit für individuelle Bemerkungen. Eingaben konnten auch schriftlich und formfrei bei der Gemeinde eingereicht werden.

1.3 Mitwirkungsdossier

Die nachfolgenden Unterlagen konnten während der Mitwirkungsfrist auf der Projektwebsite (<https://www.muensingen-bahnhofwest.ch>) sowie der Website der Gemeinde (<https://www.muensingen.ch>) eingesehen werden. Zudem lagen die Unterlagen auf der Gemeindeverwaltung auf und konnten zu den Öffnungszeiten eingesehen werden.

- [Änderung Zonenplan 1 Siedlung und Landschaft](#)
- [Änderung Baureglement, Anhang A, ZPP B «Bahnhof West», mit Richtprojekt im Anhang](#)
- [Änderung Baureglement, Anhang A, ZPP AN «Sägegasse 2»](#)
- [Erläuterungsbericht \(Bericht nach Art. 47 RPB\)](#)
- [Richtplan Bahnhof West, Teil-Aufhebung](#)
- [Rahmenwerk «Arealentwicklung Münsingen Bahnhof West», Richtprojekt](#)
- [Situationsplan Vorprojekt Industriestrasse](#)

1.3.1 Weitere orientierende Unterlagen

- [Kurzzusammenfassung Mitwirkungsossier](#)
- [Präsentation Informationsanlass vom 3.12.2025](#)

Beilagen, Gutachten und Berichte

- [Kurzfassung Erschliessungsprogramm](#)
- [Fachgutachten Nichtionisierende Strahlung \(NIS\) vom 15.02.2023, CSD Ingenieure AG](#)
- [Fachgutachten Lärm- und Erschütterungsimmissionen vom 06.06.2025, B+S AG](#)
- [Fachgutachten «Naturgefahren» vom 18.02.2025, KISSLING + ZBINDEN AG](#)
- [Bericht «Störfallabklärungen» vom 22.05.2025, ecolot gmbh](#)
- [Fachbericht Verkehr vom 24.11.2025, Metron Bern AG](#)

Beilagen Qualitätssicherung

- [Testplanung, Programm vom 30.01.2023](#)
- [Testplanung, Synthesebericht vom 12.12.2023](#)
- [Workshopverfahren, Programm vom 29.02.2024](#)
- [Workshopverfahren, Schlussbericht vom 11.11.2024](#)

1.4 Mitwirkungseingaben

Während der Mitwirkungsfrist gingen insgesamt **80 Eingaben** ein:

- 55 Eingaben via E-Formular
- 25 Eingaben per Post oder E-Mail

Die Mehrheit der Mitwirkungseingaben stammt von **Privatpersonen**. Unter den Eingaben befanden sich Eingaben von

- **5 Ortsparteien** (GLP, EVP, SP, Grüne, SVP),
- **3 Vereinen / Verbänden** (Pro Velo Bern – Ortsgruppe Münsingen, Natur- und Vogelschutzverein Münsingen, Verein hindernisfrei durch Münsingen)
- **7 Unternehmen**.

Die Liste der Mitwirkenden befindet sich im Anhang 1.

1.5 Mitwirkungsbericht

Der vorliegende Mitwirkungsbericht

- ist nach den zwölf Themen des standardisierten Mitwirkungsformulars gegliedert.
- verschafft einen Überblick über die generelle Beurteilung des Planungsvorhabens durch die Mitwirkenden.
- fasst tabellarisch die Eingaben der Mitwirkenden zusammen,
- gibt die Stellungnahme des Gemeinderats als zuständige Planungsbehörde zu den Mitwirkungseingaben wieder,
- hält zudem fest, welche Anpassungen aufgrund der Mitwirkungseingaben vorgenommen wurden und welche Anliegen in den kommenden Planungsphasen noch vertieft und weiterbearbeitet werden.

Suche der eigenen Mitwirkungseingabe

Alle Mitwirkungseingaben wurden im vorliegenden Mitwirkungsbericht aufgenommen und nummeriert. Ein Teil der Mitwirkungseingaben ist von mehreren Personen unterschrieben worden. Diese Eingaben wurden nur mit einer Nummer erfasst. Eingaben von Privatpersonen sind mit (P) nummeriert, Unternehmen mit (U), Vereine, Verbände, Genossenschaften und Interessengemeinschaften mit (V) und die politischen Parteien sind mit ihrer Abkürzung vermerkt. Die Namen der «Verfasser und Verfasserinnen der Eingaben» werden nicht öffentlich publiziert, sind der Gemeinde jedoch bekannt.

Die eigene Nummer oder Code der Eingabe (z. B. P-23) wird den Mitwirkenden auf Anfrage von der Gemeinde mitgeteilt. Wer die Stellungnahme des Gemeinderates zu seiner eigenen Eingabe suchen will, dem wird folgendes Vorgehen empfohlen:

1. Öffnen Sie das Dokument als pdf-Datei (z. B. Acrobat).
2. Drücken Sie in der Werkzeugliste die Schaltfläche SUCHEN oder die Lupe.
3. Schreiben Sie Ihre Nummer in die Suchzeile (z. B. P-23).
4. Drücken Sie wieder die Taste «Weiter» oder «Suchen». Der Cursor springt nun auf alle Zeilen, wo ihre Eingabenummer vermerkt ist.

Hinweis: Die Redaktion hat die Eingaben nach Themen aufgeschlüsselt. Ihre Nummer kann deshalb in mehreren Zeilen erscheinen. Teilweise wurden sinngemäss gleiche Eingaben zusammengefasst.

Falls Sie grobe Fehlinterpretationen Ihrer Eingabe finden, senden Sie bitte ein E-Mail an die Abteilung Bau (bauabteilung@muensingen.ch). Die Anliegen werden anschliessend geprüft und gegebenenfalls korrigiert. Auf der Website wird jeweils die aktuelle Fassung aufgeschaltet.

2. Zusammenfassung

2.1 Die wichtigsten, inhaltlichen Rückmeldungen in Kürze

Gewürdigte Aspekte

Die Planung wird mehrheitlich als **wichtiger Beitrag zur Weiterentwicklung** der Gemeinde Münsingen beurteilt: Insbesondere die **Innenentwicklung an zentraler Lage** beim Bahnhof, die **Schaffung von zusätzlichem Wohnraum** für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen, die **städtebauliche Aufwertung des Bahnhofumfelds** sowie die Integration **nachhaltiger Energie-, Mobilitäts- und Freiraumkonzepte** werden positiv bewertet. Die Entwicklung wird als Chance gesehen, ein urbanes, gut vernetztes und sozial durchmischtes Quartier zu schaffen und gleichzeitig die bestehende Infrastruktur sinnvoll zu ergänzen. Zu den zentralen Themen der Mitwirkung gehört die **Mischnutzung des Areals** mit Wohnen, Dienstleistungen, Detailhandel und publikumsorientierten Nutzungen, die deutlich unterstützt wird. Ebenso finden die **ökologischen Ansätze** der Planung, insbesondere das Schwammstadtprinzip, die Begrünung sowie nachhaltige Energielösungen, breite Zustimmung. Auch die Verbesserung der **Fuss- und Veloverbindungen** sowie die Nähe zum Bahnhof werden als wesentliche Stärken der Planung hervorgehoben. Grundsätzlich wird erwartet, dass bestehende lokale Angebote und Versorgungsfunktionen möglichst erhalten und sinnvoll in das neue Quartier integriert werden.

Hinweise und Erwartungen

Neben der insgesamt positiven Beurteilung wurden in verschiedenen Mitwirkungseingaben auch kritische Hinweise sowie Erwartungen an die weitere Ausgestaltung der Planung formuliert. Diese betreffen insbesondere Aspekte der **baulichen Dichte und der vorgesehenen Gebäudehöhen, den Anteil an Wohnungen in Kostenmiete, Fragen der Verkehrserschliessung und Mobilität** sowie einzelne Punkte der Freiraumgestaltung und Quartierintegration.

2.2 Einbettung der Rückmeldungen

Konkretisierung, nachfolgende Planungsschritte

Es ist zu berücksichtigen, dass die vorliegende Zone mit Planungspflicht (ZPP) als Rahmeninstrument der Nutzungsplanung ausgestaltet ist. Sie legt die **grundlegenden Ziele, Nutzungen sowie städtebaulichen und funktionalen Grundsätze** für die Entwicklung des Areals in Zonenplan und Baureglement grundeigentümerverbindlich fest, ohne bereits sämtliche Detailfragen für die **Überbauungsordnungen und Bauprojekte** abschliessend zu regeln. Die Planung wird daher in den nachfolgenden Projektphasen **stufengerecht und schrittweise konkretisiert**. Die weitere planerische Vertiefung erfolgt insbesondere auch im Rahmen des Strassenprojekts für die Industriestrasse sowie durch nachgelagerte Teil-Überbauungsordnungen, in welchen die konkrete Ausgestaltung der Bebauung, der Freiräume, der Erschliessung sowie weiterer gestalterischer und funktionaler Aspekte festgelegt werden.

Die entsprechenden Anliegen werden im vorliegenden Mitwirkungsbericht aufgenommen und thematisch eingeordnet. Sie spiegeln unterschiedliche Einschätzungen einzelner Planungsaspekte wider und liefern Hinweise für die weitere Bearbeitung im Rahmen der nachfolgenden Planungsschritte. Insgesamt zeigt sich, dass sich viele der kritischen Rückmeldungen auf **Aus-**

gestaltungs- und Detailfragen der Planung beziehen. Die grundsätzliche Zielsetzung der Entwicklung des Areals «Bahnhof West» sowie die angestrebte Gestaltung der Quartierentwicklung werden in der Mitwirkung jedoch mehrheitlich unterstützt.

Interessenabwägung und Abhängigkeiten

Das Projekt «Bahnhof West» vereint unterschiedliche Interessen, die teilweise voneinander abhängig sind oder miteinander in Wechselwirkung stehen. Das Projekt wägt diese Interessen sorgfältig gegeneinander ab und verfolgt das Ziel, im Sinne eines Kompromisses eine möglichst ausgewogene Lösung zu finden. Durch gemeinsame Workshops, eine öffentliche Mitwirkung oder den Einbezug von Behörden und Verwaltung sowie Fachgremien wurden verschiedene Perspektiven in die Planung einbezogen. Insgesamt entstand ein ausgewogenes Projekt, das Entwicklung ermöglicht und gleichzeitig bestehende Bedürfnisse berücksichtigt.

Beispielsweise führt die raumplanerische Zielsetzung, die Zersiedelung der Landschaft einzudämmen und Neueinzonungen nur noch in Ausnahmefällen zuzulassen, zu einer konsequenten Siedlungsentwicklung nach innen. Die bauliche Entwicklung muss daher innerhalb der bestehenden Bauzonen erfolgen. Um den zusätzlichen Flächenbedarf dennoch decken zu können, wird eine bauliche Verdichtung – insbesondere durch höhere Bauten – zunehmend notwendig. Dadurch werden Landschafts- und Landwirtschaftsflächen geschont und die begrenzte Ressource Boden effizienter genutzt.

Ein weiteres Beispiel für die Interessenabwägung zeigt sich bei den im Untergeschoss zu realisierenden Nutzungen, wie bspw. Kellerabteilen, Technikräumen sowie Auto- und Veloabstellplätzen. Der Flächenbedarf für diese Nutzungen steht dem Ziel gegenüber, die Unterbauung zugunsten von Baumpflanzungen und unversiegelten Flächen im Sinne des Schwammstadtkonzepts zu reduzieren.

2.3 Anpassungen an Planungsinstrumenten aufgrund Mitwirkung

Gestützt auf die eingegangenen Mitwirkungsbeiträge wurden Änderungen an folgenden Unterlagen vorgenommen:

- **Änderung Baureglement, Anhang A, ZPP B «Bahnhof West», mit Richtprojekt im Anhang:**
Die ZPP-Bestimmungen, Abs. 3 'Mass der Nutzung', wurden hinsichtlich des Grenzabstandes von Neubauten gegenüber dem benachbarten Wohnquartier auf mind. 5.0 m erhöht.
- **Änderung Zonenplan 1 Siedlung und Landschaft:**
Der Knoten Belpbergstrasse / Industriestrasse / Erlenuweg soll gegenüber dem heutigen Zustand umgestaltet werden. Aus diesem Grund wurde der Knoten neu in den ZPP-Perimeter integriert. Dies erlaubt eine koordinierte und vorausschauende Planung.
- **Erläuterungsbericht (Bericht nach Art. 47 RPV):**
Im Kapitel 2.1 des Erläuterungsberichts wurde unter den kommunalen Grundlagen der Richtplan Landschaft ergänzt und ein Bezug zwischen Richtplan und Arealentwicklung hergestellt.

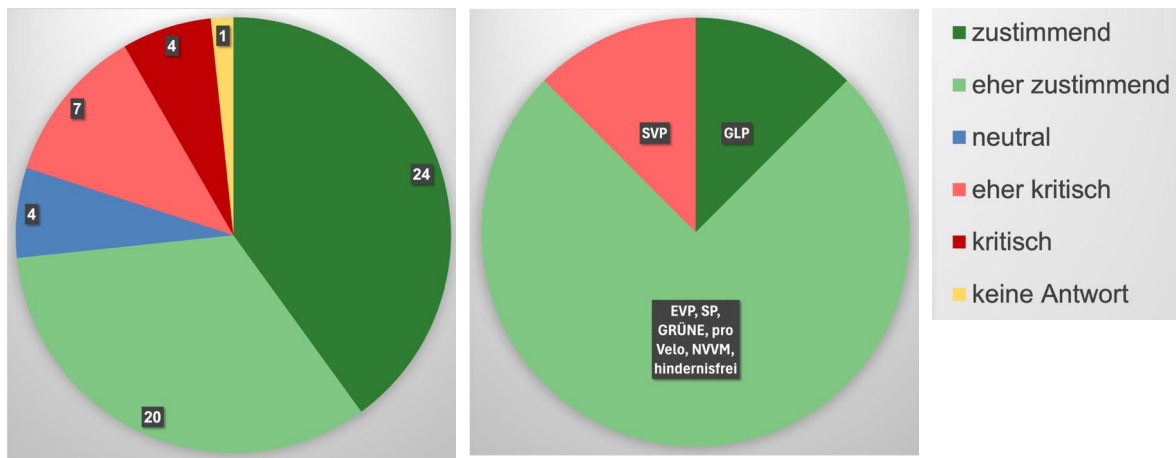
3. Überblick Themen und Mitwirkungsergebnisse

3.1 Gesamteindruck

Einleitungstext aus dem Fragebogen¹

Mit der Planung «Bahnhof West» soll in unmittelbarer Bahnhofsnähe ein architektonisch und sozial vielfältiges Quartier entstehen. Die Gesamtplanung verfolgt das Ziel, eine ortsbaulich und energetisch zeitgemässe Überbauung zu schaffen, attraktive Freiräume zu gestalten und das bestehende Wohn- und Dienstleistungsangebot in der Gemeinde optimal zu ergänzen.

Wie beurteilen Sie den Vorschlag für das neue Quartier hinsichtlich künftiger Bebauung, Nutzung und Gestaltung insgesamt?



Alle Eingaben² (60 Nennungen)

Eingaben von Parteien und Vereinen/Verbänden³ (8 Nennungen)

Die Gesamtantworten zeigen eine klare (drei Viertel) Zustimmung zum Projekt: Eine deutliche Mehrheit bewertet den Vorschlag zustimmend (24) oder eher zustimmend (20), während nur wenige neutral (4), eher kritisch (7) oder kritisch (4) eingestellt sind. Auch bei Parteien und Vereinen/Verbänden überwiegt die zustimmende oder eher zustimmende Haltung (7 von 8) klar.

Ergebnisse

Die Mitwirkungseingaben zeigen ein differenziertes Bild der geplanten Quartierentwicklung: Eine verdichtete Bauweise wird grundsätzlich als Chance betrachtet, um dringend benötigten Wohnraum für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen wie Familien, Alleinerziehende und Studierende zu schaffen. Dabei wird die Lage nahe beim Bahnhof als Vorteil hervorgehoben. Gleich-

- ¹ Die Einleitung entspricht jeweils dem Einleitungstext aus dem elektronischen Fragebogen.
- ² Die Grafiken zu «alle Eingaben» geben die elektronisch eingegangenen Eingaben wieder (55 Stk.), inkl. derjenigen von Parteien und Vereinen/Verbänden (5 Eingaben wurden dabei nacherfasst).
- ³ Die Eingaben von Parteien und Vereinen/Verbänden sind nicht gewichtet und jede der 8 Eingaben entspricht einer Nennung. Die Eingaben von Parteien und Vereinen/Verbänden sind auch in der Gesamtschau bei allen Eingaben enthalten.

zeitig bestehen Bedenken hinsichtlich möglicher hoher Mietpreisen für die Neubauwohnungen und sogenanntem Dichtestress.

Ein Anteil an bezahlbaren Wohnungen sowie inklusive Wohnformen wird gewünscht, wobei Kostenmiete als mögliches Instrument gesehen wird. Wenige Mitwirkende kritisieren hingegen den Zwang für private Eigentümer bei einer Festlegung von Vorgaben zur Kostenmiete.

In Bezug auf Architektur und Gestaltung wird ein hoher Anspruch formuliert: Die Überbauung soll ästhetisch ansprechend, funktional und langfristig prägend sein. Begrünte Freiräume, das Schwammstadtprinzip sowie eine nachhaltige Planung im ökologischen, ökonomischen und gesellschaftlichen Sinn werden als wesentlich erachtet. Ebenso seien hohe Bau- und Energiestandards sowie eine gute Vernetzung durch Fuss- und Velowege und ökologische Infrastruktur wichtig.

In Erschliessungsfragen wird Wert auf sichere und attraktive Wege für den Langsamverkehr gelegt, während die Autoparkierung möglichst in Einstellhallen erfolgen soll. Zudem wird auf die langfristige Belastbarkeit der Infrastruktur (wie Strassen) hingewiesen.

Die kritischen Eingaben thematisieren die geplante Gebäudehöhe von bis zu neun Stockwerken. Diese Stimmen sprechen sich für eine Reduktion auf ein niedrigeres Niveau aus, um den bestehenden dörflichen Charakter zu bewahren. Die Einbettung ins Quartier soll damit besser werden.

Schliesslich wird von Vielen die Bedeutung des bestehenden Jumbo-Standorts für die lokale Grundversorgung betont. Das Erhalten der Versorgungsinfrastruktur (am liebsten z. B. mit dem Jumbo) gelte als wichtig, um zusätzlichen Verkehr zu vermeiden, die Versorgung sicherzustellen und Arbeitsplätze zu erhalten.

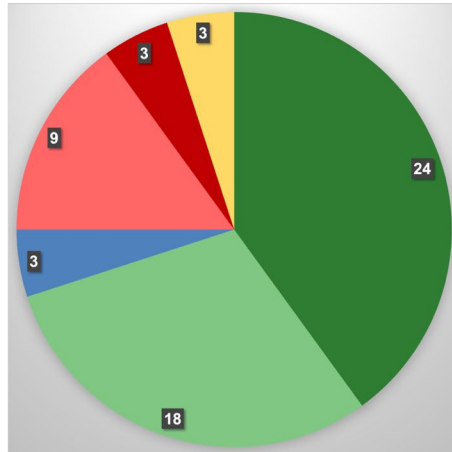
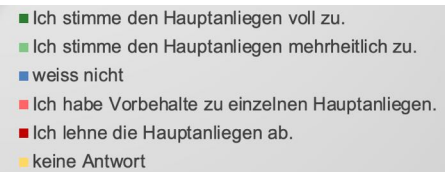
3.2 Hauptanliegen

Einleitungstext aus dem Fragebogen

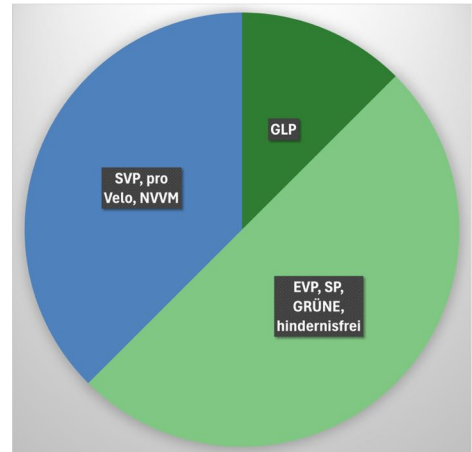
Die Planung «Bahnhof West» leistet einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Weiterentwicklung Münsingens. Sie ist ein Schlüsselprojekt für die Gemeinde und verfolgt folgende Hauptanliegen:

- *Die bessere Nutzung des Areals westlich des Bahnhofs entspricht dem Gebot der haushälterischen Bodennutzung – und verhilft Münsingen zu einem neuen Gesicht.*
- *Dank breitem Wohnungsangebot für unterschiedliche Bedürfnisse entsteht ein sozial vielfältiges Quartier. Attraktive Aussenräume fördern die Begegnung und den Austausch.*
- *Die Überbauung setzt auf erneuerbare Energien und bietet Lebensqualität trotz Klimawandel. Die kurzen Wege fördern die nachhaltige Mobilität.*
- *Die Erschliessung über die neue Industriestrasse ermöglicht attraktive Verbindungen zum Bahnhof. Der östliche und der westliche Teil Münsingens rücken zusammen.*

Wie beurteilen Sie die Hauptanliegen zur Entwicklung des neuen Quartiers aus einer Gesamtsicht?



Alle Eingaben (60 Nennungen)



Eingaben von Parteien und Vereinen/Verbänden (8 Nennungen)

Die Gesamtantworten zeigen eine klare (drei Viertel) Zustimmung zu den Hauptanliegen: Eine klare Mehrheit stimmt voll (24) oder mehrheitlich (18) zu, während nur wenige unsicher sind (3+3) oder Vorbehalte (9) bzw. Ablehnung (3) äussern. Auch bei Parteien und Vereinen/Verbänden überwiegt die zustimmende oder eher zustimmende Haltung (5 von 8) klar. Es gibt keine Vorbehalte oder ablehnende Meinung.

Ergebnisse

Die Innenentwicklung wird grundsätzlich unterstützt. Die Verdichtung wird als Chance gesehen, dringend benötigten Wohnraum für unterschiedliche Lebensformen zu schaffen, darunter Familien, Alleinerziehende, Studierende und generationenübergreifende Wohngemeinschaften. Einzelne Mitwirkende wünschen einen höheren Anteil an Wohnungen in Kostenmiete (von z. B. rund einem Drittel), um soziale Vielfalt und Erschwinglichkeit sicherzustellen, nebst einer hindernisfreien Bauweise.

Die kritischen Mitwirkungseingaben zeigen bei den Hauptanliegen Vorbehalte gegenüber der geplanten Dimensionierung der Gebäude mit den vorgesehenen Höhen. Sie befürchten eine stärkere optische Trennung der Dorfteile. Stattdessen wird eine Begrenzung auf maximal sechs Geschosse, bei Punkthäusern sieben, vorgeschlagen, die sich am bestehenden Gebäude der Senevita orientiert.

Wichtige Hauptanliegen werden in der ökologischen Dimension der Nachhaltigkeit gesehen: Schwammstadtprinzip, erneuerbare Energien, Minergie-Standards sowie klimafreundliche Technologien wie Wärmepumpen werden begrüsst. Auch eine nachhaltige Mobilität mit kurzen Wegen für den Fuss- und Veloverkehr wird als zentral erachtet. Die Verkehrsplanung selbst wird kritisch diskutiert, wobei hier auch die neue Velo-Querung der Bahn eine

Rolle spielt: Gefordert werden sichere, direkte Verbindungen sowie eine enge Abstimmung mit relevanten Akteuren und Richtplänen.

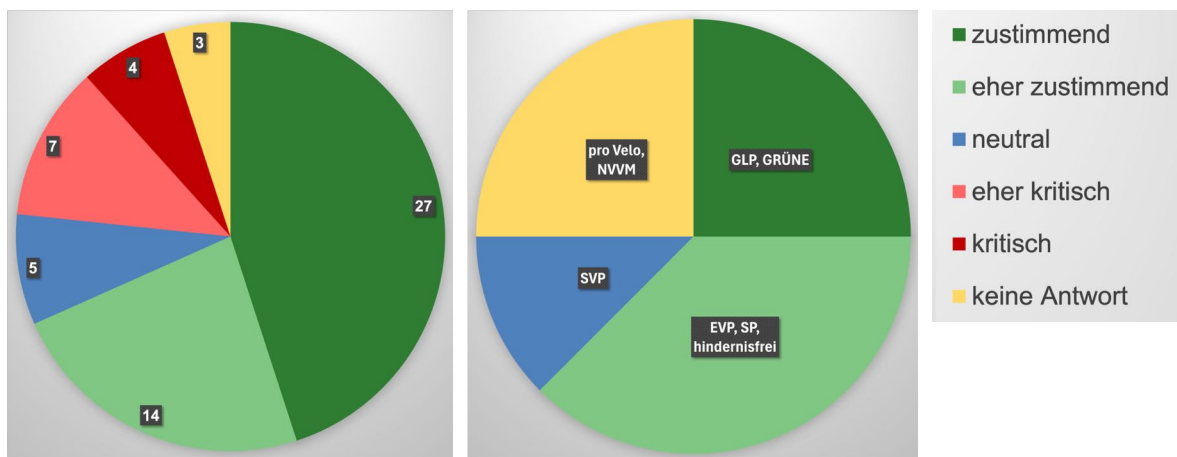
Unsicherheiten bestehen bei der Etappierung der Überbauung: Offene Fragen zu den Zeitplänen und fehlende Verbindlichkeiten könnten negative Auswirkungen auf Funktionalität, Kosten und Freiraumqualität haben. Sorgfältige Planungen von Aussenräumen und verbindliche Vorgaben gelten als entscheidend. Der Wohnqualität wird grosse Bedeutung beigemessen, insbesondere im Umgang mit Lärm.

3.3 Mischnutzung

Einleitungstext aus dem Fragebogen

Geplant ist eine baulich intensivere Nutzung mit Wohnen, Gewerbe, Dienstleistungen und Detailhandel. Auf dem heute wenig genutzten Areal sollen 9 neue Gebäude mit rund 300–350 Wohnungen sowie Büro-, Dienstleistungs- und Verkaufsflächen entstehen. Welche Nutzungen konkret realisiert werden, entscheidet sich in der Vermietungsphase. Für das Martignoni-Areal sind sowohl ein Weiterbetrieb als auch die Umsetzung des Richtprojekts gesichert.

Wie beurteilen Sie den vorgeschlagenen Mix an gemischten Nutzungen mit Wohnen, Dienstleistungen und Detailhandel?



Alle Eingaben (60 Nennungen)

Eingaben von Parteien und Vereinen/Verbänden (8 Nennungen)

Die Gesamtantworten zeigen eine klare (drei Viertel) Zustimmung zum Nutzungsmix: Die Mehrheit bewertet ihn zustimmend (27) oder eher zustimmend (14), während nur wenige neutral (5), eher kritisch (7) oder kritisch (4) sind und kaum Enthaltungen vorkommen (3). Auch bei Parteien und Vereinen/Verbänden überwiegt die zustimmende oder eher zustimmende Haltung (5 von 8) klar, neben neutralen oder keinen Antworten.

