

**Einwohnergemeinde Münsingen, Bay Projektentwicklung West AG**  
**Arealentwicklung Münsingen «Bahnhof West», Testplanung**

---

**Bericht Partizipation**

Februar 2024



Bern, 19. Februar 2024

## Impressum

### **Auftraggeber**

Bay projektentwicklung WEST AG  
Emmentalstrasse 73c  
3510 Konolfingen

### **Auftragnehmer**

BHP Raumplan AG  
Güterstrasse 22a  
3008 Bern

### **Bearbeitung**

Philipp Hubacher  
Xavier Maurhofer

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Einleitung .....</b>	<b>5</b>
<b>2. Inputveranstaltung .....</b>	<b>6</b>
<b>3. Echoraum 1 .....</b>	<b>7</b>
<b>4. Echoraum 2 .....</b>	<b>8</b>
<b>5. Wie geht es weiter? .....</b>	<b>8</b>
<b>Anhang .....</b>	<b>10</b>
Anhang 1 Wertekatalog, Synthesebericht vom 12.12.2023 .....	10
Anhang 2 Leitplan Arealentwicklung Bahnhof West .....	10
Anhang 3 Modellfotos der drei Projektvorschläge .....	10



## 1. Einleitung

Das Gebiet Bahnhof West befindet sich im Wandel. Senevita, Bahnhofvorplatz, Veloeinstellhalle – diese Bauvorhaben konnten bereits realisiert werden. Weitere grosse Veränderungen stehen bevor. Die SBB planen den Umbau des Bahnhofs mit einem vierten Gleis, einer erweiterten Personenunterführung Mitte und einem neuen Perron auf der Westseite. Zudem wird eine neue Personenunterführung (PU Süd) für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende realisiert. Die Industriestrasse wird an die Bahnanlage verlegt. Das an die Gleisanlagen angrenzende Areal zwischen Senevita und Belpbergstrasse ist rund 3,4 ha gross und bietet interessante Entwicklungsmöglichkeiten. An zentralster Lage soll ein neues Quartier entstehen – ein Stück Münsinger Zukunft. Die Gemeinde Münsingen und die Bay Projektentwicklung WEST AG, welche die Grundeigentümerschaften vertritt, haben hierfür eine Planungsvereinbarung unterzeichnet.

Auf dem Areal Bahnhof West soll eine ergebnisoffene Planung stattfinden. Gleichzeitig formuliert die Projektträgerschaft hohe Ansprüche an die Planung. Ein Vorzeigeprojekt für eine nachhaltige, qualitativ hochwertige Zentrumsentwicklung soll realisiert werden. Im Sommer 2022 wurde mit einem Testplanungsverfahren in die anspruchsvolle Planung des Gebiets der Zone mit Planungspflicht ZPP B Bahnhof West gestartet. Es sollte ein städtebauliches Gesamtkonzept entworfen werden, das eine ganzheitliche Planung umfasst, gleichwohl aber etappiert umgesetzt werden kann.

Der Einbezug von Anspruchsgruppen und der interessierten Öffentlichkeit sollte die Voraussetzungen für eine qualitätsvolle, nachhaltige und bedürfnisgerechte Planung schaffen. Zum Prozess der Testplanung gab es verschiedene Partizipationsmöglichkeiten. Interessen- und Anspruchsgruppen (sogenannte Stakeholder) hatten die Gelegenheit, sich im Rahmen einer Inputveranstaltung zu programmatischen Aspekten der Testplanung einzubringen und im Rahmen von sogenannten Echoräumen zu den Zwischenergebnissen zu äussern.

Die Echogeber:innen haben sich zu einem vertraulichen Umgang mit den Inhalten und Unterlagen der Partizipationsveranstaltungen verpflichtet.

## 2. Inputveranstaltung

Der Startschuss zur Testplanung fiel im Spätsommer 2022. Die öffentliche Inputveranstaltung vom 30. August 2022 bot Interessierten eine erste Möglichkeit, sich am Planungsprozess zu beteiligen. Rund 80 Personen besuchten den Anlass in der Aula der Schulanlage Rebacker. Ziel war es, sowohl die Hoffnungen bzw. Wünsche wie auch die Befürchtungen aufzunehmen, die im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung des bahnhofnahen Gebietes bestehen. Ebenso konnten die Teilnehmenden Anliegen und Ideen einbringen.

