

BESCHLUSS GROSSER GEMEINDERAT

Gemeinde Ostermundigen

Überbauungsordnung «Poststrasse Süd»

mit Baureglements- und Zonenplanänderung

Erläuterungsbericht

Die UeO besteht aus:

- Überbauungsplan
- Überbauungsvorschriften

weitere Unterlagen:

- Erläuterungsbericht
- Ausschnitt Zonenplan Mitte und Auszug Baureglement
- Anpassung Überbauungsordnung ZPP 27 Sektor C «Bernstrasse/Bahnhofplatz»
- Anpassung «Gestaltungsrichtplan Bernstrasse West»
- Anpassung Überbauungsordnung Nr. 29 «Poststrasse»
- Richtprojekt
- Bericht «Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge»
- Lärmschutznachweis
- Verkehrskonzept
- Einstufungsüberprüfung Bernstr. 31
- Kurzgutachten Bernstr. 31
- Gutachten Poststrasse 7
- Mitwirkungsbericht

17. September 2019

Impressum

Auftraggeber:

Gemeinde Ostermundigen
Bernstrasse 65D
Postfach 101
3072 Ostermundigen

Bauherrschaft

HRS Real Estate AG
Feldstrasse 30
3073 Gümligen

Auftragnehmer:

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

Bearbeitung:

Hansjakob Wettstein, Raumplaner FH, MAS ETH
Barbara Bütikofer, Geografin M.A.
Fabienne Herzog, Geografin MSc

Inhalt

1. Ausgangslage	5
2. Standort	6
2.1 Lage und Erschliessung	6
2.2 Nutzung	6
3. Rahmenbedingungen	7
3.1 Nutzungsplanung	7
3.2 Kommunale Richtpläne	9
3.3 Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Bern-Mittelland	10
3.4 Kantonaler Richtplan	11
4. Workshopverfahren 2013	12
5. Vorhaben	14
5.1 Ortsbauliche Situation	14
5.2 Architektur und Gestaltung	14
5.3 Aussen-, Frei- und Grünräume	15
5.4 Erschliessung	15
6. UeO «Poststrasse Süd»	16
6.1 Zielsetzungen	16
6.2 Überbauungsplan und Überbauungsvorschriften	16
7. Änderungen an weiteren Planungsinstrumenten	20
7.1 Baureglements- und Zonenplanänderung	20
7.2 Anpassung UeO «Bernstrasse/Bahnhofplatz»	21
7.3 UeO Nr. 92 «Poststrasse»	21
7.4 Kommunalen Richtplan ESP Bahnhof	21
7.5 Anpassung Gestaltungsrichtplan Bernstrasse West	22
8. Auswirkungen auf die Umwelt (Bericht nach Art. 47 RPV)	23
8.1 Ortsbild	23
8.2 Detailhandelseinrichtungen	24
8.3 Verkehr	24
8.4 Eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren (PGV)	26
8.5 Luft	26
8.6 Lärm	26
8.7 Nichtionisierende Strahlung	27
8.8 Störfallvorsorge	28
8.9 Magerwiese	31
8.10 Beurteilung aus raumplanerischer Sicht	33

9. Verfahren	34
9.1 Übersicht und Termine	34
9.2 Mitwirkung	34
9.3 Vorprüfung	35
9.4 Öffentliche Auflage	40
9.5 Beschlussfassung und Genehmigung	41
Anhang 1 Bilanzierung der Projekteinwirkungen (BAFU_Methode 2017)	42

1. Ausgangslage

Das am Bahnhof Ostermundigen gelegene Planungsgebiet soll in den kommenden Jahren einer neuen Nutzung zugeführt und eine Dienstleistungsüberbauung realisiert werden. Grundeigentümer der sechs Parzellen sind die Projektentwicklerin HRS Investment AG (Parzellen Nrn. 3241, 2526 und 2256) und die Gemeinde Ostermundigen (Parzellen Nrn. 2263, 3063, 2934). Die HRS Investment AG beabsichtigt kurzfristig die Realisierung eines Dienstleistungszentrums, welches vorwiegend für Büroarbeitsplätze und ergänzend für den Verkauf und die Gastronomie genutzt wird. Die bis zur 2. kantonalen Vorprüfung vorgesehene Nutzung als Altersheim mit angelaagerten Nutzungen steht nicht mehr zur Diskussion. Die Gemeinde möchte die Planungen im Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Bahnhof Ostermundigen vorantreiben und unterstützt das Vorhaben. Der Neubau auf der Parzelle Nr. 2263 der Gemeinde soll erst in mittlerer Frist realisiert werden.

Für die Umnutzung des Areals ist eine Anpassung der geltenden Nutzungsvorschriften im Rahmen einer Überbauungsordnung (UeO) nötig.

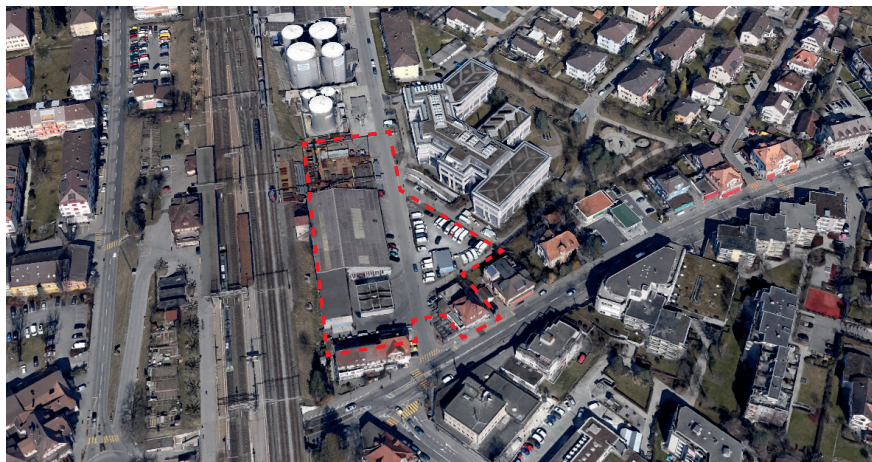


Abb. 1 Planungsperimeter

Um an dieser zentralen Lage eine qualitativ hochwertige Überbauung zu sichern, wurde ein Workshopverfahren mit dem Büro Burckhardt + Partner (B+P) durchgeführt. Das Ergebnis des Workshopverfahrens wurde im Jahr 2019 unter Begleitung durch einen externen Gestaltungsbeirat weiterbearbeitet. Dieses Richtprojekt dient als Grundlage für die Erarbeitung der vorliegenden Planungsinstrumente.

2. Standort

2.1 Lage und Erschliessung

Das Planungsgebiet liegt an einem der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte der Gemeinde. Hier treffen sowohl die Hauptverkehrsader Bernstrasse wie auch die S-Bahn und die Buslinien (bzw. künftige Tramlinie) zusammen. Das Gebiet wird von Süden durch die Bernstrasse und von Norden durch die Poststrasse erschlossen. Zudem profitiert das Areal von seiner unmittelbaren Nähe zum Bahnhof.

Mittelfristig wird für das Gebiet rund um den Bahnhof eine bauliche Verdichtung angestrebt.

2.2 Nutzung

Heute befinden sich auf der Parzelle Nr. 2526 die ehemaligen Betriebsgebäude der Debrunner Acifer AG sowie ein gemäss Bauinventar 2005 der kantonalen Denkmalpflege (KDP) schützenswerter Bau von 1970. Auf der Parzelle Nr. 2263 steht die gemäss Bauinventar der KDP erhaltenswerte Alte Post die sich im Eigentum der Gemeinde Ostermundigen befindet. Die Parzelle Nr. 3063 und ein Teil der Parzelle Nr. 2263 werden heute durch einen Parkplatz belegt.

