

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

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

Erläuterungsbericht (Bericht nach Art. 47 RPV) Öffentliche Mitwirkung



Die Änderung beinhaltet:

- Änderung Zonenplan 1 Siedlung und Landschaft
- Änderung Baureglement, Anhang A, ZPP B «Bahnhof West» mit Richtprojekt
- Änderung Baureglement, Anhang A, ZPP AN «Sägegasse 2»
- **Erläuterungsbericht (Bericht nach Art. 47 RPV)**
- Teil-Aufhebung Richtplan «Bahnhof West»

Bern, 29. Oktober 2025

Impressum

Auftraggeberin

Gemeinde Münsingen
Neue Bahnhofstrasse 4
3110 Münsingen

Bay Projektentwicklung West AG
Emmentalstrasse 73c
3510 Konolfingen

Auftragnehmende

BHP Raumplan AG
Güterstrasse 22a
3008 Bern

Bearbeitung

Philipp Hubacher
Ladina Schaller
Xavier Maurhofer

Inhaltsverzeichnis

1. Planungsgegenstand.....	5
1.1 Ausgangslage	5
1.2 Lage und Perimeter	6
1.3 Umgebung und Analyse des Gebiets.....	8
1.4 Planungsorganisation	10
1.5 Planungsziele	10
1.6 Terminplan	11
1.7 Grundlagen.....	11
2. Planungsrechtliche Grundlagen	12
2.1 Ortsplanung Münsingen	12
2.2 Übergeordnete Rahmenbedingungen	19
2.3 Weitere Grundlagen.....	23
3. Bisherige Planungsarbeiten	24
3.1 Übersicht	24
3.2 Anerkanntes qualitätssicherndes Verfahren nach Art. 99a BauV.....	24
3.3 Testplanung nach SIA 143	26
3.4 Workshopverfahren	29
3.5 Richtprojekt	30
3.6 Verlegung Industriestrasse	39
4. Planungsmassnahmen	40
4.1 Änderung Zonenplan 1 Siedlung und Landschaft	40
4.2 Änderung Baureglement: ZPP B «Bahnhof West»	43
4.3 Änderung Baureglement: ZPP AN «Sägegasse 2».....	58
4.4 Teil-Aufhebung Richtplan «Bahnhof West»	60
4.5 Erschliessungsprogramm.....	60
4.6 Infrastrukturvertrag.....	62
5. Auswirkungen der Planung	63
5.1 Parkierung und Verkehrsaufkommen	63
5.2 Lärmschutz.....	70
5.3 Störfallvorsorge.....	71
5.4 Hochwasserschutz.....	72
5.5 Nichtionisierende Strahlung.....	73
5.6 Regenwassermanagement	74
5.7 Kommunale Anlagen und Infrastrukturen.....	75
6. Planerische Beurteilung und Würdigung.....	76
6.1 Übereinstimmung mit den übergeordneten Planungen.....	76
6.2 Siedlungsentwicklung nach innen und Wohnraumangebot	76
6.3 Wohnungen in Kostenmiete.....	76
6.4 Planungsmehrwerte.....	76
6.5 Würdigung	77

7. Planerlassverfahren	78
7.1 Verfahren.....	78
7.2 Öffentliche Mitwirkung.....	78
7.3 Kantonale Vorprüfung	79
7.4 Öffentliche Auflage.....	79
7.5 Beschluss und Genehmigung	79
Anhang	80
Anhang 1 Gebäudehöhen: Terrainaufnahmen und Schnitte.....	80
Beilagen	86

1. Planungsgegenstand

1.1 Ausgangslage

Standort und Lage

Das Planungsgebiet «Bahnhof West» befindet sich innerhalb des Siedlungskörpers in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Münsingen. Aufgrund seiner zentralen und prominenten Lage in Nachbarschaft zum Bahnhof und zum Dorfkern verfügt das Planungsgebiet über besondere Qualitäten und Potenziale.

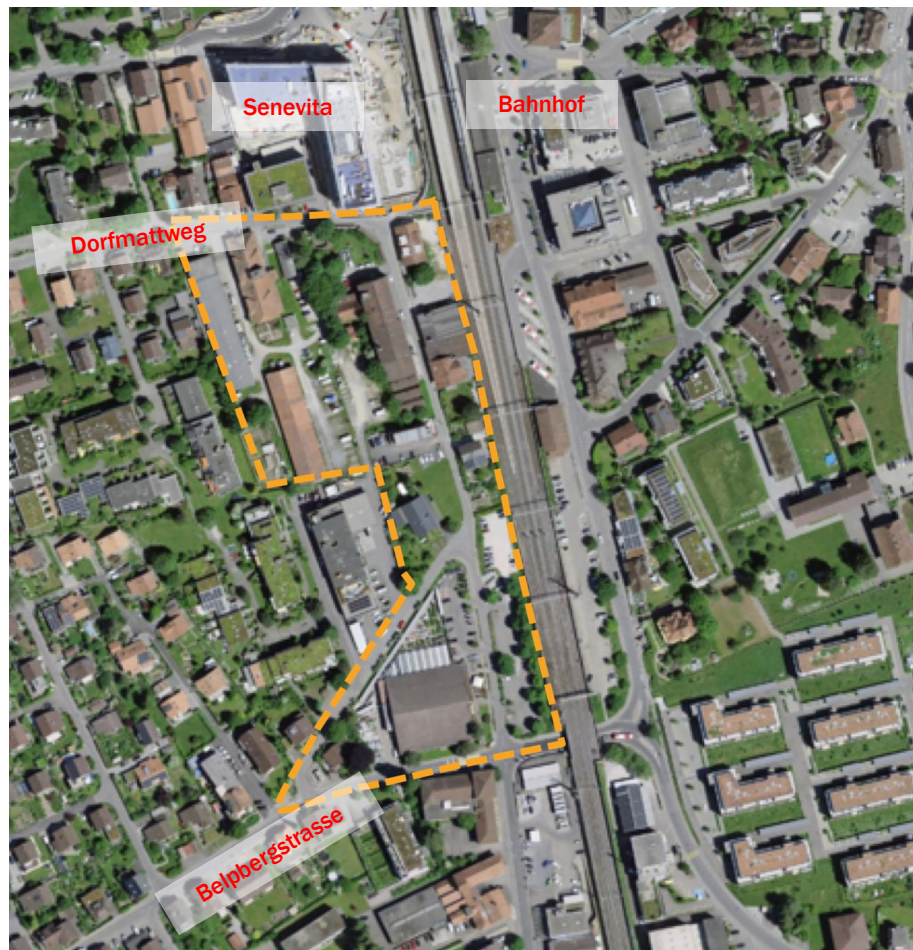


Abbildung 1: Perimeter des Planungsgebiets in Münsingen

Entwicklungsabsicht

Die Projektträgerschaft «Bay Projektentwicklung West AG» (Konolfingen) beabsichtigt, auf dem Areal die Realisierung eines Vorzeigeprojekts, welches die Sicherstellung einer nachhaltigen, qualitativ hochwertigen Zentrumsentwicklung auf der Westseite des Bahnhofs Münsingen mit Wohnen, ergänzt durch Gewerbe-, Dienstleistungs- und Flächen für Detailhandelseinrichtungen ermöglicht.

1.2 Lage und Perimeter

<i>Gebiet im Wandel</i>	Das Gebiet «Bahnhof West» ist im Wandel. Das Gebäude der Senevita wurde fertiggestellt, der Bahnhofvorplatz und die Veloeinstellhalle wurden eingeweiht (2022). Mit dem anstehenden Umbau des Bahnhofs und mit der Verlegung der Industriestrasse an die Bahnlinie werden weitere grosse Veränderungen einhergehen.
<i>Gebiet mit Handlungsbedarf...</i>	Das Gebiet «Bahnhof West» ist heute unternutzt und weist Verdichtungs- und Entwicklungspotenziale auf. Die aktuell gültigen Bauvorschriften der ZPP B «Bahnhof West» (genehmigt am 01.07.2011) entsprechen nicht mehr den heutigen Anforderungen und Gegebenheiten. Die Bestimmungen der ZPP B «Bahnhof West» wurden deshalb vom Beschluss zur neuen Ortsplanung ausgenommen, zu welcher die Münsinger Stimmbevölkerung am 15.5.2022 Ja gesagt hat. Damit ist sichergestellt, dass die ZPP B bei Bedarf – auch innerhalb der Frist der Planbeständigkeit der neuen Ortsplanung – geändert werden kann.
<i>...und Potenzialen an bester Lage</i>	Aufgrund seiner zentralen und prominenten Lage neben dem Bahnhof und zum Dorfkern verfügt das Entwicklungsgebiet über besondere Qualitäten. Es stellt eines der wichtigsten Entwicklungsgebiete in Münsingen innerhalb der Bauzone dar und bietet Chancen und Potenziale hinsichtlich einer qualitätsvollen und zeitgemässen Siedlungsentwicklung nach innen.
<i>Planungsvereinbarung 2022</i>	Der Gemeinderat Münsingen hat im Juni 2022 mit der Projektträgerschaft eine Planungsvereinbarung abgeschlossen, welche die Modalitäten der parzellenübergreifenden Planung im rund 3.4 Hektaren grossen Gebiet «Bahnhof West» zwischen Senevita und Belpbergstrasse regelt.
<i>Testplanung 2023</i>	Im Frühling 2023 wurde ein anerkanntes qualitätssicherndes Verfahren nach Art. 99a BauV gestartet – mit einer Testplanung als Auftakt. In der Testplanung sollten die Potenziale ausgelotet und ein langfristiges und umsetzungsfähiges Zielbild entworfen werden.
<i>Workshopverfahren 2024</i>	Mit einem Workshopverfahren wurde der mit der Testplanung gestartete qualitätssichernde Prozess weitergeführt und konkretisiert, wobei die Ergebnisse der Testplanung vertieft wurden. Ziel des Workshopverfahrens war die Erarbeitung eines Richtprojekts.
<i>Durchführung qualitätssichernder Verfahren</i>	Die qualitätssichernden Verfahren wurden durch ein unabhängiges externes Beurteilungsgremium mit Fachexpert:innen aus den Bereichen Städtebau, Architektur, Freiraum / Landschaft und Verkehr begleitet. Die vorliegende Änderung der ZPP B «Bahnhof West» basiert auf den Ergebnissen aus dem qualitätssichernden Verfahren.
<i>Eigentumsverhältnisse</i>	Der vorgesehene Planungsperimeter umfasst die in Abbildung 2 eingefärbten Grundstücke. Die Liegenschaften auf den Parzellen 649, 1051 und 146 müssen den neuen Infrastrukturen der SBB weichen. Sie werden als erstes zurückgebaut werden.

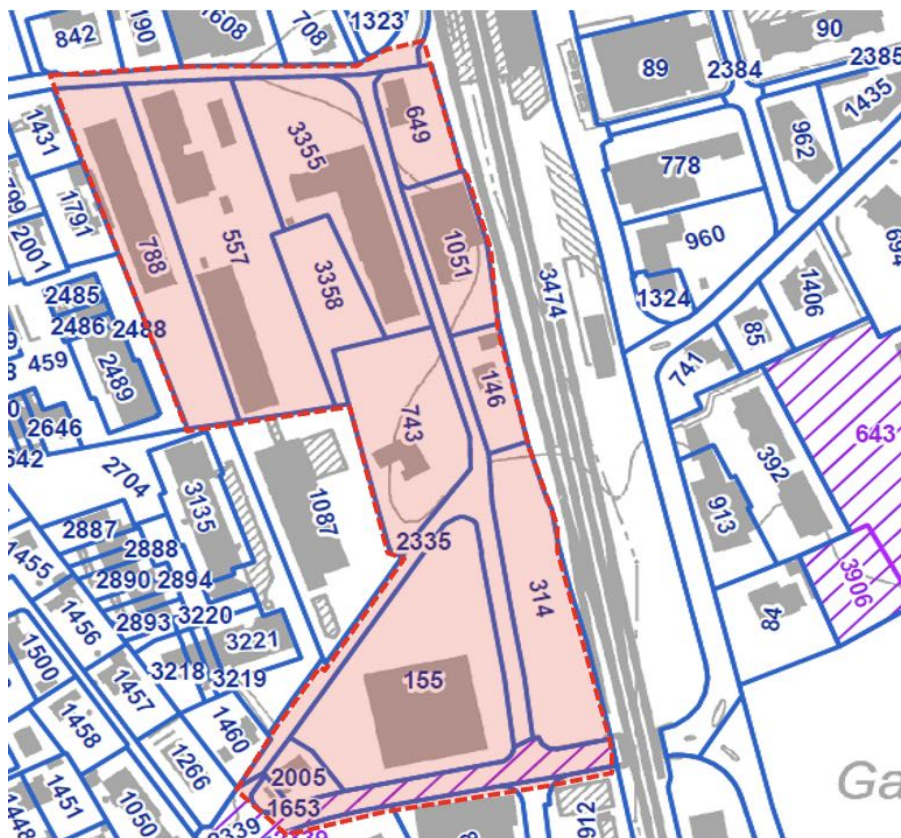


Abbildung 2: Planungsperimeter Testplanung und Parzellenstruktur

Münsingen GB Nr.	Fläche (m²)	Nutzung IST / kurzfristige Massnahme	Eigentum
Parzelle Nr. 649	1102	Rückbau Liegenschaft auf- grund SBB-Projekt und Ver- legung Industriestrasse	Bay Projektentwicklung WEST AG
Parzelle Nr.1051	1463	Rückbau Liegenschaft auf- grund SBB-Projekt und Ver- legung Industriestrasse	Stockwerkeigentum
Parzelle Nr. 146	854	Rückbau Liegenschaft auf- grund SBB-Projekt und Ver- legung Industriestrasse	Einfache Gesellschaft Fankhuser-Ryf
Parzelle Nr. 314	2907	Parkierung und Entsor- gungsstelle	SFP Retail AG Zürich
Parzelle Nr. 2335	2779	Strassenparzelle, Umlage- rung	Einwohnergemeinde Münsingen
Parzelle Nr. 3355	3669	Gewerbegebäude (Filzi)	U.C. Buchschacher AG Bern
Parzelle Nr. 3358	1460	unüberbaut	Frutiger AG Immobilien Thun
Parzelle Nr. 557	5530	Gewerbegebäude	Martignoni AG
Parzelle Nr. 788	3341	Gewerbegebäude	Martignoni AG

Münsingen GB Nr.	Fläche (m ²)	Nutzung IST / kurzfristige Massnahme	Eigentum
Parzelle Nr. 743	2954	Wohngebäude	Bay Projektentwicklung WEST AG / Schüpbach- Brauchli Katharina
Parzelle Nr. 155	5435	Detailhandel (Gebäude und Anlagen) / Jumbo	SFP Retail AG Zürich
Parzelle Nr. 2005	459	Wohngebäude	Gloor-Flühmann Walter Martin
Parzelle Nr. 1653	126	Trafostation	InfraWerkeMünsingen (IWM)

*Parzellenübergreifende
Planung und Nutzungs-
ausgleich*

Bei der Arealentwicklung «Bahnhof West» handelt es sich um eine parzellenübergreifende Arealentwicklung. Der Mehrwert einer parzellenübergreifenden Betrachtungsweise liegt darin, dass der Fokus nicht auf der Bebauung der bestehenden Parzellenstrukturen liegt, sondern auf einer optimalen Nutzung des gesamten Gebiets, verbunden mit einer qualitativ hochstehenden städtebaulichen Lösung.

Daraus folgt, dass dies zu einer zumindest teilweisen Neuorganisation des Planungsgebiets bzw. der Parzellenstrukturen führen kann. Daher wurden unter den Grundeigentümer:innen frühzeitig die Grundsätze und Regeln für die vorzunehmenden Nutzungsausgleiche vereinbart.

Eine künftige baurechtliche Regelung mit einem einzigen Planungsinstrument, das für den gesamten Planungssperimeter gilt (z.B. eine Überbauungsordnung für Gesamtgebiet), erscheint angesichts der heterogenen Eigentümerstruktur, der unterschiedlichen Interessen und unterschiedlich angestrebten Umsetzungszeithorizonte als hoher Anspruch. Die Möglichkeiten einer Entkopplung und Etappierung sind daher zu berücksichtigen. Aufgrund der bisherigen Überlegungen ist von mehreren Teilüberbauungsordnungen auszugehen.

Auf die Möglichkeit des Weiterbetriebs und der eigenständigen Entwicklung der Parzellen Nrn. 788 und 577 in Zusammenhang mit dem bestehenden Betrieb von Martignoni AG (Nordwesten) sowie des Wohngebäudes auf Parzelle Nr. 2005 (Südwesten) und der Trafostation auf Parzelle Nr. 1653 wird Rücksicht genommen.

1.3 Umgebung und Analyse des Gebiets

*Laufende Entwicklungen
im Umfeld*

Das Gebiet «Bahnhof West» in Münsingen ist im Wandel:

- Das Gebäude der Senevita wurde fertiggestellt, der Bahnhofvorplatz und die Veloeinstellhalle wurden eingeweiht (2022).
- Die SBB plant, den Bahnhof Münsingen auszubauen und gleichzeitig die Gleisachsen zu verschieben (Zeithorizont ab 2028).
- Gemäss kommunalem Richtplan «Bahnhof West» (genehmigt am 22.05.2018) soll die heutige Industriestrasse westseitig parallel an die SBB-Geleise verlegt werden und das Verkehrsaufkommen von der

Belpbergstrasse zur neuen Entlastungsstrasse Nord (und in umgekehrter Richtung) aufnehmen.

- Durch neue Bahnunterführungen für Fussgänger und Velos soll die Gleisquerung verbessert und in die Verkehrsführung westlich des Bahnhofs eingebunden werden.

Die Arealentwicklung «Bahnhof West» soll die Infrastrukturanlagen der SBB sowie die neue Industriestrasse in bestmöglicher Weise städtebaulich integrieren.

Ausbau Bahnhof Münsingen

Die SBB will den Bahnhof Münsingen ausbauen. Sie plant ein viertes Gleis, welches als Wendegleis für den angestrebten 1/4-h Takt dienen wird. Weiterhin wird es ein Abstellgleis geben. Im Hinblick auf die längeren Züge soll das Perron 1 in Richtung Süden verlängert werden. Die Abfahrten Richtung Bern sollen auf dem neuen Perron West möglich werden. Der Bahnzugang wird hindernisfrei ausgestaltet, die bestehenden Unterführungen werden verbreitert und eine neue Personenunterführung im Süden erstellt. Zudem prüft die SBB den Ausbau des Bahnhofgebäudes und den Bau eines neuen Betriebsgebäudes. Der Bahnhofausbau bietet Münsingen die grosse Chance, ein neues direkt ab dem Bahnhofvorplatz West zugängliches Perron West und weitere Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr zu realisieren.



Abbildung 3: Ausbau Bahnhof Münsingen

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

Industriestrasse

Direkt angrenzend an die SBB-Anlagen, bzw. an das neue Perron West und das Vorfeld der Bahnanlagen, soll mit der durchgängig befahrbaren Industriestrasse eine wichtige Querverbindung im Ortsteil West entstehen. Zusammen mit der geplanten Entlastungsstrasse Nord trägt die durchgehende

Industriestrasse deutlich zur Entlastung des Bahnhofsquartiers, des Dorfkerns und des Unterdorfs bei.

Neue Personenunterführung Süd

Durch eine neue Bahnunterführung, welche zwischen der bestehenden Bahnhofunterführung Mitte und der Unterführung Belpbergstrasse zu liegen kommt, soll die Gleisquerung für Fussgänger und Velos weiter verbessert werden. Der Ausgang aus der Unterführung wird in die Verkehrsführung westlich des Bahnhofs in die neue Industriestrasse eingebunden werden.

1.4 Planungsorganisation

Politische Organe

Planungsbehörde ist die Einwohnergemeinde Münsingen vertreten durch den Gemeinderat. Als vorberatende Kommission des Gemeinderats wirkt die Planungskommission.

Zwischen- und Schlussergebnisse werden jeweils vor den gesetzlich vorgeschriebenen Verfahrensschritten (öffentliche Mitwirkung, kantonale Vorprüfung, öffentliche Auflage, Beschluss und Genehmigung) dem Gemeinderat zur Verabschiedung unterbreitet.

Für den Beschluss der ZPP B «Bahnhof West» ist das Gemeindeparlament zuständig. Die Planung unterliegt dem fakultativen Referendum.

Projektsteuerung

Die «Projektsteuerung» mit Vertretungen von Projektträgerschaft, Gemeinde und Verfahrensbegleitung begleitet die Planungsarbeiten. Sie konstituierte sich selbst.

1.5 Planungsziele

Ziele für die Gebietsentwicklung

Gemeinde und Projektträgerschaft verfolgen folgende Ziele für die Gebietsentwicklung:

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

1.6 Terminplan

Q2/2025	Entwurf Mitwirkungsvorlage
Q3/2025	Beratung in Kommissionen und GR
Q4/2025	Öffentliche Mitwirkung
Q1/2026	Auswertung und Bereinigung der Mitwirkung
Q2/2026	Kantonale Vorprüfung
bis Ende 2026	Auswertung und Bereinigung der Vorprüfung
bis Ende 2027	Öffentliche Auflage, ggf. Einspracheverhandlungen
anschliessend	Beschluss Parlament (mit fak. Referendum), Genehmigung und Inkraftsetzung

1.7 Grundlagen

<i>Baurechtliche Grundordnung (genehmigt im Oktober 2023)</i>	<ul style="list-style-type: none">• Gemeindebaureglement Einwohnergemeinde Münsingen• Zonenplan 1: Siedlung und Landschaft; 1:5'000• Zonenplan 2, Teil Süd: Schutzgebiete, Schutzobjekte, Energieversorgung; 1:5'000• Zonenplan 3, Naturgefahren, 1:10'000• Erläuterungsbericht zur Ortsplanungsrevision «Münsingen 2030»
<i>Kommunale Richtpläne</i>	<ul style="list-style-type: none">• Richtplan «Bahnhof West» Gemeinde Münsingen (02.05.2018)• Richtplan Energie (10.06.2022)• Richtplan Landschaft (10.06.2022)• Richtplan Mobilität (10.06.2022)
<i>Weitere Dokumente</i>	<ul style="list-style-type: none">• Richtlinien der Gemeinde Münsingen, Mobilitätskonzept bei Bau- und Planungsverfahren (29.09.2022)• Merkblatt «Preisgünstiger Wohnraum» der Gemeinde Münsingen (13.02.2020)• Reglement über den Ausgleich von Planungsvorteilen (17.05.2021)• Leitfaden Veloparkierung für Wohnbauten (17.09.2025)
<i>Dokumente qualitätssichernde Verfahren</i>	<ul style="list-style-type: none">• Rahmenwerk: Richtprojekt gemäss Workshopverfahren (Stand 23.10.2025)• Programm Testplanung nach SIA 143 (22.12.2023)• Synthesebericht Testplanung nach SIA 143 (12.12.2023)• Programm Workshopverfahren (01.02.2024)• Schlussbericht Workshopverfahren (14.10.2024)
<i>Gutachten und Studien</i>	<ul style="list-style-type: none">• CSD AG, Fachgutachten Nichtionisierende Strahlung (15.02.2023)• B+S AG Ingenieure und Planer, Ermittlung und Beurteilung von Lärm- und Erschütterungsmassnahmen (06.06.2025)• Kissling + Zbinden AG Ingenieure Planer Usic, Fachgutachten Naturgefahren (28.02.2025)• Ecolot GmbH Bern, Störfallabklärungen im Zusammenhang mit der Arealentwicklung Münsingen Bahnhof West (22.05.2025)• Metron Bern AG, Fachbericht Verkehr (12.06.2025, rev. 20.11.2025)

2. Planungsrechtliche Grundlagen

2.1 Ortsplanung Münsingen

OPR «Münsingen 2030»

Die Gemeinde Münsingen hat die baurechtliche Grundordnung (Ortsplanungsrevision «Münsingen 2030») überarbeitet. Am 15. Mai 2022 wurde die Ortsplanungsrevision (OPR) von den Stimmbürgerinnen und Stimmbürger beschlossen. Das Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern hat am 31. Oktober 2023 die OPR genehmigt. Eine Teilrechtskraftbescheinigung wurde im Mai 2024 verfügt.

Die baurechtliche Grundordnung der Gemeinde Münsingen besteht aus:

- Gemeindebaureglement
- Zonenplan 1 (Siedlung und Landschaft)
- Zonenplan 2 (Schutzgebiete, Schutzobjekte, Energieversorgung)
- Zonenplan 3 (Naturgefahren)

2.1.1 Zonenplan 1 (Siedlung und Landschaft)

Das Planungsgebiet entspricht dem Teilbereich B2 der ZPP B «Bahnhof West».

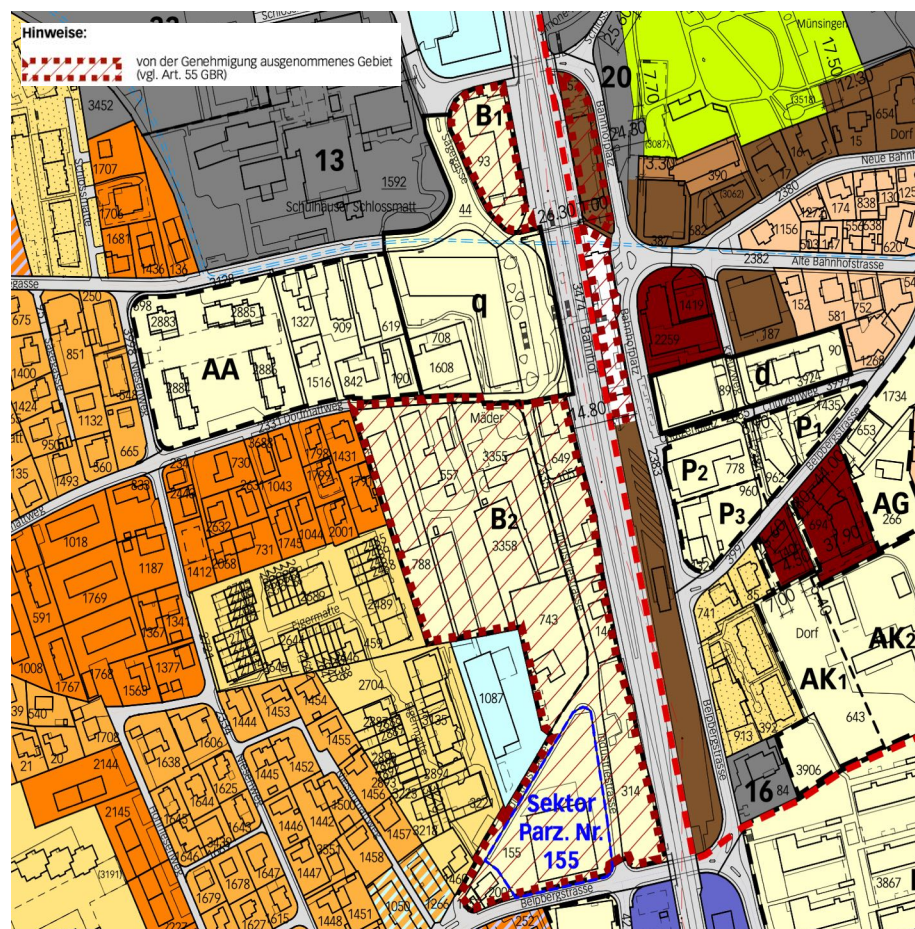


Abbildung 4: Ausschnitt Zonenplan 1 (genehmigt im Oktober 2023)

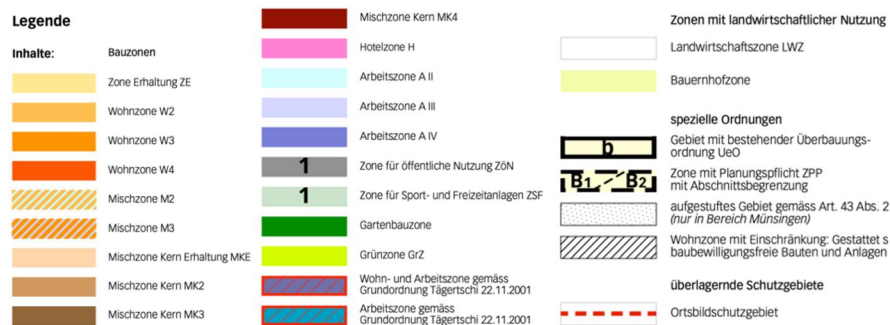


Abbildung 5: Legende zum Zonenplan 1

2.1.2 Gemeindebaureglement, Anhang A, ZPP B «Bahnhof West»

ZPP B «Bahnhof West»

Die geltende Zone mit Planungspflicht ZPP B «Bahnhof West» wurde vom Beschluss zur neuen Ortsplanung ausgenommen. Damit ist sichergestellt, dass die ZPP B auch während der Frist der Planbeständigkeit geändert werden kann.

