

Einwohnergemeinde
Münsingen



GENEHMIGUNG

Richtplan «Bahnhof West» (nach Art. 68 BauG)

Richtplantext mit Erläuterungen

Der Richtplan besteht aus:

- Richtplankarte
- **Richtplantext mit Erläuterungen**

2. Mai 2018

Genehmigt am: 22.05.2018

Nachgeführt bis:

Impressum

Auftraggeber:

Einwohnergemeinde Münsingen
Thunstrasse 1
3110 Münsingen

Auftragnehmer:

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

GWJ Architektur, Nordring 4A, Postfach,
3001 Bern
Telefon 031 340 82 22, Fax 031 340 82 00
www.gwj.ch, info@gwj.ch

Bearbeitung:

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

Inhalt

0	Kurzfassung	4
A	Erläuterungen (nicht behördenverbindlich)	
1.	Ausgangslage und Zielsetzungen	5
2.	Rechtsgrundlage und Verbindlichkeit	6
3.	Analyse	6
3.1	Standort	6
3.2	Ortsbild	7
3.3	Erschliessung	7
3.4	Bau- und Planungsrecht	8
4.	Bebauungs- und Erschliessungskonzept	10
4.1	Stadträume und Raumkanten	10
4.2	Baukörper/Lärmvorbelastung	11
4.3	Erschliessung	12
4.4	Öffentlichkeitsgrad	13
4.5	Typologie und Nutzungen	14
4.6	Bahnhofzugang West	14
4.7	Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung	15
4.8	Störfallvorsorge	17
5.	Mögliches Bebauungsmuster und Etappierung	18
5.1	Kurzfristige Absichten	18
5.2	Mittel- bis langfristige Weiterentwicklung	19
6.	Verfahren	20
B	Richtplan (behördenverbindlicher Teil)	
	Richtplankarte (verkleinert)	23
	Richtplantext	24
	Genehmigungsvermerke	26

0 Kurzfassung

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

Parallel zur Erarbeitung der UeO q «Senevita» haben die Planungsbehörden eine städtebauliche Vorstellung für das ganze Gebiet entwickelt: Dicht, relativ urban und gemischt soll das neue Quartier werden. Die Industriestrasse wird im Endzustand neben das Gleisfeld verlegt. Der Zeitpunkt hängt von den Absichten der Eigentümer und dem Gleisneubau der SBB ab. Die künftigen Gebäude entlang der «neuen» Industriestrasse bilden eine klare Kante und weisen fünf bis sechs Geschosse auf, am Bahnhofzugang West bis maximal sieben Geschosse. Besondere Beachtung muss der Lärmsituation seitens der Bahn geschenkt werden. Gewerbebetriebe, Läden und Restaurants in den Erdgeschossen (mindestens auf der Seite Industriestrasse) sorgen für Belebung. Die dahinter liegenden Gebäude zählen vier Geschosse und profitieren von einer ruhigen Lage. Die Realisierung des neuen Quartiers wird etappenweise in Abhängigkeit der Eigentümerabsichten erfolgen. Der Teil A dieses Dokuments enthält nicht behördenverbindliche Erläuterungen. Die wichtigsten Merkmale des neuen Quartiers «Bahnhof West» sind im behördenverbindlichen Richtplan (Teil B) geregelt.

A Erläuterungen (nicht behördenverbindlich)

1. Ausgangslage und Zielsetzungen

Strategische Bedeutung

Die Zone mit Planungspflicht (ZPP) B «Bahnhof West» unmittelbar westlich des Bahnhofs hat für die Gemeinde Münsingen grosse strategische Bedeutung. Einerseits eröffnet sie die Chance, westlich des Bahnhofs zu Gunsten der Öffentlichkeit einen attraktiven und grosszügigen Bahnhofzugang zu schaffen. Andererseits hat die Gemeinde die Absicht, im westlichen Siedlungsteil entlang der Bahn eine neue Nord-Süd-Verbindung zwischen Sägegasse und Belpbergstrasse zu schaffen um damit die Quartierstrassen Niesenweg und Brückreutiweg zu entlasten und das Planungsgebiet zweckmässig zu erschliessen sowie den Ortskern zu entlasten. Ziel ist die Schaffung eines dichteren, urbanen Quartiers.

Innere Verdichtung und Qualitätssicherung

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

In Verdichtungsgebieten kommt der städtebaulichen und der aussenräumlichen Qualität eine besonders wichtige Bedeutung zu. Um die Qualität der Überbauung im Gebiet Bahnhof West sicherzustellen, wurde für die Erarbeitung des Richtplans ein breit abgestütztes Workshopverfahren durchgeführt. Für die Sektoren ist die Durchführung eines Architekturwettbewerbs bei der baulichen Entwicklung von Teilbereichen für die Grundeigentümer vorgesehen. Die Gemeinde verfügte bisher nicht über die rechtliche Grundlage, die Grundeigentümer zur Durchführung eines solchen Wettbewerbs zu verpflichten. Dies ändert mit dem vorliegenden Richtplan.

Vorgehen

Die Einwohnergemeinde Münsingen will mit mehreren Überbauungsordnungen (UeO) zur ZPP B «Bahnhof West» die Voraussetzungen schaffen, dass die bauwilligen Grundeigentümer ihre Projekte im Sinne der ZPP B «Bahnhof West» entwickeln können. Die einzelnen UeOs sollen in diesem Bereich alle im öffentlichen und privaten Interesse stehenden Aspekte angemessen einbeziehen und rechtlich sichern.

Um trotz der etappierten Umsetzung der ZPP eine gesamtheitlich abgestimmte Entwicklung sicherzustellen, erlässt die Gemeinde vor dem Erlass der ersten UeO den vorliegenden Richtplan, der die gesamte ZPP B

«Bahnhof West» sowie angrenzende Gebiete umfasst, in denen in näherer Zukunft eine bauliche Entwicklung absehbar ist. Vom Richtplan sind 27 Parzellen betroffen.

Mit dem vorliegenden Richtplan wird ein behördenverbindliches Instrument erlassen, welches einerseits die städtebaulichen Richtlinien für das Gebiet vorgibt und gleichzeitig eine möglichst hohe Flexibilität zulässt um der etappierten Umsetzung gerecht zu werden.

2. Rechtsgrundlage und Verbindlichkeit

Richtpläne sind gestützt auf Art. 68 BauG für die Behörden, nicht jedoch für die Grundeigentümer verbindlich. Artikel 68 BauG Abs. 2 bestimmt, dass der Richtplan die Nutzung, die Erschliessung und den Verkehr aufeinander abzustimmen habe, sowie den Schutz von Ortsbild, Landschaft und Kulturobjekten, die Gestaltung von Siedlung und Erholungsräumen, öffentlichen Anlagen und Einrichtungen und die zu treffenden planerischen Massnahmen einbeziehen kann.

Der vorliegende Richtplan unterscheidet zwischen den Erläuterungen ohne Rechtsverbindlichkeit im Teil A und den behördenverbindlichen Richtplaninhalten im Teil B.

3. Analyse

Für die Bestimmung der optimalen Bebauungstypologie und -dichte im Gebiet «Bahnhof West» sind die im Folgenden kurz beleuchteten Faktoren wichtig.