3. Rahmenbedingungen

Die Koordination der verschiedenen Vorhaben im ESP-Perimeter erfolgt prioritär im Rahmen der gestarteten Ortsplanungsrevision der Gemeinde Ostermündigen (O'mundo). Die Gemeinde hat im Rahmen der Ortsplanungsrevision eine Entwicklungsstrategie mit zentralen Baustellen erarbeitet. Der Bahnhof und sein Umfeld sind in der «Zentralen Baustelle 3, Bahnhof» zusammengefasst.

3.1 Nutzungsplanung

3.1.1 Zonenplan und Baureglement

Der Zonenplan weist das Planungsgebiet der Zone mit Planungspflicht (ZPP) Nr. 27 «Bahnhof», Sektor D (Parzellen Nrn. 2256, 2526, 3241 und 2934), der UeO ZPP 27 Sektor C «Bernstrasse/Bahnhofplatz» sowie der ZPP Nr. 1 «Kernschutzzone» (Parzellen Nrn. 2263 und 3063) zu.

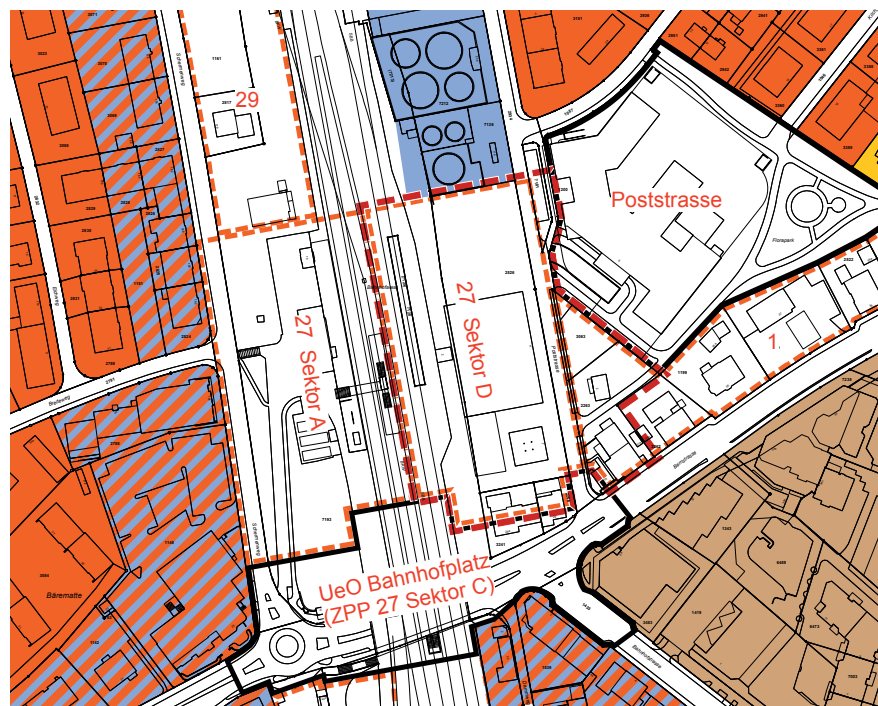


Abb. 2 Ausschnitt aus dem Zonenplan der Gemeinde Ostermündigen aus dem Jahr 1993 mit Änderungen bis April 2014

3.1.2 Schutzzonenplan

Im Bereich des Bahndamms befindet sich ausserhalb des vorliegenden Planungsperimeters eine geschützte Magerwiese (grün schraffierte Fläche).



Abb. 3 Ausschnitt aus dem Schutzzonenplan der Gemeinde Ostermundigen aus dem Jahr 1993 mit Änderungen bis Oktober 2016

3.1.3 UeO ZPP 27 Sektor C «Bernstrasse/Bahnhofplatz»

Die UeO bezweckt die Realisierung einer neuen, breiteren Gleisführung der Bahnlinie Bern-Thun, der Gestaltung eines auf Niveau Bernstrasse liegenden Bahnhofplatzes mit Bahnhofhalle sowie die Erstellung eines neuen Kreisels auf der Bernstrasse. Die Verkehrsführung und die Organisation des öffentlichen Raums werden teilweise auch ausserhalb des UeO-Perimeters festgelegt. Insbesondere werden die neue Führung der Poststrasse im Bereich des Anschlusses an die Bernstrasse sowie Baulinien mit Anbaupflicht im Bereich der innerhalb des Wirkungsbereichs der vorliegenden UeO liegenden Parzellen Nrn. 3241 und 2256 definiert.

3.1.4 UeO «Poststrasse»

Die UeO «Poststrasse» bezweckt die Realisierung des Swisscomgebäudes sowie eine Wendeschleife. Im Bereich der im Wirkungsbereich der UeO «Poststrasse Süd» liegenden Parzelle Nr. 3063 ist gemäss Überbauungsplan «Poststrasse» eine Fuss- und Radwegverbindung sowie ein Teil der mittlerweile realisierten Wendeschleife vorgesehen. Die UeO bezeichnet zudem den Verlauf der bestehenden, der neuen und der aufzuhebenden Kanalisationen.

3.2 Kommunale Richtpläne

3.2.1 Kommunalen Richtplan ESP Bahnhof

Die Gemeinde hat 1997 für das Bahnhofgebiet einen kommunalen Richtplan ausgearbeitet. Er ist behördenverbindlich und definiert die Entwicklungsleitlinien in den Bereichen Nutzung, Verkehr und Städtebau. Das Planungsgebiet liegt im Perimeter des Richtplans (Teilgebiet D).

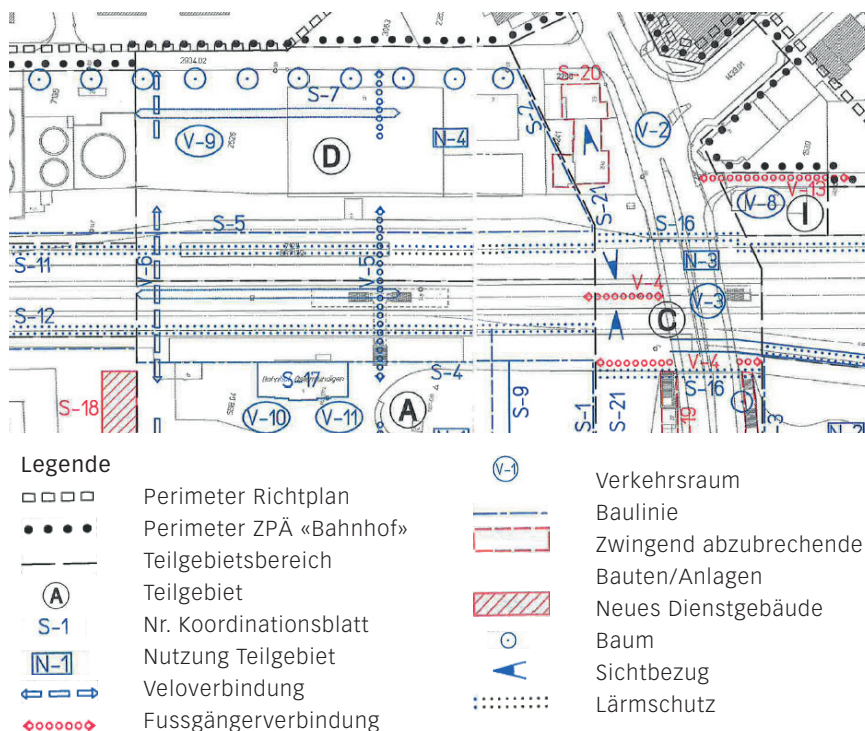


Abb. 4 Ausschnitt aus der kommunalen Richtplankarte des Bahnhofs Ostermündigen (1996)

3.2.2 Gestaltungsrichtplan Bernstrasse West

Der behördenverbindliche Gestaltungsrichtplan aus dem Jahr 1994 besteht aus dem Gestaltungsrichtplan und den Gestaltungsrichtlinien. Er bezweckt die Erhaltung und Ergänzung der Bebauungsstruktur und des spezifischen Charakters und der Wirkung der Bebauung an der Bernstrasse. Für Vorhaben, welche wesentlich vom Gestaltungsrichtplan abweichen muss eine Überbauungsordnung erarbeitet werden.

