



Ortsplanungsrevision Ostermundigen

Entwicklung Zentrale Baustelle 3 «Bahnhof»

Schlussbericht Testplanung

Ostermundigen, 13. Februar 2020



Kontur Projektmanagement AG
Museumstrasse 10 | Postfach 255
3000 Bern 6 | Telefon +41 31 356 26 66
info@konturmanagement.ch

Impressum

Auftraggeber
Gemeinde Ostermundigen
Dienststelle Planung
Schliessplatzweg 1
3072 Ostermundigen
www.ostermundigen.ch

in Zusammenarbeit mit:

Badertscher Liegenschaften AG
Zentweg 13
3006 Bern
www.balag.ch

HRS Real Estate AG
Feldstrasse 30
3073 Gümligen
www.hrs.ch

Schweizerische Bundesbahnen SBB
Hilfikerstrasse 1
3000 Bern 65
www.sbb.ch

Erbengemeinschaft Kreis Agnes

Qubik AG (ehemals Einfache Gesellschaft Benedetti)

Verfahrensbegleitung
Kontur Projektmanagement AG
Museumstrasse 10
Postfach 255
3000 Bern 6
www.konturmanagement.ch

Sprachliche Regelung und Schreibweise

Zugunsten der leichteren Lesbarkeit verwenden wir bei gewissen Begriffen nur die männliche Schreibweise; selbstverständlich ist damit immer auch die weibliche Form gemeint.

Inhalt

Inhalt.....	3
1. Ausgangslage und Zielsetzung	4
2. Perimeter und Aufgabenstellung.....	6
2.1. Projekt-, Ideen- und Betrachtungsperimeter.....	6
2.2. Wesen der Aufgabe.....	7
2.3. Entwicklungsvorstellungen der Gemeinde und der Grundeigentümer.....	7
3. Bestimmungen zum Verfahren	10
3.1. Auftraggeber und Art des Verfahrens.....	10
3.2. Begleitgremium und Experten.....	10
3.3. Beauftragtes Planungsteam.....	11
3.4. Wegleitende Beurteilungskriterien.....	11
4. Ablauf des Verfahrens	12
4.1. Versand der Unterlagen.....	12
4.2. Startveranstaltung.....	12
4.3. Zwischenbesprechungen.....	12
4.4. Zwischennavigation mit Öffentlichkeit.....	12
4.5. Schlussbesprechung.....	12
4.6. Bereinigung und Schlussabgabe.....	13
5. Erkenntnisse und Grundsätze	14
6. Würdigung und Ausblick.....	19
6.1. Würdigung des Verfahrens.....	19
6.2. Ausblick und weiteres Vorgehen.....	19
7. Genehmigung	20
Anhang.....	21

1. Ausgangslage und Zielsetzung

Ausgangslage Die Gemeinde Ostermundigen lancierte 2017 eine Ortsplanungsrevision ([→www.omundo.ch](http://www.omundo.ch)), welche aufzeigen soll, wie sich Ostermundigen als Arbeits- und Lebensort weiterentwickeln soll. In der Anfang 2018 abgeschlossenen Phase 1 – Befunde und Perspektiven wurden eine **vertiefte Situationsanalyse** vorgenommen und **Stossrichtungen** für das gesamte Gemeindegebiet formuliert sowie die zentralen **Handlungsräume der künftigen Siedlungsentwicklung** – sogenannte zentrale Baustellen – ausgetrennt. Diese Zwischenergebnisse wurden im Wegweiser 2025+ zusammenfassend festgehalten und werden in der nun laufenden Phase 2 – Räumliche Entwicklungsstrategie (nachfolgend RES) und später in der Phase 3 – Revision der Nutzungsplanung vertieft und planungsrechtlich sichergestellt.

Die **zentralen Baustellen** (Z1-Z3) bilden die **Schwerpunkte der künftigen Siedlungsentwicklung**. Sie sollen mit differenzierten Charakteristiken und Funktionen weiterentwickelt und verdichtet werden. Mit der bewussten Lenkung der **Verdichtung und Urbanisierung** auf die zentralen Baustellen beabsichtigt der Gemeinderat, am richtigen Ort Mehrwerte und neue städtische Qualitäten für die Bevölkerung und Gemeinde zu schaffen.

Die zentrale Baustelle **Z3 Bahnhof** umfasst das Gebiet rund um den Bahnhof Ostermundigen. Durch die Lage direkt am öV-Knotenpunkt und nahe des Autobahnanschlusses ist dieses Gebiet optimal erschlossen. Der Perimeter der zentralen Baustelle deckt sich im Wesentlichen mit dem Perimeter des kantonalen wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkts Dienstleistung (ESP-D) Ostermundigen Bahnhof. ESP-D-Standorte liegen an Knoten des öffentlichen Verkehrs und bezwecken primär die Ansiedlung von wertschöpfungsintensiven Arbeitsplätzen. Im ESP-D Ostermundigen Bahnhof sind Wohnnutzungen zulässig. Trotz der guten Erreichbarkeit verfügt der Perimeter teilweise nur über eine geringe Dichte, so dass das Potenzial des Standorts nicht ausgenutzt wird. Durch die Transformation des Zentrum Bären („BäreTower“) wird nun eine Entwicklung angestossen, welche weitergeführt werden soll. **Um die massgebenden Impulse für die angestrebte Stärkung und qualitätvolle Entwicklung mit substanzieller Verdichtung dieses bedeutenden Handlungsraumes auszulösen, besteht jedoch integraler Bearbeitungsbedarf.**

Zielsetzung Entsprechend lancierte die Gemeinde in Zusammenarbeit mit den betroffenen Grundeigentümern einen **zielführenden und zweckmässigen Planungsprozess**, welcher den Zielen und Bedürfnissen aller Beteiligten bestmöglich gerecht wird. Dazu haben der Gemeinderat und die Grundeigentümerschaft eine **Planungsvereinbarung** abgeschlossen, welche das Vorgehen und die Zusammenarbeit bis zum Abschluss der vorliegenden **Testplanung** regelt.

Die Aufgabe bestand in einem ersten Schritt (der vorliegenden Testplanung) darin, ausgehend von den festgelegten Stossrichtungen im Wegweiser 2025+ und Entwurf der RES sowie den Entwicklungsvorstellungen der Gemeinde und Grundeigentümerschaft, die möglichen **Veränderungs- und Verdichtungsstrategien** für die zentrale Baustelle Z3 Bahnhof auszuloten und **Potenziale** zu identifizieren und zu klären. Dabei galt es im Besonderen auch die Vorgaben sowie die erwachsenden Potenziale des **Projekts Tram Bern-Ostermundigen** in die Überlegungen zu integrieren. Die Resultate wurden der Bevölkerung zur Mitwirkung vorgelegt und mit der RES abgeglichen. Sie sollen schliesslich in Form von konkreten **Handlungsanweisungen** in die RES einfließen und behördenverbindlich festgelegt werden.

Nach der Vorprüfung der RES durch den Kanton, sollen die zentralen Baustellen in einem zweiten Schritt auf Basis der Handlungsanweisungen weiterentwickelt und die Entwicklungsabsichten in einem von der Revision der Nutzungsplanung unabhängigen, vorgezogenen Planerlassverfahren (bspw. Überbauungsordnung etc.) zeitnah bau- und planungsrechtlich sichergestellt werden.