3.1 Standort

Das Gebiet «Bahnhof West» liegt unmittelbar westlich des Bahnhofs Münsingen und umfasst eine Fläche von ca. 52'425 m², wovon der Erweiterungsbereich des Entwicklungsgebiets gemäss Richtplankarte ca. 14'153 m² umfasst. Die zentrale Lage ist ein wichtiger Standortfaktor und steigert die Attraktivität des Gebiets und der Gemeinde.

Das Planungsgebiet wird im Osten durch die Bahnlinie Bern-Thun, im Süden durch die Belpbergstrasse und im Norden durch die Sägegasse bzw. die Unterführung zum Bahnhof begrenzt. Im Westen grenzt der Planungsperimeter an die bestehenden Wohnquartiere. Das Gebiet ist heute durch eine sehr heterogene und für den Standort zu wenig dichte Bebauungsstruktur mit unterschiedlichen Nutzungen geprägt.

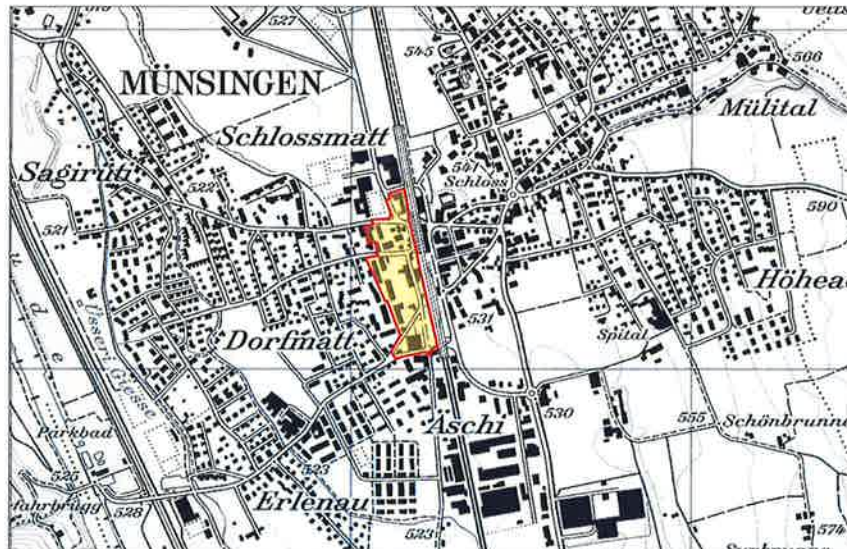


Abb. 1 Lage des Planungsgebiets im Dorfkern von Münsingen

3.2 Ortsbild

Der Siedlungscharakter von Münsingen sowie die Bebauungstypologie im unmittelbaren Umfeld geben Aufschluss über die verträgliche Bebauungsdichte und sind entscheidend für die Einordnung in das Ortsbild.

Der historisch gewachsene Dorfkern von Münsingen mit alten Bauernhäusern und Gasthöfen aber auch neueren Ein- und Mehrfamilienhäusern liegen östlich der Bahn. Das direkt westlich der Bahn gelegene, grösstenteils gewerblich genutzte Gebiet bildet den Übergang zu den neueren Wohngebieten der Gemeinde und ist aus heutiger Sicht deutlich unternutzt. Im Wirkungsbereich des Richtplans befinden sich ein schützens- und zwei erhaltenswerte Gebäude. Münsingen zeichnet sich zudem durch ein dynamisches Wachstum aus und hat einen funktionierenden Ortskern mit Einkaufsmöglichkeiten, Schulen und Gesundheitsversorgung.

Bereits im Rahmen der letzten und vorletzten Ortsplanungsrevision wurde das Gebiet um den Bahnhof als Entwicklungs- und Verdichtungsgebiet erkannt.

3.3 Erschliessung

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

3.4 Bau- und Planungsrecht

3.4.1 Grundordnung (grundeigentümergebunden)

Das Gebiet «Bahnhof West» liegt in der ZPP B resp. der Mischzone M3 und der Arbeitszone A II. Die ZPP B wurde im Rahmen der letzten Ortsplanungsrevision vollständig überarbeitet. Wichtigste Ziele der Überarbeitung war die Schaffung einer besseren Anbindung des westlichen Ortsteils an das Dorfzentrum und der Voraussetzung für zeitgemässe Neubauten sowie die Sicherstellung der durchgehenden Verbindung zwischen der Belpbergstrasse und der Sägegasse.

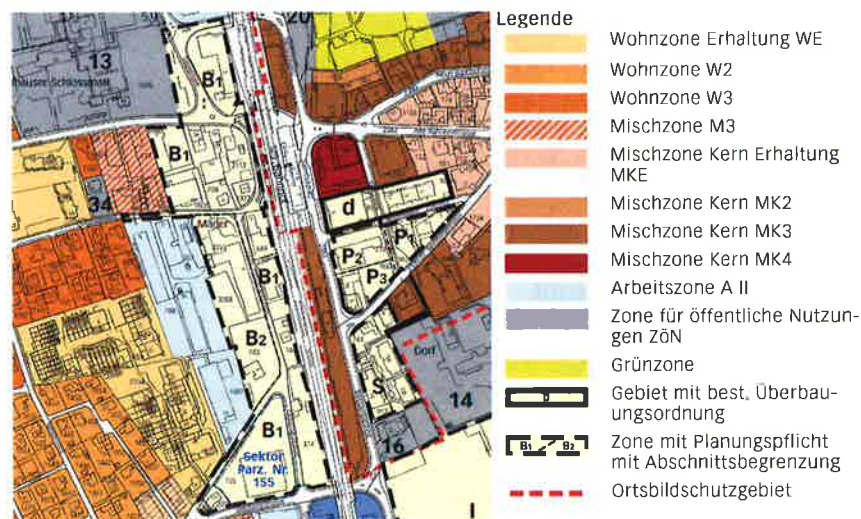


Abb. 2 Ausschnitt aus dem Zonenplan der Gemeinde Münsingen

3.4.2 Richtplan Verkehr (behördenverbindlich)

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



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



**Richtplan Verkehr –
Veloverkehr**

Übergeordnete Routen

- Radwanderroute
Veloland Schweiz
- regionale Routen

Lokale Routen

- wichtige Routen
- ergänzende Routen
- Einzonungen/Umzonungen
1. Priorität

Massnahmen

- zu schliessende
- Netzlücken

B+R Bike & Ride

Der Richtplan Verkehr, Veloverkehr sieht im Bereich der UeO q die Schliessung der Netzlücke vor. Dies erfolgt mit der Realisierung der durchgehenden Industriestrasse und dem neuen Begegnungsbereich am Bahnhof. Die B+R-Anlage wird im Rahmen des Bauprojekts «Strassenraum und Platzgestaltung» in Form einer in der Bahnhofunterführung integrierten Veloabstellanlage für 650 Abstellplätze gesichert.