Die Parzellen Nrn. 2263 und 3063 der vorliegenden UeO befinden sich im Wirkungsbereich des Gestaltungsrichtplans. Der Richtplan definiert die Höhe der Bebauung, Baumstandorte, Baulinien und Baufeldbegrenzungen, die erhaltens- und schützenswerten Bauten sowie Richtlinien für die Bebauung und den Aussenraum.

3.2.3 Verkehrskonzept (VKK) 2000

Das Verkehrskonzept ist ein behördenverbindlicher Richtplan gemäss Art. 68 BauG und besteht aus den Teilplänen 1 bis 4 sowie den entsprechenden Koordinationsblättern. Das VKK 2000 bestimmt die Strassenklassifizierung und hält die geplanten Massnahmen im motorisierten Individualverkehr, dem öffentlichen Verkehr sowie dem Langsamverkehr fest.

Die Teilpläne 3 und 4 machen je eine Aussage zum Planungsgebiet der vorliegenden UeO. Das VKK 2000 bezieht sich dabei auf den Richtplan ESP Bahnhof, welcher die Schaffung von zwei Unterführungen («Mitte» und «Nord») zwischen Poststrasse und Schermenweg vorsieht.

3.2.4 Energierichtplan

Der Gemeinderat Ostermundigen hat den neuen Richtplan Energie am 9. Mai 2019 beschlossen.

3.3 Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Bern-Mittelland



Abb. 5 Ausschnitt aus der Übersichtskarte des RGSK Bern-Mittelland II (2016)

Das RGSK II weist das Gebiet rund um den Bahnhof Ostermundigen als Umstrukturierungsgebiet aus. Es handelt sich dabei um unternutzte oder nicht mehr genutzte Gebiete mit einer guten ÖV-Erschliessung, die im Zusammenhang mit der inneren Verdichtung eine wichtige Rolle spielen. Gemäss Massnahmenblatt S5 «Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete» handelt es sich im vorliegenden Fall um ein Umstrukturierungsgebiet Arbeiten, von dessen Gesamtfläche 30% für Wohnnutzung vorgesehen werden können (Koordinationsstand Zwischenergebnis).

3.4 Kantonaler Richtplan



Abb. 6 Perimeter des ESP Dienstleistung Ostermundigen Bahnhof (2016)

Der kantonale Richtplan 2030 (Massnahmenblatt C_04) bezeichnet das Bahnhofgebiet Ostermundigen als einen wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Dienstleistung (Dienstleistung, Freizeit, Einkaufen). Das ESP-Programm des Kantons hat zum Ziel, an gut erschlossenen Lagen Nutzflächen für wirtschaftliche Aktivitäten bereitzustellen. Die ESP-Standorte haben für die Förderung des Wirtschaftsstandortes Bern eine besondere Bedeutung.

Gemäss ESP 8. Zwischenbericht / Controlling 2012-2016 wird der ESP Bahnhof Ostermundigen neu als «Aktiv, 2. Priorität» eingestuft. Diese Kategorie bezeichnet Standorte, deren Planung fortgeschritten ist, bei denen aber nach wie vor Koordinationsbedarf besteht. Gemäss Controlling-Bericht weist dieser ESP nach wie vor die Charakteristika eines Premium-Standorts auf, die Gemeinde habe aber geringes Engagement an der Weiterentwicklung des ESP gezeigt.

4. Workshopverfahren 2013

Im Rahmen von 3 Workshops wurde zusammen mit dem Planungsteam, der Gemeinde, der Steuerungsgruppe und weiteren Fachleuten ein Nutzungs- und Bebauungskonzept als Grundlage für die UeO erarbeitet. In den Workshops wurden insbesondere folgende Themen diskutiert:

- Planungssperimeter
- Art und Mass der Nutzung
- Volumetrie / Städtebau
- Gestaltung /Materialisierung der Neubauten
- Erschliessung und Parkierung
- Aussenraumgestaltung
- Wirtschaftlichkeit
- Sozialräumliche Qualitäten

Für die weitere Bearbeitung des Vorhabens und die Ausarbeitung der UeO wurden folgende Rahmenbedingungen festgelegt:

Betrachtungs- und Planungssperimeter

Der Betrachtungssperimeter umfasst sowohl das östlich angrenzende Wohnquartier als auch den Bahnhof mit seinem Umfeld. Besonderen Einfluss auf die Entwicklung haben die Planungen auf dem Bären-Areal, im Bereich der Bernstrasse sowie im Zusammenhang mit dem Bahnhof Ostermundigen.

Der Planungssperimeter umfasst die Parzellen Nrn. 2526, 2256, 3241, 2263, 3063 sowie ein Teil der Parzelle Nr. 2934 (Poststrasse), wobei mit der Planung ein städtebaulicher Übergang zwischen dem Planungsgebiet und dem Bahnhof und dessen Umfeld geschaffen werden soll.

Art und Mass der Nutzung

Die Neubauten sollen einen substanziellen Anteil Wohnnutzung aufweisen. Im Rahmen der Weiterbearbeitung hat sich gezeigt, dass die Realisierung eines substanziellen Anteils Wohnnutzung nicht möglich ist, da sich das Planungsgebiet in einem kantonalen Entwicklungsschwerpunkt Dienstleistung befindet. Daher wird sich die Nutzung auf Dienstleistungen konzentrieren. Die Verkaufs- und Gastronutzung soll sich auf Läden im 1. Vollgeschoss (umgangssprachlich Erdgeschoss) konzentrieren. Auch alternative Nutzungen sind denkbar, wenn sie der Wirtschaftlichkeit Rechnung tragen.

Für das Mass der Nutzung im Langbau entlang der Bahnlinie (Baubereich 1) wurde eine Bandbreite zwischen 14'000 und 17'000 m² Bruttogeschossfläche (BGF) festgelegt.

Volumetrie / Städtebau

Als städtebauliche Antwort auf das geplante Bären-Hochhaus soll die Arealentwicklung durch einen langgezogenen, linearen Baukörper entlang des Bahndamms geprägt werden. Das 1. Vollgeschoss (umgangssprachlich Erdgeschoss) soll eine gewisse Transparenz und Durchlässigkeit aufweisen

und so zwischen dem Bahnhof und dem angrenzenden Quartier vermitteln. Auf ein Hochhaus soll aus städtebaulichen Überlegungen explizit verzichtet werden. Als Abschluss der Überbauung soll auf der Parzelle Nr. 2263 an der Bernstrasse ein Kopfbau platziert werden.

Gestaltung / Materialisierung

Die Fassaden sollen entsprechend dem jeweiligen Aussenraum unterschiedlich gestaltet werden.

Erschliessung und Parkierung

Aus verkehrstechnischen Gründen im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Bernstrasse im Rahmen des Tramprojekts sowie aus städtebaulichen Überlegungen war vorgesehen, die Poststrasse an den Bahndamm zu verlegen. Der Bereich zwischen dem Bahndamm und der umgelegten Poststrasse sollte für Auto- und Fahrradabstellplätze genutzt werden.

