



Einwohnergemeinde Münsingen

Planung «Bahnhof West»

bestehend aus den Planungsinstrumenten:

- Richtplan «Bahnhof West»
- Überbauungsordnung q „Zentrum Bahnhof West“ (neu Überbauungsordnung q „Senevita“)
- Änderung des Zonenplans 1 und des Gemeindebaureglements Art. 18 betreffend der Zone mit Planungspflicht «Bahnhof West»

Mitwirkungsbericht

Version: Auflage vom 21.04.2017 - 22.05.2017

Inhalt

Summarische Zusammenfassung der Mitwirkungseingaben	3
Zum Richtplan „Bahnhof West“	3
Zur UeO q „Zentrum Bahnhof West“ (neu UeO q „Senevita“)	4
Konsequenzen aus der Mitwirkung	4
1. Mitwirkungsverfahren	5
1.1 Ausgangslage / Planungsabsicht	5
1.2 Mitwirkungsaufgabe	5
1.3 Aufbau dieses Berichtes	6
1.4 Anzahl der Eingaben	6
1.5 Verzeichnis der Verfasser/Innen	7
2. Auswertung der Eingaben zum Richtplan	9
2.1 A1 Zielsetzung der Planung	9
Parteien und Interessengruppen	9
Private Mitwirkende	9
Stellungnahme des Gemeinderates zu den Eingaben betreffend Zielsetzung der Planung	12
Beschluss des Gemeinderates	13
2.2 A2 Geschosszahlen	13
Parteien und Interessengruppen	13
Private Mitwirkende	14
Stellungnahme des Gemeinderates zu den Geschosszahlen	16
Beschluss des Gemeinderates	16
2.3 A3 Lage der Industriestrasse	17
Parteien und Interessengruppen	17
Private Mitwirkende	17
Stellungnahme des Gemeinderates zur Lage der Industriestrasse	18
Beschluss des Gemeinderates	19
2.4 A4 Bezug der Gebäude zur Industriestrasse	19
Parteien und Interessengruppen	19

Private Mitwirkende	20
Stellungnahme des Gemeinderates zum Bezug der Gebäude zur Industriestrasse	21
Beschluss des Gemeinderates	21
2.5 A5 Zusätzliche Fussgänger- und Velounterführung beim Bushof/Güterschuppen SBB21	
Parteien und Interessengruppen	21
Private Mitwirkende	22
Stellungnahme des Gemeinderates zur zusätzlichen Fussgänger- und Velounterführung beim Bushof/Güterschuppen SBB	23
Beschluss des Gemeinderates	23
2.6 A6 Bemerkungen zum Richtplan	23
Parteien und Interessengruppen	23
Private Mitwirkende	25
Stellungnahme des Gemeinderates	27
Beschluss des Gemeinderates	28
3. Auswertung der Eingaben zur Überbauungsordnung q „Senevita“	29
3.1 B1 Erdgeschossnutzungen bei den Seniorenwohnungen und Pflegeplätzen	29
Parteien und Interessengruppen	29
Private Mitwirkende	29
Stellungnahme des Gemeinderates	30
Beschluss des Gemeinderates	30
3.2 B2 Bahnhofvorbereich	30
Parteien und Interessengruppen	30
Private Mitwirkende	31
Stellungnahme des Gemeinderates	32
Beschluss des Gemeinderates	32
3.3 B3 Verlängerung der Bahnhofunterführung	33
Parteien und Interessengruppen	33
Private Mitwirkende	33
Stellungnahme und Beschluss des Gemeinderates	33
3.4 B4 Verkehrsregime Bahnhofvorbereich	34
Parteien und Interessengruppen	34
Private Mitwirkende	34
Stellungnahme des Gemeinderates	35
Beschluss des Gemeinderates	36
3.5 B5 Unterirdische Veloeinstellhalle	36
Parteien und Interessengruppen	36
Private Mitwirkende	36
Stellungnahme des Gemeinderates	37
Beschluss des Gemeinderates	37
3.6 B6 Bemerkungen zur Überbauungsordnung q „Senevita“	37
Parteien und Interessengruppen	37
Private Mitwirkende	39
Stellungnahme des Gemeinderates	42
Beschluss des Gemeinderates	44
Anhang 1- Fragebogen	45
Anhang 2- Mitwirkungseingaben	45

Summarische Zusammenfassung der Mitwirkungseingaben

Zum Richtplan „Bahnhof West“

Zur Zielsetzung der Planung

Die Planung Bahnhof West wird sowohl von Parteien, Interessengruppen und Privaten von einer sehr deutlichen Mehrheit befürwortet. Besonders die mitwirkenden Parteien stehen den Zielen der Planung ausnahmslos positiv gegenüber. Es wird erwartet, dass die Gemeinde weiterhin hohe Ansprüche stellt und eine aktive Rolle bei der Planung und der Durchsetzung der raumplanerischen und architektonischen Qualität einnimmt.

Zu den Geschosszahlen

Die vorgeschlagene Geschossigkeit und Staffelung der Baubereiche wird von den Parteien und Interessengruppen unterstützt. Es wird erwartet, dass die künftigen Baubereiche in der Höhenentwicklung auch auf die Nachbargebäude Rücksicht nehmen müssen und die Geschossigkeit differenziert werden soll, damit eine monotone, flächige Gesamtwirkung vermieden werden kann. Bei den privaten Mitwirkenden ist die Skepsis zu den Geschosszahlen grösser. Im Baubereich B1 stossen 7 - 8 Geschosse in vielen Eingaben auf Ablehnung. Die Erhöhung der Geschosszahlen von heute 4 auf neu 5 – 6 und im Baubereich Senevita auf 7 wird grossmehrheitlich als vernünftig und erstrebenswert erachtet. Es wird allgemein erwartet, dass im Baubereich B3 entlang der Raumkante keine Häuserschlucht entstehen darf und mit geeigneten Mitteln dafür gesorgt werden soll, dass eine spannungsvolle Gestaltung entsteht.

Zur Lage der Industriestrasse und zum Bezug der Gebäude zur Industriestrasse

Die Verlagerung der Industriestrasse an die Bahngeleise wird sowohl von den Parteien und Interessengruppen und überwiegend auch von den Privaten begrüsst.

Die gewerbliche Nutzung der Erdgeschosse entlang der Industriestrasse wird befürwortet. Es wird zusätzlich der Wunsch geäussert, dass solche Nutzungen auch auf der anderen Seite der Gebäude und damit die Erdgeschosse der gesamten ersten Bautiefe im Baubereich B3 öffentlich zugänglich und nutzbar gemacht werden können.

Zur zusätzlichen Fussgänger- und Velounterführung beim Bushof/Güterschuppen SBB

Die zusätzliche Fussgänger- und Velounterführung beim Bushof/Güterschuppen findet sowohl bei den Parteien und Interessengruppen als auch bei den Privaten eine sehr deutliche Zustimmung. Von Vielen wird ergänzend angemerkt, dass diese nicht nur unbedingt nötig ist, sondern auch möglichst schnell realisiert werden sollte. Sie sollte möglichst nahe am Bushof zu liegen kommen und auch einen direkten Zugang zum Mittelperron ermöglichen.

Weitere Bemerkungen

Einige Mitwirkende äussern klar den Wunsch, die Gemeinde solle Massnahmen zur Durchführung von Wettbewerben ergreifen und partizipative Planungsprozesse anstreben. In den Folgeplanungen sollen folgende Themen vertiefter beachtet werden:

- Gesamtheitliches Verkehrskonzept
- Grundeigentümerverbindliches Mobilitätskonzept mit dem Ziel der Schaffung eines verkehrssamen Quartiers
- Freiraumplanung
- Schaffung von günstigem Wohnraum, welcher flexible Wohnformen und Grundrisse zulässt
- Schaffung von günstigen Gewerbeflächen (auch für Ateliers)
- Bedarfsplanung und Raumsicherung für die öffentlichen Nutzungen wie Schulräume, Kindergärten, Kita-Plätze etc.

Zur UeO q „Zentrum Bahnhof West“ (neu UeO q „Senevita“)

Das Neubauprojekt der Senevita wird unter dem Titel „Senevita Münsingen“ geführt. Zur Vereinfachung der Terminologie wird deshalb die Überbauungsordnung neu UeO q „Senevita“ benannt.

Erdgeschossnutzung und Bahnhofvorbereich

Bei den Mitwirkenden findet die publikumsorientierte Erdgeschossnutzung mit Aussenraumbezug im Seniorenwohnungsgebäude überwiegende Zustimmung.

Ein attraktiver belebter Bahnhofvorbereich mit integrierter Industriestrasse findet sowohl bei den Parteien/Interessengruppen, als auch bei den Privaten deutlich überwiegende Zustimmung. Aus den Bemerkungen kann entnommen werden, dass die Industriestrasse im Grossen und Ganzen zwar als integrierter Bestandteil der Platzgestaltung toleriert wird, der Erhöhung der Aufenthaltsqualität für Fussgänger und Fahrradfahrer aber hohe Priorität gegeben werden muss.

Bei den Mitwirkenden findet der Vorschlag der Verlängerung der Bahnhofunterführung mit breiten Aufgängen unter der künftigen Industriestrasse hindurch zum verkehrsfreien Bereich überwiegende Zustimmung.

Zum Verkehrsregime im Bahnhofvorbereich

Bei den Parteien und Interessengruppen überwiegen die Befürworter von Tempo 20 (auf dem Abschnitt Bahnhofvorbereich) knapp gegenüber den Befürwortern von T-30. Bei den Privaten sind deutlich mehr für Tempo 20 als für Tempo 30. In den Bemerkungen werden zu beiden Meinungen nachvollziehbare Begründungen gebracht. Einerseits wird befürchtet, dass die Entlastungsfunktion der Industriestrasse als wichtige neue Querverbindung durch T-20 gehemmt wird und dass, wenn das Temporegime gegenüber dem Rest des Quartiers an diesem Ort zu restriktiv herabgesetzt wird, unerwünschter Ausweichverkehr stattfindet. Andererseits wird befürchtet, dass der Sicherheit von Fussgängern und Velofahrenden bei T-30 zu wenig Beachtung geschenkt wird.

Zur unterirdischen Veloeinstellhalle

Die unterirdische Veloeinstellhalle wird von den Parteien und Interessengruppen ausnahmslos befürwortet. Bei den Privaten ist die Zustimmung sehr deutlich. Es wird angemerkt, dass in der Ausführung auch dem subjektiven Sicherheitsaspekt grosse Bedeutung zugemessen werden soll.

Konsequenzen aus der Mitwirkung

Der Gemeinderat hat aufgrund der Ergebnisse zum Richtplan und zur UeO folgende Beschlüsse gefasst (Zusammenfassung):

- Der Richtplan wird mit einer Bestimmung ergänzt, dass die weiteren Planungen (Überbauungsordnungen) in qualitätssichernden Verfahren in Anlehnung an SIA 142 und 143 erstellt werden und die Partizipation der Bevölkerung sichergestellt werden müssen.
- Die Richtplanung wird mit einer Vorgabe ergänzt, dass die Bandbreite der zulässigen Parkplätze in zukünftigen UeO's um mindestens 40% (obere Bandbreite) und 20% (untere Bandbreite) reduziert werden muss.
- Die maximale Geschossigkeit im Baubereich B1 wird von 8 auf 5 - 6 Geschosse reduziert. Für die Baubereiche B3 und B4 beträgt die maximale Geschosshöhe 6 und es wird eine Staffelung der Gebäude gegen Süden und gegen Westen festgelegt.
- Im Baubereich B1 werden unter gewissen Voraussetzungen auch Wohnnutzungen zugelassen.
- Im Baubereich B3 wird eine quartierinterne öffentliche Langsamverkehrsverbindung ergänzt.

- Der Entscheid über das Verkehrsregime beim Bahnhofzugang West im Baubereich B1 wird erst im weiteren Verlauf der Planungen und in Kenntnis aller Auswirkungen getroffen.

1. Mitwirkungsverfahren

1.1 Ausgangslage / Planungsabsicht

Das Entwicklungsgebiet «Bahnhof West» soll zu einem lebhaften, gemischten Quartier mit Wohnraum, Arbeitsflächen und Versorgungsmöglichkeiten werden. Im Teilgebiet UeO q „Senevita“ sind Seniorenwohnungen und Pflegeplätze sowie ein Bahnhofvorbereich mit attraktivem Bahnzugang und durchgängiger Industriestrasse geplant.

Die heutige Bausubstanz im zentral gelegenen Gebiet «Bahnhof West» ist teilweise veraltet. Eine Umnutzung mit 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. Verdichtetes Bauen ist die einzige Chance, neue Wohn- und Gewerbemöglichkeiten zu schaffen, ohne dass man wertvolles Kulturland überbauen muss. 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 Niesenweges bei.

Seit Ende 2014 entwickelt die Totalunternehmung Losinger Marazzi AG gemeinsam mit der Gemeinde sowie den Grundeigentümern zwischen der Sägegasse und dem Dorfmattheweg Seniorenwohnungen und Pflegeplätze, deren Betrieb Senevita sicherstellen wird. Inzwischen sind die Pläne für dieses Projekt mit rund 100 Wohnungen und 50 Pflegezimmern, das sich an den Anforderungen der 2000-Watt-Gesellschaft orientiert, weit gediehen. Eng verknüpft mit dem Vorhaben ist die Umgestaltung des Bahnhofvorbereichs und des Bahnzugangs. Parallel dazu 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 betroffenen Grundstückseigentümer und dem Gleisneubau der SBB ab. Die künftigen Gebäude entlang der «neuen» Industriestrasse bilden eine Fassadenlinie und weisen abgestuft fünf bis sechs Geschosse auf, diejenigen beim Bahnhofzugang West sieben Geschosse.

Gewerbebetriebe, Läden und Restaurants in den Erdgeschossen sorgen für Belebung. Die dahinter liegenden Gebäude zählen abgestuft gegen Westen max. fünf, vier oder drei Geschosse und profitieren von einer ruhigen Lage. Die Realisierung des neuen Quartiers wird etappenweise in Abhängigkeit der Eigentümerabsichten erfolgen.

1.2 Mitwirkungsaufgabe

Die Planungsunterlagen lagen vom 7. März bis 8. April 2016 zur Mitwirkung auf. Am 15. März 2016 fand eine öffentliche Informationsveranstaltung statt. Den Mitwirkenden wurde die Möglichkeit gegeben ihre Meinungen mittels Fragebogen (siehe Anhang 1) zu äussern. Zur Mitwirkung wurden folgende Planungsinstrumente aufgelegt:

- Der behördenverbindliche Richtplan «Bahnhof West» (regelt die wichtigsten Merkmale des neuen Quartiers wie die Lage der neuen Industriestrasse, die Geschosshöhen und die Nutzungen)

- Die Überbauungsordnung q „Senevita“ (UeO q) (enthält die grundeigentümergebundenen Vorschriften für den Bau der Seniorenwohnungen und Pflegeplätze sowie die Umgestaltung des Bahnhofzugangs)
- Der Zonenplan und das Baureglement (geringfügige, die UeO q betreffende Anpassungen)

1.3 Aufbau dieses Berichtes

Im Kapitel 2 werden die Eingaben zum Richtplan ausgewertet und im Kapitel 3 diejenigen zur UeO q „Senevita“. Die Auswertung erfolgt nach der Reihenfolge der Fragen und zwar aufgeteilt nach Parteien, Vereinen/Interessengruppen und schliesslich Privaten. Soweit es möglich war wurden auch die freien Eingaben (ohne Fragebogen) eingeordnet. Im Anschluss an jede Frage respektive Antwort folgen eine Zusammenfassung und eine summarische Stellungnahme des Gemeinderats.

Die Beschlüsse des Gemeinderates sind grau hinterlegt.

Alle Eingaben sind im Anhang 2 aufgenommen. Der Anhang 2 wird infolge des grossen Umfangs nicht öffentlich publiziert. Er ist aber in den Akten öffentlich einsehbar.

1.4 Anzahl der Eingaben

Insgesamt gingen **77** Mitwirkungseingaben bei der Bauabteilung Münsingen ein. Diese verteilen sich wie folgt:

von Privaten (pr)	59
Politische Parteien (po):	5
GrundeigentümerInnen (ge):	6
<u>Vereine /Interessengruppen (ve)</u>	<u>7</u>
Total	<u>77</u>

Es liegen 66 ausgefüllte Fragebogen (inkl. po1/po2/po3/po4/ve1/ve2/ve3/ve4/ge6) und 20 schriftliche Eingaben (teilweise zusätzlich zu Fragebogen) vor. Die privaten Mitwirkungseingaben haben 70 Personen unterzeichnet, davon 22 aus dem Ortsteil östlich und 48 aus dem Ortsteil westlich der Bahn.

1.5 Verzeichnis der Verfasser/Innen

Die Mitwirkungseingaben sind nach Eingang nummeriert. Es wurden alle Mitwirkungseingaben berücksichtigt, die bis zum 11. April 2016 schriftlich bei der Bauabteilung Münsingen eingereicht wurden.

Legende

pr	Privatpersonen
ge	GrundeigentümerInnen im Perimeter
po	Politische Parteien
ve	Vereine, Interessengruppen

- pr1 Bernhard Schürch, Ahornweg 17 b, 3110 Münsingen
- pr2 Fritz Kobi, Bärenstutz 11K, 3110 Münsingen
- pr3 Daniel Frutig, Belpbergstrasse 21A, 3110 Münsingen
- pr4 Martin Bur, Sägegasse 21, 3110 Münsingen
- pr5 Lucius Ueberwasser, Niesenweg 21, 3110 Münsingen
- pr6 Vreni und Fritz Fiechter und Ruth Stach, Bahnhofplatz 3, 3110 Münsingen
- pr7 Martin Stucki, Ahornweg 11b, 3110 Münsingen
- pr8 Anita, Peter und Michèle Stauffer, Bürglenweg 2, 3110 Münsingen
- pr9 Marianne Winterberger, Hölzliackerweg 4 A, 3110 Münsingen
- pr10 Monique Ueberwasser, Niesenweg 21, 3110 Münsingen
- pr11 Rudolf Herren, Finkenweg 51, 3110 Münsingen
- pr12 Mitko Necovski, Bahnhofplatz 3, 3110 Münsingen
- pr13 Asedin Demiri, Bahnhofplatz 3, 3110 Münsingen
- pr14 Esther Vogel, Brückreutiweg 50, 3110 Münsingen
- pr15 Kaspar Vogel, Brückreutiweg 50, 3110 Münsingen
- pr16 Simeon Vogel, Brückreutiweg 50, 3110 Münsingen
- pr17 Samuel Tanner, Bürglenweg 3, 3110 Münsingen
- pr18 Jürg Schacher, Gurnigelstrasse. 59, 3110 Münsingen
- pr19 Matthias und Daniela Beyeler, Niesenweg 24, 3110 Münsingen
- pr20 Heidi Schacher, Gurnigelstrasse 59, 3110 Münsingen
- pr21 Sonja und Markus Williner, Niesenweg 28, 3110 Münsingen
- pr22 Beat Maurer, Allmendweg 23, 3110 Münsingen
- pr23 Kurt Moser, Eigermatte 50, 3110 Münsingen
- pr24 P. Kern und S. Blum Kern, Niesenmattweg 2, 3110 Münsingen
- pr25 Marco Baumann, Belpbergstrasse. 2, 3110 Münsingen
- pr26 Theodor Stucki, Ahornweg 11B, 3110 Münsingen
- pr27 Gertrud Stucki, Ahornweg 11B, 3110 Münsingen
- pr28 Reinhard Lehmann, Ahornweg 14c, 3110 Münsingen
- pr29 Marco Gehri, Belpbergstrasse. 42, 3110 Münsingen
- pr30 Simon Meier, Krankenhausweg 8, 3110 Münsingen
- pr31 Paul Gerber, Ahornweg 34, 3110 Münsingen
- pr32 Ursula Käufeler, Ahornweg 34, 3110 Münsingen
- pr33 Trix Gruny, Lindenweg 21a, 3110 Münsingen
- pr34 Heinz Maurer, Löwenmattweg 17, 3110 Münsingen
- pr35 Manuela Maurer, Löwenmattweg 17, 3110 Münsingen
- pr36 Christoph Maurer, Löwenmattweg 17, 3110 Münsingen
- pr37 Ruth Maurer, Löwenmattweg 17, 3110 Münsingen

- pr38 Andreas Oestreicher, Löwenmattweg 14, 3110 Münsingen
- pr39 Irene Wernli Muster, Stierenmatte 27, 3110 Münsingen
- pr40 Adrian Leuenberger, Gantrischweg 11, 3110 Münsingen
- pr41 Barbara Günther und Peter Latus, Brunnmattweg 4, 3110 Münsingen
- pr42 Martin Fischer, Höheweg 2, 3110 Münsingen
- pr43 Heinz Wittwer, Sägegasse 35, 3110 Münsingen
- pr44 Annemarie Wüthrich, Alpenweg 5, 3110 Münsingen
- pr45 Vera Wenger, alte Bahnhofstr. 8, 3110 Münsingen
- pr46 Pia Berchtold, Chutzenweg 1, 3110 Münsingen
- pr47 Dominic Jenni, Chutzenweg 1, 3110 Münsingen
- pr48 Niklaus Raduner, Belpbergstrasse 20, 3110 Münsingen
- pr49 Nathalie Raduner, Belpbergstrasse 20, 3110 Münsingen
- pr50 Frédéric Burgdorfer, Bernstrasse 5, 3110 Münsingen
- pr51 Bernard Hinderling, Sägegasse 49, 3110 Münsingen
- pr52 Walter Aeschlimann, Dorfmattheweg 9B, 3110 Münsingen
- pr53 Erika Lehmann, Dorfmattheweg 13a, 3110 Münsingen
- pr54 Walter Holzer, Gurnigelstrasse 19, 3110 Münsingen
- pr55 Friedemann und Helene Link, Eigermatte 6, 3110 Münsingen
- pr56 Susanne und Dieter Batt-Schönholzer, Höheweg 3, 3110 Münsingen
- pr57 Brigitta Briner King, Stutzackerweg 8, 3110 Münsingen
- pr58 Annj Harder – Furger, Kappellenweg 2, 3110 Münsingen
- pr59 Andreas und Ursula Fuchs – Greub, Dorfmattheweg 9, 3110 Münsingen

- ge1 CoOpera Sammelstiftung PUK, Talweg 17, Postfach 160, 3063 Ittigen
- ge2 Robert und Daniela Fankhauser, Industriestrasse 3, 3110 Münsingen
- ge3 U.C. Buchschacher AG, Grabenpromenade 5, 3000 Bern 7
- ge4 Bay Projektentwicklung WEST AG, Emmentalstr. 73c, 3510 Konolfingen
- ge5 Martignoni AG, Dorfmattheweg 5, 3110 Münsingen
- ge6 Roland und Katrin Schüpbach, Industriestrasse 8, 3110 Münsingen

- po1 SVP Münsingen, per Adr. Fritz Bieri, Horn 40B, 3083 Trimstein
- po2 Grüne Münsingen, per Adr. Urs Wüthrich, Alpenweg 5, 3110 Münsingen
- po3 SP Sozialdemokratische Partei Münsingen, per Adr. Roland Beerli, Chutzenweg 1, 3110 Münsingen
- po4 BDP Münsingen, per Adr. Walter Stamm, Finkenweg 15, 3110 Münsingen
- po5 grünliberale Münsingen, per. Adr. Ulrich Dubs, Lindenweg 7B, 3110 Münsingen

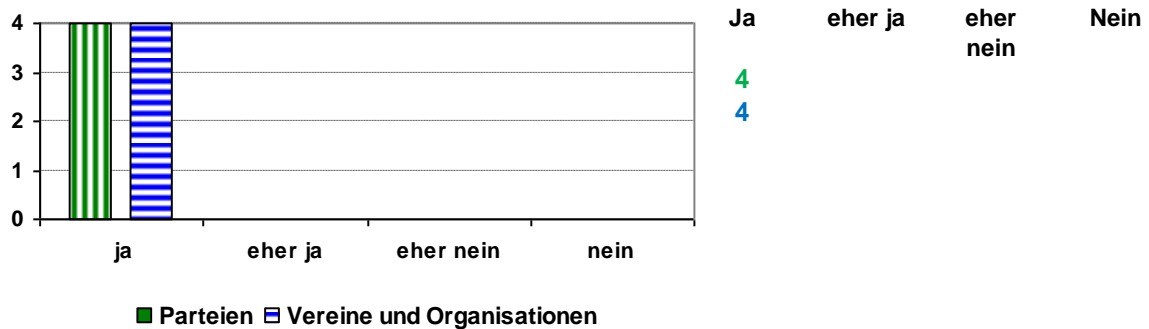
- ve1 VCS Regionalgruppe Bern, Bollwerk 35, 3011 Bern
- ve2 PostAuto Schweiz AG, Region Bern, Tscharnerstr. 37, 3001 Bern
- ve3 Bernmobil, Städtische Verkehrsbetriebe Bern, Eigerplatz 3, Postfach 3000 Bern 14
- ve4 Verein für Ortsbildschutz Münsingen, Tägerishalde 10, 3110 Münsingen
- ve5 Arbeitsgruppe Schulwegsicherung des Elternrats Münsingen, schulwegsicherung.er3110@gmail.com
- ve6 Fussverkehr Kanton Bern (FVBE), Gisela Vollmer, bern@fussverkehr.ch
- ve7 Kinder+Jugendfachstelle Aaretal, Schlossstr. 18, 3110 Münsingen

2. Auswertung der Eingaben zum Richtplan

2.1 A1 Zielsetzung der Planung

Sollen im Gebiet Bahnhof West die Voraussetzungen für ein dichtes, lebhaftes Quartier mit Wohnraum, Arbeitsflächen und Versorgungsmöglichkeiten geschaffen werden?