Häufig genannte «Hoffnungen» waren dabei Aspekte wie ökologische Bauweise und nachhaltiges Bauen, qualitativ hochwertige Architektur und «Wow-Effekt», hohe Grün- und Freiraumqualität, gute Durchmischung mit Wohnen und Gewerbe, belebtes Quartier, Schaffung von Begegnungsorten, hohe und vertikale Ausnutzung, neue Wohnformen/gute Durchmischung, autofreie/autoarme Siedlung/kein Verkehr (im Inneren). Als «Befürchtungen» wurden folgenden Punkte häufig genannt wie zubetonieren des Areals, verpassen einer Chance (vgl. Vorplatz Senevita), Verkehrszunahme, unpassende Nutzungen (wie Discounter, Grosskonzerne), Bedenken zur Weiterführung Industriestrasse, zu lange Bauzeit, hinterherhinkende Infrastruktur der Gemeinde etc.

Die Ergebnisse der Veranstaltungen wurden in einem Bericht festgehalten und flossen in geeigneter Weise ins Programm zur Testplanung ein.



Abbildung 1: Feedback-Wände «Hoffnungen» und «Befürchtungen».

### 3. Echoraum 1

Im Rahmen des Testplanungsverfahrens wurden mit denselben Vertreter:innen aus Quartier, Bevölkerung, Politik, Wirtschaft, Interessen- und Fachverbänden, etc. zwei weitere Partizipationsanlässe – sogenannte Echoräume – durchgeführt. In den Echoräumen erhielten die Echogeber:innen die Möglichkeit, sich zum laufenden Verfahren und vorliegenden Zwischenergebnissen zu äussern. Die Rückmeldungen wurden jeweils in einem Bericht festgehalten und flossen in geeigneter Weise in den Prozess ein. Der Stand der Arbeiten wurde jeweils durch einen Ausschuss des Beurteilungsgremiums präsentiert. Die Echoräume fanden ohne Bearbeitungsteams, hingegen mit einer Delegation des Beurteilungsgremiums statt.

Der erste Echoraum vom 2. Mai 2023 fand im Nachgang zur ersten Zwischenbesprechung statt. Es nahmen rund 60 Echogeber:innen teil.

Die Teilnehmenden nahmen die drei Projektvorschläge mit Interesse zur Kenntnis und führten angelegte, lebhaft und bisweilen auch kontroverse Diskussionen. Einige Punkte gaben Anlass für besonders kontroverse Diskussionen. Zum einen sind sich die Teilnehmenden uneins über den Umgang mit den Bestandsbauten. Insbesondere bezüglich der Filzi ist die Meinungsbildung stark ausgeprägt. Viele Echogeber:innen befürworten einen Erhalt der Filzi als Identifikationsbau. Bei anderen Teilnehmenden stösst ein Erhalt der Filzi aber auch auf deutliche Ablehnung.

Ein weiteres kontroverses Thema betraf die anzustrebende Dichte des Areals bzw. der Höhe der einzelnen Baukörper. Während sich ein Teil der Echogeber:innen für eine dichte Überbauung mit starker Höhenentwicklung aussprach, fürchtete sich ein anderer Teil vor einem gebäudelastigen, überladenen und zu dichten Gebiet.

In direktem Zusammenhang damit stand der dritte kontroverse Punkt. Qualitätsvolle Frei- und Grünräume waren ein wichtiges Anliegen der Echogeber:innen. Die Beurteilung der Projektvorschläge fiel diesbezüglich allerdings individuell sehr unterschiedlich aus.

Die Diskussionen zeigten weiter, dass der Übergang zum markanten Neubau Senevita nach einer sehr sorgfältigen Gestaltung verlangt. Ein weiteres wichtiges Anliegen der Echogeber:innen betraf die Durchlässigkeit und die Verbindung sowohl zwischen den einzelnen Teilgebieten als auch zum angrenzenden Quartier. Aufgrund der zentralen Lage in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof forderte ein Teil der Echogeber:innen, autofreies oder autoarmes – oder zumindest ein reduziertes Parkplatzangebot – Wohnen in die Überlegungen einzubeziehen.