In der Zwischenzeit, hat sich gezeigt, dass eine Verlegung der Poststrasse einen grossen Nachteil für die Umnutzung der auf den nördlich angrenzenden Parzellen Nrn. 7136 und 7212 (Tamoil-Tanklager) hätte, bestehende relativ neue Werkleitungen kostenintensiv verlegt werden müssten und die oberirdischen öffentlichen Veloabstellplätze nach wie vor am Bahndamm platziert werden können. Aus den genannten Gründen haben sich Gemeinde und Bauherrschaft gegen die Verlegung der Poststrasse an den Bahndamm entschieden. Die geplante Erschliessung des Areals funktioniert grundsätzlich mit und ohne Tramprojekt.

Die Parkierung für die Nutzungen in den Neubauten soll gebäudeintern erfolgen. Die Arealentwicklung soll den Ausbau der Personenunterführung Mitte mit einbeziehen.

Aussenraumgestaltung

Die Neubauten bilden den Abschluss der Arealentwicklung an der Bernstrasse. Der zwischen dem linearen Baukörper, dem Kopfbau und dem Swisscomgebäude entstehende Hof soll als halböffentlicher Park gestaltet werden der mit dem bestehenden Park hinter dem Swisscomgebäude eine Einheit bildet und die Arealentwicklung mit dem bestehenden Quartier zusammenbinden soll.

Für die Sicherung der sozialräumlichen Qualitäten soll besonderes Augenmerk auf die Beleuchtung und Bepflanzung des öffentlichen Raums, die Durchlässigkeit der Bauten und die öffentliche Zugänglichkeit des Parks gelegt werden.

5. Vorhaben

Aufgrund der gegenüber dem Workshopverfahren 2013 grundlegend veränderten Nutzungskonzeption ist das Projekt 2018/2019 unter Beizug eines externen Gestaltungsbeirats und in Abstimmung mit der laufenden Ortsplanungsrevision (insbesondere der Erkenntnisse aus der Testplanung zum Gebiet Z3) überarbeitet worden. Das resultierende Richtprojekt wurde der vorliegenden UeO zugrunde gelegt und wird nachfolgend kurz vorgestellt. Detailliertere Informationen können dem beiliegenden Dossier zum Richtprojekt entnommen werden.

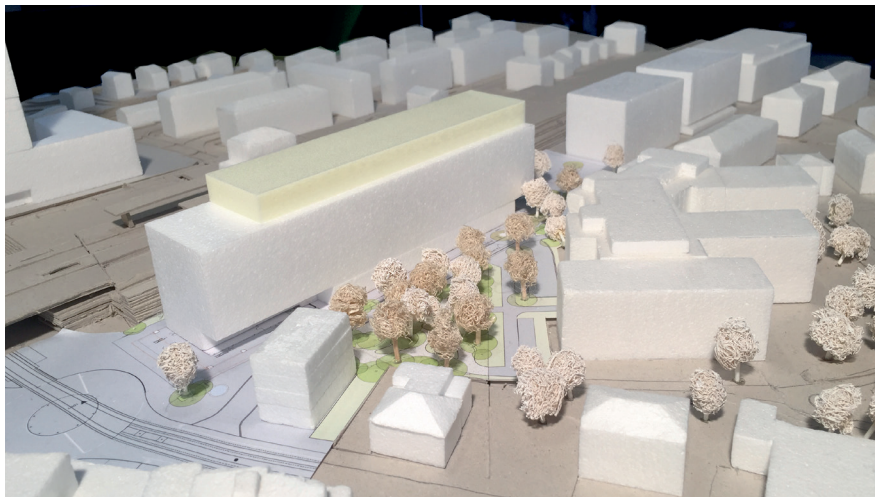


Abb. 7 Modellfoto Ostfassade zum Bahndamm (Quelle: Burckhardt + Partner, Juli 2019)

5.1 Ortsbauliche Situation

Die einfache Setzung des Neubauvolumens führt zu einer klaren Lösung. Die Massstäblichkeit des Gebäudes liegt im Spannungsfeld zwischen dem Bahndamm, dem neuen Bären-Hochhaus und dem östlich angrenzenden Quartier mit Grünraum. Im Süden prägt das Gebäude den Raum der Bernstrasse und wird zum Auftakt für den neuen Verkehrsknoten am Bahnhof Ostermundigen. Im Norden begrenzt der Neubau den Vorplatz zur Personenunterführung (PU) Nord, welche den direkten Anschluss an den Bahnhof und die Perrons sicherstellt. Entlang des Bahndamms wird eine Langsamverkehrsachse für Fussgänger und Velofahrer mit Veloabstellplätzen geplant. Der dreieckige Freiraum im Osten («Salon Vert») verbindet die alten und neuen Bürogebäude mit dem Quartier.

5.2 Architektur und Gestaltung

Die Gestaltung des Baukörpers gliedert sich in einen Gebäudesockel, einen Gebäudkörper und einen Abschluss, welcher sich über die zwei obersten Geschosse definiert. Zum Bahnhofplatz an der Bernstrasse und zur Poststrasse hin öffnet sich der überhohe Sockel mit öffentlichen Nutzungen und den Gebäudeeingängen. Unterstützt wird diese Öffnung durch eine mehrheitlich offene und transparente Fassadengestaltung.

Die Traufhöhe des Gebäudekörpers orientiert sich mit ca. 22 m am neuen Massstab des östlichen Quartiers und soll zu diesem hin auch abgelesen werden können. Die Einschnitte im Abschluss nehmen Bezug zur Bebauung und dem grünen Freiraum auf der Ostseite. Die Traufkante dieses Volumens muss in der Gesamtgestaltung ablesbar sein.

Die Materialisierung soll ortstypische Elemente aufnehmen und zu allen Seiten kontextuell unterschiedlich reagieren. Zur Gleisanlage soll die Fassade grossmasstäblicher und zum Anhaltspunkt für Bahnreisende werden.

5.3 Aussen-, Frei- und Grünräume

Die Aussenräume um das Gebäude herum sind mit Ausnahme der Poststrasse durch den Langsamverkehr geprägt. Zwischen dem Bahndamm und der Gebäudefassade entsteht ein Raum für eine öffentliche Fuss- und Velowegverbindung sowie für überdachte Veloabstellplätze. Der Bahndamm wird als Grünraum mit Vernetzungsfunktion zwischen den übergeordneten Grünräumen Wald und Allmend erhalten.

An der Bernstrasse wird ein grösserer, urbaner Freiraum geschaffen. Zwischen Poststrasse und Erdgeschoss wird ein Gehweg und Vorbereich geführt, welcher durch Baumpflanzungen begleitet wird. Dadurch entsteht eine Einheit mit dem «Salon Vert», dem östlich gegenüberliegenden Freiraum. Dieser dient den Nutzern der Gebäude aus der Umgebung und der Quartierbevölkerung als Aufenthaltsfläche. Im Norden grenzen der Vorplatz und die Velosabstellplätze für die PU-Nord der SBB an das Gebäude an.

5.4 Erschliessung

Die Poststrasse wird aufgrund der angedachten Temporeduktion auf 20 oder 30km/h zu einer Quartierstrasse, welche die Anbindung des Neubaus an den «Salon Vert» stärkt. Im nördlichen Bereich der Poststrasse werden die Erschliessung der Einstellhalle und die Anlieferung der Verkaufsfläche angeordnet. Die Anlieferung wird in das Gebäude integriert. LKW's befahren die Poststrasse von der Bernstrasse her im Einbahnverkehr.

Durch einen Einschnitt im Gebäudevolumen entsteht am südlichen Gebäudekopf ein gemeinsamer Eingang für die Nutzer der Obergeschosse sowie der Gastro- und Verkaufsflächen. An der Nordfassade werden weitere Zugänge angeordnet und eine geeignete Adressierung sichergestellt.

6. UeO «Poststrasse Süd»

6.1 Zielsetzungen

Mit der Überbauungsordnung werden die bau- und planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung einer verdichteten, qualitativ hochwertigen Dienstleistungsüberbauung geschaffen.