ZPP B «Bahnhof West»

1 Planungszweck

Die ZPP B «Bahnhof West» bezweckt:

- die Schaffung attraktiver und belebter Aussenräume für den Langsamverkehr,
- bessere und attraktivere Anbindung zum östlich der Bahn gelegenen Ortsteil,
- die Gewährleistung von sicheren, direkten und attraktiven Verbindungen für den Langsamverkehr,
- Sicherstellung der Verbindung zwischen Belpbergstrasse und Sägegasse,
- die Förderung von gewerblichen Nutzungen westlich des Bahnhofs,
- die Schaffung von Wohnraum im westlichen Bereich der ZPP mit einem Immissionsschutzgürtel gegenüber der Bahn und der Industriestrasse,
- die Sicherstellung der im Zusammenhang mit dem Bahnhof stehenden Funktionen insbesondere Veloabstellplätze und Kurzzeitparkplätze.

ZPP B „Bahnhof West“ ist von Beschluss und Genehmigung durch das AGR ausgenommen (Aufhebung Planbeständigkeit)

Siehe Richtplan Bahnhof West vom 22.05.2018



⁴ **Gestaltungsgrundsätze**

- Zwischen SBB-Areal und Industriestrasse ist eine geschlossene Bauweise mit Bauten anzustreben, die Bezug zum öffentlichen Strassenraum nehmen.
- Die Interessenslinie der Bahn ist in der UEO zu berücksichtigen.
- Bei der Gestaltung von Unterführungen ist dem Sicherheitsempfinden besonders Rechnung zu tragen.

⁵ **Erschliessungsgrundsätze**

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

⁶ **Lärmempfindlichkeitsstufe**

ES III

Abbildung 6: Auszug aus dem Baureglement 2021 (Münsingen 2023, genehmigt im Oktober 2023)

Aufgrund der Erkenntnisse aus der Projektentwicklung sollen die Bestimmungen angepasst werden.

Bestimmungen zur Parkierung (Art. 26 GBR)

Parkierung

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

- Ab 6 Wohnungen gilt für Wohnen eine Bandbreite von 0.25 bis 1 Abstellplätze pro Wohnung. Für die übrigen Nutzungen gelten die Bestimmungen der Bauverordnung. Der Flächenbedarf der Parkierung für die maximale Bandbreite ist aufzuzeigen. Von den erstellten Autoabstellplätzen sind mindestens 10 % für Besuchende zu reservieren und als solche zu bezeichnen. Falls mehr als 5 Abstellplätze erstellt werden, muss im Baubewilligungsverfahren nachgewiesen werden, dass mindestens alle baulichen Vorkehrungen für die Sicherstellung der E-Mobilität ausgeführt werden. Autoabstellplätze für Menschen mit Behinderung sind an besonders gut zugänglichen Lagen und in der Nähe der Eingänge zu erstellen.
- Abstellplätze für Fahrräder und Kinderwagen sind in der Nähe der Eingänge an besonders gut zugänglicher Lage zu erstellen. Mindestens 80 % der oberirdischen Abstellplätze für Fahrräder sind zu überdachen (Art. 26 Abs. 7 GBR). Abstellanlagen für mehr als 20 Velos müssen angemessen mit Lademöglichkeiten für Elektrofahrräder ausgestattet werden (Art. 26 Abs. 8 GBR).

2.1.3 Zonenplan 2 (Schutzgebiete, Schutzobjekte, Energieversorgung)



Abbildung 7: Ausschnitt Schutzzonenplan der Gemeinde Münsingen mit Planungsgebiet ZPP AB (Stand: Beschluss OPR am 15.5.2022)

Erhaltenswerte Baute

Das Gebäude auf Parzelle 788 am Dorfmatweg 5 weist den Status einer erhaltenswerten Baute auf. Es handelt sich um einen Industrie- und Bürobau der Martignoni AG aus dem Jahr 1959.



Abbildung 8: Foto zum Gebäude Dorfmatweg 5 (Quelle: Bauinventar BE)

Sachlicher, aus zwei Teilen bestehender Putzbau. An den lang gezogenen Fabrikationstrakt unter schwach geneigtem Satteldach, schliesst sich im Norden ein höherer, quaderförmiger Kopfbau unter Flachdach an. Akzentuierte Vertikalen mittels durchgehenden Wandpfeilern; ehem. rot, heute blau gestrichen. Dazwischen im abgetieften Sockelgeschoss jeweils zwei Öffnungen, im OG Fensterbänder mit Welleternit-Elementen. Verwaltungsbau mit stark durchlichtetem Treppenhaus. Zusammen mit der zeitgleichen und von demselben Architekten projektierten Buchbinderei Zellweger (Thunstrasse 5C) bildet die Schuhabsatzfabrik Martignoni ein typisches, gut erhaltenes Beispiel eines kleineren Gewerbebetriebes der späten 1950er Jahre.

Schützenswerte Einzelbäume

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

zuständigen Gemeindebehörde erfolgen muss. Im Falle von Ersatzmassnahmen müssen standortgerechte Baumarten gepflanzt werden.



Abbildung 9: Foto der schützenswerten Bäume (Quelle: GoogleStreetView, 19.03.2025)

Energie

Die ZPP B befindet sich im Perimeter mit Anschlusspflicht an das Fernwärmenetz. Für eine allfällige Realisierung einer eigenständigen und nachhaltigen Energieversorgung mit erneuerbaren Energieträgern gelten die Bestimmungen des übergeordneten Rechts. Im Weiteren gilt die kantonale Energiegesetzgebung.

2.1.4 Zonenplan 3 (Naturgefahren)

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



Der Richtplan umfasst eine Richtplankarte und den Richtplankarte. Letzterer definiert Richtlinien für die Siedlung und für die Erschliessung.

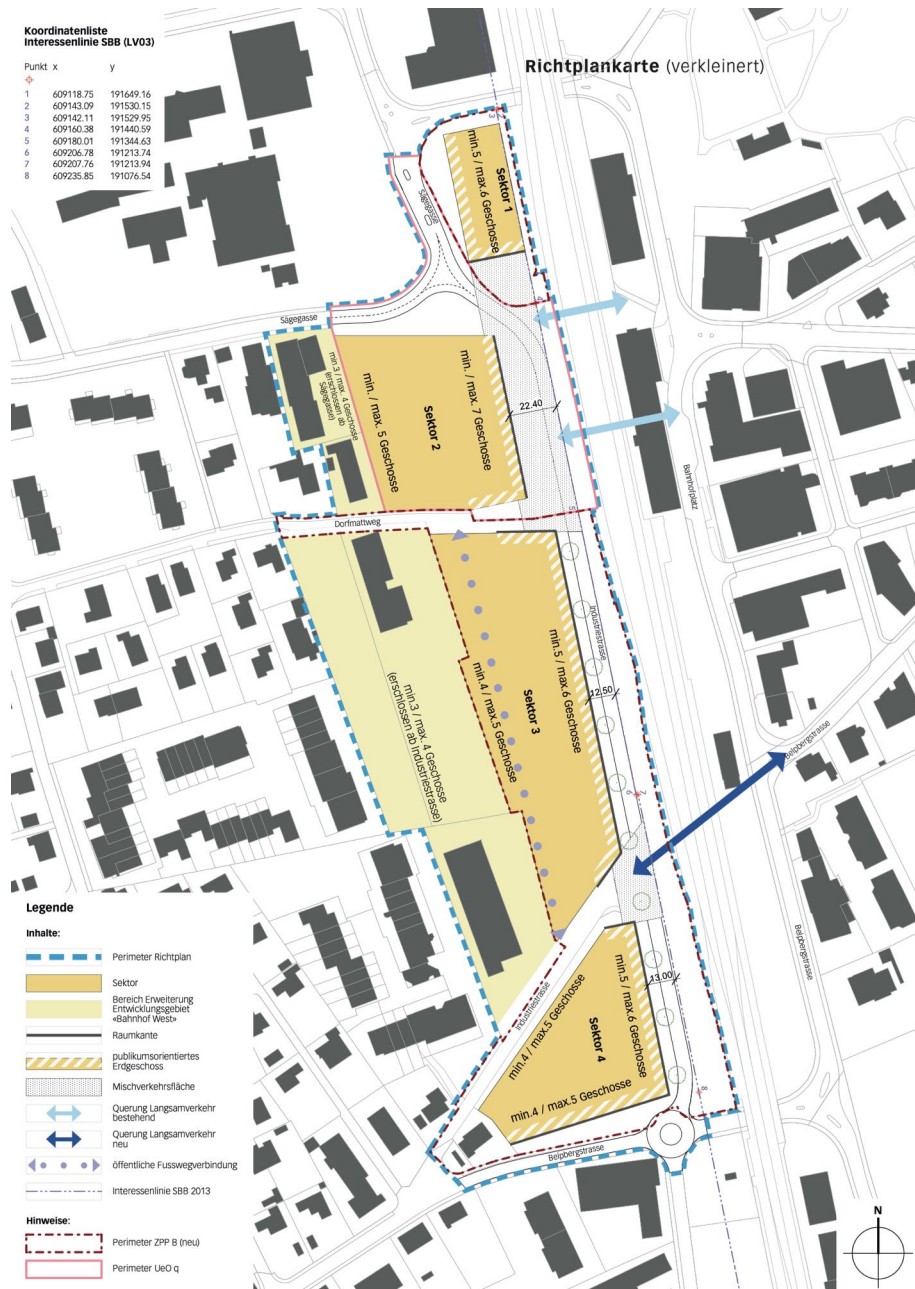
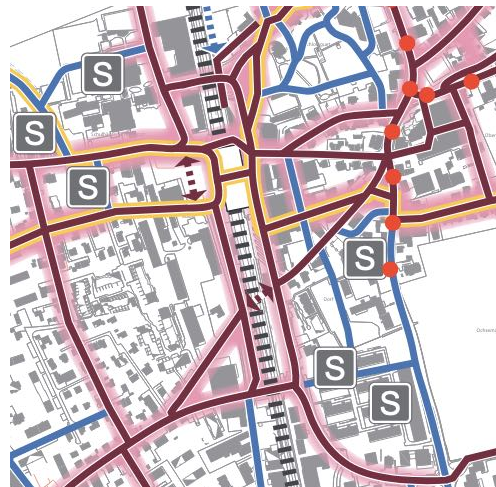


Abbildung 11: Richtplankarte (verkleinert) zum Gebiet «Bahnhof West» (beschlossen 2017)

2.1.6 Richtplan Mobilität

Der behördenverbindliche Richtplan Mobilität (genehmigt am 10.06.2022) ist ein Führungs- und Koordinationsinstrument und stellt eine langfristig gültige Willenserklärung der Gemeinde und der beteiligten Partner dar. Der Richtplan Mobilität zeigt auf, unter welchen Randbedingungen und mit welchen Zielvorstellungen Verkehrs- und Mobilitätsfragen angegangen und aufeinander abgestimmt werden sollen.

Teilrichtplankarte Fussverkehr



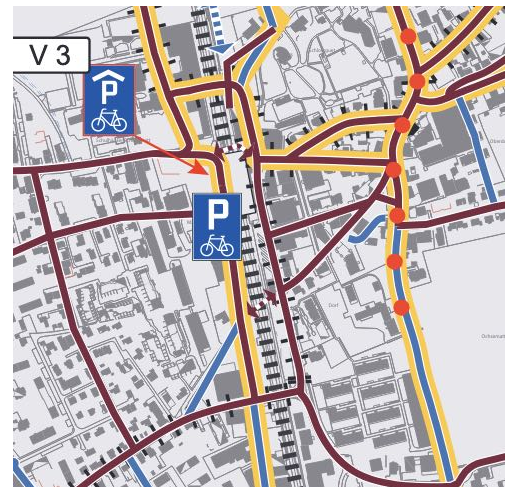
Übergeordnete Routen (Stand 2021)

Wanderrouuten (Zielzustand)
(Sachplan Wanderrouutennetz Kanton Bern)

Lokale Routen (Stand 2021)

Lokale Hauptroute (Basisschliessung)
Lokale Nebenroute (Detailerschliessung)
Wichtige Schulwege

Teilrichtplankarte Veloverkehr



Übergeordnete Routen (Stand 2021)

Veloroute Alltagsverkehr (Sachplan Veloverkehr Kanton Bern)
Veloroute Freizeitverkehr (Velolandroute)

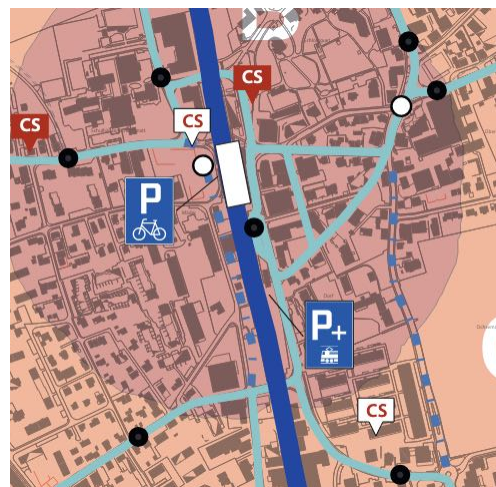
Lokale Routen (Stand 2021)

Wichtige Routen (Basisschliessung)
Ergänzende Routen (Detailerschliessung)

Kommunale Festlegungen (Stand 2021)

Standort Bike + Ride (Abstellplätze)

Teilrichtplankarte Öffentlicher Verkehr, kombinierte Mobilität und Alternativen



Netz, Erschliessung und Angebot (Bestand)

Netz:

Bahnlinie(n) mit Haltestelle
Buslinie(n) mit Haltestelle

Sharing-Angebot und kombinierte Mobilität:

Standort Car-Sharing
Standort Park+Ride / Bike + Ride

Teilrichtplankarte Motorisierter Individualverkehr



Strassenklassierung (Stand 2021)

HLS Autobahn A6
HVS / VS ausserorts
HVS / VS Tempo 50
HVS / VS Tempo 30
Sammelstrasse
Erschliessungsstrasse / Detailerschliessung

Weitere Festlegungen (Stand 2021)

Eingangstor Tempo 30 (Ist / Geplant)
Tempo-30-Zone (Ist / Geplant)

Massnahmen Richtplan Mobilität

(Teil-)Massnahme
M1 Sanierung Ortsdurchfahrt Münsingen
M2 Entlastungsstrasse Nord inkl. flMa
M3 Bahnhof West und durchgehende Industriestrasse

Abbildung 12: Auszüge aus dem Richtplan Mobilität (2022)

2.2 Übergeordnete Rahmenbedingungen

2.2.1 Bund

Raumplanungsgesetz

Das teilrevidierte Raumplanungsgesetz vom Mai 2014 verlangt eine hochwertige Siedlungsverdichtung nach innen. Der haushälterische Umgang mit dem Boden und die Entwicklung und Verdichtung bestehender Bauzonen hat eine hohe Priorität. Wichtig ist aber auch eine gute Qualität der Innenentwicklung. Ortsbild- und Landschaftsschutz müssen die nötige Beachtung finden.

ISOS: Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz

Im Planungsgebiet oder seiner unmittelbaren Umgebung befinden sich keine relevanten Objekte aus dem Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz.

IVS: Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz

Durch das Planungsgebiet verläuft ein Objekt aus dem Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz von lokaler Bedeutung. Es handelt sich um einen historischen Verlauf ohne Substanz.

IVS Regional und Lokal

- Historische Verkehrswege von regionaler Bedeutung
- Historischer Verlauf mit viel Substanz
 - Historischer Verlauf mit Substanz
 - Historischer Verlauf
- Historische Verkehrswege von lokaler Bedeutung
- Historischer Verlauf mit viel Substanz
 - Historischer Verlauf mit Substanz
 - Historischer Verlauf



Abbildung 13: Historische Verkehrswege Schweiz (map.geo.admin; 19.11.2024)

2.2.2 Kanton

Kantonaler Richtplan / Raumkonzept

Münsingen ist im kantonalen Richtplan dem Raumtyp «Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen» als Zentrum 4. Stufe zugewiesen (Massnahmenblatt C_02). Der kantonale Richtplan legt den Fokus auf eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen.

Siedlungsentwicklung nach innen

Der Kanton Bern forciert mit dem revidierten kantonalen Richtplan die Siedlungsentwicklung nach innen. Gemäss Massnahmenblatt A_01 soll die Bevölkerung in den Agglomerationsgürteln und Zentren 4. Stufe, wie z. B. Münsingen, in den nächsten 15 Jahren um rund 8 % wachsen. So sollen u.a. zentral gelegene und gut erschlossene Bauzonenreserven aktiviert und mobilisiert werden.

Kantonales Baugesetz

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

- Beim Bau von Mehrfamilienhäusern (ab 2 Familienwohnungen) sind die notwendigen Abstellräume und Aufenthaltsbereiche sowie Spielplätze im

Freien nach Art. 15 BauG und 42-48 BauV zu berücksichtigten. Wohnungen ab 3 Zimmern gelten als Familienwohnungen.

- Die Fläche der Kinderspielplätze muss 15 % der Hauptnutz- und Konstruktionsflächen der Familienwohnungen entsprechen.
- Für Aufenthaltsbereiche im Freien sind 5 % der Hauptnutz- und Konstruktionsflächen aller Wohnungen vorzusehen. Die Fläche von mindestens 2.0 m tiefen Balkonen und dergleichen kann zur Hälfte an den erforderlichen Aufenthaltsbereich angerechnet werden.
- Eine grössere Spielfläche soll Jugendlichen und Erwachsenen für Ball und Rasenspiele zur Verfügung stehen. Sie soll möglichst eben, gut proportioniert und zusammenhängend sein. Bei mehr als 20 Familienwohnungen gilt eine Mindestfläche von 400 m².
- Als Abstellräume zählen Reduits sowie abschliessbare Estrich- oder Kellerabteile. Sie sind in genügender Anzahl und Grösser zur Verfügung zu stellen.
- Für die Erstellung von Fahrzeugabstellplätzen gelten die Vorgaben gemäss Art. 16 und 17 BauG sowie Art. 49-56 BauV. Hinzukommend hat die Gemeinde in Art. 26 GBR weitergehende kommunale Vorgaben formuliert.
- Die Vorgaben für hindernisfreies Bauen umfassen Art. 22 BauG und Art. 85-88 BauV. Darüber hinaus sind die Normen SIA 500 (2009) «Hindernisfreie Bauten» und VSS SN 640 075 «Fussgängerverkehr Hindernisfreier Verkehrsraum» zu beachten.

ÖV-Erschliessung

Das Planungsgebiet liegt im Bereich der Erschliessungsgüteklasse B. Der Bahnhof Münsingen liegt in unmittelbarer Nähe.

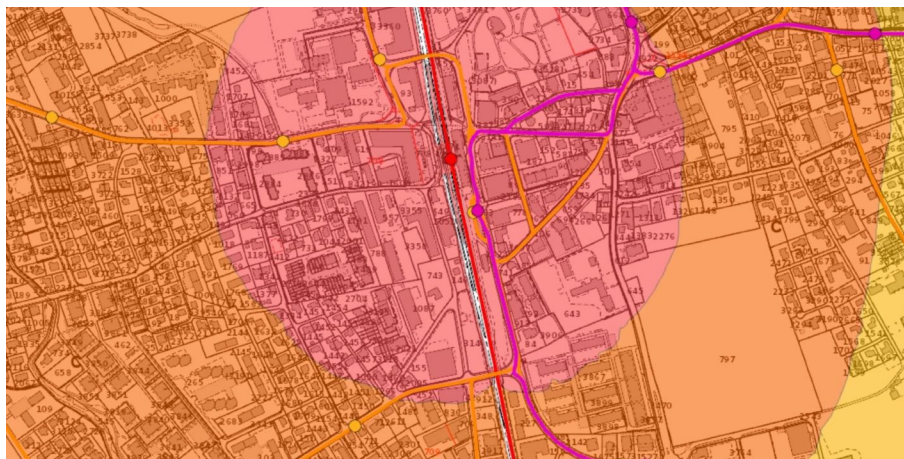


Abbildung 14: Ausschnitt Karte zur ÖV-Erschliessungsgüteklasse (Geoportal BE; 25.04.2024)

Eine ausreichende Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr ist eine wesentliche Voraussetzung für eine nachhaltige räumliche Entwicklung. Gemäss Massnahmenblatt B_10 ist bei Planungen der Gemeinden die Güteklasse der ÖV-Erschliessung zu berücksichtigen.

Veloverkehr

Mit dem Sachplan Veloverkehr werden die Veloalltags- und -freizeitroutes mit kantonomer Netzfunktion festgelegt (Strassengesetz Art. 45).

Die Karte zeigt, dass

- über den Erlenauweg und die Industriestrasse (Gemeindestrassen) eine Hauptroute für den Veloalltagsverkehr führt.
- durch die Unterführung Belpbergstrasse eine Velolandroute führt.
- im Bereich des Bahnhofs eine physische Netzlücke für den Veloalltagsverkehr besteht.
- grossflächig Korridore zur Prüfung von Vorrangrouten festgelegt wurde, welche Münsingen mit Thun, mit Konolfingen, über Gümligen mit Bern und über Belp mit Bern verbinden sollen.

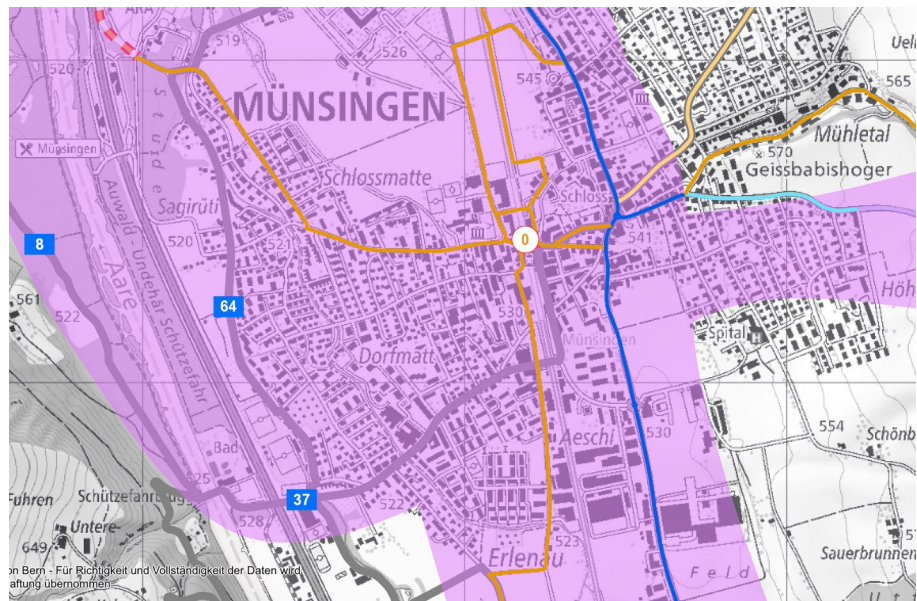


Abbildung 15: Ausschnitt aus der Karte zum kantonalen Sachplan Veloverkehr (Geoportal BE; 30.07.2025)

2.2.3 Region

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) / Agglomerationsprogramm (AP)

Die Gemeinde Münsingen ist im RGSK Bern-Mittelland 2021/25 sowie im Agglomerationsprogramm 5. Generation als Fokusraum ausgewiesen und es gibt verschiedene Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen im Umfeld des Bahnhofs und der ZPP Bahnhof West.

- Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet:
Das Planungsgebiet der ZPP B «Bahnhof West» gilt als regionales Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet in der Agglomeration Bern (Teilmassnahme Siedlung, BM.S-UV.1.115).
- Langsamverkehrsunterführung PU Süd:
Die Gemeinde Münsingen will im Zusammenhang mit dem Umbau des Bahnhofs sowie den angrenzenden Neubauprojekten bestehende Netzlücken im Bereich Fuss- und Veloverkehr schliessen. Am südlichen Perronende beim ehemaligen Güterschuppen soll eine neue Unterführung für den Fuss- und Veloverkehr erstellt werden. Mit dieser Massnahme entsteht eine zusätzliche Querung der Bahn, welche die Trennwirkung der Bahn mindert und die Ortsteile West und Ost besser miteinander verbindet (Teilmassnahme Verkehr, FVV-Ü.20).

-
- MÜNSINGEN**
- Entwicklungspotenziale**
- Bevölkerung**
- Arbeitsplätze
 - Horizont A: bis 2031
 - Horizont B: 2031 bis - 35
 - Horizont C: nach 2035
 - = 100
- Siedlungsentwicklungspotenzial RISIK**
- Arbeitschwerpunkte
 - Wohnschwerpunkte
- Verkehr**
- Horizont A: bis 2031
 - Horizont B: 2031 bis - 35
 - ohne Horizont
 - Verkehrsdrehscheibe
 - Fuss- und Veloverkehr
 - Öffentlicher Verkehr
 - Motorisierter Individualverkehr
 - Öffentlicher Verkehr national
 - Motorisierter Individualverkehr national
- Landschaft**
- Aufwertung von Grün- & Freiräumen
 - Siedlungsprägende Grünräume
 - RISIK
 - Aufwertung Naturlandschaften/Gewässer
 - Aufwertung Grünes Band
- Stand: 24.2.2025**
- FORWARD Planung & Forschung**

Abbildung 16: Fokusraum Münsingen (RGSK 2025 / AP5)

2.3 Weitere Grundlagen

Lärmschutz

Für das Planungsgebiet gilt die Lärmempfindlichkeitsstufe ES III gemäss Art. 43 LSV. Es gelten die Immissionsgrenzwerte gemäss Lärmschutzverordnung (LSV). Im Sinne der Vorsorge und des Komforts sind die nahen Lärmquellen (Bahn, Strasse) bei der Planung zu berücksichtigen (Orientierung Neubauten, Grundrisse).

Altlasten

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



3. Bisherige Planungsarbeiten

3.1 Übersicht

Der aktuelle Planungsstand mit dem vorliegenden Erläuterungsbericht betrifft die Änderung der baurechtlichen Grundordnung (Zonenplan und Bau-reglement) resp. der ZPP B «Bahnhof West».



Abbildung 19: Übersicht zum Planungsablauf, Inhalten und Produkten

3.2 Anerkanntes qualitätssicherndes Verfahren nach Art. 99a BauV

Die Einwohnergemeinde Münsingen und die Auftraggeberin führten zur Qualitätssicherung ein anerkanntes qualitätssicherndes Verfahren nach Art. 99a BauV mit Testplanung und Workshopverfahren über das gesamte Planungsgebiet durch.

Projektträgerschaft und Auftraggeberin

Auftraggeberin und Veranstalterin des Verfahrens (nachfolgend Projektträgerschaft) war die

Bay Projektentwicklung West AG
Emmentalstrasse 73c
3510 Konolfingen
vertreten durch Niklaus Bay

Ziele für die Gebietsentwicklung

Die Ziele für die Gebietsentwicklung von Gemeinde und Projektträgerschaft richten sich nach den unter Ziff. 1.5 aufgeführten Zielen.