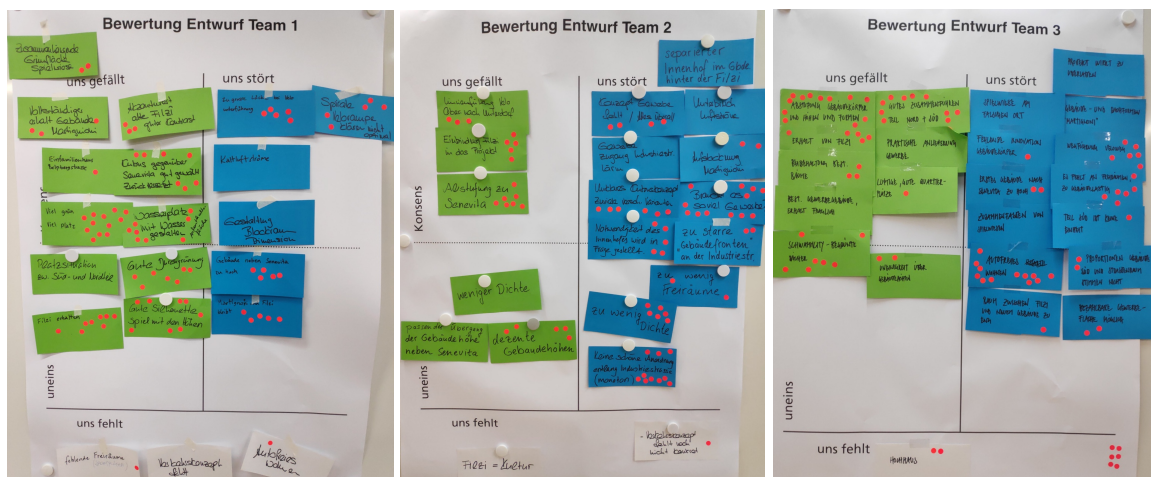


Abbildung 2: Bewertungsposter Echoraum 1.

## 4. Echoraum 2

Der zweite Echoraum fand am 6. November 2023 während der Synthesephase statt. Es nahmen rund 45 Echogeber:innen teil. Mitglieder des Beurteilungsgremiums präsentierten den Teilnehmenden die drei Projektbeiträge sowie den Wertekatalog der Synthese. Der Wertekatalog wurde anschliessend in Gruppen diskutiert. Der Wertekatalog wurde von den Echogeber:innen mehrheitlich positiv aufgenommen. Einige Aspekte der Synthese gaben Anlass zu intensiven Diskussionen.

Die Durchlässigkeit stellte für viele Teilnehmende ein zentrales, übergeordnetes Kriterium für das neue Areal dar. Das Gebiet solle für alle Münsinger:innen öffentlich zugänglich bleiben – auch wenn es sich um privaten Boden handelt. So solle ein neues Quartier für Münsingen entstehen.

Die Frage nach der Identität und Diversität des Gebiets führte zu intensiven Diskussionen. Wie schon anlässlich des ersten Echoraums zeigte sich auch im zweiten Echoraum eine stark ausgeprägte Meinungsbildung bezüglich des Umgangs mit der Filzi, wobei sich eine deutliche Mehrheit der Teilnehmenden für den Erhalt der Filzi und des Bestandsgebäudes Martignoni aussprach. Diese sollen zu einem architektonisch diversen Areal beitragen.

Die Echogeber:innen unterstützten die Idee eines vielfältigen Wohnquartiers. In diesem Zusammenhang wurde Raum für unterschiedliche Bevölkerungsschichten und Wohnbedürfnisse gefordert. Die Vielfalt solle in unterschiedlichen Gebäudetypologien und Preissegmenten zum Ausdruck kommen.

Viele Rückmeldungen betrafen auch die blau-grüne Infrastruktur: Es wurden viele Bäume, Grün- und Versickerungsflächen sowie Fassadenbegrünung gefordert.

Die Echogeber:innen bestätigten zudem die Idee, durch gemeinsam genutzte Mobilitätsräume insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr Raum zu schaffen. Zudem wurde bei den Abstellplätzen ein klarer Fokus auf den Veloverkehr gefordert. Die Veloabstellplätze sollen sich in Dimensionierung und Ausstattung nach den aktuellen Bedürfnissen orientieren, während bei den Autoabstellplätzen aufgrund der zentralen Lage ein reduziertes Angebot gefordert wird.

Die Diskussionen und Rückmeldungen anlässlich des zweiten Echoraums wurden dokumentiert und vom Beurteilungsgremium zur Kenntnis genommen. Wichtige Anliegen wurden stufengerecht in die Synthese aufgenommen.