6.2 Überbauungsplan und Überbauungsvorschriften

6.2.1 Art und Mass der Nutzung

Art der Nutzung Im Baubereich 1 wird ein Dienstleistungszentrum realisiert, wobei die Büroarbeitsplätze in den Obergeschossen angeordnet werden. Im 1. Vollgeschoss (umgangssprachlich Erdgeschoss) kann an der Bernstrasse eine Fläche für Verkauf von maximal 1'450 m² GFo (vgl. Art. 20 Abs. 3 BauG) realisiert werden. Zusätzlich ist eine gastronomische Nutzung möglich. Die Parkierung erfolgt in einer unterirdischen Einstellhalle (vgl. Ziff. 6.2.3). Im Baubereich 2 bestehen die möglichen Nutzungen aus Dienstleistung und Gewerbe. Ab dem 2. Vollgeschoss (umgangssprachlich 1. OG) ist zudem Wohnnutzung zulässig.

Mass der Nutzung Im Workshopverfahren wurde das Nutzungsmass für den Langbau entlang der Bahnlinie auf 14'000 m² und 17'000 m² BGF begrenzt. In der UeO muss das Nutzungsmass gemäss Verordnung über die Begriffe und Messweisen im Bauwesen (BMBV) in Geschossfläche oberirdisch (GFo) angegeben werden. Die Umrechnung von BGF in GFo erfolgt mit dem Faktor 1.05. Demzufolge wäre das Nutzungsmass auf eine Bandbreite zwischen 15'000 m² und 18'000 m² GFo festzulegen. Auf der Grundlage des Richtprojekts wird die maximale GFo auf 16'200 m² festgelegt. Innerhalb dieser Bandbreite wurde das an diesem Ort aus städtebaulicher Sicht verträgliche Nutzungsmass im Rahmen der Überarbeitung des Projekts in Zusammenarbeit mit dem externen Gestaltungsbeirat (vgl. Ziff. 5) neu ausgelotet. Dies unter Berücksichtigung der neuen Nutzungskonzeption, der anstehenden Entwicklungen im Umfeld sowie in Abstimmung mit der räumlichen Entwicklungsstrategie (RES) der Gemeinde Ostermundigen.

Die Gebäudehöhe ist im Baubereich 1 auf eine Gesamthöhe von 30 m beschränkt. Für den Baubereich 2 wird die maximale Gesamthöhe auf 15 m beschränkt und eine maximale GFo von 1'100 m² festgelegt. Mit dieser Ausnützung wird ein viergeschossiger Bau mit Attikageschoss ermöglicht, der den Baubereich nahezu vollständig ausfüllt. Der Neubau im Baubereich 2 muss gegenüber der Bernstrasse und der Altbebauung eine klare Gebäudeform aufweisen. Rücksprünge sind in diesen Bereichen nicht zulässig. Die beiden Neubauten in den Baubereichen 1 und 2 können unabhängig voneinander realisiert werden. Zur Sicherung der Möglichkeit, das Gebäude Poststrasse 7 bei Bedarf im Perimeter der vorliegenden

Überbauungsordnung wieder aufbauen zu können wird dessen oberirdische Geschossfläche in Art. 6 Abs. 2 ebenfalls festgehalten und im Überbauungsplan ein entsprechender Bereich bezeichnet (vgl. auch Ziff. 6.2.2).

Der im Baureglement der Gemeinde Ostermundigen vorgesehene Nutzungsbonus für energieeffizientes Bauen kann im Wirkungsbereich der vorliegenden UeO nicht konsumiert werden. Art. 6 Abs. 2 legt das Nutzungsmass entsprechend dem Ergebnis der Sitzungen mit dem Gestaltungsbeirat abschliessend fest. Eine zusätzliche Erhöhung der Ausnützung ist für das Ortsbild aus städtebaulicher Sicht nicht verträglich.

Bauten und Anlagen ausserhalb der Baubereiche

Um zu vermeiden das der Aussenraum von An- und Kleinbauten dominiert wird, werden die zulässigen Bauten und Anlagen ausserhalb der Baubereiche in ihrer Fläche und Höhe beschränkt. An- und Kleinbauten wie Velounterstände, Überdachungen von Spielgeräten, Feuerstellen und dergleichen dürfen im öffentlichen und privaten Aussenraum eine anrechenbare Gebäudefläche von 20 m² und eine Fassendehöhe traufseitig von 3 m nicht überschreiten. Sie müssen sich gut in den Aussenraum integrieren. Vordächer sind in Abstimmung mit dem Richtprojekt im Baubereich 1 an der Süd- und der Ostfassade im Bereich der Eingänge zu den Verkaufs- und Gastronutzungen zulässig, wenn sie eine Tiefe von max. 2.50 m (gemessen ab der Fassade) nicht überschreiten.

Für die Realisierung der privaten, Veloabstellplätze für das Dienstleistungsgebäude im Baubereich 1 wird ein Bereich entlang des Bahndamms bezeichnet, in welchem die Veloabstellplätze doppelstöckig angeordnet werden können. Die Abstellplätze können überdacht werden.

In Abstimmung mit der übergeordneten Betrachtung des Angebots an öffentlichen Veloabstellplätzen im Raum Bahnhof im Rahmen der Ortsplanungsrevision werden im Perimeter der vorliegenden Überbauungsordnung 160 öffentliche Veloabstellplätze zur Verfügung gestellt. Die im Zusammenhang mit der Bahnhofsnutzung stehenden Abstellplätze werden gut zugänglich und einsehbar im Bereich der neuen Personenunterführung Nord platziert (vgl. auch Ziff. 6.2.3).

6.2.2 Bau- und Aussenraumgestaltung

Grundsatz

Zur Sicherung der Qualität der Überbauung wurden die das Richtprojekt bezüglich Aussenraum- und Baugestaltung konstituierenden Elemente festgelegt und den Überbauungsvorschriften als verbindlicher Inhalt angehängt. Mit diesem Vorgehen werden die zentralen Elemente und Qualitäten langfristig gesichert.

Gebäude Poststrasse 7

Art. 10 legt fest, dass eine Versetzung des Gebäudes Poststrasse Nr. 7 (Parzelle Nr. 2526) an einen alternativen Standort geprüft werden muss. Die Verschiebung muss spätestens bis zur Genehmigung der UeO zwischen der Gemeinde, der kantonalen Denkmalpflege und der Bauherrschaft vertraglich sichergestellt werden. Aufgrund des an diesem Standort unbestrittenen Verdichtungsziels ist es aus Sicht der Gemeinde unver-

hältnismässig, das Gebäude an Ort und Stelle zu erhalten. Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, das Gebäude im Bereich des öffentlichen Aussenraums wieder aufzubauen. Ein entsprechender Bereich ist im Überbauungsplan bezeichnet (vgl. auch Ziff. 6.2.1). Der exakte Standort wird zusammen mit der kantonalen Denkmalpflege bestimmt werden.

Fassaden-
gestaltung

Die Fassaden sollen entsprechend den Nutzungen, der angrenzenden Aussenräume und der Lärmproblematik gestaltet und damit ein ansprechendes Erscheinungsbild geschaffen werden. Besondere Vorschriften gelten für die Fassaden des 1. Vollgeschosses (umgangssprachlich Erdgeschoss) der Hauptgebäude, die grösstenteils transparent gestaltet werden müssen und gegen den öffentlichen Raum nicht verklebt oder blind sein dürfen. Bei der Konzeption der Fassaden müssen zudem die Anforderungen der Störfallvorsorge berücksichtigt werden (vgl. Ziff. 6.2.4).