Begleitgremium

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

Fachvertretung (stimmberechtigt)

Fachbereich	Name	Bezeichnung
Städtebau / Architektur	• Barbara Holzer (Vorsitz)	• Holzer Kobler Architekturen GmbH, Prof. dipl. Architektin ETH SIA, Zürich
Städtebau / Architektur	• Marco Ryter	• Architekt FH SIA, ehem. Dozent FH Burgdorf
Städtebau / Architektur	• Claude Rykart	• Rykart Architekten AG, dipl. Architekt HTL-SIA / Planer NDS, HTL
Freiraum / Landschaft	• Toni Weber (Testplanung) • Simon Schöni (Workshopverfahren)	• w+s, dipl. Landschaftsarchitekt HTL-BSLA-BSA-SIA • extra Landschaftsarchitekten AG, Landschaftsarchitekt FH BSLA SIA
Verkehr / Mobilität	• Thomas von Känel	• Metron Bern AG, dipl. Siedlungsplaner HTL / FSU, NDS / FH /BWL / UF

Sachvertretung (stimmberechtigt)

Name	Bezeichnung
• Beat Moser	• Gemeinde Münsingen, Gemeindepräsident, Ressortleiter Planung
• Thekla Huber	• Gemeinde Münsingen, Gemeinderätin, Ressortleiterin Infrastruktur
• Niklaus Bay	• Projektträgerschaft, vertretend die Grundeigentümerschaften Bay + SFP
• Rolf Nöthiger	• Grundeigentümerversprecher, vertretend Grundeigentümerschaften Martignoni AG und U.C. Buchschacher AG

Ersatzvertretung (stimmberechtigt im Ersatzfall)

* Ersatz Sachmitglieder, ** Ersatz Fachmitglieder

Name	Bezeichnung
• Urs Fischer **	• Lohner + Partner AG, Dipl.-Ing. Stadtplanung SIA FSU REG A, ortsplanerische Begleitung Gemeinde
• Martin Niederberger * (Testplanung)	• Gemeinde Münsingen, Leiter Abteilung Bau
• Marlies von Allmen * (Workshopverfahren)	• Gemeinde Münsingen, Bereichsleiterin Bau, Planung und Umwelt
• Thomas Lavater *	• SFP, Portfolio Manager Real Estate Direct, Vertretung Grundeigentümerschaft
• Bruno Moser *	• U.C. Buchschacher AG, Vertretung Grundeigentümerschaft
• Peter Weibel *	• vbarchitekten., Architekt FH / Betriebswirt FH, Berater Projektträgerschaft
• Markus Karl *	• SFP, Head Construction Manager Real Estate Direct, Vertretung Grundeigentümerschaft

Beratende Mitglieder (nicht stimmberechtigt)

Name	Bezeichnung
• Markus Walther	• SFP, Vertretung Grundeigentümerschaft
• Ulrich Buchschacher	• Vertretung Grundeigentümerschaft U.C. Buchschacher AG
• Marlies von Allmen (situativ, Testplanung)	• Gemeinde Münsingen, Leiter Abteilung Bau
• Nina Lauterburg (situativ, Workshopverfahren)	• Gemeinde Münsingen, Fachbereich Planung (bis Mitte 2024)
• Anna Eichholzer (Situativ, Testplanung)	• Gemeinde Münsingen, Fachbereichsleiterin Verkehr (bis Ende 2024)
• Luzi Bergamin (situativ, Testplanung)	• Ecolot GmbH, Dr. phil. nat. Physiker, Experte Störfallvorsorge

Verfahrensbegleitung

Die Projektträgerschaft beauftragte das Planungsbüro BHP Raumplan AG, Güterstrasse 22a, 3008 Bern, mit der Verfahrensbegleitung der qualitätssichernden Verfahren (Testplanung, Workshopverfahren).

3.3 Testplanung nach SIA 143

Die Projektträgerschaft führte eine Testplanung gemäss SIA 143 (2009) im Einladungsverfahren durch. Die Projektträgerschaft erklärte die Ordnung SIA 143, Ausgabe 2009, für verbindlich. Das Verfahren galt als Ideenstudie. Im Rahmen der diskursiven Testplanung mit drei Bearbeitungsteams fanden eine Startveranstaltung, zwei Zwischenworkshops und eine Schlusspräsentation statt. Das Verfahren unterstand nicht dem öffentlichen Beschaffungswesen und wurde nicht anonym durchgeführt.

Für die Testplanung wurden drei geeignete interdisziplinäre Bearbeitungsteams eingeladen. Deren Projektentwürfe unterschieden sich stark, gleichzeitig wiesen sie aber auch wesentliche Gemeinsamkeiten auf: So verzichteten zum Beispiel alle Teams auf eine geschlossene Bebauung entlang der Industriestrasse. Mit den drei Projektentwürfen wurden die Anforderungen von Art. 99a BauV bezüglich dem Aufzeigen von mind. drei Grundvarianten erfüllt. Das Beurteilungsgremium hat die Vorschläge der drei Teams anschliessend zu einer Synthese mit zentralen Grundsätzen verarbeitet und in einem Wertekatalog zusammengefasst.

Aufgabenstellung

Die Testplanung diente der Erarbeitung eines gesamtheitlichen und nachhaltigen Konzepts für die Bebauung, Baugestaltung und Nutzung, die Erschliessung, die Parkierung und den Aussenraum.

Eingeladene Büros

Team 1	<ul style="list-style-type: none"> • Architektur / Städtebau: • Landschaftsarchitektur: • Verkehrsplanung 	<ul style="list-style-type: none"> • Salewski Nater Kretz AG, Zürich • BRYUM GmbH, Basel • TEAMverkehr, Cham
Team 2	<ul style="list-style-type: none"> • Architektur / Städtebau: • Landschaftsarchitektur: • Verkehrsplanung • Sozialraum 	<ul style="list-style-type: none"> • GWJ Architektur AG, Bern • Ort - AG für Landschaftsarch., Zürich • Kontextplan AG, Bern • Soziale Plastik, Bern
Team 3	<ul style="list-style-type: none"> • Architektur / Städtebau: • Landschaftsarchitektur: • Verkehrsplanung 	<ul style="list-style-type: none"> • camponovo baumgartner architekten GmbH, Zürich • EDER Landschaftsarchitekten GmbH, Opfikon • Rombo GmbH Gestaltung Verkehr Mobilität, Zürich

Ablauf

Die Zwischenbesprechungen und Schlusspräsentation fanden als ganztägige Veranstaltungen statt. Das Beurteilungsgremium formulierte zu den Projektbeiträgen allgemeine und teamspezifische Rückmeldungen für die Weiterbearbeitung. Aufbauend auf die Schlusspräsentation erarbeitete das Beurteilungsgremium die Projektwürdigungen und die Synthese.

- Programmsitzung: 9. Dezember 2022
- Zwischenbesprechung 1: 20. April 2023
- Zwischenbesprechung 2: 27. Juni 2023
- Schlusspräsentation: 5. September 2023

Partizipation

Der Einbezug von Anspruchsgruppen und der interessierten Öffentlichkeit sollte die Voraussetzungen für eine qualitätsvolle, nachhaltige und bedürfnisgerechte Planung schaffen. Im Rahmen der Testplanung gab es verschiedene Partizipationsmöglichkeiten. Interessen- und Anspruchsgruppen (sogenannte Stakeholder) hatten die Gelegenheit, sich im Rahmen einer Inputveranstaltung vom 30. August 2022 zu programmatischen Aspekten der Testplanung einzubringen und im Rahmen von sogenannten Echoräumen nach der ersten Zwischenbesprechung (Echoraum 1 vom 2. Mai 2023) und nach Vorliegen des Entwurfs des Syntheseberichts (Echoraum 2 vom 6. November 2023) zu den Zwischenergebnissen zu äussern.

Ergebnis / Synthesebericht

Der Synthesebericht zum Testplanungsverfahren vom 12.12.2023 bildete eine zentrale Grundlage für die Aufgabenstellung des nachfolgenden Workshopverfahren mit Wertekatalog, Leitplan und Lupen.

Der Wertekatalog bildet ein Regelwerk und benennt die zentralen Grundsätze der Arealentwicklung hinsichtlich des Städtebaus, der Freiraumgestaltung, der Nutzungsanordnung und des Verkehrs.

Wertekatalog

- Gesamtgebiet – ein neues Quartier für Münsingen
- Industriestrasse als Lebensader des Quartiers
- Adressbildung ab Industriestrasse
- Flexible Erdgeschoss
- Identität und Diversität
- Vielfältiges Wohnquartier

- Gemeinsam genutzte Mobilitätsräume
- Belebte und aneignbare Aussenräume
- Bildung Silhouette und Höhenabstufung
- Detailhandelsflächen an der Industriestrasse
- Schwammstadt und Aufenthaltsqualität
- Angebot an Veloabstellplätzen
- Gebäudeintegrierte Parkierung
- Nutzungsausgleich zwischen den Eigentümer:innen

Leitplan

Der Leitplan stellt die plangrafische Zusammenfassung des Wertekatalogs und der wichtigsten Erkenntnisse des Testplanungsverfahrens dar. Bei den Lupen handelt es sich um räumliche und thematische Vertiefungen, welche den Handlungsbedarf für das Workshopverfahren formulierten.

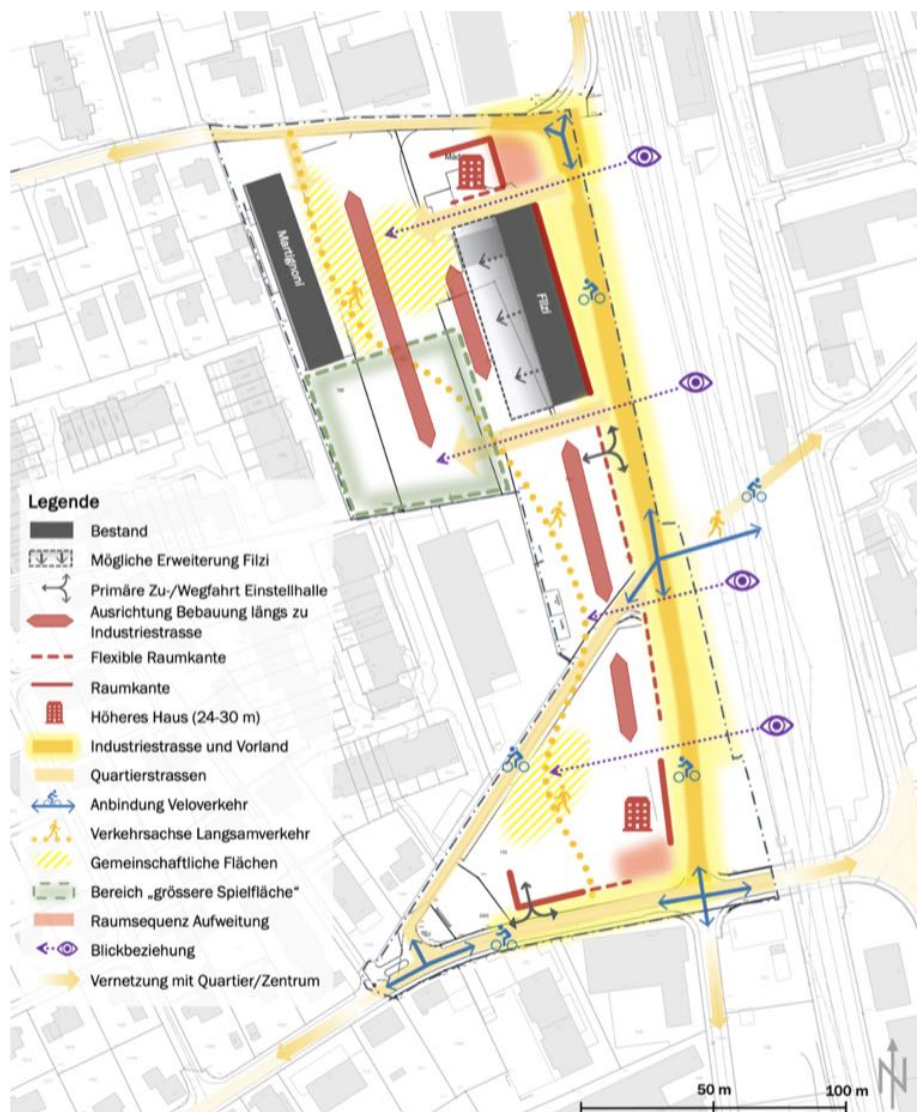


Abbildung 20 Leitplan Arealentwicklung Testplanung Bahnhof West, 2023 (BHP Raumplan)

3.4 Workshopverfahren

Die Einwohnergemeinde Münsingen und die Projektträgerschaft führten zur Vertiefung der Erkenntnisse aus der 2023 abgeschlossenen Testplanung ein Workshopverfahren über das gesamte Planungsgebiet durch. In diesem Verfahren wurde ein Richtprojekt über den Gesamtperimeter erarbeitet. Mit dem Verfahren wurden folgende Ergebnisse verfolgt:

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

<i>Projektverfassende</i>	Für die Erarbeitung des Richtprojekts beauftragte die Projektträgerschaft das Team «Salewski Nater Kretz AG, Zürich (Architektur/Städtebau) (Federführung), BRYUM GmbH, Basel (Landschaftsarchitektur) und TEAMverkehr, Cham (Verkehrsplanung) aus der Testplanung.
<i>Ablauf und Termine</i>	<ul style="list-style-type: none">• Programmsitzung: 1. Februar 2024• Workshop 1: 5. April 2024• Workshop 2: 21. Mai 2024• Workshop 3: 6. September 2024• Schlusssitzung: 15. Oktober 2024
<i>Vertiefungsthemen</i>	Parallel zu den Workshops fanden mehrere Sitzungen in unterschiedlicher Zusammensetzung zur Vertiefung von Personenunterführung PU Süd, Wohnen in Kostenmiete etc. statt.
<i>Schlussbericht und Projektwürdigung</i>	Das Richtprojekt wurde vom Begleitgremium am 14. Oktober 2024 genehmigt und im Schlussbericht (Endfassung vom 11.11.2024) gewürdigt.
<i>Anpassungen</i>	Aufgrund von Erkenntnissen im Rahmen der Bearbeitung von Zonenplanänderung, ZPP-Bestimmungen sowie Vorprojekt zur Verlegung der Industriestrasse wurde das Richtprojekt in einzelnen Punkten angepasst. Die letzte Fassung datiert auf den 23.10.2025.

3.5 Richtprojekt



Abbildung 21: Situationsplan mit Aussenraum (BRYUM, Salewski Nater Kretz, 23.10.2025)

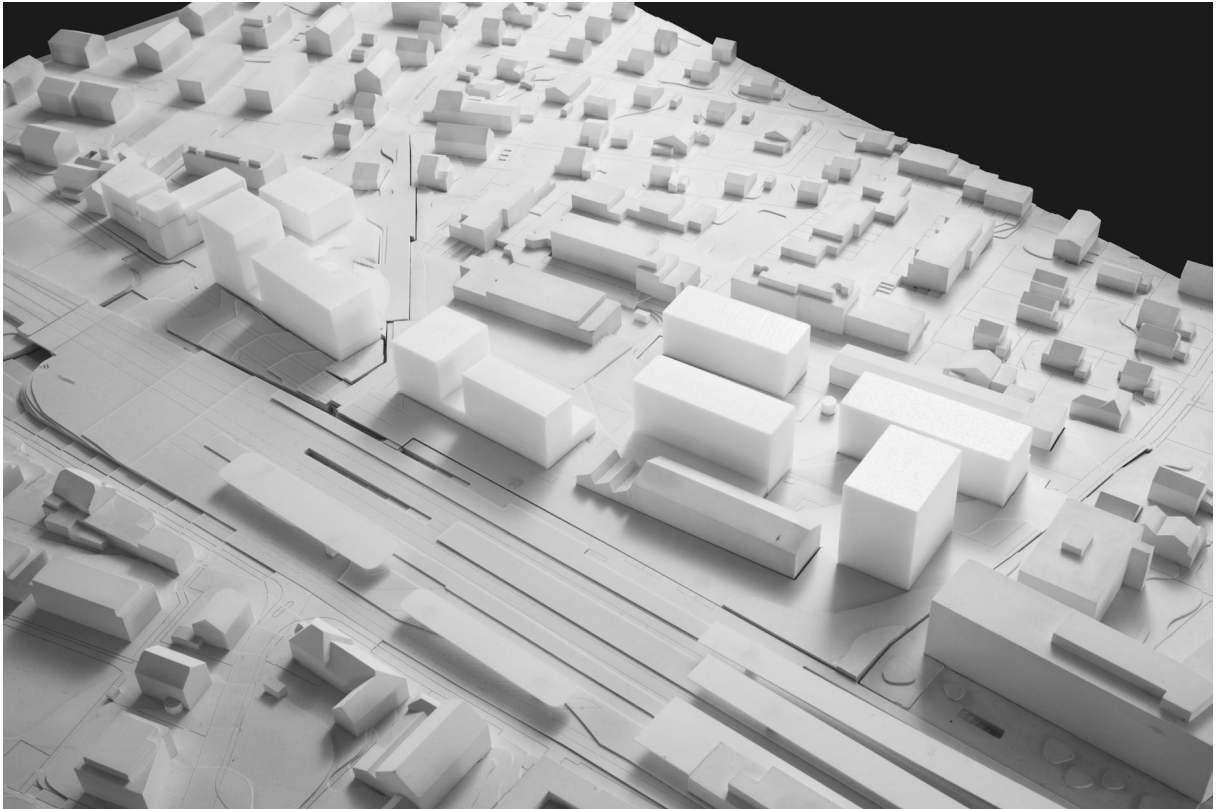


Abbildung 22: Modellfoto Richtprojekt «Bahnhof West»

3.5.1 Projektbeschreibung

Lebendiges Quartier am richtigen Ort

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



Abbildung 23: Bildung einer Silhouette entlang der Bahnlinie und der neuen Industriestrasse

Quartier, nicht Siedlung

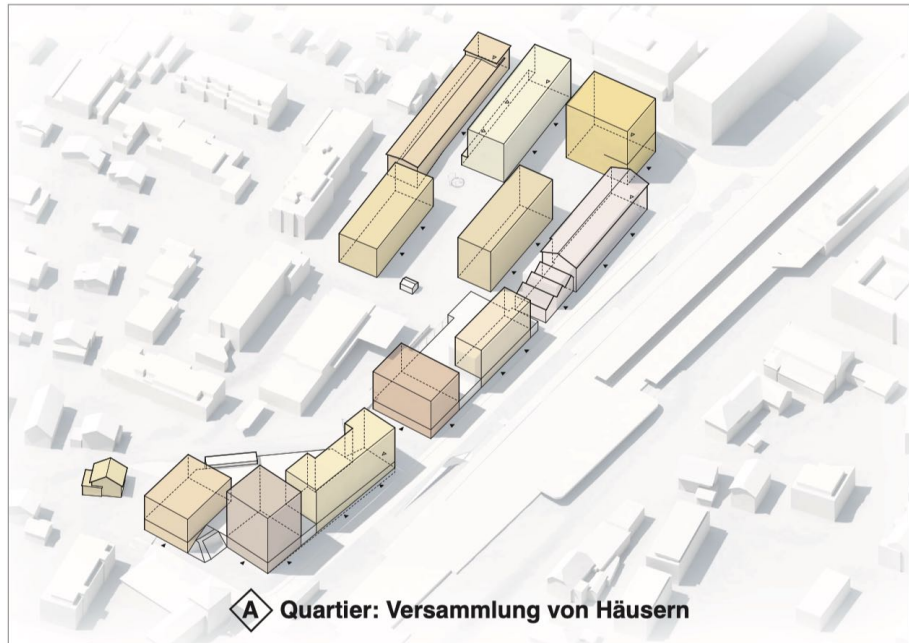


Abbildung 24: Quartier: Versammlung von Häusern

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

Urbane Gleisfront

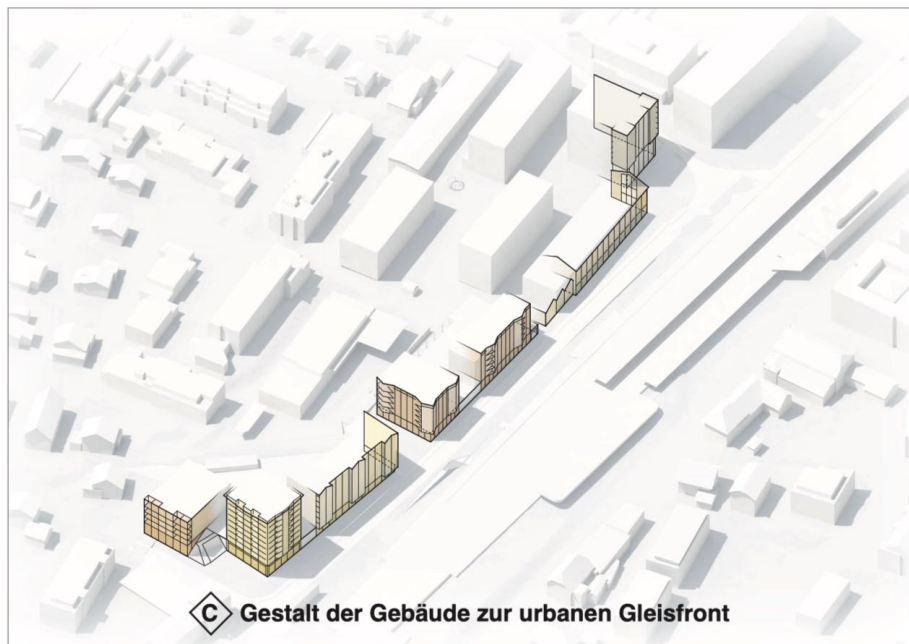


Abbildung 25: Urbane Gleisfront

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

Publikumsorientierte Nutzungen

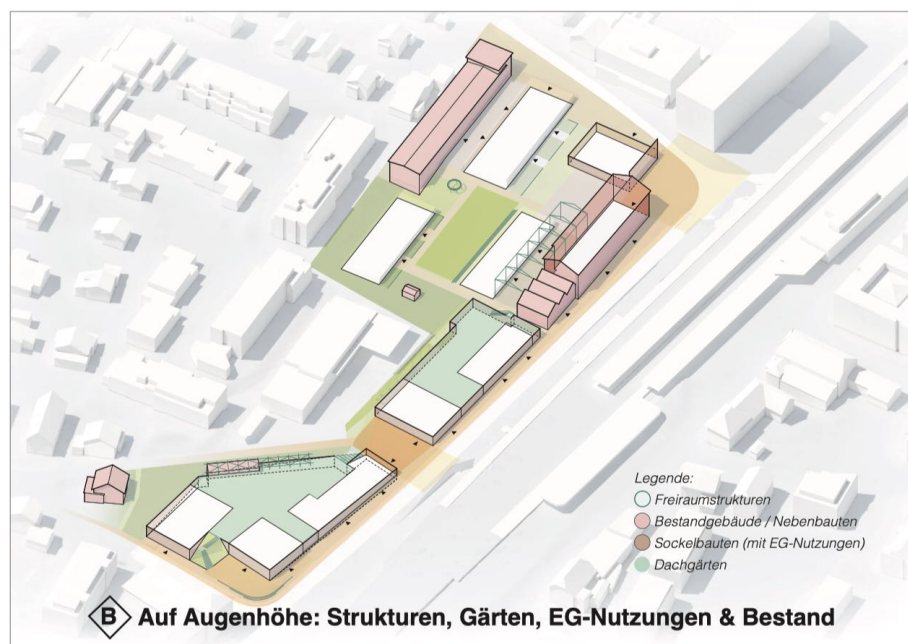


Abbildung 26: Strukturen, Gärten, EG-Nutzungen & Bestand

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

Begegnung und Verbindung

Eine doppelte Baumreihe und multifunktionale Vorzonen sollen die Industriestrasse zum belebten Strassen- und Begegnungsraum machen. Die

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

Ökologisch, sozial und bunt

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

Freiraumkonzept

Freiraumtypologien

Grad der Öffentlichkeit

Durchwegung

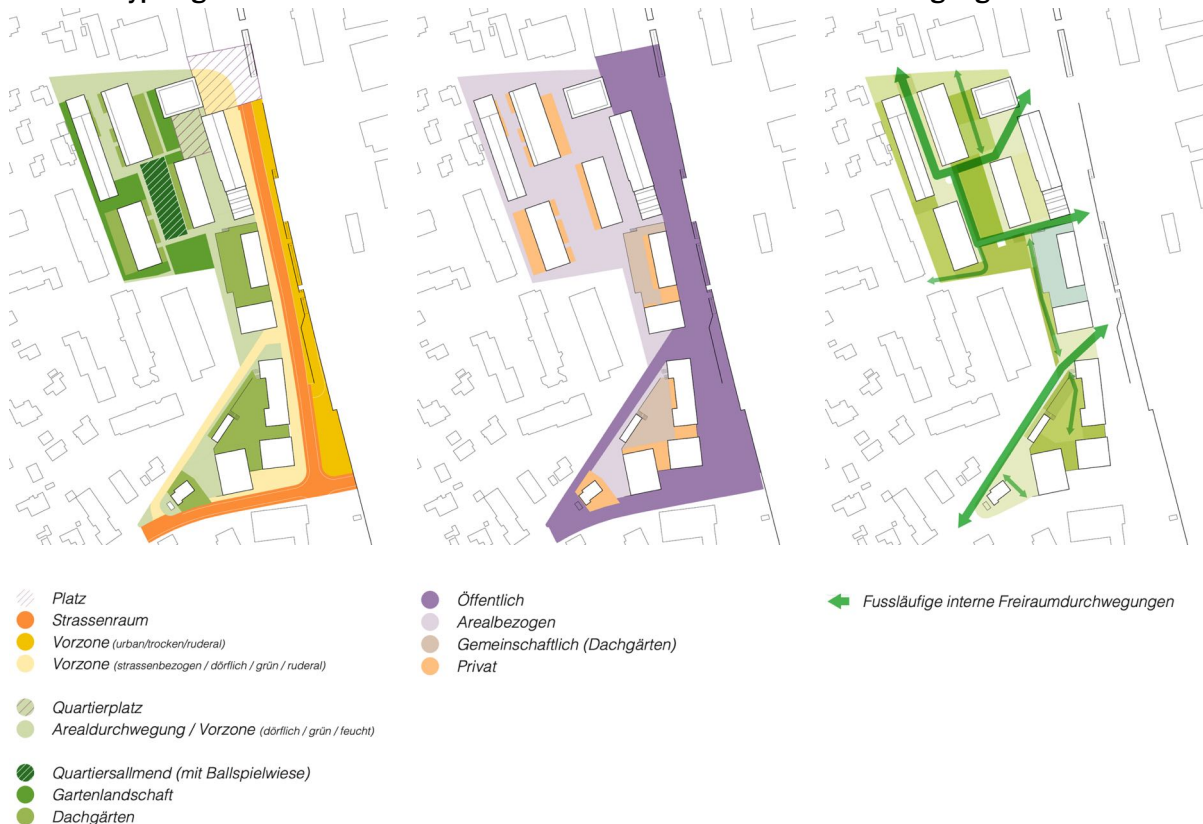


Abbildung 27: Freiraumtypologien (l.); Grad der Öffentlichkeit (m.), Durchwegung interner Freiraum (r.) – Schemata wegleitend

Der Freiraum des Areals bietet unterschiedliche Räume:

- Der öffentliche Strassenraum entlang der Industriestrasse mit öffentlichen publikumsorientierten Nutzungen trägt zur Belebung der Strasse bei. Die Aussenraumnutzungen der unterschiedlichen Gewerbe sowie die Verkehrsteilnehmenden sorgen für Durchmischung und Vielfalt.
- Die halböffentlichen arealbezogenen Grünräume entlang der Promenade bieten vielfältige Nutzungsmöglichkeiten für die Quartierbewohnenden.
- Die privaten Gärten und Terrassen dienen als Rückzugs- und Aufenthaltsorte für die Quartierbewohnenden.

Strassenraum neue Industriestrasse

Dem Strassenraum entlang der Industriestrasse kommt als öffentlicher Freiraum grosse Bedeutung zu. Er ist Begegnungsort für Quartierbewohnende sowie für die übrigen Nutzenden. Eine attraktive Strassenraumgestaltung sorgt für hohe Aufenthaltsqualität und trägt mit durchlässigen Belägen, Retention und Begrünung zu einem positiven Klima im Siedlungsraum bei. Die informelle Gestaltung der Vorzonen entlang der Industriestrasse lässt unterschiedliche Nutzungsmöglichkeiten wie bspw. Aussensitzplätze zu Cafés, Kurzzeitparkplätze oder Veloparkierung zu.

3.5.2 Gebäude



Abbildung 28: Axonometrische Darstellung der Grundrisse (Salewski Nater Kretz, BRYUM, TEAMverkehr)

Für die Gebäude im Areal «Bahnhof West» wurden Steckbriefe erarbeitet mit möglichen Nutzungen (Wohnungsspiegel, Gewerbeflächen), der Erschließung und dem architektonischen Ausdruck.