Richtplan Verkehr – Fussverkehr

Übergeordnete Routen

- kant. Fusswegverbindungen

Lokale Routen

- lokale Hauptrouten
- Einzonungen/Umzonungen
1. Priorität (Stand 30.05.2008)

Massnahmen

- zu schliessende
- Netzlücken

Der Richtplan Verkehr, Fussverkehr sieht im Bereich des Richtplans und der UeO q eine neue Fusswegverbindung vor, welche eine direkte Verbindung zwischen dem Dorfmattheweg und der Säggasse ermöglicht (Schliessung der Netzlücke). Mit der Umliegung der neuen, durchgehenden Industriestrasse an die Bahnlinie, der fussgängerfreundlichen Umgestaltung des Vorbereichs des Senevita-Neubaus und der Sicherung einer halböffentlichen Fusswegverbindung über das Senevita-Areal sowie der im Richtplan vorge-

sehenen öffentlichen Fusswegverbindung zwischen der Industriestrasse und dem Dorfmattheweg wird die Schliessung dieser Netzlücke gesichert. Im Richtplan ist ebenfalls die neue Querung der Bahnlinie im Bereich Güterschuppen enthalten.

4. Bebauungs- und Erschliessungskonzept

Als Grundlage für die Erarbeitung des Richtplans wurde 2015 im Rahmen von drei Workshops zusammen mit der Gemeinde, Vertretern der SBB, des Amts für Gemeinden und Raumordnung sowie der Denkmalpflege, der Grundeigentümerin des ersten zu realisierenden Teilgebiets sowie dessen Investor ein Bebauungs- und Erschliessungskonzept erarbeitet. Das Konzept wurde im Anschluss in enger Zusammenarbeit mit der Kantonalen Kommission zur Pflege der Orts- und Landschaftsbilder OLK noch weiter verfeinert.

Im Rahmen dieses Konzepts wurden die wichtigsten Grundsätze der Überbauung, Erschliessung und Aussenraumgestaltung definiert sowie mögliche Bebauungsmuster und Volumetrien aufgezeigt und in einem Masterplan festgehalten. Dabei hat sich gezeigt, dass die Inventarobjekte nicht angemessen in diese neue dichte, urbane Quartierstruktur eingebunden werden können. In intensiver Zusammenarbeit mit der Kantonalen Denkmalpflege und der OLK wurde ein Projekt erarbeitet, welches die qualitativen Anforderungen erfüllt, um den Abbruch der Inventarobjekte zu ermöglichen. Die Grundsätze der Überbauung werden im Folgenden kurz erläutert.

4.1 Stadträume und Raumkanten

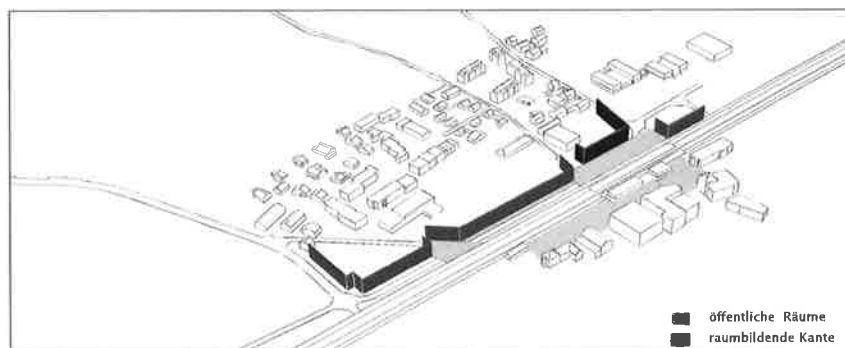


Abb. 3 Stadträume und Raumkanten

Die neuen Raumkanten definieren den öffentlichen Raum und dienen der Adressbildung. Die öffentlichen Räume schliessen an die Raumkanten an. Die öffentlichen Räume werden stellenweise als Mischverkehrsflächen ausgeführt. Die Frage ob hier eine Begegnungszone oder eine Tempo-30-Zone realisiert wird, muss noch geklärt werden.

4.2 Baukörper/Lärmvorbelastung

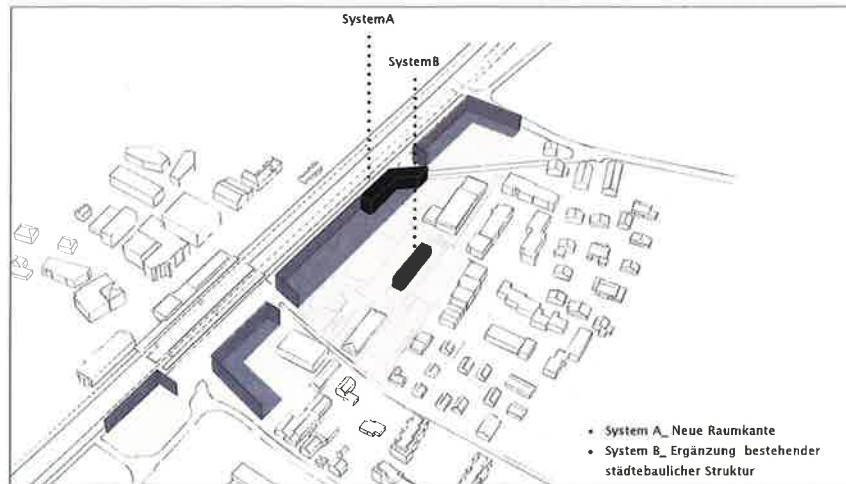


Abb. 4 Baukörper

Aufgrund der Lärmvorbelastung durch die Bahn – insbesondere in der Nacht – ist der Lärmsituation besondere Beachtung zu schenken und mit adäquaten Mitteln zu reagieren. Die Erkenntnisse aus der Erarbeitung der UeO q «Senevita» (Sektor 2) zeigen, dass die massgebenden Immissionsgrenzwerte insbesondere Nachts an der Ostfassade der Gebäude an der Industriestrasse überschritten werden, so dass nach Osten orientierte lärmempfindliche Räume kaum möglich sind. Die im Bebauungs- und Erschliessungskonzept vorgesehenen Baukörper weisen jedoch eine verhältnismässig geringe Gebäudetiefe auf, womit die Ausrichtung aller lärmempfindlicher Räume nach Westen problemlos möglich ist. Überschreitungen sind auch an den Nord- und Südfassaden zu verzeichnen, wobei hier das Problem voraussichtlich mit Loggien gelöst werden kann. Die Baukörper an der Industriestrasse schützen die dahinter liegenden, kleineren Baukörper welche die bestehende Siedlungsstruktur ergänzen.