Ergebnisse

Die Mitwirkungseingaben betonen die Balance zwischen Wohnraumbedarf und Quartiercharakter. Eine gemischte Nutzung aus Wohnen, Dienstleistungen, Detailhandel und Freiräumen wird als Chance für soziale Durchmischung gesehen, wobei kurze Wege und Durchlässigkeit über die Bahnlinie zentral sind. Bestehende Gewerbebetriebe wie Martignoni sollen erhalten bleiben können.

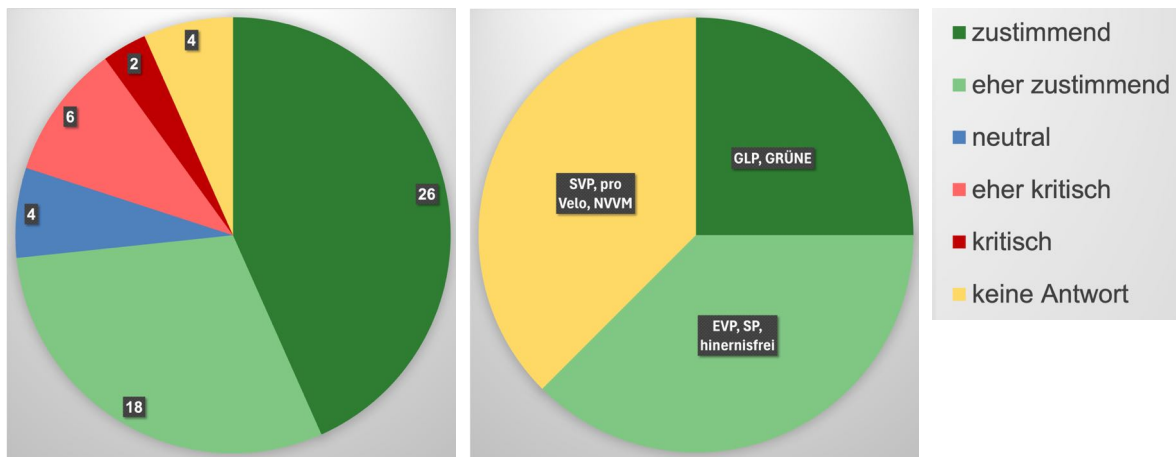
Verschiedene Rückmeldungen nennen den bezahlbaren Wohnraum als wichtiges Anliegen, wobei als Möglichkeit zur Umsetzung die Erhöhung des Anteils an Kostenmiete (20 % plus) gesehen wird. Ein paar wenige Mitwirkende kritisieren hingegen den Zwang für private Eigentümer mit der Festlegung von Kostenmiete. Skeptische Mitwirkende haben zudem Bedenken betreffend überdimensionierter Verkaufsflächen oder Mehrverkehr.

3.4 Publikumsorientierte Nutzungen

Einleitungstext aus dem Fragebogen

Unter den vorgesehenen Nutzungen sind etwa Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomiebetriebe, Kleingewerbe und Ateliers möglich. Am Standort des heutigen Jumbo wird wieder ein Detailhandelsgeschäft einziehen, womit die für Kleinbetriebe wichtige Laufkundschaft vorhanden ist. Durch die zentrale Lage und die Nähe zum Bahnhof bietet der Standort punkto Erreichbarkeit und Sichtbarkeit attraktive Bedingungen für Dienstleistungen und Detailhandel. Die Nutzungen zum Detailhandel und die publikumsorientierten Nutzungen werden hauptsächlich entlang der Industriestrasse angeordnet.

Wie beurteilen Sie die vorgeschlagenen publikumsorientierten Nutzungen, welche der Versorgung und der Belebung des Bahnhofsgiets dienen?



Alle Eingaben (60 Nennungen)

Eingaben von Parteien und Vereinen/Verbänden (8 Nennungen)

Die Gesamtantworten zeigen eine klare (drei Viertel) Zustimmung zu den publikumsorientierten Nutzungen: Die Mehrheit bewertet sie zustimmend (26) oder eher zustimmend (18), während nur wenige neutral (4), eher kritisch (6) oder kritisch (2) sind und kaum Enthaltungen vorkommen (4). Auch bei Parteien und Vereinen/Verbänden überwiegt die zustimmende oder eher zustimmende Haltung (5 von 8) klar, neben keinen Antworten (3).

Ergebnisse

Gemischte Nutzungen mit Gewerbe, Dienstleistungen, Gastronomie und eine mehrfach genutzte Parkierung werden begrüsst und gewünscht, wobei lokal verankerte Betriebe, den Grossisten vorgezogen würden. Eine Grundversorgung mit Lebensmitteln, Bäckerei, Apotheke oder Gastronomie soll gewährleistet sein. Grossformatigen Verkaufsflächen sind hinsichtlich Verkehrsaufkommen sorgfältig zu prüfen.

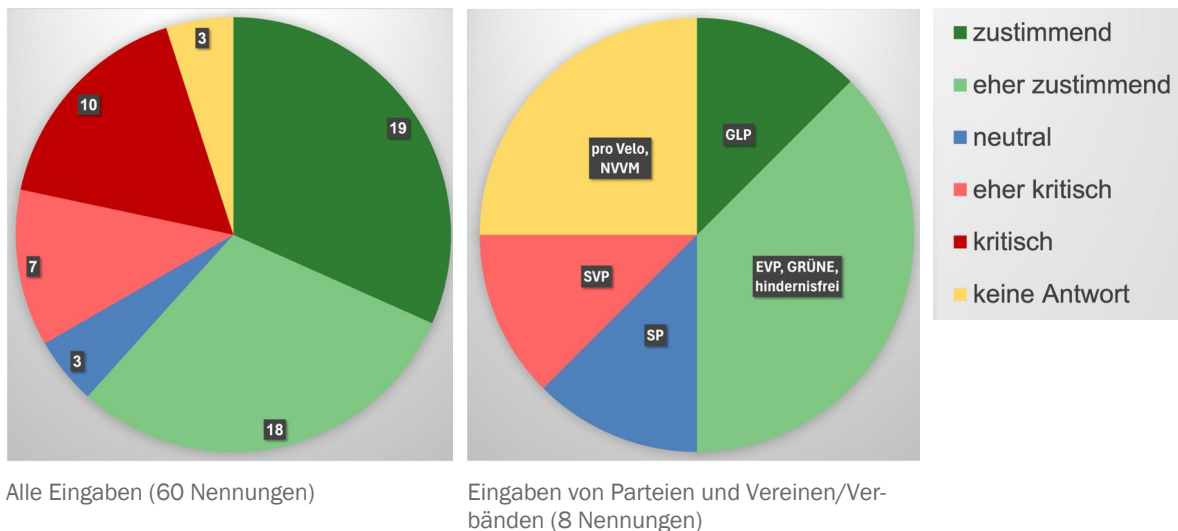
Besonders der bestehende Jumbo wird als zentraler Anbieter für Münsingen hervorgehoben und soll erhalten bleiben, insbesondere aufgrund der guten Erreichbarkeit für Fussgänger:innen und Velofahrende.

3.5 Bebauungskonzept und Silhouette

Einleitungstext aus dem Fragebogen

Die Planung ermöglicht 9 neue Gebäude mit vier- bis neun Vollgeschossen. Entlang der Bahn entsteht ein vielfältiges Quartier mit charaktervollen Baukörpern und einer abwechslungsreichen Silhouette von der Sägegasse bis zur Belpbergstrasse. Zwei Hochpunkte markieren die Hauptverbindungen ins Dorf. Die Gebäude sind so angeordnet, dass sie Einblicke in grüne Innenräume ermöglichen und gleichzeitig als Lärmschutz dienen. Dahinter gruppierte, unterschiedlich gestaltete Gebäude sorgen mit geringerer Höhe für einen harmonischen Übergang zum bestehenden Quartier.

Wie beurteilen Sie das Bebauungskonzept und die neue Silhouette der Bebauung?



Die Gesamtantworten zeigen eine mehrheitlich positive Bewertung des Bebauungskonzepts: Zwar überwiegen zustimmende (19) und eher zustimmende (18) Stimmen, gleichzeitig ist der Anteil kritischer Rückmeldungen vergleichsweise hoch (7 eher kritisch, 10 kritisch). Daneben gibt es neutrale Haltungen (3) und keinen Antworten (3). Auch bei Parteien und Vereinen/Verbänden überwiegt die zustimmende und eher zustimmende Haltung (4 von 8), neben einer eher kritischen (1) sowie einer neutralen (1) Haltung und zwei keinen Antworten (2).

Ergebnisse

Die Dichte der Neubauten soll kompakt, aber abwechslungsreich gestaltet werden, mit harmonischem Übergang zum bestehenden Quartier und einer Mischung verschiedener Wohnungsgrößen sowie nachhaltiger Bauweisen, bevorzugt Holzbau. Zur Sicherung der Lebensqualität werden Pufferzonen zu Bestandsbauten, Verschattungsstudien und ausreichende Besonnung vorgeschlagen. Zusätzlich werden nachhaltige Baustoffe, ein autofreies Quartier, ÖV-Anbindung, öffentliche Infrastruktur und eine hohe architektonische Qualität als zentral erachtet. Dabei soll die Gemeinde insbesondere starken Einfluss auf die architektonische Gestaltung der Gebäude nehmen.

Kritische Mitwirkende finden, dass die geplanten Gebäudehöhen vielfach zu hoch und nicht verträglich mit dem dörflichen Charakter von Münsingen seien. Höhere Gebäude könnten zwar Platzausnutzung und Baukosten verbessern, müssten aber städtebaulich und gestalterisch sorgfältig geprüft werden. Das bestehende Gebäude der Senevita könne als Bezugspunkt verwendet werden, wobei weitere Hochbauten in Relation zu diesem und zu angrenzenden Quartieren zu prüfen seien. Andere Mitwirkende beurteilen als angemessen eine Geschossigkeit von drei bis sieben Geschosse. Auch der Schattenwurf wird kritisiert (wobei sich dieser allerdings überwiegend auf die Industriestrasse ausdehnen wird).

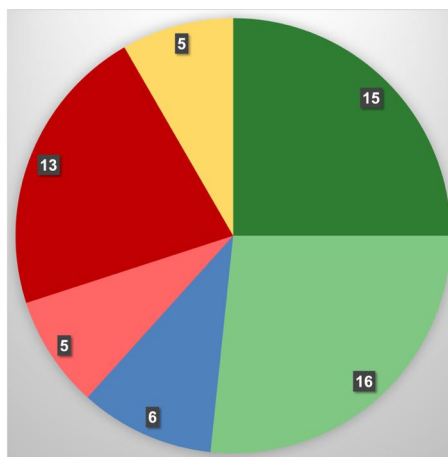
3.6 Filzi

Einleitungstext aus dem Fragebogen

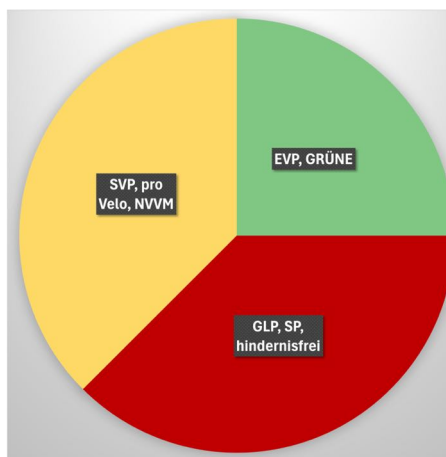
Die «Filzi» an der Industriestrasse 4 soll nach Möglichkeit erhalten bleiben. Laut dem Bauinventar der Gemeinde zählt die «Filzi» weder zu den erhaltens- noch schützenswerten Bauten, doch das Gebäude hat für den Ort einen identitätsstiftenden Wert. Ob der Erhalt gelingt, hängt von der Bausubstanz und von der Frage ab, wie aufwändig und kostenintensiv eine Sanierung wäre.

Ein allfälliger Ersatzneubau müsste sich im Charakter und in der Volumetrie an der heutigen «Filzi» orientieren und gestalterisch ebenbürtig sein. Bei der Planung wäre ein anerkanntes qualitätssicherndes Verfahren durchzuführen (Studienauftrag nach SIA 143 mit mehreren Teams). Nur falls das beigezogene Beurteilungsgremium einverstanden wäre, dürften die Fassadenhöhen gegenüber heute um 10 Prozent (oder rund 1.60 m) erhöht werden.

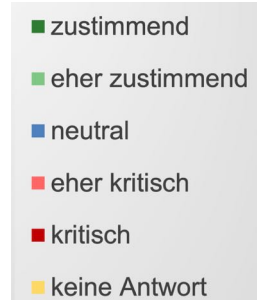
Falls die Filzi nicht erhalten werden kann, wie beurteilen Sie den Vorschlag für einen Ersatzneubau, mit ähnlichem Charakter sowie ähnlicher Gebäudehöhe und Volumetrie, der aus einem qualitätssichernden Verfahren hervorgehen soll?



Alle Eingaben (60 Nennungen)



Eingaben von Parteien und Vereinen/Verbänden (8 Nennungen)



Die Gesamtantworten zeigen ein geteiltes Bild: Zwar gibt es viele zustimmende (15) und eher zustimmende (16) Stimmen, gleichzeitig ist der Anteil kritischer Rückmeldungen mit eher kritischen (5) und klar ablehnenden Haltungen (13) vergleichsweise hoch. Daneben gibt es auffallend viele neutrale Haltungen (6) und keinen Antworten (5). Auch bei Parteien und Vereinen/Verbänden (8 Nennungen) zeigt sich ein geteiltes Bild: Die SVP, pro Velo, NVVM (gelb) ist zustimmend (15), die EVP, GRÜNE (hellgrün) eher zustimmend (16), und die GLP, SP, hindernisfrei (rot) kritisch (13).

bänden überwiegt eine geteilte Haltung: Zwar gibt es eher zustimmende (2) Stimmen, daneben ist der Anteil kritischer Haltungen (3) vergleichsweise hoch. Es gibt auch viele Rückmeldungen ohne Antwort (3).

Die Auswertung lässt zudem vermuten, dass die Fragestellung nicht eindeutig formuliert und daher teilweise missverständlich war: Wer einen Abbruch nicht befürwortet, hat auch die eigentliche Frage grundsätzlich negativ beantwortet. Die Auswertung erfolgt vor diesem Hintergrund.

Ergebnisse

Die Mitwirkungsergebnisse zeigen ein breites Spektrum an Meinungen zum Umgang mit der Filzi. Unabhängig von der Frage zu Neubau/Erhalt werden architektonische Qualität, Vielfalt, kreative Nutzungsmöglichkeiten und eine sinnvolle Einfügung ins Ortsbild als zentrale Anforderungen für die künftige Bebauung betont.

Verschiedene Eingaben heben den hohen kulturellen, historischen und identitätsstiftenden Wert und das Potenzial hervor und fordern deshalb den Erhalt der Filzi als Treffpunkt, Kulturraum und Bindeglied im Quartier, auch wenn dies Investitionen erfordert.

Verschiedene Stimmen sprechen sich klar für einen Neubau aus, begründet mit schlechter Bausubstanz, allenfalls vorhandener Schadstoffe oder mangelnder Zukunftsfähigkeit, wobei ein Bezug zur bisherigen Architektur nicht zwingend erforderlich sei.

Andere Stimmen zufolge soll der Erhalt an Bedingungen geknüpft werden, etwa bauliche Machbarkeit, Wirtschaftlichkeit oder Einbettung ins Gesamtkonzept; ein qualitativ hochwertiger Ersatzneubau wird akzeptiert, wenn der Erhalt nicht möglich ist, jedoch zentrale Eigenschaften des Gebäudes, wie z. B. Identitätsstiftung, erhalten bleiben.

Fazit / Hinweise

Ein Steckbrief zu den beiden Varianten Umbau oder Neubau Filzi kann im Rahmenwerk (Richtprojekt gemäss Workshopverfahren Oktober 2024) auf den Seiten 22/23 bzw. 24/25 nachgelesen werden.

Bezüglich der Würdigung sowie den Empfehlungen durch das Begleitgremium im Umgang mit der Filzi im Rahmen des Richtprojekts kann auf den Schlussbericht zum Workshopverfahren nach Art. 99a BauV (S. 38 resp. S. 44) verwiesen werden.

Die Bestimmungen zur ZPP B «Bahnhof West» lassen mit ihrer Formulierung beide Varianten (Umbau oder Neubau) offen: 1. Der Bestandesbau ist nach Möglichkeit zu erhalten und weiterzuentwickeln. 2. Eine allfällige Ersatzneubaute bedingt ein gestalterisch ebenbürtiges Objekt und die Durchführung eines Studienauftrages (mit zusätzlich genannten Anforderungen).

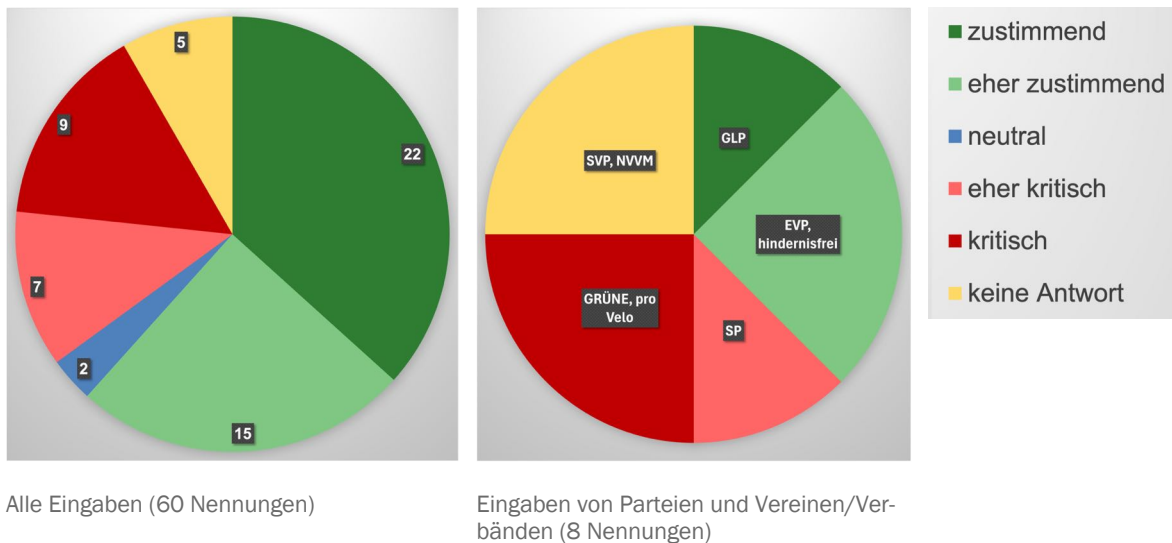
Da die Meinungen bzgl. Umbau oder Neubau je hälftig verteilt sind und die ZPP-Bestimmungen beide Varianten offenlassen, wird eine Änderung des Planungsinstruments (bzw. der neuen ZPP-Bestimmungen im Anhang A des Gemeindebaureglements) nicht als notwendig erachtet.

3.7 Quartiervernetzung, Fuss- und Velowege

Einleitungstext aus dem Fragebogen

Neue Fuss- und Velowege verbessern die Anbindung an Bahnhof, Dorfzentrum und den Osten von Münsingen. Das Quartier Eigermatte wird direkt über das Areal mit dem Bahnhof verbunden. Attraktive Wege und Grünräume machen das Quartier gut durchlässig. Zentrales Element ist die neue Personenunterführung Süd, welche den Zugang zum Bahnhof von der Belpbergstrasse erleichtert. Die Industriestrasse bleibt eine wichtige Veloroute und wird auch für Fussgänger attraktiv gestaltet.

Wie beurteilen Sie die öffentlichen Wegverbindungen, die siedlungsinternen Verbindungen und die Anbindung an die benachbarten Quartiere, z.B. Eigermatte?



Die Gesamtantworten zeigen eine mehrheitlich positive Bewertung der Wegverbindungen: Die meisten Mitwirkenden stimmen zu (22) oder eher zu (15), jedoch ist der Anteil kritischer Stimmen mit 7 eher kritischen und 9 klar ablehnenden vergleichsweise hoch. Daneben gibt es einige neutrale Haltungen (2) und keinen Antworten (5). Auch bei Parteien und Vereinen/Verbänden überwiegt eine geteilte Haltung: Zwar gibt es zustimmende (1) und eher zustimmende (2) Stimmen, daneben ist der Anteil eher kritisch (1) und kritischer Haltungen (2) vergleichsweise hoch. Es gibt auch Rückmeldungen ohne Antwort (2). Im Unterschied zur Bevölkerung ist die organisierte Perspektive somit stärker gespalten und weist keine klare Mehrheitsposition auf.

Ergebnisse

Die Frage schliesst zwei unterschiedliche Themen ein. Einerseits die Anbindung gegen Osten mit der Personenunterführung-Süd (PU-Süd) und andererseits mit der Verknüpfung in die westlichen Quartiere (v.a. Eigermatte). Die Mitwirkenden betonen die zentrale Bedeutung der PU-Süd zur Verbesserung der Ost-West-Verbindung und zur Reduktion der Trennwirkung der Bahn, insbesondere für Fuss- und Veloverkehr. Rund 60% der Mitwirkenden (elektronischer Fragebogen) begrüßen die Quartiervernetzung, Fuss- und Velowege generell, wobei zur verbesserten Wegverbindung zur Eigermatte keine kritischen Voten eingegangen sind. Als Ziel wird eine funktionale, sichere und

alltagstaugliche Verbindung, die langfristig von der Bevölkerung akzeptiert wird, gewünscht.

Auf der Seite der ablehnenden Stimmen wird nicht die PU Süd an sich, aber die Linienführung für Velos zur Rampe resp. zur PU-Süd kritisiert: Kurven, indirekte Wege und Sicherheitsaspekte könnten die Nutzung der Personenunterführung einschränken. Gewünscht werden direktere Linienführungen, klare Trennung der Verkehrsarten und ausreichend dimensionierte Bereiche für unterschiedliche Nutzergruppen, inklusive Kinder und Personen mit eingeschränkter Mobilität.

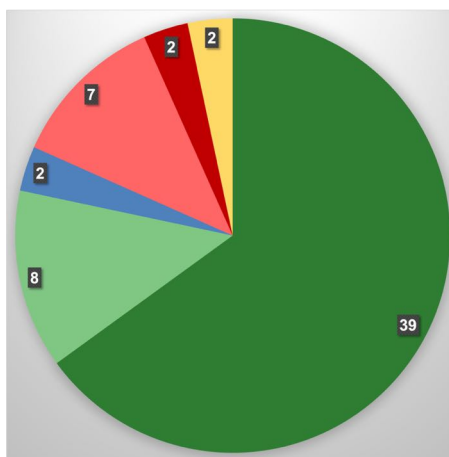
Die kritischen Eingaben thematisieren auch Sicherheitsbedenken am Knotenpunkt Belpbergstrasse/Industriestrasse und machen Vorschlägen zu Kreisel-Lösung, Tempo-20-Zonen oder Priorisierung des Fuss- und Veloverkehrs. Übergeordnete Aspekte, darunter alternative Verkehrsformen, autofreie Quartiere und Aufenthaltsqualität im Umfeld der Unterführung, sollen stärker berücksichtigt werden.

3.8 Grünraum

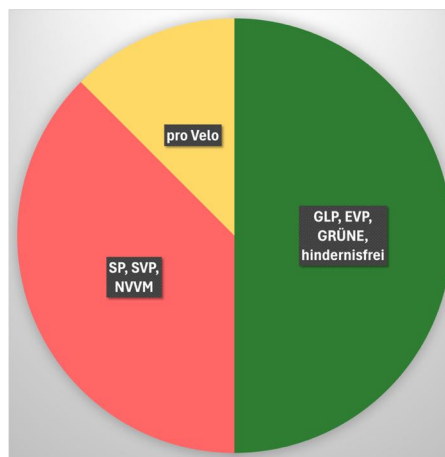
Einleitungstext aus dem Fragebogen

Das Quartier wird nach dem Schwammstadt-Prinzip gestaltet, um das Mikroklima zu verbessern: Regenwasser soll zurückgehalten, versickert und verdunstet werden. Dies kühlt die Luft und entlastet die Kanalisation. Bäume, versickerungsfähige Beläge, Grünflächen und begrünte Dächer leisten dazu einen Beitrag. Auch die Begrünung von Fassaden wird geprüft. In der weiteren Planung wird festgelegt, welche Flächen versickerungsfähig bleiben.

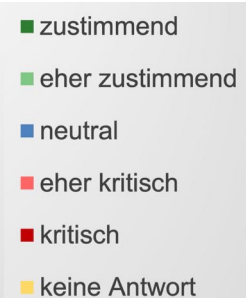
Wie beurteilen Sie die Massnahmen, welche dem Prinzip einer «Schwammstadt» folgen (wie Grünraumelemente, Bäume, nicht überbaute Bereiche, etc.)?



Alle Eingaben (60 Nennungen)



Eingaben von Parteien und Vereinen/Verbänden (8 Nennungen)



Die Gesamtantworten zeigen eine sehr deutliche Zustimmung zu den Schwammstadt-Massnahmen: Eine klare Mehrheit stimmt zu (39) oder eher zu (8), während nur wenige neutral (2) oder eher kritisch (7) und kritisch (2) sind und kaum Enthaltungen (2) vorkommen. Bei Parteien und Verei-

nen/Verbänden ist das Bild geteilt zwischen zustimmenden (4) und eher kritischen (3) Stimmen, bei einer Enthaltung (1). Insgesamt fällt auf, dass die breite Öffentlichkeit deutlich geschlossener zustimmt, während die organisierte Perspektive stärker zwischen klarer Zustimmung und kritischer Haltung aufgeteilt ist.

Ergebnisse

Die Mitwirkenden betonen die Bedeutung von Grünflächen und öffentlichen Räumen für die Lebensqualität im Quartier, da sie Aufenthaltsmöglichkeiten schaffen und vielfältige Nutzungen fördern. Das Prinzip der Schwammstadt wird grundsätzlich befürwortet, wobei darauf hingewiesen wird, dass unterbaute Bereiche die Versickerung und Kühlung durch Bäume einschränken können. Hochstämmige Neupflanzungen, Grünflächen sowie der Erhalt alter Bäume und Hecken werden als essenziell für Biodiversität und Klimafunktion bewertet. Des Weiteren wird die zentrale Bedeutung der ökologischen Infrastruktur und Begrünung für die Klimawirkung und Lebensqualität im Quartier betont.

Als weitere Punkte werden Dach- und Fassadenbegrünung genannt, welche die Biodiversität und Feuchtigkeitsspeicherung erhöhen. Sickerfähige Beläge zur Minimierung von Bodenversiegelung sowie ein Lichtkonzept zur Schonung nachtaktiver Tiere werden gewünscht. Die Grünflächen sollen ökologisch wertvoll, vielfältig gestaltet und die ökologischen Netzwerke eingebunden sein.