Aussenraum-
gestaltung

Die Aussenräume werden in öffentliche und private sowie befestigte und grüne Flächen unterteilt. Die öffentlichen Erschliessungsflächen dienen in erster Linie der Erschliessung und müssen befestigt ausgestaltet werden. Wichtig ist eine angemessene Beleuchtung und Begrünung dieser Flächen. Der öffentliche Aussenraum dient als Aufenthalts- und Spielfläche und soll möglichst begrünt werden. Das schützenswerte Gebäude Poststrasse 7 kann in diesen Bereich verschoben werden. Der private Aussenraum im Baubereich 2 dient ausschliesslich den angrenzenden Nutzungen im 1. Vollgeschoss (umgangssprachlich Erdgeschoss). Dieser Bereich muss zu mindestens 40% begrünt werden.

6.2.3 Erschliessung und Parkierung

Motorisierter
Individualverkehr

Die Erschliessung für den motorisierten Verkehr erfolgt über die Poststrasse. Der Anschluss der Poststrasse an die Bernstrasse ist in beiden Fahrtrichtungen nur für Rechtsabbieger befahrbar. Sowohl der Bereich für die Zu- und Wegfahrt zu den Parkierungsanlagen wie auch der Bereich für die LKW-Anlieferung sind im Überbauungsplan bezeichnet.

Die LKW-Anlieferung ist in das Bauvolumen zu integrieren. Die Ausfahrt auf die Poststrasse muss vorwärts erfolgen und die erforderlichen Sichtweiten sichergestellt werden. Um die Sicherheit des Langsamverkehrs – insbesondere im Bereich der Arealzufahrt ab der Bernstrasse sowie im Bereich der Zufahrt zu den Parkierungsanlagen und der LKW-Anlieferung – zu gewährleisten, müssen im Baubewilligungsverfahren entsprechende Sicherheitsvorkehrungen getroffen werden. Anlieferungen mit kleineren Fahrzeugen (nicht LKW-Anlieferung) im Baubereich 1 sind entlang der Poststrasse zulässig. Die Anlieferung muss von der Detailerschliessung aus erfolgen, die im Überbauungsplan bezeichnete öffentliche Erschliessungsfläche entlang der Fassade des Baubereichs 1 darf dafür nicht beansprucht werden.

Der für die Sicherung der Detailerschliessung Poststrasse sowie deren Anschluss an die Bernstrasse benötigte Raumbedarf wird im Überbauungsplan ausgewiesen. Im Anschlussbereich der Bernstrasse wird die Führung

der Poststrasse gemäss rechtskräftiger UeO «Bernstrasse/Bahnhofplatz» übernommen. Diese wird dereinst auf die Planung gemäss Tramprojekt und die neue Situation an der Poststrasse angepasst werden müssen. Die Gestaltung der Poststrasse muss sich am Koexistenzprinzip orientieren. Das Temporegime wird nicht im Rahmen der vorliegenden UeO sondern im sich derzeit in Erarbeitung befindlichen Gesamtverkehrskonzept der Gemeinde Ostermundigen festgelegt. Entlang der Poststrasse werden einige oberirdische Parkplätze angeordnet. Diese Parkplätze dienen auch als Ersatz für die im Falle einer Realisierung des Tramprojekts an der Bernstrasse wegfallenden öffentlichen Parkplätze.

Die Parkplätze für die Nutzungen in den Baubereichen müssen in einer unterirdischen Einstellhalle untergebracht werden. Aufgrund der geplanten Nutzung, der guten Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr sowie aufgrund der bereits heute hohen verkehrlichen Belastung der Bernstrasse sollen so wenig Parkplätze wie möglich aber so viele wie unbedingt nötig geschaffen werden. Art. 21 legt fest, dass sich die Berechnung der Anzahl Parkplätze nach Art. 49ff BauV richtet. Aufgrund der guten ÖV-Erschliessung werden (gestützt auf Art. 54 BauV) die Ober- und die Untergrenze der ermittelten Bandbreite um jeweils 30% gekürzt. Ausgenommen von der Kürzung sind grosse Vorhaben nach Art. 53 BauV, bei denen anstelle einer Bandbreite der Grundbedarf festgelegt wird. Ein Erhöhung des Grundbedarfs wird ausgeschlossen.

Langsamverkehr

Die gemäss Richtplan ESP Bahnhof vorgesehenen Personenunterführungen V-5 (Mitte) wird gemäss Aussage der SBB nicht erstellt. Die Personenunterführung V-6 (Nord) wird voraussichtlich erst nach der Realisierung der vorliegenden UeO erstellt. Der Anschlussbereich der Personenunterführung im Perimeter der vorliegenden Überbauungsordnung sowie die Platzierung der öffentlichen Veloabstellplätze konnten jedoch in Abstimmung mit der SBB bereits festgelegt und im Überbauungsplan bezeichnet werden.

Gemäss Richtplan ESP Bahnhof (vgl. Ziff. 3.2.1) müssen im Bereich des Bahndamms 160 öffentliche Veloabstellplätze bereitgestellt werden. Art. 22 legt in Abstimmung mit der SBB fest, dass die Veloabstellplätze in dem im Überbauungsplan bezeichneten Bereich im Norden ausserhalb des Baubereichs erstellt werden können. Die Nutzerfreundlichkeit der Veloabstellplätze soll mittels direkter Einsehbarkeit von der Poststrasse und der Personenunterführung aus, einer durchlässigen Gestaltung und angemessenen Beleuchtung möglichst hoch gehalten werden.

Die Erschliessung des Areals für den Langsamverkehr ist über die öffentlichen Erschliessungsflächen, die Poststrasse und die neue Personenunterführung der SBB gewährleistet. Die öffentliche Erschliessungsfläche zwischen dem Baubereich 1 und der Bahnlinie ist Teil der im Rahmen der Ortsplanungsrevision resp. der räumlichen Entwicklungsstrategie entwickelten übergeordneten Langsamverkehrsachse entlang der Bahnlinie in Ostermundigen.

6.2.4 Umwelt

Störfallvorsorge	Die zugunsten der Störfallvorsorge zu treffenden Massnahmen sind in den Überbauungsvorschriften festgehalten. Weitere Ausführungen können dem Bericht des Büros KBP vom Mai 2019 ¹ entnommen werden.
Energie	Mit vorliegendem Projekt findet der neue Energierichtplan der Gemeinde (Mai 2019) erstmals eine grundeigentümerverbindliche Umsetzung. In erster Priorität ist an den Wärmeverbund Mösli anzuschliessen. Die Befreiung der Anschlusspflicht ist übergeordnet im Art. 16 des kant. Energiegesetzes geregelt. Sollte der Wärmeverbund zum Zeitpunkt der Baueingabe noch nicht vorhanden sein, muss für die Heizung und das Warmwasser niederwertige Abwärme/Holz (primärer Energieträger gemäss kommunalem Richtplan Energie) eingesetzt werden. Wenn damit ein unverhältnismässig hoher zusätzlicher Aufwand nachgewiesen wird, kann auch eine Luft-Wasser-Wärmepumpe verwendet werden. Als unverhältnismässig gilt, wenn in der Überbauung kein Kältebedarf besteht, wenn die Mehrkosten (Jahreskosten) um mehr als 10% grösser sind als bei einer Luft-Wasser-Wärmepumpe.

6.2.5 Weitere Bestimmungen und Hinweise

Die Verteilung der Flächen und Nutzungsanteile zwischen der Gemeinde und der privaten Grundeigentümerschaft sowie der Rück- und Wiederaufbau des Gebäudes Poststrasse 7 wird vertraglich und nicht mit der vorliegenden UeO geregelt. Die entsprechenden Verträge müssen vor der Genehmigung vorliegen.

Der westlich an den Bahndamm grenzende Teil des Planungsgebiets wird vom Bereich des Anlagegrenzwertes der Fahrleitungen der SBB überlagert. In diesem (im Überbauungsplan hinweisend dargestellten) Bereich werden keine Nutzungen angeordnet werden, die von Personen regelmässig und über längere Zeit beansprucht werden.