## 5. Wie geht es weiter?

Im Areal Bahnhof West bietet sich die Chance für eine qualitätsvolle und zeitgemässe Siedlungsentwicklung nach innen und eine ortsbauliche Aufwertung an zentralster Lage.

Im Rahmen einer Testplanung mit drei unabhängigen, interdisziplinär zusammengesetzten Planungsteams wurden verschiedene Gestaltungsvarianten und die Rahmenbedingungen für den weiteren Prozess erarbeitet.

Das Verfahren wurde durch anerkannte Fachexpert:innen begleitet, welche die Vorschläge beurteilten. Die Ergebnisse wurden als Wertekatalog und Leitplan (siehe Anhang) in einem Synthesebericht zusammengefasst.

Die vorliegenden Ergebnisse der Testplanung (Synthesebericht) bilden die Basis für die Ausarbeitung der Änderung der baurechtlichen Grundordnung mit Anpassung der ZPP B Bahnhof West. Die



Bevölkerung wird sich im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung zu den geänderten Bauvorschriften der ZPP B äussern können. Vorgesehen ist die Mitwirkung zwischen Ende 2024 und Mitte 2025.

Die Ergebnisse der Testplanung dienen aber auch dazu, im Rahmen eines sogenannten Workshopverfahrens nach Art. 99a der Bauverordnung ein Richtprojekt mit einem städtebaulichen Gesamtkonzept über das Gesamtgebiet zu erarbeiten.

## **Anhang**

**Anhang 1 Wertekatalog, Synthesebericht vom 12.12.2023**

**Anhang 2 Leitplan Arealentwicklung Bahnhof West**

**Anhang 3 Modellfotos der drei Projektvorschläge**

## Anhang 1 Wertekatalog, Synthesebericht vom 12.12.2023

### Gesamtgebiet – ein neues Quartier für Münsingen



Das Areal Bahnhof West als Bearbeitungssperimeter der Testplanung ist *ein* integrales städtebauliches Gebiet. Die Diagonale zwischen Industriestrasse und Belpbergstrasse bewirkt keine stadträumliche Unterteilung des Gesamtgebiets.

### Industriestrasse als Lebensader des Quartiers



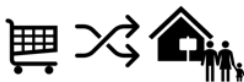
Die Haupteerschliessung des Quartiers erfolgt über die Industriestrasse. Begegnung findet auf der Industriestrasse und den Erschliessungsstichen in die Tiefe statt. Durch die verschiedenen Nutzungen schafft die Industriestrasse Identität. Die Setzungen der Baukörper erzeugen wichtige Raumkanten. Die Gestaltung dieser Raumkante ist durch ein Regelwerk zu sichern.

### Adressbildung ab Industriestrasse



Die Adressbildung erfolgt primär über die Industriestrasse – auch in der zweiten und dritten Bautiefe. Blickbeziehungen, Durchlässigkeit und Porosität ab Industriestrasse und innerhalb des Areals sind sicherzustellen, damit ein Ort der kurzen Wege entsteht. Elemente der Trennung sind zu vermeiden.

### Flexible Erdgeschosse



Die Erdgeschosse sollen flexibel genutzt werden können. Prinzipiell sind die Erdgeschosse mit Überhöhen auszubilden, denn diese ermöglichen sowohl alternative Wohntypologien als auch gewerbliche Nutzungen. Auch die Aussenräume werden wesentlich durch die Nutzung der Erdgeschosse beeinflusst.

### Identität durch Diversität



Das neue Quartier braucht eine starke Identität und muss diese auch transportieren können. Die Bestandsgebäude Filzi und Martignoni sind als wichtige identitätsstiftende Ressourcen zu verstehen und wenn möglich zu erhalten. Bestandsbauten und -flächen sind angemessen zu berücksichtigen und in die Entwicklung einzubinden. Das neue Quartier braucht architektonische Diversität. Um diese Diversität zu erreichen, ist der Einbezug von verschiedenen architektonischen Ansätzen anzustreben.

### Vielfältiges Wohnquartier



Im Gebiet Bahnhof West soll ein neues Münsinger Quartier entstehen und keine Siedlung! Dies erfordert eine Vernetzung sowohl innerhalb Münsingens als auch innerhalb des Areals. Es braucht eine Nutzungsvielfalt bei einem hohen Wohnanteil. Unterschiedliche Gebäudetypologien schaffen die Voraussetzung für ein vielfältiges Wohnungsangebot und damit ein vielfältiges Wohnquartier für unterschiedliche Bevölkerungsschichten und Wohnbedürfnisse. Nutzungsoffene Erdgeschosse und die Vorzonen entlang der Industriestrasse bieten weiteren Raum für vielfältige Bespielung.