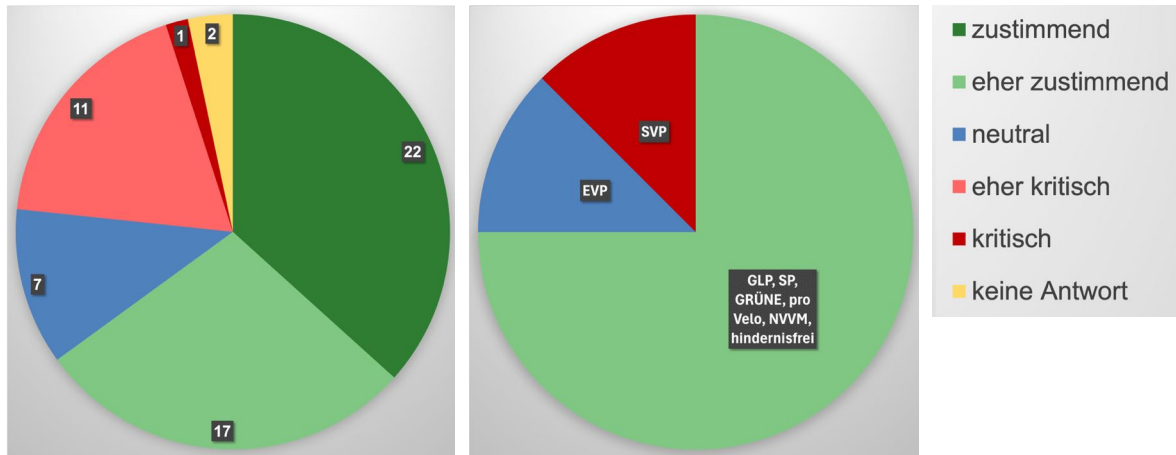
Einzelne Mitwirkende fordern Regelungen für Unterhalt, Pflege, Ersatzpflanzungen und Finanzierung, um langfristige Qualität und Nachhaltigkeit sicherzustellen.

3.9 Mobilität

Einleitungstext aus dem Fragebogen zum Veloverkehr

Für Velos sind wettergeschützte Aussenabstellplätze sowie Plätze im Gebäudeinnern vorgesehen. Aufgrund der Lage direkt am Bahnhof wird die Anzahl Autoabstellplätze reduziert und die Anzahl Veloabstellplätze erhöht. Ziel ist ein Veloabstellplatz pro Zimmer. Das kantonale Baugesetz verlangt hingegen nur zwei Plätze pro Wohnung unabhängig von der Wohnungsgrösse. Für die Überbauung werden insgesamt rund 1000 Veloabstellplätze erwartet, was eine grosse Fläche beansprucht. Die genaue Mindestanzahl wird im weiteren Projektverlauf festgelegt und vor der öffentlichen Auflage bekanntgegeben.

Wie beurteilen Sie die vorgeschlagenen Massnahmen in Bezug auf eine nachhaltige Mobilität?



Alle Eingaben (60 Nennungen)

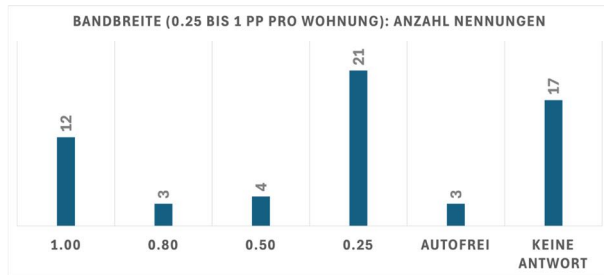
Eingaben von Parteien und Vereinen/Verbänden (8 Nennungen)

Die Gesamtantworten zeigen eine mehrheitlich positive Bewertung der Massnahmen zur nachhaltigen Mobilität: Die meisten Mitwirkenden stimmen zu (22) oder eher zu (17), während es auch einen nennenswerten Anteil neutraler (7), eher kritischer (11) und kritischer (1) Stimmen gibt, bei zwei Enthaltungen (2). Der Anteil der «neutralen» Rückmeldungen ist womöglich begründet durch die sehr technische Fragestellung. Bei Parteien und Vereinen/Verbänden überwiegt die eher zustimmende Haltung (6 von 8) deutlich, neben einer kritischen Rückmeldung (1) und einer neutralen Haltung (1). Insgesamt fällt die organisierte Perspektive klar zustimmender und geschlossener aus als die der Gesamtbevölkerung.

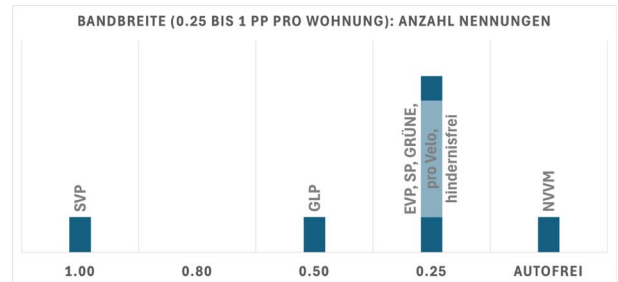
Einleitungstext aus dem Fragebogen zu motorisiertem Verkehr und Parkierung

Die meisten Parkplätze befinden sich in Tiefgaragen, mit Ausnahme weniger Kurzzeitparkplätzen an der Industriestrasse. Die Zufahrten zu den Tiefgaragen liegen an der Industriestrasse, der Belpbergstrasse und dem Dorfmatweg. (Die Zufahrt ab dem Dorfmatweg dient einzig den Bewohnenden). Gemäss Gemeindebaureglement wird die Anzahl zulässiger Parkplätze gegenüber der kantonalen Bauverordnung um 50 % reduziert. Pro Wohnung sind somit mindestens 0.25 bis maximal 1 Parkplatz zulässig. Für 100 m² Gewerbefläche dürfen maximal 5 Parkplätze erstellt werden. Die genaue Anzahl wird im weiteren Projektverlauf festgelegt und hängt von Faktoren wie Wohnungsanzahl und -typ, Nutzung sowie baulichen und geologischen Bedingungen ab.

Geben sie im Eingabefeld ein – in der Bandbreite (0.25 bis 1 PP pro Wohnung) – welchen Wert Sie als am zielführendsten erachten?



Alle Eingaben (60 Eingaben)



Eingaben von Parteien und Vereinen/Verbänden (8 Nennungen)

Die Gesamtantworten zeigen eine Präferenz für einen niedrigen Wert von 0,25 PP pro Wohnung (21 Nennungen), während höhere Werte wie 1,0 (11), 0,5 (4) und 0,8 (3) seltener genannt werden; autofreie Lösungen spielen nur eine geringe Rolle (3). Auch bei Parteien und Vereinen/Verbänden wird 0,25 am häufigsten (5) unterstützt, während einzelne Stimmen höhere Werte (z. B. 1,0 oder 0,5) oder autofreie Ansätze bevorzugen. Insgesamt besteht somit eine Mehrheit für eine reduzierte Parkplatzzahl, obwohl zu erwarten war und im Ergebnis wiedergegeben ist, dass Bevölkerung und Parteien eine divergierende Haltung bzgl. der richtigen Anzahl Parkplätzen haben.

Ergebnisse

Die Präferenz zu einer reduzierten durchschnittlichen Anzahl Parkplatz pro Wohnung von 0.25 bis 0.5 wird gestützt auf die Nähe zum Bahnhof, Car-Sharing-Angebote und Umweltziele. Die Gruppe an Mitwirkenden, welche den Bedarf von 0.5 bis 1 PP/Wohnung bevorzugt, betont den realen Bedarf von Haushalten, Familien, Gewerbe und Dienstleistern abzudecken und Wildparkieren zu vermeiden.

Die Mitwirkenden fordern zudem, ausreichend zugängliche, barrierefreie Parkplätze für Besuchende und Gewerbe und Anlieferungen sollen bevorzugt über Hauptachsen oder Einstellhallen erfolgen, um Lärm, Sicherheit und Sichtbeziehungen zu optimieren. Veloabstellplätze sollen überdacht, gesichert und für verschiedene Velotypen sowie E-Bikes geeignet sein. Tiefgaragen unter Gebäuden sollen oberirdische Grünflächen ermöglichen. Oberirdische Parkplätze sollen wasserdurchlässig, begrünt und ökologisch gestaltet werden, um Klimawirkung und Biodiversität zu fördern.

Fazit / Hinweise

Betreffend der zu realisierenden Anzahl Parkplätze gelten die Vorschriften der baurechtlichen Grundordnung der Gemeinde: In Art. 26 GBR wird die Anzahl zulässiger Parkplätze für Wohnbauten im Zentrum des Ortsteils Münsingen gegenüber den kantonalen Vorgaben massgeblich reduziert. Im Areal sind entsprechend Folgendes einzuhalten: Ab 6 Wohnungen gilt für Wohnen eine Bandbreite von 0.25 bis 1 Abstellplätze pro Wohnung. Für die übrigen Nutzungen (z. B. gewerbliche Nutzungen oder Einkauf) gelten die Bestimmungen der kantonalen Bauverordnung. Von den erstellten Autoabstellplätzen sind mindestens 10 % für Besuchende zu reservieren und als solche zu bezeichnen. Im Weiteren muss im Baubewilligungsverfahren nachgewiesen

werden, dass alle baulichen Vorkehrungen für die Sicherstellung der E-Mobilität ausgeführt werden.

Die Anzahl der zu erstellenden Parkplätze im Areal Bahnhof West ist demnach weiterhin offen (0.25 bis 1 PP pro Wohnung) und in einer nachfolgenden Planungsphase festzulegen.

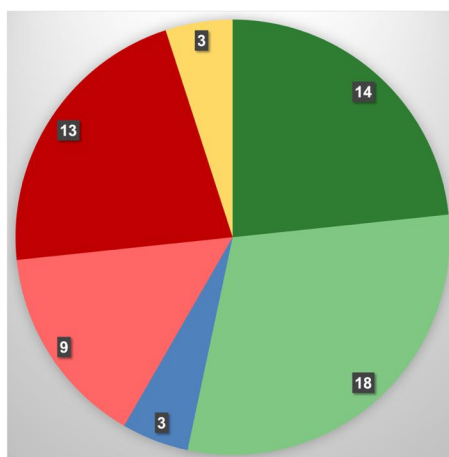
Grösse und Geschossigkeit der zu realisierenden Einstellhalle stehen im Spannungsfeld zu Umsetzung des Schwammstadtkonzepts sowie dem Schutz von Grundwasser (Gewässerschutzbereich Au). Das Volumen sollte möglichst unter den Baukörpern liegen, ein zweites Untergeschoss soll jedoch vermieden werden. Trotzdem muss der Bedarf an Abstellplätzen in Einstellhallen abgedeckt werden. Daneben sind im UG auch noch Technik-, Keller-, Veloräume o.ä. anzuordnen. Im Weiteren besteht bei der Realisierung von Einstellhallen eine Abhängigkeit zu Erhalt oder Abbruch der Filzi.

3.10 Neue Industriestrasse

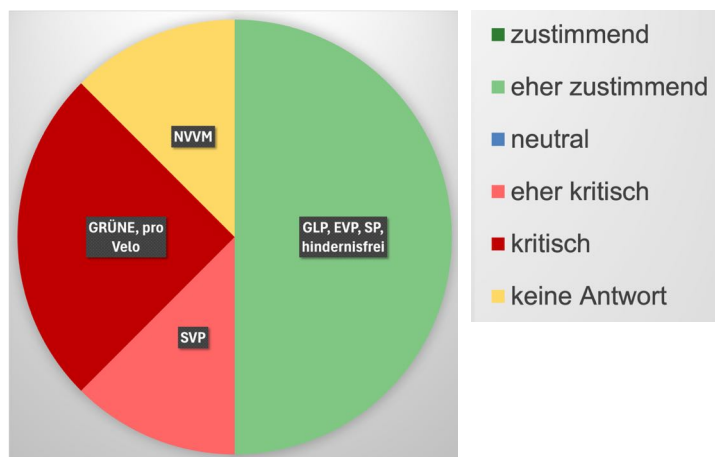
Einleitungstext aus dem Fragebogen

Die Erschliessung erfolgt über die neu gestaltete Industriestrasse, die zusammen mit der Entlastungsstrasse Nord das Zentrum vom Verkehr entlastet. Sie schliesst die Netzlücke und verbindet die Entlastungsstrasse mit der Belpbergstrasse, wodurch der Ortsteil West ohne Durchfahrt durchs Zentrum an die Bernstrasse angebunden wird. Die Lage der Industriestrasse ist mit den SBB-Plänen abgestimmt und verbessert den Zugang zum Bahnhof für Fuss- und Veloverkehr. Die Verkehrsbelastung am Knoten Industriestrasse/Belpbergstrasse wurde im Detail geprüft und wird durch eine neue Vortrittsregelungen optimiert. Die Überbauung gilt nicht als verkehrsintensiv; das zusätzliche Verkehrsaufkommen beträgt gemäss Fachbericht rund 900 Fahrten für Wohnen und 1900 Fahrten für übrige Nutzungen, wobei ein Teil bestehender Verkehr ersetzt wird.

Wie beurteilen Sie die Gestaltung der neuen Industriestrasse gemäss vorliegenden Plänen?



Alle Eingaben (60 Nennungen)



Eingaben von Parteien und Vereinen/Verbänden (8 Nennungen)

Die Gesamtantworten zeigen trotz einer polarisierten Haltung eine knappe Mehrheit zur geplanten Gestaltung der Industriestrasse: Zustimmende (14) und eher zustimmende (18) Stimmen überwiegen knapp; der Anteil eher kritischer (9) und kritischer Rückmeldungen (13) ist relativ hoch, während nur wenige neutral (3) sind oder keine Rückmeldung (3) gaben. Auch bei Parteien und Vereinen/Verbänden überwiegt die eher zustimmende Haltung (4 von 8) klar, bei einer eher kritischen (1) und drei kritischen (3) Rückmeldungen, bei einer Enthaltung (1).

Ergebnisse

Die Mitwirkungsergebnisse zeigen, dass die Industriestrasse sowohl als wichtige Erschliessungsachse für motorisierte Verkehrsteilnehmende und die publikumsorientierten Nutzungen, als auch als Raum für Fuss- und Veloverkehr gestaltet werden soll. Zudem übernimmt die Industriestrasse Erschliessungsfunktion zu den Publikumsanlagen der Bahn. Auch für Rettungsdienste sind die Erschliessungsanlagen ausreichend zu konzipieren.

Bezüglich der Zielsetzung eines sicheren und attraktiven Langsamverkehrs werden beidseitige Trottoirs, ausreichend Flächen, verkehrsberuhigende Elemente wie weitere Temporeduktionen und Begegnungszonen sowie funktionale Lösungen für Gewerbe- und Lieferverkehr, etwa Einbahnregelungen gefordert.

Mit einem Mobilitätsmanagement soll der Mehrverkehr gut organisiert werden, Massnahmen wie Tempo-20-Zonen, Kreiseln, Einbahnregelungen und sicheren Fussgängerquerungen sollen die Verkehrssicherheit erhöhen.

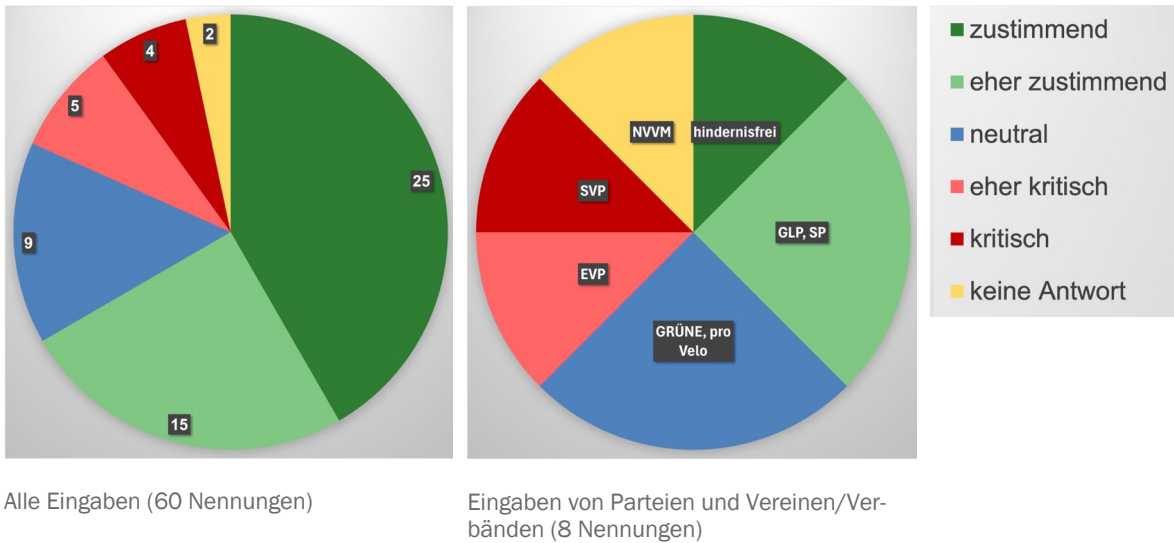
Beim motorisierten Verkehr bestehen in Bezug auf die Industriestrasse Bedenken, dass die Strasse zu einer übergeordneten Verkehrsachse wird, was Ausweichverkehr und erhöhte Belastung verursachen könnte, weshalb Verkehrsmonitoring und Mobilitätsmanagement gefordert werden.

Besonders der Knoten Belpbergstrasse/Erlenauweg/Industriestrasse wird als herausfordernd eingeschätzt. Einzelne Mitwirkende schlagen eine Kreiselösung mit klarerer Vortrittsregelungen vor. Es brauche eine bessere Übersichtlichkeit, um die Sicherheit und Verkehrsfluss, auch für grössere Fahrzeuge, zu gewährleisten.

3.11 Sammelstelle und Bike+Ride Anlage

Einleitungstext aus dem Fragebogen

Im Bereich der heutigen Sammelstelle Bau und Hobby soll es auch künftig eine Sammelstelle geben, zudem eine Veloabstellanlage (Bike+Ride) mit 130 öffentlichen Veloabstellplätzen.

Wie beurteilen Sie solche Anlagen an diesem Standort?**Ergebnisse**

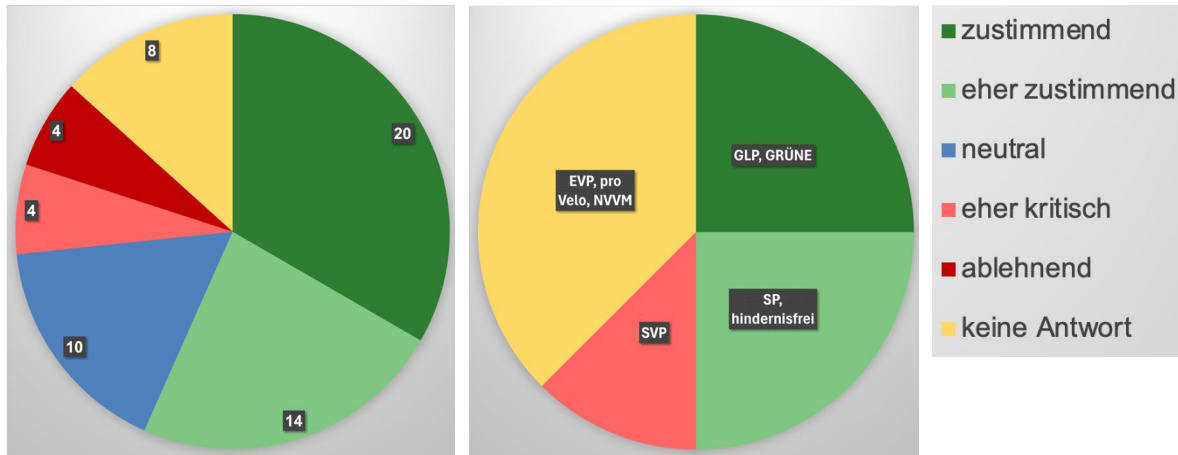
Zusammenfassend wird die Notwendigkeit einer Sammelstelle bestätigt, welche den bestehenden Bedarf abdeckt. Ein gewisser Konflikt wird in der Lage direkt neben dem Wohnraum geortet.

Die Nutzenden der Sammelstelle seien hauptsächlich Autofahrende, während Veloanlieferungen als unrealistisch gelten; Belieferung, Entsorgung und Integration in den Verkehr sollen daher realistisch und gesetzeskonform erfolgen.

Einige Mitwirkende fordern eine höhere Kapazität der Veloabstellanlage als die geplanten 130 Plätze. Die Veloabstellplätze sollen idealerweise nahe am Bahnhof liegen und kurze Wege zur Personenunterführung Süd aufweisen. Die Anlage soll witterungsgeschützt, abschliessbar, ausbaufähig und in Synergie mit bestehenden oder neuen Überbauungen nutzbar sein. Sicherheitsaspekte, insbesondere Diebstahlschutz, werden ebenfalls als wichtig erachtet.

3.12 Planungsinstrumente

Wie beurteilen Sie die Änderung des Baureglements «ZPP Bahnhof West» insgesamt?



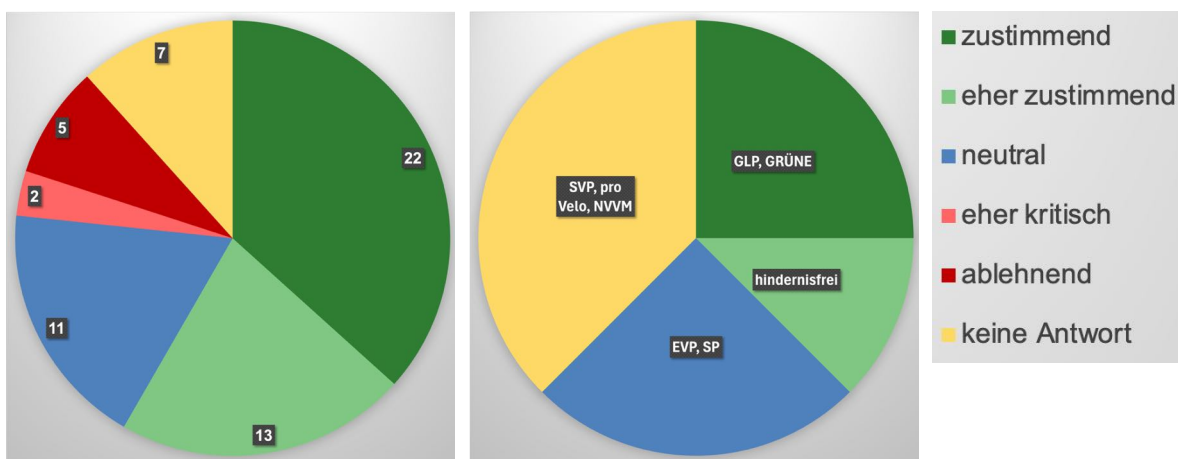
Alle Eingaben (60 Nennungen)

Eingaben von Parteien und Vereinen/Verbänden (8 Nennungen)

Ergebnisse

Die Bestimmungen der neuen ZPP B Bahnhof West finden insgesamt Zustimmung. Die Vorlage findet auch bei den Eingaben der Parteien und Vereinen/Verbänden Zustimmung, wobei sich zwei Eingaben von Fachgruppen dazu nicht äusserten. Der hohe Anteil der Einstufungen «neutral» und «keine Antwort» bei den Eingaben dürften im sehr technischen Charakter der Dokumente liegen.

Wie beurteilen Sie die Änderung des Zonenplans?



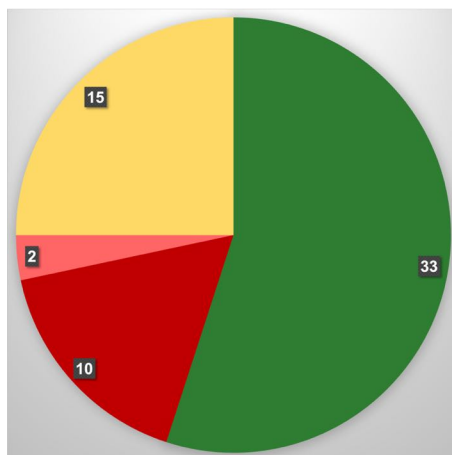
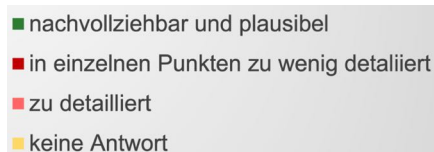
Alle Eingaben (60 Nennungen)

Eingaben von Parteien und Vereinen/Verbänden (8 Nennungen)

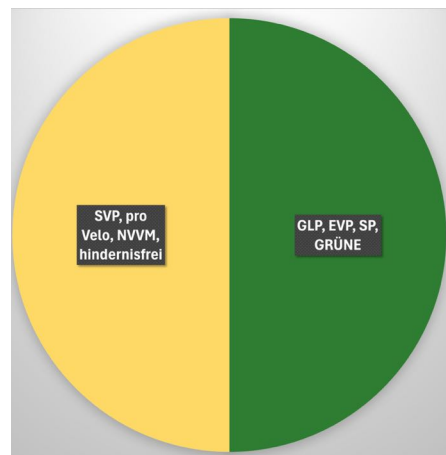
Ergebnisse

Die Rückmeldungen zur Zonenplanänderung sind vergleichbar mit jenen zur Änderung des Baureglements. Die Vorlage findet grundsätzlich Zustimmung, bei einem hohen Anteil von «neutralen» oder «keinen Antworten».

Wie beurteilen Sie den Erläuterungsbericht?



Alle Eingaben (60 Nennungen)



Eingaben von Parteien und Vereinen/Verbänden (8 Nennungen)

Ergebnisse

Der Erläuterungsbericht wird mehrheitlich als nachvollziehbar und plausibel beurteilt. Viele Mitwirkungseingaben geben zum umfangreichen Werk keine Antwort. Zwei Eingaben (2), welche den Erläuterungsbericht insgesamt als zu detailliert kritisieren, stehen den Eingaben (10) gegenüber, welche einzelne Aspekte im Erläuterungsbericht als zu wenig detailliert beschrieben.

Kritische Kommentare

Kommentare zu den Instrumenten

In den ausformulierten individuellen Kommentaren zu den Planungsinstrumenten werden von Seiten der kritischen Mitwirkenden einige Anliegen und Forderungen wiederholt, welche in den Hauptanliegen bereits aufgeführt werden. Es sind dies im Wesentlichen die Geschossigkeit der Bebauung und der als zu tief erachtete Anteil an Wohnungen in Kostenmiete.

Einzelne Rückmeldungen zum Erläuterungsbericht fordern weitergehende Angaben zu Auswirkungen auf Bevölkerungsstruktur, Schulraum und Verkehr sowie ein Bezug zum Richtplan Landschaft, insbesondere hinsichtlich der ökologischen Infrastruktur.

4. Eingaben, Auswertung und Stellungnahmen

Nachfolgend werden die Kommentare, Forderungen und Anregungen der Mitwirkenden – sowohl diejenigen, welche via E-Formular als auch diejenigen, welche auf dem Post eingegangen sind – zusammengefasst wiedergegeben, thematisch gegliedert und kommentiert.