4.3 Erschliessung

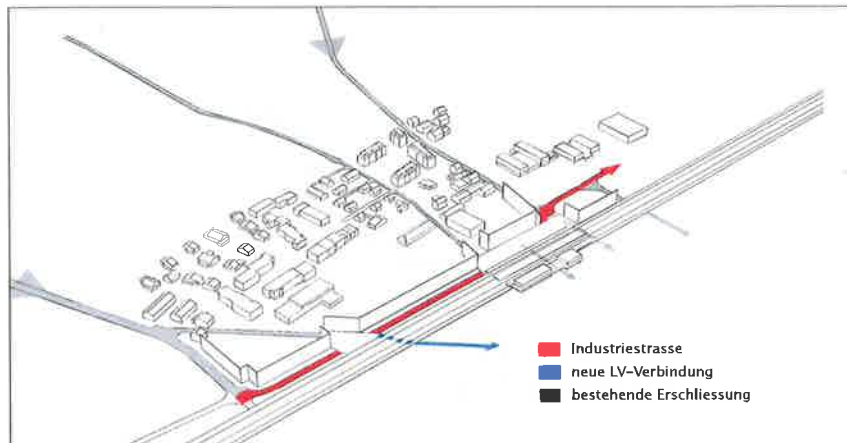


Abb. 5 Erschliessung

Eine gute und sichere Erschliessung des Gebiets und insbesondere die Ergänzung und Optimierung des Durchwegungssystems für den Langsamverkehr sind entscheidend für die Attraktivität der Überbauung. Dies vor allem auch im Hinblick auf die neue, durchgehende Industriestrasse. Zudem fehlt eine zusätzliche Querung für den Langsamverkehr im Bereich des Bahnhofs östlich der Bahnlinie (vgl. Abb. 5 neue LV-Verbindung).

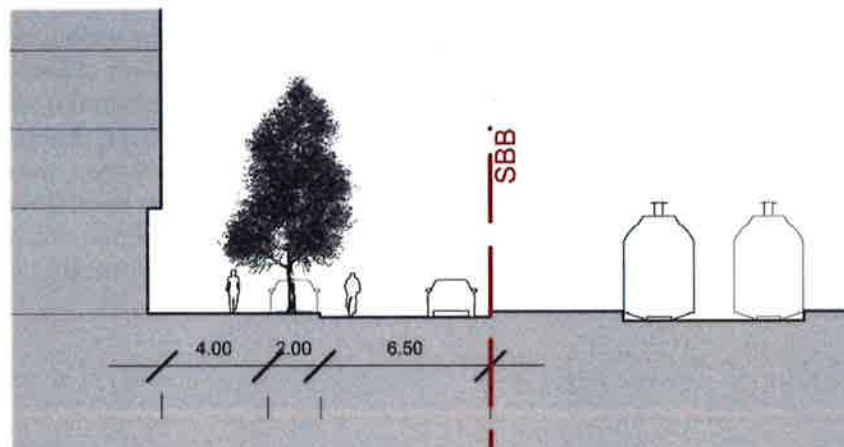


Abb. 6 Strassenquerschnitt

Auf der neuen durchgehenden Industriestrasse gilt Tempo 30. Der westseitige 4.0 m breite Fussgängerbereich wird durch eine Baumreihe von der 6.50 m breiten Fahrbahn abgetrennt.

4.4 Öffentlichkeitsgrad

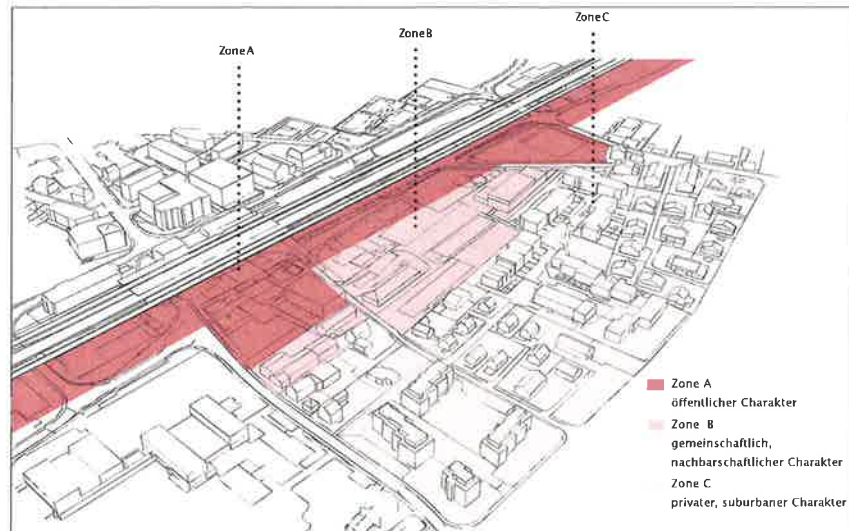


Abb. 7 Öffentlichkeitsgrad

Die im Bereich des Bahnhofs und der durchgehenden Industriestrasse gelegene Zone A zeichnet sich durch einen öffentlichen Charakter sowie eine relativ grobkörnige Struktur aus. Die Zone B schafft den Übergang zwischen der Bebauung an der Industriestrasse und dem Wohnquartier.

Die Zone C umfasst das bestehende Wohnquartier und zeichnet sich durch einen privaten Charakter sowie eine feine Körnigkeit aus.

4.5 Typologie und Nutzungen

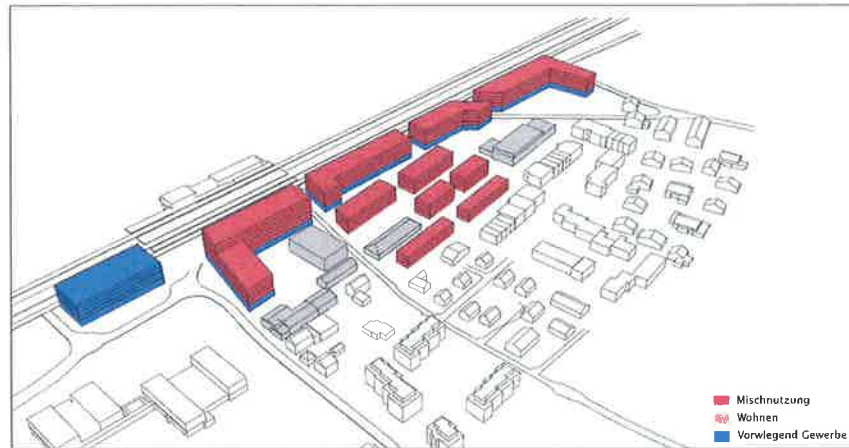


Abb. 8 Typologie und Nutzungen

Die Volumen entlang der Industriestrasse bilden die Schnittstelle mit dem Bahnhofareal und weisen eine entsprechende Typologie auf. Mit ihrer Geschossigkeit akzentuieren sie den öffentlichen Raum. In den Erdgeschoss sind im Minimum auf der Seite der Industriestrasse publikumsorientierte Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen vorgesehen. Lärmempfindliche Nutzungen und Räume sind nach Möglichkeit auf die lärmabgewandte Seite auszurichten (vgl. Ziff. 4.2), wobei der Gestaltung der lärmempfindlichen Ostfassaden eine grosse Bedeutung zukommt. Der Charakter einer Rückfassade ist unbedingt zu vermeiden.

Die Volumen ab der zweiten Bautiefe greifen die bestehenden Typologien auf und werden in ein städtebauliches Muster übersetzt, welches den Übergang zwischen dem bestehenden und dem neuen Wohnquartier bildet.