Im Rahmen des ersten Schrittes, galt es daher, das ortsbauliche Potenzial der zentralen Baustelle «Z3 Bahnhof» hinsichtlich verschiedener Stossrichtungen sowohl in quantitativer als auch in qualitativer Hinsicht mittels einer diskursiven Testplanung mit einem Planungsteam zu ermitteln und zu bewerten.

2. Perimeter und Aufgabenstellung

2.1. Projekt-, Ideen- und Betrachtungsperimeter

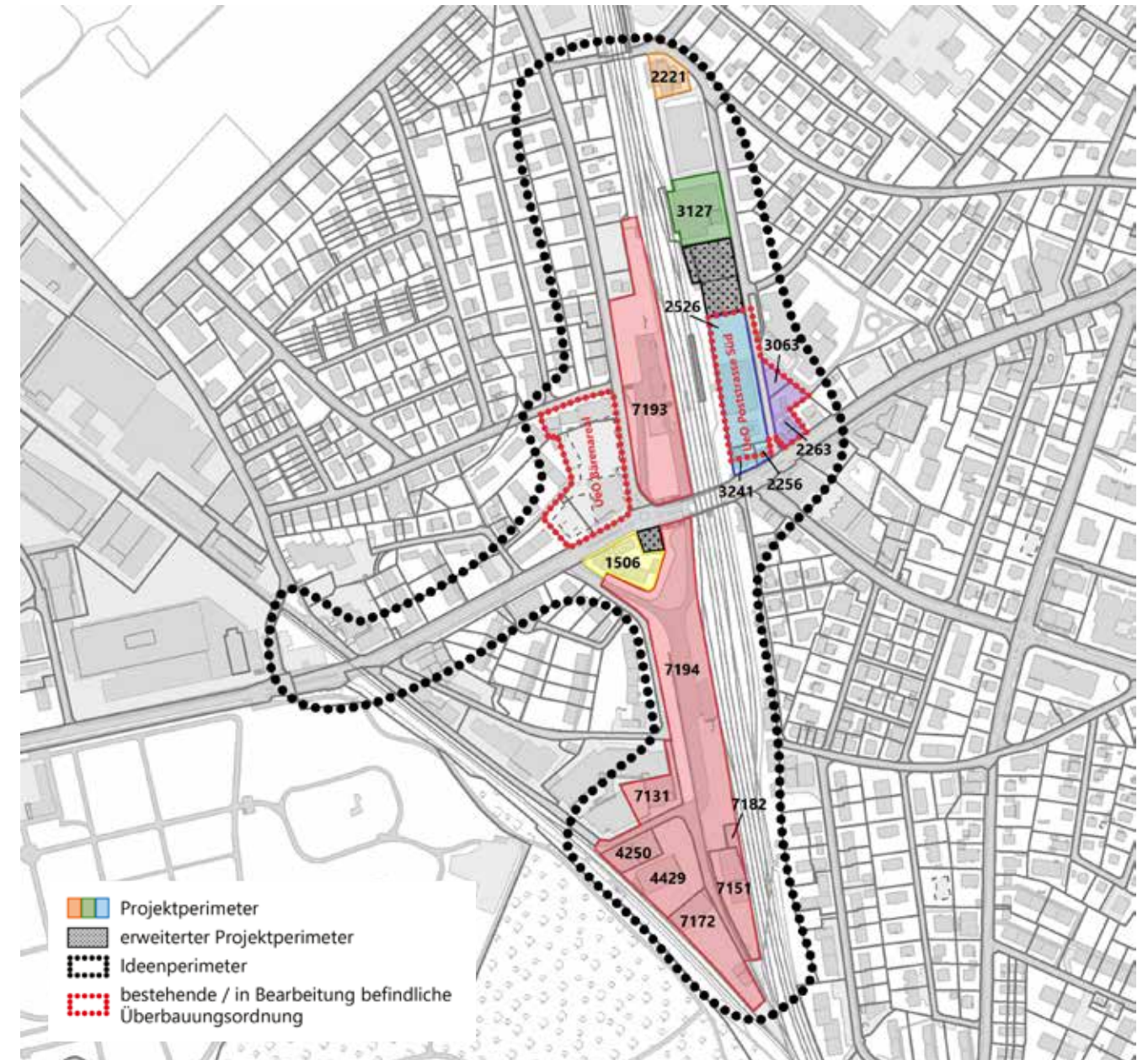


Abb. 1: Ideen- und Projektperimeter

Die Transformation der zentralen Baustelle Z3 Bahnhof ist eine übergeordnete Zielsetzung der Gemeinde Ostermündigen. Dieses Ziel kann schliesslich nur erreicht werden, wenn die betroffenen Grundeigentümer dazu bereit sind, die Entwicklung auf ihrem Grundeigentum ebenfalls voranzutreiben, was zum gegebenen Zeitpunkt nicht für alle Grundeigentümer zutrifft oder möglich ist. Um eine kohärente Gesamtentwicklung der zentralen Baustelle zu gewährleisten, werden im vorliegenden Verfahren unterschiedliche Perimeter mit unterschiedlichen Bearbeitungstiefen definiert: Ein **ortsbaulicher Ideenperimeter** und ein **Projektperimeter** sowie ein **erweiterter Projektperimeter**.

Der vertieft zu bearbeitende **Projektperimeter** umfasste die Parzellen Nr. 2221, 3127, 2526, 3241, 2256, 3063, 2263, 1506, 7194, 7131, 4250, 4429, 7172, 7151, 7182 und 7193. Die Eigentümer dieser Parzellen sind die Auftraggeber der vorliegenden Testplanung und sind dazu bereit, die Entwicklung auf ihrem Grundstück voranzutreiben. Für den Projektperimeter sollten daher auf Basis der Entwicklungsvorstellungen der Auftraggeber (Gemeinde und private Grundeigentümer) die relevanten Grundsätze / Handlungsanweisungen hinsichtlich Art und Mass der Nutzung sowie Gestaltungs- und Erschliessungsgrundsätze ausgelotet und vertieft werden.

Projektperimeter

Der **erweiterte Projektperimeter** umfasste an den Projektperimeter angrenzende Parzellen. Im Sinne einer kohärenten Entwicklung einzelner Etappen und hinsichtlich der künftig zu erstellenden Planungsinstrumente (UeO, ZPP etc.) waren die Parzellen des erweiterten Projektperimeters gleichermaßen in die Überlegungen zum Projektperimeter einzubeziehen.

Erweiterter Projektperimeter

Der **ortsbauliche Ideenperimeter** umfasste ein weiter gefasstes Gebiet bzw. die gesamte zentrale Baustelle (Abb. 1, schwarz gepunktet). Mittels städtebaulicher Ideen sollten auf Basis des Entwurfs der RES und im Sinne einer gut abgestimmten und kohärenten Entwicklung des gesamten Gebietes, die ortsbaulichen Potenziale ausgelotet und Grundlagen z.H. der RES geschaffen werden.

Ideenperimeter

Der **Betrachtungspereimeter** umfasste je nach Fachbereich und Fragestellung – bspw. Nutzungs- und Dichteverteilung, Höhenentwicklung, Erschliessung etc. – den Nahbereich des Areals oder das umliegende Gebiet, welches als Kontext für die Bearbeitung der Aufgabe relevant ist.