Die Eingaben und Stellungnahmen sind nach den Themen des Fragebogens gegliedert und innerhalb der vorgegebenen Themen weiter unterteilt:

- 4.1 Gesamteindruck
- 4.2 Hauptanliegen
- 4.3 Mischnutzung
- 4.4 Publikumsorientierte Nutzungen
- 4.5 Bebauungskonzept und Silhouette
- 4.6 Filzi
- 4.7 Quartiervernetzung, Fuss- und Velowege
- 4.8 Grünraum
- 4.9 Mobilität
- 4.10 Neue Industriestrasse
- 4.11 Sammelstelle und Bike+Ride Anlage
- 4.12 Planungsinstrumente (Änderung Baureglement, Änderung Zonenplan, Erläuterungsbericht)
- 0
-
- Generelle Bemerkungen

Eine Bewertung der Eingabe wird in Form eines Buchstabens gegeben und dann mit einer Bemerkung bzw. einer Stellungnahme durch den Gemeinderat ergänzt. Die Buchstaben werden wie folgt umschrieben:

K	Kenntnisnahme	Die Bemerkung wird zur Kenntnis genommen. Eine allfällige Ergänzung steht im Feld «Bemerkungen».
B	Berücksichtigt	Das Anliegen wurde berücksichtigt. Im Feld «Bemerkungen» wird dargestellt, wo dies geschehen ist.
NB	Nicht berücksichtigt	Das Anliegen kann nicht berücksichtigt werden. Eine allfällige Kurzbegründung steht im Feld «Bemerkungen».
NG	Nicht Gegenstand	Das Anliegen ist nicht Gegenstand der Planung. Eine allfällige Ergänzung steht im Feld «Bemerkungen».
H	Hinweis für Nachfolgeplanungen	Das Anliegen muss bei Nachfolgeplanungen (Teil-Überbauungsordnung, Detailerschliessung, Bauprojekt oder Umsetzung) berücksichtigt werden. Eine allfällige Ergänzung steht im Feld «Bemerkungen».

4.1 Gesamteindruck

Die unter Gesamteindruck erfolgten Eingaben wurden dem thematisch entsprechenden Unterkapitel zugeteilt und als ursprüngliche Eingabe unter dem Kapitel Gesamteindruck gekennzeichnet: 4.1.1, 4.1.2 usw.

4.2 Hauptanliegen⁴

Nr.	Eingaben	Thema	Zusammenfassung der Mitwirkungseingaben und Anliegen	Bew.	Stellungnahme Gemeinderat / Bemerkungen, Hinweise, etc.
4.2.2	P-25, P-17, P-3, P-55, V-77s, P-26 (5 Eingaben)	Nachhaltigkeit und Energie	Die Planung soll ökologisch nachhaltig sein, mit Schwammstadtprinzip, erneuerbaren Energien, Minergie-Standards, Wärmepumpen und Null-Energie-Bauweise. Eine Energiegewinnung durch Pelletheizungen wird abgelehnt. Nachhaltige Mobilität mit kurzen Wegen für Fussgänger:innen und Velofahrende ist ebenfalls ein zentrales Ziel.	K / H	Aspekte wie Schwammstadtprinzip, erneuerbare Energien sowie Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sind bereits wesentliche Bestandteile des Projekts. Die gesetzliche und technische Entwicklung der Energieeffizienz, bei der Gebäudehülle, bei der Energieversorgung und der grauen Energie ist dynamisch und stetigen Veränderungen unterworfen. Eine definitive Festlegung konkreter Energiemassnahmen ist zum Zeitpunkt des ZPP Erlasses noch zu früh im Prozess und daher nicht möglich. Die Festlegungen der konkreten Energiebestimmungen sollen erst in der nächsten Planungsstufe (Teil-Überbauungsordnung) erfolgen. Ebenso sollen Massnahmen im Sinne der Schwammstadt sowie zu Fuss- und Veloverbindungen in den kommenden Planungsphasen weiterentwickelt werden.

⁴ Die unter «Hauptanliegen» erfolgten Eingaben wurden, sofern sinnvoll, dem thematisch entsprechenden Unterkapitel zugeteilt und als ursprüngliche Eingabe unter dem Kapitel «Hauptanliegen» gekennzeichnet: 4.2.1, 4.2.2 usw.).

4.3 Mischnutzung⁵

4.3 Anzahl Beiträge je Unterthema

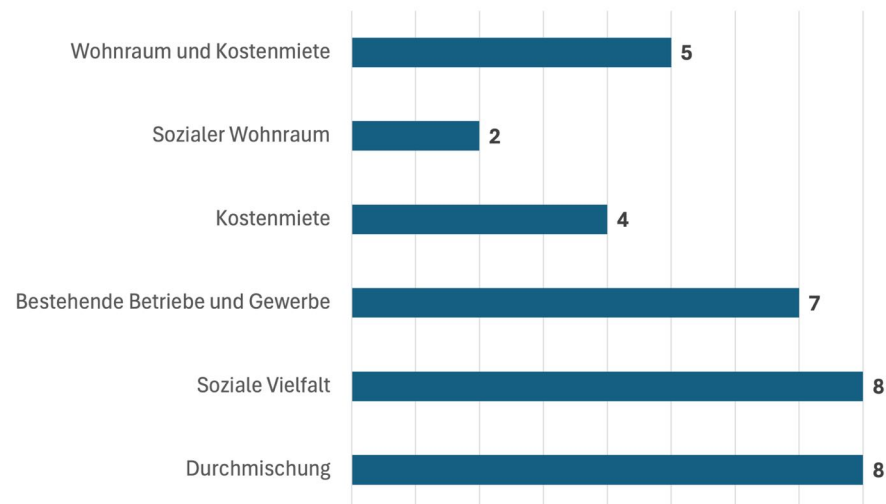


Abbildung 1: Anzahl der Beiträge je Unterthema

Nr.	Eingaben	Thema	Zusammenfassung der Mitwirkungsbeiträge und Anliegen	Bew.	Stellungnahme Gemeinderat / Bemerkungen, Hinweise, etc.
4.3.2	P-50, P-22, P-7, P-47, P-42, GLP-41, P-55, SP-12 (8 Eingaben)	Durchmischung	Die Kombination von Wohnen, Dienstleistungen, Detailhandel und Grünflächen wird als Chance für die soziale Durchmischung und Attraktivität des Quartiers bewertet. Kurze Wege und hohe Durchlässigkeit über die Bahnlinie seien entscheidend. Im Gegensatz dazu wird aber auch vor einer zu starken Verdichtung oder Mietpreissteigerungen gewarnt; die Entwick-	K / H	Die Eingaben werden zur Kenntnis genommen. Die ZPP-Bestimmungen zu Art und Mass der Nutzung geben den Rahmen für die Entwicklung im Planungsgebiet.

⁵ Die unter «Mischnutzung» erfolgten Eingaben wurden, sofern sinnvoll, dem thematisch entsprechenden Unterkapitel zugeteilt und als ursprüngliche Eingabe unter dem Kapitel «Mischnutzung» gekennzeichnet: 4.3.1, 4.3.2 usw.).

Nr.	Eingaben	Thema	Zusammenfassung der Mitwirkungseingaben und Anliegen	Bew.	Stellungnahme Gemeinderat / Bemerkungen, Hinweise, etc.
			lung soll angemessen und die Dimensionierung der Flächen ausgewogen erfolgen.		
4.3.3	V-54, P-16, P-14, SVP-78s (4 Eingaben)	Kostenmiete	Die Mitwirkungsbeiträge betreffend Anteil der Wohnungen in Kostenmiete, um bezahlbaren Wohnraum sicherzustellen, gehen auseinander: - Für einige gilt der vorgesehenen Anteil von 10% als Minimum. - Für andere wäre ein Anteil von 20% oder mehr wünschenswert. - Dritte hingegen fordern, private Eigentümer von Verpflichtungen zur Kostenmiete auszunehmen, um Investitionsanreize zu erhalten.	K / H	Laut Art. 50 Gemeindebaureglement soll sich die Gemeinde für die Erstellung und Erhaltung von preisgünstigem Wohnraum einsetzen. Die Gemeinde hat die Verantwortung wahrgenommen und den Anteil verhandelt. Der in den ZPP Bestimmungen verankerte Mindestanteil von 10% der Wohnflächen (bzw. der oberirdischen Geschossflächen) in Kostenmiete entspricht einem Konsens und einer Verhandlungslösung zwischen der Projektträgerschaft und der Gemeinde. Es geht um Fragen der Eigentums- und Wirtschaftsfreiheit einerseits und um öffentliche Interessen nach der Ermöglichung von bezahlbarem Wohnraum und der Regelungstiefe andererseits. Zusammengefasst geht es um die Frage der Verhältnismässigkeit. Mit einem 10%-Anteil von Wohnflächen in Kostenmiete leistet das neue Quartier einen direkten Beitrag zur Schaffung von preisgünstigem Wohnraum. Die Regeln dazu werden in den nächsten Planungsschritte konkretisiert und festgelegt.
4.1.5	P-21, V-54 (2 Eingaben)	Sozialer Wohnraum	Ein Teil der Wohnungen soll bezahlbar sein und soziale Vielfalt fördern, inklusive Wohnmöglichkeiten für Menschen mit Einschränkungen. Kostenmiete wird als Mittel für Inklusion und erschwinglichen Wohnraum angesehen. Im Gegensatz dazu fordern einige Beiträge auch, private Eigentümer von Verpflichtungen zur Kostenmiete auszunehmen.	K	Sh. Stellungnahme zu Nr. 4.3.3.
4.2.1	P-46, P-21, P-42, V-54, P-30, Grüne-74s, P-17, P-25	Soziale Vielfalt	Verdichtete Bauweise soll neuen Wohnraum schaffen, insbesondere für Familien, Alleinerziehende, Studierende und generationenübergreifende Wohngemeinschaften. Ein Drittel der Wohnungen sollte zu Kostenmiete angeboten werden, 10% reichen nicht aus. Sozial vielfältiger Wohnraum sowie behindertengerechte Gestaltung werden als wichtig erachtet.	K	Sh. Stellungnahme zu Nr. 4.3.3.

Nr.	Eingaben	Thema	Zusammenfassung der Mitwirkungseingaben und Anliegen	Bew.	Stellungnahme Gemeinderat / Bemerkungen, Hinweise, etc.
	(8 Eingaben)				
4.13.2	P-43, GLP-41, SP-12, P-8, P-34 (5 Eingaben)	Wohnraum und Kosten- miete	Es wird die Notwendigkeit betont, mindestens 20% der Wohnungen in Kostenmiete zu erstellen und ein System zu etablieren, das die Vergabe an Berechtigte sichert. Einige Stimmen schlagen eine Erhöhung des Anteils auf 25% vor. Auch Clusterwohnungen und andere innovative Wohnformen sollen geprüft werden.	K / H	Sh. Stellungnahme zu Nr. 4.3.3.
4.3.4	P-43, P-15, P-18, P-72s, P-3, P-5, P-10 (7 Eingaben)	Bestehende Betriebe und Gewerbe	Bestehende Gewerbebetriebe wie Martignoni sollen erhalten bleiben, Umbauten oder Erweiterungen sollen möglich sein. Auf überdimensionierte Verkaufsflächen für grosse Detailhändler solle verzichtet werden, insbesondere um Mehrverkehr oder eine Dominanz zu vermeiden.	K	Eine Betriebsaufgabe und/oder Verlagerung des Gewerbebetriebs Martignoni steht derzeit nicht zur Diskussion. Die ZPP sichert jedoch die Möglichkeit, diesen Bereich baulich mittel- bis langfristig zu entwickeln. Entlang der Industriestrasse und am Standort des heutigen Jumbos sind (weiterhin) publikumsorientierte Nutzungen vorgesehen und gemäss ZPP-Bestimmungen zulässig. Die öffentliche Mitwirkung zur ZPP B Bahnhof West hat gezeigt, dass der Standort und der Weiterbetrieb von Verkaufs- und Detailhandelsflächen gewünscht sind. Im Weiteren sh. auch Kapitel 4.4 und Stellungnahmen zu den Nrn. 4.4.4 sowie 4.1.6.

4.4 Publikumsorientierte Nutzungen⁶

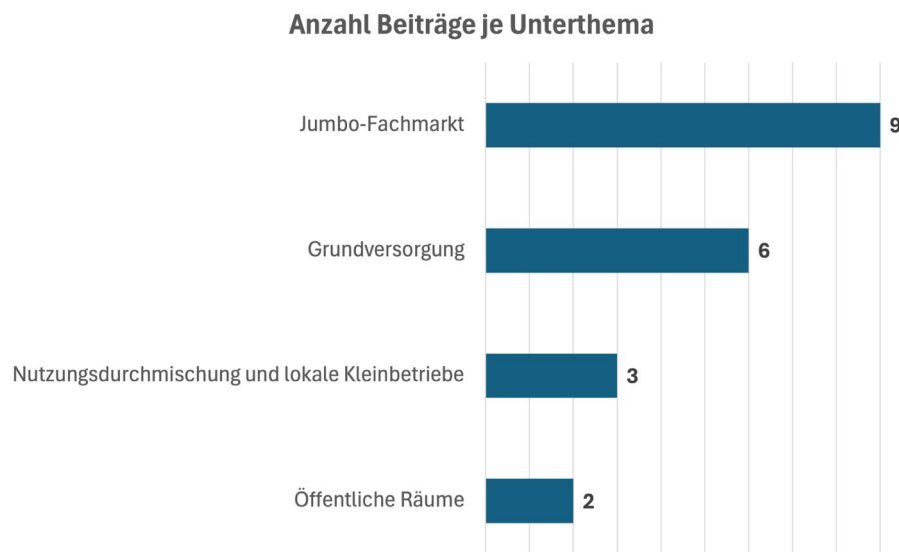


Abbildung 2: Anzahl der Beiträge je Unterthema

Nr.	Eingaben	Thema	Zusammenfassung der Mitwirkungseingaben und Anliegen	Bew.	Stellungnahme Gemeinderat / Bemerkungen, Hinweise, etc.
4.4.1	P-42, P-43 (2 Eingaben)	Öffentliche Räume	Die Gestaltung von Grünflächen sowie öffentlich zugänglicher Räume wird positiv bewertet. Diese Flächen würden zur Lebensqualität im Quartier beitragen, Aufenthaltsmöglichkeiten schaffen und die Vielfalt der Nutzungen fördern.	K	Die positive Bewertung der vorgesehenen Grün- und Freiräume entspricht der Leitidee des Projekts «Bahnhof West» ein, das ausdrücklich auf attraktive Aussenräume und hohe Aufenthaltsqualität setzt. Besonders der geplante grosse Grünraum im Innern des Quartiers sowie die mit Bäumen begleitete Industriestrasse unterstreichen den Anspruch, ein lebendiges und sozial vielfältiges Umfeld zu schaffen. Diese öffentlich zugänglichen Bereiche fördern Begegnungen, steigern

⁶ Die unter «Publikumsorientierte Nutzungen» erfolgten Eingaben wurden, sofern sinnvoll, dem thematisch entsprechenden Unterkapitel zugeteilt und als ursprüngliche Eingabe unter dem Kapitel «Publikumsorientierte Nutzungen» gekennzeichnet: 4.4.1, 4.4.2 usw.).

Nr.	Eingaben	Thema	Zusammenfassung der Mitwirkungseingaben und Anliegen	Bew.	Stellungnahme Gemeinderat / Bemerkungen, Hinweise, etc.
					die Lebensqualität, unterstützen die Klimaverträglichkeit neuer Siedlungen und unterstützen die nachhaltige Quartierentwicklung.
4.4.2	SP-12, P-22, GLP-41 (3 Eingaben)	Nutzungsdurchmischung und lokale Kleinbetriebe	Eine vielfältige Nutzung mit Gewerbe, Dienstleistungen, Gastronomie sowie eine Mehrfachnutzung der Parkierung werden gefordert. Lokal verankerte Kleinbetriebe werden Grossisten vorgezogen, um die Versorgung des Quartiers nachhaltig sicherzustellen.	K	Die Forderung nach einer vielfältigen Nutzung entspricht der Grundidee des Projekts «Bahnhof West», das bewusst auf ein breites Angebot an Gewerbe, Dienstleistungen, Verkauf und Gastronomiebetrieben setzt, insbesondere in den publikumsorientierten Erdgeschossen entlang der Industriestrasse (welche eine Pflicht darstellen). Durch diese Nutzungsvielfalt soll ein lebendiges Quartier entstehen, das lokale Bedürfnisse abdeckt und kurze Wege fördert.
4.4.3	P-3, P-18, P-29, P-36, P-11, P-42 (6 Eingaben)	Grundversorgung	Die Grundversorgung für die Bevölkerung mit Lebensmitteln, Bäckerei, Apotheke oder Gastronomie soll gewährleistet sein. Einzelne grosse Verkaufsflächen seien aufgrund der Verkehrsbelastung kritisch zu prüfen. Die Planung soll sicherstellen, dass der Lieferverkehr die Wohn- und Aufenthaltsbereiche nicht beeinträchtigt.	K	In der ZPP sind Nutzungen gemäss Mischzone Art. 2 GBR zulässig. Dies beinhaltet insbesondere auch Nutzungen, die der Grundversorgung der Bevölkerung dient. Die Anlieferungswege wurden im Vorprojekt Industriestrasse bereits hinsichtlich technischer Machbarkeit untersucht und optimiert. Die Anlieferung mit LKWs erfolgt über den West-Ast der Industriestrasse (Diagonale).
4.4.4	P-25, EVP-40, P-50, P-53, P-55 (5 Eingaben)	Jumbo-Fachmarkt	Der bestehende Jumbo sei ein zentraler Anbieter für Münsingen und solle erhalten bleiben. Es sei unklar, ob der Betreiber in die Planung einbezogen wurde, was für eine langfristige Versorgung relevant ist. Weitere Fachmärkte könnten ergänzt werden, aber der Fortbestand des Jumbos soll gesichert sein, auch unter Berücksichtigung der Erreichbarkeit für Fussgänger und Velofahrende.	K	Die öffentliche Mitwirkung zur ZPP B Bahnhof West hat gezeigt, dass der Standort und der Weiterbetrieb der Verkaufs- und Detailhandelsflächen ausdrücklich gewünscht sind. Die Planungsvorlage ermöglicht deshalb die Realisierung von Verkaufsflächen im Format und Umfang des heutigen Jumbos. Zusätzlich wird an der Industriestrasse eine weitere grössere Detailhandelsfläche ermöglicht, im Format allerdings kleiner als das aktuelle Jumbo Geschäft.
4.1.6	P-3, P-37, P-25, P-7 (4 Eingaben)		Der Standort des Baumarkts Jumbo sei zentral für die Grundversorgung Münsingens und solle erhalten bleiben. Ein Wegfall würde Mehrverkehr verursachen und Einkaufsmöglichkeiten für Fussgänger:innen oder ÖV-Nutzende einschränken. Gespräche mit Investoren und Detailhändlern werden emp-		Mit diesen Angeboten lässt sich die Versorgung der Bevölkerung und des Gewerbes weiterhin zeitgemäss ausgestalten. Welche konkreten Geschäfte die Verkaufsflächen dereinst betreiben, entscheidet die Marktsituation (Angebot und Nachfrage) zum Zeitpunkt der Fertigstellung der Gebäude und be-

Nr.	Eingaben	Thema	Zusammenfassung der Mitwirkungseingaben und Anliegen	Bew.	Stellungnahme Gemeinderat / Bemerkungen, Hinweise, etc.
			fohlen, um die Versorgung zu sichern und Arbeitsplätze zu erhalten.		stimmt die Grundeigentümerschaft. Die Gemeinde regelt in der ZPP B hierzu die Rahmenbedingungen in der baurechtlichen Grundordnung.

4.5 Bebauungskonzept und Silhouette⁷

4.5 Anzahl Beiträge je Unterthema

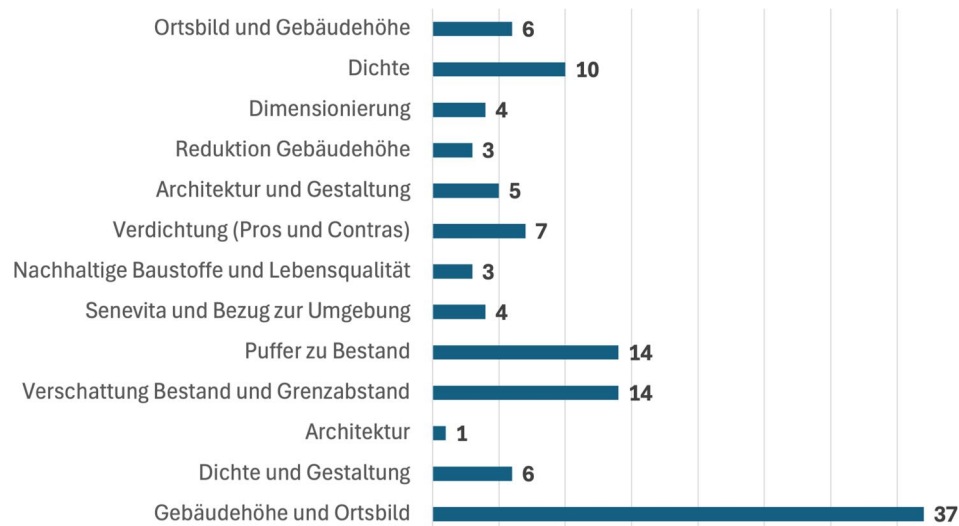


Abbildung 3: Anzahl der Beiträge je Unterthema

⁷ Die unter «Bebauungskonzept und Silhouette» erfolgten Eingaben wurden, sofern sinnvoll, dem thematisch entsprechenden Unterkapitel zugeteilt und als ursprüngliche Eingabe unter dem Kapitel «Bebauungskonzept und Silhouette» gekennzeichnet: 4.5.1, 4.5.2 usw.).

Nr.	Eingaben	Thema	Zusammenfassung der Mitwirkungseingaben und Anliegen	Bew.	Stellungnahme Gemeinderat / Bemerkungen, Hinweise, etc.
4.5.1	P-2, P-6, P-11, SP-12, P-16, P-20, P-22, P-25, P-27, P-30, P-31, P-36, P-38, P-39, P-42, P-44, P-47, P-48, P-50, P-53, P-55, P-72s, SVP-78s (23 Eingaben)	Gebäudehöhe und Ortsbild	Die geplanten Gebäudehöhen werden vielfach als zu hoch und nicht verträglich mit dem bestehenden Dorfcharakter Münsingens angesehen. Varianten mit 3–4 oder maximal 6–7 Geschossen werden als geeigneter vorgeschlagen. Kritisch gesehen werden insbesondere die Hochpunkte, die Silhouette und der Schattenwurf. Einige Beiträge betonen, dass höhere Gebäude zwar eine bessere Platzausnutzung und günstigere Baukosten ermöglichen, aber städtebaulich und gestalterisch sorgfältig geprüft werden müssen. Begleitgremien sollen die architektonische Qualität während der Ausführungsplanung sicherstellen.	K / H	Zur Projektentwicklung hat die Gemeinde zusammen mit den Grundeigentümerschaften im Perimeter «Bahnhof West» zwei qualitätssichernde Verfahren durchgeführt: In einem ersten Schritt eine Testplanung nach SIA 143 mit drei interdisziplinären Planungsteams, und in einem zweiten Schritt ein Workshopverfahren mit einem Bearbeitungsteam. Dabei ging es darum, ein zeitgemässes, zukunftsorientiertes und ortsverträgliches Überbauungsprojekt zu entwickeln, welches die Ziele der Siedlungsentwicklung nach innen aufnimmt. Das beigezogene unabhängige Fachgremium mit externen Fachleuten verschiedenster Disziplinen kam zum Schluss, dass sich die neue Überbauung (mit den vorgeschlagenen Gebäudehöhen) optimal in die bestehende Ortsstruktur und das Ortsbild einfügt.
4.5.2	P-56s, P-57s, P-58s, P-59s, P-60s, P-61s, P-63s, P-64s, P-67s, P-68s, P-69s, P-70s, P-71s, P-73s (14 Eingaben)		Die Mitwirkenden erachten die Gebäudehöhen im Sektor 4 (max. 30 m) als nicht den Kernzonenstandards der Ortsplanung Münsingen entsprechend und deshalb als nicht ortsverträglich und als städtebaulicher Bruch zum Bestand. Gebäude in dieser Höhe würden zu erheblicher zusätzlicher Beschattung im Umfeld führen. Die Mitwirkenden fordern deshalb eine Begrenzung der Gebäudehöhen entlang der Belpbergstrasse auf max. 5-6 Geschosse, im mittleren Bereich auf max. 7 Geschosse und im Norden nahe den Bahngleisen auf max. 9 Geschosse.		Die Siedlungsentwicklung nach innen verlangt nach einer stärkeren baulichen Verdichtung der bestehenden Bauzone, um Neueinzonungen grundsätzlich zu vermeiden. Höhere Bauten sind eine direkte Folge dieser raumplanerischen Zielsetzung und ermöglichen es, zusätzliche Nutzflächen zu schaffen, ohne neue Gebiete einzuzonen. Gleichzeitig sind die Anforderungen an Freiraumqualität, Begrünung, Schwammstadt und Klimaanpassung, Aufenthaltsqualität etc. hoch. Das Projekt «Bahnhof West» bringt diese vielfältigen Interessen in Einklang und sucht einen ausgewogenen Lösungsvorschlag zwischen Verdichtung und Freiraum – mit höheren Bauten. Der Gemeinderat ist ebenfalls klar der Auffassung, dass an solch zentraler und gut erschlossener Lage eine Akzentuierung der Nutzungsdichte und Gebäudehöhe möglich ist, solange die geschaffene Siedlungsqualität überzeugt. Im Gebiet «Bahnhof West» sind höhere Gebäude, mit Abstufung gegen Westen, dank der guten Integration möglich. Wichtig ist, dass

Nr.	Eingaben	Thema	Zusammenfassung der Mitwirkungseingaben und Anliegen	Bew.	Stellungnahme Gemeinderat / Bemerkungen, Hinweise, etc.
					ein architektonisch vielfältiges Quartier mit charaktvollen Gebäuden entsteht. Die ZPP legt fest, dass die Gestaltungsdetails des Bauprojekts bezüglich Fassaden-, Dach- und Aussenraumgestaltung erneut dem Begleitgremium des qualitätssichernden Verfahrens oder eine Fachberatung unterbreitet werden müssen. Alternativ kann auf Stufe Teil-Überbauungsordnung ein qualitätssicherndes Verfahren durchgeführt werden. Dadurch werden die hohen gestalterischen Ansprüche an die Überbauung stufengerecht konkretisiert und sichergestellt. Bzgl. Beschattung sh. Stellungnahme zu Nr. 4.5.5.
4.5.3	P-36, GLP-41, P-47, P-50, P-55, P-31 (6 Eingaben)	Dichte und Gestaltung	Die Dichte der Neubauten wird unterschiedlich bewertet: Einerseits wird eine kompakte Nutzung als zweckmässig erachtet, andererseits wird eine architektonische Monotonie kritisiert. Ein harmonischer Übergang zum bestehenden Quartier und eine abwechslungsreiche Silhouette werden als wichtig erachtet. Die angestrebte Mischung aus unterschiedlichen Wohnungsgrössen und Holzbau-/Nachhaltigkeitsansätzen wird positiv gesehen.	K / H	Die Anliegen werden zur Kenntnis genommen. Die architektonische Ausgestaltung sowie die Materialisierung werden in den nachfolgenden Planungsphasen (Teil-Überbauungsordnungen und Bauprojekte) stufengerecht konkretisiert. Auf Stufe ZPP ist dies zu früh. Sh. Stellungnahme zu Nr. 4.5.1.
4.5.4	P-70s (1 Eingabe)	Architektur	Die Mitwirkenden äussern ausserdem die Befürchtung, dass sich das Projekt ästhetisch nicht in das Ortsbild einfügt. Deshalb fordern sie eine starke Einflussnahme der Gemeinde auf die gestalterische Ausgestaltung der Überbauung.	K / H	Eine starke Einflussnahme der Gemeinde auf die Ausgestaltung der Überbauung ist wichtig. Die ZPP legt daher fest, dass die Gestaltungsdetails des Bauprojekts bezüglich Fassaden-, Dach- und Aussenraumgestaltung erneut dem Begleitgremium des qualitätssichernden Verfahrens oder eine Fachberatung unterbreitet werden müssen. Alternativ kann auf Stufe Teil-Überbauungsordnung ein qualitätssicherndes Verfahren durchgeführt werden. Dadurch werden die hohen gestalterischen Ansprüche an die Überbauung stufengerecht konkretisiert und sichergestellt. Der Gemeinderat ist klar der Auffassung, dass an solch zentraler und gut erschlossener Lage eine Akzentuierung der Nut-