NO1 – Hochpunkt am Platz

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

NO2 – Bestandesbau / Neubau der Filzi

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

NO3 und NW3 – Häuser im Garten

Die beiden Gebäude NO3 und NW3 ermöglichen ruhiges Wohnen und Arbeiten im Grünen. Der Zugang zu Gebäude NW3 liegt in der Gasse hinter der Filzi. Das Gebäude NO3 liegt am Übergang zum angrenzenden Wohnquartier und verbindet sich mit dem Garten. Der Zugang orientiert sich zur Promenade Verte.

NW1+2 – Häuser an der Werkgasse

NW1 reagiert mit einer besonderen Ausformulierung des Sockelbereichs auf sein Gegenüber NW2, dass bis auf weiteres industriell genutzt wird. Die unteren Geschosse eignen sich für eine Kombination aus Wohnen und Arbeiten. Im nördlichen Kopf sind Nutzungen mit erhöhtem Publikumsaufkommen denkbar.

NO4 – Häuser an der Industriestrasse

Die beiden Wohnhäuser an der Industriestrasse befinden sich auf einem gemeinsamen Sockel mit einer Einzelhandelsnutzung. Der Sockel verbindet die Häuser zur Gesamtkomposition NO4 und bindet sie in die gesamte neue Gleisfront ein. Auf dem Sockel befindet sich ein Gartenraum für die Wohnungen. Hinter dem Sockel verläuft die Promenade Verte (öffentliche Wegverbindung).

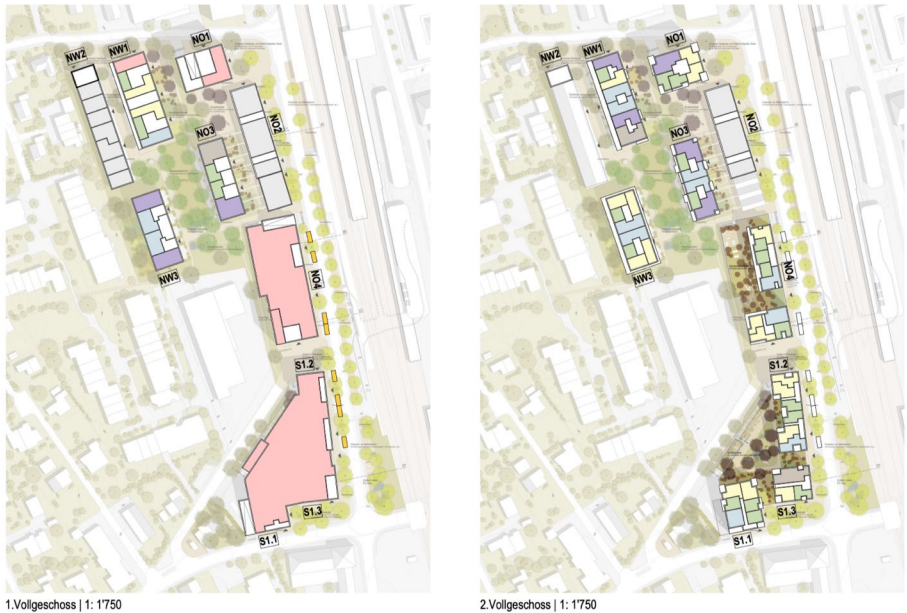
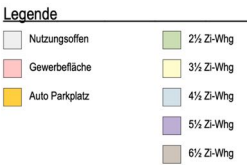
S1 – Häuser im Dreieck

Die drei Wohnhäuser im Dreieck befinden sich auf einem gemeinsamen Sockel mit einer Einzelhandelsnutzung. An der Kreuzung Industriestrasse / Belpbergstrasse entsteht der zweite Hochpunkt mit einem kleinen Platz, der zugleich den Zugang zum Einzelhandel bildet. Der Sockel, auf dem sich ein Gartenraum für die Wohnungen befindet, weist aufgrund des Gefälles unterschiedliche Höhen auf. Eine Treppenanlage verbindet ihn mit der Promenade Verte. Die Anlieferung für den Einzelhandel erfolgt rückseitig über den West-Ast der Industriestrasse (Diagonale), die Zufahrt zur Einstellhalle ab der Belpbergstrasse.

Kennzahlen

Für das Gesamtareal ergeben sich die folgenden Kennzahlen:

- Geschossfläche oberirdisch: rund 42'200 m²
- Davon 5'200 m² für Dienstleistungs- und Gewerbefläche
- Zwischen 300 bis 350 Wohnungen



Typen	Anzahl Wohnungen								Total Whg.
	Haus NO1	Haus NW1	Haus NW3	Haus NO3	Haus NO4	Haus S1	Haus NW2	Haus NO2	
2½ Zi-Whg	24	9	8	21	20	32	-	-	114
3½ Zi-Whg	24	17	16	9	15	48	-	-	129
4½ Zi-Whg	-	11	10	12	10	12	-	-	55
5½ Zi-Whg	-	8	2	6	-	-	-	-	16
6½ Zi-Whg	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Wohnungen	48	45	36	48	45	92	7	16	337

Abbildung 29: Gesamtübersicht Wohnungen (vbarchitekten., 14.08.2025)

3.5.3 Etappierung

Ziel ist eine Realisierung in Etappen. Dabei sind verschiedene Etappierungen möglich, wobei die Industriestrasse als erste Etappe zu planen ist.

Folgende Abhängigkeiten sind bei der Etappierung zu berücksichtigen:

- Zufahrt zu den Einstellhallen
- Grössere Spielfläche
- Lärmschutz gegenüber Bahnanlagen
- Bestehende Gewerbebetriebe
- Realisierungswillen der Eigentümerschaften
- Bauplanologische Überlegungen
- Versickerung, Baumpflanzungen

3.5.4 Personenunterführung PU Süd «Variante Süd»

Im Rahmen der Testplanung haben zwei von drei Teams die Zweckmässigkeit der Grundvariante «Diagonale» für die neue PU Süd in Frage gestellt und

zusammen mit der städtebaulichen Setzung eine neue Variante «Süd» entwickelt.

In der Synthese der Testplanung wurde diesbezüglich ein Überprüfungsbedarf festgestellt: Die spezifischen Vor- und Nachteile sollten unter Beachtung städtebaulicher, betrieblich-funktionaler und wirtschaftlicher Aspekte vertieft werden. Beide Varianten wurden deshalb im Workshopverfahren detailliert weiterbearbeitet. Die Vor- und Nachteile der neuen Variante «Süd» wurden in Bezug zur Variante «Diagonale» beurteilt.



Abbildung 30: Gegenüberstellung der Variante «Süd» (links) und Variante «Diagonale» (rechts)

Die zusammenfassende Beurteilung zeigte, dass die neu entwickelte Variante «Süd» besser abschneidet als die bisherige Variante «Diagonale». Der Gemeinderat Münsingen hat im Herbst 2024 dazu einen entsprechenden Variantenentscheid zugunsten der Variante «Süd» gefällt. Die wesentlichen Argumente dafür sind:

- In Bezug auf die Netzintegration für den Veloverkehr weisen beide Varianten unterschiedliche Vor- und Nachteile auf, die in der Summe gleichwertig beurteilt wurden. Mit der Variante «Süd» kann das Längenprofil der Industriestrasse flexibler ausgestaltet werden.
- Die Testplanung und das Workshopverfahren haben aufgezeigt, dass die städtebauliche Integration der Variante «Süd» deutlich besser ist: Die Orientierung ist klarer, der logische Ankunftsort bietet gute Verknüpfungen der verschiedenen Bedürfnisse.
- Mit der Variante «Süd» sind durch die räumliche Entflechtung die Auswirkungen und Abhängigkeiten auf Nachbarparzellen und die Überbauung in den angrenzenden Sektoren geringer. Zudem ist die Etappierung einfacher zu realisieren.
- Bei der Variante «Diagonale» führen die begrenzten Platzverhältnisse zu Konflikten mit verschiedenen geplanten Anlieferungen.
- Der Flächenverbrauch und die Bodenversiegelung sind bei der Variante «Süd» tendenziell etwas geringer. Das Potenzial für

Klimaschutzmassnahmen ist in beiden Varianten an unterschiedlichen Stellen gegeben, in der Summe jedoch vergleichbar.

3.6 Verlegung Industriestrasse

Für die Verlegung der Industriestrasse wurde ein Vorprojekt auf Basis der Variante «Süd» der neuen Personenunterführung Süd erarbeitet (Stand 27.10.2025).

Das Vorprojekt beinhaltet ein Gehbereich entlang des neuen Perrons West (je nach Situation in unterschiedlicher Breite aber im Minimum 2.0 m), eine Fahrbahn in einer Breite von 6.50 m sowie ein arealseitiger Gehweg in einer durchgehenden Breite von 3.0 m berücksichtigt. Für die Gestaltung und Funktionszuweisung der Vorzone zwischen Industriestrasse und Neubauvolumen wurde eine Platzreserve sichergestellt. Beim Hauptzugang zum neuen Perron im Bereich des Knotens Dorfmatweg wurde ein sicherer Fussgängerübergang mit kurzer Verengung der Fahrbahn sowie Haltebuchten für Kiss+Ride und Kunden- und Besucherparkplätze eingeplant. Die Rampe aus der PU Süd (Variante «Süd») wurde platzsparend und parallel zur Bahnanlage angeordnet. Aufgrund des Übergangs und der Ein-/Ausfahrt in den West-Ast der Industriestrasse entsteht im entsprechenden Bereich eine platzartige Situation. Das Vorprojekt wurde auch auf die Höhenverhältnisse aus der PU Süd mit Rampe sowie die PU Erlenuweg (in zwei Varianten: vor/nach Ausbau Bahn) abgestimmt.

Im Weiteren beinhaltet das Vorprojekt ein neues Trottoir südseitig des Dorfmatwegs, einen durchgängigen Gehweg sowie Radstreifen entlang des West-Ast der Industriestrasse sowie eine Anpassung der Vortrittsregelung im Knoten Industriestrasse / Belpbergstrasse.

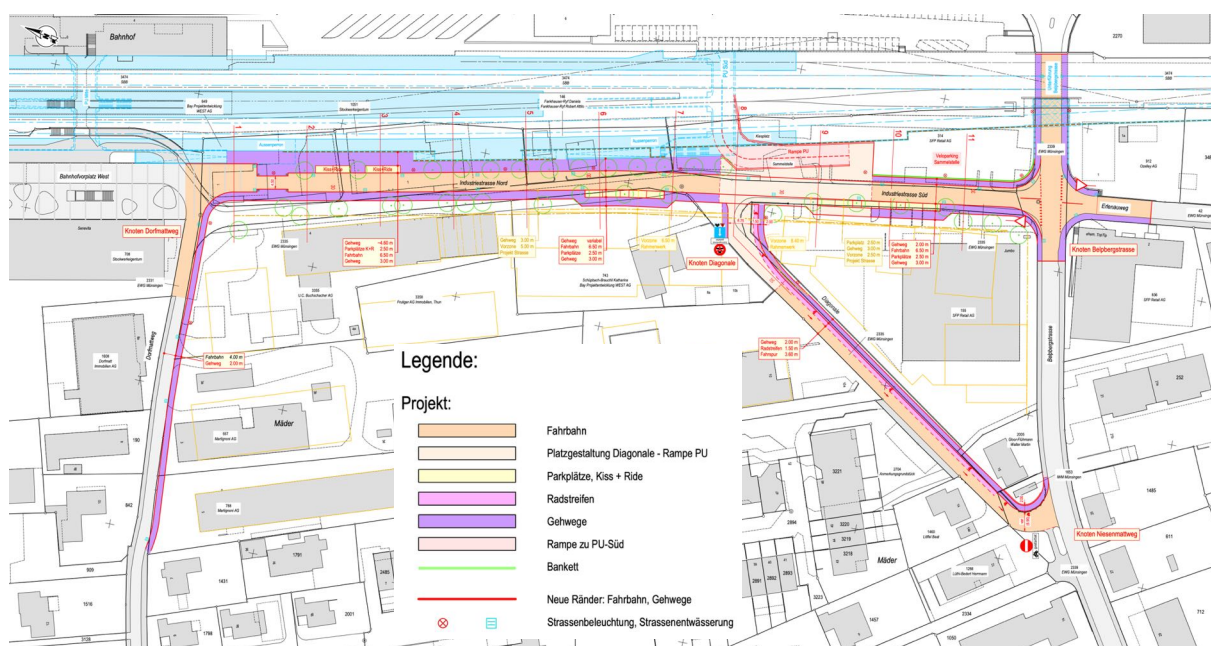


Abbildung 31: Vorprojekt Verlegung Industriestrasse (Stand: 27.10.2025)

4. Planungsmassnahmen

4.1 Änderung Zonenplan 1 Siedlung und Landschaft

Änderungen

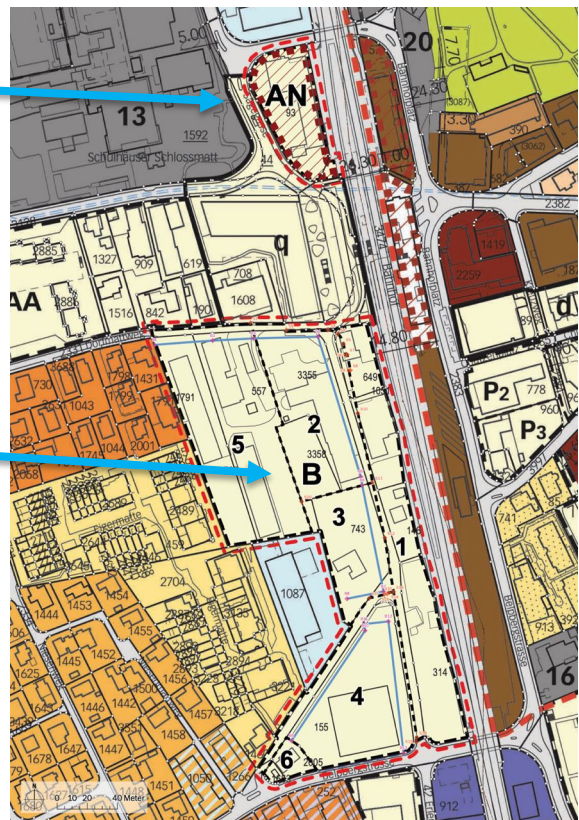
Die Bestimmungen der Zone mit Planungspflicht ZPP B «Bahnhof West» mit den Sektoren B1 und B2 wurde vom Beschluss der Ortsplanung 2023 ausgenommen. Damit ist sichergestellt, dass die ZPP B nun wie folgt geändert werden kann:

- Überführung der Bestimmungen im bisherigen Sektor B1 in die ZPP AN «Sägegasse 2»
→ ZPP B, Sektor B1 wird zu ZPP AN
- Änderung der ZPP B «Bahnhof West» im bisherigen Sektor B2
→ ZPP B, Sektor B2 wird zu ZPP B, Sektoren B1 – B6

Zustand ALT



Zustand NEU



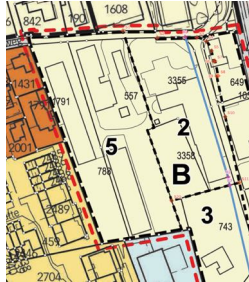
Legende

- Änderungsperimeter
- Festlegungen (im Änderungsperimeter)**
 - Zone mit Planungspflicht ZPP
 - Sektorengrenze ZPP
 - Baulinie
- Hinweise**
 - von der Revision ausgenommenes Gebiet

Abbildung 32: Ausschnitt Zonenplan 1 mit Legende; Zustand ALT und NEU

gestaltenden Erschliessung wird auch der West-Ast der Industriestrasse in diesem Sektor einbezogen.

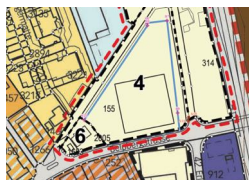
Sektor 5



Der Sektor 5 umfasst die beiden Parzellen Nrn. 557 und 788 mit drei Bestandesbauten. Das Richtprojekt sieht den Ersatz von zwei Gebäuden mit einer Entwicklung mit Wohngebäuden (NW1 und NW3) vor. Die erhaltenswerte Baute (NW2) soll auch bei einer vollständigen Arealentwicklung als Identitätsstifter bestehen bleiben.



Sektor 6



- Der Sektor 6 umfasst die beiden Parzellen Nrn. 2005 (Wohngebäude) und Nr. 1653 (Trafostation InfraWerkeMünsingen).
- Aufgrund des räumlichen Bezuges und der nötigen Abstimmung bzgl. Erschliessung verbleiben die beiden Parzellen im Perimeter der ZPP B Bahnhof West.
- Eine eigenständige Entwicklung soll möglich sein. Die planerischen Festlegungen orientieren sich daher an den Bestimmungen der Zone Erhaltung ZE aus dem Baureglement.
- Das Richtprojekt macht keine Aussagen zu diesen Parzellen oder einem Einbezug in die Arealentwicklung.

4.1.2 Baulinien entlang Industriestrasse und Dorfmattheweg

Die im Zonenplan 1 festgelegten Baulinien definieren die maximale Ausdehnung der Bebauung entlang der Industriestrasse, des West-Asts der Industriestrasse (Diagonale) sowie des Dorfmatthewegs. Sie gehen dem gemäss Baureglement Münsingen geltenden Strassenabstand vor, um neben dem Bauabstand auch Platz für die Nutzungen in der Vorzone zu sichern und Hinweise auf die kommende Gebäudestellung zu geben. Hingegen werden mit den Baulinien keine Details zu vor- und rückspringenden Gebäudeteilen o.ä. vorweggenommen.

4.1.3 ZPP AN «Sägegasse 2»: Perimeter



Der Perimeter der ZPP AN «Sägegasse 2» entspricht dem vormaligen Sektor B1 der ursprünglichen ZPP B «Bahnhof West». Die altrechtlichen Bestimmungen zum Sektor B1 werden in die neue ZPP AN «Sägegasse 2» überführt.

Die Bestimmungen der Zone mit Planungspflicht ZPP B «Bahnhof West» mit den Sektoren B1 und B2 waren vom Beschluss der Ortsplanung 2023 ausgenommen worden. Dies gilt für den ehemaligen Sektor B1 bzw. die ZPP AN «Sägegasse 2» weiterhin, was mit einem entsprechenden Perimeter gekennzeichnet ist.

4.2 Änderung Baureglement: ZPP B «Bahnhof West»

Die Bestimmungen zur ZPP B «Bahnhof West» im Anhang 2 GBR Münsingen werden wie folgt geändert (Aufhebung: ~~rot durchgestrichen~~; neu: **in Blauschrift**; schwarze Schrift: unverändert). Die nachfolgende Tabelle macht ergänzende Erläuterungen zu den vorgenommenen Änderungen:

Bestimmung	Erläuterungen
Planungszweck	
<p>Die ZPP B «Bahnhof West» bezweckt:</p> <ul style="list-style-type: none"> die Förderung von gewerblichen Nutzungen westlich des Bahnhofs, die Schaffung von Wohnraum im westlichen Bereich der ZPP mit einem Immissionschutzgürtel gegenüber der Bahn und der Industriestrasse, die weitgehende Neuordnung der Bebauung, die ortsbauliche Aufwertung mit Schaffung attraktiver und belebter Aussenräume sowie Massnahmen zur Klimaanpassung, die Entwicklung nach Innen mit Schwerpunkt Wohnen sowie Gewerbe, Detailhandels- und Dienstleistungsnutzungen, die Schaffung von Wohnungen / Gewerbe in Kostenmiete, die Schaffung attraktiver und belebter Aussenräume für den Langsamverkehr, bessere und attraktivere Anbindung zum östlich der Bahn gelegenen Ortsteil die Gewährleistung von sicheren, direkten und attraktiven Verbindungen für den Langsamverkehr Fuss- und Veloverkehr aus dem Ortsteil West an die Bahn und zum Bahnhofplatz auf der Ostseite der Bahn, Sicherstellung der Verbindung zwischen Belpbergstrasse und Sägegasse, die Sicherstellung der öffentlichen Basiserschliessung (Industriestrasse) sowie der Bedürfnisse des öffentlichen Raums in Abstimmung mit dem Ausbau der Bahninfrastruktur, die Sicherstellung der im Zusammenhang mit dem Bahnhof stehenden Funktionen insbesondere Veloabstellplätze und Kurzzeitparkplätze. die Sicherstellung von Flächen für Anlagen im Zusammenhang mit dem Ausbau der Bahninfrastruktur «Bahnhofausbau». 	<p>Der Planungszweck wurde präzisiert und auf die Planungsziele sowie das im qualitätssichernden Verfahren erarbeitete Richtprojekt abgestimmt.</p> <p>Insgesamt wurde der Planungszweck weniger auf die weiterhin vorhandenen Erschliessungsfunktionen und Infrastrukturen, aber mehr auf die angestrebte neue bauliche Entwicklung ausgelegt.</p> <p>(Achtung: Die Reihenfolge der Aufzählung im Planungszweck wurde für den Erläuterungsbericht abgeändert, so dass inhaltlich zusammengehörendes alt/neu untereinander geschrieben steht.)</p> <p>Die Begrifflichkeit «Langsamverkehr» wurde in Fuss- und Veloverkehr geändert, damit auch nicht-lange E-Bikes (und fahrzeugähnliche Geräte) inkludiert sind.</p>
Art der Nutzung	
<ul style="list-style-type: none"> Abschnitt B1: Arbeitsnutzung nach Art. 2 Abs. 5; der Gemeinderat kann Mischnutzung nach Art. 2 Abs. 3 zulassen, wobei insgesamt maximal 50 % der realisierbaren GfO als Wohnraum genutzt werden darf. Für den Sektor Parzelle Nr. 155 kann der Gemeinderat die Beschränkung der Verkaufsfläche aufheben. Bei Wohnnutzungen muss das Gebäude den MINERGIE Standard aufweisen. 	<p>Mischzone, generell:</p> <p>Für die Sektoren 1 – 5 gilt die Mischzone. Diese denkt sämtliche gemäss Richtprojekt vorgesehenen Nutzungen ab. Im Richtprojekt ist folgender Nutzungsmix vorgesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Wohnen für Familien, Paare, Alleinstehende, Jüngere und Ältere, Wohngemeinschaften etc.

Bestimmung	Erläuterungen
<p>Die Lage des Wohnraums wird in der Überbauungsordnung festgelegt.</p> <p>Abschnitt B2: Arbeitsnutzungen nach Art. 2 Abs. 5. Der Gemeinderat kann Mischnutzungen nach Art. 2 Abs. 3 zulassen, wobei pro Gebäude maximal 50 % der GfO als Wohnraum genutzt werden darf, wenn die Gebäude den MINERGIE Standard aufweisen.</p> <p>- Sektoren 1 – 5:</p> <ul style="list-style-type: none"> Nutzungen gemäss Mischzone nach Art. 2 Abs. 3 GBR Verkehrs-, Anlieferungs- und Abstellflächen Aufenthaltsflächen <p>- Sektor 1, ergänzend:</p> <ul style="list-style-type: none"> Bahnhofbezogene Nutzungen <p>- Sektor 5, ergänzend:</p> <ul style="list-style-type: none"> Im Sektor 5 haben die Gebäude des bestehenden produzierenden Betriebs erweiterten Besitzstand. <p>- Sektor 6</p> <ul style="list-style-type: none"> Nutzungen gemäss Zone Erhaltung ZE nach Art. 8 GBR 	<ul style="list-style-type: none"> Wohnen in Miete und Eigentum Wohnen mit Kostenmiete Gewerbe, Detailhandel, Freizeit <p>Nachfolgende Abbildungen geben Auskunft über die Anordnung der vorgesehenen Gewerbe, Detailhandel, Freizeit oder Gastronutzungen:</p>  <p>Das Diagramm zeigt eine schematische Anordnung von Gebäuden und Flächen mit folgenden Beschriftungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Gastro 310m² GF: Ein gelbes Gebäude am oberen Rand. nutzungsflexibel z.B. Health, Gastro&Food, Sport/Freizeit: Ein gelbes Gebäude in der Mitte. Einkaufen: Ein gelbes Gebäude in der Mitte. EG-Nutzung zum Platz: Ein gelbes Gebäude am unteren Rand. Detailhandel (ohne Mantelnutzungen): Ein gelbes Gebäude am unteren Rand. Wohnateliers/ Wohnen+Arbeiten: Ein graues Gebäude in der Mitte. Martignoni: Ein graues Gebäude am oberen Rand.
	<p>Abbildung 33: Publikumsorientierte Nutzung</p>
	 <p>Das Diagramm zeigt eine Straßenszene mit einem Platzbereich. Ein Pfeil weist auf einen Bereich mit der Aufschrift Einfahrten Tiefgaragen hin. Im Hintergrund sind Bäume und Gebäude zu sehen.</p>
	<p>Abbildung 34: Gastronutzung im Platzbereich vis-à-vis zur Senevita</p>
	<p>Öffentliche Nutzungen oder private Nutzungen von öffentlichem Interesse sind in der Mischzone ebenfalls zulässig. Darunter kann bspw. Folgendes verstanden werden: Sammelstelle, Take-Aways, temporäre Gastronutzungen (Popup Bars), Marktstände o.ä.</p>
	<p>Sektor 1, ergänzend:</p>
	<p>Die Festlegung der Mischzone im Sektor 1 mit der Industriestrasse lässt in diesem Sektor grundsätzlich alle Nutzungen zu, auch öffentliche Nutzungen sowie private Nutzungen von öffentlichem Interesse. Im Gegensatz zu den übrigen Sektoren ist das Mass der zulässigen Nutzungen gemäss Mischzone aber auf den Umfang von max. 100 m² GfO beschränkt.</p>
	<p>Mit «Bahnhofbezogene Nutzungen» sind bspw. Abstellplätze für Velos/Motorfahrräder, Kurzzeitparkplätze, E-Ladestationen, Veloverleih o.ä. gemeint.</p>

Bestimmung	Erläuterungen
	<p>Diese Ergänzung wurde in die ZPP-Bestimmungen aufgenommen, damit auch heute noch nicht bekannte, öffentliche Nutzungen mit Bezug zum Bahnhof bewilligungsfähig sein werden.</p> <p>Sektor 5, ergänzend:</p> <p>Die Gebäude des bestehenden produzierenden Betriebs (Martignoni) haben «erweiterten Besitzstand». Der erweiterte Besitzstand ermöglicht einen Wiederaufbau bei Elementarschäden. Die bestehende bauliche Substanz könnte im Schadenfall gleichwertig wiederhergestellt werden.</p> <p>Der bestehende Betrieb (Martignoni) hat derzeit keine Entwicklungs- oder Änderungsabsichten. Im bestehenden Gebäude muss aber weiterproduziert werden können. Für die bestehende Produktion muss es auch möglich sein, Sanierungen oder Anpassungen an den Gebäuden vornehmen zu können. Ein Ersatzneubau ist hingegen nicht vorgesehen. Auch ein allfälliger Nachfolgebetrieb mit Arbeitsnutzungen müsste in den Bestandesgebäuden (ohne Ersatzneubau) produzieren können.</p> <p>Im Falle einer Betriebsaufgabe gilt das Richtprojekt. D.h. auch, dass anstelle des erhaltenswerten Gebäudes kein Neubau erstellt werden kann. Ein Neubau entspräche nicht dem Richtprojekt. Zudem ist das Gebäude in einem guten Zustand und der Bedarf an einem Ersatzneubau kann kaum nachgewiesen werden. Auch sind die Gebäude- und Grenzabstände durch den Bestand gegeben. Eine Umnutzung des Gebäudes ist denkbar, ein Ersatz nicht.</p> <p>Sektor 6:</p> <p>Für das Wohngebäude und die Trafostation soll eine eigenständige Entwicklung, losgelöst von der Arealentwicklung Bahnhof West, möglich bleiben.</p> <p>Weil die Bestandesgebäude die Parzellen grundsätzlich ausschöpfen und auch Abstände kaum verändert werden können, wird in der ZPP für die Art und das Mass der Nutzung auf die Zone Erhaltung ZE nach Art. 8 GBR verwiesen.</p> <p>Demnach gilt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - In den Zonen ZE sind allgemein die Nutzungen gemäss der Mischzone M zugelassen, wobei Änderungen der vor Erlass der Zone ZE bewilligten Grundnutzungsart, insbesondere die Umnutzung von gewerblichen Nutzungen zu Wohnen, nicht gestattet sind. Ersatz- und Umbauten haben sich an die Volumetrie, Lage und Stellung und die Nutzungsart des bestehenden Gebäudes zu halten. Neue Hauptbauten sind nicht zugelassen. - Abweichungen von Abs. 1 sind zulässig, wenn <ul style="list-style-type: none"> • das Nutzungsmass des bestehenden Gebäudes nicht um mehr als 10 % verändert wird, • die Art der gewerblich genutzten Flächen nicht wesentlich geändert wird,