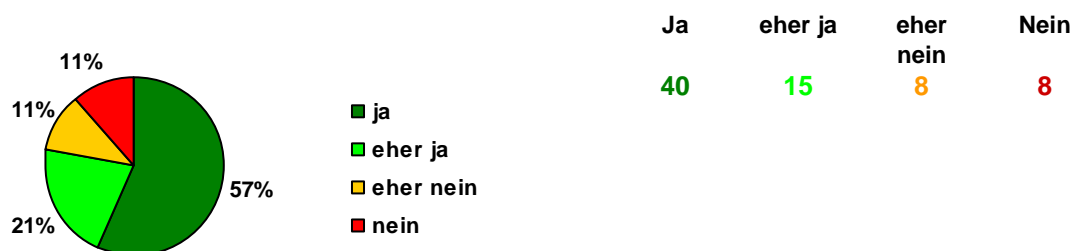
Parteien und Interessengruppen



Bemerkungen zur Zielsetzung:

- po2 Wir stehen dem Vorhaben grundsätzlich positiv gegenüber. In der jetzt vorgelegten Form ist der Richtplan ungenügend und die Gemeinde nimmt ihre Planungsverantwortung nicht ausreichend wahr. Die formulierten Ziele können nur mit einer Planung unter Einbezug möglichst aller Akteure erreicht werden. Eine Belebung der Industriestrasse bezweifeln wir.
- po4 Der Zielkonflikt zwischen verdichteter Bauweise an zentraler Lage und dem Wunsch nach Wohnen auf dem Land mit grosszügiger Aussicht wird im vorliegenden Fall auftreten, ausser es kann ein sehr überzeugendes Überbauungskonzept realisiert werden.
- ve1 Die geplante publikumsorientierte Nutzung der Erdgeschosse entlang der Hauptachsen ermöglicht eine gute Nutzungsdurchmischung und eine hohe Attraktivität des Bahnhofsumfelds. Aus unserer Sicht gehören dazu unbedingt auch nicht-kommerzielle publikumsorientierte Nutzungen wie eine Bibliotheksfiliale etc.
- ve1 Wir empfehlen bereits im Richtplan festzulegen, dass der bezeichnete Abschnitt der Industriestrasse als Mischverkehrsfläche mit Gleichberechtigung des Langsam- und des motorisierten Verkehrs ausgeführt werden MUSS.
- ve1 Wir empfehlen bereits im Richtplan festzulegen, dass es sich um einen Standort mit «besonderen Verhältnissen» gem. Art. 54 BauV handelt und die Anzahl Abstellplätze für den MIV gegenüber dem Grundbedarf deutlich reduziert werden kann.

Private Mitwirkende



Bemerkungen zur Zielsetzung:

- ge2: Ja. Mit den Grundeigentümern müssen faire Verhandlungen stattfinden.

- ge3: Vorweg möchten wir festhalten, dass wir die der Mitwirkung vorangegangene Planung grundsätzlich befürworten und unterstützen.
- ge4: Die Absicht der Gemeinde, das Gebiet zu verdichten und zu einem lebhaften gemischten Quartier mit Wohnraum, Arbeitsflächen und Versorgungsmöglichkeiten um zu gestalten ist sinnvoll und zeitgemäss.
- ge5: Die Planung, wie sie vorgeschlagen wird, ist aus unserer Sicht grundsätzlich zu begrüssen.
- pr1: An diesem Standort sind Industriebrachen fehl am Platz!
- pr2: Das ist der richtige Ort in Münsingen für das Verdichten im Innern.
- pr3: Ich finde es gut, wenn hier eine Gesamtlösung und Planung unter der Aufsicht der Gemeinde realisiert wird. Es ist das Zentrum von Münsingen und dort ist aufgrund der Infrastruktur ein verdichtetes Wohnen und Arbeiten sinnvoll. Zudem ist es auch eine Visitenkarte von Münsingen, was im Moment eine eher schlechte ist.
- pr8: Nur wenn berücksichtigt wird, dass diese Entwicklung / diese Wachstum auch Einfluss auf anderes, insbesondere auf andere Infrastrukturen (Schule, ÖV, Sicherheit) hat.
- pr9: Ich halte die geplanten Vorhaben als grundsätzlich sinnvoll, da kein Kulturland beansprucht wird und verdichtetes Bauen ein Zeichen der Zeit ist.
- pr10: Die damit verbundene Zerstörung des aktuell in diesem Gebiet vorhandenen Kleinunternehmertums (Metallhandwerk, Bio-Milk, Gesundheitszentrum, ...) sowie der aktuellen Kulturschaffenden in der alten Filzi (div. Künstler mit Ateliers sowie Kurslokale für Kampfkunst und Tanzschule) muss von der Gemeinde mit berücksichtigt werden. Die Gemeinde soll unbedingt Ersatzraum schaffen, an dem diese Gewerbearten neu angesiedelt werden können, denn genau solche Betriebe machen aus Münsingen eine Gemeinde mit Vielfalt, Attraktivität und Ausstrahlung (auch über Gemeindegrenzen hinaus). Ein Verlust solcher Gewerbe wäre ein immenser Verlust und trägt dazu bei, dass sich Münsingen in eine sterile streng genormte und langweilige Vorortsgemeinde entwickelt - eine schreckliche Vorstellung.
- pr12/pr13: Die Zielsetzung finden wir gut, aber sie sollte sich ins Ortsbild der gegenüber liegenden Seite integrieren. Und zuerst wäre es sehr wichtig die Umfahrungsstrasse zu erstellen. Es macht in Wirklichkeit keinen Sinn ein solches Projekt in Angriff zu nehmen, wenn das Problem Verkehr nicht gelöst ist.
- pr14: Wie verträgt sich dies mit der neuen Umfahrungsstrasse, die genau dort durchgeführt wird? Noch mehr Verkehrschaos oder noch undurchsichtiger für die Fussgänger.
- pr17: Unter der Voraussetzung, dass sich öffentliche Dienstleistungen und Infrastrukturen (z. B. Sicherheit, ÖV) in gleicher Weise wachsen.
- pr25: behindertengerecht!
- pr29: Wünschenswert wäre ein möglichst hoher Anteil an Arbeitsflächen. Firmensitz, Verwaltung etc., wie z.B. das Bürogebäude der Credit Suisse in Gümligen nahe des Bahnhofs. Eine attraktive Gemeinde braucht nicht nur ein vielfältiges Wohnraumangebot, sondern auch eine möglichst hohe Anzahl an Arbeitsplätzen innerhalb der Gemeinde.
- pr35: In letzter Zeit wurde so viel gebaut in Münsingen, dies bedeutet mehr Verkehr. Bevor man das Verkehrschaos in Münsingen nicht in den Griff bekommt, sollte man nicht noch mehr Häuser bauen.
- pr36: Im normalen Rahmen, aber bestimmt nicht höher als 4 Stockwerke.
- pr38: Grosse Beachtung ist einer qualitativ hochstehenden Architektur und Aussenraumgestaltung zu schenken. Ebenso soll mit geeigneten Mitteln auf eine gute Durchmischung der Endnutzer hingewirkt werden.
- pr39: Der Richtplan in seiner jetzigen Form reicht nicht aus - die Gemeinde muss zwingend mehr Verantwortung in der Planung übernehmen und diese auch gegenüber den Bewohnerinnen und Bewohnern transparent machen.
Hoch und verdichtet bauen - ja gerne, aber mit Augenmass. Auf gute Durchmischung des neuen Quartiers achten, um keiner "Ghettoisierung" Vorschub zu leisten - kleine Wohnungen für Singles, Senioren, ÖV-BenutzerInnen (Einstellhallenplätze auf 1/2 Platz pro Wohnung beschränken), (Klein-) Gewerbe, Ateliers, Begegnungsorte (Café, Treff, Kleintheater, usw.). Unbedingt Bevölkerung einbeziehen für weitere Bedürfnisse, Ideen, usw. Ev. oberste, aussichtsreiche Etage z.T. auch der Öffentlichkeit zugänglich machen - Café Alpenblick, ...
Um das bereits bahnimmissionsbelastete neu zu erstellende Quartier nicht auch noch mit Durchgangsverkehr zu belasten, ist der Autoverkehr unterirdisch durch eine sowieso zu bauende Einstellhalle zu leiten - allenfalls als Einbahn und der weiter unten sowieso zu schmale Niesenweg in die Gegenrichtung ebenfalls als Einbahnstrasse.

Die Gemeinde sollte selber als Bauherrin auftreten und eine Einheit günstiger Wohnungen sowie Gemeinschaftsräume für die ganze Bevölkerung realisieren: z.B. Quartiertreff mit Café, welches von gemeinnütziger Organisation oder durch Beeinträchtigte betrieben wird (z.B. wie Restaurant Mattenhof in Gümligen), Atelier, in welchem durch Beeinträchtigte Aufträge direkt aus der Bevölkerung ausgeführt werden können (z.B. Verpackungsarbeiten, Reparaturwerkstätte, Integrationsort für Asylsuchende, Kurslokal für Spielabende, Schreibkurse, Chöre, usw. Weitere Ideen sollen via Münsinger-Info aus der Bevölkerung gesammelt werden.

- pr41: Wir tragen die Zielsetzung mit, sind aber dezidiert der Auffassung, dass sie mit der jetzigen Richtplanung nicht erreicht wird. Es reicht u.E. nicht aus, nur ein paar wenige Eckpunkte zu setzen (wie Raumkanten, Geschosshöhen und Nutzungen). Hier müsste seitens der Gemeinde unbedingt eine weitergehende Planung erfolgen (bspw. in Form von Testplanungen, Quartierentwicklungen), und deren Ergebnisse in die Richtplanung aufgenommen werden. In der jetzt vorgelegten Form nimmt die Gemeinde ihre Planungsverantwortung nicht ausreichend wahr!!
- pr42: Nur so weit wie Aufwand und Erfolg verhältnismässig sind: Im westlichen Wohnquartier Einkaufsmöglichkeit (Lebensmittel) schaffen. Auch Arbeitsplätze. Unser Verkehrsproblem entsteht aus diesem Mangel.
- pr43: Wenn dieses Gebiet überbaut wird (es hat auch heute einen gewissen Charakter und eine Daseinsberechtigung für kleinere Betriebe und Ateliers) erwarte ich eine attraktive und lebendige Gestaltung, ein städtebauliches Leuchtturmprojekt. Gewisse Parameter müssen heute bereits festgelegt werden, da Anzahl Stockwerke, die "Stadtkante", etc. m.E. nicht gewährleisten, dass eine zukunftsgerichtete gesamtheitliche Überbauung realisiert wird. Das Gebiet ist für Münsingen sehr prominent und sensibel und verdient ein sehr starkes und aktives Mitgestalten der Gemeinde und Bevölkerung.
- pr45: Tönt im Grundsatz gut - müsste allerdings noch ergänzt werden. Ein derart massiver Eingriff in das Ortsbild verlangt Umsicht und höchste planerische Qualität. "Schnelle" und "einfache" Lösungen mögen zwar investorenfreundlich sein - sind aber möglicherweise nicht, oder nur bedingt gut für Münsingen. Auch könnte zum Beispiel eine verkehrssarme Siedlung angestrebt werden. Die Fragestellung müsste lauten: Was ist gut für Münsingen, was für Ziele (ausser verdichtetes Bauen) haben wir? Neben Ökologie & Ökonomie müssen Sozialverträglichkeit, Kunst und Kultur immer Teil der - hoffentlich kreativen - Überlegungen sein.
- pr47: - Weitere massive Verdichtung im bereits dichten und verkehrsreichen Zentrum unerwünscht.
- Weiterer Mehrverkehr wird provoziert.
- Gebiet wird als Wohnlage für bestehende Liegenschaften eher abgewertet.
- pr49: Nur so viel bauen, wie lokal Bedarf vorhanden ist.
- pr51: lebhaft heisst zusätzlich für alle, keine privaten Freiflächen
- pr52: Städtebauliche Richtlinien:
Münsingen ist doch keine Stadt, vor allem deren Anwendung in diesem Bereich und Umfeld mit geschützten Bauten. Die Front mit bis zu 8 Stockwerken riegelt das bestehende ruhige Quartier ab wie eine "Mauer". Die Abstufung zum anschliessenden Quartier ist gut. Im Dorfzentrum wo diese Art eher zutreffen könnte wurde auch nicht so gebaut - auch wegen Rücksichtnahme zum Umfeld. Das Dorf sollte sich endlich qualitativ entwickeln und nicht nur wachsen mit Einwohner. Dazu müsste eigentlich auch ein brauchbares Verkehrskonzept umgesetzt werden.
Industriestrasse:
Die Verlegung parallel neben dem Bahngleis ist gut. Der Bahn- und der zusätzliche Strassenlärm wird mit der angedachten Baulinie für das dahinterliegende Quartier etwas abgeschirmt.
Dorfmatweg:
Heute schon eine Zunahme des Verkehrs aus und zum Neubaugebiet am unteren Dorfmatweg. Die Verbindung Aeschstrasse-Industriestrasse-Dorfmatweg ist scheinbar besser als Aeschstrasse-Belpbergstrasse-Niesenweg oder Brückreutiweg zum unteren Dorfmatweg. Mit der Überbauung wird dieser Weg dann zusätzlich mit Suchverkehr belastet.
Überbauung Bahnhof West:
Ein lebhaftes Quartier wie beschrieben ist hier sicher nicht am Platz. Hoffe dass hier nicht ein neuer Dorftreff entsteht - also sich vom Bahnhof Ost auf die andere Seite verlagert.
Verkehr:
Seit Jahren versucht man Ordnung in die verworrene Verkehrssituation zu bringen. Mit Parolen wie „müsst halt mehr zu Fuss gehen oder mit dem Velo oder den OV benutzen“ hilft wenig, wenn überall wo möglich Neubauten mit Wohnungen und damit automatische Zunahme der Autos. Das in den Unterlagen geschätzte Verkehrsvolumen kann nicht stimmen. Die Benutzer wählen den für sie

besten Weg. Ich glaube, dies ist eigentlich ein viel wichtigeres Thema als das Wachstum der Gemeinde zu fördern. Mit mehr Wohnungen, Geschäften nimmt auch das Verkehrsvolumen zu.

pr53: Eher Ja, aber gemässiger und bescheidener, denn: braucht es wirklich so viel neuen Wohnraum?

pr55: Obwohl wir als Eigermätteler mit der bisherigen Nachbarschaft gut zurecht gekommen sind und es von uns aus auch so bleiben könnte, sehen wir ein, dass eine effizientere Nutzung der Ressource Boden im allgemeinen Interesse liegt. Wir hoffen allerdings, dass die Gemeinde ein Gleichgewicht zwischen allgemeinem Interesse und Investoren-Interesse herstellen will und kann.

pr56: Es ist darauf zu achten, dass verschiedene und zukunftsgerichtete Wohnformen möglich sind.

pr58: Ich bin der Meinung, dass man diese Chance wahrnehmen soll.

pr59: Keine zusätzlichen Versorgungsmöglichkeiten --> Angebot ist heute bereits genügend und würde nur Mehrverkehr bedeuten (Anlieferung und Einkauf).

Zusammenfassung zur Zielsetzung der Planung

Die Planung Bahnhof West wird sowohl von Parteien, Interessengruppen und Privaten von einer sehr deutlichen Mehrheit befürwortet. Besonders die mitwirkenden Parteien stehen den Zielen der Planung ausnahmslos positiv gegenüber. In Bezug auf die befürwortete Nutzungsdurchmischung und die konkrete städtebauliche Umsetzung bestehen Zweifel, ob es der Gemeinde gelingen wird, die hohen Ansprüche sowohl planungsrechtlich, als auch architektonisch qualitativ durchzusetzen, da der Richtplan „nur“ ein behördenverbindliches, nicht aber grundeigentümerverbindliches Instrument ist. Eine aktivere Rolle der Gemeinde in der Mitgestaltung und ein verstärkter Einbezug aller Akteure werden teilweise explizit gefordert.

Einige Private Mitwirkende äussern zudem auch Bedenken in Bezug auf das Verkehrsaufkommen. Es wird anerkannt, dass das Gebiet zentrumsnah und hervorragend mit den ÖV erschlossen ist, was der Attraktivität des Wohnens keinen Schaden antut. Trotzdem befürchtet man, dass ohne eine zusätzliche Verkehrsentslastung verdichtetes Bauen an dieser Lage verkehrsplanerisch für Münsingen nicht mehr verträglich wäre.

Stellungnahme des Gemeinderates zu den Eingaben betreffend Zielsetzung der Planung

- Ziel der Richtplanung ist die Schaffung eines behördenverbindlichen Planungsinstruments, welches einerseits die wichtigsten städtebaulichen Richtlinien für das Gebiet vorgibt um eine gesamtheitlich abgestimmte Entwicklung sicherzustellen und andererseits eine möglichst hohe Flexibilität zuzulassen. Im Hinblick auf den voraussichtlich langen Realisierungshorizont ist eine hohe Flexibilität unerlässlich. Detailliertere Bestimmungen werden später in der grundeigentümerverbindlichen Nutzungsplanung (Überbauungsordnung) erlassen. Dabei ist in jeder Beziehung eine hohe Qualität anzustreben.
- Dem Gemeinderat ist es ein grosses Anliegen, im Gebiet Bahnhof West eine qualitativ hochwertige Entwicklung sicherzustellen die sich sowohl durch architektonische als auch durch ökologische und soziale Qualitäten auszeichnet. Dazu gehört auch der Erhalt bzw. die Förderung der Nutzungsdurchmischung. Der Gemeinderat wird sich weiterhin aktiv und engagiert in die Planung einbringen.
- Die im Richtplan festgelegte Dichte der Bebauung wurde im Rahmen eines breit abgestützten Workshopverfahrens und in Zusammenarbeit mit der OLK erarbeitet und als an diesem Ort verträglich eingestuft. Der Gemeinderat anerkennt aber, dass 8 Geschosse als zu hoch und eine durchgehende Gebäudeflucht an der Industriestrasse als zu monoton empfunden werden können. Auf die Entwicklung der Gebäude in der Höhe muss bei der weiteren Planung grosses Augenmerk gerichtet werden. Sie hängt auch mit der Stellung der Gebäude und der Länge der Gebäude zusammen.
- Die vorliegende Planung wurde bewusst vom Projekt Entlastungsstrasse Nord entkoppelt, um bei beiden Projekten keine einschränkenden Abhängigkeiten zu schaffen. Die Umlegung der Industriestrasse an die Bahn wird den Niesenweg und den Brückreutiweg vom Durchgangsverkehr entlasten und damit die Schulwegsicherheit auf dem Niesenweg verbessern. Die Verkehrsaspekte müssen weiterhin und zwingend auf die Entwicklung der Gemeinde abgestimmt werden.

- Eine unterirdische Führung der Industriestrasse wurde geprüft und ist aus Sicht des Gemeinderats weder technisch noch ökonomisch eine gangbare Option.
- Der Gemeinderat unterstützt den Vorschlag, die Anzahl Parkplätze auf ein Minimum zu beschränken. Dies liegt häufig auch im Interesse zukünftiger Investoren. Allerdings muss vermieden werden, dass sich die Parkierung in den öffentlichen Raum verlagert.
- Die Gemeinde wird sich nicht als Bauherrin an der vorliegenden Planung und Realisierung beteiligen.

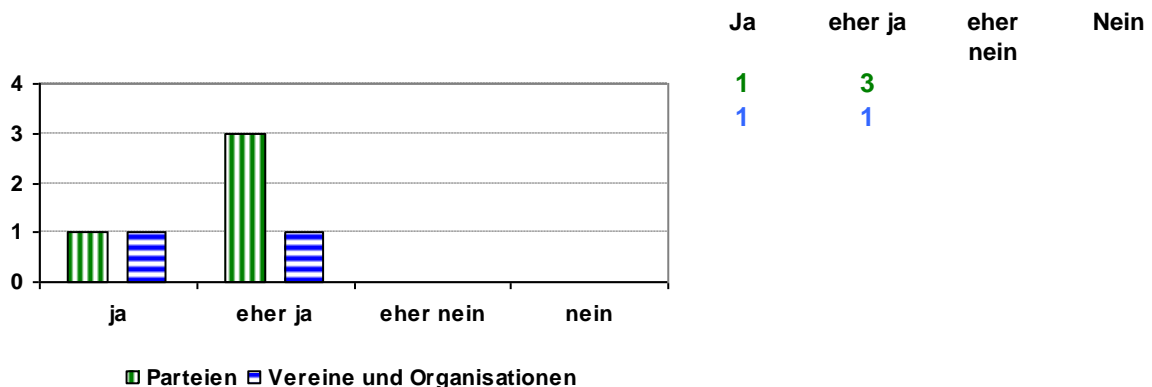
Beschluss des Gemeinderates

- Der Richtplan wird mit einer Bestimmung ergänzt, dass die weiteren Planungen (Überbauungsordnungen) in qualitätssichernden Verfahren in Anlehnung an SIA 142 und 143 erstellt werden und die Partizipation der Bevölkerung sichergestellt werden muss.
- Die Richtplanung wird mit einer Bestimmung ergänzt, dass die Bandbreite der zulässigen Parkplätze in zukünftigen UeO's um 40% (obere Bandbreite) und 20% (untere Bandbreite) reduziert werden muss.

2.2 A2 Geschossezahlen

Erachten Sie die abgestuften Gebäudehöhen mit 7 bis 8 Geschossen am Bahnhofvorbereich, 5 bis 6 Geschossen an der Industriestrasse und 4 bis 5 Geschossen im Übergang zu Gewerbezone und Quartier als richtig?

Parteien und Interessengruppen



Bemerkungen zu den Geschossezahlen

po2: Im Baufeld B1 ist die Auswirkung der Gebäudehöhe auf das weitere Umfeld Schlossgut sorgfältig zu prüfen.

ve4: Zwischen den Baubereichen sollte die Geschossigkeit stärker differenziert werden. Andernfalls bleibt eine monotone, flächige und spannungslose Gesamtwirkung.

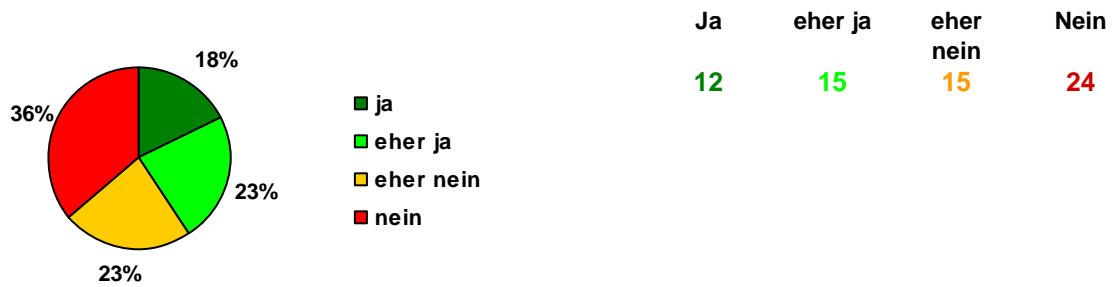
Baubereich B1: Es ist aus städtebaulicher Sicht nicht nachvollziehbar, weshalb im äussersten und kleinsten Baubereich der nächst dem erhaltenswerten Baudenkmal Bahnhofplatz 1 liegt, ein 8-geschossiger Hochbau erstellt werden darf.