Nr.	Eingaben	Thema	Zusammenfassung der Mitwirkungseingaben und Anliegen	Bew.	Stellungnahme Gemeinderat / Bemerkungen, Hinweise, etc.
					zungsdichte und Gebäudehöhe möglich ist. Gegenüber der Nachbarschaft sind die Gebäudehöhen als Übergang abgestuft. Die geschaffene Siedlungsqualität überzeugt.
4.5.5	P-56s, P-57s, P-58s, P-59s, P-60s, P-61s, P-63s, P-66s, P-67s, P-68s, P-69s, P-70s, P-71s, P-73s (14 Eingaben)	Verschattung Bestand und Grenzabstand	Die neuen Gebäude führen laut den Mitwirkenden zu erheblicher zusätzlicher Beschattung im Umfeld. Deshalb soll vor Genehmigung der Planung eine detaillierte Verschattungsstudie für die Bestandesbebauung erstellt werden. Die Planung sei so anzupassen, dass die Besonnung der Bestandesbauten nicht unzumutbar beeinträchtigt wird (mind. 4 Stunden Besonnung am 21. Dezember und 6 Stunden Besonnung am 21. März). Für Gebäude über 6 Geschosse soll gegenüber der Eigermatte ein mindestens 1,5-facher Grenzabstand zur Gebäudehöhe gelten.	NB	Der Schattenwurf der Überbauung wurde im Rahmen der qualitätssichernden Verfahren geprüft. Aufgrund von Höhe und Setzung der Gebäude - hauptsächlich entlang der Industriestrasse - werden weder die Gebäude innerhalb des Perimeters noch der Bestand im Umfeld verschattet. Der Schattenwurf betrifft hauptsächlich Teile des Dorfmatthewgs, der Industriestrasse und die Geleise. Gemäss Art. 22 der kantonalen Bauverordnung (BauV) ist ein detaillierter Nachweis von Schattenwurf erst bei Gebäuden notwendig, die höher als 30 m sind. Das ist vorliegend nicht der Fall.
4.5.6	P-56s, P-57s, P-58s, P-59s, P-60s, P-61s, P-63s, P-66s, P-67s, P-68s, P-69s, P-70s, P-71s, P-73s (14 Eingaben)	Puffer zu Bestand	Einige Mitwirkenden kritisieren, dass aus den oberen Geschossen der geplanten Gebäude eine direkte Einsicht in die anliegenden privaten Wohn- und Gartenräume erfolge. Zwischen Neubebauung und bestehender Bebauung Eigermatte sei deshalb ein mind. 5 m breiter begrünter Pufferstreifen mit hochstämmigen Bäumen vorzusehen.	B	Gemäss Abs. 3 der ZPP-Bestimmungen gilt für Gebäude innerhalb der ZPP gegenüber der Perimetergrenze ein Abstand von mind. 4.00 m, ausgenommen sind Bestandes- oder An- und Kleinbauten. Als Bestandesbaute davon ausgenommen ist das nahe der Parzellengrenze stehende Betriebsgebäude der Martignoni AG, welches jedoch Besitzstand genießt. Dieser bereits bestehende Abstand ist daher rechtmässig. Gegenüber dem benachbarten Quartier kann – wie von den Mitwirkenden gewünscht – ein Abstand von mind. 5.0 m gewährt werden. Gegenüber der gewerblich genutzten Parzelle Nr. 1087 sieht das Richtprojekt jedoch einen Abstand von 4.0 bis 6.0 m vor, wobei das Gebäude gestaffelt ist. Ebenfalls ist in diesem Zwischenbereich eine öffentliche Fusswegverbindung vorgesehen. Die ZPP-Bestimmungen werden hinsichtlich des Grenzabstands von Neubauten gegenüber dem benachbarten Quartier auf mind. 5.0 m erhöht.

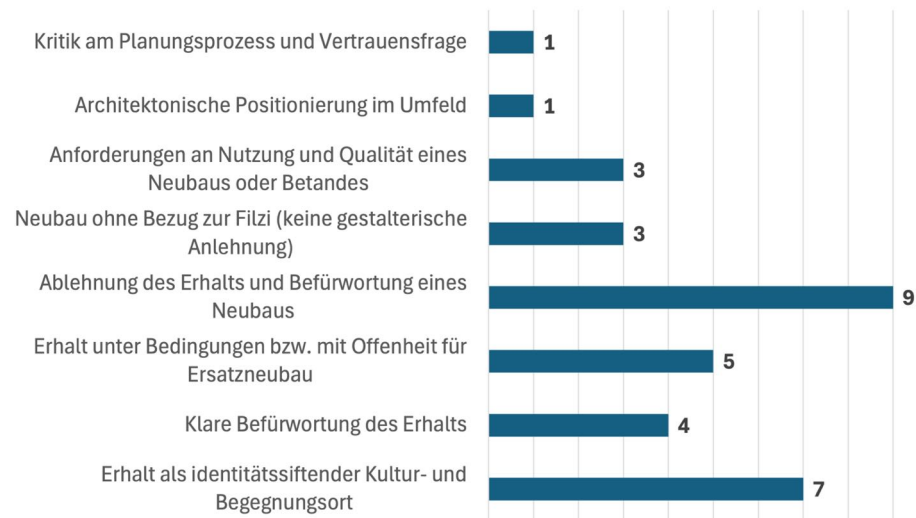
Nr.	Eingaben	Thema	Zusammenfassung der Mitwirkungseingaben und Anliegen	Bew.	Stellungnahme Gemeinderat / Bemerkungen, Hinweise, etc.
					Die weitere Konkretisierung von Abständen, Lage der Bauten oder Bepflanzung erfolgt stufengerecht in den nächsten Planungsstufen (Teil-Überbauungsordnungen und Bauprojekte). Das Richtprojekt bildet dazu die Grundlage.
4.5.7	P-6, P-30, P-50, P-72s (4 Eingaben)	Senevita und Bezug zur Umgebung	Das bestehende Senevita-Gebäude wird als massiver Bau wahrgenommen, der das Ortsbild beeinträchtigt. Weitere Hochbauten sollen städtebaulich in Relation zu Senevita und den angrenzenden Quartieren geprüft werden. Dabei wird die Nutzung von Dachflächen, Fernblicken und eine pyramidenartige Bauweise vorgeschlagen, um städtebauliche Vorteile zu erzielen.	K	Das Gebäude der Senevita bildet den Auftakt der Entwicklung. Es ist aktuell betreffend Volumen und Höhe noch auffällig. Die weitere Siedlungsentwicklung wird auf die bestehende Nachbarschaft ausserhalb des Planungssperimeters abgestimmt. Vorliegend wurde die Umgebungs- und Aussenraumgestaltung in den zwei qualitätssichernden Verfahren für die Beurteilung der Ortsverträglichkeit der geplanten Bebauung berücksichtigt. Pyramidenförmige Gebäude wurden im Rahmen der Testplanung geprüft, aber verworfen. Sie passen nicht in den vorliegenden Kontext. Die Architektur sowie die Materialisierung der Gebäude werden in den nachfolgenden Planungsphasen stufengerecht konkretisiert. Sh. Stellungnahme zu Nr. 4.5.1.
4.5.8	P-31, P-2, P-42 (3 Eingaben)	Nachhaltige Baustoffe und Lebensqualität	Die Beiträge betonen die Bedeutung nachhaltiger Baustoffe, autofreier Gestaltung und spannender Architektur. Die Integration von ÖV-Anbindung, öffentlicher Infrastruktur und Freiräumen sei zentral für die zukünftige Nutzung und die Lebensqualität im Quartier.	K	Die sehr zentrale Lage des neuen Quartiers bietet die Chance für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten mit kurzen Wegen. Die Anbindung an die Bahn ist ein zentrales Element der ZPP und ist als Planungszweck prominent verankert. Sie wird in den nächsten Planungsphasen konkretisiert. Die Festlegungen der ZPP bilden den Rahmen. Dabei werden auch allfällige Anpassungen des Projekts zum Ausbau Bahnhof Münsingen, das aktuell von der SBB überarbeitet wird, berücksichtigt.
4.1.1	P-47, P-26, P-22, P-18, P-16, SP-12, P-5 (7 Eingaben)	Verdichtung: Pros und Contras	Verdichtete Bauweise wird als Chance gesehen, neuen Wohnraum für Familien, Alleinerziehende und Studierende zu schaffen. Dabei soll auf attraktive, öffentlich zugängliche Freiräume geachtet werden. Die Nähe zum Bahnhof ermögliche autoarme Quartiere.	K	Sh. Stellungnahmen zu Nrn. 4.3.3, 4.4.1. und 4.5.1.

Nr.	Eingaben	Thema	Zusammenfassung der Mitwirkungseingaben und Anliegen	Bew.	Stellungnahme Gemeinderat / Bemerkungen, Hinweise, etc.
			Die Verdichtung könne zu Mietpreissteigerungen und Dichtestress führen, weshalb soziale Vielfalt und Erschwinglichkeit berücksichtigt werden müssen.		
4.1.2	P-43, P-31, P-45, Grüne-74s, SVP-78s (5 Eingaben)	Architektur und Gestaltung	Das neue Quartier soll sowohl visuell attraktiv als auch funktional gestaltet sein. Das Schwammstadtprinzip und Grünflächen werden befürwortet. Die Architektur soll spannend, hochwertig und langfristig prägend sein; die Überbauung ökologisch, ökonomisch und gesellschaftlich ausgewogen geplant werden. Die Qualität von Bau- und Energiestandards sowie in Vernetzung, Velowege und ökologische Infrastruktur sei entscheidend.	K	Sh. Stellungnahme zu Nr. 4.5.1.
4.1.3	P-44, P-9, P-53 (3 Eingaben)	Reduktion Gebäudehöhe	Die geplanten Gebäude von bis zu 9 Stockwerken werden als zu hoch eingeschätzt. Vorgeschlagen wird, die Höhe auf das Niveau des Senevita-Gebäudes zu begrenzen, um den Dorfcharakter zu erhalten und die optische Trennung von Unter- und Oberdorf zu vermeiden. Kleinere, 3–4-geschossige Gebäude könnten die Einbindung ins Quartier verbessern.	K	Sh. Stellungnahme zu Nr. 4.5.1.
4.2.1	SP-12, P-39, P-49, P-53 (4 Eingaben)	Dimensionierung	Die geplanten Gebäude werden vielfach als zu hoch und überdimensioniert bewertet, wodurch die Dorfteile optisch stärker getrennt werden. Vorschläge beinhalten eine Begrenzung auf maximal 6 Geschosse, bei Punkthäusern 7, um sich am Senevita-Bau zu orientieren. Eine massvolle Innenverdichtung wird jedoch befürwortet.		
4.3.1	P-11, P-39, P-53, P-49, V-54, P-16, P-14, P-8, P-45, P-25 (10 Eingaben)	Dichte	Die Gebäudehöhen und Dimensionen werden teilweise als zu hoch und mächtig eingeschätzt; die Maximalhöhe soll etwa auf Senevita-Niveau begrenzt werden. Hohe Verdichtung kann Wohnqualität und Grünflächen beeinträchtigen. Gleichzeitig wird ein ausreichender Wohnraum für verschiedene Zielgruppen, inklusive Familien und Einzelpersonen, gefordert.		

Nr.	Eingaben	Thema	Zusammenfassung der Mitwirkungseingaben und Anliegen	Bew.	Stellungnahme Gemeinderat / Bemerkungen, Hinweise, etc.
4.13.3	V-54, P-44, P-21, P-2, P-48, P-45 (6 Eingaben)	Ortsbild und Gebäude- höhe	Die Höhe der geplanten Gebäude wird kritisch gesehen, insbesondere im Vergleich zum Dorfcharakter Münsingens. Varianten mit 3–4 Geschossen werden bevorzugt, um die Integration in das Ortsbild zu gewährleisten. Die Senevita-Bauten und Neubauten entlang der Bahnlinie werden teilweise als städtebaulich zu dominant bewertet.		

4.6 Filzi⁸

4.6 Anzahl Beiträge je Unterthema



⁸ Die unter «Filzi» erfolgten Eingaben wurden, sofern sinnvoll, dem thematisch entsprechenden Unterkapitel zugeteilt und als ursprüngliche Eingabe unter dem Kapitel «Filzi» gekennzeichnet: 4.6.1, 4.6.2 usw.).

Abbildung 4: Anzahl der Beiträge je Unterthema

Nr.	Eingaben	Thema	Zusammenfassung der Mitwirkungseingaben und Anliegen	Bew.	Stellungnahme Gemeinderat / Bemerkungen, Hinweise, etc.
4.6.1	SP-12, P-14, P-16, P-43, P-47, P-55 P-76s (7 Eingaben)	Erhalt als identitätsstiftender Kultur- und Begegnungsort	Die Filzi wird als prägender Ort für das Quartier und als wichtiger Bestandteil der lokalen Identität beschrieben. Sie erfülle eine bedeutende Funktion als Kultur- und Begegnungsraum mit vielfältigen Nutzungen wie Ateliers, Veranstaltungen und Gastronomie. Der Erhalt wird als Chance gesehen, diese Qualitäten langfristig zu sichern und weiterhin kostengünstige sowie öffentlich zugängliche Angebote bereitzustellen. Auch die Einbindung des Aussenraums sowie eine bessere Sichtbarkeit im Ortsbild werden als wichtige Aspekte hervorgehoben. Zudem wird die Filzi als historischer Zeitzeuge und identitätsstiftendes Element für Münsingen wahrgenommen. Ein Erhalt wird auch dann befürwortet, wenn dafür höhere Investitionen nötig sind, da der langfristige gesellschaftliche Nutzen im Vordergrund steht.	K	Die «Filzi» an der Industriestrasse 4 soll nach Möglichkeit erhalten bleiben. Das Gebäude hat für den Ort einen hohen identitätsstiftenden Wert. Ob der Erhalt gelingt, hängt von der Bausubstanz (Erdbebensicherheit, Schadstoffe, energetischer Zustand etc.) und von der Frage ab, wie aufwändig und kostenintensiv eine Sanierung wäre. Ein allfälliger Ersatzneubau müsste sich im Charakter und in der Volumetrie an der heutigen «Filzi» orientieren und gestalterisch ebenbürtig sein. Ob die alte oder neue «Filzi»: Das Gebäude spielt für das Erscheinungsbild des neuen Quartiers eine Schlüsselrolle. Ihre Besonderheit machen die Lage, der industrielle Ausdruck und die niedrigere Gebäudehöhe aus, die wesentlich zur Bildung der attraktiven Silhouette an der Industriestrasse beiträgt und räumliche Tiefe in den Innenbereich erzeugt. Den prägenden Merkmalen wie etwa den Fassadenöffnungen und der Sichtbarkeit der verwendeten Materialien müsste dabei Rechnung getragen werden. Bei der Planung wäre ein anerkanntes qualitätssicherndes Verfahren durchzuführen. Die Bestimmungen der ZPP B halten beide Optionen offen. Die für den Entscheid über den Erhalt notwendigen Abklärungen erfolgen stufengerecht in den weiteren Planungsphasen resp. der Teil-Überbauungsordnung.
4.6.2	P-25, P-27, P-32, V-54 (4 Eingaben)	Klare Befürwortung des Erhalts	Mehrere Beiträge sprechen sich deutlich für den vollständigen Erhalt der Filzi aus. Dabei wird betont, dass ein solcher Erhalt technisch und finanziell machbar sein sollte, sofern der Wille vorhanden ist. Auch Mehrkosten sollen in Kauf genommen werden, um ein architektonisch und historisch bedeutendes Gebäude zu bewahren. Teilweise wird der Erhalt als politisches oder gesellschaftliches Signal verstanden, wie mit bestehender Bausubstanz umgegangen wird. Der Abriss wird implizit als zu schnell in Betracht gezogen kritisiert.	K	
4.6.3	P-22, P-30, P-31, GLP-41, Grüne-74s (5 Eingaben)	Erhalt unter Bedingungen bzw. mit Offenheit für	Einige Stimmen befürworten grundsätzlich den Erhalt der Filzi, zeigen sich jedoch offen für einen Ersatzneubau unter bestimmten Bedingungen. Entscheidend ist dabei, dass ein Neubau qualitativ hochwertig ist, sich ins Gesamtkonzept einfügt	K	

Nr.	Eingaben	Thema	Zusammenfassung der Mitwirkungseingaben und Anliegen	Bew.	Stellungnahme Gemeinderat / Bemerkungen, Hinweise, etc.
		Ersatzneubau	oder funktional überzeugt. Der Erhalt wird als wünschenswert, aber nicht zwingend angesehen.		
4.6.4	P-1, P-2, P-3, P-5, P-11, P-35, GLP-41, P-71s, P-72s (9 Eingaben)	Ablehnung des Erhalts und Befürwortung eines Neubaus	Mehrere Beiträge lehnen den Erhalt der Filzi ab und sprechen sich für einen vollständigen Neubau aus. Hauptargumente sind die schlechte Bausubstanz, mögliche Schadstoffbelastungen, hohe Sanierungskosten sowie fehlender wirtschaftlicher Nutzen. Die Filzi wird teilweise, als nicht mehr zeitgemäss oder als ohne Mehrwert für die zukünftige Entwicklung beurteilt. Zusätzlich wird argumentiert, dass ein Neubau besser den heutigen Anforderungen an Nutzung, Energieeffizienz und städtebauliche Entwicklung entspricht. Auch Zweifel an der wirtschaftlichen Tragfähigkeit von kulturellen Nutzungen im Bestand werden geäussert.	K	
4.6.5	P-8, P-18, P-45 (3 Eingaben)	Neubau ohne Bezug zur Filzi (keine gestalterische Anlehnung)	Einige Beiträge befürworten einen Ersatzneubau ausdrücklich ohne Bezug zur bestehenden Filzi. Dabei wird betont, dass ein Neubau sich an der aktuellen Planung oder modernen architektonischen Ansätzen orientieren soll und keine historische Anlehnung notwendig ist.	K	
4.6.6	GLP-41, P-42, P-43, P-48 (3 Eingaben)	Anforderungen an Nutzung und Qualität eines Neubaus oder Bestands	Unabhängig von der Frage Erhalt oder Neubau betonen einige Beiträge die Bedeutung von Nutzung, Gestaltung und Qualität. Gefordert werden multifunktionale Nutzungen, Raum für kreative Konzepte sowie Angebote für Öffentlichkeit und Gemeinschaft. Auch günstiger Wohnraum wird als mögliches Ziel genannt. Entscheidend sei weniger die Form als vielmehr die inhaltliche Ausgestaltung eines Projekts.	K / H	Für die Filzi, ob alt oder neu, gilt die Mischzone, in welcher auch öffentliche und publikumsorientierte Nutzungen sowie Wohnnutzungen zulässig sind. Die Nutzung der Filzi wird in den nachfolgenden Planungsphasen stufengerecht konkretisiert. Die ZPP Bestimmungen bilden dazu den Rahmen.
4.6.7	EVP-40 (1 Eingabe)	Architektonische Positionierung im Umfeld	Ein Beitrag hebt hervor, dass ein Neubau als architektonischer Gegenpol zu bestehenden Gebäuden gestaltet werden sollte. Dabei steht die städtebauliche Wirkung im Vordergrund.	K	Sh. Stellungnahme zu Nr. 4.6.1.

Nr.	Eingaben	Thema	Zusammenfassung der Mitwirkungseingaben und Anliegen	Bew.	Stellungnahme Gemeinderat / Bemerkungen, Hinweise, etc.
4.6.8	P-36 (1 Eingabe)	Kritik am Planungsprozess und Vertrauensfragen	Ein Beitrag kritisiert den Umgang der Projektverantwortlichen mit der öffentlichen Meinung. Es wird bemängelt, dass der mehrfach geäußerte Wunsch nach Erhalt der Filzi nicht konsequent berücksichtigt wurde und immer neue Argumente gegen den Erhalt vorgebracht wurden. Dies führt zu einem Vertrauensverlust gegenüber dem Planungsprozess und den Entscheidungsträgern.	K	Sh. Stellungnahmen zu Nrn. 4.5.1 und 4.6.1. Aus den bisherigen Konsultationen der Öffentlichkeit (z. B. Echoräume) waren immer unterschiedliche Haltungen zur Filzi erkennbar. Auch betreffend die Filzi gibt es eine grosse Vielzahl an verschiedenen Interessen. Zur Projektentwicklung hat die Gemeinde zwei qualitätssichernde Verfahren (Testplanung nach SIA 143 mit 3 interdisziplinären Planungsteams und Workshopverfahren mit einem Bearbeitungsteam) durchgeführt. Dabei ging es darum, ein zeitgemässes und ortsverträgliches Überbauungsprojekt zu entwickeln, das die Ziele der Siedlungsentwicklung nach innen aufnimmt. Das beigezogene unabhängige Fachgremium mit externen Fachleuten verschiedenster Disziplinen kam zum Schluss, dass die Filzi entweder, erhalten werden soll, oder falls dies nicht möglich ist, sich ein Ersatzneubau optimal in die bestehende Ortsstruktur und das Ortsbild einfügen muss. Ein allfälliger Ersatzneubau der Filzi müsste sich im Charakter und in der Volumetrie an der heutigen «Filzi» orientieren und gestalterisch ebenbürtig sein. Die Besonderheit der Filzi machen ihre Lage, der industrielle Ausdruck und die niedrigere Gebäudehöhe aus, die wesentlich zur Bildung der attraktiven Silhouette an der Industriestrasse beiträgt und räumliche Tiefe in den Innenbereich erzeugt. Den prägenden Merkmalen wie etwa den Fassadenöffnungen und der Sichtbarkeit der verwendeten Materialien müsste dabei Rechnung getragen werden. Bei der Planung wäre ein anerkanntes qualitätssicherndes Verfahren durchzuführen.

4.7 Quartiervernetzung, Fuss- und Velowege⁹

4.7 Anzahl Beiträge je Unterthema

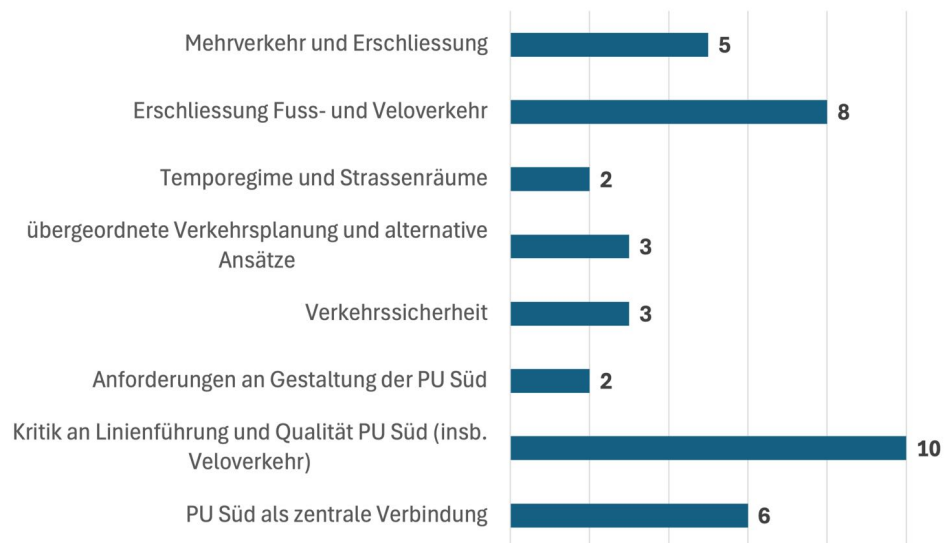


Abbildung 5: Anzahl der Beiträge je Unterthema

Nr.	Eingaben	Thema	Zusammenfassung der Mitwirkungseingaben und Anliegen	Bew.	Stellungnahme Gemeinderat / Bemerkungen, Hinweise, etc.
4.7.1	P-13, P-15, P-21, P-36, GLP-41, P-55 (6 Eingaben)	PU Süd als zentrale Verbindung	Die Personenunterführung Süd wird von vielen als zentrale Massnahme zur Verbesserung der Ost-West-Verbindung betrachtet und als notwendig beurteilt. Sie soll insbesondere die Trennwirkung der Bahn reduzieren und eine bessere Erschliessung des Bahnhofs für Fuss- und Veloverkehr ermöglichen. Gleichzeitig bestehen Unsicherheiten bezüglich Abstim-	K / H	Die neue Personenunterführung Süd ist ein wichtiges Element einer besseren Verbindung zwischen dem westlichen und östlichen Teil des Zentrums. Dank der neuen Fuss- und Velowege sind der Bahnhof, das Dorfzentrum und der Osten des Ortes auch von der Seite «Belpbergstrasse» her leichter erreichbar. Die ZPP legt verbindlich fest, dass übergeordneten Fuss- und

⁹ Die unter «Quartiervernetzung, Fuss- und Velowege» erfolgten Eingaben wurden, sofern sinnvoll, dem thematisch entsprechenden Unterkapitel zugeteilt und als ursprüngliche Eingabe unter dem Kapitel «Quartiervernetzung, Fuss- und Velowege» gekennzeichnet: 4.7.1, 4.7.2 usw.).