### Gemeinsam genutzte Mobilitätsräume

Neben der Nutzungsvielfalt ist im Gebiet auch eine Koexistenz von verschiedenen Verkehrsteilnehmenden in gemeinsam genutzten Mobilitätsräumen anzustreben. Dies gilt sowohl für die Industriestrasse mit ihrer Erschliessungsfunktion als auch für das Wohngebiet, welches sich dahinter aufspannt. Für die Anlieferungszone ist eine Mehrfachnutzung anzustreben. Die multifunktionalen Aussenflächen verweisen auf das industrielle Erbe des Areals. Die Koexistenz von verschiedenen Verkehrsteilnehmenden gilt explizit auch für die Industriestrasse, die mit dem Quartier verwachsen soll. Diese Koexistenz in gemeinsam genutzten Mobilitätsräumen soll mit einem Mobilitätskonzept sichergestellt werden.



### Belebte und aneignbare Aussenräume

Der Freiraum bildet das Gerüst für die Bebauung. Das öffentliche Leben spielt sich primär in den ebenerdigen Aussenräumen ab. In den Obergeschossen befinden sich die privaten Aussenräume. Für (Aussen-)Räume, die aneignbar bleiben sollen, sind entsprechende Konzepte zu entwickeln. Dazu müssen die Bedürfnisse der künftigen Bewohner:innen antizipiert werden.



### Silhouettenbildung und Höhenabstufung

Die Testplanung hat gezeigt, dass auf dem Areal keine Hochhäuser über 30 Meter errichtet werden sollen. Entlang der Industriestrasse wird eine Silhouette erzeugt – mit Hochpunkten an beiden Rändern und tendenziell abnehmenden Gebäudehöhen zur Mitte des Areals. Die Hochpunkte an der Industriestrasse ganz im Norden an der Ecke Dorfmatweg gegenüber dem Senevita-Gebäude und ganz im Süden im Bereich zur Belpbergstrasse markieren städtebaulich relevante Punkte. Zum dahinterliegenden Quartier hin ist ebenfalls eine Höhenabstufung vorzunehmen, um den stadträumlichen Übergang zum baulichen Kontext sicherzustellen.



### Detailhandelsflächen an der Industriestrasse

Die grossen Detailhandelsflächen sind entlang der Industriestrasse in der ersten Bautiefe anzuordnen. Dies wirkt sich positiv auf die Belebung der Erdgeschosses an der Industriestrasse aus. Die Anlieferung findet über die Belpbergstrasse und/oder die Industriestrasse statt.



### Schwammstadt und Aufenthaltsqualität

Die Schwammstadt als Prinzip führt zu mikroklimatischen Verbesserungen und damit höherer Aufenthaltsqualität in den Aussenräumen. Die Vorzonen und Platzsituationen entlang der Industriestrasse werden mittels Baumpflanzungen beschattet. Die multifunktionalen Flächen sind mehrheitlich versickerungsfähig. Bei den Aussenräumen hinter der ersten Bautiefe handelt es sich in erster Linie um Grünräume. Fassadenbegrünungen sind zu prüfen.



### Angebot an Veloabstellplätzen

Das Angebot an Veloabstellplätzen ist überdurchschnittlich. Die Veloparkierung erfolgt im Aussenraum und gebäudeintegriert. Die Abstellplätze im Aussenraum verfügen über Witterungsschutz. Die Dimensionierung der Abstellplätze richtet sich nach den heutigen Bedürfnissen. Lastenfahräder, Velohänger und Ladestationen für E-Bikes sind zu berücksichtigen.



### **Gebäudeintegrierte Parkierung**

Die Autoparkierung erfolgt grundsätzlich gebäudeintegriert. Davon ausgenommen sind Kunden-, Besucher:innen- sowie Handicap-Parkplätze in den Vorzonen der Gebäude. Die zentrale Lage direkt beim Bahnhof Münsingen rechtfertigt eine Reduktion der Parkplätze gemäss Baureglement.



### **Nutzungsausgleich zwischen den Eigentümer:innen**

Die optimale Nutzung des Gebiets basiert auf einem städtebaulichen Konzept, das die Nutzungen parzellenübergreifend optimal organisiert. Der Nutzen- und Lastenausgleich zwischen den Grundeigentümerschaften ist daher ein wichtiges Grundprinzip einer zukunftsfähigen Lösung.