Baubereich B2: Denkbar wäre, den Flügel entlang der Industriestrasse in der nördlichen Ecke auf 8 Geschosse aufzustocken und den restlichen Teil des Flügels nur 6-geschossig auszuführen.

Baubereich B3: Die Höhenentwicklung sollte die Höhenentwicklung der gegenüberliegenden Baute der Migros nicht überschreiten.

Baubereich B4: Wird in den Baubereichen B1 bis B3 höhenmässig stärker differenziert als im Richtplan vorgesehen, scheinen die im Baubereich B4 vorgesehenen Geschossezahlen passend zu sein.

Private Mitwirkende



Bemerkungen zu den Geschossezahlen

- ge1: Es wird neu möglich sein, ein Gebäude mit 5 bzw. 7 - 8 Geschossen zu erstellen, was wir grundsätzlich begrüßen. Jedoch mit der Absicht die Nutzung unserer Liegenschaft müsse vorwiegend Gewerbe sein, sind wir nicht einverstanden, zumal einzig unsere Liegenschaft so eingeteilt wird. Sollte dies im Richtplan nicht geändert werden, dann würde zudem dem Gemeinderat die im Baureglement vorgesehene Kompetenz -das Zulassen einer Mischnutzung bis 50 % - genommen, da der Richtplan bekannter Weise behördenverbindlich ist. Deshalb möchten wir Sie eindringlich bitten, unsere Liegenschaft allen anderen Liegenschaften im selben Perimeter gleichzustellen und ab dem I. OG eine Mischnutzung zuzulassen,
- ge3: Unser zweites Anliegen betrifft den Baubereich B3 und die in diesem Baubereich geltenden Vorschriften, die das Nutzungsmass betreffen. Dem Richtplantext mit Erläuterungen ist ein Plan beigefügt, der entlang der neuen Industriestrasse - richtigerweise - Gebäude mit fünf bis sechs Geschossen vorsieht, wobei sich die Geschossezahl stufenweise reduziert, je weiter westlich eine Überbauung stattfindet. Auf diese Weise wird insbesondere auch ein Lärmschutz gegenüber Bahn und neuer Industriestrasse geschaffen. Ferner korrespondiert diese Geschossezahl auch mit dem Baubereich B.2, wo sogar sieben Geschosse vorgesehen sind. Diese Planung wird im Dokument, "Zonenplan- und Baureglementsänderung" möglicherweise irrtümlich nicht nachvollzogen. Wir stellen deshalb den Antrag, Art. 18 Abs. 3 des Baureglements dem Richtplan anzupassen. Als Alternative empfehlen wir ihnen zu prüfen an Stelle der Geschossigkeit die Gebäudehöhe zu limitieren.
- pr8: Für mich sind 7 bis 8 Geschosse eindeutig zu hoch für eine doch sehr kleine "Stadt" wie Münsingen.
- pr15: Warum muss so viel bestehende Bausubstanz abgerissen werden?
7-8 Geschosse sind massiv zu viel, 5 Geschosse sind bereits ein absolutes Maximum.
- pr17: Die Geschossezahl ist an der oberen Grenze. Wünschenswert wäre ein Maximum von 7 Geschossen im Bahnhofbereich sowie ein Maximum von 5 Geschossen entlang der Industriestrasse.
- pr18: Gebäudehöhe bis zu 8 Geschossen ist zu hoch.
- pr20: Zu A2 und A4: Die Gebäude sind sehr hoch und wirken wie eine Front, vgl. auch den Ausdruck "Stadtkante". Damit sie nicht anonym-abweisend wirken, sollten sie einerseits weniger hoch, andererseits aber auch zueinander versetzt und architektonisch abwechslungsreich gestaltet werden.
- pr28: 7 bis 8 Geschosse erachte ich als völlig überdimensioniert; es sollten nicht mehr als 4 bis 5 Geschosse sein.
- pr32: Die Gebäudehöhe mit 7 bis 8 Geschossen am Bahnhofvorbereich erachte ich zu hoch. Ich tendiere hier zu max.6 Geschossen. Eine abgestufte Gebäudehöhe begrüße ich.
- pr34: Gebäude bis 8 Stockwerke absoluter Unsinn. 4-5-Stöckig genügend. Das Ortsbild würde verschandelt. Das vorgeschlagene Projekt würde den ganzen Bahnhofplatz und deren Umgebung "ds Tod schla". Ich habe den Eindruck, dass da ein Profitdenken stattfindet.
- pr35: 8-stöckige Blöcke sind sehr hoch und passt nicht in das Ortsbild Münsingen.
- pr37: Die letzten Bauten in Münsingen wurden nie höher als 4 Stockwerke gebaut. Warum will man dies auf einmal ändern?! Wird hier nur an Profit gedacht?! Mit einen so hohen Gebäude sieht man nicht einmal mehr den Belpberg. Wir sind keine Stadt, obschon wir das Stadtrecht haben könnten, aber dies wurde ja, soviel ich weiss, abgelehnt. Somit sollte man das "Dorfdenken" beibehalten. Jede

neue Wohnung gibt noch mehr Verkehr. Auch bei einem halb so hohen Gebäude belastet dies den Verkehr mehr als genug.

- pr41: A2 und A4: Grundsätzlich sind wir für eine hohe und dichte Bebauung an diesem Standort, aber die Geschosshöhen sind uns teilweise zu hoch (insb. im Baubereich B1 mit bis zu 7-8 Geschossen) Es muss sichergestellt werden, dass hier entlang der sog. Raumkante keine langen Blöcke entstehen, sondern dass hier ausreichende Unterbrüche, allenfalls Rücksprünge oder ähnliches die Fronten ausreichend durchbrechen) => Kein Agglolook!
Die Auswirkungen auf den Lärm, der Richtung Ort abgelenkt werden wird, muss berücksichtigt werden.
- pr42: Die Gebäudehöhe resp. -front soll so ausgestaltet sein, dass das Gebäude trotz des Volumens ansprechend und "leicht" erscheint. Mit 7-8 Geschossen im nördlichsten Teil darf nicht ein "Grossstadt-Silo-Eindruck" entstehen. Durch die Verlegung der Industriestrasse entsteht auch ein gewisser Freiraum, allenfalls künftige Bedürfnisse noch abdecken zu können. Zudem wirkt dies dem "Schluchtbild" entgegen.
- pr44: Nach der Ballon-Messungen der Gebäudehöhen, erachte ich diese eher als zu hoch, vor allem im Bereich Coopera (Sicht auf Belpberg vom Schlossgutplatz ist versperrt). Allenfalls müsste die Gebäudeoberkante z.T. abgestuft werden, damit nicht eine Front, resp. Häuserschlucht entsteht.
- pr45: Geschosshöhen: Bahnhofbereich und übrige Gebiete können nicht in einer Frage beantwortet werden. Die angestrebte Gebäudehöhe im Bahnhofbereich - vis a vis vom Schlossgut scheint mir zu hoch. Auch sollte in diesem sensiblen Bereich ein Wettbewerb Pflicht sein.
- pr46: 7-8 Geschosse sind zu hoch.
- pr47: Geplante Geschosshöhen sehr hoch -> sehr mächtige Gebäude im Zentrum.
- pr53: 7-8 Geschosse sind ein zu massiver und wuchtiger Eingriff, er beeinträchtigt und zerstört den Charakter, die Atmosphäre, die Ausstrahlung des Quartiers. Warum gibt es keinen Wettbewerb mit andern Ideen?
- pr54: Die Geschosshöhe (7-8 Geschosse) in den Baubereichen B1 und B2 ist zu hoch. Damit würden alle anderen Gebäude in der Umgebung des Bahnhofs überragt. Das Ortsbild würde beeinträchtigt. Meines Erachtens gibt es keinen plausiblen Grund, so hohe Gebäude vorzusehen.
- pr58: Geschosshöhen: Die Gebäude würden sehr hoch werden und beim Restaurant Grappino z.B. den Belpberg verstecken. Ich bin trotzdem dafür. Ich bin aber für schöne Gestaltung der Fassaden. Z.B. Das Hundertwasserhaus.
- pr59: Dorfbild: Ein 7 – 8 Stockwerk hohes Haus wird das Dorfbild massgebend verändern und prägen, d.h. es wird negativ dominieren! Wir fordern die Einhaltung der maximalen Höhe des neuen Gebäudes entsprechend der Höhe des heutigen Bahnhofgebäudes.
- ge6: Die Wohnblöcke sind grössenwahnsinnig und passen nicht in das Ortsbild. Es kann nicht sein, dass schöne Ein- und Mehrfamilienhäuser und alte Bauernhäuser weichen müssen. Münsingen ist immer noch ein Dorf. Die riesen Blöcke ziehen mehr Anwohner an und verursachen reichlich Mehrverkehr (noch mehr Verkehr). Dies bedeutet auch etliche Familien mit Kindern. Wohin sollen die jüngsten Bewohner in die Kitas, Spielgruppen, Kindergarten und Schulen? Ist genügend Platz vorhanden? Und wo bleibt das " grüne Münsingen"? Wie wäre es zum Beispiel mit mehreren Reiheneinfamilienhäuser mit Natur? Wohnraum kann auch mit Eingliederung ins Ortsbild geschaffen werden.

Zusammenfassung zu den Geschosshöhen

Die vorgeschlagene Geschosshöhe und Abstufung der Baubereiche wird von den mitwirkenden Parteien und Interessengruppen unterstützt. Allerdings wird auch erwartet, dass die künftigen Baubereiche in der Höhenentwicklung auch auf die Nachbargebäude Rücksicht nehmen sollen und die Geschosshöhe stärker differenziert werden soll, um eine monotone, flächige Gesamtwirkung zu vermeiden.

Bei den privaten Mitwirkenden ist die Skepsis zu den Geschosshöhen grösser. In vielen Bemerkungen stossen 7-8 Geschosse im Baubereich B1 auf Ablehnung. 7-8 Geschosse werden als zu städtisch und als Beeinträchtigung des Ortsbilds empfunden. Häufig wird aber gleichzeitig ausgesagt, dass 5-6 Geschosse, also mehr als heute, anzustreben sind.

Im Baubereich B3 darf entlang der Raumkante keine Häuserschlucht entstehen, sondern mit geeigneten Mitteln soll dafür gesorgt werden, dass spannungsvolle Durchbrüche entstehen.

Einige Mitwirkende äussern klar den Wunsch, die Gemeinde solle Massnahmen zur Durchführung von Wettbewerben ergreifen.

Stellungnahme des Gemeinderates zu den Geschosszahlen

- Die im Richtplan festgelegte Dichte bzw. Geschossigkeit der Bebauung wurde im Rahmen eines breit abgestützten Workshopverfahrens und in Zusammenarbeit mit der OLK erarbeitet. Die Geschosszahl von 7-8 im Baubereich B1 wurde bewusst mit einem Maximum in die Mitwirkung gegeben. Der Gemeinderat anerkennt aus dem Ergebnis der Mitwirkung, dass 8 Geschosse als zu hoch empfunden werden.
- Eine durchgehend gleiche Gebäudehöhe entlang der Industriestrasse kann je nach Gestaltung der Fassaden und der Gebäudelängen zu unerwünschten und monotonen Bildern und Fluchten führen, das gilt es zu vermeiden.
- Im Baubereich B1 stehen aufgrund der Lage direkt an den Geleisen und aufgrund der heutigen Nutzung gewerbliche sowie Dienstleistungsnutzungen im Vordergrund. Bei zukünftiger Wohnnutzung gilt die Voraussetzung, dass die Anforderungen für Aufenthalts- und Spielflächen erfüllt werden können.
- Auf eine Anpassung des Art. 18 GBR wird vorläufig verzichtet. Der Richtplan ist jedoch eine behördenverbindliche Grundlage für spätere Anpassungen des GBR oder, wie vorliegend bei der UeO q „Senevita“, den späteren Erlass einer Überbauungsordnung.

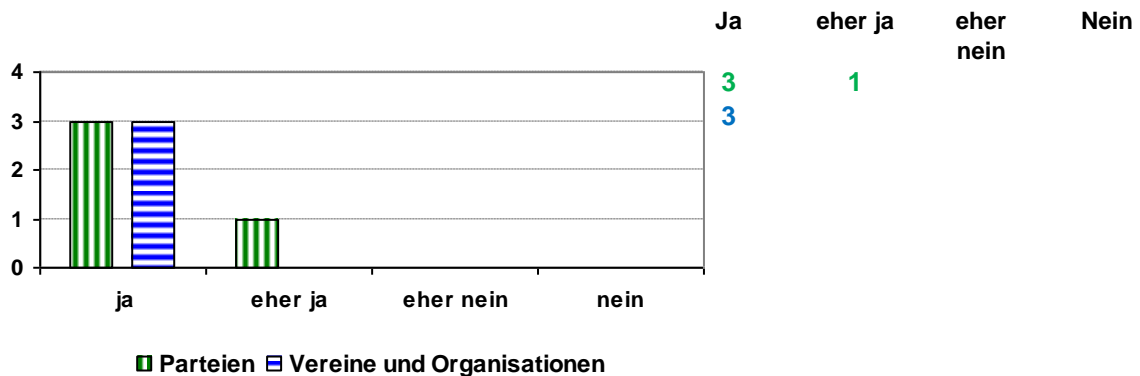
Beschluss des Gemeinderates

- Die Bestimmungen zur Geschossigkeit im Richtplan werden angepasst. Die maximale Geschossigkeit im Baubereich B1 wird von 8 auf 5-6 Geschosse reduziert. Für die Baubereiche B3 und B4 beträgt die maximale Geschosszahl 6 und es wird eine Staffelung der Gebäude gegen Süden und gegen Westen festgelegt.
- Der Richtplantext wird angepasst, damit im Baubereich B1 auch Wohnnutzungen zulässig sind. Dies unter der Voraussetzung, dass die Anforderungen an Aufenthaltsbereiche und allfällige grössere Spielflächen erfüllt werden können.

2.3 A3 Lage der Industriestrasse

Erachten Sie die längerfristige Verlagerung der Industriestrasse an das Bahngleis (Vermeidung von Restflächen, Konzentration der Lärmquellen auf einer Seite) als richtig?

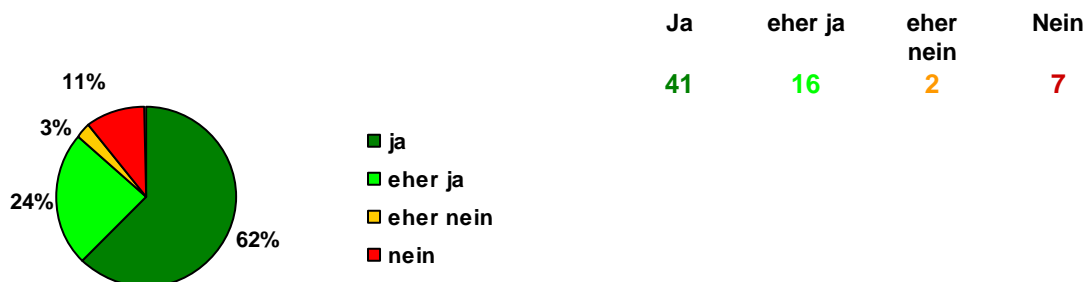
Parteien und Interessengruppen



Bemerkungen zur Lage der Industriestrasse

- po2: Eine Verbindungsstrasse für den MIV muss u.E. nicht zwingend oberirdisch erfolgen. Der Bedarf für die Querung durch Schwerverkehr ist u. E. äusserst fraglich. Solche Überlegungen könnten im Rahmen einer Testplanung geprüft werden. Die geplante Nutzung der durchgehenden Industriestrasse auf einer Länge von ca. 300 m müsste in einem partizipativen Planungsprozess überprüft werden und kann so für uns nicht als verbindliche Grundlage angenommen werden.
- po2: Mit einer unterirdischen Führung der Industriestrasse durch die Tiefgarage der Senevita kann der Platz wesentlich belebt werden.
- po4: Die neue Linienführung der Industriestrasse ist sinnvoll.
- ve6: Mit der durchgehenden Industriestrasse wird die Quartiernutzung massiv beeinträchtigt. Die Durchgängigkeit ist in Frage zu stellen.
- ve7: Die Verlegung erachten wir als richtig.

Private Mitwirkende



Bemerkungen zur Lage der Industriestrasse

- ge3: Bereits in den Mitwirkungen von 1999 und 2000 hatten wir deutlich darauf hingewiesen, dass eine Erschliessung / Umfahrung / Verbindung Nord-Süd in diesem Gebiet via die bestehende Industriestrasse weder kurz- noch längerfristig eine gute und sinnvolle Lösung darstellt. Die nun gewählte Route entlang der Bahn (vgl. Ziff. 6.2.4 und Ziff. 6.3 Erläuterungsbericht UeO q) entspricht unseren Vorschlägen und Vorstellungen. Wichtig ist aber, dass diese gute Lösung nicht nur geplant, sondern auch tatsächlich umgesetzt wird. Eine Umsetzung ist nur möglich, wenn die Gemeinde aktiv darauf hin arbeitet, und zwar nicht nur im Planungsverfahren und auf dem „Papier“, sondern auch später und tatsächlich. Die Mitarbeit der Gemeinde kann beispielsweise in der Organisation von und der Mitwirkung an Eigentümergesprächen oder auch in der Schaffung von Anreizen zugunsten der Grundeigentümer entlang der Bahn / Industriestrasse bestehen

(Alternativstandorte, Grundstück- oder Realersatz, Erlass von Mehrwertabschöpfungen). Was von der Gemeinde mitgetragen, organisiert und initiiert wird, stösst bei den beteiligten Grundeigentümern auf viel weniger Skepsis als Initiativen und Aktionen von Privaten.

Zur Bewältigung von 1500 oder mehr Fahrten muss zwingend die neu geführte Industriestrasse (entlang der Bahnlinie) gebaut werden. Gegen einen Ausbau der bestehenden Industriestrasse würden wir uns wehren, solange nicht sichergestellt ist, dass es sich dabei tatsächlich nur um ein sehr kurzfristiges Provisorium handelt.

Die Eingabe ge3 enthält einen konkreten Antrag betreffend Erschliessung Nord/Süd via Industriestrasse. Es wird auf die Mitwirkungsangabe im Anhang 2 verwiesen.

ge5: Insbesondere die Durchgängigmachung der Industriestrasse und deren Verlegung an die Bahn scheint uns absolut zielführend. Verkehr zu Verkehr und Lärm zu Lärm.

pr6, Pr12, Pr13: Durch die Linie der Gebäude an der Industriestrasse wird auch der Lärm der SBB auf die östliche Seite verlagert, da in dem Bereich keine hohen Häuser stehen. Das ganze würde mehr nach einem Kanal der Bahn aussehen, wir glauben dass das nicht sehenswert ist.

Es würde uns auch interessieren, wie sich die Lärmbelastung auf die östliche Seite des Bahnhofs auswirken würde. Es sollten am Bahnhofplatz 1+3 Lärmmessungen durchgeführt werden.

Die Höhe der Gebäude könnte man ändern indem man im Norden der Überbauung 5-6 Stockwerke und im Süden am tiefsten Punkt 7-8 Stockwerke erstellen würde.

pr8: Die Lage der neuen Industriestrasse als Entlastung für den Niesenweg begrünnen wir, sofern gewisse Rahmenbedingungen eingehalten werden:

Dem Schutz der Zufussgehenden und der Velofahrenden ist höchste Priorität einzuräumen. Eine der nötigen Massnahmen, um dies zu erreichen, ist Tempo 20 auf der Industriestrasse. Der Dorfmatweg darf nicht zur Erschliessungsstrasse zum Niesenweg und Richtung Giessenpark werden. Der Dorfmatweg ist gemäss verbindlichem Verkehrsrichtplan nicht als Erschliessungsstrasse taxiert. Um den Schleichverkehr über den Dorfmatweg zu verhindern, braucht es geeignete Massnahmen. Anlässlich der Infoveranstaltung wurde zugesichert, dass die Gemeinde die nötigen Vorkehrungen treffen wird.

pr28: warum "längerfristig"? Sinnvoll wäre "baldmöglichst"!

pr35: Wenn man baut, ist es richtig, die Strasse der Bahngleise entlang zu verlagern

pr41: Es ist zu prüfen, ob die Verbindungsstrasse nicht unterirdisch durch die künftigen Tiefgaragen geführt werden kann (Bsp. Köniz). Das würde das Gebiet extrem aufwerten.

pr55: Ist für uns zwingend. Es gibt dann eine etwas breitere Trennlinie zwischen den Ortsteilen West und Nord aber wenigstens keine neue. Damit wird der Bau von Unterführungen für den Langsamverkehr zur Überwindung dieser Trennlinie etwas einfacher. Letztere werden je mehr nötig, je mehr die Industriestrasse als Hauptverbindungsachse Sägegasse-Belpbergstrasse/Erlenau dienen muss (Entlastungsstrasse Nord).

Zusammenfassung zur Lage der Industriestrasse

Die Verlagerung der Industriestrasse an die Bahngleise wird sowohl von den Parteien und Interessengruppen und überwiegend auch von den Privaten begrüsst.

Stellungnahme des Gemeinderates zur Lage der Industriestrasse

- Eine unterirdische Führung der Industriestrasse wurde geprüft und stellt aus Sicht des Gemeinderats weder technisch noch ökonomisch eine Option dar. Die Nachteile einer unterirdischen Führung überwiegen. Die Auswirkungen der oberirdischen Strasse sind bekannt. Es ist auch dem Gemeinderat ein grosses Anliegen, dass die Strasse und die angrenzenden Einrichtungen für alle Benutzenden sicher und verträglich gestaltet werden.
- Die Verlegung der Industriestrasse an die Bahnlinie und die damit verbundene Schaffung einer durchgängigen Erschliessung erachtet der Gemeinderat als beste Lösung für das neue Quartier. Sie lässt es zu, dass das Quartier optimal erschlossen und in den Innenbereichen weitgehend frei vom motorisierten Verkehr gestaltet werden kann. Dadurch, dass die durchgehenden Industriestrasse innerhalb der T-30 Zone liegt, geht der Gemeinderat davon aus, dass die Verträglichkeit gewährleistet ist.
- Die befürchtete Lärmabstrahlung wird im Rahmen der Überbauungsordnungen berücksichtigt (siehe auch UeO Bahnhof West, Art. 12 Abs. 1). Im Rahmen der

Baubewilligungsverfahren muss jeweils nachgewiesen werden, dass keine unzulässigen Immissionen verursacht werden.

- Die Höhenentwicklung der Bauten sollte aus verschiedene städtebaulichen Argumenten eher von Nord nach Süd abgestuft werden und nicht umgekehrt. Im Rahmen der weiteren Planungen muss diesem Aspekt grosse Beachtung geschenkt werden (siehe Beschluss zu A2).
- Der Gemeinderat ist auch der Meinung, dass der Dorfmattheweg nicht zur Erschliessungsstrasse zum Niesenweg und Richtung Giessenpark werden darf. Der Dorfmattheweg ist eine wichtige Langsamverkehrsverbindung. Der Schleichverkehr über den Dorfmattheweg ist mit geeigneten Massnahmen zu verhindern.
- Der Bau der durchgehenden Industriestrasse im Baubereich B3 und B4 ist erst dann möglich, wenn die bestehenden Gebäude auf der Ostseite der heutigen Strasse entfernt werden können. Dies wiederum ist erst dann der Fall, wenn in diesen Bereichen eine konkrete Planung (UeO) vorliegt und konkrete Bauvorhaben absehbar sind. Bis dahin muss auf der heutigen Strassenachse ein Kompromiss gefunden werden. Dies scheint für den Gemeinderat möglich, sollte aber nicht zum Providurium werden.