Betrachtungspereimeter

2.2. Wesen der Aufgabe

Nachfolgende Beschreibungen und Ausführungen legen die Erwartungen und somit die Anforderungen das Studienergebnis dar:

Das **Wesen der Aufgabe** bestand darin, ausgehend von einer Ortsanalyse im Dialog mit dem Begleitgremium, die (orts-)baulichen Potenziale in Varianten, sowohl in quantitativer als auch in qualitativer Hinsicht, stufengerecht auszuloten und darzustellen.

Ziel der Testplanung war es, die für die räumliche Entwicklungsstrategie (RES) und die weitere Entwicklung relevanten Grundsätze / Handlungsanweisungen auf Richtplanebene hinsichtlich **Art und Mass der Nutzung** sowie **Gestaltungs- und Erschliessungsgrundsätze** vor dem Hintergrund der Entwicklungsvorstellungen und -Bedürfnisse von Gemeinde und Grundeigentümern gemeinsam zu klären, mit der Bevölkerung zu diskutieren und zu festigen.

Wesen der Aufgabe

2.3. Entwicklungsvorstellungen der Gemeinde und der Grundeigentümer

Nachfolgend sind die **Entwicklungsvorstellungen** der Gemeinde und der Grundeigentümer veranschaulicht.

Entwicklungsvorstellungen:

Die zentrale Baustelle «Bahnhof» stellt einer der Schwerpunkte der künftigen Siedlungsentwicklung dar und ist somit ein strategisch bedeutendes Gebiet. Entstehen soll ein **urbaner, gemischt genutzter Ortsbaustein** mit einer hohen Qualität, ein Ort mit einer besonderen Stimmung und einem hohen **Identifikationspotenzial**. Die begleitenden Anforderungen und übergeordneten Rahmenbedingungen sind im Wegweiser 2025+ und im Entwurf der Raumentwicklungsstrategie RES dokumentiert.

Gemeinde als hoheitliche Planungsträgerin

Angestrebt wird ein visuell und programmatisch vielschichtiger, dichter Siedlungsbaustein mit einer urbanen Dichte und einem **Schwerpunkt auf Dienstleistungs- und Arbeitsnutzungen**, welcher als **Mobilitätshub** mit Anschluss an den Regional- und S-Bahnverkehr, direkten Umsteigemöglichkeiten

zur lokalen ÖV-Feinverteilung (Bus, Tram) sowie Sharing-Angeboten (Mobility, PubliBike etc.) ausgebaut werden soll. Die Heterogenität des Ortes – zwischen grossformatigen, hohen und feinkörnigeren Bauten, Arbeits- und Wohnnutzungen – soll als Ausgangspunkt gewählt werden, um eine Volumetrie mit eigenem Charakter und einer spannungsvollen Vielfalt zu entwickeln. Vor dem Hintergrund der angestrebten substanziellen Verdichtung rund um den Bahnhof sowie der Lage an der Bahnlinie (Lärmdisposition) waren sowohl grossvolumige Riegelbauten als auch Hochhäuser (>30 m) zu prüfen.

Entlang der Hauptverkehrsachse mit Tram soll eine **„lebendige Kommunikations- und Begegnungszone“** (z.B. attraktiver Strassenraum, Platz- und Aufenthaltsbereiche) mit entsprechender Adressbildung sowie unterschiedlichen Nutzungsmöglichkeiten der Erdgeschosse geschaffen werden. Die Bernstrasse soll rund um den Bahnhof zu einer kleinstädtischen Lebensader werden, welche sich durch eine hohe Dichte und öffentliche Erdgeschosse in der ersten Bautiefe auszeichnet. Dadurch soll die Wichtigkeit dieses Strassenraums betont werden, während eine siedlungsorientierte Gestaltung des Strassenraums mit überbreiten Gehbereichen und grosszügigen Vorzonen entstehen soll. Gleichzeitig ermöglicht die Tiefe des Areals bzw. des Perimeters durch geeignete Raumabfolgen auch die Schaffung von ruhigeren **(halb-)öffentlichen Aussenräumen** mit diversifizierten Charakteristiken und Nutzungsmöglichkeiten.

Gemeinde als Grundeigentümerin

Die **Gemeinde als Grundeigentümerin** beabsichtigt ihr Grundeigentum rund um den Bahnhof einer Entwicklung zuzuführen. Im Vordergrund steht für die Gemeinde die **Umsetzung der UeO Poststrasse Süd** und damit verbunden eine **Desinvestition** ihres Eigentums. Für den Fall dass die Rechtssetzung der UeO Poststrasse Süd nicht möglich sein sollte, waren die Potenziale im Rahmen der Testplanung aufzuzeigen. Entstehen soll eine urbane Überbauung mit einem **Schwerpunkt auf Dienstleistungs- und Arbeitsnutzungen** und ergänzenden Wohnnutzungen. Die Erdgeschosse entlang den öffentlichen Aussenräumen und dort, wo das Umfeld dies nötig macht, sind mit öffentlichen Nutzungen zu belegen, welche zur Belebung des Ortes beitragen. In Bezug auf das Grundeigentum der Gemeinde gilt es in der Testplanung entsprechend folgende **Stossrichtungen** auszuloten:

- Umsetzung UeO Poststrasse Süd (=Grundvariante)
- Gemischt genutzte Überbauung mit urbaner Dichte (=Alternativszenario)

Schweizerische Bundesbahnen SBB

Die **SBB** verfolgt die Absicht, das Potenzial des Areals für die Öffentlichkeit, die Kundschaft, Mieter wie auch für den Wirtschaftsstandort der Gemeinde Ostermundigen nutzbar zu machen. Der gesamte Bahnhofspereimeter soll eine **gute Eingliederung** in das Siedlungsbild erhalten.

Durch die Schaffung eines zentralen **Wohn- und Dienstleistungsstandorts** auf dem Bahnareal Bahnhof Ostermundigen soll der Ortsteil rund um den Bahnhof gestärkt und zu einem **urbanen Raum** weiterentwickelt werden. Mit der **Aufwertung der umgebenden Strassen- und Aussenräume**, einer besseren Verbindung für den Langsamverkehr und Erstellung eines **kundenfreundlichen Mobilitäts-Hubs** soll die Vernetzung um das Bahnhofsgelände optimiert werden. Die Entwicklung des Bahnhofquartiers soll im räumlichen Kontext mit den umliegenden Quartieren erfolgen und der Entwicklung des gesamten Ortsteils dienen. Mit der vorliegenden Testplanung sollten die Grundlagen für eine Entwicklung mit einer hohen städtebaulichen Qualität und hoher Dichte (AZ min. 1.8) sowie guter Wirtschaftlichkeit gelegt werden.

HRS Real Estate AG

Die **HRS Real Estate AG** plant ihr Grundeigentum (Parz. Nr. 2256, 2526 und 3241) einer Entwicklung zuzuführen. Zu diesem Zweck führte sie in den vergangenen Jahren ein Workshopverfahren mit einem Planungsteam durch und erarbeitete auf Basis der Erkenntnisse und in Zusammenarbeit mit der Gemeinde die UeO Poststrasse Süd. Im Vordergrund steht für die HRS Real Estate AG die **Umsetzung der UeO Poststrasse Süd (=Grundvariante)**.