Anhang 2 Leitplan Arealentwicklung Bahnhof West

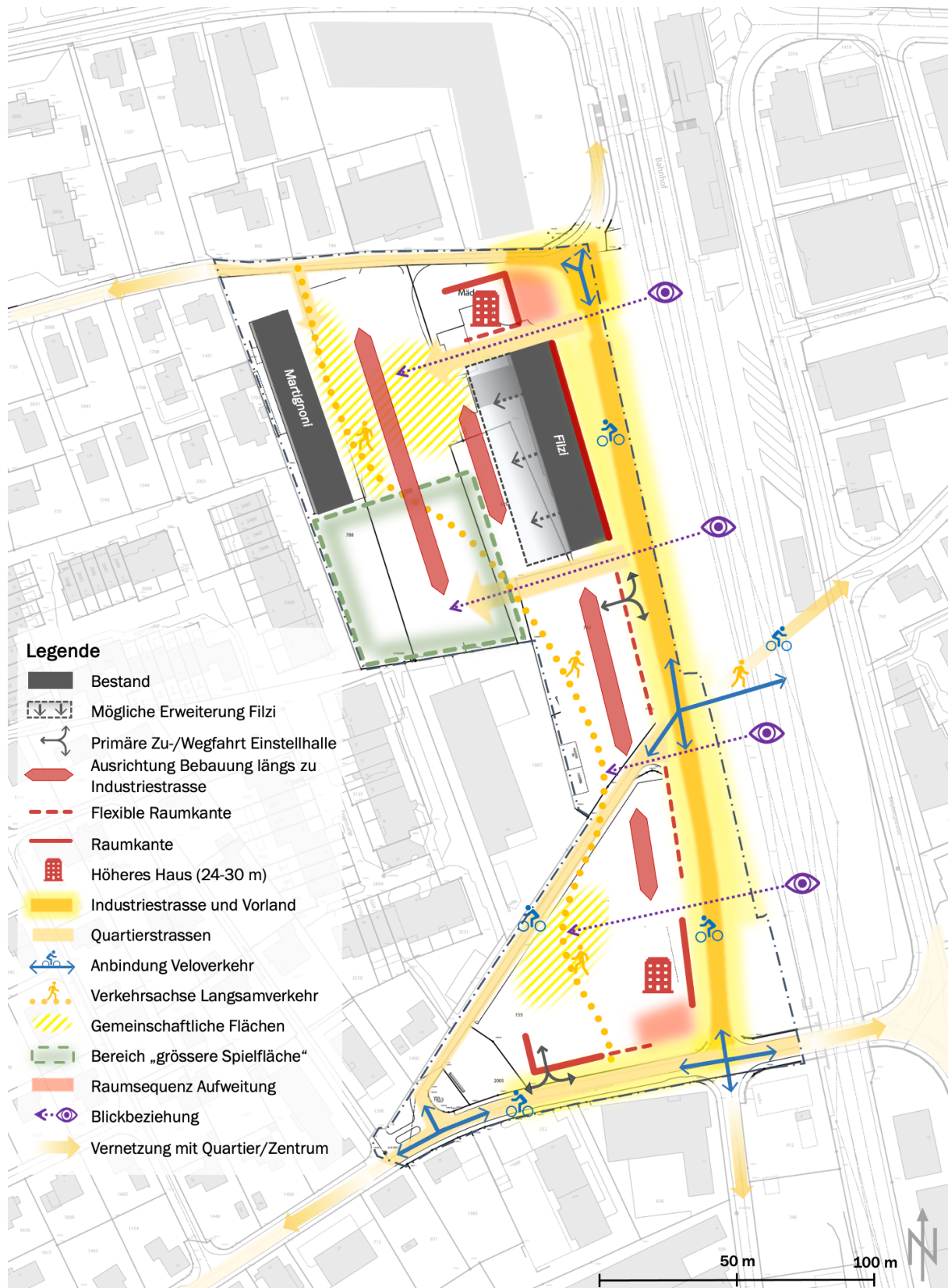


Abbildung 3: Leitplan Arealentwicklung Testplanung Bahnhof West © BHP Raumplan AG, Quelle: Synthesebericht vom 12.12.2023