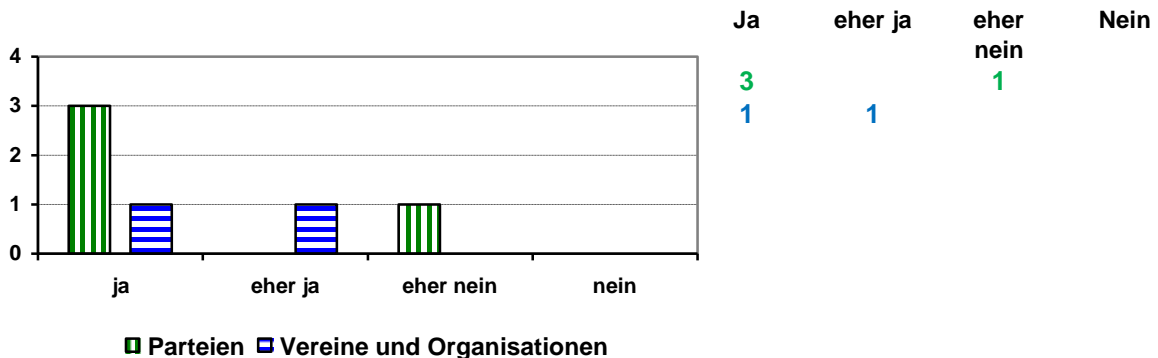
Beschluss des Gemeinderates

- Im Richtplan wird im Baubereich B3 einen quartierinterne öffentliche Langsamverkehrsverbindung ergänzt.
- Mit geeigneten Massnahmen ist sicherzustellen, dass der Dorfmattheweg und der Niesenweg durch die Neugestaltung der Industriestrasse nicht stärker belastet werden.

2.4 A4 Bezug der Gebäude zur Industriestrasse

Sind Sie damit einverstanden, dass entlang der neuen Industriestrasse eine klare Gebäudefront entsteht, mit Gewerbe, Dienstleistungen und Gastronomie im Erdgeschoss?

Parteien und Interessengruppen



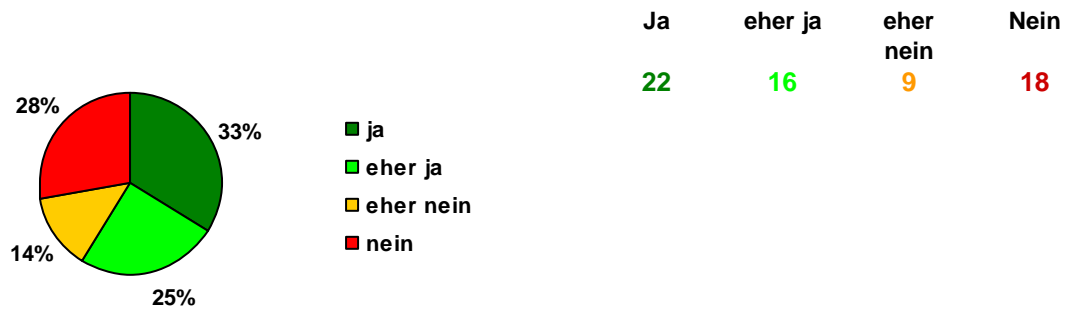
Bemerkungen zum Bezug der Gebäude zur Industriestrasse

po2: Die öffentlichen Nutzungen der Baukörper entlang der Industriestrasse sollte u. E. auch von der Innenseite der Baufelder möglich sein und mit attraktiven Innenräumen (Plätzen) begünstigt werden. Private Vorräume (Garten) können u. E. in den Erdgeschossen der Baukörper weiter östlich vorgesehen werden. Das sollte in einem Richtplan als Zielsetzung festgelegt werden.

po3: Eine öffentliche Nutzung sollte auch «hinter» der Kante auf der Innenseite der Baufelder möglich sein.

po4: Die geplante Front hat eine lärmhemmende Wirkung, das dürfte sich positiv auf die Lebensqualität in den hinteren Parzellen auswirken.

Private Mitwirkende



Bemerkungen zum Bezug der Gebäude zur Industriestrasse

- ge2: Erdgeschossnutzungen entlang der Industriestrasse, Gewerbe, Dienstleistung, Gastronomie sollten unbedingt bezahlbare Mieten haben. Sonst stehen sie wieder leer.
- ge3: Publikumsorientierte EG-Nutzung: Ist der Bedarf an so viel Fläche wirklich vorhanden? Vorschlag: nur die Möglichkeit für eine publikumsorientierte Nutzung erteilen.
- pr18: Klare Gebäudefront passt nicht zum "Dorf" Münsingen: keine Gebäudefront, sondern "lockere" Gebäudegestaltung mit unterschiedlichen Höhen und versetzt zueinander.
- pr20: Die Gebäude sind sehr hoch und wirken wie eine Front, vgl. auch den Ausdruck "Stadtkante". Damit sie nicht anonym-abweisend wirken, sollten sie einerseits weniger hoch, andererseits aber auch zueinander versetzt und architektonisch abwechslungsreich gestaltet werden.
- pr38: Voraussetzung ist, dass auch die entsprechenden Endnutzer gefunden werden.
- pr35: An der Bernstrasse (vor dem Gasthof Löwen) wurde ein neues Gebäude gebaut mit diesem Gedanke. Dieses Gebäude füllt sich nur mühsam. Warum sollte dies an der Industriestrasse anders sein?! Gastronomie am Bahnhof, welche Leute werden sich dort aufhalten? Der richtige Ort für Drogen und Alkohol. Wie sicher kann man dann noch vom Bahnhof nach Hause gehen?
- pr38: Voraussetzung ist, dass auch die entsprechenden Endnutzer gefunden werden.
- pr41: A2 und A4: Grundsätzlich sind wir für eine hohe und dichte Bebauung an diesem Standort, aber die Geschosshöhen sind uns teilweise zu hoch (insb. im Baubereich B1 mit bis zu 7- 8 Geschossen) Es muss sichergestellt werden, dass hier entlang der sog. Raumkante keine langen Blöcke entstehen, sondern dass hier ausreichende Unterbrüche, allenfalls Rücksprünge oder ähnliches die Fronten ausreichend durchbrechen) => Kein Agglolook. Die Auswirkungen auf den Lärm, der Richtung Ort abgelenkt werden wird, muss berücksichtigt werden.
- pr44: Für mich ist es fraglich, wie attraktiv diese Lage für Dienstleistungen und Gastronomie ist. Die Gebäudefront müsste aufgelockert werden.
- pr45: "Gebäudefront" muss adäquat unterbrochen und allenfalls abgestuft werden - sonst besteht die Gefahr eines "Staumauerfeelings". Darum: Klare Gebädelinie statt einer Gebäudefront.
- pr55: Die vorgesehene ca. 300 m lange und gegen 20 m hohe Gebäudefront ist für uns eine Horrorvorstellung. So eine Front passt zum Charakter von Münsingen unseres Erachtens überhaupt nicht. Einladend für Nutzer bzw. Kunden der Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe dürfte dies auch nicht sein. Einzig die in A1 postulierte Gebäudehöhenabstufung gegen Westen wird dadurch einfacher.
- pr58: Bezug der Gebäude zur Industriestrasse: Nicht eine Gebäudefront, sondern Gebäude, frei, Gebäude, frei, Gebäude und möglichst aufgelockert. Es wäre wünschenswert, wenn die Gemeinde bei der Gestaltung mitreden könnte.

Zusammenfassung zum Bezug der Gebäude zur Industriestrasse

Die gewerbliche Nutzung der Erdgeschosse entlang der räumlichen Kante der Häuser an der Industriestrasse wird von den Parteien und Interessengruppen befürwortet. Es wird zusätzlich der Wunsch geäußert, dass solche Nutzungen auch auf der anderen Seite der Gebäude und damit die Erdgeschosse der gesamten ersten Bautiefe im B3 öffentlich zugänglich und nutzbar gemacht werden können.

Bei den privaten Eingaben ist eine starke Befürchtung erkennbar, dass entlang der Industriestrasse eine monotone, mächtige Häuserzeile entstehen könnte. Das als negativ empfundene Wort „Gebäudefront“ scheint mit ein Grund für eine ablehnende Beantwortung der Frage gewesen zu sein. Gemeint war die gewerbliche Nutzung der Erdgeschosse.

Stellungnahme des Gemeinderates zum Bezug der Gebäude zur Industriestrasse

- Der Gemeinderat fühlt sich bestätigt, dass die neue Bebauung entlang der Industriestrasse eine hohe städtebauliche, architektonische und ortbauliche Qualität aufweisen muss.
- Eine öffentliche oder gewerbliche Nutzung der Baubereiche auch von der Innenseite ist mit der vorliegenden Richtplanung nicht ausgeschlossen und grundsätzlich möglich. Der Gemeinderat anerkennt, dass die Möglichkeit der Belebung der Rückseite der Gebäude an der Industriestrasse jedoch zu wenig deutlich formuliert ist. Mit einer öffentlichen Fussgänger-Verbindung durch das künftige Quartier kann die Belebung der Gebäuderückseiten an der Industriestrasse initiiert werden.
- Der Richtplan verlangt nicht eine 300 m lange Gebäudefront. Die Linie bezeichnet nur die Lage der Fassaden. Im Rahmen der zukünftigen Planungen müssen der qualitätsvollen Strukturierung der Gebäude und der Länge und Gestaltung der Fassaden hohe Beachtung geschenkt werden.

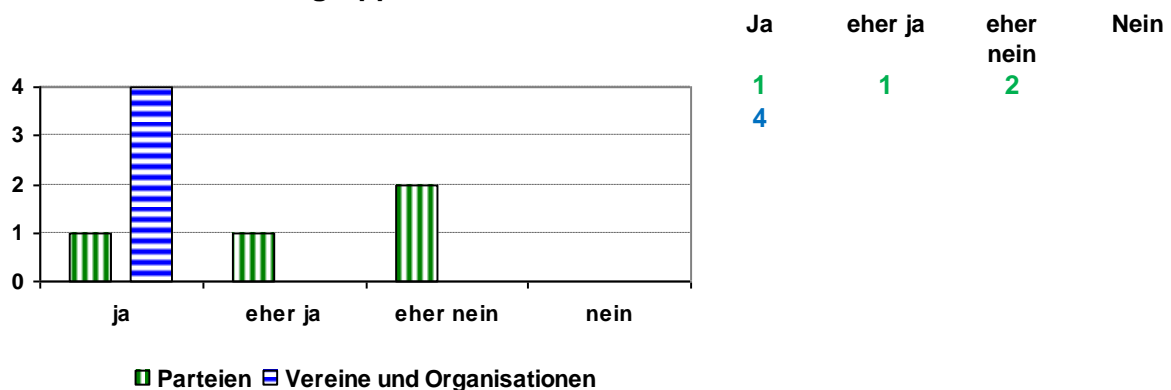
Beschluss des Gemeinderates

- Der Richtplan wird mit der Vorgabe zur Realisierung einer öffentlichen Fusswegverbindung in Nord-Süd Richtung durch den Baubereich B3 ergänzt.

2.5 A5 Zusätzliche Fussgänger- und Velounterführung beim Bushof/Güterschuppen SBB

Halten Sie eine zusätzliche Fussgänger- und Velounterführung unter der Bahnlinie im südlichen Bereich zwischen Coop Bau & Hobby und dem Bushof für sinnvoll?

Parteien und Interessengruppen



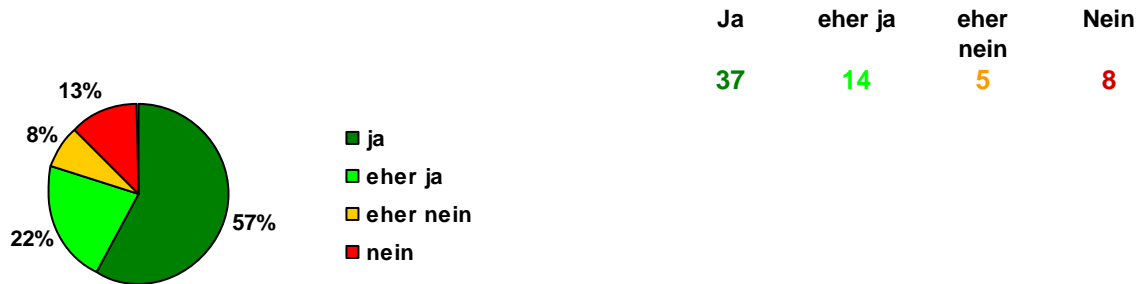
Bemerkungen zur zusätzlichen Unterführung

po3: Grundsätzlich begrüßen wir eine neue Querung, sie ist aber weiter nördlich – auf der Höhe des Bushofs – anzustreben. Das Umsteigen auf den öV wird so wesentlich attraktiver. Die Unterführung sollte gleichzeitig für Fussgänger und Velofahrer nutzbar sein und über einen behindertengerechten Ausgang zu den Perrons verfügen. Wenn westlich der Bahn, direkt bei der Unterführung eine Bushaltestelle geschaffen würde, wäre das Umsteigen auf andere Busse via diese Querung sehr einfach. Der Bus könnte im unteren Dorfteil fahren, ohne den Bushof und die Bahnhofstrasse zu belasten.

ve1: Die Fussgängerunterführung SBB Schuppen ist dringend nötig.

ve7: Eine zusätzliche Unterführung ist sicher sinnvoll.

Private Mitwirkende



Bemerkungen zur zusätzlichen Unterführung

- pr1: Die Fussgängerunterführung sollte vorgezogen werden, sobald die Absichten der SBB klar sind. Verkürzt den Weg zum Bushof für die Westquartiere massiv.
- pr2: Die zusätzliche Fussgänger- und Velounterführung ist zwingend nötig, vor allem auch im Zusammenhang mit den gegenwärtig überhaupt nicht optimalen Umsteigeverhältnisse Bus --> Bahn Richtung Bern. Münsingen entspricht überhaupt nicht dem aktuellen "state of the art" für attraktive Umsteigestationen. Zwingend nötig ist jedoch eine bessere und v.a. kurze Anbindung an die Bushaltestelle. So können die Umsteigezeiten verkürzt und damit die Verlässlichkeit der Umsteigebeziehung erhöht werden. Gegenüber dem Richtplan muss die Lage und die Zugänge in diesem Sinne überprüft und angepasst werden. Zu schaffen sind Synergien zwischen den verschiedenen Anliegen. Im Entwurf des Richtplanes ist dies noch nicht der Fall.
- pr8: Eine Fussgänger- und absteigefreie Velounterführung ist dringend nötig. Hingegen sollte diese Bahnquerung im Bereich des Bushofes zu liegen kommen und einen direkten Zugang vom Bushof zu den Bahnperrons und zur neuen Industriestrasse ermöglichen. Die heutige Hauptunterführung und der Zugang zum Bushof sind bereits heute alles andere als adäquat.
- pr10: Fussgänger- und Velounterführung sowie ausreichend Rücksicht auf diese Gruppen sind zentral, vielen Dank. Gerne habe ich an der Veranstaltung vom 15.03.2016 gehört, dass sich die Gemeinde bei der SBB stark für diese Lösungen einsetzen wird. Ganz im Sinne der Velo-Ville, wie sich Münsingen ja seit vielen Jahren nennt.
- pr11: Diese Unterführung ist zwingend nötig. Für Rollstühle und Behinderte braucht es aber einen Lift auf beiden Seiten. Das heutige Problem sollte gelöst werden: Der Weg vom Busbahnhof zum Perron 2 ist viel zu lang. Die Zeit von der Ankunft des Busses bis zur Abfahrt der Bahn ist zu kurz!
- pr14: Frage dazu: Warum für Velos nichts bei den beiden Querungen Langsamverkehr? Da kann ja nicht gefahren werden mit dem Velo. Wenn die Strassenunterführung genommen wird bei der CTA: jetzt ok. Wenn jedoch die Umfahrung kommt mit Rechtsvortritt, keine Chance mehr als Velo (mit ev. Anhänger)
- pr15: Abhängig von der zukünftigen Perronanlage SBB: Werden diese Richtung Thun verschoben, ist ein Aufgang zum Mittelperron zwingend. Allerdings ist die Unterführung in Bezug zum Busbahnhof falsch. Bleibt das Perron wie heute, muss die Unterführung Sägegasse vergrössert werden.
- pr17: Eine zusätzliche Fussgänger -, und Velounterführung ist notwendig. Sie sollte jedoch vom Busbahnhof ausgehen und einen direkten Zugang auf die Bahnperrons haben.
- pr22: Zusätzliche Unterführung ist unbedingt nötig. Stellt sich die Frage, ob der Güterschopf unbedingt stehen bleiben muss.
- pr25: Ich sehe keinen zwingenden Nutzen, da schon eine Unterführung besteht. Stichwort Kosteneinsparung
- pr35: Keine Einwände

Zusammenfassung zur zusätzlichen Fussgänger- und Velounterführung beim Bushof/Güterschuppen SBB

Die zusätzliche Fussgänger- und Velounterführung beim Bushof/Güterschuppen findet sowohl bei den Parteien und Interessengruppen als auch bei den Privaten eine sehr deutliche Zustimmung. Von Vielen wird ergänzend angemerkt, dass diese nicht nur unbedingt nötig ist, sondern auch möglichst schnell realisiert werden sollte. Sie sollte möglichst nahe am Bushof zu liegen kommen und auch einen direkten Zugang zum Mittelperron ermöglichen.

Stellungnahme des Gemeinderates zur zusätzlichen Fussgänger- und Velounterführung beim Bushof/Güterschuppen SBB

Siehe nachfolgenden Beschluss.

Beschluss des Gemeinderates

- Die zusätzliche Unterführung wird von der Gemeinde im Hinblick des absehbaren Bahnhofumbaus wegen der Einführung des 1/4h-Taktes bei der SBB zur Planung und Berücksichtigung eingegeben.
- Es wird sofort ein Vorprojekt erstellt, um die konkrete Lage und die Auswirkungen auch auf Seite des Bushofes und des Güterschuppens konkreter abschätzen zu können.

2.6 A6 Bemerkungen zum Richtplan

Parteien und Interessengruppen

- po1: Die Entlastungsstrasse Nord ist zwingender Bestandteil des Projekts. Wir unterstützen Bahnhof West wenn in der SF Mehrwertabschöpfung genügend Mittel reserviert werden, um die Entlastungsstrasse Nord zu finanzieren.
- po2: Für dieses zentrale Entwicklungsgebiet braucht es ein Maximum an Planung Seitens der Gemeinde. Wir erachten den vorliegenden Richtplan als Ergebnis des erfolgten Vorprojekts und verstehen diesen als Grundlage für eine weiterführende Quartierentwicklung. Gerade für eine ZPP mit solch strategischer Bedeutung sollte die Gemeinde weitere Aspekte v.a. bezüglich Nutzung, Layout, Lebensraum, Mobilität, Wirtschaft, Ressourcen etc. in einem Konzept partizipativ definieren und entsprechende Grundsätze festlegen. Für uns ist es zwingend, dass vor der Realisierung der einzelnen Planungen ein gesamtheitliches Nutzungskonzept erstellt wird und die gemeinschaftlichen, öffentlichen und gewerblichen Nutzungen klar definiert werden. Der vorliegende Masterplan deckt nur den architektonischen Teil des Vorhabens ab.
- po2: Die raumbildenden Kanten, die Lage der Industriestrasse und die Nutzung sollen im Masterplan nur als Richtschnur (Maximum) und nicht als verbindliche Grundlage definiert werden. Es muss sichergestellt werden, dass keine massive Blockbebauung entsteht.
- po2: Im Sinne einer innovativen, fortschrittlichen und sozial verträglichen Planung sollte die zu erwartende Mehrwertabschöpfung zwingend in diesem Perimeter eingesetzt werden, z.B. für die Schaffung von günstigem Wohnraum (gem. Legislaturziele der Gemeinde).
- po2: Konzepte für ein verkehrssarmes Quartier sind im Detail zu prüfen und allfällige Massnahmen bez. MIV konkret zu definieren und zu bewerten. Zu den ökologischen Kriterien gehören eine autoarme Planung (max. 0.3 – 0.5 PP/Whg.), ein nachhaltiges Energiekonzept und ein haushälterischer Umgang mit dem individuellen Wohnflächenbedarf. Die Entscheidungen betreffend Mischverkehrsflächen und die Verkehrsszenarien müssen partizipativ erfolgen.
- po2: Das mögliche Bebauungsmuster müsste in einem partizipativen Prozess mit allen Akteuren in einem weiteren Planungsschritt entwickelt werden. Die Innenräume sollen durch eine entsprechende Quartierentwicklung mit Wettbewerbs-Charakter zumindest skizziert oder als Optionen ausgearbeitet werden.
- po3: Der vorliegende Richtplan deckt den Aspekt der öffentlichen Nutzung, des Erholungsraums und der attraktiven Plätze zu wenig ab.
- po3: Das Quartier ist optimal mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Daher sind Konzepte für ein verkehrssarmes Quartier detailliert zu prüfen (max. 0.3 – 0.5 PP/Whg.).
- po4: Wir regen an, dass der schräg zur Bahnlinie verlaufende Abschnitt der Industriestrasse aufgehoben wird. Als Ersatz muss ein Durchgang für den Langsamverkehr geschaffen werden. Die Gemeinde kann das Land verkaufen oder z.B. eine öffentliche Freifläche einhandeln. Bedingung dafür ist, dass dadurch eine bedeutende Nutzungs- und Attraktivitätssteigerung eintreten muss. Eine zusätzliche Unterführung muss auf diesen allfälligen neuen Durchgang durch die Überbauung abgestimmt werden.
- po4: Der Bau der bis zu 400 Wohnungen soll an den Bau der durchgehenden Industriestrasse und den Betrieb Entlastungsstrasse Nord geknüpft werden. Im Richtplan fehlt ein entsprechender Hinweis. Es ist elementar zu erwähnen, dass die geplante Entlastungsstrasse Nord in engem Kontext zum geplanten Projekt «Bahnhof West» als gesamtheitliches Verkehrskonzept zu betrachten ist. Diese Bedingung gilt nicht für das geplante Alters- und Pflegezentrum.