Bestimmung	Erläuterungen																												
	<ul style="list-style-type: none">• dadurch eine bessere ortsbauliche Lösung erreicht wird und• eine hochwertige Bau- und Aussenraumgestaltung sichergestellt wird. <ul style="list-style-type: none">- Abbruchbewilligungen von Hauptbauten dürfen nur gleichzeitig mit der Bewilligung für eine Ersatzbaute erteilt werden.- Unterirdische Abstellplätze und Erweiterungen wie Dachausbauten, Balkone, Anbauten für Treppenhäuser oder Lifte sind unter Vorbehalt der Bestimmungen über die Bau- und Aussenraumgestaltung zulässig.																												
Mass der Nutzung																													
<p>Mass der Nutzung, Geschossflächenziffer oberirdisch</p> <p>Es gelten folgende Nutzungsmasse:</p> <ul style="list-style-type: none">- Min./Max. zulässige Geschossfläche oberirdisch (GfO) sektorenweise gemäss nachstehender Tabelle: <table><tr><th>Sektoren</th><th>min. GfO [m²]</th><th>max. GfO [m²]</th><th>zusätzliche max. GfO [m²] für Nebennutzungen</th></tr><tr><td>Sektor 1</td><td>-</td><td>1'000</td><td>-</td></tr><tr><td>Sektor 2</td><td>12'200</td><td>13'500</td><td>180</td></tr><tr><td>Sektor 3</td><td>6'100</td><td>6'800</td><td>50</td></tr><tr><td>Sektor 4</td><td>12'100</td><td>13'400</td><td>50</td></tr><tr><td>Sektor 5</td><td>9'600</td><td>10'600</td><td>200</td></tr><tr><td>Sektor 6</td><td>-</td><td>Bestand +10%</td><td>-</td></tr></table> <ul style="list-style-type: none">- Im Sektor 1 sind von den festgelegten max. GfO nur max. 100 m² GfO für Nutzungen gemäss Mischzone zulässig.- Zusätzlich zu den festgelegten max. GfO sind verglaste Balkone und Loggien im Umfang von max. 10 % der realisierten GfO zulässig.	Sektoren	min. GfO [m²]	max. GfO [m²]	zusätzliche max. GfO [m²] für Nebennutzungen	Sektor 1	-	1'000	-	Sektor 2	12'200	13'500	180	Sektor 3	6'100	6'800	50	Sektor 4	12'100	13'400	50	Sektor 5	9'600	10'600	200	Sektor 6	-	Bestand +10%	-	<p>Werte GfO, Allgemeines:</p> <p>Die Werte für die GfO je Sektor orientieren sich an den im Richtprojekt ermittelten Werten für die einzelnen Gebäude. Um der Planungsstufe, welche noch mit grossen Unsicherheiten verbunden ist, gerecht zu werden, wurde für jeden Sektor ein Gabelwert (min./max.) definiert.</p> <p>Auf die Ermöglichung eines Flächentransfers zwischen den verschiedenen Sektoren wurde verzichtet, weil verschiedene Grundeigentümerschaften betroffen sind. Diese müssen eine Abgeltung der zugestandenen Planungsmehrwerte intern regeln, was eine Umsetzung von Transfers verkompliziert.</p> <p>Um der Planungsstufe gerecht zu werden sowie eine für die Projektentwicklung angemessenen Spielraum zu ermöglichen, wurde zusätzlich ein Anteil der realisierten GfO für verglaste Balkon und Loggien zugelassen.</p> <p>Dasselbe gilt für die zusätzlichen max. GfO für Nebengebäuden wie (überdachte und eingebaute) Veloabstellanlagen oder Entsorgungsanlagen.</p> <p>Sektor 1:</p> <p>Der Sektor 1 umfasst grundsätzlich die neue Industriestrasse sowie die südöstlich am Bahngelände gelegenen Parzelle Nr. 314. Da die Gemeinde die Absicht hegt, beim Ausgang aus der PU Süd eine weitere Veloabstellanlage (doppelstöckig und überdacht) sowie eine Abfallsammelstelle zu realisieren, wurde ein entsprechendes Mass GfO in die Bestimmungen aufgenommen. Ebenso gibt es eine Option zur Anordnung von Veloabstellplätzen auf der Parzelle Nr. 314 für entsprechende Nutzungen vis-à-vis der Industriestrasse, welche beim GfO-Mass ebenfalls mitberücksichtigt wurden.</p>
Sektoren	min. GfO [m²]	max. GfO [m²]	zusätzliche max. GfO [m²] für Nebennutzungen																										
Sektor 1	-	1'000	-																										
Sektor 2	12'200	13'500	180																										
Sektor 3	6'100	6'800	50																										
Sektor 4	12'100	13'400	50																										
Sektor 5	9'600	10'600	200																										
Sektor 6	-	Bestand +10%	-																										

Bestimmung		Erläuterungen
Sektoren	min. GFo [m²] für Wohnen in Kostenmiete	<p>die Wohnungen in Kostenmiete geleistet werden können. Deshalb werden die Wohnungen auf die Sektoren bzw. Grundeigentümerschaften aufgeteilt. Alle Sektoren / Grundeigentümerschaften werden so einzeln verpflichtet. Die Verpflichtung bildet eine Auflage für die Baubewilligung.</p> <p>Die Kostenmiete nach Zürcher Modell verlangt nach einem Bauträger, der der Gemeinnützigkeit verpflichtet ist (Wohnbaugenossenschaft, gemeinnützige AG, etc.). Es liegt in der Verantwortung der jeweiligen Bauträgerschaft, eine Lösung nach Zürcher Modell zu finden und verbindlich zu verankern.</p>
Sektor 2	1'200	
Sektor 3	460	
Sektor 4	1'160	
Sektor 5	860	

Mass der Nutzung, Höhen




Abbildung 36: Ansicht aus dem Richtprojekt

- **Min./Max. zulässige Höhenmasse sektorenweise gemäss nachstehender Tabelle:**

Sektoren	GH je Sektor	Oberer Messpunkt höchster Punkt der Dachkonstruktion [m ü. M.]	Fh tr:	Fh gi:
Sektor 1:	max. 10.0 m			
Sektor 2: Bestand Filzi ¹ (NO2)			max. +20%	
Sektor 2: Ersatzneubau Filzi (NO2)			max. 10.8 m	max. 14.0 m

Gestützt auf die Geschosshöhen gemäss Ansicht aus dem Richtprojekt wurden die Gebäudehöhen durch vbarchitekten. verifiziert und als max. Dachkoten in m ü. M. in die ZPP-Bestimmungen aufgenommen.

Im Richtprojekt wurde die Höhe des obersten Geschosses als Normgeschoss berücksichtigt. Aufgrund der voraussichtlich notwendigen technischen Installationen sowie des erforderlichen Dachaufbaus wurde die Höhe des obersten Geschosses um + 0.75 m erhöht.

Auch das Sockelgeschoss wurde gegenüber dem Richtprojekt überarbeitet: Für das Wohnen im Hochparterre wird eine Geschosshöhe von 4.25 m angenommen. Für die Verkaufs- und Dienstleistungsnutzungen im Sockelgeschoss wird eine Geschosshöhe von 5.25 m Höhe berücksichtigt.

Bei den Gebäuden S1 und NO4 wurde bei der Gesamthöhe zudem berücksichtigt, dass über dem Sockelgeschoss Aussenterrassen realisiert werden.

Die neue Industriestrasse wird einen gebogenen Verlauf haben. Die Bombierung ist im Bereich vor dem Gebäude NO4 und stellt eine zusätzliche Herausforderung bei der Erschliessung des Gebäudes sowie der Festlegung der Gebäudehöhe dar, aus diesem Grund wurde bei den max. Dachkoten noch etwas Flexibilität eingeplant.

Die Höhenlage der Eingänge zum Gebäude S1 berücksichtigt im Weiteren die Kote von 526.1 m ü. M. für den Hochwasserschutz.

Für die eruierten und in der ZPP angegebenen Höhenmass (max. Dachkoten in m ü. M.) wurden die Terrainaufnahmen (März 2025) als Grundlage genommen.

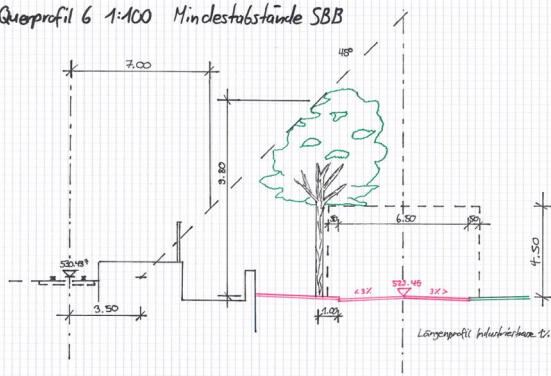

¹ Gebäude NO2: Industriestrasse 2 (Parzelle 3355)


Bestimmung					Erläuterungen
Sektor 2: NO1 NO3	max. 30.0 m	599.00 552.00			<p>Mit der zusätzlichen Angabe einer maximalen Gesamthöhe pro Sektor ist sichergestellt, dass keiner der beiden Hochpunkte (NO1, S1.3) mehr als 30.0 m Höhe überschreitet. Zudem wird damit offensichtlich die gebogene Silhouettenform gegenüber der Bahn aus den Bestimmungen ersichtlich sowie, dass die Gebäude im Rückraum und gegenüber dem Quartier tiefer sind.</p> <p>Darstellungen zu Schnitten sowie Terrainaufnahmen sind im Anhang 1 zu finden.</p> <p>In der Hinweisspalte wird zudem eine Formulierung ergänzt, welche klarstellt, dass technisch bedingte Dachaufbauten die festgelegten Höhen zusätzlich um max. 2 m überragen dürfen bzw. können.</p>
Sektor 3: NO4	max. 23.0 m	551.50			
Sektor 4: S1.1 S1.2 S1.3	max. 30.0 m	545.10 552.00 556.40			
Sektor 5: NW1 NW3	max. 21.0 m	549.75 544.50			
Sektor 5: Bestand ² (NW2)	max. +20%				
Sektor 6: Bestand (NW2)	max. +10%				
Mass der Nutzung, Sektor 5 - Für das erhaltenswerte Gebäude Dorfmatweg 5 (Parzelle 788) gilt der Bestand. Das bestehende Gebäude kann unter Beizung der kantonalen Denkmalpflege erneuert und das bestehende Volumen zwecks Sanierung und Unterhalt um max. 20% erweitert werden.					In der Tabelle zu den zulässigen GFo wird für den Sektor 5, in welchem künftig zwei Wohngebäude neu realisiert werden könnten, eine Spannweite (min./max.) angegeben. Für das erhaltenswerte Gebäude wird die davon zulässige GFo mit dieser Bestimmung weiter präzisiert.
Mass der Nutzung, Sektor 2 - Sektor 2: 1. Der Bestandesbau Industriestrasse 4 (Filzi) ist nach Möglichkeit zu erhalten und weiterzuentwickeln. 2. Eine allfällige Ersatzneubaute bedingt ein gestalterisch ebenbürtiges Objekt und die Durchführung eines Studienauftrags nach SIA 143 als anerkanntes qualitätssicherndes Verfahrens mit mind. drei Büros. Eine allfällige Ersatzneubaute ist grundsätzlich auf dem heutigen Fussabdruck in vergleichbarer Volumetrie, Geschossigkeit und industriellem Ausdruck zu entwickeln. Mit Zustimmung des Beurteilungsgremiums können Masse Fh tr und					In der Tabelle zu den zulässigen GFo wird für den Sektor 2, in welchem künftig zwei Wohngebäude neu realisiert werden könnten, eine Spannweite (min./max.) angegeben. Für den Bestandesbau Filzi wird die davon zulässige GFo mit dieser Bestimmung, in Abhängigkeit von Bestand oder Neubau, weiter präzisiert. Die Filzi hat das Potenzial zu einem Identifikationsträger im Planungsgebiet. Auch ein Ersatzneubau soll dies in Zukunft leisten können. Ihre besondere Bedeutung erhält die Filzi aus der Lage, der Nutzung, dem industriellen Ausdruck und der niedrigen Gebäudehöhe, die wesentlich zur Silhouettenbildung an der Industriestrasse beiträgt und räumliche Tiefe in den Innenbereich erzeugt.

² Gebäude NW2: Dorfmatweg 5 (Parzelle 788)

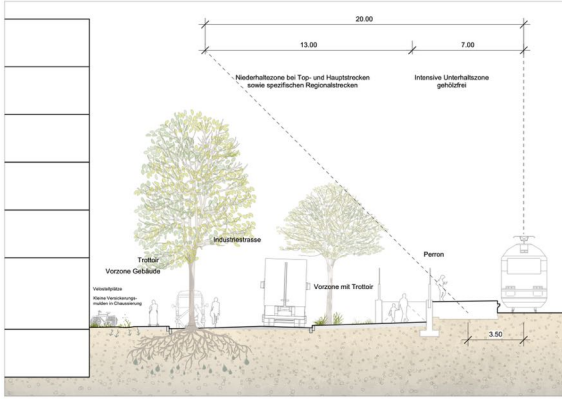
Bestimmung	Erläuterungen
<p>Fh gi gemäss der obenstehenden Tabelle um max. 10% erhöht werden, wenn die Ersatzbebauung gut und verträglich in das städtebauliche Gesamtkonzept Bahnhof West eingepasst wird.</p> <p>Die Dachform ist im Rahmen des qualitätssichernden Verfahrens zu bestimmen.</p>	<p>Ein möglicher Ersatzneubau soll keine Rekonstruktion des Bestandsgebäudes darstellen. Der industrielle Charakter der Filzi soll vielmehr neu interpretiert und in die heutige Zeit übersetzt werden. Dabei ist der grosszügigen Dimensionierung von Gebäudestruktur und Fassadenöffnungen sowie der Sichtbarkeit und Authentizität der verwendeten Materialien, die den architektonischen Charakter des Bauwerks prägen, Rechnung zu tragen.</p>
<p>Mass der Nutzung, Terrain</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das massgebende Terrain pro Sektor wird auf Stufe Teil-Überbauungsordnung festgelegt. 	<p>Das massgebende Terrain ist wesentlich von der Lage der neu zu erstellenden Industriestrasse abhängig, für welche ein Vorprojekt vorliegt (Stand: Oktober 2025). Die Gebäude entlang der Industriestrasse (insbesondere diejenigen mit Detailhandelseinrichtungen) sollen ebenerdig erschlossen werden können.</p> <p>Über das gesamte Areal «Bahnhof West» besteht ein Gefälle in Nord-Süd-Richtung. Zudem ist im rückwärtigen Bereich eine Mulde ausgeprägt.</p> <p>Diese Höhendifferenzen und damit das massgebende Terrain können erst in einem weiteren Planungs- und Vertiefungsschritt und somit auf Stufe Teil-UeO festgelegt werden.</p> <p>Im Weiteren gilt es auch Grundwasserspiegel sowie Untergeschosse zu berücksichtigen.</p>
<p>Mass der Nutzung, Untergeschosse</p> <ul style="list-style-type: none"> - Im Sektor 5 zählen Untergeschosse nicht als Geschoss, wenn die Oberkante des fertigen Bodens des darüber liegenden Vollgeschosses, gemessen an der Fassadenflucht, im Mittel weniger als 1.40 m über die Fassadenlinie hinausragt. 	<p>In allen Sektoren, ausser im Sektor 5, gilt das Mass von 1.20 m gemäss GBR (Art. 3 Abs. 6). Im Sektor 5, welcher ab dem Dorfmattheweg erschlossen ist, und in die rückwärtig gelegene Mulde reicht, ist bereits auf Stufe ZPP erkenntlich, dass das Mass von 1.40 m erforderlich ist. Dies wird explizit geregelt.</p>
<p>Mass der Nutzung, Dachaufbauten</p> <ul style="list-style-type: none"> - Technisch bedingte Dachaufbauten dürfen die maximale Höhe von 2.00 m ab dem realisierten höchsten Punkt der Dachkonstruktion nicht überschreiten. <p>Die technisch bedingten Dachaufbauten der Gebäude NO4 und S1.2 haben einen Abstand von mind. 3.0 m und die der übrigen Gebäude von mind. 4.0 m von den Fassadenfluchten aufzuweisen.</p> <p>Die technisch bedingten Dachaufbauten sind in ihren Abmessungen auf ein Minimum zu beschränken, soweit möglich zusammenzufassen und zu verkleiden. Im Weiteren sind technisch bedingten Dachaufbauten soweit möglich ins Gebäude zu integrieren.</p>	<p>Das zulässige Mass von 2.0 m maximaler Höhe für technisch bedingte Dachaufbauten weicht vom GBR (Art. 21 Abs. 8 mit 1.50 m) ab. Die Mehrhöhe ist erforderlich aufgrund der vorgesehenen Nutzungen, welche erweiterte Belüftungs- und Kühlungsbedürfnisse haben. Es sind jedoch explizit und ausschliesslich technisch bedingte Dachaufbauten gemeint.</p> <p>Im Gegenzug für die zugelassene Mehrhöhe wird gegenüber dem GBR der Abstand der Dachaufbauten von der Fassadenfluchten bezeichnet (3.0 oder 4.0 m) und es wird ergänzt, dass die technisch bedingten Dachaufbauten zusammenzufassen, zu verkleiden oder ins Gebäude zu integrieren sind. Die Verkleidung darf nur technisch bedingte Dachaufbauten umfassen und darf nicht überdeckt werden.</p>
<p>Mass der Nutzung, Grenzabstand</p> <ul style="list-style-type: none"> - Für Gebäude innerhalb der ZPP gilt gegenüber der Perimetergrenze ein Abstand von mind. 4.00 m, ausgenommen sind Bestandes- oder An- und Kleinbauten. 	<p>Mit dieser Bestimmung wird festgelegt, dass bezüglich der in der ZPP einzuhaltenden Grenzabstände nicht auf die Mischzone gemäss GBR verwiesen wird. Gemäss Einführungsgesetz ZGB wäre ein minimaler Grenzabstand von 3.0 m einzuhalten. Mit dieser Festlegung wird demgegenüber ein Minimalabstand von 4.0 m vorgeschrieben. Die definitiven Abstände</p>

Bestimmung	Erläuterungen
	<p>(welche die 4.0 m nicht unterschreiten dürfen) werden im Rahmen der Teil-UeOs mit Baufeldern geklärt und festgelegt.</p> <p>Innerhalb der ZPP gelten gemäss Praxis der Gemeinde keine Grenzabstände. Sie sind frei. Auf eine entsprechende Regelung der Grenzabstände innerhalb der ZPP wird daher verzichtet. Diese werden soweit nötig ebenfalls im Rahmen der Teil-UeO's mit Baufeldern festgelegt werden.</p>
<p>Mass der Nutzung, Strassenabstand/Baulinie</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die im Zonenplan 1 festgelegten Baulinien (Details sh. Anhang) definieren die maximale Ausdehnung der Bebauung entlang der angrenzenden Strassen. Details zu vor- und rückspringenden Gebäudeteilen sind in der jeweiligen Teil-Überbauungsordnung zu regeln. 	<p>Die im Zonenplan 1 festgelegten Baulinien definieren die maximale Ausdehnung der Bebauung entlang der Industriestrasse, teilweise des West-Ast der Industriestrasse sowie des Dorfmatthewegs. Sie gehen dem gemäss Baureglement Münsingen geltenden Strassenabstand vor.</p> <p>Die Lage des internen Wegnetzes wird in den Teil-UeOs angeordnet.</p>
Gestaltungsgrundsätze	
<p>Gestaltungsgrundsätze, allgemein</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zwischen SBB Areal und Industriestrasse ist eine geschlossene Bauweise mit Bauten anzustreben, die Bezug zum öffentlichen Strassenraum nehmen. - Die Interessenslinie der Bahn ist in der UeO zu berücksichtigen. 	<p>Da die Industriestrasse verlegt wird, haben sich die bisherigen Grundsätze bzgl. geschlossener Bebauung und Interessenlinie erübrigt.</p>
<p>Gestaltungsgrundsätze, Richtprojekt</p> <ul style="list-style-type: none"> - Für die Festlegungen in den Teil-Überbauungsordnungen sowie die Bauprojekte dient das nach einem anerkannten qualitätssichernden Verfahren nach Art. 99a BauV entwickelte Richtprojekt «Arealentwicklung Bahnhof West vom Oktober 2024» mit Anpassungen vom 23.10.2025 als Grundlage. Das Richtprojekt ist bezüglich Gesamtwirkung und städtebaulicher Konzeption massgebend. Besonders zu beachten ist die Setzung der Baukörper und die Gestaltung der Raumkante entlang der Industriestrasse. Im Weiteren sind das Aussenraumkonzept, das Erschliessungskonzept, die Massnahmen zur Klimaanpassung und die Begrünung begleitend. 	<p>Für die massgebenden und zu beachtenden Inhalte sind entsprechende Darstellungen zum Richtprojekt in den Anhang der Bestimmungen aufgenommen.</p> <p>Die Anpassungen vom 23.10.2025 wurden aufgrund von neuen Erkenntnissen in Bezug auf die Lage der Industriestrasse bei der Ausarbeitung des Vorprojekts (Stand April 2025) gewonnenen. Dies berücksichtigt auch die Umsetzung des Rampenaufgangs aus der PU Süd sowie detailliert vorgenommenen Höhen- und Terrainaufnahmen.</p>
<p>Gestaltungsgrundsätze, Qualitätssicherung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zur Sicherung der Qualität bezüglich Fassaden-, Dach- und Aussenraumgestaltung ist entweder das Begleitgremium des qualitätssichernden Verfahrens (ggf. Delegation Fachvertretungen Begleitgremium), oder die Fachberatung nach Art. 51 GBR bei der Planung und Umsetzung zeit- und stufengerecht beizuziehen. Anstelle dessen kann eine Projektträgerschaft auf Stufe Teil-Überbauungsordnung auch ein anerkanntes qualitätssicherndes Verfahren durchführen. 	<p>Die Bearbeitung und Beurteilung von Fassaden-, Dach- und Aussenraumgestaltung (sowie im Weiteren von Umweltauswirkungen und Soziokultur) waren Aufgabenstellungen im Rahmen des qualitätssichernden Verfahrens und sollen bei der Qualitätssicherung für die nachfolgenden Planungsstufen wiederum gebührend berücksichtigt werden.</p> <p>Der Fokus der qualitätssichernden Verfahren (Testplanung, Workshopverfahren) betreffend sozialräumlicher Aspekte richtet sich im Wesentlichen auf zwei Themen: Einerseits der Schaffung von Begegnungsmöglichkeiten mit Integrationspotenzial und Identitätskraft, andererseits der Schaffung einer Überbauung mit einer guten sozialen Durchmischung.</p>

Bestimmung	Erläuterungen
<p>Gestaltungsgrundsätze, Industriestrasse</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Industriestrasse ist beidseitig mit Bäumen zu gestalten. Entlang des Dorfmattheweges, der Belpbergstrasse und entlang des West-Astes der Industriestrasse sind Bäume zu pflanzen. 	<p>Mit dem erwähnten Begleitgremium sind die Fachgutachter:innen gemeint und bei einer Delegation sind mind. 3 Personen nötig.</p> <p>Die Bäume resp. ihre Kronen entlang der Industriestrasse auf der Seite der Bahnanlage müssen gegenüber dieser einen 45° Winkel einhalten, wobei der Messpunkt beim Fuss des Fahrleitungsmasten ansetzt (oder in einem Abstand von 3.50 m zur Gleisachse). Es geht dabei um die Sicherheit des Fahrleitungsmasten und nicht um Abstände zum Perron o.ä. Eine Ausnahme von dieser Regel ist in vorliegendem Fall nicht möglich, da es sich um Neupflanzungen handelt. Der 45° Winkel muss zwingend eingehalten werden.</p> <p><i>Querschnitt 6 1:100 Mindestabstände SBB</i></p>  <p>MA, PL Tiefbau, 28.02.2025</p> <p>Abbildung 37: Pflanzabstand für Bäume an der Industriestrasse gegenüber dem Fahrleitungsmasten</p> <p>Bezüglich Abstand, Rhythmus oder Parallelität der Baumsetzungen sagt die Bestimmung nichts aus. Diese ist frei.</p>
<p>Gestaltungsgrundsätze, Aussenräume</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Aussenräume sind primär als öffentliche, gemeinschaftliche und multifunktionale Flächen auszugestalten. - Bei der Gestaltung von öffentlichen Räumen und Unterführungen ist dem Sicherheitsempfinden besonders Rechnung zu tragen. - Die Vorzone zwischen Industriestrasse und der Fassaden der Bebauung dient <ul style="list-style-type: none"> • dem Aufenthalt, • öffentlichen Gehwegen, Parkierung, Personen- und Güterumschlag, • der Begrünung, für Baumpflanzungen und Versickerung, • sowie der Anordnung von Aussenraumnutzungen mit Bezug zum Sockelgeschoss, soweit es die Flächenverhältnisse zulassen. 	<p>Die Aussenräume sind ein wichtiger Bestandteil des Richtprojekts und werden im Beschrieb entsprechend gewürdigt.</p> <p>Die Vorzone zwischen Industriestrasse und Gebäuden wurden bereits detaillierter untersucht in Bezug auf die Platzbedürfnisse für Baumpflanzungen, freizuhaltenen Sichtbereichen, Parkierung, Veloabstellplätzen, Gehwegen und so weiter.</p>  <p>Abbildung 38: Untersuchung Vorzone</p>
<p>Gestaltungsgrundsätze, Bodenversiegelung und Entwässerung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Bodenversiegelung ist auf das funktionale Minimum zu beschränken. 	<p>Im Umsetzungsprozess soll das sog. «Schwammstadtprinzip» angewandt werden. Das Schwammstadtprinzip bezeichnet einen städtebaulichen Ansatz, bei dem Regenwasser nicht schnell abgeleitet, sondern lokal</p>

Bestimmung	Erläuterungen
<ul style="list-style-type: none"> - Die Entwässerung und Versickerung kann sektorenübergreifend sichergestellt werden. 	<p>gespeichert, versickert und verdunstet wird, um die natürlichen Wasserkreisläufe zu stärken. Ziel ist es, Überflutungen vorzubeugen, die Grundwasserneubildung zu fördern und das Stadtklima durch Verdunstung zu verbessern.</p>
<p>Gestaltungsgrundsätze, Grössere Spielfläche</p> <ul style="list-style-type: none"> - Im Wirkungsbereich der ZPP ist eine grössere Spielfläche nach Art. 46 BauV mit Zutrittsrecht für alle Bewohnenden zu realisieren. Die grössere Spielfläche ist in das interne Fusswegnetz zu integrieren und sie muss spätestens mit dem Bezug der zwanzigsten Familienwohnung genutzt werden können. 	 <p>Abbildung 39: Lage der grösseren Spielfläche</p> <p>Die grössere Spielfläche ist zwischen den Gebäuden NO3 und NW3 vorgesehen. Damit ist sie durch die Gebäude von Strassen und Lärm abgeschirmt und ins interne Wegenetz eingebettet.</p> <p>Die grössere Spielfläche darf je nach Anzahl, zum jeweiligen Zeitpunkt realisierter Familienwohnungen im jeweils gemäss BauV notwendigen Umfang jedoch etappiert erstellt werden. Es sind auch Zwischenzustände an jeweils anderen Lagen möglich.</p>
Erschliessungsgrundsätze	
<p>Erschliessungsgrundsätze, Mischverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Erschliessungsflächen haben den Charakter einer Mischverkehrsfläche aufzuweisen. 	<p>Mischverkehr bezeichnet die gleichzeitige Nutzung derselben Verkehrsfläche durch verschiedene Verkehrsarten wie Autos, Velos und Fussgänger. Dieser Ansatz fördert die Flächeneffizienz. Um Konflikte und Sicherheitsrisiken zu reduzieren, ist eine Tempolimite von 30 oder 20 km/h damit einhergehend.</p>
<p>Erschliessungsgrundsätze, Adressierung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das Planungsgebiet ist hauptsächlich zur Industriestrasse adressiert. 	<p>Mit der Adressierung zur Industriestrasse ist gemeint, dass mit der Ausrichtung der Gebäudehauptzugänge auf die Industriestrasse eine städtebauliche Wirkung erzielt wird.</p>
<p>Erschliessungsgrundsätze, Einstellhallenzufahrten</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Zufahrten zu den Einstellhallen erfolgen ab Industriestrasse im Sektor 3, ergänzend dazu über eine Zufahrt ab dem Dorfmattheweg für die Sektoren 2 und 5 sowie ab der Belpbergstrasse für Sektor 4. 	<p>Nachfolgende Abbildung zeigt die drei für den gesamten ZPP-Perimeter zugelassenen Einstellhallenzufahrten:</p>