Sollte die Rechtssetzung der UeO Poststrasse Süd nicht möglich sein, plant die HRS einen Neustart auf ihrem Grundeigentum (=Alternativszenario). Die dabei bestehenden Potenziale und möglichen

Stossrichtungen galt es im Rahmen der vorliegenden Testplanung auszuloten und aufzuzeigen. Entstehen soll eine urbane Überbauung mit einer hohen baulichen Dichte (min. 16'000-18'000 m² GfO) und einem **Schwerpunkt auf Wohnnutzungen**. In den Sockelgeschossen sind ergänzend **Retail / Gewerbenutzungen** vorzusehen.

Die **Badertscher Liegenschaften AG** plant ihr Grundeigentum (Parz. Nr. 3127) zu entwickeln und zu überbauen. Entstehen soll eine Überbauung mit einer hohen Dichte (GFZo 2.0-2.5) und einem klaren **Schwerpunkt auf Wohnnutzungen**. Im Erdgeschoss und wo das Umfeld es nötig macht sind ergänzend **Dienstleistungs- und Arbeitsnutzungen** vorzusehen.

Die **Erbengemeinschaft Agnes Kreis** ist an einer Nutzungserhöhung auf Ihrer Parzelle (Parz. Nr. 1506) interessiert. Dabei zieht die Erbengemeinschaft prioritär eine **Entwicklung des Bestandes** (inkl. Erhalt der bestehenden Parkplätze) in Betracht. Sekundär kann auch ein **Neubau** auf der Parzelle in Betracht gezogen werden. Im Rahmen der Testplanung waren **Flächen- und Volumenpotenziale beider Stossrichtungen** zu prüfen.

Die **Qubik AG** beabsichtigt die Parzelle einer Entwicklung zuzuführen. Im Rahmen der Testplanung galt es entsprechend, die bestehenden **Flächen- und Volumenpotenziale** auszuloten.

Die Entwicklungsvorstellungen und Zielsetzungen der Gemeinde und der Grundeigentümer waren im Rahmen der Testplanung mittels verschiedener Varianten stufengerecht auf ihre Umsetzbarkeit und Verträglichkeit hin zu überprüfen.

Badertscher
Liegenschaften AG

Erbengemeinschaft
Agnes Kreis

Qubik AG

#Aufgabe

3. Bestimmungen zum Verfahren

3.1. Auftraggeber und Art des Verfahrens

Auftraggeber Auftraggeberin der Testplanung war die **Gemeinde Ostermundigen** vertreten durch das Departement Präsidiales, Bereich Planung unter der Leitung von Thomas Iten, in Zusammenarbeit mit den folgenden Grundeigentümern: **Badertscher Liegenschaften AG, HRS Real Estate AG, Schweizerische Bundesbahnen SBB, Erbengemeinschaft Kreis Agnes** und **Qubik AG** (nachfolgend Auftraggeber).

Art des Verfahrens Im Rahmen der vorliegenden **diskursiven Testplanung** mit einem Planungsteam fanden eine **Startveranstaltung**, zwei **Zwischen-** und eine **Schlussbesprechung** statt.

Beschaffungswesen Das Verfahren unterstand dem GATT/WTO-Übereinkommen über das öffentliche Beschaffungswesen sowie der interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöB; BR 803.510), dem Gesetz über das öffentliche Beschaffungswesen (ÖBG) und der dazugehörigen Verordnung (ÖBV).

Sprache Das Verfahren wurde in **deutscher Sprache** geführt.

3.2. Begleitgremium und Experten

Begleitgremium Die Testplanung erfolgte im **Dialog** mit folgendem Beurteilungs- und Expertengremium:

Begleitgremium

Thomas Iten	Gemeindepräsident, Gemeinde Ostermundigen
Peter U. Müller	Leiter Abteilung Hochbau, Ostermundigen
Anja Kasselt	Stv. Leiterin Anlageobjekte-Entwicklung SBB Immobilien
Michael Breitenmoser	Leiter Immobilienentwicklung, HRS Real Estate AG
Gerhard Badertscher	Verwaltungsratspräsident, Badertscher Liegenschaften AG
Bernhard Kreis	Vertreter Erbengemeinschaft Kreis Agnes
Dan Hodler	Vertreter Qubik AG, Zollikofen
Han Van de Wetering	Dipl. Ing. TU Städtebau SIA, Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH, Zürich
Donat Senn	Dipl. Architekt FH SIA Reg. A, GWJ Architektur AG, Bern
Karine Grand	Landschaftsarchitektin HTL BSLA, Grand Paysage GmbH, Basel

Expertinnen und Experten (beratend)

Philippe Marti	Senior Projektleiter Anlageobjekte – Entwicklung, SBB Immobilien
Andreas Inkermann	Verkehringenieur, SBB Infrastruktur
Jaël Dölker	Junior Projektleiterin Immobilienentwicklung, HRS Real Estate AG
Christine Krähenbühl	Erbengemeinschaft Kreis Agnes
Barbara Zambaldi	Erbengemeinschaft Kreis Agnes
Bruno Benedetti	Einfache Gesellschaft Benedetti
Muriel Odiet	Projektleiterin, ESP-Geschäftsstelle, Amt für Gemeinden und Raumordnung AGR
Walter Wirz	Gemeindeplaner, Ostermundigen
Manuel Hutter	Kontur Projektmanagement AG, Bern (Verfahrensbegleitung)
Dominic Schuppli	Kontur Projektmanagement AG, Bern (Verfahrensbegleitung), bis Mai 19
Tobias Ramser	Kontur Projektmanagement AG, Bern (Verfahrensbegleitung), ab Juni 19

3.3. Beauftragtes Planungsteam

Folgendes **Planungsteam** wurde mit der Testplanung beauftragt:

SSA Architekten AG BSA SIA	Basel/Visp
Maurus Schifferli, Landschaftsarchitekten AG	Bern

Planungsteam

Der **Beizug von weiteren Fachplanern** und Spezialisten zur Bearbeitung spezifischer Fragestellungen war möglich. Für die Auftraggeber entstand daraus keine Verpflichtung.

Teambildung

3.4. Wegleitende Beurteilungskriterien

Die begleitenden **Beurteilungskriterien** für die Testplanung sind:

- Städtebauliche Qualität (Dichte, Körnung und Eingliederung Quartier)
- Qualität und Nutzbarkeit der Aussenräume / des öffentlichen Raums
- Angemessenheit und Qualität der Nutzungszuteilung und -durchmischung
- Zweckmässigkeit der Erschliessung, Parkierung und Anlieferung
- Wirtschaftlichkeit und Marktfähigkeit

Wegleitende
Beurteilungskriterien

4. Ablauf des Verfahrens

4.1. Versand der Unterlagen

Versand der
Unterlagen

Sämtliche Unterlagen für die Testplanung wurden dem Planungsteam am **Montag, 18. Februar 2019** zugestellt.

4.2. Startveranstaltung

Startveranstaltung

Am Dienstag, 26. Februar 2019 fand eine **Startveranstaltung** zur Testplanung, zu den gesetzten Rahmenbedingungen und Prämissen sowie zur Präzisierung und Diskussion der Erwartungshaltung seitens der Auftraggeber sowie der Aufgabenstellung statt. Im Anschluss an die Veranstaltung fand eine **Begehung** des Projekt- und Betrachtungsperimeters statt.