- po4: Die Gemeinde muss sich frühzeitig überlegen, wo sie die notwendigen Erweiterungen für Kindergärten, Kitas, Schulen und Mittagstisch erstellen kann. Wir erwarten, dass der Gemeinderat gelegentlich seine diesbezüglichen Überlegungen vorstellt.
- po5: Die aufgezeigte Umsetzung der Überbauung Bahnhof West wird nur möglich sein, wenn gleichzeitig auch die übergeordneten Verkehrsprojekte umgesetzt und die beabsichtigten bzw. geplanten Nutzungen und Volumen auch die entsprechenden Endabnehmer gefunden werden. Mit der Umsetzung der vorliegenden Planung werden zwangsläufig auch Nachteile entstehen, auf solche wird leider nicht eingegangen. Wir befürchten, dass kritische Stimmen zu wenig ernst genommen werden, was das Risiko einer Opposition gegen die künftige Abstimmungsvorlage erhöht. Dies wäre sehr bedauerlich.
- po5: Zusammenfassung «Bahnhof West – Ein komplexes Planungsprojekt kurz zusammengefasst» Ziff. 1: «(...) Eine ZPP bietet damit Gewähr, das innerhalb dieser Zone ein Bauprojekt nur im Rahmen des Gesamtinteresses der Gemeinde verwirklicht werden kann.» Was ist unter «Gesamtinteresse der Gemeinde» zu verstehen und wie wird das sichergestellt? Dem öffentlichen Interesse ist am vorliegenden Standort eine hohe Bedeutung beizumessen.
- po5: Richtplantext mit Erläuterungen, Kap. A: Der Hinweis, wonach die Gemeinde nicht über die rechtliche Grundlage verfüge um die Grundeigentümer zur Durchführung eines Architekturwettbewerbs zu verpflichten ist so nicht richtig. Auf der Grundlage der heute geltenden baurechtlichen Grundlagen ist dies wohl nicht möglich. Im Zuge der Änderung der ZPP-Vorschriften und dem Erlass der UeO q könnte dies jedoch aufgenommen werden. Es wäre ehrlicher zu kommunizieren, dass der Gemeinderat auf eine verbindliche Verpflichtung in der Grundordnung verzichten will und die wahren Gründe dafür nennt. Lag dem Workshopverfahren ein Programm zugrunde und welche Fachpersonen wurden nebst den Vertretern der Fachstellen des Kantons beigezogen? Wir bitten um Präzisierung und um Richtigstellung.
- po5: Beim Verkehr fehlt eine Abstimmung auf das übergeordnete Netz. Bei einer künftigen durchgehenden Industriestrasse wird von Entlastungswirkungen auf den Dorfplatz, den Bahnhofplatz und die im Westen gelegenen Verbindungsstrassen verwiesen. Dies ist aber nur der Fall, wenn die Entlastungsstrasse Nord realisiert wird. Flankierende Massnahmen werden erforderlich sein, um den Verkehr wunschgemäss lenken zu können.
- po5: Ist sichergestellt, dass die kantonalen Fachstellen dem Abbruch der Schutzobjekte auf der Basis der vorliegenden Planung zustimmen werden? Sind schriftliche Zusagen vorhanden?
- po5: Richtplantext mit Erläuterungen, Ziff. 4.7: Den aufgezeigten Auswirkungen liegen Schätzungen zugrunde. Diese sind zu überprüfen und allenfalls anzupassen, sobald die Auswertungen der kürzlich durchgeführten Verkehrszählungen vorliegen.
- po5: Für das Gebiet muss zwingend ein Mobilitätskonzept ausgearbeitet werden.
- po5: Richtplantext mit Erläuterungen, Teil B, Anpassungen gegenüber dem Richtplan: «Der Gemeinderat kann geringe Abweichungen von den Festlegungen des Richtplans ohne dessen Anpassung gestatten.». Wie viel ist geringfügig und wie sieht es mit der Kumulation aus?
- po5: Wie wird auf den sich ändernden Zeitgeist und die künftigen, heute noch unbekanntenen Einflüsse reagiert? Wir empfehlen dem Gemeinderat, für die übrigen Gebiete innerhalb der ZPP proaktiv nach Investoren zu suchen.
- ve1: Die Kurzzeitparkplätze sind unklar geregelt. Sind sie wirklich nötig? Vorschlag Ergänzung Art. 18 Abs. 1 GBR: «– die optimale Nutzung der sehr guten öV-Erschliessung indem autoarmes/autofreies Wohnen besonders gefördert und die Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge auf die Hälfte des unteren Werts der Bandbreite bzw. des minimalen Grundbedarfs reduziert wird.»
- ve1: Vorschlag Ergänzung Art. 18 Abs. 5 GBR: «Die Erschliessungsflächen sind so zu gestalten, dass der motorisierte Verkehr die Sicherheit des Langsamverkehrs (Fussgänger, Fahrradfahrer) und insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmer (Kinder, ältere Menschen) nicht gefährdet. Dazu ist eine Begegnungszone zu realisieren.»
- ve4: Der Richtplantext enthält leider keine Qualitätsvorgaben bezüglich der baulichen und ästhetischen Gestaltung der Bauten und auch nichts über ein Qualitätssicherheits-system. Dies ist ein gravierender Mangel.
- ve4: Grundsätzlich ist zu bedauern, dass für die Planungen nicht mindestens ein Ideenwettbewerb durchgeführt worden ist.
- ve4: Abbruch von Baudenkmalern: Selbst mit der vorgesehenen Streichung der entsprechenden Gestaltungsgrundsätzen in Art. 18 Abs. 4 GBR bleibt das inventarisierte Gebäude ein schützenswertes Baudenkmal und darf gemäss Art. 10 Abs. 1 BauG nicht abgebrochen werden. Es ist eine Projektlösung zu finden, welche den integralen Erhalt des Gebäudes ermöglicht.

- ve6: Es wird ausserordentlich bedauert, dass die eng mit dieser Vorlage zusammen-hängenden Planungen «Ortsdurchfahrt» und «Entlastungsstrasse Nord» nicht gemeinsam aufgelegt worden sind (Transparenz). Ebenfalls bedauert wird der Verzicht der Gemeinde auf die Darstellung der Fuss- und insbesondere der Schulwege sowie deren Kapazitäten. Die Gemeinden müssen eine Fusswegnetzplanung erstellen und auch Aussagen zu den zumutbaren Schulwegen machen.
- ve6: Es ist nicht verständlich, wie es trotz neuer Nutzungen und neuen Parkplätzen möglich sein soll, dass die Verkehrsbelastung gleich bleibt. Das Planungsverfahren ist nicht transparent, die genannten Zahlen werden in Frage gestellt.
- ve6: Besonders störend sind die oberirdischen Parkplätze neben dem Schulareal und die Zufahrt in die Einstellhalle.
- ve6: Baureglementsänderung: Die Streichung des Bahnhofplatzes ist unverständlich und wird abgelehnt.

Private Mitwirkende

- ge4: Das geplante Vorgehen ist fraglich: In einem Teil des Perimeters der Zone mit Planungspflicht B „Bahnhof West" soll die grundeigentümergebundene Überbauungsordnung q „Zentrum Bahnhof West" und im anderen Teil der behördenverbindliche Richtplan „Bahnhof West" gelten. Die Grundstücke im Perimeter der Überbauungsordnung erfahren bezüglich Nutzung eine massive Aufwertung. Die Grundeigentümer der Grundstücke im Perimeter des Richtplanes haben das Nachsehen. Damit schafft die Gemeinde ungleiches Recht. Wir stellen darum den Antrag, den Artikel 18 des Baureglements bereits heute dem Inhalt des Richtplanes anzupassen.
Im Weiteren wird auf die ausführliche Mitwirkungseingabe des ge4 im Anhang 2 verwiesen.
- ge4: Bemerkungen und Anträge zum Richtplantext:
Es ist unklar um was für ein Gesamtkonzept es sich beim in der Einleitung erwähnten Satz: „Der Richtplan bezweckt eine auf einem Gesamtkonzept beruhende, verdichtete Bebauung und optimierte Erschliessung des Gebietes Bahnhof West" handelt.
Die Abschnitte der Baubereiche sind zu gross
Die Erschliessung des grossen Erweiterungsgebietes westlich des Baubereiches B3 ist vorläufig offen zulassen. Solange die Überbauung im westlichen Teil nicht bestimmt ist, kann und dürfen die Verbindungen zur Industriestrasse nicht vorgeschrieben werden.
- ge5: Aufgefallen ist uns jedoch, dass unsere beiden Parzellen 557 und 788 im behördenverbindlichen Richtplan miteinbezogen sind. Bis heute haben uns weder die von der Gemeinde beauftragten Planer eine gangbare Lösung für eine Aussiedlung unseres Betriebes aus dem heutigen Standort präsentieren können, noch hätten wir selber eine solche gefunden. Es wird uns also vorläufig nichts anderes übrig bleiben, als da zu bleiben, wo wir heute sind.
Was uns ebenfalls aufgefallen ist, dass im Rahmen der Planung der ZPP B, Gebäude direkt an unsere Grundstücksgrenze gestellt werden sollen. Wir werden auf keinen Fall zulassen, dass Grenzabstände nicht eingehalten werden, solange für unseren Betrieb keine akzeptable, neue Lösung gefunden werden kann.
- pr2: An einem Standort wie Bahnhof West muss die Zahl der Parkplätze zwingend minimiert werden. Einerseits besitzen nicht mehr alle Familien ein Auto, auch in Münsingen, und andererseits müssen die zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse derart befriedigt werden, dass keine weiteren Kapazitätsausbauten für den MIV erforderlich sind. Münsingen muss zur Bewältigung der zukünftigen Mobilität auch seinen Beitrag leisten und entsprechende Massnahmen erarbeiten und umsetzen. Im Richtplan und in den nachfolgenden Überbauungsordnungen sind deshalb Mobilitätskonzepte und ein Mobilitätsmanagement gemäss aktuellem Stand des Wissens zwingend zu fordern.
- pr4: Gutes und ausgewogenes Konzept. Gebäudehöhen gut. (Verdichtetes Bauen entlang der Bahnlinie)
- pr5: Bestehende Handwerkerbetriebe, Künstler, Kleingewerbe werden in den neuen Gebäuden kaum Platz finden und verschwinden wegen zu hoher Mieten. Es ist im Interesse der Gemeinde, dass diese Betriebe in der Gemeinde bleiben. So hat die Gemeinde schon heute immer weniger Handwerksbetriebe.... -> Strategie für Kleingewerbe und Künstler entwickeln.
Im Zusammenhang mit der Industriestrasse und der geplanten Entlastungsstrasse Nord muss die Durchfahrt durch den Niesenweg unattraktiv gemacht werden. Ansonsten wird es nicht möglich sein, den Verkehr auf die neue Industriestrasse zu bringen. Sondern es wird Mehrverkehr auf dem Niesenweg geben.

- pr23: Die Verlagerung der Industriestrasse an die Bahn soll erst mit dem Gleisusbau der SBB ausgeführt werden. Der Standort vom geplanten Kreisell Belpbergstrasse berücksichtigt die Höhendifferenz zur Unterführung nicht, zudem muss wegen der verlängerten Unterführung die bestehende Belpbergstrasse abgesenkt werden, meine Gedanken in der Beilage. Die Industriestrasse als Verbindung Belpbergstrasse - Sägegasse kann nie die nötige Funktion übernehmen. Die Unterdorferschliessung muss deshalb entlang der Autobahn erfolgen. Die vorgesehene Rossbodenstrasse ist mit grossem Abstand nur zweite Wahl. Das Gefälle von der Bernstrasse zur neuen Bahnunterführung dürfte noch Probleme geben, ebenso die neue Strassenführung bei der Schulanlage. Mein Vorschlag (wie schon vor Jahren) ist auf beiliegendem Ortsplan eingetragen.
- pr29: Voraussetzung für die Bebauung des Gebietes "Bahnhof West" bildet die Realisierung der Entlastungsstrasse Nord. Ohne Realisierung der Entlastungsstrasse (oder einer mindestens gleichwertigen Lösung), darf eine Überbauung in dieser Grösse an diesem Ort nicht realisiert werden.
- Pr30: Könnte man die Formen der geplanten Gebäude nicht optimieren? Ich empfehle gut begrünte Terrassenbauten in Form von "Wellen". So könnten sehr attraktive Lebensräume für Wohnungen bis hin zu Gewerberäumen (Büros, Restaurants etc.) gebaut werden. Die "Wellen" würden eine optimalere Nutzung des Tageslichts (Besonnung) ermöglichen. Man könnte diverse grössere und kleinere Begegnungs- und Erholungsräume bauen.
Eine Überbauung wie von ihnen geplant erfordert Mut. Ich empfehle ihnen noch einen grösseren, mutigeren Schritt- hin zu einem richtungsweisenden Bau. Richtungsweisend für eine gute verdichtete Bauweise mit hohen Ansprüchen an die Lebens- und Arbeitsplatzqualität und die Nachhaltigkeit. Richtungsweisend auch für andere Gemeinden und Städte und nicht zuletzt für die nächste Generation.
- pr31: Wenn wir nicht unnötig grüne Flächen verschwenden wollen, gibt es nur eine Lösung: In die Höhe bauen, bzw. verdichten.
- pr42: Es ist wünschenswert, dass die Bauherrschaft dazu verpflichtet wird, einen Teil der Wohneinheiten auf finanziell oder körperlich eingeschränkte Bürger/innen auszurichten (z.B. Bereiche mit günstigen Wohnräumen oder Unterstützungsmöglichkeiten (ev. in Kombination mit Senevita?))
- pr47: Geplante Verkehrsführung Coop Bau & Hobby / TopTip eher weniger praktikabel.
- pr51: Verkehrsregime: miV untertags verlegen, Fussgängerzone oberirdisch; Schulzone entlasten, Einfahrt Sägegasse und Quartierverbindungen Niesenweg, Gurnigelstrasse, Dorfmattheweg etc. erschweren, damit der Verkehr wirklich der Bahn entlang verkehrt und nicht durch die Quartiere / Grünzone / Park „West“ planen. Im Dorfteil West gibt es keine Grünzone (analog Schlosspark), öffentlicher grüner Bereich vorsehen und planen.
Ausbau Fussgängerunterführung Sägegasse-Bahnhofstrasse für Velos
- pr52: Grundsätzlich ist eine Gesamtplanung sinnvoll. Sie muss sich in die Umgebung einfügen, und das macht sie nicht. In ganz Münsingen hatte man bisher Gelegenheit gehabt die Bauten höher zu machen (Dorfplatz, Hauptstrasse) aber nicht eine Wand vor ein bestehendes Quartier.
- pr56: Gemeinsam statt einsam. Viele Menschen leben heute allein in zu gross gewordenen Häusern und Wohnungen, welche für Familien geeignet wären. Zukünftig wird die Nachfrage nach kleinerem, privatem Wohnraum (1 -2 Zimmer mit eigener Nasszelle sowie einer Kochnische), kombiniert mit gemeinsamen Räumen (Aufenthaltsraum, Essen, grosse Küche, Büro u. ä.), steigen. Die neue Überbauung "Bahnhof West" ist prädestiniert, u. a. solche zukunftsfähige Wohnformen zu ermöglichen.
Unser Vorschlag: Im Richtplan für das Entwicklungsgebiet "Bahnhof West" wird verbindlich festgehalten, dass ein bestimmter Prozentsatz der Wohnfläche resp. der Wohnungen für so genannte Clusterwohnungen reserviert ist.
Selbstverständlich sind sämtliche Wohnungen (nicht nur die Cluster) inkl. die Aussenräume barrierefrei zu erstellen, damit sie auch für Menschen mit Mobilitätsbehinderungen bewohn- und begehbar sind.
- pr57: Heute sind in der Filzi günstige, einfache Atelierräume untergebracht. Solche Räume, ev. mit einfachem Ausbau und günstigen Mieten sollte es in den Sockelgeschossen wieder geben. Siehe auch in Zürich Europaallee: Ateliers und kleine Läden sind dort geschaffen worden.
Wir bitten sie eindringlich, bei eventueller Planung eines Bistros keinen Alkoholausschank- oder Alkoholverkaufs-Bewilligung zu erteilen, um zusätzlichem Lärm und potentiellm Vandalismus Einhalt zu gebieten.

Zusammenfassung zu den weiteren Bemerkungen

Die strategische Bedeutung des Areals wird anerkannt. Die damit verbundene Chance aktiv auf die Entwicklung Münsingens einzuwirken sollte nach der Meinung der Parteien und Interessengruppen durch den Gemeinderat stärker wahrgenommen werden. Der Richtplan sei als Grundlage zwar gut, ihm müssten aber jetzt noch weitere verbindlichere Planungsinstrumente folgen. Die Nachteile bzw. Folgen einer solchen Quartierentwicklung sollten berücksichtigt und künftig transparent kommuniziert werden. Unter anderem wurde auch der Wunsch nach partizipativen Planungsprozessen geäussert. Demgemäss sind im Richtplan sowohl aus den Bemerkungen der Parteien/Interessengruppen, als auch aus den Bemerkungen der Privaten entnommen, noch folgende konzeptionellen Aspekte zu wenig ausführlich thematisiert oder sollten in den Folgeplanungen vertieft werden:

- Gesamtheitliches Verkehrskonzept unter Berücksichtigung der Entlastungsstrasse Nord und mit flankierenden Massnahmen zur Verkehrslenkung ausserhalb des betrachteten Perimeters
- Grundeigentümergebundenes Mobilitätskonzept / eventuell Durchsetzung eines verkehrsschwachen Quartiers
- Freiraumplanung und grundeigentümergebundene Bedarfssicherung von öffentlichen Parkanlagen, Plätzen und Wegen innerhalb der Baufelder
- Grundeigentümergebundene Nutzungskonzepte: Es wird unter Anderem angeregt, günstigen Wohnraum und Gewerbefläche zu schaffen und flexible Wohnformen und Grundrisse zu fördern
- Frühzeitige Bedarfsplanung und Raumsicherung für die öffentlichen Nutzungen wie Schulräume, Kindergärten, Kita-Plätze etc.

Stellungnahme des Gemeinderates

- Ziel der Richtplanung ist die Schaffung eines behördenverbindlichen Planungsinstruments, welches einerseits die wichtigsten städtebaulichen Richtlinien für das Gebiet vorgibt um eine gesamtheitlich abgestimmte Entwicklung sicherzustellen und andererseits eine möglichst hohe Flexibilität zuzulassen. Im Hinblick auf den voraussichtlich langen Realisierungshorizont ist eine hohe Flexibilität unerlässlich. Betreffend Nutzungsarten macht der Richtplan Aussagen für jeden Baubereich. Präzisere Bestimmungen können zum heutigen Zeitpunkt, da noch keine Nutzer bekannt sind, nicht gemacht werden. Detailliertere Bestimmungen werden später in der grundeigentümergebundenen Nutzungsplanung (Überbauungsordnung) erlassen. Gleiches gilt für die Gestaltung von Plätzen.
- Die im Richtplan festgelegte Dichte bzw. Geschossigkeit der Bebauung wurde im Rahmen eines breit abgestützten Workshopverfahrens und in Zusammenarbeit mit der OLK erarbeitet und als an diesem Ort verträglich eingestuft. Der Gemeinderat anerkennt aber, dass 8 Geschosse als zu hoch und die durchgehende Gebäudeflucht an der Industriestrasse als zu monoton empfunden werden. Die Umliegung der Industriestrasse erachtet der Gemeinderat als eine zentrale städtebauliche Richtlinie für das Areal, welche mit dem vorliegenden Richtplan definiert werden soll. Dies u.a. auch im Hinblick auf die Realisierung der Entlastungsstrasse Nord.
- Bei der Erstellung weiterer UeO's in den Baubereichen B1, B3 und B4 wird die Bevölkerung wiederum in Mitwirkungsverfahren frühzeitig einbezogen.
- Dem Gemeinderat ist es ein grosses Anliegen, im Gebiet Bahnhof West eine qualitativ hochwertige Entwicklung sicherzustellen die sich sowohl durch architektonische als auch durch ökologische und soziale Qualitäten auszeichnet. Dazu gehört auch der Erhalt bzw. die Förderung der Nutzungsdurchmischung, die Schaffung attraktiver öffentlicher Aussenräume sowie öffentlicher publikumsorientierter Nutzungen in den Erdgeschossen entlang der Industriestrasse. Wichtig für die Ansiedlung solcher Nutzungen ist u.a. die Bereitstellung einiger Kurzzeitparkplätze. Diese Parkplätze sollen aber jeweils erst abgestimmt auf die jeweiligen Projekte realisiert werden.

- Die kantonale Denkmalpflege ist von Anfang an in die Planung eingebunden worden und war Teil des Workshopverfahrens. Auch die OLK wurde frühzeitig in das Verfahren integriert und ihre Anliegen aufgenommen. Dadurch konnte die Zusicherung erreicht werden, dass die inventarisierten Objekte Dorfmatweg 4 (schützenswert) sowie Sägegasse 1 und 3 (erhaltenswert) mit der Umsetzung der vorliegenden UeO abgebrochen und ersetzt werden können. Die Kantonale Denkmalpflege erhält im Baubewilligungsverfahren die Möglichkeit, auf die gestalterische Qualität des Ersatzbaus Einfluss zu nehmen (UeO q „Senevita“ Art 11 Abs. 2).
- Die vorliegende Planung wurde bewusst vom Projekt Entlastungsstrasse Nord entkoppelt, um auf beiden Seiten keine einschränkenden Abhängigkeiten zu schaffen. Die Umlegung der Industriestrasse an die Bahn – welche durch ein anerkanntes Ingenieurbüro auf ihre Machbarkeit überprüft worden ist – wird den Niesenweg und den Brückreutiweg vom Durchgangsverkehr entlasten und damit die Schulwegsicherheit auf dem Niesenweg verbessern.
- Eine Umgestaltung des schräg zur Bahnlinie verlaufenden Abschnitts der Industriestrasse kann erst bei der konkreten Planung der Baubereiche B3 und B4 geprüft werden. Die heutige Strasse hat auch eine Erschliessungsfunktion für bestehende Areale.
- Der Gemeinderat unterstützt den Vorschlag, die Anzahl Parkplätze auf ein Minimum zu beschränken und Mobilitätskonzepte zu verlangen (siehe UeO q „Senevita“ Art. 26 Abs. 1 und 2).
- Für die Realisierung der vorliegenden UeO q „Senevita“ ist keine Erweiterung der Infrastrukturen (mit Ausnahme der Industriestrasse) notwendig. Die Auswirkungen der weiteren Planungen in den Baubereichen B1, B3 und B4 sind in den diesbezüglichen konkreten Planungen zu berücksichtigen. Der Gemeinderat wird sich zum gegebenen Zeitpunkt damit befassen.
- Ein Freiraumkonzept, welches die Anordnung und Gestaltung von Spiel-, Aufenthalts-, Grün- und andere Freiflächen festlegt, kann sinnvollerweise erst im Zusammenhang mit den künftigen Planungen im Gebiet erstellt werden. In diesem Fall wird der Gemeinderat Wege prüfen, wie ein solches Konzept grundeigentümergebunden festgelegt werden kann.

Beschluss des Gemeinderates

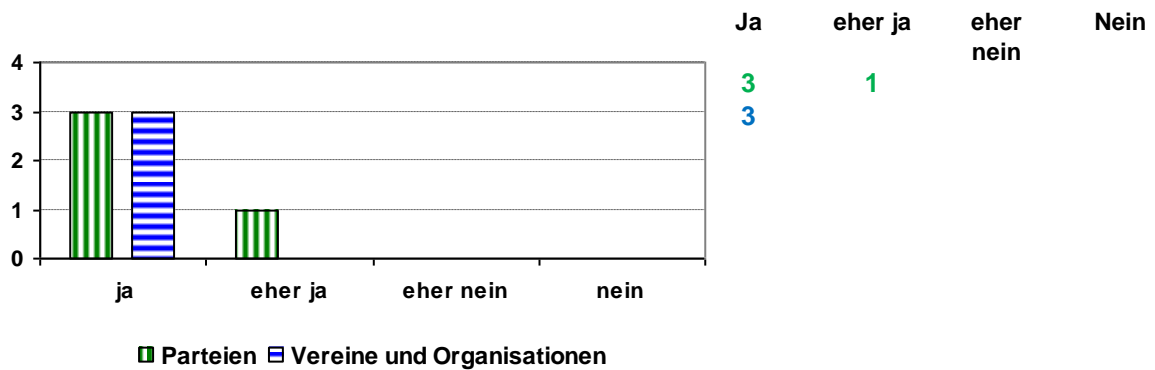
- Siehe auch Beschlüsse in den vorgenannten Kapiteln A1 bis A5.
- Im Richtplandtext wird ergänzt, dass die Erstellung und der Betrieb aller Bauten nach den Grundsätzen der 2000-Watt –Gesellschaft zu planen und die Zertifizierung als 2000-Watt-Areal anzustreben ist.

3. Auswertung der Eingaben zur Überbauungsordnung q „Senevita“

3.1 B1 Erdgeschossnutzungen bei den Seniorenwohnungen und Pflegeplätzen

Soll das Erdgeschoss bei den Seniorenwohnungen und Pflegeplätzen publikumsorientierte Nutzungen mit einem Bezug zum Aussenraum (Dienstleistungen, Gastronomie, Gewerbe) aufweisen?

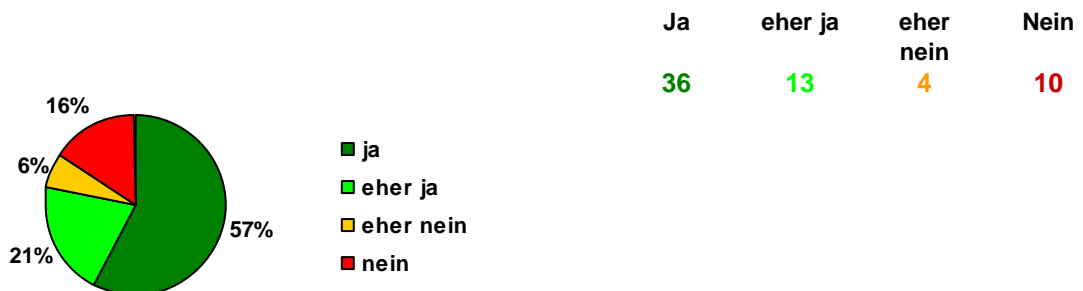
Parteien und Interessengruppen



Bemerkungen zu den Erdgeschossnutzungen

po2: Dem Vorhaben können wir im Grundsatz zustimmen. Publikumsorientierte Nutzungen sollten im Rahmen einer Quartierentwicklung über das ganze Entwicklungsgebiet koordiniert werden.

Private Mitwirkende



Bemerkungen zu den Erdgeschossnutzungen

pr22: Zone liegt ab Mittag im Schatten.

pr35: ist aus meiner Sicht nicht notwendig. Wir haben genügend Gebäuderäume für Dienstleistungen, Gastronomie und Gewerbe.

Pr52: Die publikumsorientierte Nutzung soll so sein, dass hier nicht ein neues Dorfzentrum entsteht (wie oben erwähnt).