Bestimmung	Erläuterungen
	 <p>Abbildung 40: Kennzeichnung Lage Einstellhallen sowie Anlieferungsbereiche am West-Arm der Industriestrasse</p> <p>Ziel der Anordnung der Einstellhallenzufahrten ist, diese möglichst direkt ans übergeordnete Strassen-netz resp. die Basiserschliessung anzuschliessen und damit die «Quartierstrassen» und die Überbauung vom motorisierten Verkehr zu entlasten.</p> <p>Aufgrund der derzeitigen Kenntnisse über die vorgesehene Bauetappierung, die Gebäudeadressierung sowie die notwendige Baustellenlogistik an der Industriestrasse ist eine zusätzliche Einfahrt über den Dorfmatweg notwendig. Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, künftig über eine verbundene Einstellhalle mehr Parkierungsverkehr über die Zufahrt ab der Industriestrasse zu lenken.</p>
<p>Erschliessungsgrundsätze, West-Ast Industriestrasse</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der West-Ast der Industriestrasse dient dem öffentlichen Fuss- und Veloverkehr sowie der Erschliessung der Parzelle 1087. Anlieferungen für die Sektoren 3 und 4 sind zulässig und sicher zu gestalten. Ansonsten ist der motorisierte Durchgangsverkehr zu unterbinden. 	<p>In Abbildung 40 ist die Zulieferung über den West-Ast der Industriestrasse eingetragen (Diagonale). Es ist daraus auch erkenntlich, dass die Anlieferung im Einbahnregime mit Zufahrt von der Industriestrasse und Ausfahrt auf die Belpbergstrasse vorgesehen ist.</p> <p>Der West-Ast ist für den Fuss- und Veloverkehr im Gegenverkehr nutzbar. Deshalb ist die Verkehrssicherheit besonders zu beachten und zu fördern.</p>
<p>Erschliessungsgrundsätze, Mobilitätskonzept</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mit dem Baugesuch zu den jeweiligen Teil-Überbauungsordnungen ist je ein Mobilitätskonzept gemäss den Richtlinien der Gemeinde einzureichen. 	<p>Gemäss Art. 26 GBR gelten für die Erstellung von Abstellplätzen (Motorfahrzeuge und Fahrräder) die kommunalen und kantonalen Vorschriften (Art. 16 bis 18 BauG sowie Art. 49 ff. BauV). Ab 6 Wohnungen wird die Ober- und Untergrenze der Bandbreite für Motorfahrzeuge bei Wohnnutzungen gegenüber dem Normbedarf gemäss Art. 49 BauV im Perimeter 1 um 50 % und im Perimeter 2 um 40 % reduziert. Das Areal Bahnhof West befindet sich im Perimeter 1. Art. 26 GBR regelt zudem Anforderungen an die Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Fahrräder.</p> <p>Die Gemeinde Münsingen verfügt über eine Richtlinie zu Mobilitätskonzepten bei Baubewilligungs- oder Planungsverfahren. Das Mobilitätskonzept ist ein verkehrs- und raumplanerisches Instrument. Es trägt dazu bei, dass Ziele zur nachhaltigen Mobilität erreicht werden können. Ein Mobilitätskonzept kann in Planungs- und Baubewilligungsverfahren empfohlen oder verlangt werden und wird im Rahmen dieser Verfahren beurteilt und bewilligt. Für die Arealentwicklung Bahnhof West wurden Mobilitätskonzepte im Baubewilligungsverfahren verbindlich vorgeschrieben.</p>

Bestimmung	Erläuterungen
Erschliessungsgrundsätze, Einbindung Fuss- und Velorouten <ul style="list-style-type: none"> - Die übergeordneten und lokalen Fuss- und Velorouten sind an optimaler Lage sicher und komfortabel an die Bahnquerungen (Mitte und Süd) anzubinden und städtebaulich gut verträglich einzubinden. 	<p>Die An- und Einbindung wird im Wesentlichen über das Strassenprojekt, welches durch die Gemeinde in Erarbeitung gegeben wird, sichergestellt.</p>
Erschliessungsgrundsätze, Industriestrasse <ul style="list-style-type: none"> - Der Sektor 1 sichert den Raumbedarf für <ul style="list-style-type: none"> • die neue Industriestrasse, • einen bahnseitigen Gehweg, • den langfristigen Ausbau der Bahninfrastruktur inkl. Publikumsanlagen von hoher Qualität, sowie • die Erschliessung des Quartiers. 	<p>Die Grenze des Sektors 1 liegt auf dem Fahrbahnrand der Industriestrasse. Arealseitig von der Strasse ist der Raumbedarf für weitere Nutzungen sowie auch einen Gehweg in der Vorzone geregelt.</p>  <p>Abbildung 41: Querschnitt</p> <p>Die beidseitigen Baumpflanzungen zur Industriestrasse sind unter den Gestaltungsgrundsätzen geregelt.</p>
Erschliessungsgrundsätze, Gehwege <ul style="list-style-type: none"> - Arealseitig der neuen Industriestrasse ist ein durchgehender Gehweg anzuordnen. - Südseitig des Dorfmatthewgs ist über die gesamte Länge im ZPP-Perimeter ein durchgängiger Gehweg zu realisieren. - In den Sektoren 2, 3 und 4 ist zwischen dem Dorfmatthewg und dem West-Ast der Industriestrasse eine durchgehende, öffentliche Fusswegverbindung sicherzustellen, auf welcher Velos gestattet sind. - Im Sektor 4 ist entlang dem Sektor 6 zwischen dem West-Ast der Industriestrasse und der Belpbergstrasse eine öffentliche Fusswegverbindung sicherzustellen. 	<p>Die Bestimmung regelt die zu Lasten der Arealfläche gehenden Fusswegverbindungen und Gehwege entlang von Gemeindestrassen sowie die alternative rückwärtige Verbindung längs durch das Areal.</p>
Erschliessungsgrundsätze, Mobilfunk <ul style="list-style-type: none"> - Innerhalb des ZPP-Perimeters sind Mobilfunkanlagen gemäss übergeordneter Gesetzgebung zulässig. 	<p>Art. 25 Abs. 10 GBR regelt, dass in Wohnzonen Antennen nur zum Empfang von Signalen oder für die Erschliessung der Nachbarschaft der Anlage gestattet sind. Diese Regelung wird für den ZPP-Perimeter relativiert, welcher neben Wohnen insbesondere auch Mischnutzungen zulässt.</p>
Erschliessungsgrundsätze, Abstellplätze <ul style="list-style-type: none"> - Bei Wohnnutzung ist für Fahrräder und Motorfahräder mindestens ein Abstellplatz pro Zimmer zu erstellen. 	<p>Der Fahrradbesitz nimmt seit Jahren zu. Die Gründe dazu sind vielfältig. Die kantonale Gesetzgebung (BauV Art. 54c) kann die heutigen Bedürfnisse nicht mehr vollständig abdecken. In Münsingen liegen «Besondere Verhältnisse» im Sinne von Art. 54c Abs. 3 (BauV) vor. Münsingen verfügt über ein dichtes Netz an Velorouten sowie eine gute Anbindung an das</p>

Bestimmung	Erläuterungen
	<p>regionale Velowegnetz. Kurze innerörtliche Distanzen und die günstige Topografie im Zentrum sowie im Ortsteil West fördern die Velonutzung zusätzlich. Die zulässige Bandbreite an Parkplätzen für motorisierte Fahrzeuge bei Wohnnutzungen ist im Zentrum von Münsingen und insbesondere in der ZPP B «Bahnhof West» durch Bestimmungen des Baureglements stark reduziert. Dadurch steigt die Nachfrage nach Veloabstellplätzen zusätzlich. Gestützt auf die Norm des VSS (insbesondere SN 40 065) sowie das Handbuch «Veloparkierung» des Bundesamts für Strassen (ASTRA, 2008) wird darum die Vorgabe für Veloabstellplätze auf die lokalen Bedürfnisse abgestimmt und gegenüber den Mindestbestimmungen der kantonalen Gesetzgebung erhöht. Für die übrigen Nutzungen gelten die Vorgaben gemäss BauV Art. 54c Abs.1 b – e.</p>
Lärmempfindlichkeitsstufe	
<ul style="list-style-type: none"> - Es gilt die Lärmempfindlichkeitsstufe ES III gemäss Art. 43 LSV. 	<p>Die Einhaltung der massgebenden Belastungsgrenzwerte ist in einem Lärmgutachten nachzuweisen.</p> <p>Auf Stufe ZPP wurde gestützt auf das Richtprojekt bereits eine erste Beurteilung vorgenommen und Hinweise für die weitere Planung festgehalten.</p> <p>Auf Stufe der Teil-UeO's muss die Beurteilung aktualisiert und ein oder ggf. mehrere Lärmgutachten erstellt werden. Die nötigen Lärmschutzmassnahmen werden in den Überbauungsvorschriften (der Teil-UeO's) festgelegt werden.</p>
Störfallvorsorge	
<ul style="list-style-type: none"> - Zur Einhaltung der Vorgaben zur Störfallvorsorge sind geeignete raumplanerische und bauliche Massnahmen zu treffen, damit das Personenrisiko bei einem Ereignis auf ein Minimum beschränkt wird. Die konkreten Massnahmen sind in der jeweiligen Teil-Überbauungsordnung verbindlich festzulegen. 	<p>Auf Stufe ZPP wurde gestützt auf das Richtprojekt bereits eine erste Beurteilung vorgenommen und Hinweise für die weitere Planung festgehalten.</p> <p>Geeignete Massnahmen, bspw.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gegenüber der Bahn Nutzungen mit geringer Personendichte vorsehen (Nebenräume o.ä.). - Schlafräume in Richtung Bahn nach Möglichkeit vermeiden. - Stabile Bauweise und Brandschutzanforderungen berücksichtigen. - Fassadenöffnungen gegenüber der Bahn nach Möglichkeit reduzieren. - Erstellung möglichst kurzer und von der Störquelle abgewandter Fluchtwege. - Anordnung von Sammelplätzen und Aufenthaltsbereichen abgewandt von der Störfallquelle. - Platzierung der Luftansaugstellen von Lüftungsanlagen und Klimageräten störfallquelleabgewandt, möglichst hoch über dem Boden.
Energie	
<ul style="list-style-type: none"> - Neubauten haben erhöhte Anforderungen an die Energieeffizienz, an die Gebäudehülle, an die Energieversorgung und an die graue Energie zu erfüllen. - Die konkreten Ziele und Massnahmen werden in den jeweiligen Teil-Überbauungsordnungen festgelegt. 	<p>Basis für die Beurteilung der erhöhten Anforderungen sind die geltenden gesetzlichen Bestimmungen zum Zeitpunkt des Erlasses einer Teil-Überbauungsordnung.</p>

Bestimmung	Erläuterungen
	<p>Der Richtplan Bahnhof West von 2018 verlangt im behördenverbindlichen Teil höhere Erwartungen an die Qualität der Überbauung, als dies gemäss GBR verlangt ist. Der Richtplan Bahnhof West wird durch die neuen Bestimmungen der ZPP B abgelöst. Dies erfordert, dass in der neuen ZPP die bisher behördenverbindlichen Ziele grundeigentümerverbindlich festgesetzt werden. Das Ergebnis der Testplanung und das Rahmenwerk bezwecken eine nachhaltig ausgerichtete, klimafreundliche Überbauung.</p> <p>Die gesetzliche und technische Entwicklung der Energieeffizienz, bei der Gebäudehülle, bei der Energieversorgung und der graue Energie ist dynamisch und stetigen Veränderungen unterworfen. Eine definitive Festlegung konkreter Energiemassnahmen zum Zeitpunkt des Erlasses der ZPP ist noch sehr früh im Prozess. Darum sollen die Festlegungen der konkreten Energiebestimmungen erst in der nächsten Planungsstufe der Teil-UeO's oder der Bauprojekte erfolgen. Dieses Vorgehen berücksichtigt auch die etappierte zeitliche Umsetzung der Sektoren. Die Bestimmungen lassen auch eine gesamtheitliche sektorenübergreifende Betrachtung zu, ohne diese aber zwingend vorzugeben. Das grundsätzliche Ziel, erhöhte Anforderungen zu erfüllen, wird in der ZPP festgesetzt.</p>
Hochwasserschutz	
<ul style="list-style-type: none"> - Die Gebäude sind vor Überflutungsgefahren zu schützen. - Mögliche und zweckmässige Schutzmassnahmen sind in einem Hochwasserschutzgutachten auf Stufe der jeweiligen Teil-Überbauungsordnung aufzuzeigen und festzulegen. - Im Baubewilligungsverfahren sind das Hochwasserschutzkonzept und die in der jeweiligen Teil-Überbauungsordnung festgelegten Schutzmassnahmen zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen. 	<p>Auf Stufe ZPP wurde gestützt auf das Richtprojekt bereits eine erste Beurteilung vorgenommen. Entsprechende Bestimmungen zum Hochwasserschutz wurden aufgenommen.</p>
Etappierung	
<ul style="list-style-type: none"> - Bei einer etappierten Entwicklung orientieren sich die Teil-Überbauungsordnungen am Gesamtkonzept. Eine Teil-Überbauungsordnung muss mindestens das Gebiet eines Sektors umfassen. - Die Teil-Überbauungsordnung für den Sektor 1 muss als erste genehmigt werden. Die Teil-Überbauungsordnung der anderen Sektoren können parallel dazu erarbeitet und erlassen werden. - Die Sektorengrenzen entlang der Sektoren 2 und 5, 3 und 5 sowie 2 und 3 können auf Stufe Teil-Überbauungsordnung bei Bedarf von ihrer Achse aus um maximal 2.0 m verschoben werden. 	<p>Das Areal gilt heute grundsätzlich (für die bisherige Nutzung und das bisher tiefe Nutzungsmass) als erschlossen (über «alte» Industriestrasse, Diagonale, Dorfmattheweg, Belpbergstrasse). Mit der neuen Industriestrasse soll die Verbindung zwischen Senevita/Dorfmattheweg und Belpbergstrasse verlegt und aufgewertet werden. Daneben wird die neue Industriestrasse Erschliessungsfunktion für Teile der Überbauung übernehmen. Aus diesem Grund muss die Teil-UeO für die Industriestrasse zwingend als erste genehmigt werden. Weitere Teil-UeO können parallel dazu erlassen und genehmigt werden.</p>
Anhang	
Richtprojekt	<p>Das Richtprojekt «Arealentwicklung Bahnhof West» datiert auf Oktober 2024 mit Anpassungen vom 23.10.2025.</p>

Bestimmung	Erläuterungen
	<p>Verfassende des Richtprojektes sind Salewski Nater Kretz (Städtebau/Architektur), BRYUM (Landschaftsarchitekten) und TEAMverkehr (Verkehrsplanung).</p> <p>Im Anhang sind Abbildungen zum Richtprojekt wiedergegeben, welche auf die massgebenden Aspekte Bezug nehmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Freiraumtypologien - Grad der Öffentlichkeit - Durchwegung interner Freiraum - Silhouette und Ansicht von der Bahn - Schnitte (massgebend bzgl. Höhenmassen) - Modellfotos (Gesamtwirkung) - Gebäude (Referenz für Höhenmass in ZPP-Bestimmungen) - Situation und Aussenraum
Baulinien	Die Baulinien im Anhang dienen der Detaillierung der im Zonenplan 1 festgelegten Baulinien.

4.3 Änderung Baureglement: ZPP AN «Sägegasse 2»

Die Vorschriften zum Sektor B2 der altrechtlichen ZPP B «Bahnhof West» werden geändert; die altrechtlichen Bestimmungen zum Sektor B1 werden in die neue ZPP AN «Sägegasse 2» überführt.

Es werden keine inhaltlichen Änderungen vorgenommen. Es handelt sich um rein formelle Anpassungen infolge der Überführung mit Änderung des Namens sowie der Aufteilung in zwei ZPPs.

Die Bestimmungen der Zone mit Planungspflicht ZPP B «Bahnhof West» mit den Sektoren B1 und B2 waren vom Beschluss der Ortsplanung 2023 ausgenommen worden. Dies gilt für den ehemaligen Sektor B1 bzw. die ZPP AN «Sägegasse 2» weiterhin, was mit einem entsprechenden Perimeter gekennzeichnet ist.

Die Änderung erfolgt im geringfügigen Verfahren durch den Gemeinderat. Im Rahmen der Mitwirkung wird darüber informiert.

Bestimmung	Erläuterungen
Planungszweck	
<p>Die ZPP B AN «Bahnhof WestSägegasse 2» bezweckt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Schaffung attraktiver und belebter Aussenräume für den LangsamverkehrFuss- und Veloverkehr, - bessere und attraktivere Anbindung zum östlich der Bahn gelegenen Ortsteil, - Sicherstellung der Verbindung zwischen Belpbergstrasse und Sägegasse, - die Förderung von gewerblichen Nutzungen westlich des Bahnhofs, 	<p>Die Begrifflichkeit «Langsamverkehr» wurde in Fuss- und Veloverkehr geändert, damit auch nicht-langsame E-Bikes (und fahrzeugähnliche Geräte) inkludiert sind. Folgende, aufgeführten Zweckbestimmungen werden gelöscht, da sie den vormaligen Sektor B2 und damit weiterhin die ZPP B «Bahnhof West» betreffen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • «Sicherstellung der Verbindung zwischen Belpbergstrasse und Sägegasse» • «Schaffung von Wohnraum hinter einem Immissionsgürtel».

Bestimmung	Erläuterungen
<p>— die Schaffung von Wohnraum im westlichen Bereich der ZPP mit einem Immissionschutzgürtel gegenüber der Bahn und der Industriestrasse;</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Sicherstellung der im Zusammenhang mit dem Bahnhof stehenden Funktionen, insbesondere Veloabstellplätze und Kurzzeitparkplätze. 	<p>Die ZPP AN «Sägegasse 2» grenzt direkt an die Bahnlinie.</p>
Art der Nutzung	
<ul style="list-style-type: none"> - Abschnitt B1: Arbeitsnutzung nach Art. 2 Abs. 5; der Gemeinderat kann Mischnutzung nach Art. 2 Abs. 3 zulassen, wobei insgesamt maximal 50 % der realisierbaren GfO als Wohnraum genutzt werden darf. Für den Sektor Parzelle Nr. 155 kann der Gemeinderat die Beschränkung der Verkaufsfläche aufheben. Bei Wohnnutzungen muss das Gebäude den MINERGIE-Standard aufweisen. Die Lage des Wohnraums wird in der Überbauungsordnung festgelegt. - Abschnitt B2: Arbeitsnutzungen nach Art. 2 Abs. 5. Der Gemeinderat kann Mischnutzungen nach Art. 2 Abs. 3 zulassen, wobei pro Gebäude maximal 50 % der GfO als Wohnraum genutzt werden darf, wenn die Gebäude den MINERGIE-Standard aufweisen. 	<p>In der ursprünglichen Version der ZPP-Bestimmungen wurde bei der Art der Nutzung die Sektoren B1 und B2 vertauscht. Mit der Änderung und Umbenennung wird dies korrigiert. Für die neue ZPP AN «Sägegasse 2» gilt grundsätzlich die Arbeitsnutzung. Der Gemeinderat kann Misch- und Wohnnutzungen zulassen, wobei bei Wohnnutzungen spezifische Anforderungen an den Gebäudestandard gelten.</p>
Mass der Nutzung	
<p>Pro Teil-UeO Es gelten folgende Nutzungsmasse:</p> <ul style="list-style-type: none"> - minimale GFZO: 0.60, maximale GFZO: 1.00 (inkl. bestehende Bebauung); Nutzungstransfers sind möglich, wenn sie in einem Gesamtkonzept über den gesamten Wirkungsbereich der ZPP B oder mit der Nutzung von bestehenden Bauvolumen begründet werden. - Maximal 4 Vollgeschosse ohne Attikageschoss oder 3 Vollgeschosse mit Attikageschoss. 	<p>Für den Perimeter der ZPP AN «Sägegasse 2» wird es voraussichtlich eine Teil-UeO geben, wobei dies für die Festlegung des Masses nicht relevant ist. Entsprechend wird die «Teil-UeO» gestrichen.</p> <p>Dass die Masse für den gesamten Wirkungsbereich der ZPP gelten, ist ebenfalls selbstverständlich. Zudem ist mit der Änderung neu die Bezeichnung der ZPP B falsch. Entsprechend wird dieser Passus gelöscht.</p>
Gestaltungsgrundsätze	
<p>— Zwischen SBB Areal und Industriestrasse ist eine geschlossene Bauweise mit Bauten anzustreben, die Bezug zum öffentlichen Strassenraum nehmen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Interessenslinie der Bahn ist in der UeO zu berücksichtigen. - Bei der Gestaltung von Unterführungen ist dem Sicherheitsempfinden besonders Rechnung zu tragen. 	<p>Die ZPP AN «Sägegasse 2» grenzt direkt an die Bahnlinie. Mit der Bestimmung war der ehemalige Sektor B2 gemeint, weshalb diese entsprechend gelöscht werden kann.</p>
Erschliessungsgrundsätze	
<ul style="list-style-type: none"> - Die Erschliessungsflächen haben den Charakter einer Mischverkehrsfläche aufzuweisen und sind angemessen mit einheimischen Bäumen zu begrünen. 	<p>unverändert</p>
Lärmempfindlichkeitsstufe	
<ul style="list-style-type: none"> - ES III 	<p>unverändert</p>

4.4 Teil-Aufhebung Richtplan «Bahnhof West»

In den Jahren 2016 bis 2018 entwickelte die Planungsbehörde von Münsingen eine städtebauliche Vorstellung für das Gebiet «Bahnhof West». Die wichtigsten Merkmale des neuen Quartiers «Bahnhof West» wurden in einem behördenverbindlichen Richtplan geregelt.

Der Richtplan «Bahnhof West» hat seinen Zweck nun grossmehrheitlich erfüllt, weil

- der Sektor 2 des Richtplans entsprechend den Vorgaben aus dem Richtplan mit der Senevita überbaut worden ist;
- für die Sektoren 3 und 4 des Richtplans ein Richtprojekt vorliegt, welches in den geänderten Bestimmungen zur Zone mit Planungspflicht (ZPP) B «Bahnhof West» verankert wird.

Sobald die geänderte ZPP B «Bahnhof West» genehmigt wird, sollen als Folge davon, die Festlegungen in Richtplankarte sowie Richtplantext betreffend die Sektoren 2, 3 und 4 des Richtplans «Bahnhof West» aufgehoben werden.

Die Teil-Aufhebung des Richtplans ist in einem separaten Dokument erläutert, welches auf Richtplankarte sowie Richtplantext mit Erläuterungen eingeht.

4.5 Erschliessungsprogramm

Das Erschliessungsprogramm wird in einem separaten Dokument erläutert.

Allgemeines

Art. 108 Abs. 2 Baugesetz (BauG) verlangt von den Gemeinden, dass sie ihre Bauzone nach rechtskräftiger Genehmigung erschliessen. Zur Erschliessung gehören grundsätzlich alle diejenigen Vorkehrungen, die es braucht, damit ein Grundstück zonengemäss genutzt werden kann. Dazu gehören eine ausreichende Erschliessung durch Strassen und Wege, die Abwasserentsorgung sowie die Wasser-, Wärme- und Elektrizitätsversorgung.

Im Rahmen der Änderung der Zonenordnung muss die Gemeinde ein Erschliessungsprogramm erarbeiten und darin aufzeigen, wie und wann sie der Erschliessungspflicht nachkommen will.

Eine Erschliessungsprogramm zeigt in den Grundzügen auf, wie die Erschliessung erfolgen soll, mit welchen Kosten zu rechnen ist und wer die Kosten tragen muss. Das Erschliessungsprogramm muss nicht eine detaillierte Erschliessungsplanung darstellen. Die Gemeinde kann sich auf die wesentlichen Grundsatzfragen beschränken, welche für die Kostenermittlung von Bedeutung sind. Bei den Mengengrundlagen werden Annahmen getroffen und Plausibilitäten geschätzt. Es kann somit sein, dass bei der konkreten Planung neue Elemente dazu kommen oder Elemente wegfallen. Die Kostengenauigkeit beträgt bei den Einheitspreisen mindestens +/- 25 %.

Das Erschliessungsprogramm orientiert das Parlament oder die Stimmbürger/innen über die Erschliessungskosten. Sofern die späteren

Erschliessungskosten im Rahmen des Erschliessungsprogramms liegen, ist - unabhängig von der Höhe - der Gemeinderat für den Kreditbeschluss zuständig. Übersteigen die Kosten den Rahmen des Erschliessungsprogramms, gelten die ordentlichen Finanzkompetenzen.

Inhalte und Kostenfolgen

Die Planung der ZPP B «Bahnhof West» hat die Erstellung folgender Anlagen zur Folge:

- die Anlagen der verkehrlichen Basis- und Detailerschliessung,
- die Versorgung des Areals mit Wasser- und Abwasserleitungen sowie Versickerung,
- die Elektrizitätsversorgung und
- den Anschluss an die Fernwärme.

Bei der Basiserschliessung handelt es sich um

- die Verlegung und Neugestaltung der Industriestrasse im Sektor 1 der ZPP B
- die Anpassung des Knotens Industriestrasse / Belpbergstrasse / Erlenuweg
- die Anpassung des Knotens Industriestrasse West-Ast / Belpbergstrasse
- die Versorgungsleitungen ausserhalb des Perimeters der ZPP B

Zur Detailerschliessung zählen

- alle Fuss- und Veloverbindungen innerhalb des Entwicklungsgebietes
- der West-Ast der Industriestrasse
- die Ergänzung des Trottoirs auf der Südseite des Dorfmatthewegs

Die Verteilung der Kosten ist im Erschliessungsprogramm bzw. im Infrastruktur wie folgt vorgesehen:

- Die Kosten für den Bau der Industriestrasse und die notwendigen Anpassungen bei der Belpbergstrasse (beides Basiserschliessungen) trägt die Gemeinde. Die Grundeigentümer, welche einen besonderen Vorteil erfahren, müssen sich mit einem Erschliessungsbeitrag an den Kosten beteiligen.
- Die Kosten für Anlagen der Basiserschliessung von spezialfinanzierten Bereichen wie Wasser, Abwasser, Elektrizität und Wärme trägt die Gemeinde bzw. die InfraWerke Münsingen. Diese Kosten werden gemäss den entsprechenden Reglementen durch spätere Anschlussgebühren aus der Überbauung indirekt mitfinanziert.
- Die Anlagen der Detailerschliessung sind durch die Grundeigentümer:innen zu tragen.

4.6 Infrastrukturvertrag

Die Abgrenzung der Verantwortlichkeiten, die Etappierung und die Kostenbeteiligung der Grundeigentümer an den Erschliessungsanlagen regelt der Gemeinderat gemeinsam mit den Grundeigentümern in einem Infrastrukturvertrag. Mit dem Infrastrukturvertrag wird unter den Vertragspartnern sichergestellt, dass die Grundeigentümer das Planungsvorhaben im Sinne der ZPP-Bestimmungen tatsächlich realisieren können und die Gemeinde ihre Planungsziele erreicht sowie die Gestaltung der öffentlichen Anlagen realisieren kann.

Der Vertrag klärt die Schnittstellen zwischen den öffentlichen und privaten Interessen. Für alle von der Überbauung betroffenen Grundeigentümer der Sektoren 1 bis 5 ist der Vertrag verbindlich und sie müssen den Vertrag vor der öffentlichen Auflage der Änderung des GBR und des Zonenplans unterzeichnen (ca. Anfang 2027). Über den Inhalt des Vertrages muss vor der öffentlichen Mitwirkung Einigkeit bestehen (Herbst 2025).

Der Vertrag ist nicht Teil der öffentlichen Auflage und es kann nicht Einsprache dagegen erhoben werden.