4.3. Zwischenbesprechungen

Zwischen-
besprechungen

Die **Zwischenbesprechung I** fand am **Mittwoch, 3. April 2019** statt. Die **Zwischenbesprechung II** fand am **Montag, 27. Mai 2019** statt. Der **Kern der Aufgabe** für die Zwischenbesprechungen bestand darin, ein **grobes Variantenstudium** auf Basis der übergeordneten Rahmenbedingungen / Zielsetzungen der Ortsentwicklung (Entwurf RES) und den Entwicklungsvorstellungen / Prüfaufträgen der Grundeigentümerschaften zu entwerfen. Ziel der Zwischenbesprechungen war es, dass alle denkbaren, wesentlichen ortsbaulichen Verhaltensweisen ausgelotet wurden und Richtungsentscheide gefällt werden konnten (→Anhang I und III).

Das Begleitgremium würdigte anlässlich der Zwischenbesprechung die sorgfältige Analyse und das umfangreiche Variantenstudium des Planungsteams und zeigte sich erfreut über den breiten Variantenfächer. Das Begleitgremium zeigte sich zudem zuversichtlich, dass mit dem gewählten Verfahren Antworten auf die Herausforderungen der gestellten Aufgabe gefunden werden können. Die Diskussion anlässlich der Zwischenbesprechung hat es dem Begleitgremium ermöglicht, die **Potenziale und Risiken der verschiedenen Varianten / Stossrichtungen grob einzuschätzen** und **offene Frage, Überprüfungsbedarf und Empfehlungen zur Weiterbearbeitung** zu formulieren (→Anhang II und IV).

4.4. Zwischennavigation mit Öffentlichkeit

Einbezug der
Bevölkerung

Am **Freitag, 28. Juni 2019** fand ein Anlass mit den **O'mundo Beobachtern** statt, an dem Vertretern der Bevölkerung Ostermundigens die Stossrichtungen der Entwicklung der zentralen Baustelle 3 vorgestellt und Inputs abgeholt wurden. Die Diskussionen mit den Beobachtern haben gezeigt, dass das städtebaulich Konzept und die angestrebte Höhenentwicklung und Siedlungsentwicklung nach Innen auf Akzeptanz stossen und getragen werden.

4.5. Schlussbesprechung

Schlusspräsentation

Am **Montag, 1. Juli 2019** fand die **Schlussbesprechung mit Schlusspräsentation** statt (→Anhang V und VI). Die gemeinsame Diskussion im Anschluss an die Präsentation des Planungsteams ermöglichte es dem Begleitgremium, die für den behördenverbindlichen Richtplan (RES) relevanten Grundsätze hinsichtlich Art und Mass der Nutzung, Gestaltungs- und Erschliessungsgrundsätze sowie Empfehlungen zum weiteren Vorgehen zu formulieren.

4.6. Bereinigung und Schlussabgabe

Nach der Schlussbesprechung formulierte das Begleitgremium Bereinigungs- und Klärungsbedarf zuhanden des Planungsteams hinsichtlich der Schlussdokumentation der Testplanung. Auf Basis dieser Rückmeldung hat das Planungsteam bis am 5. August 2019, die **Schlussdokumentation** erstellt (→Anhang VII).

Bereinigung und Schlussabgabe

5. Erkenntnisse und Grundsätze

Rahmenplan Nachfolgender Rahmenplan stellt die wesentlichsten Erkenntnisse der Testplanung und die formulierten räumlichen Grundsätze skizzenhaft dar. Der Rahmenplan stellt einen integralen Teil der Testplanung dar (→Anhang VII).

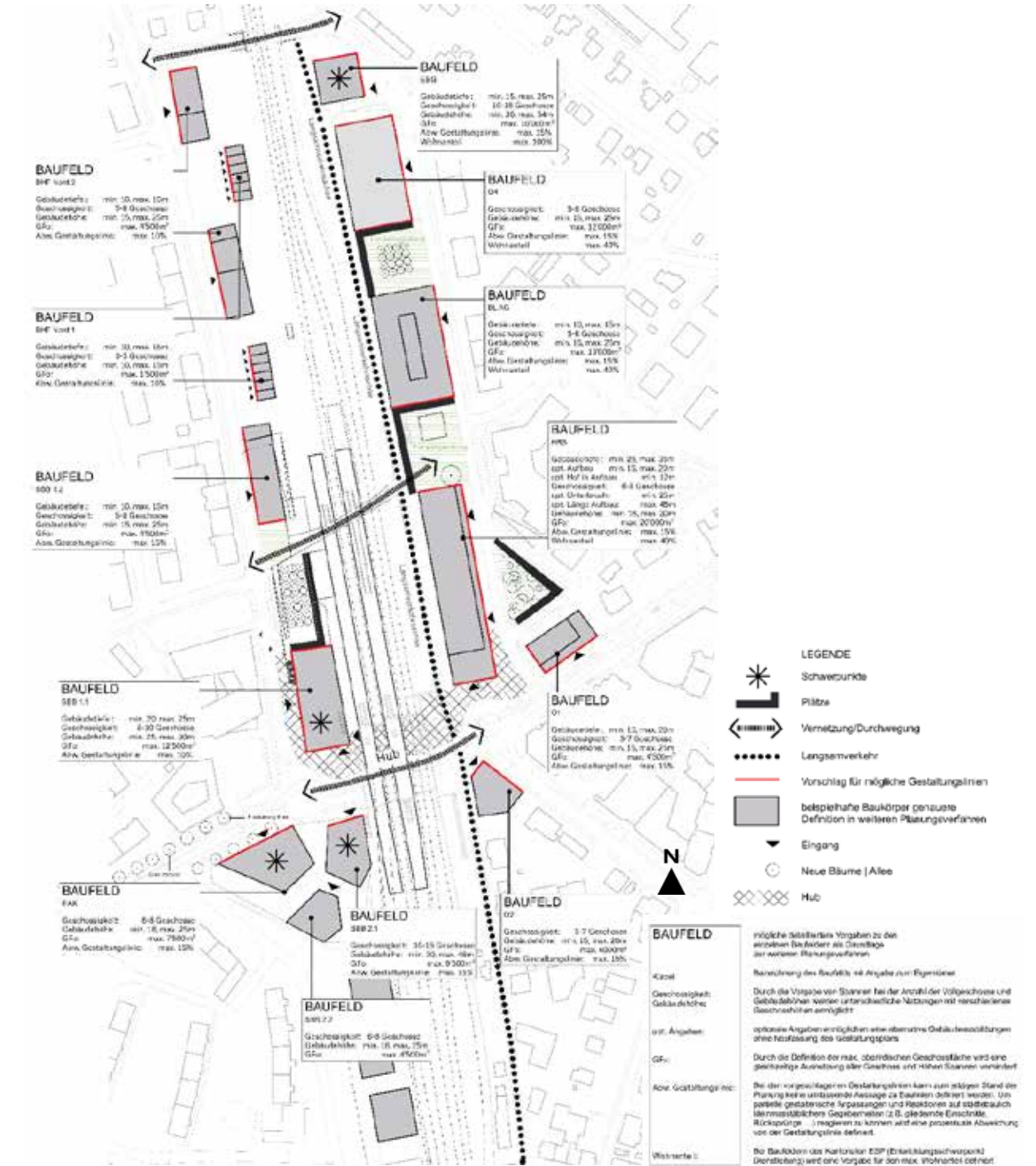


Abb. 2: Rahmenplan

Erkenntnisse und Grundsätze Nachfolgend sind die massgebenden Erkenntnisse und formulierten Grundsätze des Begleitgremiums z.H. der RES und für die weitere Entwicklung zusammenfassend festgehalten:

Der im Rahmen der Testplanung entwickelte städtebauliche Ansatz sieht vor, aus den verschiedenen angrenzenden Baustrukturen Zonen abzuleiten, welche durch gezielte Anschlusspunkte zu einem neuen Zentrum verwoben werden und führt die durch das Zentrum Bären („BäreTower“) angestossene Gebietstransformation fort. Die neue Bebauung reagiert auf das Umfeld und integriert sich in die Ortsstruktur und schafft gleichzeitig eine Pufferzone als Übergang zu den angrenzenden Quartieren sowie übergeordnete ortsbauliche Schwerpunktsetzungen. Der vertikalen Masse des BäreTowers wird eine starke horizontale Masse mit einzelnen Hochpunkten an spezifischen Orten entgegengesetzt. Am Knotenpunkt (Bernstrasse-Bahnlinie) sind eine Schwerpunktbildung und die Realisierung höherer Gebäude vorgesehen. Das Konzept erlaubt eine etappierte und robuste Umsetzung und die Integration von Bestandesbauten sowie die Realisierung differenzierter Nutzungen bei hoher Dichte.

> Städtebauliches Konzept

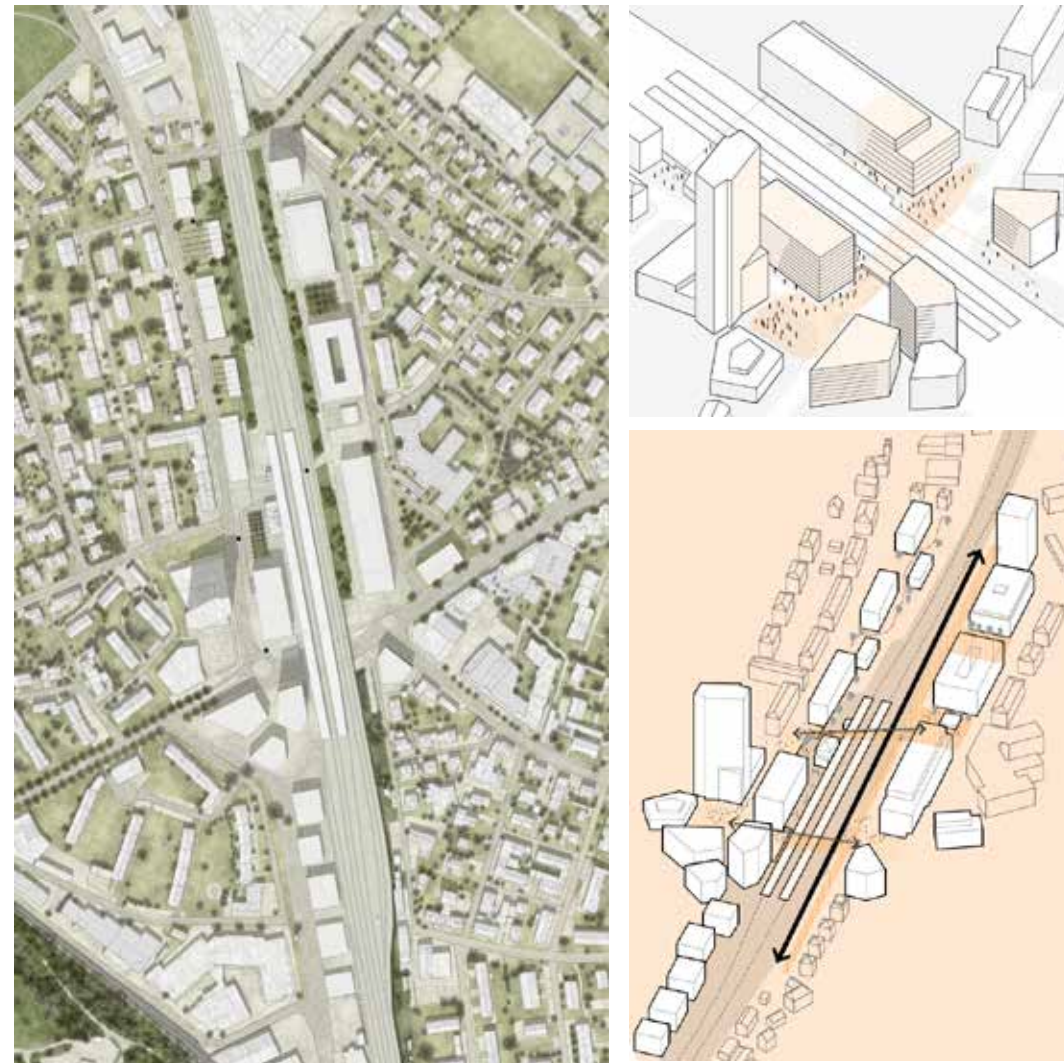


Abb. 3: Situation und Volumendarstellung

Der Planungs- und Betrachtungsperimeter stellen eine stark fragmentierte Stadtcollage dar. Die vorgesehenen Interventionen fügen sich gut in das **Ortsbild** ein, sind auf das Umfeld abgestimmt und schaffen gleichzeitig ein neues Gepräge. Ziel ist es, den Charakter der angrenzenden Quartiere weiterzuentwickeln und an den Bahndamm zu führen.

> Ortsbild / Denkmalpflege

Die beiden als schützenswerte K-Objekte inventarisierten Gebäude – das Stationsgebäude der SBB und das ehemalige Abortgebäude des Bahnhofs SBB – bleiben erhalten. Die Bauten sind historisch wertvoll und identifikationsstiftend. Ihr Abriss wäre aus städtebaulicher Sicht nicht verhältnismässig.

> Art der Nutzung Der Perimeter der zentralen Baustelle deckt sich im Wesentlichen mit dem Perimeter des kantonalen wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkts Dienstleistung (ESP-D) welcher primär die Ansiedlung von wertschöpfungsintensiven Arbeitsplätzen bezweckt, im Falle Bahnhof Ostermündigen aber auch Wohnnutzungen zulässt. Der **gesamte Perimeter** eignet sich aufgrund der Ergebnisse für eine **Mischnutzung** wertschöpfungsstarker Dienstleistungs- und Arbeitsnutzungen (min. 50% über Gesamtperimeter) sowie ortsangepasster Wohnangebote. Im Sinne eines attraktiven und belebten zentralen Ortes und veränderbaren Markt- und Umsetzungsbedingungen ist zwingend eine substantielle Nutzungsdurchmischung und (Nutzungs-)Flexibilität anzustreben. Insbesondere die westliche Seite der Bahngleise eignet sich für Wohnnutzungen. Östlich der Bahngleise ist die Eignung für Wohnen als Zusatznutzungen im Einzelfall u. a. in Abhängigkeit der Gebäudetypologie / Gebäudetiefe auszuloten. Dabei sind Anteile von Wohnnutzungen grundsätzlich in allen Baufeldern – aber mit zunehmendem Gewicht von Nord nach Süd entlang der Bahnlinie – denkbar.