Die vorgesehenen Parkplätze oberirdisch wie unterirdisch können nie dem Bedürfnis entsprechen und bringt unnötigen Suchverkehr ins heute ruhige Quartier.

Die geplante Bauhöhe ist bei diesem Umfeld nicht akzeptabel.

Pr58: Auf jeden Fall, aber ohne Auto. Die Autos sollen unterirdisch verkehren.

Zusammenfassung zur Erdgeschossnutzung:

Bei den Mitwirkenden findet eine publikumsorientierte Erdgeschossnutzung mit Aussenraumbezug im Seniorenwohnungsgebäude überwiegende Zustimmung.

Stellungnahme des Gemeinderates

- Mit der Ansiedlung publikumsorientierter Nutzungen wird die Belegung des Bahnhofszuganges und des Platzes bezweckt. Ziel ist nicht die Schaffung eines neuen Dorfkerns.
- Die Anzahl Parkplätze wird mit Blick auf die bereits hohe Verkehrsbelastung und aus ökologischen Aspekten bewusst beschränkt. Die Parkierung ist in der Einstellhalle vorgegeben. Überirdische Parkplätze werden nur beschränkt und ausschliesslich für die Kurzzeitparkierung vorgesehen.
- Zur unterirdische Führung des Verkehrs wird auf die vorgängigen Kapitel verweisen.

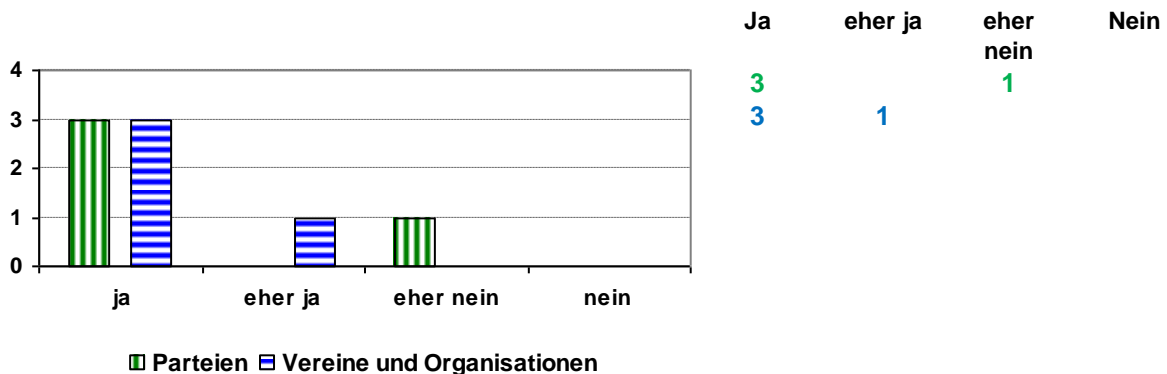
Beschluss des Gemeinderates

Keine.

3.2 B2 Bahnhofvorbereich

Unterstützen Sie die Idee eines einladenden und belebten Bahnhofsvorbereichs, in dessen Platzgestaltung die Industriestrasse integriert wird?

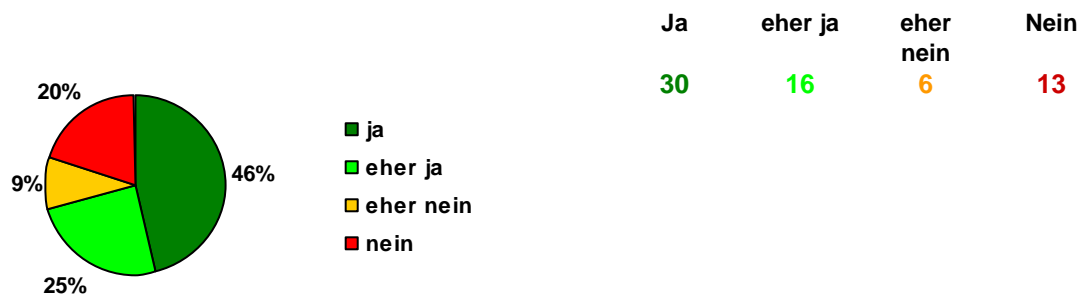
Parteien und Interessengruppen



Bemerkungen zum Bahnhofsvorbereich

- po1: Ja aber ohne Begegnungszone.
- po2: Unter einem attraktiven Bahnhofplatz verstehen wir primär Aspekte die zum Verweilen einladen und nicht nur solche die den Umstieg und den Transit begünstigen. Die Zielsetzungen und Varianten müssten mit Unterstützung entsprechender Fachkräfte erarbeitet werden.
- po3: Für die Erhöhung der Aufenthaltsqualität entlang der Industriestrasse reichen eine gemischte Nutzung und ein paar Bäume nicht aus. Wir schlagen vor, diese zusammen mit Fachkräften für Stadtentwicklung zu erarbeiten und in die UeO q zu integrieren.
- po4: Die UeO ermöglicht die Schaffung eines attraktiveren Vorplatzes auf der Westseite des Bahnhofs.
- ve7: Die hohe Lärmbelastung und die Durchstrukturierung wirken sich negativ auf die Attraktivität des Raumes (gerade für Kinder) aus. Sollte der Raum auch zum Verweilen attraktiv sein, muss dieser nebst formellen, kommerziellen Sitzgelegenheiten auch frei zugängliche (Bänke, Stühle) und insbesondere informelle Sitzmöglichkeiten (Treppenstufen, Podeste, Mauerbrüstungen) aufweisen.

Private Mitwirkende



Bemerkungen zum Bahnhofsvorbereich

pr8: Die Erstellung eines Busperrons auf der Bahnhof-West-Seite erachten wir als sehr sinnvoll. Wie eine Haltestelle direkt vor einem Gebäude mit über 100 Seniorenwohnungen als „nur zum Aussteigen“ funktionieren soll, wenn der Umsteigebushof zu Fuss nur beschwerlich zu erreichen ist, ist für uns aber sehr fraglich. Wir hätten dazu einen möglichen Lösungsansatz (siehe Mitwirkungseingabe im Anhang).

Wir bezweifeln, dass die bestehende Bahnunterführung die Menge an zusätzlichen Fahrgästen wird aufnehmen können (es sind zurzeit andere mehrere Hundert Wohnungen im Bau). Schon heute gibt es zur Hauptverkehrszeit ein dichtes Gedränge, insbesondere auch beim Zugang zum Bushof

Pr32: Ein belebter Bahnhofsvorbereich setzt voraus, dass Gelegenheiten geschaffen werden, damit sich dort die Menschen aufhalten. Die Einquartierung von Dienstleistungs- und Gewerbeunternehmen bringt jedoch nur während den üblichen Ladenöffnungszeiten Publikumsverkehr. Daher ist es wichtig, auch Gastronomieunternehmen (mit den entsprechend längeren Öffnungszeiten) zu berücksichtigen, Sitz- und Verweilgelegenheiten zu schaffen. Ansonsten besteht die Gefahr, dass sich der Bereich in den Nichtladenöffnungszeiten - grad durch die hohen Gebäude - zu einer "Geisterstadt" entwickelt. Meiner Meinung nach wäre der Platz besser belebt, wenn sich die Parkmöglichkeit für die Fahrräder dort befinden würde, anstatt dass die Fahrräder und somit auch ihre Besitzer unterirdisch „versorgt“ werden. Auch aus Gründen der Sicherheit ist mir persönlich eine überirdische Parkmöglichkeit fürs Fahrrad lieber. Spätabends würde ich mich in einer unterirdischen Velostation à la Bahnhof Solothurn alles andere als wohl fühlen und deshalb in solchen Fällen eher einen überirdischen Parkplatz suchen. Sollte das Vorhaben weiterverfolgt werden, so müsste zumindest eine Videoüberwachung erfolgen. Zudem müsste auch eine gegen Süden gerichtete Rampe entstehen, denn Velofahrer sind bekanntlich empfindlich auf Umwege und parkieren notfalls "wild". Zu verweisen ist auf den in vielerlei Hinsicht informativen Leitfaden "Velostationen" von ProVelo Schweiz und ASTRA:
http://www.velostation.ch/fileadmin/redaktion/velostationen/DokumentelDocumentslisteslLeitfaden_velostationen_DEUTSCH-screen-links.pdf
 Fazit meiner Überlegungen: Wieso nicht sowohl unter- wie auch überirdische Veloparkplätze anbieten?

pr35: Es hat einen zu grossen "Stadt-Charakter" und passt nicht ins Ortsbild von Münsingen

pr41: Die Idee eines einladenden und belebten Bahnhofsvorbereichs tragen wir selbstverständlich mit. Dem widerspricht u.E. aber die Integration der Industriestrasse. Deshalb unbedingt eine unterirdische Erschliessung durch die Tiefgaragen prüfen! Muss ja nicht für den Schwerlastverkehr ausgelegt werden. Dieser kann die bisherigen Strassen nutzen.

pr44: Wie attraktiv kann der Bahnhofsvorbereich mit der geplanten Industriestrasse, die darüber führt, werden? Ich habe da meine Zweifel. Die Industriestrasse müsste aus dem Bahnhofsvorbereich herausgenommen werden (unterirdisch, ESTH Senevita).

pr45: Schön, aber unwahrscheinlich wäre autofrei... Aber im Grundsatz JA

pr45: Hohes Ziel - aber grundsätzlich richtig.

Zusammenfassung zum Bahnhofsvorbereich

Ein attraktiver belebter Bahnhofsvorbereich mit integrierter Industriestrasse findet sowohl bei den Parteien/Interessengruppen, als auch bei den Privaten deutlich überwiegende Zustimmung. Aus den Bemerkungen kann entnommen werden, dass die Industriestrasse im Grossen und Ganzen zwar als integrierter Bestandteil der Platzgestaltung toleriert wird, der Erhöhung der Aufent-

haltsqualität für Fussgänger und Fahrradfahrer aber mehr Priorität gegeben werden muss. Dies könnte durch Schaffung von Verweilmöglichkeiten und durch Belebung in Form von angrenzenden, publikumsattraktiven Nutzungen auch ausserhalb der normalen Ladenöffnungszeiten (z.B. Gastronomiebetriebe) und durch Erhöhung des Sicherheitsempfindens (z.B. öffentliche Velounterstände in Ergänzung zur unterirdischen Velostation) geschehen.

Stellungnahme des Gemeinderates

- Dem Gemeinderat ist es ein grosses Anliegen, im Gebiet Bahnhof West eine qualitativ hochwertige Entwicklung sicherzustellen. Dazu gehören auch attraktive öffentliche Aussenräume. In die Planung und Gestaltung des Bahnhofsvorbereichs wurde nebst Städtebauern, Architekten und einem Verkehrsplaner auch ein Landschaftsarchitekt mit Erfahrungen in ähnlich gelagerten Projekten einbezogen. Zwischenzeitlich haben sich die Absichten der SBB konkretisiert. Nach aktuellem Stand der Planungen kann die Velorampe an das Bahngleis verschoben und dadurch der Bahnhofsvorbereich freigespielt werden. Dies eröffnet einen grösseren Handlungsspielraum für eine ansprechende Gestaltung des Vorbereichs, wobei der Gemeinderat klar festhält, dass kein zweiter Bahnhofplatz realisiert werden soll.
- Auf oberirdische Veloabstellplätze soll bewusst verzichtet werden um den begrenzten Aussenraum nicht noch mit zusätzlicher Infrastruktur zu belasten.
- Der Gemeinderat bedankt sich für die konstruktiven Vorschläge und Hinweise betreffend die Vorbereichsgestaltung und wird diese im Rahmen der weiteren Planung prüfen.

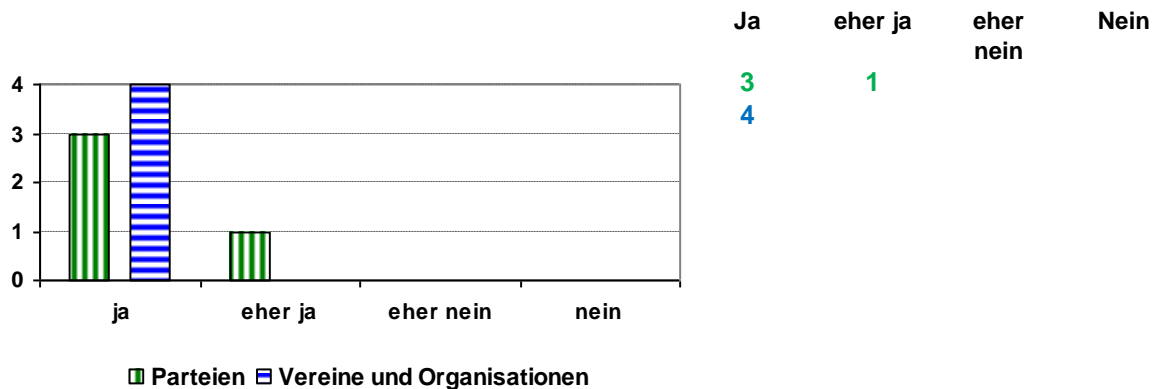
Beschluss des Gemeinderates

- In der weiteren Planung wird geprüft, inwiefern informelle (Treppen, Podeste u.ä.) sowie freizugängliche Sitzgelegenheiten angeboten werden können bzw. sollen.

3.3 B3 Verlängerung der Bahnhofunterführung

Sind Sie damit einverstanden, die Bahnhofunterführung unter der künftigen Industriestrasse hindurch zum verkehrsfreien Bereich zu verlängern und mit breiten Aufgängen (Treppe und Rampe) auszustatten?

Parteien und Interessengruppen

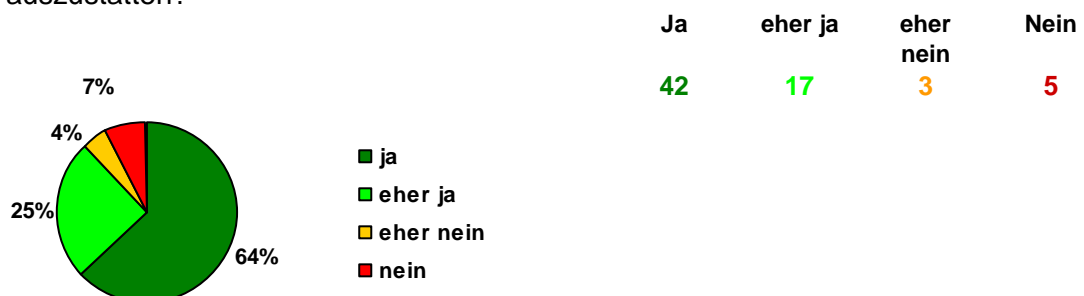


Bemerkungen zur Verlängerung der Bahnhofunterführung

ve7: Es ist gut, dass eine Querung der Fahrbahn für den Zugang zum Bahnhof nicht nötig ist.

Private Mitwirkende

Sind Sie damit einverstanden, die Bahnhofunterführung unter der künftigen Industriestrasse hindurch zum verkehrsfreien Bereich zu verlängern und mit breiten Aufgängen (Treppe und Rampe) auszustatten?



Bemerkungen zur Verlängerung der Bahnhofunterführung

pr35: keine Einwände

pr45: Gute Idee

pr58: Unterirdische Erschliessung der Autos. Tiefgaragen prüfen

Zusammenfassung zur Verlängerung der Bahnhofunterführung:

Bei den Mitwirkenden findet der Vorschlag der Verlängerung der Bahnhofunterführung mit breiten Aufgängen unter der künftigen Industriestrasse hindurch zum verkehrsfreien Bereich überwiegende Zustimmung.

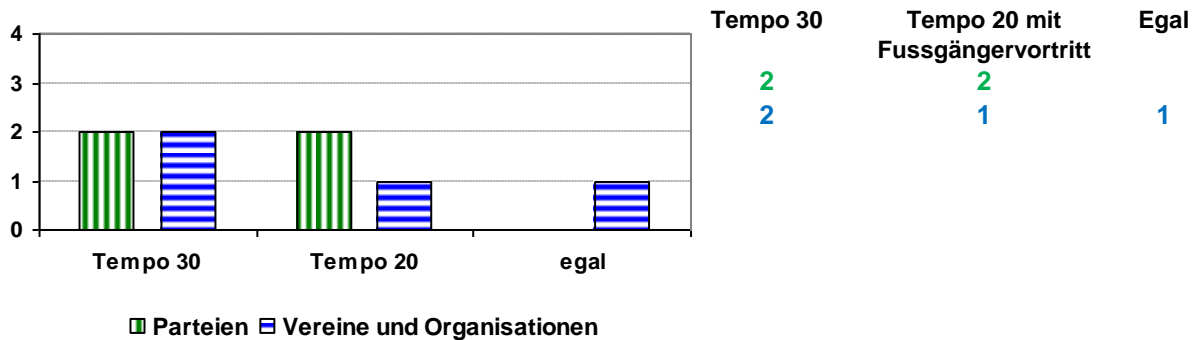
Stellungnahme und Beschluss des Gemeinderates

Keine Weiteren.

3.4 B4 Verkehrsregime Bahnhofsvorbereich

Soll auch auf diesem Abschnitt der Industriestrasse Tempo 30 gelten oder eine Begegnungszone mit Tempo 20 und Fussgängervortritt signalisiert werden?

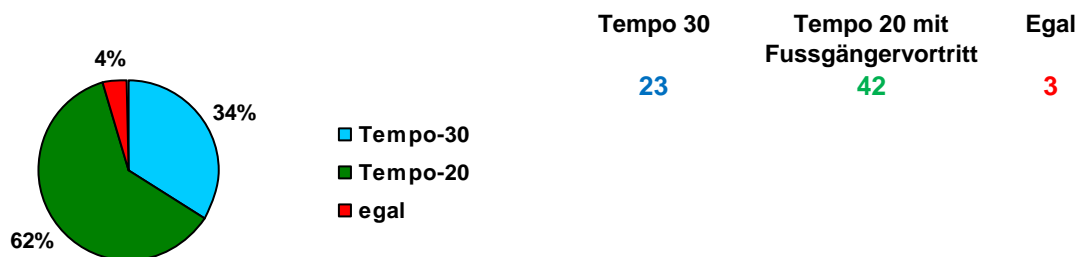
Parteien und Interessengruppen



Bemerkungen zum Verkehrsregime Bahnhofsvorbereich

- po2: Eine Begegnungszone mit T20 begrüssen wir.
- po4: Für das bessere Verständnis der Verkehrsteilnehmer soll auf beiden Seiten des Bahnhofs das gleiche Verkehrsregime gelten. T30 ist die bessere bzw. zweckmässigere Lösung.
- ve6: Mischverkehrsflächen werden ausdrücklich abgelehnt. Das Temporegime ist unbedingt in dieser Planung zu klären.
- ve7: Es ist sinnvoll, diesen Bereich für den MIV ganz zu sperren oder mindestens eine Begegnungszone mit T20 und Fussgängervortritt einzurichten sowie den Zugang mit einem Zubringerdienst zu beschränken.

Private Mitwirkende



Bemerkungen zum Verkehrsregime Bahnhofsvorbereich

- pr2: Verkehrsregime Bahnhofsvorbereich: Begegnungszone schaffen.
- pr8: Tempo 20: Gemäss altem Richtplan war ein attraktiver Bahnhofausgang West geplant. Jetzt gibt es an diesem Ort eine Strasse für den MIV statt eines Bahnhofplatzes. Umso mehr müssen jetzt die Bedürfnisse der Fussgänger und der Velofahrenden berücksichtigt werden (also Tempo 20 + attraktive Aufenthaltsbereiche).
- pr14: Wenn in der Mischverkehrsfläche Tempo20 (Fussgängervortritt) ist, wofür wird dann die Umfahrung gemacht. Spätestens da staut wieder alles, wenn im Unterdorf immer mehr gebaut wird; für den Autoverkehr im Unterdorf jedoch immer mehr Einschränkungen kommen, wird es immer unzumutbarer.
- pr16: Eigentlich wäre 50km/h gut, da dies nicht zur Verfügung steht, ist es ja egal, da die Autos sowieso komplett inkompetent und velofeindlich/menschenfeindlich fahren.
- pr17: Tempo 20 (nur auf dem Bahnhofvorplatz) würde zur Beruhigung beitragen. Alle Bahnhofzugänge sollten auf die Westseite der Industriestrasse verlegt werden, damit Strassenquerungen nicht mehr nötig sind.

- pr19: Mit dem Umbau der Industriestrasse sowie der Neugestaltung des Bahnhof West muss eine Nord-Süd Achse im Unterdorf erstellt werden, die die Verkehrssituation in den Wohnquartieren verbessert. Um dies zu erreichen muss die Industriestrasse eine attraktive Variante sein das Unterdorf in nördliche und südliche Richtung zu befahren. Ein Tempo 20 mit Fussgängervortritt würde dies nicht entsprechen!
- pr21: Quartierstrassen Niesen- und Brückreutiweg entlasten: Wir bitten Sie mit Nachdruck, die zur Debatte stehende Begegnungszone T20 am Knoten zwischen Sägegasse und Industriestrasse zu streichen und in eine T30 Zone umzuwandeln. Der Grund ist einfach: Eine T-20 Zone im oben genannten Abschnitt würde den motorisierten Verkehr dazu motivieren, wie bis anhin via Sägegasse und Niesenweg kürzer und schneller zwischen Norden und Süden zu verkehren.
- pr24: In Anbetracht des Bauvorhabens „Zentrum Bahnhof West“ befürchten wir eine weitere Verschlechterung der Situation am Niesenweg, da dort eine Tempo 20 Spielzone angedacht ist, was unserer Meinung nach dazu führen wird, dass viele Autofahrer deshalb bevorzugt den Niesenweg benutzen werden und dies nochmals zu einer Verkehrszunahme führen wird. Das kann in Anbetracht der aktuellen Verkehrssituation am Niesenweg sicherlich nicht das strategische Ziel der Gemeinde sein.
- pr31: Wenn die Bahnhofunterführung unter der Industriestrasse hindurch verlängert wird, ist Tempo 30 sinnvoller, so dass der Verkehr nicht unnötig gebremst wird.
- pr32: Was die Frage nach der Geschwindigkeit im Bahnhofvorbereich betrifft, so sollte die Industriestrasse auf keinen Fall weniger attraktiv zum Befahren sein als der parallel dazu verlaufende Niesenweg. Dieser kann als Hauptverkehrsachse der Schulkinder nicht noch mehr Verkehr verkraften, ohne dass deren Sicherheit leidet. So bin ich ganz klar für Tempo 30 in der Hoffnung, der Niesenweg werde entlastet resp. nicht mehr belastet (dies auch im Hinblick auf die Entlastungsstrasse Nord). Sollte Tempo 20 mit Fussgängervortritt signalisiert werden, so würden einerseits Autofahrer eher andere Wege bevorzugen und andererseits müsste der Fussverkehr, nachdem er sich nun in den letzten Jahren an die nicht mehr existenten Fussgängerstreifen und die Vortrittsbelastung gewöhnt hat, sich wieder umgewöhnen. Je nachdem, wo man sich befindet, müsste man Vortritt gewähren oder könnte diesen selber beanspruchen, teils wohl bei gleicher Flächenmarkierung am Boden. Im Sinne einer klaren, einheitlichen Regelung sollte die Vortrittsbelastung für den Fussverkehr auch im Bereich Bahnhofvorplatz/Industriestrasse gelten.
- pr35: Weniger als Tempo 30 sollte nicht gefahren werden. Tempo 30 ist langsam genug.
- pr38: Es erscheint heute als verfrüht, bereits das Regime festzulegen. Aus heutiger Sicht erscheint in Anlehnung an das bestehende Regime T 30 als richtig. Sofern die erwartete Belebung mit Läden, Restaurants und weiteren publikumsintensiven Nutzungen Tatsache werden sollte, ist dazumal allenfalls T 20 angemessen.
- pr55: Solange die Unterführung Bahnhofplatz-Sägegasse noch zwischen Industriestrasse und Bahnareal endet, halten wir eine Begegnungszone mit Tempo 20 und Fussgängervortritt für zwingend.