Nr.	Eingaben	Thema	Zusammenfassung der Mitwirkungseingaben und Anliegen	Bew.	Stellungnahme Gemeinderat / Bemerkungen, Hinweise, etc.
			mung mit anderen Projekten sowie der konkreten Umsetzung und Priorisierung. Auch die Finanzierbarkeit und Abhängigkeit von externen Akteuren werden thematisiert.		Velorouten sicher und komfortabel an die Bahnquerungen anzubinden sind. Der Ausbau des Bahnhofs Münsingen inklusive der Lage der Personenunterführung Süd wird durch die SBB überprüft. Das Ergebnis dieser Prüfung ist noch ausstehend. Für die Gemeinde ist die Wichtigkeit einer neuen Personen- und Velounterführung unbestritten.
4.7.2	SP-12, P-14, P-16, P-17, P-27, P-30, P-31, P-47, P-55, V-75s (10 Eingaben)	Kritik an Linienführung und Qualität der PU Süd (insb. Veloverkehr)	Ein grosser Teil der Beiträge kritisiert die konkrete Ausgestaltung der Personenunterführung, insbesondere für den Veloverkehr. Hauptprobleme sind indirekte Linienführungen, enge Kurven, schlechte Anschlüsse sowie mangelnde Sicherheit und Attraktivität. Die Planung wird als nicht richtplankonform und wenig nutzerfreundlich beurteilt, wodurch eine geringe Nutzung befürchtet wird. Gefordert werden direktere Verbindungen (z. B. entlang der Diagonale Industriestrasse) sowie eine klare Trennung und ausreichende Dimensionierung für Fuss- und Veloverkehr.	K / H	Die im Richtprojekt vorgesehene Linienführung innerhalb des Perimeters «Bahnhof West» ist das Resultat eines fundierten Variantenstudiums im Rahmen des qualitätssichernden Verfahrens und der daraus entstandenen Bestvariante. Diese wurde vom Gemeinderat 2024 beschlossen und hat Änderungen gegenüber früheren Plänen zur Folge. Die vorliegende ZPP sichert stufengerecht die «sichere und komfortable» Anbindung an Bahnquerungen. Die konkrete Ausgestaltung der Personenunterführung wird im Rahmen des Projektes «Ausbau Bahnhof Münsingen» durch die SBB überprüft. Das Ergebnis dieser Prüfung ist noch ausstehend. Anpassungen sind denkbar und können in den weiteren Planungsphasen (Teil-Überbauungsordnungen, Bauprojekte) berücksichtigt werden (auch dank einer in den Planungsinstrumenten vorgesehenen und vorgenommenen Entkopplung von Infrastruktur- und Hochbauprojekten).
4.7.3	P-22, P-47 (2 Eingaben)	Anforderungen an Gestaltung der PU Süd	Neben der Linienführung werden konkrete Anforderungen an die Gestaltung der Unterführung formuliert. Dazu gehören ausreichend breite, getrennte Bereiche für Fuss- und Veloverkehr, gute Sichtverhältnisse sowie sichere Ein- und Ausfahrten. Die Unterführung soll eine komfortable und konfliktarme Nutzung ermöglichen, auch für unterschiedliche Nutzergruppen wie Kinder oder Personen mit eingeschränkter Mobilität.	K / H	Die Anliegen werden zustimmend zur Kenntnis genommen. Bei der Gestaltung der Unterführung handelt es sich um eine eigenständige Planung (Projekt Ausbau Bahnhof Münsingen). Die Sicherheit und Alltagstauglichkeit der Ein- und Ausfahrt im ZPP-Perimeter wird in den nachfolgenden Planungsphasen (Teil-Überbauungsordnungen, Bauprojekte) über das Strassenprojekt Industriestrasse stufengerecht sichergestellt. Sh. Stellungnahme zu Nr. 4.7.2.

Nr.	Eingaben	Thema	Zusammenfassung der Mitwirkungseingaben und Anliegen	Bew.	Stellungnahme Gemeinderat / Bemerkungen, Hinweise, etc.
			Ziel ist eine hohe Alltagstauglichkeit und langfristige Akzeptanz.		
4.7.4	P-35, P-50, V-54 (3 Eingaben)	Verkehrssicherheit	Mehrere Rückmeldungen thematisieren Sicherheitsprobleme im Strassenraum, insbesondere an Knoten wie Belpbergstrasse/Industriestrasse oder Niesenmattweg. Kritisiert werden unübersichtliche Situationen, fehlende Vortrittsregelungen sowie Konflikte zwischen motorisiertem Verkehr und Langsamverkehr. Vorgeschlagen werden Massnahmen wie Kreisel, Tempo-20-Zonen oder klare Priorisierung des Fuss- und Veloverkehrs. Auch die zunehmende Verkehrsbelastung wird als Risiko für schwächere Verkehrsteilnehmende bewertet.	K / H	Die Herausforderungen bezüglich Verkehrssicherheit sind bekannt und werden durch das Tempolimit 30 km/h berücksichtigt. Die Signalisation einzelner Abschnitte als Begegnungszone mit 20 km/h ist prinzipiell auch denkbar, soweit politisch konsensfähig. Das Thema wird stufengerecht in den nachfolgenden Planungsphasen vertieft. Das Temporegime wird in separaten Verfahren erlassen und ist nicht Gegenstand der ZPP-Bestimmungen.
4.7.5	P-3, P-26, P-48 (3 Eingaben)	Übergeordnete Verkehrsplanung und alternative Ansätze	Einige Beiträge hinterfragen die Gesamtplanung des Verkehrs und regen alternative Lösungen an. Dazu gehören Überführungen statt Unterführungen, autofreie Quartiere oder eine stärkere Priorisierung des Langsamverkehrs. Auch Aspekte wie Bauphasen, Erreichbarkeit während der Bauzeit sowie zukünftige Mobilitätsformen und Veloinfrastruktur werden angesprochen. Die Planung wird teilweise als zu stark auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet kritisiert.	K	Der Umgang mit dem Verkehr ist eng auf übergeordnete und umgebende oder weitere betroffene Planungen abgestimmt. Diese definieren die Rahmenbedingungen des Verkehrskonzeptes der ZPP. Die Gesamtplanung des Verkehrs ist im Rahmen der vorliegenden ZPP deswegen nur begrenzt beeinflussbar. Sh. Fachbericht Verkehr vom 12. Juni 2025. Innerhalb der neuen Überbauung ist das Areal autofrei. Überführungen statt Unterführungen wurden beispielsweise im Projekt «Ausbau Bahnhof Münsingen» geprüft und verworfen. Sie sind seitens SBB nicht vorgesehen und bringen auch nicht den erforderlichen städtebaulichen Nutzen.
4.7.6	EVP-40, P-42 (2 Eingaben)	Temporegime und Strassenräume	Einzelne Beiträge fokussieren auf die Aufenthaltsqualität im Umfeld der Unterführung. Vorgeschlagen werden Temporeduktionen sowie eine stärkere Nutzung des öffentlichen Raums durch Erdgeschossnutzungen. Ziel ist eine bessere Integration der Verkehrsinfrastruktur in den Stadtraum.	K / H	Die Herausforderungen bezüglich Anbindung der Unterführung an die Industriestrasse, die Aussenraumqualität und die Verkehrssicherheit sind bekannt und werden stufengerecht in den nachfolgenden Planungsphasen berücksichtigt und vertieft. Sh. Stellungnahme zu Nr. 4.7.2.

Nr.	Eingaben	Thema	Zusammenfassung der Mitwirkungseingaben und Anliegen	Bew.	Stellungnahme Gemeinderat / Bemerkungen, Hinweise, etc.
4.1.4	P-50, V-75s, P-23, P-21, P-48, P-46, P-28, P-27 (8 Eingaben)	Erschlies- sung Fuss- und Velover- kehr	Die Planung soll eine sichere, attraktive Erschliessung für Fussgänger:innen und Velofahrende gewährleisten. Die Parkierung sollte in Einstellhallen erfolgen, die Strassenführungen überprüft und Abweichungen von Richtplänen transparent gemacht werden. Es wird auf die Tragfähigkeit der Infrastruktur, Kostenwahrheit und langfristige Belastungen durch Überbauungen hingewiesen.	K	Die ZPP hält die Gewährleistung sicherer und attraktiver Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr als Planungszweck fest und sichert zudem ausreichend Flächen für Geh- und Velowege. Gemäss Richtprojekt sollen bis auf einige wenige Kurzzeitparkplätze an der Industriestrasse alle Autoabstellplätze in Tiefgaragen angeordnet werden. Dadurch wird ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten gefördert, dass die An- und Einbindung der Fuss- und Velorouten wird im Wesentlichen über das Strassenprojekt, welches durch die Gemeinde in Erarbeitung gegeben wird, sichergestellt. Die Inhalte des Richtplans Mobilität sind im Projekt enthalten und die Lage der Verkehrsanlagen ist, sowie stufengerecht möglich, konsolidiert.
4.2.3	P-44, P-43, P-31, V-75s, P-23 (5 Eingaben)	Mehrverkehr und Er- schliessung	Die Reduktion von Autoparkplätzen wird kritisch gesehen, da Suchverkehr entstehen könnte. Veloverbindungen und Unterführungen sollen direkt, attraktiv und sicher gestaltet werden. Absprache mit der SBB zur Anbindung an den Ostteil, Parkierungsregeln sowie die Einhaltung von Richtplänen für Langsamverkehr sind erforderlich.	K	Die kantonalen Vorschriften lassen einen Spielraum bei der Bemessung der Parkplätze (Bandbreite). Das Gemeindebau-reglement reduziert die Bandbreite der Anzahl zulässiger Autoparkplätze für Wohnnutzungen gegenüber der kantonalen Bauverordnung um 50 Prozent. Pro Wohnung müssen somit minimal 0.25 Parkplätze erstellt werden. Das Maximum ist ein Parkplatz pro Wohnung. Die zentrale Lage des neuen Quartiers mit kurzen Wegen bietet die Chance für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten. Wie viele Parkplätze innerhalb dieser Bandbreiten dereinst gebaut werden oder gebaut werden können, hängt zudem von verschiedenen Faktoren ab wie Flächenansprüche im UG, verfügbare Flächen im UG, finanzielle Aspekte, Ansprüche an nicht unterbaute Räume (Schwammstadtprinzip), etc. Betreffend Anzahl Parkplätze für Dienstleistungen, Läden und Gewerbe gelten die Bestimmungen des Kantons. Sh. Stellungnahmen zu Nrn. 4.7.2. und 4.8.1.

4.8 Grünraum¹⁰

4.8 Anzahl Beiträge je Unterthema

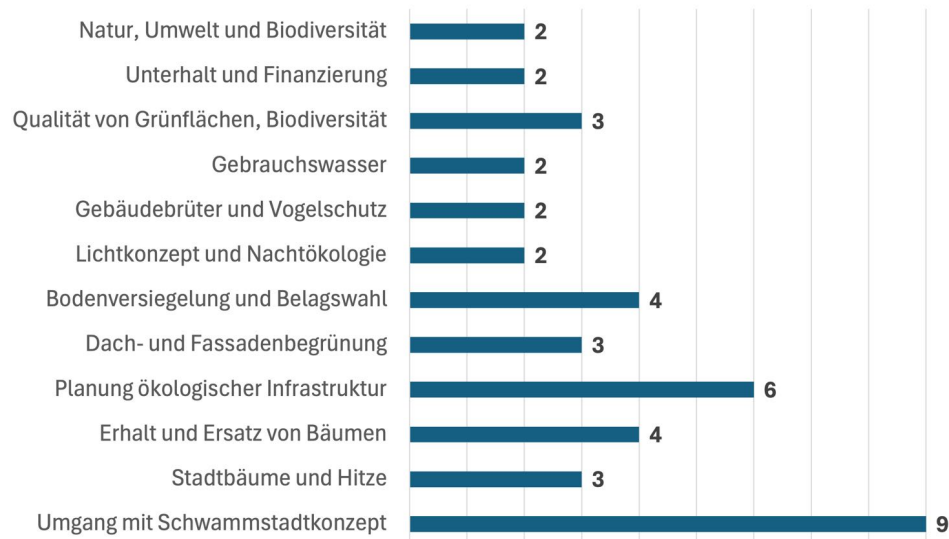


Abbildung 6: Anzahl der Beiträge je Unterthema

Nr.	Eingaben	Thema	Zusammenfassung der Mitwirkungseingaben und Anliegen	Bew.	Stellungnahme Gemeinderat / Bemerkungen, Hinweise, etc.
4.8.1	P-22, P-27, P-39, GLP-41, P-42, P-3, P-5, P-29, P-25	Umgang mit Schwammstadtkonzept	Das Prinzip der Schwammstadt wird befürwortet; es wird aber teilweise als schwach umgesetzt kritisiert, weil es durch die Unterbauungen eingeschränkt wird. Die Versickerung oder die Kühlung durch Bäume können dadurch eingeschränkt werden. Andere Beiträge empfehlen im Gegensatz dazu eine vorsichtige Umsetzung mit Augenmass.	K	Das Schwammstadtprinzip ist ein wichtiges Element der vorliegenden Planung und wird in den ZPP-Bestimmungen in Bezug auf eine minimale Versiegelung sowie eine optimierte Entwässerung und Versickerung verankert. Die Planung verfolgt aber auch den Zweck einer Siedlungsentwicklung nach innen. Dabei müssen weitere Raumansprüche sowie öffentlichen

¹⁰ Die unter «Grünraum» erfolgten Eingaben wurden, sofern sinnvoll, dem thematisch entsprechenden Unterkapitel zugeteilt und als ursprüngliche Eingabe unter dem Kapitel «Grünraum» gekennzeichnet: 4.8.1, 4.8.2 usw.).

Nr.	Eingaben	Thema	Zusammenfassung der Mitwirkungseingaben und Anliegen	Bew.	Stellungnahme Gemeinderat / Bemerkungen, Hinweise, etc.
	(9 Eingaben)				Interessen berücksichtigt und abgewägt werden, so dass in der Umsetzung auch Kompromisse möglich sein müssen. Die Details werden in den nachfolgenden Planungsphasen konkretisiert.
4.8.2	P-1, P-50, P-55 (3 Eingaben)	 Stadtbäume und Hitze	Die Neupflanzung von hochstämmigen Bäumen wird als wirksame Klimamassnahme gegen Hitze in Städten begrüsst. Eine Begrünung sollte auch gefördert werden, um die Lebensqualität zu steigern. Die Nähe zur Bahn kann hingegen die Wirkung durch Aufheizung beeinträchtigen.	K / H	Die Anliegen bezüglich klimaangepasster Siedlungsentwicklung werden zustimmend zur Kenntnis genommen. Massnahmen zur Klimaanpassung sind als Planungszweck in der ZPP verankert und werden in den folgenden Planungsphasen stufengerecht weiterentwickelt.
4.8.3	P-80s, V-77s (Ersatz wertvolle Grünflächen), V-77s (Geschützte Bäume), P-79s (Vernetzungskorridor) (4 Eingaben)	 Erhalt und Ersatz von Bäumen	Bestehende grosse und alte Bäume haben hohe Klimawirkung und Biodiversitätswert und sollten erhalten werden. Ersatzpflanzungen sollten standortgerecht sein, in nicht unterkellerte Bereiche erfolgen und Brutzeiten von Vögeln/Fledermäusen beachten. Geschützte Einzelbäume und Hecken sind zu berücksichtigen.	K / H	Die Anzahl und Standorte von neuen Baumpflanzungen werden unter anderem unter Berücksichtigung von Biodiversitätsaspekten und Unterbauung in den nachfolgenden Planungsphasen (Teil-Überbauungsordnungen) stufengerecht konkretisiert. Die beiden geschützten Einzelbäume im südlichen Arealbereich gemäss Zonenplan 2 sind in der Planung berücksichtigt.
4.8.4	P-46, P-48, P-47, SP-12, Grüne-74s, P-79s (6 Eingaben)	 Planung ökologischer Infrastruktur	Die aktuelle Planung berücksichtigt primär Gebäudeform, Sicherheit und Wege für Menschen. Ökologische Infrastruktur, Vernetzung von Grünräumen, Wildtierwege und Dunkelkorridore sind nicht gleichwertig integriert. Garagen sollen unter Gebäuden liegen, um oberirdisch grosse Bäume pflanzen zu können. Frühere Planungsfehler, z.B. bei der Senevita, sollen nicht wiederholt werden.	K / H	Es gilt zu beachten, dass es sich beim in der ZPP verankerten Richtprojekt bzgl. der Aussenraumgestaltung um einen wegleitenden Konzeptvorschlag handelt, der nicht den Detaillierungsgrad eines Umgebungsgestaltungsplans aufweist. Das Aussenraumkonzept wird in den nächsten Planungsschritten stufengerecht vertieft. Sh. Stellungnahme zu Nr. 4.8.1.
4.8.5	V-77s (Dachbegrünung), V-77s (Fas-	 Dach- und Fassadenbegrünung	Intensive Dachbegrünung mit mind. 15-20 cm Substrat aus natürlichen Materialien erhöht Biodiversität, Feuchtigkeitsspeicherung und bietet Lebensraum für Insekten.	K / H	Überall dort, wo die ZPP keine Festlegungen vornimmt, kommen die Bestimmungen des Gemeindebaureglements zur Anwendung, so auch für die Dachbegrünungen. Das Regulator-

Nr.	Eingaben	Thema	Zusammenfassung der Mitwirkungseingaben und Anliegen	Bew.	Stellungnahme Gemeinderat / Bemerkungen, Hinweise, etc.
	sadenbegrünung), P-79s (Dachsubstrat) (3 Eingaben)		Fassadenbegrünung kann ökologische Vernetzung fördern, ersetzt aber keine naturnahen Flächen. Kombination mit Solaranlagen ist möglich.		rium der vorliegenden ZPP ermöglicht eine Dach- und Fassadenbegrünung. Das begleitende Richtprojekt sieht Dach- und Fassadenbegrünungen vor. Die Konkretisierung der Gestaltung der Dach- und Fassadenflächen erfolgt stufengerecht in den nächsten Planungsphasen.
4.8.6	V-77s (Bodenversiegelung), V-54, P-42, P-79s (Entsiegelung vs. Versiegelung) (4 Eingaben)	Bodenversiegelung und Belagswahl	Bodenversiegelung soll minimiert werden, insbesondere unter Gebäuden. Für Wege sind sickerfähige Materialien (Mergel) zu bevorzugen. Beläge sollen auch für Menschen mit Gehbehinderung oder Rollstuhl befahrbar sein.	K / H	Die Bestimmungen der ZPP B legen diesbezüglich fest, dass die Bodenversiegelung auf das funktionale Minimum zu beschränkt ist. Die Vorgabe wird in der nächsten Bearbeitungsstufe (Teil-Überbauungsordnungen) stufengerecht konkretisiert, auch unter Berücksichtigung der Interessenabwägung wie z. B. betreffend naturnaher Beläge und Behindertengerechtigkeit. Sh. Stellungnahme zu Nr. 4.8.1.
4.8.7	V-77s (Lichtkonzept), P-79s (Darksky) (2 Eingaben)	Lichtkonzept und Nachtökologie	Für nachtaktive Tiere wie Fledermäuse und Insekten ist ein Lichtkonzept nach Darksky-Kriterien notwendig. Dunkelzonen sind einzuplanen, Beleuchtung auf Minimum zu reduzieren und dimmbare Leuchten einzusetzen.	K	Detaillierte Festlegungen zu Lichtemissionen sind in der vorliegenden Planung nicht vorgesehen. Es gilt diesbezüglich Art. 32 des Gemeindebaureglements, welcher die Beleuchtung im Aussenraum (abschliessend) regelt. Zudem gelten die übergeordneten Vorgaben von Gemeinde Bund und Kanton.
4.8.8	V-77s (Gebäudebrüter), V-77s (Fenster und Vogelschlag) (2 Eingaben)	Gebäudebrüter und Vogelschutz	Vor Abriss sind vorhandene Gebäudebrüter zu inventarisieren. Ersatzmassnahmen wie Nistziegel und Kästen für Mauersegler und Fledermäuse sind in Neubauten zu integrieren. Neue Gebäude sollen durch Fenstergestaltung Vogelschlag vermeiden.	K / H	Massnahmen für den Erhalt und die Förderung der Biodiversität werden in den nachfolgenden Planungsphasen (v.a. Baubewilligungsverfahren) geprüft und stufengerecht umgesetzt.
4.8.9	V-77s (Wasserkonzept), P-79s (Unter-	Gebrauchswasser	Die Nutzung von Dachwasser statt Trinkwasser zur WC-Spülung wird empfohlen, um Ressourcen zu schonen.	K / H	Die Anliegen werden zur Kenntnis genommen und in den nachfolgenden Planungsphasen geprüft und in Erwägung gezogen, soweit die Massnahmen insgesamt technisch und wirt-

Nr.	Eingaben	Thema	Zusammenfassung der Mitwirkungseingaben und Anliegen	Bew.	Stellungnahme Gemeinderat / Bemerkungen, Hinweise, etc.
	bauungen vermeiden) (2 Eingaben)		Unterbauungen sollten vermieden werden, um Versickerung und Klimakühlung zu optimieren.		schaftlich machbar und nicht unverhältnismässig sind. Der Mehrnutzen müsste klar überwiegen. Sh. Stellungnahmen zu Nrn. 4.8.1 und 4.8.6.
4.8.10	V-77s (Umgebungs begrünung), P-79s (Naturqualität, Fachbericht Natur, Wertekatalog), Grüne-74s (3 Eingaben)	Qualität von Grünflächen / Biodiversität	Grünflächen müssen nicht nur attraktiv aussehen, sondern ökologisch wertvoll sein: Verwendung einheimischer Pflanzen und Samen, Vermeidung pflegearmer Bodensubstrate, Lebensräume vielfältig gestalten. Ökologische Netzwerke und Korridore sollen von Beginn an definiert werden.	H	Die konkrete Ausgestaltung des Aussenraums und der Grünflächen erfolgt stufengerecht in der nachfolgenden Planungsphase (Teil-Überbauungsordnungen und Bauprojekte). Dabei werden auch Aspekte der Biodiversität berücksichtigt.
4.8.11	SVP-78s, P-72s (2 Eingaben)	Unterhalt und Finanzierung	Eine massvolle Begrünung entlang der Strassen wird begrüsst; es fehlen aber verbindliche Regelungen zu Unterhalt, Pflege, Ersatzpflanzungen und Kostenaufteilung. Die ZPP-Vorschriften sollen verbindliche Flächen- und Qualitätsvorgaben enthalten, um eine langfristige Steuerbelastung zu vermeiden.	K / H	Vorgaben zu Unterhalt oder Flächen- und Qualitätsvorgaben bzgl. Pflege in den ZPP-Bestimmungen im Anhang des Gemeindebaureglements festzuschreiben ist nicht stufengerecht. Verbunden mit dem Erlass der ZPP-Bestimmungen ist der Abschluss eines Infrastrukturvertrages für die Erschliessung notwendig. Darin werden die Details für die Umsetzung geregelt.
4.13.5	P-28, P-79s (2 Eingaben)	Natur, Umwelt und Biodiversität	Eine frühzeitige Berücksichtigung von Natur und Biodiversität in der Planung wird gefordert. Es seien Fachberichte zu Umwelt- und Naturaspekten zu erstellen, um negative Auswirkungen zu vermeiden und die Ziele des Richtplans Landschaft zu erfüllen. Die Integration von Gebäudebrütern (Vögel, Fledermäuse) wird empfohlen.	K	Sh. Stellungnahmen zu Nrn. 4.8.4, 4.8.8 und 4.8.10.

4.9 Mobilität¹¹

4.9 Anzahl Beiträge je Unterthema

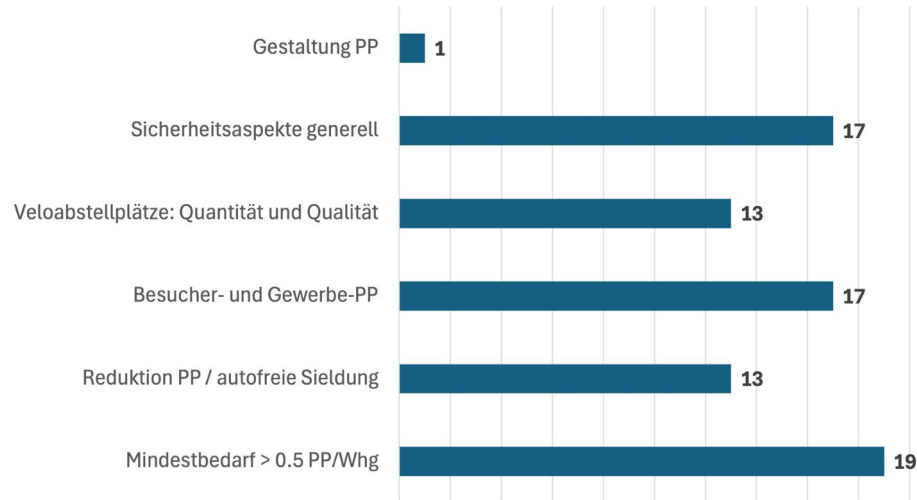


Abbildung 7: Anzahl der Beiträge je Unterthema

Nr.	Eingaben	Thema	Zusammenfassung der Mitwirkungseingaben und Anliegen	Bew.	Stellungnahme Gemeinderat / Bemerkungen, Hinweise, etc.
4.9.1	P-3, P-39, P-43, P-44, P-45, P-55, P-53, P-56s bis P-61s, P-63s, P-66s bis P-	Mindestbedarf ≥ 0.5 PP/Wohnung	Mehrere Mitwirkende fordern mindestens 0.5 PP/Wohnung, teilweise bis 1–1.5 PP/Wohnung, um den realen Bedarf an Autonutzung abzudecken. Begründet wird dies mit der durchschnittlichen Anzahl Autos pro Haushalt, der unvollständigen ÖV-Anbindung und dem Bedarf von Familien, Gewerbe und Dienstleistern. Eine zu geringe Anzahl Parkplätze wird als Ursache für Wildparkieren, Suchverkehr und Konflikte in umliegenden Quartieren angesehen.	K / H	Die Bandbreite von 0.25 bis 1 PP/Wohnung richtet sich nach den Vorgaben von Art. 26 des Gemeindebaureglements und ist durch die zentrale Lage des neuen Quartiers (sehr geringe Distanz zum Bahnhof) begründet. Grundeigentümerschaft und Projektträgerschaft sind mit den Bestimmungen einverstanden. Die Anzahl Parkplätze wird zusätzlich von Rahmenbedingungen wie Marktgängigkeit, technische Machbarkeit und Flächenverfügbarkeit oder Umsetzung des Schwamm-

¹¹ Die unter «Mobilität» erfolgten Eingaben wurden, sofern sinnvoll, dem thematisch entsprechenden Unterkapitel zugeteilt und als ursprüngliche Eingabe unter dem Kapitel «Mobilität» gekennzeichnet: 4.9.1, 4.9.2 usw.).