Weiter sind generell zur Stärkung der Bernstrasse als kleinstädtische Lebensader mit einer hohen Dichte sowie entlang der massgebenden öffentlichen Räume und Quartierachsen in den **Erdgeschossen** Publikumsnutzungen und Kollaborationsflächen mit einem hohen Öffentlichkeitscharakter zu verorten.

> Mass der Nutzung Im Rahmen der Testplanung konnte die verträgliche **bauliche Dichte** je Parzelle erhärtet werden (→Anhang VII).

> Geschossigkeit / Höhenentwicklung Grundsätzlich wird eine dichte Bebauung in linearer Anordnung entlang beider Seiten des Bahndamms angestrebt, wobei sich die jeweils zulässige **Höhenentwicklung und Geschossigkeit** aus der Verträglichkeit gegenüber den angrenzenden Quartieren ergibt.

Im Besonderen soll die Platzsituationen an der Bahnunterführung durch zusätzliche höhere Bauten (25 - 48 m) im Umfeld des BäreTowers und auf der anderen Seite der Unterführung Bernstrasse-West städtebaulich ausgezeichnet werden. Weiter soll ein städtebaulicher Abschluss/Auftakt zum Gebiet im Norden auf der Ostseite des Bahndamms mit einem Hochhaus (max. 54 m) in Abhängigkeit der Schlankheit und des Schattenwurfs geschaffen werden. Die angemessenen Höhen sowie den Fussabdruck der georteten baulichen Schwerpunkte gilt es innerhalb des gegebenen Spielraumes im Rahmen der weiteren Entwicklung noch auszutarieren und weiter zu präzisieren.

> Bebauungstypologie und Baufelder Die mit der Anordnung der Bauten entlang der Bahnstrecke einhergehende **lineare Typologie** wird im Bereich Knoten Bernstrasse durch eher zentrisch angeordnete Elemente leicht aufgelöst. Nachstehend sind – ausgehend vom Rahmenplan – die wesentlichsten Erkenntnisse und Anforderungen je **Baustein / Baufeld** wiedergegeben:

BHF Nord 1+ 2 (Schermenweg Nord): Es wird eine gestaffelte Bebauungsstruktur und Geschossigkeit (max. 5 VG) vorgeschlagen, um den Übergang zu den angrenzenden Quartieren herzustellen. Entstehen sollen differenzierte und ortsangepasste Wohntypologien. Aufgrund der bestehenden Abhängigkeiten zwischen den Grundeigentümern (bspw. Parkierung, Erschliessung, Freiraum) und den gestellten qualitativen Anforderungen ist aus Sicht des Begleitgremiums eine Gesamtentwicklung des Bereiches zwingend angezeigt.

BHF SBB 1.1+1.2 (Bahnhof): Im Bereich Bahnhof werdend zwei Zeilenbauten mit unterschiedlichen Begabungen und Anforderungen vorgeschlagen, welche das bestehende Aufnahmegebäude inkl. neuer Platzsituation sowie den Zugang zur Bahn einrahmen. Dabei kommt dem Gebäude 1.1 an der Schnittstelle zwischen Bernstrasse, Bärenplatz und Mobilitäthub ein besonders hoher Stellenwert hinsichtlich Adressierung, Gestaltung und Vernetzung zu. Hier gilt es im Besonderen das Erdgeschoss in einer angemessenen Öffentlichkeit zu gestalten, die Zugänglichkeit des Gebäudes sowie des Bahnhofs sicherzustellen und in der weiteren Entwicklung eine Architektur zu finden, welche innerhalb des

gegebenen Spielraums bewusst auf das Umfeld reagiert (u. a. Fassadensprünge, Massstäblichkeit, Höhenentwicklung) und sich bestmöglich in den Kontext integriert.

BHF SBB 2.1+EAK (Trilogie): In diesem Bereich ist ein Gebäudeensemble mit drei Baukörpern vorgeschlagen, das eine Höhenentwicklung bis 48.0 m zulässt. Die Höhenentwicklung der einzelnen Gebäude ist fein auszutarieren und aufeinander abzustimmen. Gegenüber der Bernstrasse haben die Erdgeschosse öffentliche Nutzungen aufzuweisen, die Topografie ist aufzunehmen und das Baufeld ist durchlässig zu gestalten. Aufgrund der bestehenden Abhängigkeiten zwischen den Grundeigentümern (bspw. Parkierung, Erschliessung, Freiraum) und den gestellten qualitativen Anforderungen ist aus Sicht des Begleitgremiums eine Gesamtentwicklung des Bereiches angezeigt.

BHF SBB 2.2: Die Parzellen am **südlichen Ende des Perimeters** (Grundeigentum SBB) werden erst in einem längerfristigen Horizont entwickelt. Die Nutzungskonzeption ist noch offen. Es werden drei max. fünfgeschossige Punktbauten vorgeschlagen, welche es zu gegebener Zeit hinsichtlich Bau- und Nutzungstypologie weiterzuentwickeln gilt.

BHF HRS: Auf der Parzelle der HRS Real Estate AG wird zurzeit ein reines Dienstleistungsgebäude entwickelt. Alternative Bebauungs- und Mischnutzungskonzepte sind weiterhin denkbar. Das Hauptvolumen ist linear zum Bahndamm anzuordnen und es wird eine Gebäudehöhe von max. 25.0 m festgelegt. Darüber ist ein Gebäudeabschluss anzuordnen, der eine maximale Höhe von 30.0 m erreichen kann. Das Erdgeschoss ist mehrheitlich offen und transparent auszugestalten und hat öffentliche Nutzungen (Verkauf und Gastronomie) aufzuweisen. Es ist ausreichend Raum für die Zugänge zu den Strassen- und Personenunterführungen freizuhalten und diese Bereiche sind von einer Bebauung freizuhalten.

BHF BL AG + Tamoil: Auf der Parzelle von **Badertscher Liegenschaften AG** und der **Tamoil AG**, ist ein 5- bis max. 8-geschossiger Riegel (Höhenentwicklung zwischen 15.0 und 25.0 m) mit möglichem Innenhof vorgesehen. Es gilt mit der Freiraumgestaltung und der Bespielung des Erdgeschosses im Besonderen eine geeignete Antwort auf die PU Nord zu formulieren. Aufgrund der Parzellengrössen und den gestellten qualitativen Anforderungen ist aus Sicht des Begleitgremiums eine Gesamtentwicklung des Bereiches angezeigt.

BHF O3: Auf der Parzelle ist – falls ein Ersatzneubau ins Auge gefasst würde – ein 5- bis max. 8-geschossiger Riegel (Höhenentwicklung zwischen 15.0 und 25.0 m) mit möglichem Innenhof vorgesehen.

BHF Qubik: Am nördlichen Ende der Poststrasse ist zur Orientierung und als Abschluss ein städtebaulicher Akzent in Form eines hohen Punktbaus vorgesehen. Ob es sich dabei um ein höheres Haus (bis 30.0 m) handelt oder ob sich dieser Standort eignet für die Realisierung eines Hochhauses ist Gegenstand der weiteren Vertiefung und Projektentwicklung. Die Hochhaustypologie müsste gut begründet bzw. der Nachweis erbracht werden, warum ein Hochhaus die beste von mehreren möglichen und untersuchten Bauformen ist (positiver Beitrag zur Siedlungsstruktur / Lebensqualität). Schatten

BHF O1+O2: Am Ende der Poststrasse, nördlich und südlich der Bernstrasse, entstehen zwei auf den öffentlichen Strassenraum (Poststrasse/Bernstrasse resp. Bahnhofstrasse/Bernstrasse) ausgerichtete 5- bis 7-geschossige Baukörper mit einer max. Höhe von 25.0 resp. 20.0 m. Erste Studien zum Schattenwurf (Schattenwurfdiagramme) zeigen potentielle Konflikte mit der Nachbarsparzelle.