Zusammenfassung zum Verkehrsregime Bahnhofvorbereich

Bei den Parteien und Interessengruppen überwiegen die Befürworter von Tempo 20 (auf dem Abschnitt Bahnhofvorbereich) knapp gegenüber den Befürwortern von T-30. Bei den Privaten sind deutlich mehr für Tempo 20 als für Tempo 30. In den Bemerkungen werden zu beiden Meinungen nachvollziehbare Begründungen gebracht. Einerseits wird befürchtet, dass die Entlastungsfunktion der Industriestrasse als wichtige neue Querverbindung durch T-20 gehemmt wird und dass, wenn das Temporegime gegenüber dem Rest des Quartiers an diesem Ort zu restriktiv herabgesetzt wird, unerwünschter Ausweichverkehr stattfindet. Andererseits wird befürchtet, dass der Sicherheit von Fussgängern und Velofahrenden bei T-30 zu wenig Beachtung geschenkt wird.

Stellungnahme des Gemeinderates

- Das zukünftige Verkehrsregime hat die Gestaltung der Räume nur einen untergeordneten Einfluss. Die Gestaltung der Strasse und des Platzes ist für T-30 und T-20 dieselbe.
- Die Befürchtungen betreffend Behinderung des fahrenden Verkehrs werden im Rahmen der Auswertung der Verkehrszählungen geprüft. Anhand der Modelle kann aufgezeigt werden, ob der Fussgängervortritt bei T-20 einen negativen Einfluss hat oder nicht.
- Der Gemeinderat ist der Meinung, dass für die Attraktivierung und Belebung des Bahnhofvorbereichs die Einführung von T-20 einen guten Beitrag leisten könnte. Der

Gemeinderat will aber keine negativen Auswirkungen auf den übergeordneten Verkehrsfluss bewirken.

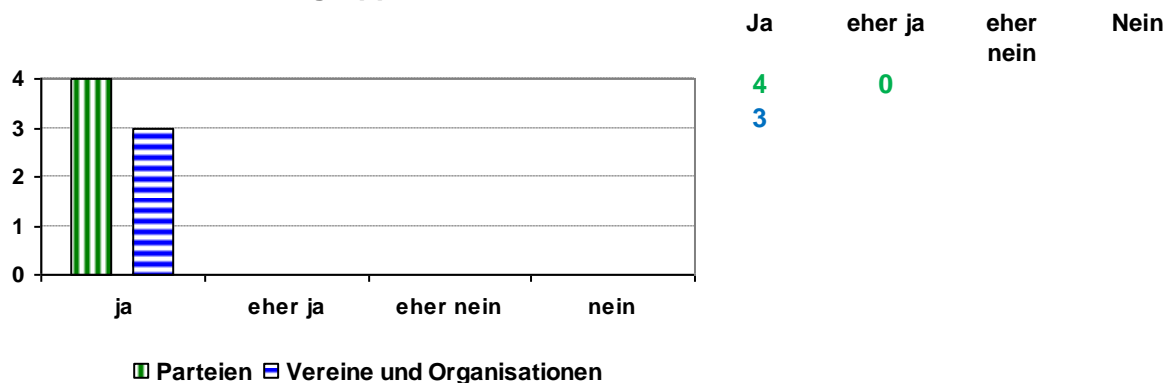
Beschluss des Gemeinderates

- Der Entscheid über das Verkehrsregime wird erst im weiteren Verlauf der Planungen und in Kenntnis aller Auswirkungen getroffen.

3.5 B5 Unterirdische Veloeinstellhalle

Begrüssen Sie die Schaffung einer unterirdischen Veloeinstellhalle mit 650 Plätzen, um den Bahnhofplatz und das Vorfeld des Alters- und Pflegezentrums unverstellt zu halten?

Parteien und Interessengruppen

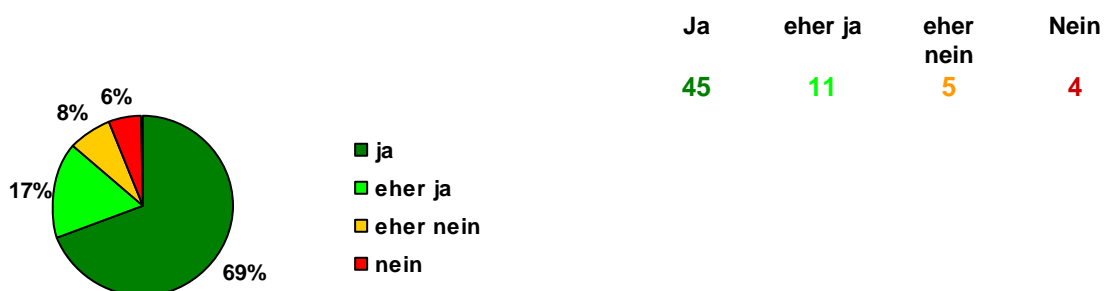


Bemerkungen zur unterirdischen Veloeinstellhalle

po3: Der Zugang zu den Veloabstellplätzen muss sowohl von der Sägegasse als auch vom Dorfmattheweg möglich sein. Die Erschliessung über die bestehende Bahnunterführungsrampe ist dafür zu schmal.

ve6: Die Erschliessung des Veloparkings versperrt den Zugang zum Bahnhof und muss verschoben werden.

Private Mitwirkende



Bemerkungen zur unterirdischen Veloeinstellhalle

pr8: Es braucht für die Veloabstellplätze auch eine Rampe auf der Südseite. Die Velofahrenden kommen je länger je mehr vom Dorfmattheweg / Bau- und Hobby her. Der Umweg über die Seite Sägegasse ist nicht sinnvoll, insbesondere ist auch fraglich, ob die Kapazität nur einer Rampe zur Hauptverkehrszeit ausreicht (siehe heutiges Gedränge bei den verteilten Veloabstellplätzen).

pr14: Wo sollte diese Halle hinkommen? Unter B2 oder B3? Gefahr von Diebstahl noch grösser. Wenn abgeschlossen noch teurer / längerer Zeitverlust, um den Zug zu erreichen., nachts unheimlicher, gefährlicher.

pr17: Da der geplante Bahnhofplatz vor allem von der Industriestrasse und den Bahnhofzugängen dominiert ist und eine Nutzung für Veranstaltungen eher schwierig erscheint, sollte

konsequenterweise auch vom Dorfmattweg her eine Velorampe erstellt werden.

Die Idee einer unterirdischen Veloeinstellhalle ist zu begrüssen. Solche Räume sind erfahrungsgemäss exponiert für Vandalismus und Schmierereien. Dies kann zu einem starken Unsicherheitsgefühl in der Bevölkerung führen. Bei der Realisierung sollte daher darauf geachtet werden, dass es keine toten Ecken gibt, die Beleuchtung gut ist und eventuell die Wände bereits gestaltet sind (Verminderung von Schmierereien). Zusätzlich sollten weitere Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit (z.B. Überwachung mittels Kameras, Patrouillen durch Sicherheitsdienste) geprüft werden.

pr25: Veloeinstellhalle: zu zentralisiert, schafft neue Probleme (Velo abstellen), zu kostenaufwendig

pr29: Die Schaffung einer unterirdischen Veloeinstellhalle ist im Grundsatz eine gute Idee, was die Sicherheit anbelangt müsste jedoch wahrscheinlich eine Videoüberwachung installiert werden (Gefahr von Vandalismus und Gewalt vor allem nach Einbruch der Dunkelheit).

pr35: Ist das notwendig? Was mich etwas stört ist das Ungleichgewicht. Bei den neuen Seniorenwohnungen und Pflegeplätzen spricht man von lediglich 55 Autoparkplätzen. Im Gegenzug dazu 650 Veloparkplätze.

pr37: Aus meiner Sicht haben wir genug Dienstleistungs- und Gastronomieräume, diese sehe ich als nicht notwendig. Eine Unterirdische Veloeinstellhalle sehe ich als unsicher und als Gelegenheit für ein Verbrechen. Ich hätte Angst, mein Velo dort abzustellen oder zu holen.

pr45: Hopp Veloville...

Zusammenfassung zur unterirdischen Veloeinstellhalle

Die unterirdische Veloeinstellhalle wird von den Parteien und Interessengruppen ausnahmslos befürwortet. Bei den Privaten ist die Zustimmung sehr deutlich. Es wird angemerkt, dass in der Ausführung auch dem subjektiven Sicherheitsaspekt grosse Bedeutung zugemessen werden soll.

Stellungnahme des Gemeinderates

- Die Realisierung von 650 Veloabstellplätzen in einer unterirdischen Anlage schafft die Möglichkeit, die heute von oberirdischen Veloabstellplätzen besetzten Aussenräume für die Allgemeinheit in Wert zu setzen. Dem subjektiven Sicherheitsempfinden in der Veloeinstellhalle wird eine grosse Bedeutung zugemessen und soll in der Planung angemessen berücksichtigt werden.
- Die Erstellung einer Rampe zur Veloeinstellhalle auch vom Dorfmattweg her wird in den aktualisierten Planungsgrundlagen berücksichtigt.

Beschluss des Gemeinderates

- Art. 26 UeV wird mit einer Bestimmung ergänzt, dass dem subjektiven Sicherheitsempfinden in der Veloeinstellhalle mit einer entsprechenden Gestaltung (Beleuchtung, Anordnung der Abstellplätze, Überwachung etc.) angemessen Rechnung getragen wird.

3.6 B6 Bemerkungen zur Überbauungsordnung q „Senevita“

Parteien und Interessengruppen

po1: Die Erschliessung der Zone Bahnhof West durch den öV ist ideal. Die Entlastungsstrasse Nord ist zwingender Bestandteil des Projekts. Wir unterstützen Bahnhof West wenn in der SF Mehrwertabschöpfung genügend Mittel reserviert werden, um die Entlastungsstrasse Nord zu finanzieren.

po2: Die Durchführung der Industriestrasse sollte kritisch geprüft werden. Insbesondere sind Optionen für einen offenen Platz zu prüfen, für den Fall, dass die Entlastungsstrasse Nord nicht realisiert werden kann. Die UeO q muss u. E. die Option für eine vollständige Durchfahrt der Einstellhalle über den gesamten Perimeter offen halten.

po2: Wer und wie entscheidet über die mögliche Bebauung und Fassadengestaltung?

po2: Parallel zur Detailplanung Zentrum Bahnhof West sollte eine entsprechende Quartierentwicklung in Angriff genommen werden, so dass sich gegenseitig beeinflussende Aspekte noch koordiniert

werden können. Zurzeit besteht der Eindruck, dass der Masterplan eher ein Nebenprodukt der UeO q als ein effektives Richtprojekt ist.

- po2: Änderung der Grundordnung: Der Realisierung einer urbanen, dichten Überbauung stimmen wir im Grundsatz zu. Zur Rechtfertigung der Vorhaben ist aus unserer Sicht aber eine Quartierentwicklung erforderlich die mehr Aspekte erfasst als die Formulierung der Raumkanten, Volumetrie und des Strassenraums.
- po2: Baureglementsänderung: Ein attraktiver Bahnhofplatz West wurde im Rahmen der Ortsplanungsrevision propagiert und von vielen Bürgern als Platz mit Einladung zum Verweilen verstanden.
- po2: Der Vorsatz, die Überbauung an den Grundsätzen der 2000-Watt-Gesellschaft zu orientieren wird sehr begrüsst, die Überbauung muss bzgl. Energieversorgung und -verbrauch Vorbildcharakter haben. Die Umsetzung sollte durch ein entsprechendes Monitoring im Planungsprozess sichergestellt werden. Das BFE und das ARE haben das Werkzeug «Nachhaltige Quartiere by Sméo» für die nachhaltige Quartierentwicklung entwickelt; Münsingen sollte dieses oder ähnliche Werkzeuge nutzen.
- po2: Es muss sichergestellt werden, dass mit dem längerfristigen Entwicklungsfortschritt des Gesamtperimeters nicht jeweils unter Investoren- und Realisierungsdruck schlecht koordinierte Einzelvorhaben zur Disposition gestellt werden. Deshalb sollte frühzeitig eine Quartierentwicklung unter Federführung der Gemeinde lanciert werden.
- po3: Auf die Bedürfnisse des Langsamverkehrs ist gebührend Rücksicht zu nehmen.
- po3: Warum das Busperron auf der Bahnhof-West-Seite nur zum Aussteigen funktionieren soll, ist schwer verständlich.
- po4: Wir hoffen, dass der geplante Bau ein Startschuss ist und weitere Bauten im Gebiet Bahnhof West auslöst.
- po4: Das Gebäude ist mit 7 Geschossen für Münsinger Verhältnisse zwar hoch, scheint uns aber für das Ortsbild verträglich, da es ein Einzelobjekt ist.
- po4: Der Abstand zwischen den Baubereichen 1 und 2 beträgt etwa 8 m. Es fehlen Planunterlagen, welche aufzeigen, ob in diesem Bereich dauernd bewohnte Zimmer liegen, welche weder Sonne noch eine minimale Aussicht haben.
- po4: Die Bushaltestelle ist seitlich durch die Rampen zur Bahnhofunterführung und durch die Industriestrasse begrenzt. Wie können die Passagiere ein- oder aussteigen.
- po4: Wenn eigens für die Realisierung des Alters- und Pflegeheims eine UeO geschaffen wird ist es für das Image der Gemeinde wichtig und darf auch als Gegenleistung erwartet werden, dass dieses Heim die entsprechende Qualität an Pension und Pflege bietet und ein vorbildlicher Arbeitgeber ist.
- po4: Erläuterungsbericht Ziff. 7.3: «Im Fall der Realisierung der Entlastungsstrasse Nord würde die zulässige Luftbelastung jedoch deutlich überschritten.». Wie weit ist diese Erkenntnis gesichert und fliesst in die Planung/Beurteilung der Entlastungsstrasse Nord ein?
- po5: Art. 5 UeV: Was passiert, wenn sich die gewünschten publikumsorientierten Nutzungen nicht realisieren lassen?
- po5: Art. 6 UeV Abs. 1: Es geht nicht hervor, wie hoch die Mehrnutzung gegenüber dem heute geltenden Recht ist und wie hoch der mit der vorliegenden Planung geschaffene Mehrwert ist und wie dieser abgeschöpft wird.
- po5: Art. 6 UeV Abs. 4: Es werden max. Abweichungen von 0.05 m zugelassen. Heute bestehen ja noch keine Bauprojekte, dieses Mass ist u. U. zu eng gefasst und lässt praktisch keine Spielräume offen.
- po5: Art. 8: Das Herausragen hervorspringender Gebäudeteile sollte auf 50% der Fassadenfläche zugelassen werden, 30% erachten wir als zu einschränkend.
- po5: Art 12 UeV: Wie kann sichergestellt werden, dass Schaufenster nicht verklebt werden? Wenn die Läden nicht vermietbar sind, was passiert dann?
- po5: Art. 19 UeV: Sind im Bereich der Gartenanlage nutzungsbezogene Hochbauten zugelassen? Wie verhält es sich hier mit baubewilligungsfreien Bauten?
- po5: Art. 20 UeV: Wer ist für den Unterhalt der Strassenraumbepflanzung zuständig?
- po5: Art. 26 UeV: Die in Abs. 1 festgelegte Kürzung der ermittelten Bandbreite begrüssen wir im Grundsatz. Vorliegend ist jedoch die Ausarbeitung und Einreichung eines Mobilitätskonzepts zwingend zu verlangen.
- po5: Baureglementsänderung: Während im Richtplan die Geschosszahlen auf 3 bis 8 mit entsprechend hohen Nutzungen festgelegt sind, werden in der Grundordnung wesentlich tiefere

Nutzungsmöglichkeiten wieder für mehrere Jahre zementiert. Dies steht im Widerspruch zur kommunizierten Gesamtlösung und könnte zu einem Bumerang werden.

- ve1: Die primäre Nutzung (Seniorenwohnungen, Altersheim) sollte noch einmal überprüft werden. An diesem optimal mit dem öV erschlossenen Standort sollten pendlerorientierte Nutzungen (Wohnungen, Arbeitsplätze) angesiedelt werden.
- ve1: Art. 5 verbietet normale Wohnungen, darin sehen wir keinen Nutzen (Kleinwohnungen für nicht-Alterswohnen werden zudem nicht ausgeschlossen). Gemäss Richtplan gilt die publikumsorientierte Nutzung entlang der Hauptachsen, gemäss UeO nur für die «entsprechend gekennzeichneten Fassaden» (ohne Sägegasse). Zudem gilt die Vorschrift nur noch «grossmehrheitlich», ein Begriff der nicht weiter definiert wird (>50%? >95%?).
- ve1: Das Parkierungskonzept scheint uns noch nicht stimmig. Aus unserer Sicht fehlt eine klare Aussage zum Verwendungszweck (Bahnkunden) und zur (maximal zulässigen) Anzahl Kurzzeitparkplätze. In den Vorschriften ist festzuhalten, dass oberirdisch keine Kundenparkplätze angeboten werden dürfen.
- ve1: Die in Art. 26 vorgesehenen Vorschriften zur Parkierung können wir nicht unterstützen! Eine Reduktion von 20% erlaubt immer noch 1.8 PP pro Wohnung! Das ist für diesen ausgezeichneten öV-Standort unverständlich. Gerne weisen wir auf Beispiele einer «modernen» Parkplatzpolitik hin (Planung Areal Thomasweg/Stationstrasse Köniz).
- ve1: Die Bike-and-Ride-Anlage begrüßen wir sehr. Zu den publikumsorientierten Nutzungen sind ausreichend oberirdische Veloabstellplätze bereitzustellen.
- ve2: Eine Begegnungszone auf der Industriestrasse ist nicht kompatibel mit der allfälligen Linienführung des Ortsbusses. Die Führung der Linie 163 nachmittags durch die Industriestrasse ist grundsätzlich sinnvoll. Falls die Entlastungsstrasse Nord realisiert wird, ist allerdings davon abzusehen, da die Verkehrsmengen auf der Industriestrasse in diesem Fall zu gross sein könnte.
- ve4: Art. 12 der UeV enthält leider nur äusserst rudimentäre Vorschriften zur Fassadengestaltung, die eine der Wichtigkeit des Planungsperrimeters angemessene Qualität der Überbauung nicht zu sichern vermögen. In den UeV fehlen zudem jegliche qualitätssichernde Massnahmen, was unseres Erachtens beim Fehlen von konkreten Vorschriften unabdingbar ist.
- ve5: Die Unterführung beim ehemaligen Haueter und die Strassenquerung Hunzigenstrasse/Sägegasse ist Teil des Schulwegs vieler Kinder aus dem Oberdorf. Dieser wird im Projektbescrib nicht erwähnt nur der Niesenweg-Schulweg. Damit die Kinder aus den Oberdorf, welche bisher via ehemalige Haueter-Unterführung zum Schlossmattschulhaus gelangt sind, ungefährdet die (Industrie)Strasse überqueren können, muss an geeigneter Stelle eine sichere Querung eingerichtet werden.
- ve6: Die geplante Erschliessung der Einstellhalle wird aus Sicherheitsgründen abgelehnt. Die oberirdische Anlieferung ist in das Untergeschoss zu verlegen.
- ve6: Die Fusswege sind im Überbauungsplan ausserordentlich mangelhaft eingetragen, dass sollte unbedingt verbessert werden. Fuss- und Velowege sind zu trennen.
- ve6: Die Eingabe enthält einen konkreten Vorschlag zur Anpassung von GBR Art. 18 ZPP B «Bahnhof West». Es wird auf die Eingabe ve6 im Anhang 2 verwiesen.
- ve7: Es fehlt uns der adäquate Rücklauf der Ergebnisse an die Mitwirkenden. Mit dem vorliegenden Prozessdesign wird nicht ersichtlich wie Ideen aus dem Mitwirkungsprozess aufgenommen und eingebaut werden. Kritisch müssen wir auch die gewählte Methode beurteilen – Kinder, Jugendliche oder die fremdsprachige Bevölkerung werden durch diese Methode kaum erreicht. Die Fachstelle hätte es begrüsst, wenn in den breit angelegten Workshops zur Erarbeitung des Richtplans bereits Vertretungen der Zivilgesellschaft beteiligt gewesen wären.

Private Mitwirkende

- ge6: Man möge bedenken, dass es mehr Verkehr geben wird, zumal es Wohnungen gibt, dort wohnen Bewohner, vielleicht hat auch dort jemand ein Auto. Personal und Besucher werden bestimmt nicht alle mit dem Auto kommen und den ÖV benutzen wie sie dies bedenken!
Dieses Vorhaben mit den Riesenblöcken ist ein reines profitdenken und vor allem die Idee dieses Bauvorhabens mit 440 Wohnungen?
Aber bevor ihr überhaupt bauen wollt, müsst ihr das Verkehrschaos in den Griff bekommen. Ihr plant nun schon mehr als 25 Jahre wegen einer Entlastungsstrasse und sind noch nicht weiter? Das viele Geld das ihr bereits in den Sand gesetzt habt, hätte schon lange eine Untertunnelung gegeben.

- pr1: Insgesamt finde ich das Vorhaben gut. Parallel dazu braucht es aber auch die Entlastungsstrasse Nord, andernfalls ist ein wesentlicher Ausbau der Industriestrasse überflüssig.
- pr3: Es ist sicherzustellen, dass dieser Begegnungsort einladend bleibt. Vor allem ist zu verhindern, dass die gestörten Jugendgruppen und weitere Gruppen (Alkohol, Abfall, Drogen, Sprayer) diesen Platz in Beschlag nehmen können.
- pr5: Prinzipiell zum Vorgehen der Gemeinde: Ich finde es fraglich, dass die Gemeinde mit einem Investor plant und nicht ein Vorgehen über einen unabhängigen Architekturwettbewerb gesucht hat. Investoren werden immer die monetären Eigeninteressen verfolgen.
- pr6: Die Gebäudehöhe ist 1-2 Stockwerke zu hoch, wir finden dass 80 zusätzliche Alterswohnungen genügen würden. Da heute alle Wohnungen Altersgerecht gebaut werden.
Auch sind wir der Meinung, dass zuerst die neue Umfahrungsstrasse realisiert werden muss. Nach unserer Meinung sollte man die Strasse vom Hunzigenkreisel aus auf der westlichen Seite der SBB Strecke entlang führen, diese Variante käme vielleicht sogar günstiger als eine Bahnunterführung. Der Verkehr würde dabei schon in Rubigen getrennt.
Noch etwas wegen dem Lärm: Man müsste mit der SBB noch über die Schall-Isolation der Perrondächer diskutieren.
- pr7: Integration der schützenswerten Gebäude am Dorfmatweg.
Maximale Geschosshöhe von 4-5 Geschossen mit stark gegliederter Fassade mit grossem Glasanteil (keine flache geschlossene Front), zurückgesetzter Erdgeschossbereich.
Massstäbliche Gebäudelängen, die auf Quartierstruktur Bezug nehmen.
Klares Begrünungskonzept (Baumreihen)
- pr9: Es ist vorgesehen, einheimische Bäume und Sträucher zu pflanzen, meiner Meinung genügt diese Absichtserklärung nicht. Bäume und Sträucher haben eine wichtige Funktion im Siedlungsraum als Staubfilter, Luftfeuchtigkeit, Kühlung, Biodiversität. Weitergehend sollten die Flachdächer begrünt werden, ebenso Gebäudefassaden (s.a. www.bafu.admin.ch/magazin 2015-3-08). Dies ist als Auflage in die Überbauungsordnung aufzunehmen.
Inwiefern werden die Problematik des Lärms und Immissionen in den Wohnbereichen angegangen? Ich verweise auf das Vorgehen gemäss Gesundheitsvorsorgeabschätzung (GFA)/Methode equiterre.
Ebenso sollten die Ergebnisse aus dem nationalen Forschungsprogramm NFP 54 betreffend nachhaltige Siedlungsentwicklung berücksichtigt werden. Dort wird u.a. Aufschluss darüber gegeben, wie Siedlungsräume für eine alternde Gesellschaft gestaltet werden müssen.
Es sollen Räumlichkeiten für Gewerbe/Dienstleistungen, Gastronomie erstellt werden. Es stellt sich die Frage, ob nicht bereits genügend Räumlichkeiten für Gewerbe/Dienstleistungen vorhanden sind. Im sogenannten Erlenaupark stehen Büroräumlichkeiten seit Monaten leer.
- pr10: Eine grundsätzliche Überbauung finde ich sinnvoll.
Die an obgenannter Versammlung ebenfalls erwähnte Kritik, dass die Gemeinde dem Investor freie Hand gibt, somit ein Grossauftrag ohne Wettbewerb und entsprechende Bedingungen seitens Gemeinde vergeben wird, teile ich sehr. Dass ein Grossinvestor an der Informationsveranstaltung auf Folien mit Gemeindelogo sogar schreiben darf, er betreibe keine Spekulation ist geradezu ein Affront. Informierten Bürgern ist klar, dass Losinger/Marazzi starke Eigeninteressen vertritt und auf Gewinnmaximierung aus ist. Dass der Architekturauftrag dem verhandelten Büro erteilt wird bestätigt dies ja offensichtlich. Hier ist mehr Klarheit, Abgrenzung und Führung der Gemeinde dringend nötig.
Die Ausgestaltung der Industriestrasse muss auf jeden Fall mit den daraus entstehenden Konsequenzen für den Niesenweg als Gesamtbild betrachtet werden. Bereits heute ist der Niesenweg sehr stark befahren. Als wichtigster Schulzubringer für das Schulzentrum Schlossmatt sehen wir täglich, wie hunderte von Kindern von morgens 07.00 Uhr bis in den Abend hinein den Niesenweg zu Fuss begehen oder mit Trottinett, Skateboard oder Velo befahren. Tempo 30 verringert die Tempodifferenz zwischen Autos und Langsamverkehr. Es reduziert jedoch die Anzahl Fahrten auf dieser Strasse nicht. Die am 15.03.2016 erwähnte Ansicht, dass dank der Industrie- und Entlastungsstrasse der Niesenweg entlastet werde teile ich entschieden nicht. Welches Auto aus der Belpbergstrasse wird schon den Umweg machen über 2 Kreisel (Bau&Hobby und Ende Sägegasse) und durch eine Tempo 20-Zone fahren, wenn gleich nebenan eine 30-er Zone die viel direktere Verbindung Belpbergstrasse-Sägegasse erlaubt und keine Hindernisse das Tempo reduzieren? Somit ist mit Mehrverkehr auf dem schon jetzt überlasteten Niesenweg zu rechnen. Ich erwarte daher auf dem Niesenweg entschiedene Verkehrsberuhigungsmassnahmen, um einer solchen Verlagerung entgegenzuwirken. Ansonsten sind die Gefahren für Schulkinder und Anwohner des Niesenweges unzumutbar.