5. Auswirkungen der Planung

5.1 Parkierung und Verkehrsaufkommen

5.1.1 Ausgangslage gemäss Richtprojekt

Erschliessungskonzept

Das Erschliessungskonzept für das Planungsgebiet sieht vor, dass die Haupteerschliessung über die neue Industriestrasse und die Belpbergstrasse erfolgt. Dies für alle Verkehrsmittel: sowohl für den motorisierten Individualverkehr (MIV), den Anlieferungsverkehr für Güter (der Detailhandelsgeschäften) als auch den Fuss- und Veloverkehr. Das Wohnquartier bleibt damit im Innern weitgehend frei vom motorisierten Individualverkehr.



Abbildung 42: Zufahrten, Anlieferung & Velo (aussen)

Einstellhallenzufahrten

Die Zu- und Wegfahrten zu/von den Einstellhallen erfolgen konzentriert an drei Stellen: an der Industriestrasse, der Belpbergstrasse und dem Dorfmatweg. Letztere dient ausschliesslich dem durch die Wohnnutzungen verursachten Verkehr und befindet sich in grosser Nähe zur Industriestrasse, da aus etappierungsbedingten Gründen keine direkte Zufahrt von der Industriestrasse möglich ist.

Fuss/Velo

Für den Fuss- und Veloverkehr ist ein engmaschiges und attraktives Wegenetz zur Erschliessung der einzelnen Gebäude vorgesehen, was die günstige

Platzierung der Veloabstellplätze bei den jeweiligen Zugängen ermöglicht und zu einer optimalen Anbindung des Planungsgebiets an den Bahnhof und den östlichen Ortsteil führt. Die Industriestrasse ist sowohl aus kommunaler als auch kantonaler Sicht eine wichtige Veloverbindung (vgl. auch Abbildung 27).

Anlieferungssituation

Die Anlieferung für grössere Gewerbe- und Detailhandelsflächen im Bereich Süd und Nord-Ost 4 erfolgt im Einbahnverkehr von der Industriestrasse über den West-Ast (Diagonale) und anschliessend zur Belpbergstrasse. Auf diese Weise können innerhalb des Planungsgebiets Manövriertflächen vermieden und die Anlieferung flächeneffizient gestaltet werden.

Parkierung Motorfahrzeuge

Die Parkplätze für Motorfahrzeuge werden unterirdisch vorgesehen. Der Parkplatzbedarf für das Wohnen und die Gewerbenutzung (d.h. keine Differenzierung weiterer übriger Nutzungen) wurde im Richtprojekt anhand von einem Minimal- und einem Maximalwert berechnet (Annahme von rund 300 Wohnungen sowie ca. 5'000m² Gewerbefläche):

- Minimum: 0.5 PP je Wohnung + 3 PP je 100 m² Gewerbe = 308 Parkplätze
- Maximum: 1.0 PP je Wohnung + 5 PP je 100 m² Gewerbe = 575 Parkplätze

Anhand dieses Gabelwerts wurden u.a. Flächenanforderungen in den Untergeschossen geprüft. Dabei zeigte sich, dass der Maximalwert im Falle eines Untergeschosses mehr Fläche beanspruchen würde, als das Richtprojekt (aktueller Projektstand mit Bestandesbau Filzi) aufzeigt. Im Falle eines Ersatzneubaus der Filzi besteht mehr Spielraum in Bezug auf die unterirdische Parkierung. Der Minimum- und der Maximalwert liegen innerhalb der erlaubten Bandbreite gemäss rechtsgültigen Vorgaben.

Veloabstellplätze

Die Veloparkierung erfolgt im Aussenraum und gebäudeintegriert. Die Abstellplätze im Aussenraum verfügen über Witterungsschutz. Im Richtprojekt wurde der Bedarf an Veloabstellplätzen für das Wohnen und die Gewerbenutzung (d.h. keine Differenzierung weiterer übriger Nutzungen) anhand folgender Kennwerte ermittelt:

- 3.3 VAP je Wohnung + 3.0 VAP je 100 m² Gewerbefläche = 1'190 Veloabstellplätze

5.1.2 Fachbericht Verkehr

In Bezug auf die Erarbeitung der ZPP wurden Fragen in Zusammenhang zur Parkierung, Fahrtenerzeugung und dem Mobilitätsverhalten vertieft und in einem Fachbericht Verkehr erläutert und plausibilisiert:

- Anzahl Parkplätze Motorfahrzeuge und Anzahl Abstellplätze Velo
- Fahrtenaufkommen und Auswirkungen auf das umliegende Strassennetz
- Verkehrssicherheit und Fahrgeometrien
- Ist das Vorhaben UVP³-pflichtig? Gilt es als ViV⁴?

³ UVP: Umweltverträglichkeitsprüfung

⁴ ViV: Verkehrsintensives Vorhaben

Der Fachbericht Verkehr von Metron Bern AG vom 12.06.2025, rev. 20.11.2025, liegt dem Erläuterungsbericht bei.

Bedarfsermittlung Parkierung MIV

Es besteht gemäss BauV und Gemeindebaureglement für das Gesamtprojekt ein Bedarf von 223 bis 599 Parkplätzen, davon 77 - 306 Parkplätze für Wohnnutzungen und 146 - 293 Parkplätze für Arbeits-, Dienstleistungs-, Restaurant- und Einkaufsnutzungen. Grundsätzlich beinhaltet die angegebene Bandbreite gemäss BauV alle benötigten Parkplätze, d.h. für Bewohnende, Mitarbeitende, Besuchende/ Kundschaft und mobilitätseingeschränkte Personen.

Bedarfsermittlung und Angebot Abstellplätze Velo

Gemäss BauV sind mindestens 787 Veloabstellplätze zu erstellen. Von den Werten gemäss BauV kann abgewichen werden, wenn der Anteil des Veloverkehrs deutlich über- oder unterdurchschnittlich ist (z.B. aufgrund der Topografie oder der Nutzungen). Die Einflusshöhe wird jedoch nicht angegeben. Die BauV differenziert bei der Berechnung für die Veloabstellplätze nicht nach dem Projektstandort, sondern weist einen kantonalen Durchschnitt aus.

Für Velos sind in der neuen Überbauung offene und wettergeschützte Ausenabstellplätze sowie Plätze im Gebäudeinnern vorgesehen. Verlangt wird ein Veloabstellplatz pro Zimmer. Insgesamt ist mit über 1'000 Veloabstellplätzen zu rechnen. Die genau Anzahl wird im weiteren Projektverlauf festgelegt.

Fahrtenaufkommen

Zur Bestimmung des Fahrtenaufkommens wurden die Standortgunst mit sehr zentraler Lage des Areals und die Erfahrungen der Gemeinde zu Bestandsnutzungen vergleichbarer Areale im Dorfzentrum (insbesondere die Migros beim Bahnhofplatz und die Überbauung Münsingen Zentrum mit Coop) beigezogen.

Grundsätzlich wird aufgrund der zentralen Lage des Areals (Standortgunst) ein eher tiefer MIV-Anteil am Modal Split angenommen. Hierzu gehörte max. 1 Parkplatz je Wohnung. Da bei den Detailhandelsnutzungen jedoch noch nicht bekannt, ob sich eine kundenintensive oder kundenextensive Nutzung ansiedelt, wurde hier der Mittelwert gewählt:

- Wohnen: 1.0 PP je Wohnung + Spezifisches Verkehrspotenzial SVP von 3
- Gewerbe: Mittelwert

In der Summe ergeben sich rund 2'810 Fahrten am Tag, wovon 33 % auf die Bewohnenden und 67 % auf die übrigen Nutzungen fallen. Im Bereich Süd wurde ein durchschnittliches Verkehrsaufkommen von 1'360 Fahrten ermittelt, was knapp der Hälfte aller Fahrten entspricht.

Fahrtenumlegung auf das Netz 2030

Auch mit einer «Maximal-Betrachtung» – die Verkehrsmenge der heute bestehenden Nutzungen auf dem Areal wurden von der Verkehrsbelastung 2030 nicht in Abzug gebracht – ist die Verkehrsqualität der Knoten Belpberg-/ Industriestrasse (Vortritt Belpbergstrasse) und Hunzigenstrasse/ Bahnhofplatz genügend. Es resultiert an beiden Knoten die Qualitätsstufe D. Im weiteren Planungsprozess, wenn die Nutzungen genauer definiert sind, kann eine Nettobetrachtung gemacht werden.

Der Knoten Belpberg-/ Industriestrasse ist im Prognosezustand 2030 bereits ohne zusätzlichen Verkehr aus dem Areal Bahnhof West mit dem Knotenregime «Rechtsvortritt» überlastet. Mit einem geänderten Verkehrsregime Vortritt Belpbergstrasse könnte das Verkehrsaufkommen am Knoten besser verarbeitet werden, so dass die Verkehrsqualität mit dem Neuverkehr aus dem Areal Bahnhof West als «genügend» (VQS D) resultiert. Die Gesamtbelastung des Knotens Hunzigenstrasse/Bahnhofplatz weist mit und ohne arealbezogenem Mehrverkehr eine ausreichende Verkehrsqualität (VQS D).

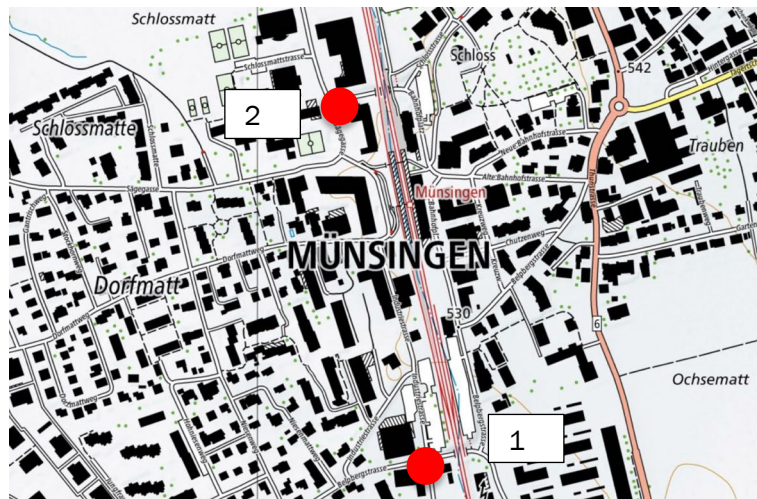


Abbildung 43: Knoten Belpberg-/Industriestrasse (1) und Hunzigenstrasse/Bahnhofplatz (2)

Verkehrssicherheit und Fahrgeometrien

Die Zufahrt für Anlieferungen zum Bereich Süd erfolgt in Nord-Süd-Richtung über die Diagonale. Das Manövrieren von LKW und Sattelschlepper, mit Rückwärtsfahren zur Verladeposition, kann vollständig auf der Parzelle stattfinden und damit ausserhalb des öffentlichen Strassenraumes. Beide Fahrzeuge stellen auf die Diagonale bezüglich des Platzbedarfs keine erhöhten Anforderungen: Der Gegenverkehr mit Zufussgehenden und Velofahrenden kann den LKW/Sattelschlepper passieren.

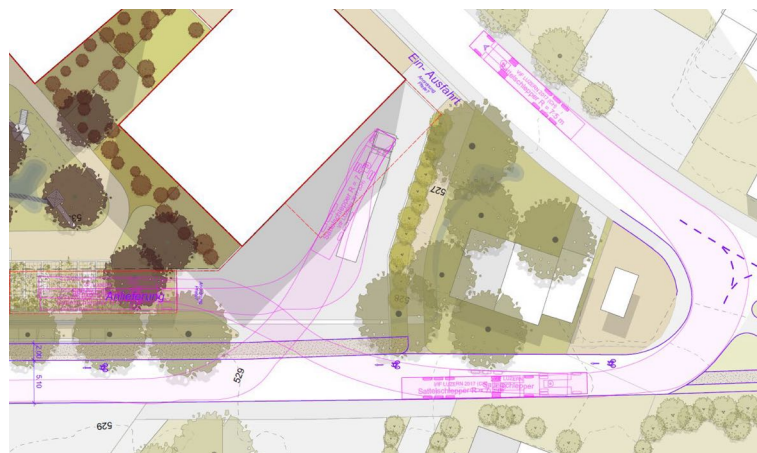


Abbildung 44: Schleppkurven zur Anlieferung Süd mit einem LKW und Anhänger (pink dargestellt der Platzbedarf der Fahrzeugkarosserie)

Der Anlieferungsbereich für den Teilbereich Nordost 4 wird in Nord-Süd-Richtung über die Diagonale erschlossen. Ein Rückwärtsfahrmanöver zur Verladeposition im Gebäude ist notwendig. Das Anfahrtsmanöver wird so vorgesehen, dass LKW und Sattelschlepper bei der Zufahrt bereits die Vorfläche vom NO4-Gebäude mitbenutzen, damit sich das Heck des Sattelschleppers, resp. des Anhängers beim Rückwärtsmanöver auf der privaten Parzelle befindet. Die benötigte Fläche für Rückwärtsfahrten soll anders als die Koexistenzfläche gestaltet werden. Die Schleppkurven zeigen, dass sich beide Fahrzeuge durch ihre Manövrierungs- und Wenderadien sowohl beim Platz wie auch beim No4-Eckebereich ausserhalb der Strassenparzelle bewegen.

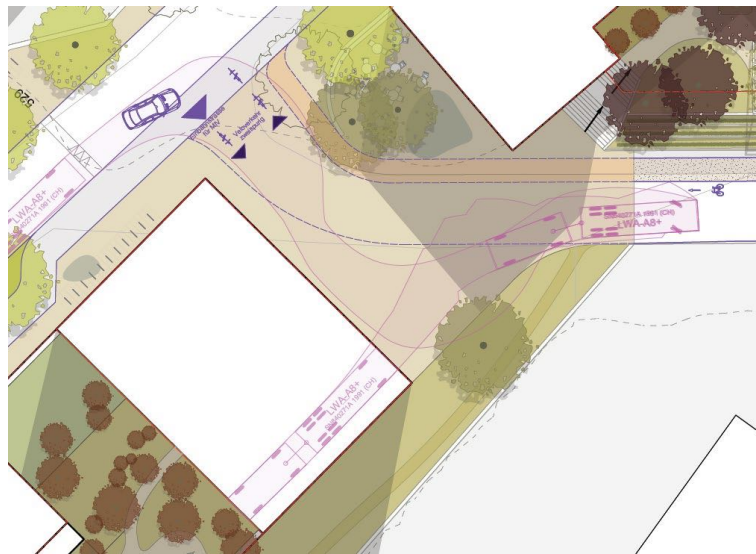


Abbildung 45: Schleppkurven zur Anlieferung NO4 mit einem LKW und Anhänger (pink dargestellt der Platzbedarf der Fahrzeugkarosserie)

Die Industriestrasse (Diagonale) ist eine wichtige Zugangsachse (Basisnetz) zum Bahnhof für den Fussverkehr und im Richtplan Mobilität als wichtiger Schulweg kategorisiert. Im Zusammenhang mit einer möglichen neuen Unterführung (PU Süd) wird die Bedeutung künftig noch zunehmen, insbesondere auch für den Veloverkehr. Deshalb wurde im Faktenblatt «Evaluation Verkehrsführung Industriestrasse Süd» vom 27.04.20 empfohlen, die Industriestrasse West (Diagonale) mit einem Fahrverbot, Zubringer- und Anlieferverkehr gestattet zu belegen. Im Rahmen des vorliegenden Verkehrskonzeptes wurde diese Empfehlung so umgesetzt; es gibt nur Anlieferverkehr in Fahrtrichtung West auf der Diagonalen. Aktuell gehen wir von 6-8 zusätzlichen LKW-Fahrten aus. Die Breite der bestehenden Strasse variiert von 5.3m bis rund 6m. Die Verkehrsbelastung wird infolge des vorgesehenen Fahrverbots inklusive der zusätzlichen Anlieferfahrten auf rund 70 – 100 Fahrten pro Tag geschätzt.

Es wird folgendes Regime vorgeschlagen:

- Einbahnverkehr für Zubringer und Anlieferung in Richtung West.
- Gegenverkehr für Velofahrende
- Infolge der geringen Verkehrsmenge gilt Koexistenz für alle Verkehrsteilnehmenden. Die vorhandene Fläche reicht dafür aus.

- Auf der südlichen Strassenseite kann ein Zusatzangebot für Fussgängerinnen und Fussgänger geschaffen werden (nicht versiegelt).

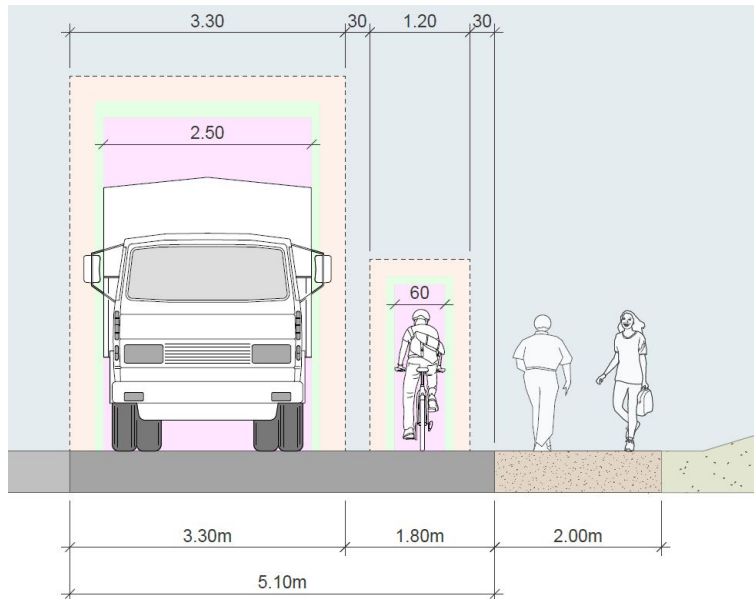


Abbildung 46 Querschnitt Industriestrasse West neu

Mit der künftig steigenden Attraktivität der Diagonalen für den Veloverkehr und der relativ hohen Verkehrsbelastung auf der Belpbergstrasse steigt das Bedürfnis für Velofahrende nach einem Aufstellbereich für linksabbiegende Velos. Die Verkehrsbelastung auf der Diagonalen ist gering, LKW und Sattel-schlepper benötigen aber für die Ausfahrt auf die Belpbergstrasse den gesamten Knotenbereich. Das ist heute schon so, die zusätzlichen LKW-Fahrten verschlechtern die Situation geringfügig. Der Unterschied zu heute ist aber gering, sodass die Situation infolge Bahnhof West nicht angepasst werden muss.



Abbildung 47: Knoten Diagonale – Belpbergstrasse: Skizze Knotengeometrie / Verkehrsregime

Die Diagonale hat ein sehr geringes Verkehrsaufkommen. Infolge des Einbahnregimes (Einfahrt) wird vorgesehen, den Anschluss der Industriestrasse Süd als Trottoirüberfahrt auszugestalten. In diesem Zusammenhang soll der Knoten nicht noch mehr aufgeweitet werden und die Verkehrsströme auch nicht separiert werden. Die Übersicht ist gut und die der Konflikt LKW – Velo gering.



Abbildung 48: Knoten Diagonale – Industriestrasse: Skizze Knotengeometrie / Verkehrsregime

Durch die unmittelbare Lage des Anlieferungsbereiches NO4 beim Platz resp. Knoten Industriestrasse, besteht ein erhöhter Bedarf an einer gestalterischen Aufwertung des Strassenraumes von Fassade zu Fassade. Die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr sowie den MIV, die Aufenthaltsqualität sowie die Befahrbarkeit für LKW/Sattelschlepper sind zu gewährleisten. Hierbei sind neben der Wegebeziehung von Fussund Veloverkehr zum Bahnhof auch die arealinternen Erschliessungswege des Fussverkehrs zu berücksichtigen. Die Gestaltung soll klar aufzeigen, wo künftig Manövrierflächen für die Anlieferung vorgesehen sind und wo beispielsweise sichere Aufenthalts-/ Wartebereiche für den Fussverkehr bestehen.

Keine UPV Pflicht

Das Gesamtprojekt sieht keine Erstellung eines Parkhauses oder eines zusammenhängenden Parkplatzes von mehr als 500 Fahrzeugen vor. Die einzelnen Parkierungsstandorte in den Bereichen liegen gemäss Bedarfsrechnung auch beim Maximum unterhalb der Grenze von 500 Fahrzeugen.

Die beiden grösseren Detailhandelsbereiche von rund 2'600 m² im Bereich Süd und rund 1'600 m² im Bereich Nord-Ost überschreiten den vorgegebenen Grenzwert von 7'500 m² nicht.

Damit benötigen weder die Einzelbereiche noch das Gesamtvorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung im Sinne des kantonalen und schweizerischen Rechts.

Kein sog. Verkehrsintensives Vorhaben ViV

Der Teilbereich Süd weist mit den Verkaufs- und Restaurantnutzungen den grössten Anteil an sog «übriger» Nutzung auf. Es resultieren für diesen

Bereich 1'100 Fahrten pro Tag (DWV). Würden alle Nicht-Wohnnutzungen des Gesamtareals zusammengezählt, ergeben sich gemäss Berechnung des Fahrtenaufkommens knapp 1'900 Fahrten pro Tag (DWV). Bei diesem Wert bleiben Betrachtungen zum Nettoverkehr unberücksichtigt, resp. der effektive Wert wird um jene Verkehrsbelastung tiefer sein, die bereits durch heutige Nutzungen ausgelöst wird.

Der Grenzwert von 2'000 Fahrten pro Tag für ein verkehrsintensives Bauvorhaben gemäss BauV, Art. 91a ff wird in keinem Bereich und auch nicht in der Gesamtplanung aller Nicht-Wohnnutzungen überschritten.

Die Einzelbereiche und das Gesamtvorhaben stellen kein verkehrsintensives Vorhaben im Sinne des kantonalen Rechts dar.

5.2 Lärmschutz

Ausgangslage

Für das Planungsgebiet gilt die Lärmempfindlichkeitsstufe ES III gemäss Art. 43 LSV. Es gelten die Immissionsgrenzwerte IGW gemäss Lärmschutzverordnung (LSV). Im Sinne der Vorsorge und des Komforts sind die nahen Lärmquellen (Bahn, Strasse) bei der Planung zu berücksichtigen (Orientierung Neubauten, Grundrisse).

Fachbericht

In einem Bericht wurden die Lärmarten Strassenverkehrslärm, Eisenbahnlärm sowie Industrie- und Gewerbelärm die Emissionen separat voneinander ermittelt und beurteilt.

Die Ermittlung und Beurteilung von Lärmimmissionen von B+S AG Bern vom 06.06.2025 liegt dem Erläuterungsbericht bei.

Strassenverkehrslärm

Es ist eine neue Strassenführung der Industriestrasse geplant. Der aktuelle Stand der Planung wurde bei der Ermittlung der Lärmemissionen berücksichtigt, im Sinne der Vorsorge wurde die gebäudenahe Strassenführung als Ausgangslage berücksichtigt. Pro Baukörper wurde pro Geschoss und Fassade jeweils der exponierteste Punkt ausgewiesen.

Die IGW können an allen Baukörper eingehalten werden. Es sind keine Massnahmen nötig.

Eisenbahnlärm

Im Bahnhofsbereich ist offen, ob die geplanten Lärmschutzwände im Zugangsbereich zum Perron West effektiv gebaut werden. Entsprechend wurde je eine Berechnungsvariante mit und ohne Lärmschutzwände berücksichtigt. Pro Baukörper wurde pro Geschoss und Fassade jeweils der exponierteste Punkt ausgewiesen.

Unabhängig davon, ob die geplante Lärmschutzwand bei den Gleisen gebaut wird oder nicht, sind die IGW an den exponierten Fassaden an den Liegenschaften direkt an den Schienen (N01, N02, N04, S1) um bis zu 5 dBA in der Nacht überschritten. An den 90 Grad abgewandten Fassaden sind die Grenzwerte ebenfalls um bis zu 3 dBA überschritten. Es müssen Massnahmen geprüft und stufengerecht festgelegt werden. Durch die Lärmschutzwand können vor allem die unteren beiden Geschosse vom Lärm geschützt.

Industrie- und Gewerbelärm

Bei den Immissionen durch den Industrie- und Gewerbelärm (Art. 31 LSV) wurden die Züge, welche über Nacht auf den Gleisen im Bahnhofsbereich abgestellt sind, und der Tiefgaragenlärm berücksichtigt.

Aufgrund der Einstellhallenzufahrten sind die IGW an den exponierten Fassaden des Baukörpers NO4.1 um bis zu 5 dBA, des Baukörpers NO1 um bis zu 4 dBA und des Baukörpers NO4.2 um bis zu 2 dBA in der Nacht überschritten. Es müssen Massnahmen geprüft und stufengerecht festgelegt werden. Am Tag können die Grenzwerte eingehalten werden. Die abgestellten Züge sind nicht relevant.

5.3 Störfallvorsorge

Das Planungsgebiet liegt grossmehrheitlich innerhalb des Konsultationsbereichs von Eisenbahnanlagen mit einem beidseitigen 100 m Korridor ab Störquelle, welche der Störfallverordnung (StFV) unterstehen.

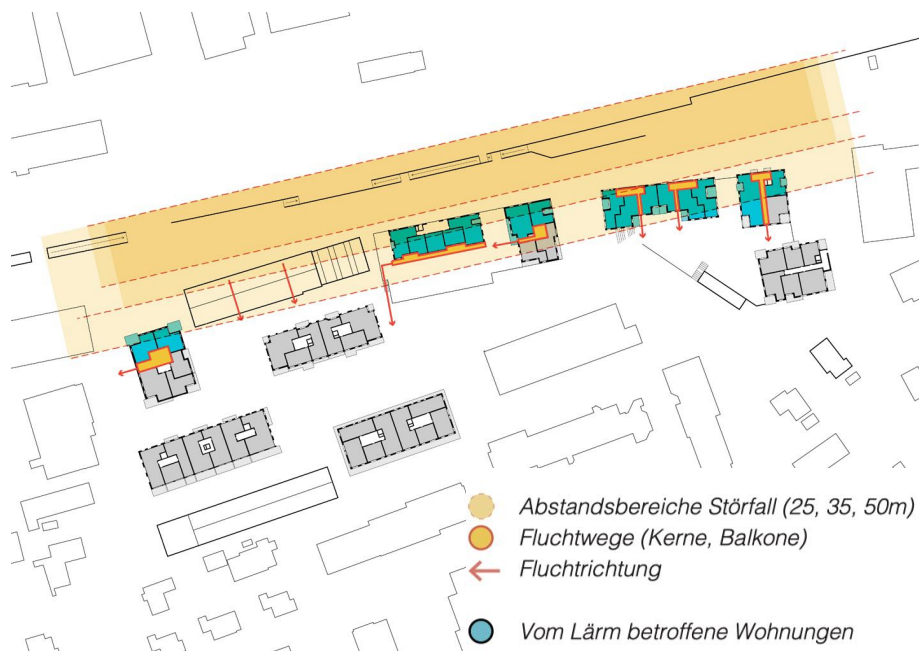


Abbildung 49: Übersicht zu Lärm und Störfall

Bericht

Da die Bahnlinie Bern – Thun am Areal vorbeiführt, mussten bereits im Rahmen der qualitätssichernden Verfahren Kriterien des Störfallrechts berücksichtigt werden, damit in den kommenden Planungsschritten störfallrechtlich keine grösseren Einschränkungen zu erwarten sind.

Für die Änderung der ZPP B und den anstehenden Erlass von Teil-Überbauungsordnungen muss eine Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge durchgeführt werden. Die störfallrechtliche Beurteilung sowie die durchgeführten Koordinationsschritte sind in einem Bericht dokumentiert.

Der Bericht «Störfallabklärungen im Zusammenhang mit der Arealentwicklung Münsingen, Bahnhof West, von ecolot GmbH Bern (22.05.2025) liegt dem Erläuterungsbericht bei.

Risikorelevanz

Die ZPP B «Bahnhof West» wird in weiten Teilen vom Konsultationsbereich Eisenbahn der Strecke Bern-Thun überlagert; jedoch von keinen weiteren Konsultationsbereichen tangiert.