4.6 Bahnhofzugang West

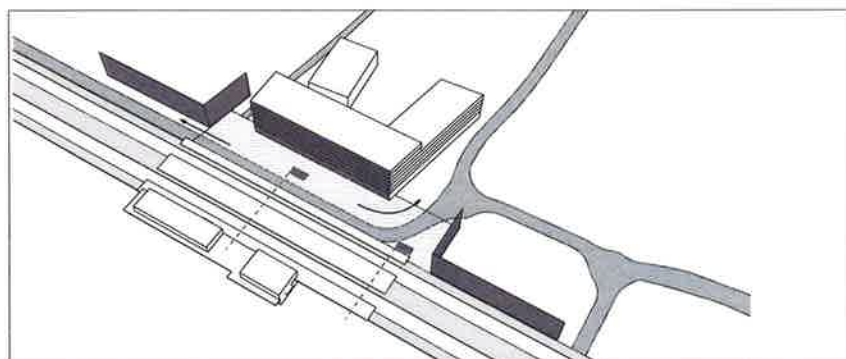


Abb. 9 Bahnhofzugang

Der neue öffentliche Raum am Bahnhof wird durch bauliche (z.B. Raumkanten), funktionale (Velostation, Veloabstellplätze, Parkplätze, Gastronomie) und atmosphärische (Identität, Adressbildung) Aspekte sowie die neue Mischverkehrsfläche definiert.

4.7 Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung

Die Umstrukturierungen im Wirkungsbereich des Richtplans «Bahnhof West» werden ein erhöhtes Verkehrsaufkommen und veränderte Verkehrsflüsse nach sich ziehen, wobei der motorisierte Verkehr aufgrund der optimal mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Lage sicherlich optimiert werden kann.

4.7.1 Fahrten

Umlegung Basiserschliessung

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

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

Ausgangslage
2015

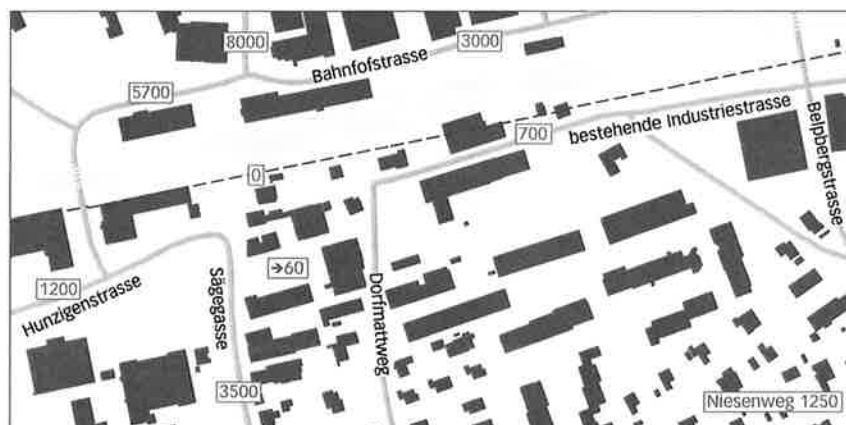


Abb. 10 Verkehrsmengen DTV 2015

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

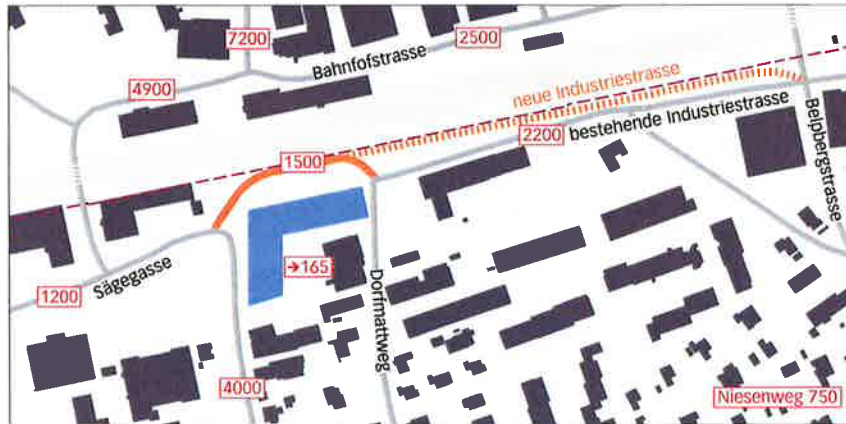


Abb. 11 Geschätzte Verkehrsmengen DTV nach der Realisierung der UeO q «Senevita» (ca. 2019)

4.7.2 Verkehrsflüsse mit und ohne Entlastungsstrasse Nord

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

Prognose 2023
(mit Umlegung Basiserschliessung
und mit Entlastungsstrasse Nord)



Abb. 12 Geschätzte Verkehrsmengen DTV nach der Realisierung der UeO q «Senevita» sowie mit der Entlastungsstrasse Nord (ca. 2023)

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

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

4.7.3 Entlastungswirkung durchgehende Industriestrasse

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

4.8 Störfallvorsorge

Die bei der Produktion, der Lagerung und beim Transport von Treibstoffen, Brennstoffen sowie chemischen Grundstoffen und Zubereitungen eintretenden Unfälle werden als Störfälle bezeichnet. Durch Siedlungsentwicklungen in der Umgebung einer Anlage, d. h. wenn sich die Anzahl Personen erhöht, die im Falle eines Störfalls betroffen wären, kann sich das Risiko erheblich erhöhen. Art. 11a der Störfallverordnung (StFV) schreibt vor, dass die Kantone die Störfallvorsorge in der Richt- und Nutzungsplanung berücksichtigen müssen. Das Massnahmenblatt D_04 des kantonalen Richtplans verlangt, dass die technischen Risiken welche von Bahnlinien, Strassen, Hochdruck-Gasleitungen und stationären Betrieben ausgehen im Rahmen der Ortsplanungsrevision berücksichtigt und mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt werden.

Gemäss ABC-Konsultationskataster befindet sich das Planungsgebiet «Bahnhof West», im Konsultationsbereich einer risikorelevanten Bahnstrecke. Die geplante Entwicklung führt voraussichtlich zu einer deutlichen Bevölkerungszunahme. Aus diesem Grund wurde die vorliegende Richtplanung im Rahmen der kantonalen Vorprüfung durch das kantonale Labor und das BAV geprüft. Beide Stellen kommen zum Schluss, dass das Risiko mit der Planung zwar erhöht wird, jedoch noch als tragbar beurteilt werden kann¹. Im Rahmen der Erarbeitung der künftigen Überbauungsordnungen im Planungsperimeter muss der Koordination zwischen der Störfallvorsorge und der Raumplanung Rechnung getragen werden. Massnahmen am Gebäude gemäss Planungshilfe des Bundes² müssen geprüft und gegebenenfalls gesichert werden. Dazu gehört beispielsweise die Sicherung adäquater, barrierefreier Flucht- und Rettungswege auf die störfallabgewandte Seite (Westen). Die Baugesuche werden durch das Kantonale Labor geprüft.