7. Änderungen an weiteren Planungsinstrumenten

7.1 Baureglements- und Zonenplanänderung

Für die Umsetzung der vorliegenden UeO müssen der Zonenplan und das Baureglement angepasst werden. Die UeO ersetzt im Zonenplan den Grossteil des Sektors D der ZPP Nr. 27 sowie einen Teil der ZPP Nr. 1. Der verbleibende Teilbereich des Sektors D wird dem Sektor A zugeschlagen. Die Bestimmungen zum Sektor A werden mit einer Bestimmung zum kom-

1 KBP GmbH (Mai 2019): UeO Poststrasse Süd, Ostermundigen: Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge

munalen Trockenstandort ergänzt (Art. 8). Im Art. 79 des Baureglements werden die Vorschriften zum Sektor D der ZPP Nr. 27 (Abs. 17 bis 20) aufgehoben. Art. 68 zur ZPP Nr. 1 muss nicht angepasst werden.

Für den Sektor C der ZPP Nr. 27 wurde im Jahr 2002 eine UeO erarbeitet. Im Rahmen der vorliegenden Zonenplanänderung wird die Sektorengrenze des Sektors C an den Wirkungsbereich der UeO angepasst.

7.2 Anpassung UeO «Bernstrasse/Bahnhofplatz»

Für die Umsetzung der vorliegenden UeO muss die UeO «Bernstrasse/Bahnhofplatz» angepasst werden. Im Bereich des Sektors D werden die Baulinie mit Anbaupflicht und der Baubereich Sektor D im Überbauungsplan aufgehoben und das Trottoir/der Fussgängerbereich bis an die Begrenzung des Wirkungsbereichs der UeO erweitert. Die im Überbauungsplan angrenzend an den Sektor D bezeichneten «Veloabstellplätze (Übergangslösung)» können aufgrund des Tramprojekts nicht erstellt werden und werden deshalb aus dem Plan gestrichen.

Die Überbauungsvorschriften werden entsprechend angepasst. Die Anpassung erfolgt im gemischt-geringfügigen Verfahren gemäss Art. 122. Abs. 7 BauV.

7.3 UeO Nr. 92 «Poststrasse»

Für die Umsetzung der vorliegenden UeO muss der Perimeter der bestehenden UeO im Bereich der Poststrasse angepasst werden. Des Weiteren werden die Festlegungen (Art. 2), welche die Überbauungsvorschriften für die ausserhalb des UeO-Perimeters liegenden Parzellen macht, gestrichen.

Gemäss heutiger kantonaler Praxis sind Festlegungen ausserhalb des Wirkungsbereichs einer UeO nicht mehr zulässig. Zudem handelt es sich bei den fraglichen Inhalten um mittlerweile realisierte Anlagen. Aus diesen Gründen werden sie aus der UeO gestrichen.

7.4 Kommunalen Richtplan ESP Bahnhof

Der Richtplan stammt aus dem Jahr 1997 und entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen. So werden die Inhalte des Richtplans im Bereich der Bahnunterführung Bernstrasse beispielsweise durch das Tramprojekt übersteuert werden. Die Wirkungsanalyse der Gemeinde (vgl. Kommunaler Richtplan «Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof Ostermundigen» vom 30. Oktober 1997, Aufhebung – Mitwirkungsverfahren, Erläuterungsbericht, 31.01.2019) zeigt zudem, dass der Richtplan in den letzten 20 Jahren in Bezug auf die Bautätigkeit praktisch keine Wirkung erzielt hat. Die wichtigsten Inhalte – die Sicherstellung einer Fussgängerverbindung zwischen

der Poststrasse und der neuen Personenunterführung «Mitte» sowie genügender öffentlicher Veloabstellplätze im Bereich der Perronzugänge – werden im Rahmen der UeO «Poststrasse Süd» grundeigentümerverbindlich gesichert. Auf kommunaler Ebene soll der Richtplan nach Prüfung der Inhalte im Rahmen der Ortsplanungsrevision durch die Raumentwicklungsstrategie (RES) abgelöst werden. In der RES wird der Bahnhof mit seinem Umfeld als sog. «Zentrale Baustelle 3, Bahnhof» aktuell in seiner Gesamtheit betrachtet und allenfalls neue Bestimmungen festgelegt. Der Richtplan wird deshalb aufgehoben werden.

7.5 Anpassung Gestaltungsrichtplan Bernstrasse West

Der rechtsgültige Gestaltungsrichtplan entspricht im Bereich der beiden Parzellen Nrn. 3063 und 2263 nicht mehr den heutigen Anforderungen. Die Parzellen werden deshalb aus dem Gestaltungsrichtplan entlassen und der Richtplan in diesem Bereich durch die vorliegende UeO ersetzt.

8. Auswirkungen auf die Umwelt (Bericht nach Art. 47 RPV)

8.1 Ortsbild

Die geplante Überbauung wird das Ortsbild von Ostermundigen massgeblich prägen.

Die Überbauungsvorschriften halten fest, dass Bauten und Anlagen im Wirkungsbereich der UeO so zu gestalten sind, dass zusammen mit der bestehenden Bebauung entlang der Bernstrasse sowie der laufenden Planungen im ESP-Perimeter eine gute Gesamtwirkung entsteht. Im Rahmen der unter Beizug eines externen Gestaltungsbeirats und in Koordination mit der SBB erfolgten Überarbeitung (vgl. Ziff. 5) konnte das Projekt sowohl bezüglich des Nutzungsmasses als auch der Gestaltung geschärft werden. Mit der Sicherung der konstituierenden Elemente des Richtprojekts in den Überbauungsvorschriften sowie der verbindlichen Begleitung der Erarbeitung des Bauprojekts durch den externen Gestaltungsbeirat wird die Qualität der Überbauung langfristig gesichert.

Die heute für den Planungssperimeter rechtsgültige ZPP Nr. 27 Sektor D sieht bereits eine bauliche Verdichtung vor. Im Vergleich zur heutigen baulichen Situation im Planungssperimeter werden die UeO und das geplante Vorhaben eine deutliche Aufwertung und Belebung bewirken.

8.1.1 Gebäude Poststrasse 7

Die Bauherrschaft hat ein Gutachten zur Klärung des baulichen Zustands sowie der Möglichkeit eines Rück- und Wiederaufbaus des Gebäudes Poststrasse 7 erarbeiten lassen. Das Gutachten kommt zum Schluss, dass es grundsätzlich möglich ist das Gebäude zu versetzen. Die Gemeinde, die Bauherrschaft und die kantonalen Denkmalpflege haben sich darauf geeinigt, den Rück- und Wiederaufbau vertraglich zu regeln. Als gesicherte Option besteht die Möglichkeit, das schützenswerte Gebäude im Bereich des öffentlichen Aussenraums wiederaufzubauen.

8.1.2 Gebäude Bernstrasse 31

Die Gemeinde Ostermundigen hat der kantonalen Denkmalpflege am 13.12.2018 einen Antrag um Überprüfung der Einstufung des erhaltenswerten Gebäudes Bernstrasse 31 gestellt. Mit Schreiben vom 30.01.2019 kommt die kantonale Denkmalpflege zum Schluss, dass die Einstufung des Objekts als erhaltenswertes Baudenkmal nicht mehr gerechtfertigt ist.

Parallel dazu hat die HRS Real Estate AG ein bauhistorisches Gutachten² des Gebäudes erstellen lassen.