- pr11: Zu B4: Ich als vehementer Gegner von Tempo 30 innerorts bin ganz dagegen. Das Tempo reguliert sich von selbst. All die Schikanen sind eher gefährlich als dass sie etwas nützen.
Allgemein zur Verkehrsführung: Warum ist Münsingen nicht bereit, das Problem der Entlastung vom Durchgangsverkehr wie auch die Überlastung des Dorfkreisels zu lösen? Es gibt keine Lösung ohne einen Tunnel. Heute muss man die Umfahrung von Münsingen in der Unterfahrung suchen. Einen Beitrag dazu hat die EVP schon 1993 geleistet --> siehe beiliegende Kopie aus dem EVP-Güggel Nr. 3 1993. Warum wurde diese Idee nie weiterverfolgt?
Der Informationsabend vom 15. März war sehr gut. Schade, dass sich einige (vermutlich) Anwohner so negativ äusserten. Ich danke dem ganzen Team für diese Arbeit. Leider ist das Computerproblem mit dem fehlenden Ladekabel nicht gelöst worden. Ich schätze solche Informationen sehr.
- pr12/pr13: Die Gebäudehöhe ist 1-2 Stockwerke zu hoch, wir finden das 80 zusätzliche Alterswohnungen genügen würden. Da heute alle Wohnungen altersgerecht gebaut werden. Auch sind wir der Meinung dass zuerst die neue Umfahrungsstrasse realisiert werden muss. Nach unserer Meinung, sollte man die Strasse vom Hunzigenkreisel aus auf der Westlichen Seite der SBB Strecke entlang führen, diese Variante käme vielleicht sogar günstiger als eine Bahnunterführung. Der Verkehr würde dabei schon in Rubigen getrennt. Noch etwas wegen dem Lärm, man müsste mit der SBB noch über die Schall-Isolationen der Perrondächer diskutieren.
- pr15: Warum ein Kreisel Industriestr./Belpbergstrasse.? Das ist für mich der Beweis, dass Tempo 30 mit Rechtsvortritt nicht funktioniert. Der Kreisel ist aber deutlich zu klein, um ordentlich funktionieren zu können (Minstdurchmesser gem. VSS 26m)
- pr23: Das wird für Münsingen eine Marazzi Überbauung geben, über die Architektur kann man streiten.
- pr28: Bin grundsätzlich einverstanden und hoffe, dass es nun zügig vorangeht!
- pr34: Einstellhallen Parkplätze. Wenn ich es richtig verstanden habe, sollen 55 Parkplätze entstehen. Überlegen sie doch mal realistisch. Nicht alle Bewohner einer Seniorenwohnung haben kein Auto. Dazu kommt, wo sollen Besucher parkieren? Jeder normaldenkende Bürger weiss, dass ältere Leute sicher nicht mit den Velo kommen. Und da die SBB sowieso zu teuer ist, kommen die Meisten mit dem Auto.
- pr36: 55 Parkplätze beim Seniorenheim ist etwa 20% des gewünschten Bedarfs! Schon nur wegen den Angestellten
- pr40: Durch die Gebäudehöhe (7-8) entsteht eine zusätzliche soziale Trennung Unterdorf/Oberdorf (will man das?)
Die ländliche Erscheinung von Münsingen wird durch das Projekt stark gemindert, Sicht Landschaft
Wie sieht es mit der Anzahl neuer Parkplätze aus? Wird die Chance für eine verkehrsfreie Siedlung genutzt? Keine Autos = weniger Verkehr
Mit dem Vorhaben Bahnhof west wird die Erscheinung von Münsingen nachhaltig verändert.
Hoffentlich ist sich die Gemeinde dieser Auswirkungen bewusst. Raumqualität-Verkehr-soziale Strukturen etc.
Welche Auswirkungen hat die geplante Entlastungsstrasse auf die Wohnqualität im Unterdorf zusammen mit dem Projekt Bahnhof West? Keine Spielstrassen, keine Zubringerdienste, Lärm Autobahn, Lärm Zug / Fluglärm, Entlastungsstrasse, Beleuchtung rund um die Uhr...
Ev. wäre eine Verteilung des Entwicklungs-Drucks ins Oberdorf sinnvoll.
- pr42: 1. Die projektierte Industriestrasse sollte als Tangente zwischen Nord und Süd gebaut werden und nicht als blosse Quartierstrasse, das wäre unverantwortlich teuer. Der Langsamverkehr ist ohnehin nur unterirdisch denkbar, also wäre es ohne Mehraufwand möglich, den von Rubigen hergeleiteten Verkehr auch von und nach Wichtrach weiterfliessen zu lassen.
2. Wenn schon Gewerbehäuser als Lärmschutzriegel, dann nur wie geplant auf dessen Westseite Wohn- und Altersheimbauten. Niemals Wohnräume bahnseits.
3. Das geplante Altersheim gegenüber dem Bahnhof wäre angesichts des enormen Bahnlärms absolut fehl am Platz.
4. Das Vorhaben der Bahn, unendlich zu expandieren (3. Und 4. Gleis) müsste kritisch betrachtet werden. Wann hat die Bahn schon mal rentiert?
- pr43: Soweit ich orientiert bin, soll ein Altersheim anstelle des „Lüthi-Hauses“ zu stehen kommen: Ein akustisch gesehen m.E. kaum überlegtes Vorhaben. Bitte fähigen Akustiker beiziehen!
- pr46: anbieten von Gewerberäume, eher kleinere Räume (20m²), für Therapieangebote mit Dusche/WC zu angemessenen Preisen.

- pr47: Ortsbildschutz: Durch die UeO q wird offenbar ein historisch bedeutsames Gebäude "geopfert".
- Es zeichnet sich ein Überangebot von relativ teuren Gewerberäumlichkeiten in der Gemeinde ab. Sofern weitere Gewerberäumlichkeiten geplant werden, so sollten diese eher günstig und vielseitig nutzbar sein.
- pr48: Eine schreckliche Vorstellung! Ästhetik gleich null. Wo ist das alte und noch schöne Münsingen geblieben?
- pr51: Fussgängerdurchgang Sägegasse ausbauen: Fussgänger, Velofahrer, Zugang zu Veloparkplatz unterirdisch mit Zugängen zu Perron
Öffentlicher Platz mit Cafés zur Belebung aber auch „kostenfreie“ Zonen
- pr53: Warum kann das schützenswerte Haus Dorfmatweg 4 mit der prachtvollen Blutbuche nicht miteinbezogen werden? Oder könnte wenigstens der Baum, ein wunderbarer Blickfang erhalten bleiben? Gerade Bewohner der Seniorenwohnungen würden dies sicher schätzen, er wäre eine grosse Bereicherung und wohltuender Anblick zur Unterbrechung der grossen Fassadenflächen.
- pr56: Seite 8, Abb.3: Das Schulareal Schlossmatt ist nicht vollständig eingefärbt. Der Rasen gehört ebenfalls zum Schulareal (ZöN 13).
- pr59: Im Wissen darum, dass es sich bei dieser Mitwirkung um das Entwicklungsgebiet Bahnhof West handelt und nicht um die geplante Umfahrungs-/Entlastungsstrasse, so ist die Verbindungsstrasse Sägegasse – Belpbergstrasse als Teil der Umfahrungs-/Entlastungsstrasse gleichzeitig auch ein Teil des neuen Entwicklungsgebietes Bahnhof West.
Deshalb folgende Grundsätze:
1. Eine neue Umfahrungs-/Entlastungsstrasse sollte NICHT durch ein Wohnquartier geführt werden (und schon gar nicht durch ein neu entstehendes).
 2. Die Entlastung eines Dorfteils sollte nicht einfach zu Lasten eines anderen Dorfteils führen.
 3. Sollten die Anliegen der Betroffenen vom Dorfmatweg kein Gehör finden, wird dringend erbeten, dass der Abschnitt der neuen Verbindungsstrasse Sägegasse - Belpbergstrasse auf Tempo 20 reduziert wird, um die Risiken bei den zusätzlichen, zahlreichen Querungen durch die Fussgänger sowie den zusätzlich zu erwartenden Lärm zu reduzieren.
- Mehrbelastung des oberen Dorfmatweges und Erhöhung der Unfallgefahr:
An der Informationsveranstaltung vom 15. März 2016 wurde durch den Verantwortlichen der Bauabteilung klar ausgesagt, dass durch die Neugestaltung des Entwicklungsgebietes Bahnhof West und die geplante Umfahrungs-/Entlastungsstrasse KEIN Mehrverkehr durch das Quartier des oberen Dorfmatweges entstehen soll. So erwarten wir deshalb, dass Wort gehalten wird und der Dorfmatweg KEINEN zusätzlichen Verkehr erleiden muss. Bekanntermassen reichen dafür Worte und Strassenschilder aber nicht, weshalb wir vorschlagen, bauliche Massnahmen zu treffen: Entweder neu nur noch Einbahnverkehr (was ohnehin der Breite des oberen Dorfmatweges entsprechen würde) oder mittels versenkbaren Pollern im obersten Teil des Dorfmatwegs (Einmündung beim Bahnhof) um so den Durchgangsverkehr zu vermeiden (ausser für Berechtigte sowie Gemeindefahrzeuge, Blaulicht etc.).
Des Weiteren möchten wir an dieser Stelle darauf hinweisen, dass durch einen Mehrverkehr auch die Unfallgefahr steigen würde, denn bereits heute ist die Situation risikoreich, weil sich kreuzende Autos immer auf das Trottoir fahren, insbesondere im Bereich des Kindergartens, da bereits heute die ursprünglichen Poller fehlen, offenbar durch massgebliche Konstruktionsmängel. Dies ist eine ähnliche Situation wie beim Niesenweg!

Zusammenfassung der weiteren Bemerkungen zur UeO q „Senevita“

Siehe nachfolgende Stellungnahme des Gemeinderates.

Stellungnahme des Gemeinderates

- Zum jetzigen Zeitpunkt, in Unkenntnis der künftigen Investoren, der Realisierungshorizonte, der Nachfrage und den Bedürfnissen der Bewohner macht es aus Sicht des Gemeinderats wenig Sinn, weitergehende einschränkende Bestimmungen für die Quartierentwicklung zu erlassen. Die Richtplanung soll bewusst eine möglichst hohe Flexibilität zulassen. Gleichzeitig ist es dem Gemeinderat aber ein grosses und wichtiges Anliegen, die Weiterentwicklung des Areals auch künftig zu steuern und zu begleiten. Es besteht keine Absicht, diese Kompetenz vollständig an Investoren abzugeben.
- Mit den neu verlangten Verfahren zur Qualitätssicherung kann die Qualität der Überbauung auch in den weiteren Bereichen sichergestellt werden.

- Die Fachberatung «Einordnung und Gestaltung» der Gemeinde ist in die Erarbeitung des Projektes der Senevita einbezogen worden. Zusammen mit den massgebenden Gemeindevertretern und dem Ortsplaner stellt sie die Qualität der Bebauung und Fassadengestaltung sicher.
- Die Realisierung einer nachhaltigen Überbauung liegt sowohl im Interesse der Gemeinde als auch der Bauherrschaft. Nach heutigem Entwicklungsstand sind die Voraussetzungen geschaffen, dass das Projekt die Vorgaben des SIA-Effizienzpfades Energie (SIA 2040) erfüllen kann. Die Projektwerte in den Bereichen Erstellung, Betrieb und Mobilität halten die Richtwerte ein oder unterschreiten sie sogar teilweise. Es wird weiterhin angestrebt und geprüft, für das Gebiet der UeO das Zertifikat 2000-Watt-Areal zu erlangen.
- Ein Monitoring im Betrieb ist wertvoll und eine wichtige Grundlage für einen nachhaltigen Betrieb. Die Grundlagen dazu können für dieses Projekt geschaffen werden.
- Losinger Marazzi hat viel Erfahrung bei der Entwicklung und Realisierung nachhaltiger Gebäude. Zur Sicherstellung der Integration verschiedener Aspekte des Nachhaltigen Bauens wendet Losinger Marazzi diverse Werkzeuge, u.a. das Tool „Nachhaltige Quartiere by SMEO“, an.
- Im Rahmen der Erarbeitung des Vorprojekts hat sich gezeigt, dass die Inventarobjekte mit ihrem Umfeld nicht angemessen in die aus städtebaulicher Sicht sinnvolle, dichte und 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 Bushaltestelle verfügt über ein eigenes Perron. Sie dient nur zum Aussteigen von Passagieren aus dem Ortsteil West oder des PZM und verkürzt für diese die Anschlüsse zur Bahn. Der Bus fährt anschliessend via Industriestrasse zum Bushof. Ein Einsteigen ist nicht notwendig. Abfahrten sind weiterhin nur ab dem Bushof geplant.
- Das beco hat zwischenzeitlich die massgebende Arbeitshilfe zur Bestimmung der lokalen Belastbarkeit überarbeitet. Gemäss Vorgaben der überarbeiteten Arbeitshilfe ergibt sich eine zusätzliche Belastbarkeit von 3'360 Zusatzfahrten. Damit würde die zulässige Luftbelastung auch mit der Realisierung der Entlastungsstrasse nicht überschritten.
- Der Begriff «publikumsorientierte Nutzung» lässt ein relativ breites Nutzungsspektrum zu. Der Gemeinderat ist zuversichtlich, dass sich die Nutzungen realisieren lassen.
- Die Mehrwertabschöpfung wird im Rahmen eines Mehrwertabschöpfungsvertrags zwischen der Gemeinde und der Bauherrschaft privatrechtlich gesichert und ist nicht Teil der UeO.
- Die max. Abweichungen von 0.05 m wurden in Absprache mit den Architekten festgelegt und sichern einen hindernisfreien Zugang zum Gebäude.
- Die hervorspringenden Gebäudeteile wurden zugunsten einer ansprechenden Fassadengestaltung bewusst auf 30% beschränkt.
- Die Einhaltung der Vorschrift betr. verklebter Schaufenster wird durch die zuständigen Gemeindevertreter kontrolliert.
- Nebst den im privaten Aussenraum zulässigen technisch bedingten Bauten und Anlagen im Zusammenhang mit der Einstellhalle sind ausserhalb der Baubereiche nur An- und Kleinbauten zulässig, die im Zusammenhang mit der Bahn oder dem Bahnhof stehen.
- Der Unterhalt der Strassenraumbepflanzung ist Sache der Gemeinde.
- Die ZPP wird zu einem späteren Zeitpunkt (nach Ablauf der Planbeständigkeit) auf Basis des Richtplans angepasst.
- Der Gemeinderat erachtet die Erstellung eines Alters- und Pflegeheims am Bahnhof für richtig. In der Gemeinde besteht eine grosse Nachfrage nach solchen Einrichtungen, während die Nachfrage nach Wohnungen durch die aktuell laufenden Wohnbauprojekte vorerst gedeckt wird. Wohnnutzungen sind in den weiteren Baubereichen (vgl. Richtplan) vorgesehen.

- Die publikumsorientierten Nutzungen sollen sich auf die Erdgeschosse entlang der Industriestrasse konzentrieren. Die Festlegungen im Richtplan und in der UeO widersprechen sich nicht. Publikumsorientierte Nutzungen haben Bedarf an Kurzzeitparkplätzen in der Nähe der Eingänge. Ihre genaue Anzahl wird im Baubewilligungsverfahren festgelegt.
- Aufgrund der unregelmässigen Arbeitszeiten der Angestellten der Senevita können nicht immer alle mit dem öV anreisen. Aus diesem Grund ist eine angemessene Anzahl Parkplätze bereitzustellen.
- Das Strassenprojekt sieht vor, im Bereich der Sägegasse eine sichere Strassenquerung mit Mittelstreifen zu ermöglichen.
- Die Verschiebung der Anlieferung in das UG ist aus technischen Gründen nicht machbar. Die Erschliessung der Einstellhalle entspricht den massgebenden Vorschriften.
- Im Überbauungsplan sind die wichtigsten Fusswege eingetragen. Auf die Darstellung der Velowege wurde bewusst verzichtet, da es klar sein dürfte das die Velos auf der Strasse und nicht auf dem Trottoir fahren.
- In der Erarbeitung der Planung hat sich gezeigt, dass der Bahnhofvorbereich West sehr viele Funktionen übernehmen muss, die eine Ausgestaltung als eigentlichen Bahnhofplatz verunmöglichen. Zudem steht der Bahnhofvorbereich West für die Gemeinde in der Hierarchisierung der beiden Bahnhofplätze klar an zweiter Stelle.
- Unter dem Begriff «Langsamverkehr» sind sowohl der Fuss- als auch der Velo- und Schulwegverkehr subsummiert. Dass die Schulnutzung durch die geplante Nutzung nicht beeinträchtigt werden darf ist selbstverständlich.
- Art. 41 des Baureglements der Gemeinde Münsingen hält fest, dass einheimische und standortgerechte Bäume, Sträucher und Hecken gepflanzt werden müssen. Eine zusätzliche Festlegung in den UeV ist nicht nötig.
- Der Gemeinderat ist der Auffassung, dass die Umlegung der durchgehenden Industriestrasse an die Bahn den Niesen- und den Brückreutiweg vom Durchgangsverkehr entlasten und damit die Schulwegsicherheit auf dem Niesenweg verbessert wird.
- Eine unterirdische Führung der Industriestrasse wurde geprüft und stellt aus Sicht des Gemeinderats weder technisch noch ökonomisch eine Option dar.

Beschluss des Gemeinderates

- Abstimmung des Verkehrsregimes auf den Bahnhofvorbereich mit dem Ortsbus.
- Im Rahmen der weiteren Planung wird in einem Lärmschutzgutachten u.a. der Rückschlag auf die Ostseite geprüft.

Anhang 1- Fragebogen

Anhang 2- Mitwirkungseingaben

Die Mitwirkungseingaben werden infolge des grossen Umfangs nicht öffentlich publiziert. Sie sind in den Akten öffentlich bei der Bauabteilung Münsingen einsehbar.



Münsingen, 7. März 2016

Entwicklungsgebiet Bahnhof West

Fragebogen zur Mitwirkung

Geschätzte Einwohnerinnen und Einwohner von Münsingen

Vom 7. März bis 8. April 2016 bietet sich Ihnen die Gelegenheit zur Zukunft des Entwicklungsgebiets Bahnhof West Stellung zu nehmen. Es geht dabei um folgende Planungsinstrumente:

- Richtplan für das ganze Entwicklungsgebiet «Bahnhof West»
- Überbauungsordnung q «Zentrum Bahnhof West» (UeO q) (Seniorenwohnungen und Pflegeplätze sowie Bahnhofvorbereich)
- Anpassungen an Zonenplan und Baureglement auf Grund der UeO q

Die Dokumente sind auf der Bauabteilung, Thunstrasse 1 und auf www.muensingen.ch einsehbar. Der vorliegende Fragebogen soll Ihnen eine Stellungnahme erleichtern. Mitwirkungseingaben in Briefform sind ebenso willkommen.

Einsendeschluss ist der 11. April 2016 (Adresse siehe oben, Vermerk «Bahnhof West»)

Vorname, Name

Organisation (fakultativ)

Strasse

PLZ / Ort

E-Mail (fakultativ)

Richtplan für das ganze Entwicklungsgebiet «Bahnhof West»

A1 Zielsetzung der Planung

Sollen im Gebiet Bahnhof West die Voraussetzungen für ein dichtes, lebhaftes Quartier mit Wohnraum, Arbeitsflächen und Versorgungsmöglichkeiten geschaffen werden?

ja

eher ja

eher nein

nein

Bemerkungen zur Zielsetzung:

Kommentar

A2 Geschosshöhen

Erachten Sie die abgestuften Gebäudehöhen mit 7 bis 8 Geschossen am Bahnhofsvorbereich, 5 bis 6 Geschossen an der Industriestrasse und 4 bis 5 Geschossen im Übergang zu Gewerbezone und Quartier als richtig?

ja

eher ja

eher nein

nein

A3 Lage der Industriestrasse

Erachten Sie die längerfristige Verlagerung der Industriestrasse an das Bahngleis (Vermeidung von Restflächen, Konzentration der Lärmquellen auf einer Seite) als richtig?

ja

eher ja

eher nein

nein

A4 Bezug der Gebäude zur Industriestrasse

Sind Sie damit einverstanden, dass entlang der neuen Industriestrasse eine klare Gebäudefront entsteht, mit Gewerbe, Dienstleistungen und Gastronomie im Erdgeschoss?

ja

eher ja

eher nein

nein

A5 Zusätzliche Fussgänger- und Velounterführung beim Bushof/Güterschuppen SBB

Halten Sie eine zusätzliche Fussgänger- und Velounterführung unter der Bahnlinie im südlichen Bereich zwischen Coop Bau & Hobby und dem Bushof für sinnvoll?

ja

eher ja

eher nein

nein

Bemerkungen zum Richtplan:

Kommentar

Überbauungsordnung q «Zentrum Bahnhof West» (UeO q)

B1 Erdgeschossnutzungen bei den Seniorenwohnungen und Pflegeplätzen

Soll das Erdgeschoss bei den Seniorenwohnungen und Pflegeplätzen publikumsorientierte Nutzungen mit einem Bezug zum Aussenraum (Dienstleistungen, Gastronomie, Gewerbe) aufweisen?

ja
eher ja
eher nein
nein

B2 Bahnhofvorbereich

Unterstützen Sie die Idee eines einladenden und belebten Bahnhofsvorbereichs, in dessen Platzgestaltung die Industriestrasse integriert wird?

ja
eher ja
eher nein
nein

B3 Verlängerung der Bahnhofunterführung

Sind Sie damit einverstanden, die Bahnhofunterführung unter der künftigen Industriestrasse hindurch zum verkehrsfreien Bereich zu verlängern und mit breiten Aufgängen (Treppe und Rampe) auszustatten?

ja
eher ja
eher nein
nein

B4 Verkehrsregime Bahnhofvorbereich

Soll auch auf diesem Abschnitt der Industriestrasse Tempo 30 gelten oder eine Begegnungszone mit Tempo 20 und Fussgängervortritt signalisiert werden?

Tempo 30
Tempo 20 mit
Fussgängervortritt
egal

B5 Unterirdische Veloeinstellhalle

Begrüssen Sie die Schaffung einer unterirdischen Veloeinstellhalle mit 650 Plätzen, um den Bahnhofplatz und das Vorfeld des Alters- und Pflegezentrums unverstellt zu halten?

ja
eher ja
eher nein
nein

Bemerkungen zur Überbauungsordnung q «Zentrum Bahnhof West»:

Kommentar