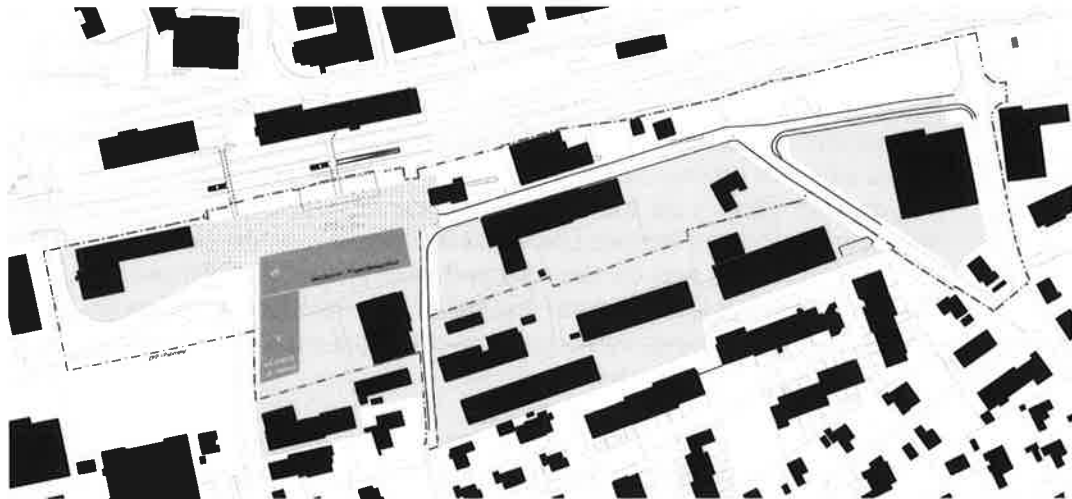
1 Kantonales Laboratorium Bern (10.07.2017): Fachbericht Störfallvorsorge

2 ARE/BAFU/BAV/BFE/ASTRA (2013): Planungshilfe, Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge.

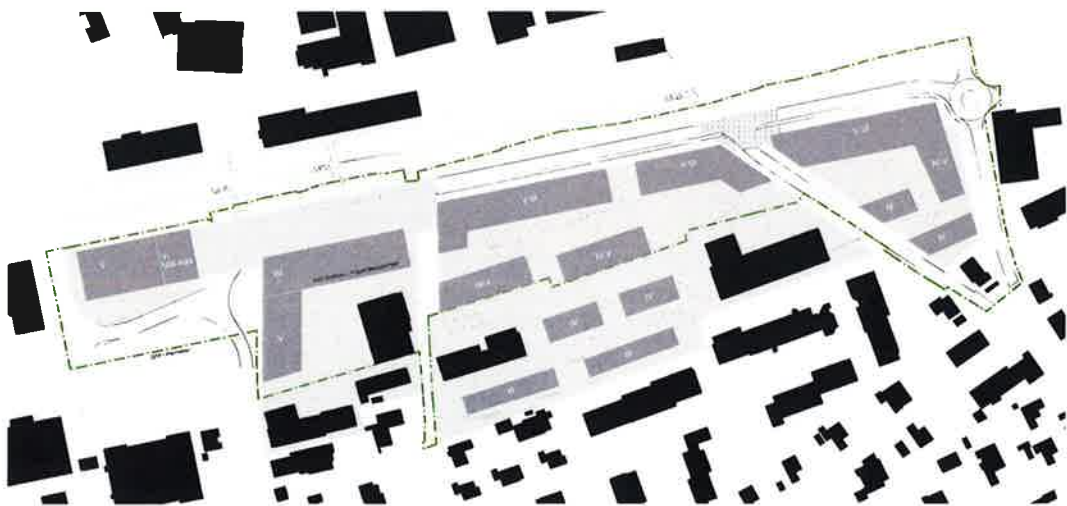
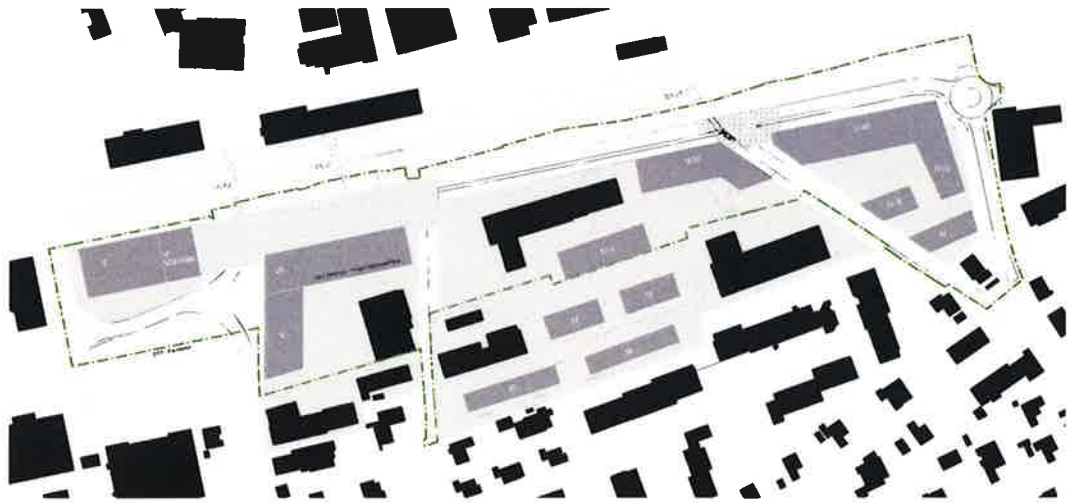
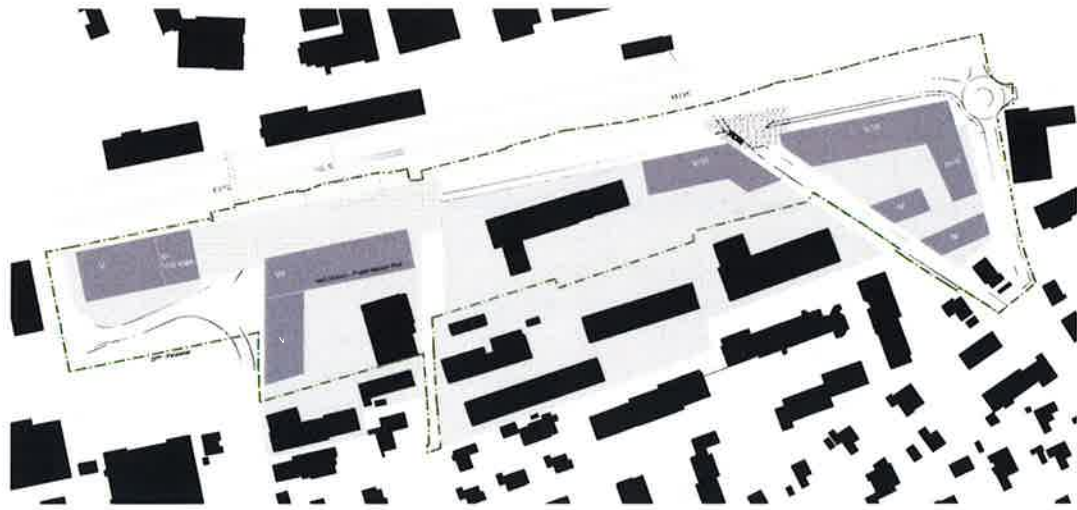
5. Mögliches Bebauungsmuster und Etappierung

Im Rahmen der Erarbeitung des Richtplans wurden verschiedene Bebauungsmuster geprüft. Für die angestrebte Flexibilität des Richtplans kommt zudem der Etappierung eine wichtige Bedeutung zu. Der Richtplan muss gleichzeitig flexibel und doch robust genug sein, so dass die Überbauung in jedem Zwischenzustand als städtebaulich überzeugende, in das Ortsbild integrierte Einheit in Erscheinung tritt. Die nachfolgend dargestellten Bebauungsmuster zeigen eine mögliche Etappierung der Neubauten unter Berücksichtigung und Integration der noch bestehenden Gebäude auf.