### Anhang 3 Modellfotos der drei Projektbeiträge

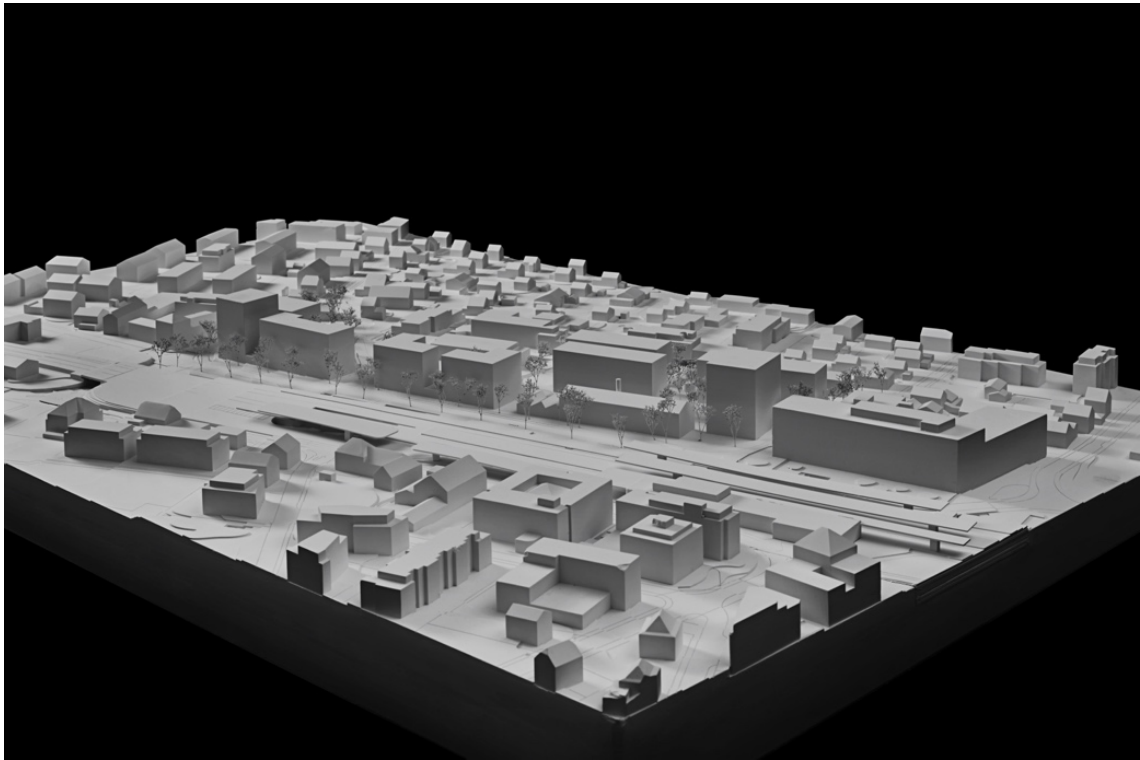


Abbildung 4: Team 1 Modellansicht aus Nordosten.