Der Schwellenwert von maximal 400 Personen im Konsultationsbereich Eisenbahn wird im Ist-Zustand in zwei der fünf Scanner-Zellen A bis E überschritten. Die Veränderungen der Anzahl Personen, welche sich gleichzeitig im Planungsgebiet «Bahnhof West» aufhalten werden, resultieren in einem Vorhaben, das als risikorelevant einzustufen ist. Von den fünf Scanner-Zellen überschreiten die Scanner Zellen A bis E den Referenzwert Bevölkerung von 400 Personen im Konsultationsbereich Eisenbahn.

Empfindliche Nutzungen

Ein Planungsvorhaben innerhalb eines Konsultationsbereichs gilt automatisch als risikorelevant, wenn empfindliche Einrichtungen neu erstellt oder erweitert werden sollen. Eine Einrichtung gilt dann als empfindlich, wenn deren Benutzer eine verminderte Fähigkeit zur Selbstrettung haben (z.B. KITAs, Schulen, Pflegeeinrichtungen, grössere Veranstaltungsorte). Im Planungsgebiet sind aktuell keine empfindlichen Einrichtungen vorhanden.

Evaluation von Massnahmen

Der Bericht enthält eine Liste mit unterschiedlichen Massnahmen, welche in geeigneter Art eigentümerverschreiblich und stufengerecht festzulegen sind. Eine entsprechende Festlegung von Massnahmen zur Störfallvorsorge erfolgt auf Stufe Teil-UeO.

Einschätzung des Risikos

Das W/A-Diagramm (Wahrscheinlichkeit/Anzahl Todesopfer) zeigt, dass sich die Risiken von Benzin, Propan und Chlor knapp im Übergangsbereich befinden. Massgebend ist für diesen Streckenabschnitt der Leitstoff Propan. Um künftige Risiken entsprechend aufzufangen ist es entscheidend, dass bei der Arealentwicklung Bahnhof West die vorgeschlagenen Massnahmen zur Störfallvorsorge konsequent umgesetzt werden.

5.4 Hochwasserschutz

Ausgangslage und Fachgutachten

Die ZPP Bahnhof West in Münsingen beinhaltet den Bau von verschiedenen Gewerbe-, Büro- und Wohnräumlichkeiten. Im südlichen Bereich befindet sich die ZPP im gelben Gefahrengebiet der Gefahrenkarte Münsingen, mit weiteren Flächen, welche restgefährdet sind. Die Gefährdung besteht aufgrund von Hochwasser durch den Grabenbach. Relevant ist insbesondere der Bau einer Einstellhalle mit einer Zufahrt, welche sich im gelben Gefahrengebiet befindet. Da eine Einstellhalle mit mehr als 10 Parkplätzen als sensibles Objekt definiert wird, sind mit einem Fachgutachten Naturgefahren mögliche Schutzmassnahmen aufzuzeigen.

Das Fachgutachten Naturgefahren von Kissling + Zbinden AG Bern vom 18.02.2025 liegt dem Erläuterungsbericht bei.

Fazit

Gemäss Norm (SIA 261) wird die ZPP der Bauwerksklasse I zuzuordnen. Folglich sind für die Tragsicherheit und Gebrauchstauglichkeit keine Bedeutungsbeiwerte und Höhenzuschläge für Hochwasser vorzunehmen. Ausserdem muss das Extremereignis (EHQ) nicht berücksichtigt werden.

Die Schutzkote bemisst sich ohne Bedeutungsbeiwerte und Höhenzuschläge und einer vernachlässigbaren Stauhöhe auf die Höhe der Wasserspiegellage, welche bei 526.1 m ü. M. zu liegen kommt.

Die maximalen Einwirkungsgrössen auf den Bereich der Einstellhalleneinfahrt bemessen sich mit den Druckbelastungen bei HQ 300 und der Wirkungshöhe von 0.2 m auf einen hydrostatischen Druck von 2.0 kN/m².

Die Dimensionierung und Nachweise der Schutzbauten können anhand der berechneten Einwirkungsgrössen und den Druckbelastungen aus durchgeführt werden.

Schutzkonzept

Zum Schutz vor Hochwasser stehen gemäss Norm (SIA 261) grundsätzlich verschiedene Schutzkonzepte oder Kombinationen davon zur Auswahl:

- a) Anordnung über Wirkungshöhe.
- b) Bauwerk wird mittels «Barrieren» vor Hochwasser abgeschirmt (nur permanente Massnahmen und kein mobiler Objektschutz sind zulässig).
- c) Wasserdichte Ausbildung bis zur Wirkungshöhe. Öffnungen sind so auszubilden, dass der Hochwasserschutz gewährleistet ist.
- d) Bewusste Zulassung einer Überschwemmung des Bauwerks (mögliche Verwendung wasserunempfindlicher Materialien des Innenausbaus und durch angepasste Bauwerksnutzungen, z. B. mit erhöhter Anordnung von Elektroanschlüssen etc.), ergänzend Notfallorganisation.

5.5 Nichtionisierende Strahlung

Für die Arealentwicklung Bahnhof West wurde auch ein Fachgutachten «Nichtionisierende Strahlung (NIS)» ausgearbeitet. Das Fachgutachten von CSD Ingenieure (Bern) vom 15.02.2023 liegt dem Erläuterungsbericht bei.

Das Gutachten kommt zum Schluss, dass das gesamte Areal bereits vor Inkrafttreten der NISV als Bauzone ausgeschieden wurde, trotzdem sind die IGW eingehalten. Die Anlagegrenzwerte AGW werden aufgrund der Übertragungs- und der Fahrleitung in den sehr bahnnahe Bereichen überschritten. Dies bedeutet, dass für die Bebauung des Areals hinsichtlich NIS keine besonderen Vorschriften gelten. Eine Bebauung ist auch bei einer allfälligen Überschreitung des Anlagegrenzwertes AGW zulässig.

In der neuen Überbauung sind sowohl Wohn- als auch Gewerbenutzungen vorgesehen. Es wird davon ausgegangen, dass auf dem gesamten Areal Orte mit empfindlichen Nutzungen (OMEN) entstehen können. Die wichtigsten OMEN sind:

- Wohnungen
- Ständige Arbeitsplätze, also Arbeitsbereiche, die während mehr als 2½ Tagen pro Woche durch Personen besetzt sind.
- Kinderspielplätze

Daher wird empfohlen, in den bahnnahen Bereichen nach Möglichkeit auf Vorsorgemassnahmen zu achten.

5.6 Regenwassermanagement

Die Schwammstadt als Prinzip führt zu mikroklimatischen Verbesserungen und damit höherer Aufenthaltsqualität in den Aussenräumen. Im Rahmen des qualitätssichernden Verfahrens zur Arealentwicklung wurden Ideen zum Umgang mit dem Regenwasser aufgezeigt, welche dem Klima und der Umwelt insgesamt dienen und die im weiteren Planungsverfahren vertieft werden sollen:

- Die Vorzonen und Platzsituationen entlang der Industriestrasse sollen mittels Baumpflanzungen beschattet werden.
- Die multifunktionalen Flächen sollen mehrheitlich versickerungsfähig ausgestaltet werden.
- Die Aussenräume hinter der ersten Bautiefe sollen in erster Linie als (versickerungsfähige) Grünräume ausgestaltet werden.
- Fassadenbegrünungen sollen geprüft werden.

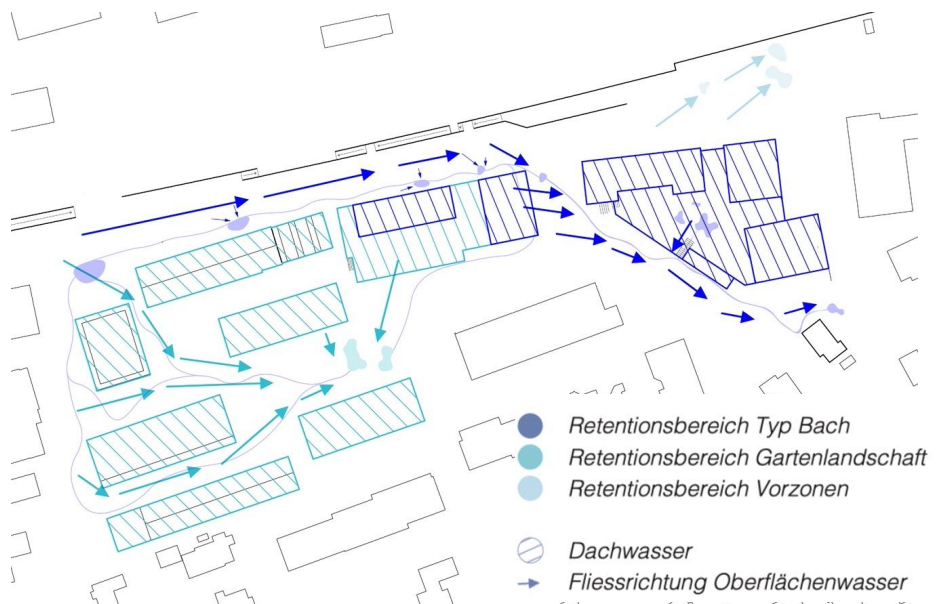


Abbildung 50: Planung von Entwässerung und Retention

5.7 Kommunale Anlagen und Infrastrukturen

5.7.1 Fernwärme

Das Entwicklungsgebiet liegt im Perimeter der Anschlusspflicht an die Fernwärmeversorgung. Für Ausnahmen gelten die kantonalen Vorgaben. Die Hauptleitungen der Fernwärmeversorgung sind bestehend. Ein Anschluss der Neubauten erhöht die Nutzungsdichte der Fernwärmeversorgung und wäre für den Versorger interessant.

5.7.2 Ver- und Entsorgung

Das Entwicklungsgebiet liegt zentral. Zusätzliche Nachfrage nach Ver- und Entsorgung erhöht grundsätzlich die Effizienz der Systeme. Aktuell sind keine Konfliktstellen oder Grenzkosten erkennbar.

5.7.3 Schulraumplanung

Mit der laufenden Schulraumplanung will die Gemeinde sicherstellen, dass auch in Zukunft genügend Fläche und Räume für einen zeitgemässen Unterricht zur Verfügung stehen. Nach einer Analyse der Ausgangslage veröffentlichte die Gemeinde 2024 die ersten Erkenntnisse (Strategie-Teilbericht). Die geplanten neuen Wohnungen im Gebiet Bahnhof West sind in den Prognosen berücksichtigt. Langfristig ist aufgrund der dortigen Überbauung mit rund 600 bis 700 zusätzlichen Einwohnenden, wovon erfahrungsgemäss rund 10 Prozent Schülerinnen und Schüler sind. Entsprechend rechnet die Gemeinde langfristig mit mindestens 50 bis 60 zusätzlichen schulpflichtigen Kindern über alle 11 Schuljahre verteilt (inkl. Kindergarten). 350 Wohnungen entsprechen 2 % des Wohnungsbestands. Die Anzahl Schulkinder (alle Zyklen) gehen laut aktuellen Prognosen ab 2027 für die nächsten Jahre zurück. Bis 2032/33 werden 5 Schulklassen weniger als heute erwartet. Der Bedarf an Fläche nimmt jedoch zu, was die Schulraumplanung berücksichtigt.

6. Planerische Beurteilung und Würdigung

6.1 Übereinstimmung mit den übergeordneten Planungen

Das Planungsvorhaben stimmt mit den übergeordneten Planungsinstrumenten (RPG, kantonaler Richtplan und RGSK) überein. Insgesamt entspricht die Planung den Zielen und Grundsätzen der Raumplanungsgesetzgebung und dient der qualitätsvollen Siedlungsentwicklung nach innen. Zudem erfüllt die Gemeinde ihre Erschliessungsaufgabe.

6.2 Siedlungsentwicklung nach innen und Wohnraumangebot

Die Planung trägt zur Siedlungsentwicklung nach innen und einer haushälterische Bodennutzung bei. In der Gemeinde Münsingen werden rund 300 - 350 neue Wohnungen für rund 600 – 700 Bewohnende geschaffen. Im Planungsgebiet werden in den Erdgeschossen (1. Vollgeschoss) entlang der Industriestrasse verschiedene Gewerbe und Detailhandelsflächen geschaffen, was zur Versorgung beiträgt und kurze Wege ermöglicht.

6.3 Wohnungen in Kostenmiete

Mit der Realisierung von neuen Wohnungen in Kostenmiete sorgen Gemeinde und Grundeigentümerschaften auch für die soziale Durchmischung im Areal und ein ausgewogenes Wohnraumangebot.

6.4 Planungsmehrwerte

Die Bestimmungen der ZPP Bahnhof West gemäss Grundordnung 2021 werden für den Sektor B2 angepasst. Grundlage bildet die Arealentwicklung Bahnhof West und das Richtprojekt gemäss Workshopverfahren mit Stand Oktober 2024 (Rahmenwerk) und Anpassungen vom 23.10.2025.

Die revidierten Vorschriften für die ZPP B «Bahnhof West» ermöglichen neue Nutzungsarten wie z.B. Wohnen und grosse Detailhandelsgeschäfte (Umzonung) und erhöhen das Nutzungsmass mit zusätzlichen Geschossen und mehr Geschossfläche (Aufzonung). Beides führt zu einer Wertsteigerung des Landes (Mehrwert).

Die Kantone sind gemäss Art. 5 RPG verpflichtet, einen angemessenen Ausgleich für erhebliche Vor- und Nachteile, die durch Planungen entstehen, vorzusehen. BauG und BauV machen Vorgaben zum Ausgleich von Planungsvorteilen. Die Gemeinde Münsingen hat ein Reglement über den Ausgleich von Planungsvorteilen (RAP) erlassen und die Praxis in einer Verordnung präzisiert (RAPV).

Der Mehrwert entspricht der Differenz zwischen dem Verkehrswert des Landes mit und ohne Planänderung.

Die präzise Berechnung des Mehrwerts erfolgt zum Zeitpunkt der Plangenehmigung. Die dannzumaligen Landwerte werden die Grundlagen der Berechnung gemäss der Weisung des Gemeinderates sein.

Eine vorläufige Berechnung ergibt eine Abgabe an Gemeinde und Kanton in der Grössenordnung rund CHF 10 Mio. in die Spezialfinanzierung «Ausgleich von Planungsvorteilen». Diese Spezialfinanzierung bezweckt, die Erträge der Mehrwertabgabe zur Schonung der Landschaft und zur Gestaltung der Siedlung nach den Bedürfnissen der Bevölkerung bereitzustellen. Dies umfasst insbesondere auch die Finanzierung von steuerfinanzierten Infrastrukturanlagen sowie Beiträge zur Förderung von preisgünstigem Wohnraum oder besonders energieeffizientem Bauen.

6.5 Würdigung

Mit der vorliegenden Planung sowie der umfassenden Interessenabwägung werden die unter Kapitel 1.5 aufgeführten Planungsziele erreicht. Der vorliegende Erlass der ZPP B «Bahnhof West» bietet die Chance, das Areal qualitativ und quantitativ weiterzuentwickeln und die beabsichtigten Nutzungen sicherzustellen. Die unterschiedlichen Interessen konnten im Laufe des bisherigen Planungsprozesses ermittelt und optimal aufeinander abgestimmt werden.

Durch das Planungsvorhaben werden die Nutzungsreserven mobilisiert und die Nutzungspotenziale ausgeschöpft, womit ein wichtiger Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen bzw. haushälterischen Nutzung des Bodens geleistet werden kann. Die umfassende Interessenabwägung und die spezifischen planungsrechtlichen Bestimmungen zum Areal Bahnhof West bieten einerseits gute Voraussetzungen zur Realisierung einer hohen Siedlungsqualität und andererseits einer hohen Wohn-, Arbeitsqualität und Aufenthaltsqualität.

7. Planerlassverfahren

7.1 Verfahren

*Verfahren nach
Art. 58 ff. BauG*

Für das vorliegende Planungsvorhaben wird ein ordentliches Planerlassverfahren nach Art. 58 ff. BauG durchgeführt. Das Verfahren beinhaltet die gesetzlich vorgegebenen Schritte der öffentlichen Mitwirkung, der kantonalen Vorprüfung, der öffentlichen Auflage, der Beschlussfassung durch den Gemeinderat und die Gemeindeversammlung sowie der Genehmigung durch den Kanton.

7.2 Öffentliche Mitwirkung

*Mitwirkungsdauer und
Inhalte*

Der Gemeinderat Münsingen hat das vorliegende Planungsgeschäft am 17.09.2025 und 29.10.2025 beraten und zuhanden der öffentlichen Mitwirkung verabschiedet. Zuvor hat die Planungskommission als vorberatende Kommission das Planungsdossier in zwei Lesungen am 28.04.2025 und 18.08.2025 beraten.

Die öffentliche Mitwirkung findet ab dem 04.12.2025 bis am 16.02.2026 statt. Am 03.12.2025 findet eine Informationsveranstaltung. An dieser werden die planerischen Rahmenbedingungen und Unterlagen zur Änderung ZPP B «Bahnhof West» vorgestellt.

Im Rahmen der Mitwirkungsfrist kann bei der Bauverwaltung in Bezug auf die Änderung ZPP B «Bahnhof West» schriftlich und begründet Einwendungen erhoben und Anregungen unterbreitet werden.

Die nachfolgenden Unterlagen liegen während der Mitwirkungsfrist auf der Bauverwaltung auf und können zu den Schalteröffnungszeiten oder auf der Website der Gemeinde eingesehen werden. Sie sind zudem auf der Projektwebseite aufgeschaltet.

- Änderung Zonenplan 1 Siedlung und Landschaft
- Änderung Baureglement, Anhang A, ZPP B «Bahnhof West» mit Richtprojekt
- Änderung Baureglement, Anhang A, ZPP AN «Sägegasse 2»
- Erläuterungsbericht (Bericht nach Art. 47 RPV) mit Beilagen
- Teil-Aufhebung Richtplan «Bahnhof West»
- Rahmenwerk «Arealentwicklung Münsingen Bahnhof West», Richtprojekt gemäss Workshopverfahren Oktober 2024, Stand 23. Oktober 2025
- Verlegung Industriestrasse, Vorprojekt, b+d ingenieure ag (27.10.2025)

Ergebnisse

Ausstehend.

7.3 Kantonale Vorprüfung

Ausstehend.

7.4 Öffentliche Auflage

Ausstehend.

7.5 Beschluss und Genehmigung

Ausstehend.

Anhang

Anhang 1 Gebäudehöhen: Terrainaufnahmen und Schnitte

Im März 2025 wurden Terrainaufnahmen vor Ort gemacht. Diese dienen als Grundlage zur Verifizierung der Gebäudehöhen (höchster Punkt in m ü. M), des Flurabstandes zum Grundwasser und damit der Definition der Untergeschosse.

Bereich Nord


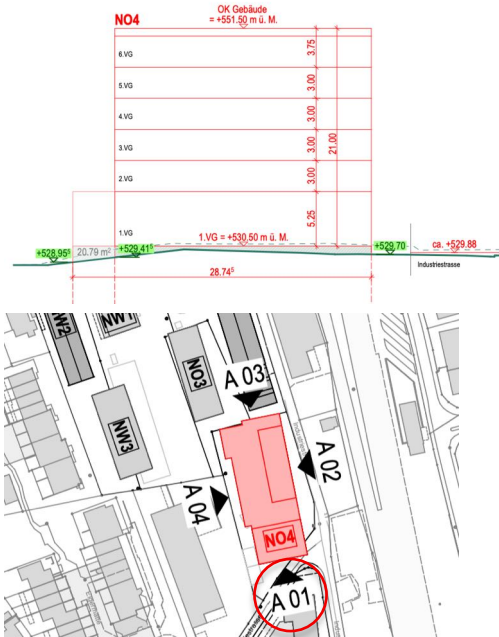
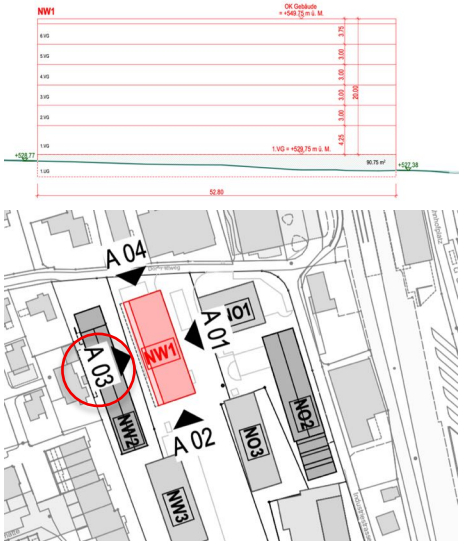
Legende - Höhenangaben

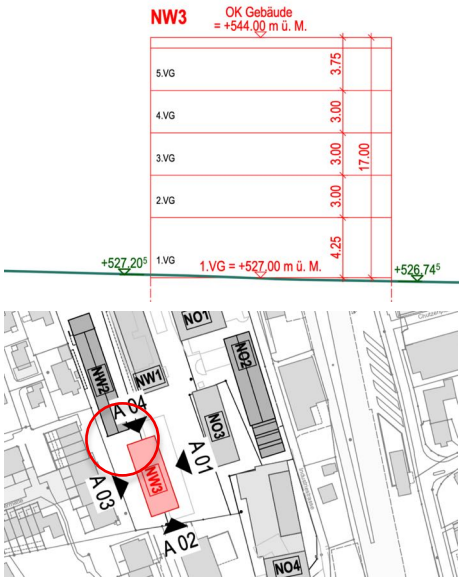

- Strasse - bestehende Höhenkoten
Strassenprojekt (b+d ingenieure ag) 07.04.2025
- Strasse - neu Höhenkoten
Strassenprojekt (b+d ingenieure ag) 07.04.2025
- Strasse - bestehende Höhenkoten
geschätzte Höhen (Schnitt 1 und 2) aus dem Strassenprojekt (b+d ingenieure ag) 07.04.2025
- bestehende Höhenkoten
gemäss Geometraufnahmen 26.07.2024
- bestehende Höhenkoten interpoliert

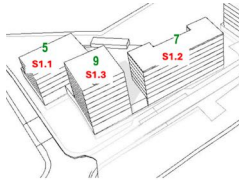


Bereich Mitte



Geb.	Schnitt und Basis	Höhe
		<ul style="list-style-type: none"> Die Gebäudehöhe beträgt damit genau 30.0 m. Das Terrain liegt bei 529.00 m ü. M. Damit ergibt sich eine max. Dachkote von 559.0 m ü. M.
NO4		<ul style="list-style-type: none"> Das Gebäude umfasst 6 Vollgeschosse. Das Erdgeschoss weist eine Höhe von 5.25 m auf. Für das oberste Vollgeschoss inkl. Dachaufbau sind 3.75 m vorgesehen. Das Normgeschoss ist 3.0 m hoch. Die Gebäudehöhe beträgt damit 21.0 m. Das Terrain liegt zwischen 529.0 bis 529.8 m ü. M. Damit ergibt sich eine max. Dachkote von 551.5 m ü. M.
NW1		<ul style="list-style-type: none"> Das Gebäude umfasst 6 Vollgeschosse. Das Erdgeschoss weist eine Höhe von 4.25 m auf. Für das oberste Vollgeschoss inkl. Dachaufbau sind 3.75 m vorgesehen. Das Normgeschoss ist 3.0 m hoch. Die Gebäudehöhe beträgt damit 20.0 m. Das Untergeschoss kommt bis zu max. 1.40 m aus dem Terrain heraus. Das Terrain liegt zwischen 529.4 am Dorfmatweg und

Geb.	Schnitt und Basis	Höhe
		<p>527.4 m ü. M. im Garten.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Damit ergibt sich eine max. Dachkote von 549.75 m ü. M.
NW3	 <p>NW3 OK Gebäude = +544.00 m ü. M.</p> <p>5.VG 3.75 4.VG 3.00 3.VG 3.00 2.VG 3.00 1.VG 4.25 1.VG = +527.00 m ü. M.</p> <p>+527.20⁵ +526.74⁵</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Das Gebäude umfasst 5 Vollgeschosse. • Das Erdgeschoss weist eine Höhe von 4.25 m auf. • Für das oberste Vollgeschoss inkl. Dachaufbau sind 3.75 m vorgesehen. • Das Normgeschoss ist 3.0 m hoch. • Die Gebäudehöhe beträgt damit 17.0 m. • Das Terrain liegt zwischen 526.7 und 527.4 m ü. M. • Damit ergibt sich eine max. Dachkote von 544.5 m ü. M.
NO3	 <p>NO3 OK Gebäude = +551.00 m ü. M.</p> <p>7.VG 3.75 6.VG 3.00 5.VG 3.00 4.VG 3.00 3.VG 3.00 2.VG 3.00 1.VG 4.25 1.VG = +528.00 m ü. M.</p> <p>+528.85⁵ +528.16⁵</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Das Gebäude umfasst 7 Vollgeschosse. • Das Erdgeschoss weist eine Höhe von 4.25 m auf. • Für das oberste Vollgeschoss inkl. Dachaufbau sind 3.75 m vorgesehen. • Das Normgeschoss ist 3.0 m hoch. • Die Gebäudehöhe beträgt damit 23.0 m. • Das Terrain liegt bei rund 528.0 m ü. M. • Damit ergibt sich eine max. Dachkote von 552.0 m ü. M.



Geb.	Schnitt und Basis	Höhe
S1.1		<ul style="list-style-type: none"> Das Gebäude umfasst 5 Vollgeschosse. Das Erdgeschoss weist eine Höhe von 5.25 m auf. Für das oberste Vollgeschoss inkl. Dachaufbau sind 3.75 m vorgesehen. Das Normgeschoss ist 3.0 m hoch. Die Gebäudehöhe beträgt damit genau 18.0 m. Das Terrain liegt bei rund 526.5 m ü. M. Damit ergibt sich eine max. Dachkote von 545.1 m ü. M.
S1.2		<ul style="list-style-type: none"> Das Gebäude umfasst 7 Vollgeschosse. Das Erdgeschoss weist eine Höhe von 5.25 m und mehr auf. Für das oberste Vollgeschoss inkl. Dachaufbau sind 3.75 m vorgesehen. Das Normgeschoss ist 3.0 m hoch. Die Gebäudehöhe beträgt damit genau 24.0 m. Das Terrain liegt zwischen 527.0 und 528.8 m ü. M. Damit ergibt sich eine max. Dachkote von 552.0 m ü. M.

Geb.	Schnitt und Basis	Höhe
S1.3		<ul style="list-style-type: none"> • Das Gebäude umfasst 9 Vollgeschosse. • Das Erdgeschoss weist eine Höhe von 5.25 m auf. • Für das oberste Vollgeschoss inkl. Dachaufbau sind 3.75 m vorgesehen. • Das Normgeschoss ist 3.0 m hoch. • Die Gebäudehöhe beträgt damit genau 30.0 m. • Das Terrain liegt bei rund 526.5 m ü. M. • Damit ergibt sich eine max. Dachkote von 556.4 m ü. M.

Beilagen

Beilagen: Gutachten und Berichte

1. Kurzfassung zum Erschliessungsprogramm ZPP B «Bahnhof West» (17.11.2025)
2. Fachgutachten «Nichtionisierende Strahlung (NIS)», CSD Ingenieure Bern (15.02.2023)
3. Ermittlung und Beurteilung von Lärmimmissionen, B+S AG Bern (06.06.2025)
4. Fachgutachten Naturgefahren, Kissling + Zbinden AG Bern (18.02.2025)
5. Bericht «Störfallabklärungen im Zusammenhang mit der Arealentwicklung Münsingen, Bahnhof West, ecolot GmbH Bern (22.05.2025)
6. Fachbericht Verkehr, Metron Bern AG (12.06.2025, rev. 20.11.2025)

Beilagen: Qualitätssicherung

7. Programm Testplanung «Arealentwicklung Münsingen, Bahnhof West», Phase 1 des anerkannten qualitätssichernden Verfahrens nach Art. 99a BauV, mit Konformitätsbestätigung nach SIA 143, BHP Raumplan AG Bern (09.12.2022)
8. Synthesebericht zur Testplanung, «Arealentwicklung Münsingen, Bahnhof West» BHP Raumplan AG Bern (12.12.2023)
9. Programm Workshopverfahren «Arealentwicklung Münsingen, Bahnhof West», Phase 2 des anerkannten qualitätssichernden Verfahrens nach Art. 99a BauV, BHP Raumplan AG Bern (01.02.2024)
10. Schlussbericht zum Workshopverfahren «Arealentwicklung Münsingen, Bahnhof West», BHP Raumplan AG Bern (24.10.2024)