5.1 Kurzfristige Absichten



5.2 Mittel- bis langfristige Weiterentwicklung



6. Verfahren

Der Richtplan «Bahnhof West» durchläuft das ordentliche Verfahren nach Art. 58 ff BauG mit Mitwirkung, kantonaler Vorprüfung, Beschlussfassung und Genehmigung durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR). Die Beschlussfassung liegt in der Kompetenz des Gemeinderates.

Es ist folgender Terminplan vorgesehen:

- | | |
|--|---------------------------------|
| - Entwurf Richtplan | bis Anfang Januar 2016 |
| - Beschluss Planungskommission | 25. Januar 2016 |
| - Beschluss Gemeinderat zuhanden
Mitwirkung | 17. Februar 2016 |
| - Mitwirkung | 7. März – 8. April 2016 |
| - Auswertung und Bereinigung | April bis Juli 2016 |
| - Beschluss Planungskommission | 15. und 17. August 2016 |
| - Beschluss Gemeinderat zuhanden
Vorprüfung | August 2016 |
| - Vorprüfung | Sept. 2016 bis Feb. 2017 |
| - Auswertung und Bereinigung inkl.
Beschluss PK | Februar/März 2017 |
| - Beschluss Gemeinderat | 27. März 2017 |
| - Beschluss Gemeinderat | 5. April 2017 und 19. Juli 2017 |
| - Bereinigungssitzung mit AGR | 5. Februar 2018 |
| - Beschluss Gemeinderat | 2. Mai 2018 |
| - Genehmigung AGR | anschliessend |

B Richtplan (behördenverbindlicher Teil)

Abweichungen gegenüber dem Richtplan

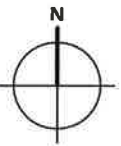
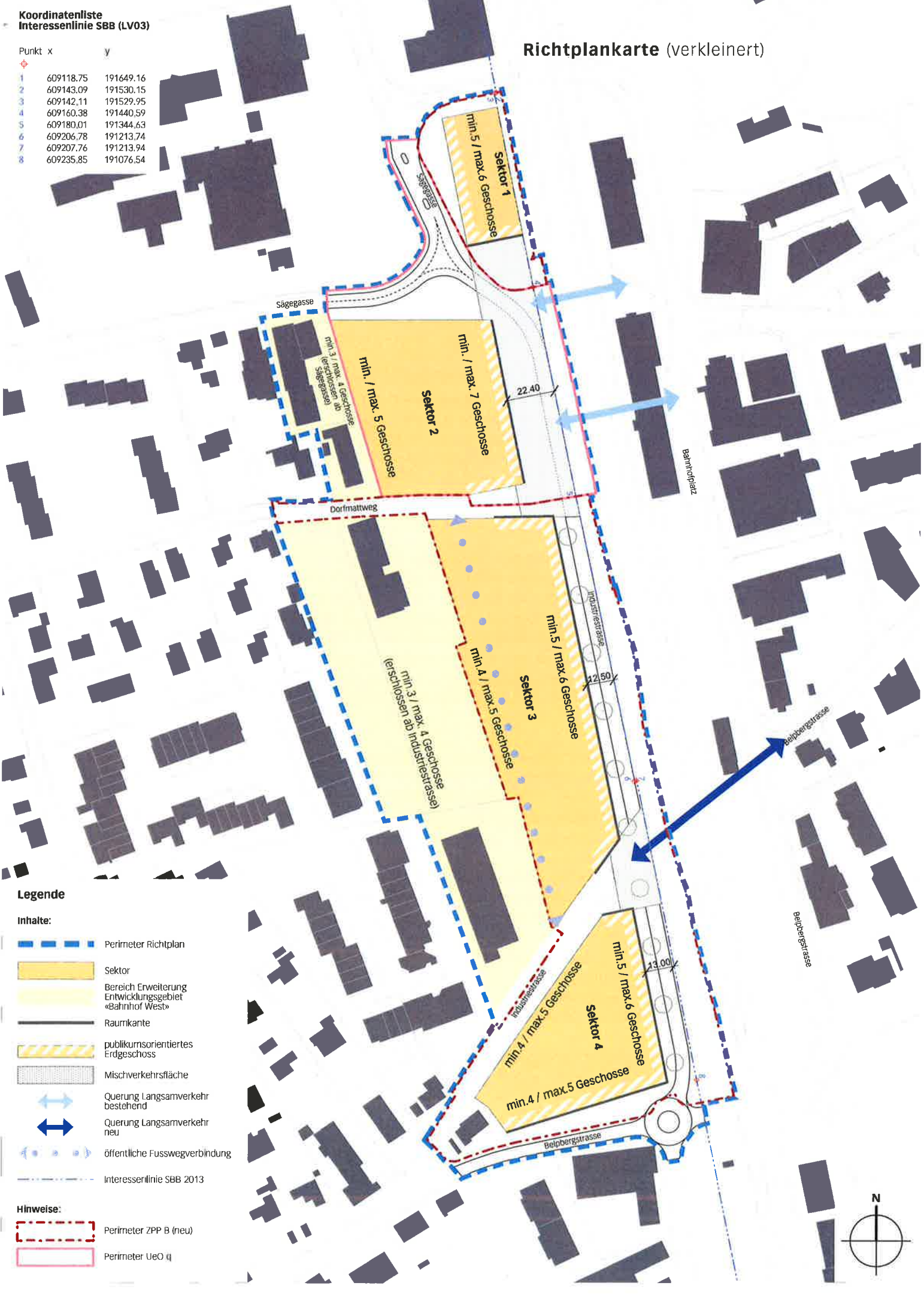
Der Gemeinderat kann geringe Abweichungen von den Festlegungen des Richtplans ohne dessen Anpassung gestatten.

Massgebliche Abweichungen erfordern den Nachweis einer gegenüber den Richtplanfestlegungen ebenbürtigen oder besseren städtebaulichen Lösung und eine Anpassung des Richtplans mit Beschlussfassung durch den Gemeinderat und Genehmigung durch das AGR.

**Koordinatenliste
Interessenslinie SBB (LV03)**

Punkt	x	y
1	609118.75	191649.16
2	609143.09	191530.15
3	609142.11	191529.95
4	609160.38	191440.59
5	609180.01	191344.63
6	609206.78	191213.74
7	609207.76	191213.94
8	609235.85	191076.54

Richtplankarte (verkleinert)



Richtplantext

Der Richtplan bezweckt eine auf einem Gesamtkonzept beruhende, verdichtete Bebauung und optimierte Erschliessung des Gebiets «Bahnhof West». Die Umsetzung der Vorgaben erfolgt etappiert mittels Überbauungsordnungen.