Ein zentrales Element des Freiraumkonzepts stellt die Promenade bzw. **Langsamverkehrsachse** ostseitig entlang des Bahndamms dar, welche eine Sequenz von **unterschiedlichen Plätzen zwischen den östlich des Bahndamms gelegenen Baufeldern** und Strassenräumen vernetzt und grossräumig mit den übergeordneten Freiräumen und Erholungsräumen (kleine Allmend, Schosshaldewald) verbin-

> Frei- und Aussenraum
/ Platzbildung

det. Die Umsetzung bzw. Ausdehnung der Promenade erfolgt vorbehaltlich der für die Infrastrukturbauten (bspw. PU-Nord) notwendigen Bereiche. Der Bahndamm soll das Gesicht eines **grünen Bandes** erhalten mit einer – wo immer möglich – grünen Böschung mit Bäumen und Sträuchern.

Ein hoher Stellenwert kommt den **Plätzen auf beiden Seiten der neuen Personenunterführung PU Nord** zu, die dem Bahnhofzugang den angemessenen Raum und die notwendige Übersicht geben sollen.

Neben der Überbauung Poststrasse Süd ist ein (Quartier-) **Park** mit Bäumen anzuordnen und dieser Bereich von einer Bebauung freizuhalten.

Wichtige öffentliche Freiräume und Zirkulationsflächen mit erwarteten hohen Frequenzen bestehen im Bereich des Mobilitäts-Hubs entlang der Bernstrasse im Vorfeld der Hochbauten SBB und HRS und dem Bahnhofzugang. Diese sind ausreichend gross und übersichtlich zu gestalten, auf das Tramprojekt abzustimmen und öffentlich zugänglich zu halten.

> Erschliessung Durch die Lage direkt am ÖV-Knotenpunkt ist dieses Gebiet optimal erschlossen. Schwergewichtig ist der Ausbau des Bahnhofs zum **Mobilitätshub** mit Anschluss an den Regional- und S-Bahnverkehr, direkten Umsteigemöglichkeiten zur lokalen ÖV-Feinverteilung (Bus, Tram), ausreichend Veloabstellplätzen auf allen Bahnseiten sowie Sharing-Angeboten (Mobility, Bike, etc.) konsequent umzusetzen.

Weiter ist die Erstellung einer **neuen Personenunterführung** (inkl. Perronzugang) zwischen Breitenweg und Bantigerstrasse vorzusehen (PU Nord) und in die "Promenade" für den Fuss- und Veloverkehr entlang des Bahndamms einzubinden.

Die Erschliessung für den **motorisierten Verkehr** erfolgt grundsätzlich gemäss dem heutigen Erschliessungsregime. Die Parkierung hat grösstenteils unterirdisch in Einstellhallen zu erfolgen.

6. Würdigung und Ausblick

6.1. Würdigung des Verfahrens

Das Begleitgremium und die Auftraggeber sind überzeugt, dass sich die Durchführung der Testplanung mit einem Planungsteam gelohnt hat. Mit den bis zur Schlussbesprechung geprüften Stossrichtungen und ausgearbeiteten Varianten wurden vom Planungsteam die vorhandenen (orts-)baulichen Potenziale sowohl in quantitativer Hinsicht als auch in qualitativer Hinsicht stufengerecht ausgelotet und geklärt. Damit konnten die wesentlichen Grundlagen z.H. der behördenverbindlichen Räumlichen Entwicklungsstrategie (RES) geschaffen und der Grundstein für eine erfolgreiche weitere Entwicklung der zentralen Baustelle Z3 gelegt werden.

Zudem hat das Verfahren bestätigt, dass die von der Gemeinde Ostermundigen sowie der privaten Grundeigentümerschaft angestrebte Entwicklung mit substanzieller Verdichtung verträglich und umsetzbar ist. Weiter konnten die für die RES und die weitere Entwicklung relevanten Grundsätze / Handlungsanweisungen auf Richtplanebene hinsichtlich Art und Mass der Nutzung sowie Gestaltung und Erschliessung formuliert sowie wertvolle Erkenntnisse für die weiteren Planungs- und Entwicklungsschritte über den Ort und die Planungsaufgabe gewonnen werden.

6.2. Ausblick und weiteres Vorgehen

Die Resultate der Testplanung fliessen in Form von generellen **Handlungsanweisungen auf Richtplanebene** in die Raumentwicklungsstrategie (RES) ein und werden mit der RES behördenverbindlich festgelegt. Die Behördenverbindlichkeit bedeutet, dass die Dienststellen der Gemeinde Ostermundigen die RES in den nachfolgenden Planungsstufen angemessen zu berücksichtigen haben und nur in gut begründeten Fällen – bspw. aufgrund neuer Erkenntnisse oder veränderter Umstände – davon abweichen können.

Die Transformation der zentralen Baustelle Z3 Bahnhof ist eine übergeordnete Zielsetzung der Gemeinde Ostermundigen, welche über einen längeren Zeitraum in mehreren Etappen vorgesehen ist. Dieses Ziel kann schliesslich nur erreicht werden, wenn die betroffenen Grundeigentümer dazu bereit sind, die Entwicklung auf ihrem Grundeigentum ebenfalls voranzutreiben, was zum gegebenen Zeitpunkt für die meisten, aber nicht für alle Grundeigentümer zutrifft oder möglich ist. Mit der Festlegung der übergeordneten Entwicklungsgrundsätze und Stossrichtungen in den Handlungsanweisungen der RES besteht jedoch für die Gemeinde sowie interessierte Grundeigentümer die Möglichkeit, ihre Grundstücke innerhalb der zentralen Baustelle Z3 auf Basis der Handlungsanweisungen in einem von der Revision der Nutzungsplanung unabhängigen, vorgezogenen Planerlassverfahren weiterzuentwickeln.

Die Wahl der angemessenen weiteren Planungs- und Entwicklungsschritte (bspw. qualitätssicherndes Verfahren) sowie der geeigneten Planungsinstrumente (bspw. Überbauungsordnung, Zone mit Planungspflicht etc.) erfolgt in Abstimmung auf die konkrete Entwicklungsabsicht und in Absprache mit der betroffenen Grundeigentümerschaft.

Würdigung des Verfahrens

Handlungsanweisungen

Weiteres Vorgehen

7. Genehmigung

Genehmigung Der Schlussbericht über die Testplanung wurde vom Begleitgremium und von den Auftraggebern genehmigt am:

Ostermundigen, 20. Februar 2020

Thomas Iten

Peter Urs Müller

Anja Krasselt

Michael Breitenmoser

Gerhard Badertscher

Bernhard Kreis

Dan Hodler

Han Van de Wetering

Donat Senn

Karine Grand

Handwritten signatures of the approval committee members: Thomas Iten, Peter Urs Müller, Anja Krasselt, Michael Breitenmoser, Gerhard Badertscher, Bernhard Kreis, Dan Hodler, Han Van de Wetering, Donat Senn, and Karine Grand.