Nr.	Eingaben	Thema	Zusammenfassung der Mitwirkungseingaben und Anliegen	Bew.	Stellungnahme Gemeinderat / Bemerkungen, Hinweise, etc.
	71s, P-73s, SVP-78s (19 Eingaben)				stadtprinzips bedingt. Das Thema wird stufengerecht in den nachfolgenden Planungsphasen vertieft. Sh. Stellungnahme zu Nr. 4.2.3.
4.9.2	P-1, SP-12, P-14, P-16, P-18, P-25, P-27, P-30, P-31, EVP-40, P-46, P-47, V-77s (13 Eingaben)	Reduktion PP / auto- freie Sied- lung	Andere Mitwirkende plädieren für stark reduzierte Parkplätze, teilweise autofrei oder maximal 0.25 PP/Wohnung, kombiniert mit Car-Sharing-Angeboten und ÖV-Nutzung. Begründet wird dies mit der Nähe zum Bahnhof, Kostenersparnis, Reduktion von Bodenversiegelung und Förderung von Umwelt- und Klimaschutzzielen. Tiefgaragen sollen unter Gebäuden liegen, um oberirdische Grünflächen und Bäume zu ermöglichen.	K	
4.9.3	P-5, P-44, P-56s bis P- 61s, P-63s, P-66s bis P- 71s, P-73s, SVP-78s (17 Eingaben)	Besucher- und Ge- werbe-PP	Für Besuchende, Gewerbe und Dienstleistungen wird eine ausreichende Anzahl leicht auffindbarer, barrierefreier und kurzfristig nutzbarer Parkplätze gefordert. Die Zuweisung soll im Zonenplan verbindlich erfolgen und den Parkdruck auf angrenzende Quartiere verhindern. Anlieferungen sollen bevorzugt über Hauptachsen oder Tiefgaragen erfolgen, um Schulwegsicherheit, Sichtverhältnisse und Lärmbelastung zu minimieren.	K / H	Die Anzahl der Parkplätze für gewerbliche Nutzungen ist auf kantonaler Ebene festgelegt. Das Gemeindebaureglement präzisiert einzelne Anforderungen betreffend die Lage und Gestaltung. Die Festlegung von Anzahl oder genauer Lage der Parkplätze erfolgt stufengerecht in den nächsten Planungsphasen (Teil-Überbauungsordnungen und Bauprojekte) und richtet sich nach den Vorgaben der kantonalen Bauverordnung sowie der Gemeinde. Die Anlieferungswege und -orte sind im Vorprojekt Industrie- strasse berücksichtigt und wurden bereits mehrfach optimiert. Aspekte zur Verkehrssicherheit wurden mitberücksichtigt. Sh. Fachbericht Verkehr vom 12. Juni 2025. Sofern noch möglich erfolgt eine stufengerechte Weiterbearbeitung in den nächsten Planungsphasen.
4.9.4	P-29, P-31, P-42, P-43,	Veloabstell- plätze: Quan-	Die geplanten Veloabstellplätze sollen ausreichend dimensioniert sein, inklusive Cargobikes, Veloanhänger und Ladestatio-	K	Die Mindestzahl der Veloabstellplätze in der ZPP (1 PP pro Zimmer) wurde gestützt auf die Norm des VSS (Schweizeri-

Nr.	Eingaben	Thema	Zusammenfassung der Mitwirkungseingaben und Anliegen	Bew.	Stellungnahme Gemeinderat / Bemerkungen, Hinweise, etc.
	P-47, P-50, V-54, P-18, Grüne-74s, V-75s, SVP-78s, P-27, P-30 (13 Eingaben)	tität und Qualität	nen für E-Bikes. Neben der Anzahl ist die Qualität entscheidend: überdacht, gesichert und zugänglich. Einige Stimmen kritisieren eine zu hohe Anzahl von Abstellplätzen (1 PP pro Zimmer) als unverhältnismässig und potenziell konfliktreich mit Aufenthalts- und Fusswegen.		scher Verband für Strassen- und Verkehrsfachleute) und das Handbuch «Veloparkierung» des Bundesamts für Strassen auf die lokalen Bedürfnisse abgestimmt. Die qualitätsvolle Einordnung der Veloabstellplätze in die Überbauung wird auf Stufe Teil-Überbauungsordnung vertieft. Der Leitfaden «Veloparkierung für Wohnbauten» des Gemeinderats vom 17.09.2025 ist beizuziehen.
4.9.5	SP-12, P-15, P-26, P-56s bis P-61s, P-63s, P-66s bis P-71s, P-73s (17 Eingaben)	Sicherheitsaspekte generell	Das Verkehrskonzept soll Mehrverkehr durch Anlieferungen und Besucher minimieren. Kritisiert werden die Nutzung der Diagonale als Hauptlieferachse, fehlende Sichtbermen und mögliche Lärmbelastung. Vorgeschlagen werden verkehrsberuhigende Massnahmen wie Tempo 20, Einbahnregelung, Kreisverkehr, sichere Fussgängerquerungen und gezielte LKW-Routen. Eine Anpassung an ÖV-Angebote und die Förderung des Veloverkehrs sind ebenfalls relevant.	K / H	Gemäss Fachbericht Verkehr lassen sich Fuss- und Veloverkehr mit der Anlieferung auf der Diagonalen mit den vorgesehenen Massnahmen vereinbaren. Zudem werden die Aspekte der Verkehrssicherheit in den nachfolgenden Planungsschritten (Teil-Überbauungsordnungen, Strassenprojekt der Gemeinde) stufengerecht vertieft. Die Strassenumbauten müssen die Normen einhalten, heutige Mängel sollen damit behoben werden. Die Einhaltung der massgebenden Lärmbelastungswerte ist gemäss Hinweis in der ZPP auf Stufe Teil-Überbauungsordnung per Lärmgutachten nachzuweisen und die Massnahmen sind verbindlich festzulegen.
4.9.6	V-77s (1 Eingaben)	Gestaltung Parkplätze	Oberirdische Parkplätze sollten wasserdurchlässig, begrünt und ökologisch wertvoll gestaltet werden. Kleintierfreundliche Entwässerung und Integration der Parkierung in die Grünstruktur tragen zu Klimawirkung und Biodiversität bei. Tiefgaragen unter Gebäuden reduzieren Bodenversiegelung und schaffen Raum für Bäume, die Hitze im Quartier mindern.	K / H	Die ZPP-Bestimmungen legen fest, dass die Bodenversiegelung auf das funktionale Minimum zu beschränken ist. Detailliertere Festlegungen zur Gestaltung des Aussenraums erfolgen stufengerecht in den Teil-Überbauungsordnungen. Aspekte wie Versickerung, Beschattung und Biodiversität werden dabei berücksichtigt. Sh. Stellungnahmen zu Nrn. 4.9.1 und 4.2.3.

4.10 Neue Industriestrasse¹²

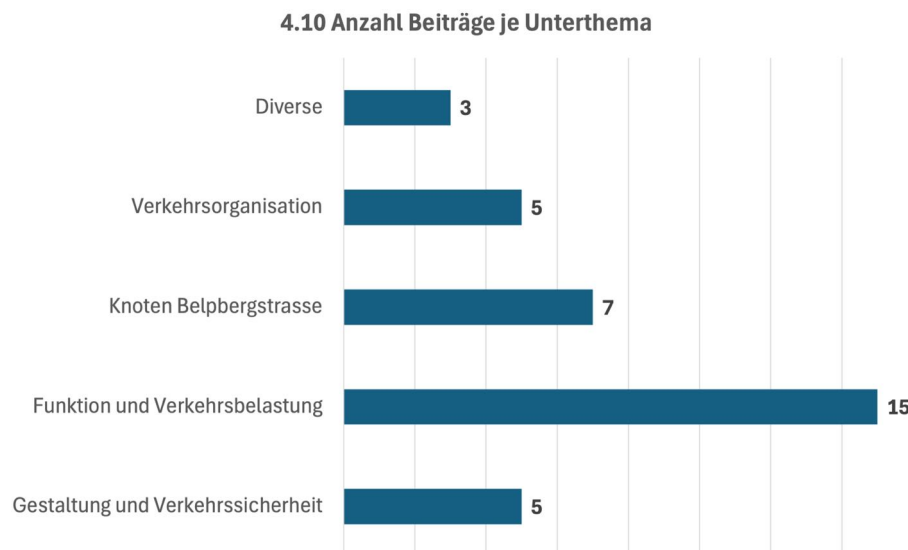


Abbildung 8: Anzahl der Beiträge je Unterthema

Nr.	Eingaben	Thema	Zusammenfassung der Mitwirkungseingaben und Anliegen	Bew.	Stellungnahme Gemeinderat / Bemerkungen, Hinweise, etc.
4.10.1	P-9, P-29, P-31, P-32, V-54 (5 Eingaben)	Gestaltung und Verkehrssicherheit	Einzelne Beiträge unterstützen die konkreten Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Nutzbarkeit der Industriestrasse. Dazu gehören insbesondere beidseitige Trottoirs, grosszügige Flächen für den Fuss- und Veloverkehr sowie funktionale Lösungen für den Gewerbeverkehr, etwa durch Einbahnregelungen oder Zubringerdienste. Auch verkehrsberuhigende Elemente wie Begegnungszonen oder Temporeduktionen werden als geeignete Mittel gesehen, um die	K / H	Die Eingaben werden zustimmend zur Kenntnis genommen. Die ZPP sichert ausreichend Flächen für den Fuss- und Veloverkehr und die Erschliessungsgrundsätze sind detailliert festgelegt. Zudem liegt bereits ein Vorprojekt zur Verlegung der Industriestrasse vor, welches die Vorgaben aus der ZPP umsetzt und die bekannten Anliegen und Bedürfnisse umsetzt. Die konkrete Gestaltung der Erschliessung wird in den nachfol-

¹² Die unter «Neue Industriestrasse» erfolgten Eingaben wurden, sofern sinnvoll, dem thematisch entsprechenden Unterkapitel zugeteilt und als ursprüngliche Eingabe unter dem Kapitel «Neue Industriestrasse» gekennzeichnet: 4.10.1, 4.10.2 usw.).

Nr.	Eingaben	Thema	Zusammenfassung der Mitwirkungseingaben und Anliegen	Bew.	Stellungnahme Gemeinderat / Bemerkungen, Hinweise, etc.
			steigende Nutzungsvielfalt (Wohnen, Gewerbe, Langsamverkehr) sicher zu bewältigen. Insgesamt soll eine Gestaltung angestrebt werden, die verschiedene Verkehrsarten integriert und die Aufenthaltsqualität verbessert.		genden Planungsphasen (Teil-Überbauungsordnungen und Bauprojekte) weiter vertieft.
4.10.2	P-3, P-11, SP-12, P-14, P-27, P-30, P-36, P-47, P-48, P-50, P-53, P-70s, Grüne-74s, V-75s, SVP-78s (15 Eingaben)	Funktion und Verkehrsbelastung	Ein grosser Teil der Rückmeldungen äussert Bedenken zur zukünftigen Verkehrsbelastung und zur funktionalen Ausrichtung der Industriestrasse. Kritisiert wird insbesondere, dass die Strasse von einer Erschliessungsachse zu einer übergeordneten Verkehrsachse werden könnte, was zu Ausweichverkehr und erhöhter Belastung führt. Die prognostizierten Fahrtenzahlen werden teilweise als zu hoch oder unzureichend begründet angesehen, weshalb ein konsequentes Verkehrsmonitoring und Mobilitätsmanagement gefordert werden. Zudem bestehen Zweifel an der Vereinbarkeit von verkehrsberuhigenden Massnahmen mit der notwendigen Leistungsfähigkeit für den motorisierten Verkehr, insbesondere für Gewerbe oder Rettungsdienste.	K	Das durch die neuen Nutzungen ausgelöste Verkehrsaufkommen beträgt laut Fachbericht Verkehr rund 900 Fahrten für Wohnen und 1900 Fahrten für übrige Nutzungen. Dies ist nicht alles neuer Verkehr, sondern wird einen Teil des bestehenden Verkehrs ersetzen. Die geplanten Geschäftsflächen in Sockelgeschossen sind zu Fuss, per Velo oder mit dem öffentlichen Verkehr sehr gut erreichbar. Die ZPP legt zudem fest, dass im Rahmen der Baugesuche der Teil-Überbauungsordnungen ein Mobilitätskonzept eingereicht werden muss. Das Mobilitätskonzept ist ein verkehrs- und raumplanerisches Instrument. Es trägt dazu bei, dass die Massnahmen zur Umsetzung der Ziele zur nachhaltigen Mobilität in den Projekten enthalten sind. Die Erfahrungen mit der umgestalteten Ortsdurchfahrt zeigen, dass kein nennenswerter Ausweichverkehr besteht. Auch für die Gemeinde ist die Vermeidung von Ausweichverkehr ein zentrales Anliegen.
4.10.3	P-5, P-13, P-16, GLP-41, P-44, P-55, P-62s (7 Eingaben)	Knoten Belpbergstrasse	Die bestehende und geplante Situation am Knoten wird als ungenügend und teilweise gefährlich eingeschätzt. Wiederholt wird eine grundlegende Überprüfung der Gestaltung, insbesondere hinsichtlich Vortrittsregelung und Übersichtlichkeit, gefordert. Kreiselösungen werden mehrfach als geeignete Option genannt, um den Verkehrsfluss zu verbessern und die Sicherheit zu erhöhen, auch für grössere Fahrzeuge wie Postautos oder Lastwagen. Die aktuelle Planung, insbesondere Varianten ohne klare Vortrittsregelung, wird als nicht ausreichend begründet und nicht funktional bewertet.	K / B / H	Der Knoten Belpbergstrasse / Industriestrasse / Erlenuweg soll gegenüber der heutigen Situation umgestaltet werden. Aus diesem Grund wird der Knoten neu in den ZPP-Perimeter integriert. Dies erlaubt eine koordinierte und vorausschauende Planung. Unfälle sind heute sehr selten, aufgrund des Tempo 30-Regimes sowie der grossen Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden infolge der anspruchsvollen Signalisation mit Rechtsvortritt. In Hinblick auf die zukünftigen Entwicklungen soll jedoch eine bessere Lösung gefunden werden. Bereits vor den ersten Abklärungen zur Arealentwicklung «Bahnhof West»

Nr.	Eingaben	Thema	Zusammenfassung der Mitwirkungseingaben und Anliegen	Bew.	Stellungnahme Gemeinderat / Bemerkungen, Hinweise, etc.
					und nochmals im Rahmen der laufenden Planungen zur Verlegung der Industriestrasse wurden u.a. Lösungen mit einem Kreisel geprüft. Der Ausbau der Bahn wird zusätzlichen Platz benötigen. Durch die zusätzliche Gleisanlage wird die Unterführung Belpbergstrasse verlängert werden müssen. Dies führt dazu, dass das der tiefste Teil der Unterführung länger und die Belpbergstrasse im Anschluss steiler wird. Mit der Umsetzung der Arealentwicklung «Bahnhof West» wird sich die verkehrliche Situation ändern: Neu wird die Detailhandelsfläche des heutigen Jumbos direkt von der Belpbergstrasse erschlossen werden (nicht mehr ab Industriestrasse). Aus Sicht der Verkehrssicherheit gibt es verschiedene Möglichkeiten, den Knoten zu verbessern. Details sind Teil der zukünftigen Planung. Bereits klar ist, dass der bestehende Rechtsvortritt für den Veloverkehr nicht optimal ist, da im Bereich der Steigung abgebremst und/oder angehalten werden muss. Zukünftig würde dies durch die grössere Steigung noch verschlechtern. Mit der aktuell geplanten und im Vordergrund stehenden Vortrittreglung zu Gunsten der Belpbergstrasse kann die Durchfahrt für den Veloverkehr verbessert werden. Für alle anderen Fahrzeuge bestehen in jeder Richtung ausreichende Platzverhältnisse und genügend Sichtweiten. Für die querenden Fussgänger werden Massnahmen in den nächsten Planungsphasen geprüft.
4.10.4	P-10, P-31, P-46, P-70s, SVP-78s (5 Eingaben)	Verkehrsorganisation	Aus mehreren Beiträgen zeigt sich ein grundlegender Zielkonflikt zwischen einer autoarmen Entwicklung und der Aufrechterhaltung einer leistungsfähigen Verkehrserschliessung. Einerseits wird gefordert, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren und den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr zu priorisieren. Andererseits wird betont, dass	K	Die ZPP stellt die öffentliche Basiserschliessung (Industriestrasse) sicher. Ein Vorprojekt für die Verlegung der Industriestrasse liegt vor. Die Ausgestaltung der Erschliessung erfolgt stufengerecht in den nächsten Planungsphasen mit Teil-Überbauungsordnung und Bauprojekt. Der Fachbericht Verkehr weist nach, dass mit der vorliegenden Planung die verschiede-

Nr.	Eingaben	Thema	Zusammenfassung der Mitwirkungseingaben und Anliegen	Bew.	Stellungnahme Gemeinderat / Bemerkungen, Hinweise, etc.
			die Strasse eine zentrale Erschliessungsfunktion erfüllt und daher nicht durch zu starke Einschränkungen oder gestalterische Massnahmen in ihrer Funktion beeinträchtigt werden darf. Dieser Zielkonflikt betrifft insbesondere die Frage nach Temporegimen, Strassenquerschnitten und der generellen Ausrichtung bzw. Prioritätensetzung in der Verkehrsplanung.		nen Anforderungen (Normen) an die neue Industriestrasse sicher und qualitätsvoll erfüllt werden können. Sh. Stellungnahme 4.10.3.
4.10.5	P-37, P-39, P-45 (3 Eingaben)	Diverses	Einzelne Beiträge sprechen die Forderung nach einem Autobahnanschluss zur Entlastung der lokalen Verkehrsnetze und die Nutzung der Bahninfrastruktur an.	NG	Die Anliegen werden zur Kenntnis genommen. Weder der Anschluss an die Autobahn noch die Planung der Bahninfrastruktur sind jedoch Teil des vorliegenden Projektes.

4.11 Sammelstelle und Bike+Ride Anlage¹³

4.11 Anzahl Beiträge je Unterthema

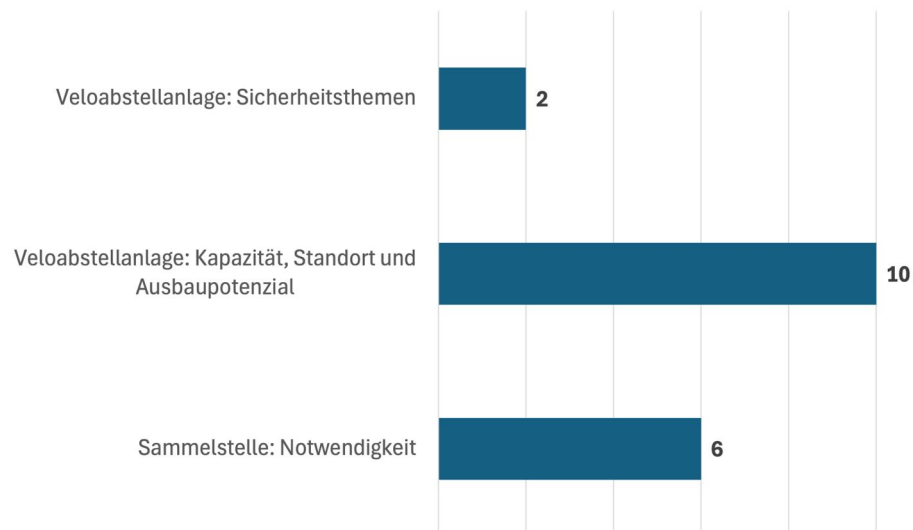


Abbildung 9: Anzahl der Beiträge je Unterthema

Nr.	Eingaben	Thema	Zusammenfassung der Mitwirkungseingaben und Anliegen	Bew.	Stellungnahme Gemeinderat / Bemerkungen, Hinweise, etc.
4.11.1	P-5, P-52, P-53, P-55, SVP-78s (6 Eingaben)	Sammelstelle: Notwendigkeit	Die meisten Beiträge betonen, dass eine Sammelstelle unbedingt benötigt wird, um den bestehenden Bedarf abzudecken. Wichtig sei, dass sie nicht direkt neben Wohnraum liege, um Konflikte zu minimieren. Die Erreichbarkeit mit dem Auto wird als wichtig angesehen, während eine Anfahrt mit dem Velo als unrealistisch eingeschätzt wird.	K / H	Die Anliegen werden zur Kenntnis genommen. Öffentliche Nutzungen wie bspw. eine Sammelstelle sind laut ZPP-Bestimmungen zulässig und durch die Gemeinde beabsichtigt. Die Lage der Sammelstelle und die Ausgestaltung der Zugänge resp. Zu- und Wegfahrt für alle Verkehrsteilnehmenden (Fuss- und Veloverkehr sowie motorisierter Individualverkehr)

¹³ Die unter «Sammelstelle und Bike+Ride Anlage» erfolgten Eingaben wurden, sofern sinnvoll, dem thematisch entsprechenden Unterkapitel zugeteilt und als ursprüngliche Eingabe unter dem Kapitel «Sammelstelle und Bike+Ride Anlage» gekennzeichnet: 4.11.1, 4.11.2 usw.).

Nr.	Eingaben	Thema	Zusammenfassung der Mitwirkungseingaben und Anliegen	Bew.	Stellungnahme Gemeinderat / Bemerkungen, Hinweise, etc.
			Zudem sollen die Belieferung, Entsorgung und verkehrliche Integration der Sammelstelle realistisch und gesetzeskonform geplant werden.		wird in den nachfolgenden Planungsschritten (UeO) stufengerecht konkretisiert.
4.11.2	SP-12, P-26, P-29, P-36, EVP-40, P-42, P-47, P-48, Grüne-74s, V-75s (10 Eingaben)	Veloabstellanlage: Kapazität, Standort und Ausbaupotenzial	Es wird bemängelt, dass die geplanten 130 Plätze zu knapp bemessen seien und die Nachfrage voraussichtlich höher sein wird. Die Lage sollte möglichst nahe am Bahnhof erfolgen und kurze Laufwege zur PU Süd bieten. Zusätzlich soll die Anlage witterungsgeschützt, abschliessbar und ausbaufähig sein.	K / H	Gemäss Massnahme «Veloparkierung Süd Bahnhof Münsingen» im RGSK Bern-Mittelland 2021/25 sowie im Agglomerationsprogramm 5. Generation soll der Bahnhof Münsingen in den nächsten Jahren umfassend zur Verkehrsdrehscheibe ausgebaut werden. Mit neuen Veloabstellanlagen können an zentraler Lage und im Bereich der neuen PU-Süd weitere Abstellplätze angeboten werden. Die Massnahme umfasst den Neubau von gedeckten Veloabstellplätzen auf der Südostseite (ehem. Güterschuppen) und auf der Südwestseite an der Industriestrasse (Teilmassnahme Verkehr, FVV-Ü.01.35). Im Sektor 1 und den ZPP-Bestimmungen wird diese Massnahme berücksichtigt und ermöglicht. Der Sektor 1 umfasst grundsätzlich die neue Industriestrasse sowie die südöstlich am Bahngleis gelegenen Parzelle Nr. 314. Da die Gemeinde die Absicht hegt, beim Aufgang aus der PU Süd eine Veloabstellanlage (doppelstöckig und überdacht) sowie eine Abfallsammelstelle zu realisieren, wurde ein entsprechendes Mass GfO in die Bestimmungen aufgenommen. Eine erste Machbarkeitsstudie auf der Parzelle Nr. 314 hat die Realisierbarkeit von mindestens 130 Veloabstellplätzen nachgewiesen. Die genaue Anzahl und konkrete Ausgestaltung ist in den weiteren Planungsphasen und in Abstimmung mit dem Projekt Umbau Bahnhof Münsingen stufengerecht zu konkretisieren.
4.11.3	P-3, SVP-78s (2 Eingaben)	Veloabstellanlage: Sicherheitsthemen	Einzelne Beiträge thematisieren die notwendigen Sicherheitsaspekte einer Veloabstellanlage, insbesondere das Risiko bzw. den Schutz von Diebstahl.	K / H	Die konkrete Ausgestaltung der Veloabstellanlage wird in den weiteren Planungsphasen stufengerecht konkretisiert.

4.12 Planungsinstrumente (Änderung Baureglement, Änderung Zonenplan, Erläuterungsbericht)¹⁴

Nr.	Eingaben	Thema	Zusammenfassung der Mitwirkungseingaben und Anliegen	Bew.	Stellungnahme Gemeinderat / Bemerkungen, Hinweise, etc.
4.12.1	SP-12, P-44, P-47, P-48 (4 Eingaben)	Änderungen des Baureglements «ZPP Bahnhof West»	Die vier Beiträge thematisieren zwei zentrale Punkte der geplanten Änderungen: Zum einen wird kritisiert, dass die zulässigen Gebäudehöhen zu hoch sind, und es wird eine Reduktion auf 3–5 Stockwerke vorgeschlagen, um das Ortsbild zu wahren. Zum anderen wird der Anteil an Wohnungen in Kostenmiete als zu gering betrachtet; die bestehende Vorgabe von 10 % wird als Minimum bezeichnet, eine Erhöhung auf 25 % wird als sinnvoll eingeschätzt. Beide Punkte sollen in der Revision des Baureglements berücksichtigt werden, um sowohl städtebauliche als auch soziale Aspekte besser abzudecken.	NB	Die quantitative Auswertung der Mitwirkung hat gezeigt, dass der geplanten Innenverdichtung, den vorgesehenen Gebäudehöhen, dem Bebauungskonzept und der geplante Mischnutzung grossmehrheitlich zugestimmt wird (vgl. Kapitel 3.5 Bebauungskonzept und Silhouette). Zur Projektentwicklung hat die Gemeinde zwei qualitätssichernde Verfahren (Testplanung nach SIA 143 mit drei interdisziplinären Planungsteams und Workshopverfahren mit einem Bearbeitungsteam) durchgeführt. Dabei ging es darum, ein zeitgemässes und ortsverträgliches Überbauungsprojekt zu entwickeln, das die Ziele der Siedlungsentwicklung nach innen aufnimmt. Das beigezogene unabhängige Fachgremium mit externen Fachleuten verschiedener Disziplinen kam zum Schluss, dass sich die neue Überbauung optimal in die bestehende Ortsstruktur und das Ortsbild einfügt. Die Siedlungsentwicklung nach innen verlangt nach einer stärkeren baulichen Verdichtung der bestehenden Bauzone, um Neueinzonungen grundsätzlich zu vermeiden. Höhere Bauten sind eine direkte Folge dieser raumplanerischen Zielsetzung und ermöglichen es, zusätzliche Nutzflächen zu schaffen, ohne neue Gebiete einzuzonen. Gleichzeitig sind die Anforderungen an Freiraumqualität, Begrünung, Schwammstadt und Klimaanpassung, Aufenthaltsqualität etc. hoch. Das Projekt «Bahnhof West» bringt diese vielfältigen Interessen in

¹⁴ Die unter «Planungsinstrumente» erfolgten Eingaben wurden, sofern sinnvoll, dem thematisch entsprechenden Unterkapitel zugeteilt und als ursprüngliche Eingabe unter dem Kapitel «Planungsinstrumente» gekennzeichnet: 4.12.1, 4.12.2 usw.).

Nr.	Eingaben	Thema	Zusammenfassung der Mitwirkungseingaben und Anliegen	Bew.	Stellungnahme Gemeinderat / Bemerkungen, Hinweise, etc.
					Einklang und sucht einen ausgewogenen Lösungsvorschlag zwischen Verdichtung und Freiraum – mit höheren Bauten. Der Gemeinderat ist ebenfalls klar der Auffassung, dass an solch zentraler und gut erschlossener Lage eine Akzentuierung der Nutzungsdichte und Gebäudehöhe möglich ist, solange die geschaffene Siedlungsqualität überzeugt. Im Gebiet «Bahnhof West» sind höhere Gebäude, mit Abstufung gegen Westen, dank der guten Integration möglich. Wichtig ist, dass ein architektonisch vielfältiges Quartier mit charaktervollen Gebäuden entsteht. Sh. Stellungnahme zu Nr. 4.5.1. Der in den ZPP Bestimmungen verankerte Mindestanteil von 10% Wohnen in Kostenmiete entspricht einem Konsens und einer Verhandlungslösung zwischen der Projektträgerschaft und der Gemeinde. Im Grundsatz geht es um Fragen der Eigentums- und Wirtschaftsfreiheit einerseits und um öffentliche Interessen nach der Ermöglichung von bezahlbarem Wohnraum und der Regelungstiefe andererseits und damit um die Frage der Verhältnismässigkeit. Mit einem 10%-Anteil von Wohnflächen in Kostenmiete leistet das neue Quartier einen direkten Beitrag zur Schaffung von preisgünstigem Wohnraum. Die Regeln dazu werden in den nächsten Planungsschritten konkretisiert und festgelegt. Sh. Stellungnahme zu Nr. 4.3.3. Insgesamt sieht sich die Gemeinde im vorliegenden Überbauungskonzept bestätigt und teilt die Vorbehalte gegenüber den Änderungen des Baureglements «ZPP Bahnhof West» nicht.
4.12.2	P-43, P-44, P-48 (3 Eingaben)	Änderungen des Zonenplans	Die drei Beiträge befassen sich mit der maximal zulässigen Gebäudehöhe und der Verdichtung im Quartier. Es wird vorgeschlagen, die Gebäudehöhen auf 3–5 Stockwerke zu begrenzen, um das Ortsbild zu wahren. Gleichzeitig wird eine Ver-	NB	Sh. Stellungnahme zu Nr. 4.12.1.