Richtlinien Siedlung

Sektoren, Bereiche
Erweiterung

Die Sektoren definieren die pro Abschnitt bebaubare Fläche, wobei die Planungen auf die Bebaubarkeit der angrenzenden Bereiche Erweiterung Rücksicht nehmen müssen. Die Bereiche für Erweiterung Entwicklungsgebiet «Bahnhof West» bezeichnen die ausserhalb der heutigen ZPP B einer Regelbauzone zugewiesenen Gebiete, für die im Fall einer (erwünschten) Umstrukturierung die gleichen Grundsätze gelten wie in den Sektoren entlang der Bahnlinie. Das grosse Erweiterungsgebiet westlich des Sektors 3 wird gemeinsam mit diesem direkt von der Industriestrasse erschlossen.

Raumkanten und
Struktur

Die Raumkanten definieren den öffentlichen Raum zwischen Bauten und Bahn, orientieren sich an der städtebaulichen Struktur östlich der Bahn. Neue Baukörper sollen sich analog der heutigen Struktur als Längsbauten in Nord-Süd-Richtung entwickeln. In Arealen mit Umlenk- oder Auftaktfunktion sind Winkelbauten möglich. Vorspringende Bauteile sind nur sehr zurückhaltend möglich. In der Richtplankarte vermasste Raumkanten sind Baulinien, welche die maximale Ausdehnung der Bauten im jeweiligen Sektor definieren. Eine horizontale Staffelung der Bauten durch partielle Rückversetzung sowie Arkaden (vgl. publikumsorientierte EG-Nutzung) ist möglich.

Geschossigkeit

Die im Plan bezeichneten minimalen und maximalen Geschosshöhen sind verbindlich. Sie orientieren sich an der Geschossigkeit der angrenzenden Quartiere sowie dem östlich der Bahn gelegenen Bahnhofquartier. Entsprechend nimmt die Geschosshöhe von Ost nach West ab. Ein einzelner baulicher Akzent mit 7 Geschossen ist am neuen Bahnhofzugang West möglich.

Abstufung Sektor
3 und 4

Die Geschosshöhen der Gebäudezeilen in den Sektoren 3 und 4 entlang der Industriestrasse sind angemessen zu staffeln. Die Ausformulierung der vertikalen Staffelung ist im Rahmen eines qualitätssichernden Verfahrens zu ermitteln.

Publikumsorientierte
EG-Nutzung

Die Erdgeschosse entlang der Hauptachsen sind der publikumsorientierten Nutzung (Dienstleistung, Gewerbe, Gastronomie etc.) vorbehalten. Entlang der neuen Lage der Industriestrasse sind die Erdgeschosse gegenüber den darunter liegenden Geschossen von der Bahnlinie zurückversetzt auszugestalten.

Nutzung

Innerhalb des Planungsgebiets wird der Wohnanteil von Ost nach West erhöht. Wohnnutzung ist nur zulässig, falls die Problematik der Lärmsvorbelastung, der Kinderspielflächen und der grösseren Spielfläche gelöst werden kann. Für den Sektor 1 stehen gewerbliche sowie Dienstleistungsnutzungen im Vordergrund. Im Sektor 2 ist Mischnutzung zulässig. In den Sektoren 3 und 4 ist entlang der Industriestrasse Mischnutzung und ab der zweiten Bautiefe Wohnnutzung vorgesehen.

Nutzungserhöhung und Qualitätssicherung	Der Gemeinderat beschliesst die vorgesehene Aufzonung in den Sektoren 1, 2, 3 und 4 pro Teil-Überbauungsordnung nur auf der Grundlage eines qualitätssichernden Verfahrens (in Anlehnung an die SIA Ordnungen 142 und 143, Gutachter oder Workshopverfahren) welches eine qualitativ hochstehende Planung, Projektierung und Ausführung sowie die ausgewogene Berücksichtigung aller Interessen gewährleistet.
Aussenraumgestaltung	Als Basis jeder Teil-Überbauungsordnung in den Sektoren 1, 3 und 4 ist ein Konzept für die Frei- und Aussenraumgestaltung inkl. grössere Spielfläche und Kinderspielplätze zu erarbeiten. In den Sektoren 3 und 4 ist insgesamt mindestens eine für die Nutzungen im gesamten Richtplan-Perimeter zugängliche grössere Spielfläche bereitzustellen.
Mischverkehrsfläche	Richtlinien Erschliessung Der neue Bahnhofzugang West und der Zugang zur neuen Querung des Langsamverkehrs Belpbergstrasse-Industriestrasse können als Mischverkehrsfläche mit Gleichberechtigung des Langsamverkehrs und des motorisierten Verkehrs ausgeführt werden.
Industriestrasse	Die Industriestrasse wird an die Bahnlinie umgelegt und stellt die direkte Verbindung zwischen der Sägegasse und der Belpbergstrasse sicher. Sie erschliesst die Sektoren.
Querung Langsamverkehr	Südlich des Busbahnhofs wird zwischen der Belpberg- und der Industriestrasse eine neue Querung der Bahn für den Langsamverkehr mit Perronzugang geschaffen. Die bestehenden Querungen sind im Zusammenhang mit dem Ausbau des Bahnhofs Münsingen zu prüfen.
Öffentliche Fusswegverbindung	Im Sektor 3 wird in der zweiten Bautiefe eine öffentliche Fussgängerverbindung vorgesehen. Sie ist spätestens mit der Aufhebung der heute bestehenden Nord-Süd gerichteten Durchwegung des Sektors zu realisieren. Im Fall einer Etappierung muss die Durchwegung in jedem Zwischenzustand gesichert sein.
Anzahl Parkplätze	Die Bandbreite der zulässigen Parkplätze für Motorfahrzeuge ist gegenüber dem Normbedarf gemäss Art. 49 ff BauV um mindestens die folgenden Masse zu reduzieren: – Obergrenze: -40% – Untergrenze: -20%
Interessenlinie SBB	Die Interessenlinie begrenzt die von der SBB für die Erweiterung des Bahnareals reservierte Fläche. Darin sind nur Bauten und Anlagen im Zusammenhang mit dem Bahnhof oder den Bahnhofsnutzungen zulässig.
Energie- und Wärmeversorgung	Die Erstellung und der Betrieb aller Bauten und Infrastrukturen haben sich an den Grundsätzen der 2000-Watt-Gesellschaft zu orientieren und die Zertifizierung als 2000-Watt-Areal ist anzustreben.
Entwässerung	Der Entwässerung ist im Rahmen der Erarbeitung der Teil-Überbauungsordnungen Beachtung zu schenken. Unter Darlegung eines entsprechenden Nachweises kann sie ausserhalb des Richtplan-Perimeters gelöst werden.

Genehmigungsvermerke

Mitwirkung vom 7. März bis 8. April 2016

Vorprüfung vom 14. Februar 2017

Beschlossen durch den Gemeinderat am 5. April und 19. Juli 2017,
2. Mai 2018

Der Präsident



Beat Moser

Der Sekretär



Thomas Krebs

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:

Münsingen, 03.05.2018

Der Gemeindeschreiber



Thomas Krebs

**Genehmigt durch das kantonale Amt für
Gemeinden und Raumordnung**

siehe Genehmigung AGR



22. Mai 2018