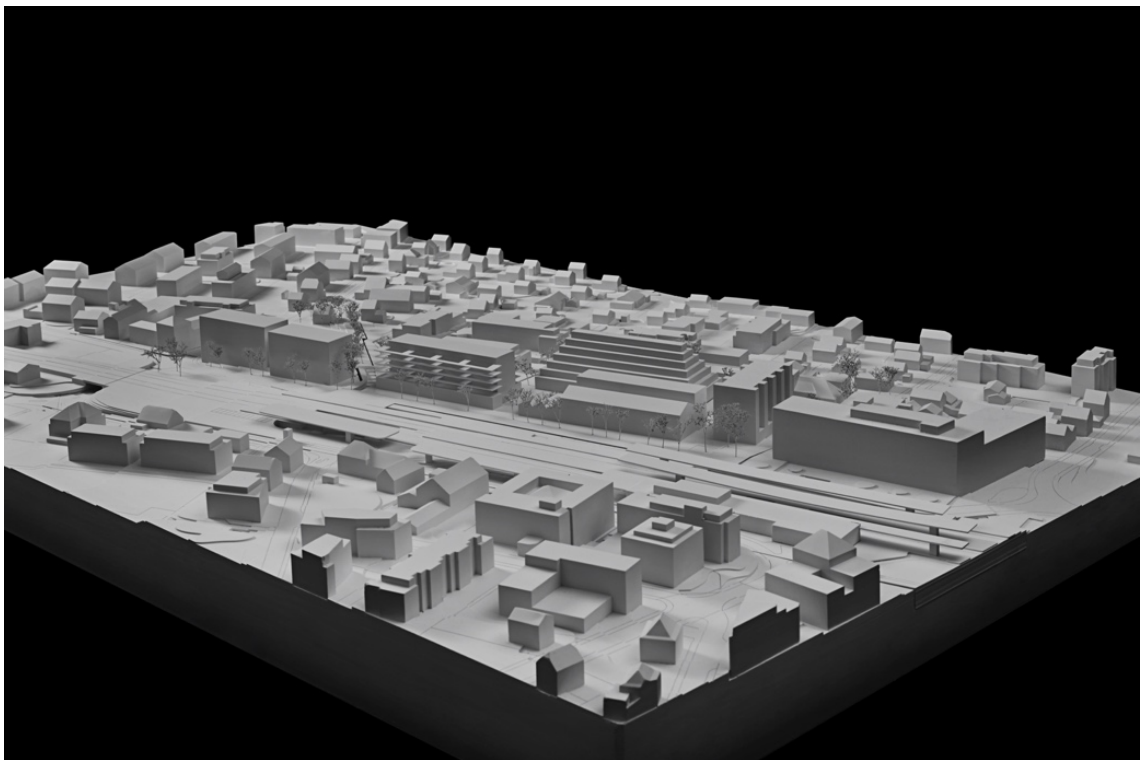


Abbildung 5: Team 2 Modellansicht aus Nordosten.

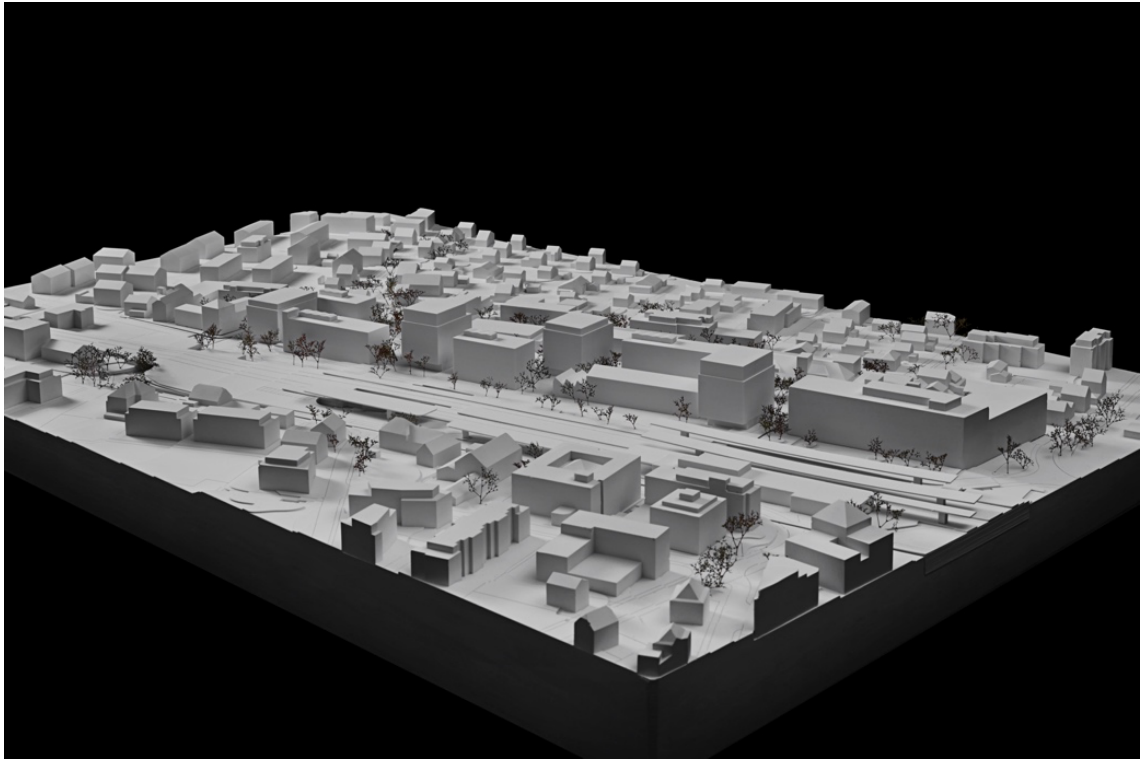


Abbildung 6: Team 3 Modellansicht aus Nordosten.