Nr.	Eingaben	Thema	Zusammenfassung der Mitwirkungseingaben und Anliegen	Bew.	Stellungnahme Gemeinderat / Bemerkungen, Hinweise, etc.
			dichtung im Innern des Quartiers grundsätzlich begrüsst, jedoch sollte diese nicht überdimensioniert sein. Ziel ist eine ausgewogene Entwicklung, die sowohl städtebauliche Qualität als auch das Ortsbild berücksichtigt.		
4.12.3	P-49, P-79s (2 Eingaben)	Erläuterungsbericht	Die zwei Beiträge finden, dass der Erläuterungsbericht in einzelnen Punkten nicht detailliert genug ist. Es würden insbesondere Informationen zu den Auswirkungen auf Bevölkerungsstruktur, Schulraum und Verkehr fehlen. Zudem wird ein Bezug zum Richtplan Landschaft vermisst, insbesondere im Hinblick auf die Zielsetzung, einen Beitrag zur ökologischen Infrastruktur zu leisten.	B / H	Die summarischen Auswirkungen auf die Schulraumplanung (Kap 5.7.3 EB) und den Verkehr (Kap. 5.1 EB) sind im Erläuterungsbericht (EB) festgehalten. Die Ergebnisse der Schulraumplanung sind auf der Homepage der Gemeinde einsehbar. Für das Thema Verkehr liegt für die ZPP B «Bahnhof West» ein separater Fachbericht vor. Das Kapitel 2.1 im Erläuterungsbericht wird der Richtplan Landschaft unter den kommunalen Grundlagen ergänzt. Es wird ein Bezug zwischen Richtplan und Arealentwicklung hergestellt. Die konkrete Aussenraumgestaltung inkl. ökologische Infrastruktur erfolgt stufengerecht in den nachfolgenden Planungsphasen.

4.13 Generelle Bemerkungen¹⁵

Nr.	Eingaben	Thema	Zusammenfassung der Mitwirkungseingaben und Anliegen	Bew.	Stellungnahme Gemeinderat / Bemerkungen, Hinweise, etc.
4.13.1	P-56, P-55, P-32, P-33, P-35, P-3, P-6 (7 Eingaben)	Allgemeine Projektbe- wertung	Die Beiträge sehen das Entwicklungsprojekt als grundsätzlich spannend und zukunftsorientiert mit Potenzial für nachhaltige Quartiersentwicklung. Positiv hervorgehoben werden die Grünflächen, die Integration von Wohnraum in Kostenmiete und die gute ÖV-Anbindung. Einige sehen die Gesamtgrösse und die Höhe einzelner Gebäude kritisch, andere betonen die Bedeutung einer transparenten Planung und Informationsweitergabe.	K	Die Rückmeldungen werden zur Kenntnis genommen. Die quantitative Mitwirkung zeigt, dass die Mehrheit der Mitwirkenden den Hauptanliegen des Projektes zustimmt. Die Gemeinde sieht sich insgesamt im vorliegenden Planungsvorhaben bestätigt.
4.13.4	P-15, P-14, P-50, P-49, P-5, P-46, P-11, P-29 (8 Eingaben)	Erschlies- sung	Die sichere Ost-West-Verbindung für Fussgänger und Velofahrende wird als zentral bewertet. Zufahrten für Lastenzüge und Parkmöglichkeiten für Wohnwagen im Areal sollen gewährleistet bleiben. Die Bedeutung der Bahnanbindung und eines zügigen Bahnhofausbaues wird hervorgehoben.	K	Die Bemerkungen werden zustimmend zur Kenntnis genommen. Sh. Stellungnahmen in den Kapiteln 4.7 Quartiervernetzung, Fuss- und Velowege, 4.9 Mobilität und 4.10 Neue Industrie- strasse.
4.13.6	SVP-78s (1 Eingaben)	Finanzen und Pla- nungsmehr- wert	Kritisch gesehen werden finanzielle Risiken für die Gemeinde, u.a. durch Vorleistungen, unklare Garantien, Unterhaltskosten und Verzögerungen. Es wird volle Transparenz bei Mehrwertabschöpfungen gefordert, gekoppelt an realisierte Flächen, mit klarer Zweckbindung der Mittel.	K	Der finanzielle Aufwand für die Gemeinde ist im Erläuterungsbericht (Kapitel 4.5 und 4.6) summarisch erläutert. Mit dem Erschliessungsprogramm, welches zum Zeitpunkt des Beschlusses vorliegen muss, wird die volle Transparenz auch betreffend Kostenauswirkungen gewährleistet. Die Festlegung der Mehrwertabgabe erfolgt gemäss den Reglementen und Weisungen der Gemeinde. Der Betrag wird zum Zeitpunkt der öffentlichen Auflage den Grundeigentümern bekannt gemacht. Der Erlass der Abgabe erfolgt zum Zeitpunkt der Rechtskraft der Änderung der baurechtlichen Grundordnung (Baureglement und Zonenplan).

¹⁵ Die unter «Generelle Bemerkungen» erfolgten Eingaben wurden, sofern sinnvoll, dem thematisch entsprechenden Unterkapitel zugeteilt und als ursprüngliche Eingabe unter dem Kapitel «Generelle Bemerkungen» gekennzeichnet: 4.13.1, 4.13.2 usw.).

Nr.	Eingaben	Thema	Zusammenfassung der Mitwirkungseingaben und Anliegen	Bew.	Stellungnahme Gemeinderat / Bemerkungen, Hinweise, etc.
4.13.7	SVP-78s, P-51, P-42, P-30, P-79s, V-75s, Grüne-74s (7 Eingaben)	Demokratie und Mitwir- kung	Die Mitwirkung wird grundsätzlich geschätzt. Jedoch bemängeln einige, dass zentrale Entscheidungen auf spätere Planungsstufen verschoben werden, wodurch der Einfluss der Bevölkerung reduziert wird. Es besteht Forderung nach verbindlichen Grundsatzentscheidungen zu Bauhöhe, Dichte, Verkehr, Kosten und Etappierung.	K	Das Verfahren der vorliegenden Planung ist rechtmässig, kaskadenartig und üblich. Die ZPP formuliert stufengerecht die Grundsätze und Eckwerte der Überbauung, wie bspw. Nutzungsdichte, Art der Nutzung oder maximale Gebäudehöhen. Auch zur Etappierung macht die ZPP gewisse Vorgaben. Die Rahmenbedingungen und Vorgaben der ZPP werden in den nachfolgenden Planungsschritten und basierend auf dem begleitenden Richtprojekt konkretisiert. Dies ist üblich und in Münsingen bewährt.
4.2.4	SVP-78s (1 Eingaben)	Etappierung	Die Überbauung erfolgt in mehreren Etappen, jedoch bleiben Zeitpläne, Bau- und Fertigstellungspflichten unklar. Verzögerungen einzelner Sektoren könnten die Gesamtfunktion, Erschliessung, Freiräume und Kosten beeinflussen. Klare vertragliche Regelungen und verbindliche Fristen sind notwendig.	K	Die neue Industriestrasse übernimmt Erschliessungsfunktion für Teile des Quartiers. Aus diesem Grund muss die Teil-Überbauungsordnung für die Industriestrasse zwingend als erste genehmigt und umgesetzt werden. Dies verhindert, dass Verzögerungen bei einzelnen Sektoren die Gesamtfunktion des Quartiers beeinträchtigt. Die Realisierung der Industriestrasse wird zudem auf den Bahnhofsumbau abgestimmt. Auch der Infrastrukturvertrag wird gewisse Inhalte zu Fristen und Umsetzung enthalten.
4.2.5	SVP-78s (1 Eingaben)	Lärm, Wohn- qualität	Das Wohnen in lärmempfindlichen Bereichen erfordert erhöhte Sorgfalt. Lärmnachweise, die Qualität von Aussenräumen wie Balkonen und Spielplätzen und Nachweise von Schleppkurven für den Lieferverkehr müssen frühzeitig transparent dargestellt und verbindlich geregelt werden.	K	Die Herausforderungen der Lärmthematik sind bekannt. Die Einhaltung der massgebenden Lärmbelastungswerte ist gemäss Hinweis in der ZPP auf Stufe Teil-Überbauungsordnung per Lärmgutachten nachzuweisen und die Massnahmen sind verbindlich festzulegen. Die Schleppkurven sind im Fachbericht Verkehr dargelegt. Die Qualität der Aussenräume sind inkl. Flächen für Schleppkurven in den nachfolgenden Planungsphasen stufengerecht weiterzuentwickeln und festzulegen.

Anhang

Anhang 1 Liste der Mitwirkenden

Eingaben via standardisiertem, elektronischem Mitwirkungsformular

Nr.	Angabe
P-1	Privatperson
P-2	Privatperson
P-3	Privatperson
P-4	Privatperson
P-5	Privatperson
P-6	Privatperson
U-7	Unternehmen : Kinderarztpraxis Münsingen
P-8	Privatperson
U-9	Unternehmen : Mägert AG (Liegenschaft 1087)
U-10	Unternehmen : Michel +Wittwer Malergeschäft AG
P-11	Privatperson
SP-12	Partei : SP Münsingen
U-13	Unternehmen : Martignoni AG
P-14	Privatperson
P-15	Privatperson
P-16	Privatperson
P-17	Privatperson
P-18	Privatperson
P-19	Privatperson
P-20	Privatperson
P-21	Privatperson
P-22	Privatperson
P-23	Privatperson
P-24	Privatperson
P-25	Privatperson
U-26	Unternehmen : E. Feldmann AG
P-27	Privatperson
P-28	Privatperson
P-29	Privatperson
P-30	Privatperson
P-31	Privatperson
P-32	Privatperson
P-33	Privatperson
P-34	Privatperson
P-35	Privatperson
P-36	Privatperson
P-37	Privatperson

Nr.	Angabe
P-38	Privatperson
P-39	Privatperson
40-EVP	Partei: EVP Münsingen
41-GLP	Partei: Grünliberale Partei Münsingen
P-42	Privatperson
P-43	Privatperson
P-44	Privatperson
P-45	Privatperson
P-46	Privatperson
P-47	Privatperson
P-48	Privatperson
P-49	Privatperson
P-50	Privatperson
U-51	Unternehmen: «immo4klick ag
U-52	Unternehmen: «klickplus»
P-53	Privatperson
V-54	Verein / Verband: «hindernisfrei durch Münsingen»
P-55	Privatperson

Schriftliche Eingaben per Post/E-Mail

Nr.	Angabe
P-56s	Privatperson
P-57s	Privatperson
P-58s	Privatperson
P-59s	Privatperson
P-60s	Privatperson
P-61s	Privatperson
P-62s	Privatperson
P-63s	Privatperson
P-64s	Privatperson
P-65s	Privatperson
P-66s	Privatperson
P-67s	Privatperson
P-68s	Privatperson
P-69s	Privatperson
P-70s	Privatperson
P-71s	Privatperson
P-72s*	Privatperson
P-73s	Privatperson

Nr.	Angabe
Grüne-74s*	Partei: Grüne Münsingen
V-75s**	Verein / Verband: Pro Velo Bern – Ortsgruppe Münsingen*
P-76s	Privatperson
V-77s**	Verein / Verband: Natur- und Vogelschutzverein Münsingen NVVM
SVP-78s**	Partei: SVP Münsingen
P-79s	Privatperson
P-80s	Privatperson

* Die Eingabe erfolgte zusammen mit dem standardisiertem Mitwirkungsformular auf dem Schriftweg und wurde zu Auswertungszwecken nachträglich in die Maske integriert.

** Die Eingabe wurde zu Auswertungszwecken nachträglich in die Maske integriert.

Anhang 2 Fragebogen zur Mitwirkung



Machen Sie mit!

Die Planung «Bahnhof West» sieht in unmittelbarer Bahnhofsnähe ein architektonisch und sozial vielfältiges Quartier vor. Die Gesamtplanung verfolgt das Ziel, eine ortsbaulich und energetisch zeitgemässe sowie klimaangepasste Überbauung zu schaffen, attraktive Freiräume zu gestalten und das bestehende Wohn- und Dienstleistungsangebot in der Gemeinde zu ergänzen.

Zur Umsetzung des Vorhabens ist eine Änderung der Bestimmungen zur Zone mit Planungspflicht ZPP B «Bahnhof West» in Baureglement und Zonenplan nötig.

Vom **4. Dezember 2025 bis am 16. Februar 2026** dauert die öffentliche Mitwirkung. Alle Interessierten haben die Gelegenheit, formell eine Stellungnahme abzugeben. Nehmen Sie sich 15-20 Minuten Zeit zum Ausfüllen des Fragebogens!

Fragen für öffentliche Mitwirkung

1. Grundangaben Absender

Nehmen Sie an der Mitwirkung als Privatperson oder im Namen einer Organisation teil? *

- ☐ Privatperson
- ☐ Unternehmen
- ☐ Partei
- ☐ Verein / Verband
- ☐ Gemeinde Münsingen (Kommission, Abteilung, etc.)
- ☐ Sonstige

Ihre Angaben

Persönliche Angaben dienen allfälligen Rückfragen durch die Gemeinde. Angaben zu Privatpersonen werden anonymisiert.

Organisation

Name / Vorname der verantwortlichen Person

Adresse der verantwortlichen Person

E-Mail

Telefon

2. Gesamteindruck und Hauptanliegen

Gesamteindruck

Mit der Planung «Bahnhof West» soll in unmittelbarer Bahnhofnähe ein architektonisch und sozial vielfältiges Quartier entstehen. Die Gesamtplanung verfolgt das Ziel, eine ortsbaulich und energetisch zeitgemässe Überbauung zu schaffen, attraktive Freiräume zu gestalten und das bestehende Wohn- und Dienstleistungsangebot in der Gemeinde optimal zu ergänzen.

Wie beurteilen Sie den Vorschlag für das neue Quartier hinsichtlich künftiger Bebauung, Nutzung und Gestaltung insgesamt?

- ☐ zustimmend
- ☐ eher zustimmend
- ☐ neutral
- ☐ eher kritisch
- ☐ kritisch
- ☐ keine Antwort

Bemerkungen

Hauptanliegen

Die Planung «Bahnhof West» leistet einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Weiterentwicklung Münsingens. Sie ist ein Schlüsselprojekt für die Gemeinde und verfolgt folgende Hauptanliegen:

- Die bessere Nutzung des Areals westlich des Bahnhofs entspricht dem Gebot der haushälterischen Bodennutzung – und verhilft Münsingen zu einem neuen Gesicht.
- Dank breitem Wohnungsangebot für unterschiedliche Bedürfnisse entsteht ein sozial vielfältiges Quartier. Attraktive Aussenräume fördern die Begegnung und den Austausch.
- Die Überbauung setzt auf erneuerbare Energien und bietet Lebensqualität trotz Klimawandel. Die kurzen Wege fördern die nachhaltige Mobilität.
- Die Erschliessung über die neue Industriestrasse ermöglicht attraktive Verbindungen zum Bahnhof. Der östliche und der westliche Teil Münsingens rücken zusammen.

Wie beurteilen Sie die Hauptanliegen zur Entwicklung des neuen Quartiers aus einer Gesamtsicht?

- ☐ Ich stimme den Hauptanliegen voll zu.
- ☐ Ich stimme den Hauptanliegen mehrheitlich zu.
- ☐ weiss nicht
- ☐ Ich habe Vorbehalte zu einzelnen Hauptanliegen
- ☐ Ich lehne die Hauptanliegen ab.
- ☐ keine Antwort

Bemerkungen

3. Nutzungen und ortsbauliche Aspekte

Nutzungen

Geplant ist eine baulich intensivere Nutzung mit Wohnen, Gewerbe, Dienstleistungen und Detailhandel. Auf dem heute wenig genutzten Areal sollen 9 neue Gebäude mit rund 300–350 Wohnungen sowie Büro-, Dienstleistungs- und Verkaufsflächen entstehen. Welche Nutzungen konkret realisiert werden, entscheidet sich in der Vermietungsphase. Für das Martignoni-Areal sind sowohl ein Weiterbetrieb als auch die Umsetzung des Richtprojekts gesichert.

Wie beurteilen Sie den vorgeschlagenen gemischten Nutzungen mit Wohnen, Dienstleistungen und Detailhandel?

- ☐ zustimmend
- ☐ eher zustimmend
- ☐ neutral
- ☐ eher kritisch
- ☐ kritisch
- ☐ keine Antwort

Bemerkungen

Publikumsorientierte Nutzungen

Unter den vorgesehenen Nutzungen sind etwa Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomiebetriebe, Kleingewerbe und Ateliers möglich. Am Standort des heutigen Jumbo wird wieder ein Detailhandelsgeschäft einziehen, womit die für Kleinbetriebe wichtige Laufkundschaft vorhanden ist. Durch die zentrale Lage und die Nähe zum Bahnhof bietet der Standort punkto Erreichbarkeit und Sichtbarkeit attraktive Bedingungen für Dienstleistungen und Detailhandel. Die Nutzungen zum Detailhandel und die publikumsorientierten Nutzungen werden hauptsächlich entlang der Industriestrasse angeordnet.

Wie beurteilen Sie die vorgeschlagenen publikumsorientierten Nutzungen, welche der Versorgung und der Belebung des Bahnhofgebiets dienen?

- ☐ zustimmend
- ☐ eher zustimmend
- ☐ neutral
- ☐ eher kritisch
- ☐ kritisch
- ☐ keine Antwort

Bemerkungen

Bebauung- und Freiraumkonzept

Die Planung ermöglicht 9 neue Gebäude mit vier bis neun Vollgeschossen. Entlang der Bahn entsteht ein vielfältiges Quartier mit charaktervollen Baukörpern und einer abwechslungsreichen Silhouette von der Sägegasse bis zur Belpbergstrasse. Zwei Hochpunkte markieren die Hauptverbindungen ins Dorf. Die Gebäude sind so angeordnet, dass sie Einblicke in grüne Innenräume ermöglichen und gleichzeitig als Lärmschutz dienen. Dahinter gruppierte, unterschiedlich gestaltete Gebäude sorgen mit geringerer Höhe für einen harmonischen Übergang zum bestehenden Quartier.

Wie beurteilen Sie das Bebauungskonzept und die neue Silhouette der Bebauung?

- ☐ zustimmend
- ☐ eher zustimmend
- ☐ neutral
- ☐ eher kritisch
- ☐ kritisch
- ☐ keine Antwort

Bemerkungen

Filzi

Die «Filzi» an der Industriestrasse 4 soll nach Möglichkeit erhalten bleiben. Laut dem Bauinventar der Gemeinde zählt die «Filzi» weder zu den erhaltens- noch schützenswerten Bauten, doch das Gebäude hat für den Ort einen identitätsstiftenden Wert. Ob der Erhalt gelingt, hängt von der Bausubstanz und von der Frage ab, wie aufwändig und kostenintensiv eine Sanierung wäre.

Ein allfälliger Ersatzneubau müsste sich im Charakter und in der Volumetrie an der heutigen «Filzi» orientieren und gestalterisch ebenbürtig sein. Bei der Planung wäre ein anerkanntes qualitätssicherndes Verfahren durchzuführen (Studienauftrag nach SIA 143 mit mehreren Teams). Nur falls das beigezogene Beurteilungsgremium einverstanden wäre, dürften die Fassadenhöhen gegenüber heute um 10 Prozent (oder rund 1.60 m) erhöht werden.

Falls die Filzi nicht erhalten werden kann, wie beurteilen Sie den Vorschlag für einen Ersatzneubau, mit ähnlichem Charakter sowie ähnlicher Gebäudehöhe und Volumetrie, der aus einem qualifizierten Verfahren hervorgehen soll?

- ☐ zustimmend
- ☐ eher zustimmend
- ☐ neutral
- ☐ eher kritisch
- ☐ kritisch
- ☐ keine Antwort

Bemerkungen

4. Quartiervernetzung und Freiraumthemen

Quartiervernetzung, Fuss- und Velowege

Neue Fuss- und Velowege verbessern die Anbindung an Bahnhof, Dorfzentrum und den Osten von Münsingen. Das Quartier Eigermatte wird direkt über das Areal mit dem Bahnhof verbunden. Attraktive Wege und Grünräume machen das Quartier gut durchlässig. Zentrales Element ist die neue Personenunterführung Süd, welche den Zugang zum Bahnhof von der Belpbergstrasse erleichtert. Die Industriestrasse bleibt eine wichtige Veloroute und wird auch für Fussgänger attraktiv gestaltet.

Wie beurteilen Sie die öffentlichen Wegverbindungen, die siedlungsinternen Verbindungen und die Anbindung an die benachbarten Quartiere, wie z.B. Eigermatte?

- ☐ zustimmend
- ☐ eher zustimmend
- ☐ neutral
- ☐ eher kritisch
- ☐ kritisch
- ☐ keine Antwort

Bemerkungen

Grünraum

Das Quartier wird nach dem Schwammstadt-Prinzip gestaltet, um das Mikroklima zu verbessern: Regenwasser soll zurückgehalten, versickert und verdunstet werden. Dies kühlt die Luft und entlastet die Kanalisation. Bäume, versickerungsfähige Beläge, Grünflächen und begrünte Dächer leisten dazu einen Beitrag. Auch die Begrünung von Fassaden wird geprüft. In der weiteren Planung wird festgelegt, welche Flächen versickerungsfähig bleiben.

Wie beurteilen Sie die Massnahmen, welche dem Prinzip einer «Schwammstadt» folgen (wie Grünraumelemente, Bäume, nicht unterbaute Bereiche etc.)?

- ☐ zustimmend
- ☐ eher zustimmend
- ☐ neutral
- ☐ eher kritisch
- ☐ kritisch
- ☐ keine Antwort

Bemerkungen

5. Mobilität

Veloparkierung

Für Velos sind wettergeschützte Aussenabstellplätze sowie Plätze im Gebäudeinnern vorgesehen. Aufgrund der Lage direkt am Bahnhof wird die Anzahl Autoabstellplätze reduziert und die Anzahl Veloabstellplätze erhöht. Ziel ist ein Veloabstellplatz pro Zimmer. Die ZPP-Bestimmungen gehen damit deutlich weniger als die Mindestvorgaben im kantonalen Baugesetz. Für die Überbauung werden insgesamt rund 1000 Veloabstellplätze erwartet, was eine grosse Fläche beansprucht. Die genaue Mindestanzahl wird im weiteren Projektverlauf festgelegt und vor der öffentlichen Auflage bekanntgegeben.

Autoparkierung

Die meisten Parkplätze befinden sich in Tiefgaragen, mit Ausnahme weniger Kurzzeitparkplätzen an der Industriestrasse. Die Zufahrten zu den Tiefgaragen liegen an der Industriestrasse, der Belpbergstrasse und dem Dorfmattheweg. (Die Zufahrt ab dem Dorfmattheweg dient einzig den Bewohnenden).

Gemäss Gemeindebaureglement wird die Anzahl zulässiger Parkplätze gegenüber der kantonalen Bauverordnung um 50 % reduziert. Pro Wohnung sind somit mindestens 0.25 bis maximal 1 Parkplatz zulässig. Für 100 m² Gewerbefläche dürfen maximal 5 Parkplätze erstellt werden. Die genaue Anzahl wird im weiteren Projektverlauf festgelegt und hängt von Faktoren wie Wohnungsanzahl und -typ, Nutzung sowie baulichen und geologischen Bedingungen ab.

Wie beurteilen Sie die vorgeschlagene Massnahmen im Bezug auf eine nachhaltige Mobilität?

- ☐ zustimmend
- ☐ eher zustimmend
- ☐ neutral
- ☐ eher kritisch
- ☐ kritisch
- ☐ keine Antwort

Geben Sie im Eingabefeld ein – in der Bandbreite (0.25 bis 1 PP pro Wohnung) – welchen Wert Sie als zielführendsten erachten?

Bemerkungen

6. Neue Industriestrasse

Neue Industriestrasse

Die Erschliessung erfolgt über die neu gestaltete Industriestrasse, die zusammen mit der Entlastungsstrasse Nord das Zentrum vom Verkehr entlastet. Sie schliesst die Netzlücke und verbindet die Entlastungsstrasse mit der Belpbergstrasse, wodurch der Ortsteil West ohne Durchfahrt durchs Zentrum an die Bernstrasse angebunden wird. Die Lage der Industriestrasse ist mit den SBB-Plänen abgestimmt und verbessert den Zugang zum Bahnhof für Fuss- und Veloverkehr. Die Verkehrsbelastung am Knoten Industriestrasse/Belpbergstrasse wurde im Detail geprüft und wird durch eine neue Vortrittsregelungen optimiert. Die Überbauung gilt nicht als verkehrsintensiv; das zusätzliche Verkehrsaufkommen beträgt gemäss Fachbericht täglich rund 900 Fahrten für Wohnen und 1900 Fahrten für übrige Nutzungen, wobei ein Teil bereits bestehender Verkehr ersetzt wird.

Wie beurteilen Sie die Gestaltung der neuen Industriestrasse gemäss vorliegenden Plänen?

- ☐ zustimmend
- ☐ eher zustimmend
- ☐ neutral
- ☐ eher kritisch
- ☐ kritisch
- ☐ keine Antwort

Bemerkungen

Sammelstelle und Bike+Ride Anlage

Im Bereich der heutigen Sammelstelle Bau und Hobby soll es auch künftig eine Sammelstelle geben, zudem eine Veloabstellanlage (Bike+Ride) mit rund 130 öffentlichen Veloabstellplätzen.

- ☐ zustimmend
- ☐ eher zustimmend
- ☐ neutral
- ☐ eher kritisch
- ☐ kritisch
- ☐ keine Antwort

Bemerkungen

7. Planungsinstrumente

«ZPP Bahnhof West».

Wie beurteilen Sie die Änderungen des Baureglements «ZPP Bahnhof West» insgesamt?

- ☐ zustimmend
- ☐ eher zustimmend
- ☐ neutral
- ☐ eher kritisch
- ☐ ablehnend
- ☐ keine Antwort

Bemerkungen

Wie beurteilen Sie die Änderungen des Zonenplans?

- ☐ zustimmend
- ☐ eher zustimmend
- ☐ neutral
- ☐ eher kritisch
- ☐ ablehnend
- ☐ keine Antwort

Bemerkungen

Wie beurteilen Sie den Erläuterungsbericht?

- ☐ nachvollziehbar und plausibel
- ☐ in einzelnen Punkten zu wenig detailliert
- ☐ zu detailliert
- ☐ keine Antwort

Bemerkungen

8. Generell

Haben Sie weitere Bemerkungen, Anregungen oder Wünsche?