2 IBID (Februar 2019): Kurzgutachten Bernstrasse 31, 3072 Ostermundigen

8.2 Detailhandelseinrichtungen

Detailhandelseinrichtungen, wie sie mit vorliegendem Projekt vorgesehen sind, gelten nicht als besondere Bauten und Anlagen nach Art. 19 BauG (Lage innerhalb eines Geschäftsgebiets), müssen jedoch die Vorgaben gemäss Art. 25-28 BauV einhalten. Auf die einzelnen Punkte wird im Folgenden eingegangen.

Geschäftsgebiet nach Art. 20 Abs. 3 BauG	Die geplante Detailhandelseinrichtung verfügt über mehr als 1'000 m ² Geschossfläche und liegt an der Bernstrasse im Zentrum von Ostermundigen. Der Zonenplan der Gemeinde weist entlang der Bernstrasse Kernzonen, Wohn- und Gewerbebezonen sowie die ZPP 1 «Kernschutzzone» aus, welche (insbesondere in den Erdgeschossen) Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe sowie Läden vorsehen. Entsprechend ist die Bernstrasse in den Erdgeschossen durch Verkaufs- und Dienstleistungsnutzungen geprägt und kann als Geschäftsgebiet nach Art. 20 Abs. 3 BauG bezeichnet werden.
Erreichbarkeit mit dem öv	Durch die Lage am Bahnhof Ostermundigen ist eine optimale Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr sichergestellt (Art. 26 BauV).
Privater Motorfahrzeugverkehr	Gemäss dem Bericht des Büros RK&P vom Juni 2019 überlastet der durch die Detailhandelseinrichtung verursachte Motorfahrzeugverkehr das öffentliche Strassennetz nicht (Art. 27 BauV; vgl. Ziff. 8.3).
Erschliessungskosten	Das Vorhaben erfordert keinen Ausbau des Basiserschliessungsnetzes (Art. 28 BauV).
Weitere Anforderungen	Die geplante Detailhandelseinrichtung ist Teil eines mehrgeschossigen Gebäudes (Art. 19 Abs. 4 BauG), die Parkplätze werden in der unterirdischen Einstellhalle untergebracht (Art. 19 Abs. 5 BauG).

8.3 Verkehr

8.3.1 Anzahl Parkplätze

Der effektive Bedarf der bereitzustellenden Anzahl Parkplätze wird im Bericht der RK&P berechnet (Ziff. 2.2 und Anhang 4)³ und das zusätzliche Verkehrsaufkommen abgeschätzt:

Nutzung	Effektiver Bedarf Anzahl Parkplätze
Dienstleistung Büro, Hauptmieter	113
Verkauf	30
Restaurant/ Cafeteria	0
TOTAL	143

³ Dienstgebäude Poststrasse, Ostermundigen Bern. Grobabschätzung Erschliessung. 17.06.2019

8.3.2 Früher erstellte Verkehrsgutachten

Die Bernstrasse weist heute im Zentrum von Ostermundigen einen DTV von ca. 17'000 Fahrten auf und ist bereits stark belastet.

Im Vorfeld des Workshopverfahrens 2013 wurde 2012 durch die B+S AG auf der Basis eines nutzungsmässigen Worst-Case-Szenarios (3'400 m² Verkaufsfläche, DTV 1'800 Fahrten) ein Verkehrsgutachten⁴ für das Areal Poststrasse Süd erarbeitet, welches bestätigt, dass das Vorhaben besonders auch wegen der guten ÖV-Erschliessung verkehrstechnisch noch vertretbar ist und nur geringfügige grossräumige Auswirkungen haben wird.

Im Rahmen der Erarbeitung der UeO «Bärenareal» westlich des Bahnhofs Ostermundigen hat die B+S AG im Jahr 2015 ein Gutachten zur verkehrlichen Machbarkeit⁵ verfasst. Dabei wurde auch der Ausbau des ESP in die Betrachtungen mit einbezogen. Das Gutachten kommt zum Schluss, dass der durch das Bärenareal und den ausgebauten ESP generierte Mehrverkehr im Gesamtsystem abgewickelt werden kann.

8.3.3 Abschätzung zusätzliches Verkehrsaufkommen

Durch RK&P wurde 2019 eine verkehrsplanerische Grobschätzung⁶ auf Basis der zwischenzeitlich geänderten geplanten Nutzungen (ohne Altersheim und Wohnnutzung) erstellt. Für die Schätzung wurde – basierend auf den Angaben aus dem Richtprojekt – mit einem durch die neuen Nutzungen generierten DTV von rund 900 Fahrten gerechnet. Die Ein- und Ausfahrten verteilen sich basierend auf Erfahrungswerten in der Morgenspitzenstunde zu 40% auf die Zufahrt Bernstrasse (südliche Zufahrt) und zu 60% auf die Zufahrt Moosweg (nördliche Zufahrt). In der Abendspitzenstunde erfolgen 60% der Einfahrten vom Moosweg und 40% von der Bernstrasse, 40% der Ausfahrten erfolgen in den Moosweg und 60% in die Bernstrasse. Aufgezeigt wird, dass der Zusatzverkehr des neuen Dienstleistungsgebäude kaum Einfluss auf die Verkehrsqualität bei der Einmündung der Poststrasse in die Bernstrasse hat und sich die kritische Situation beim Bärenkreisel nur marginal verschärft.

Das Verkehrskonzept kommt ebenfalls zum Schluss, dass das Vorhaben verkehrstechnisch vertretbar ist und nur geringfügige grossräumige Auswirkungen haben wird. Zudem ist zu beachten, dass nur ein Teil der Verkehrsmenge tatsächlich Neuverkehr ist, da bereits die heutige Nutzung Verkehr generiert. Es ist daher davon auszugehen, dass weniger zusätzliche Fahrten als angenommen generiert werden und daher die Auswirkungen auf das bestehende Verkehrsnetz geringer ausfallen werden.

4 Machbarkeitsstudie Areal Debrunner Acifer. Ergänzung zur Verkehrserschliessung. 14.05.2012.

5 ESP Bahnhof/ÜO Bärenareal. Nachweis der verkehrlichen Machbarkeit. Mit Ergänzung vom 12.02.2015 «ohne Tram Region Bern»

6 Dienstgebäude Poststrasse, Ostermundigen Bern. Grobabschätzung Erschliessung. 17.06.2019

Aufgrund dieser Nachweise kann also davon ausgegangen werden, dass die durch die heute geplanten Nutzungen generierten ca. 900 zusätzlichen Fahrten nur geringe Auswirkungen auf das übergeordnete Verkehrsnetz haben werden. Der zusätzliche generierte Verkehr kann über das bestehende Verkehrsnetz abgewickelt werden.

Anschluss Poststrasse an Bernstrasse

Mit der vorliegenden UeO wird sowohl der Anschluss an die Bernstrasse mit der heutigen Situation als auch an einen zu einem späteren Zeitpunkt zu erstellenden Kreisell gewährleistet.

8.4 Eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren (PGV)

Die vorliegenden UeO weist Schnittstellen zu den Vorhaben «Tramprojekt Bern-Ostermundigen» und «ÖV-Knotenpunkt Ostermundigen» auf.

Die UeO «Poststrasse Süd» ist mit dem PGV zum Tramprojekt Bern-Ostermundigen kompatibel. Gemäss Abklärungen der Gemeinde sind zum heutigen Zeitpunkt keine Konflikte mit dem behindertengerechten Bahnhofausbau (Projekt «ÖV-Knotenpunkt Ostermundigen») bekannt respektive absehbar. Die Gemeinde steht in regelmässigem Kontakt mit der SBB.

8.5 Luft

Das vorliegende Vorhaben generiert ca. 900 Fahrten DTV. Ein Teil davon wird tatsächlich einen Mehrverkehr darstellen, welcher vom übergeordneten Strassennetz aufgenommen werden muss. Die zusätzliche Belastung der Poststrasse sowie die durch die nördliche Ausfahrt belasteten Forelstrasse und Untere Zollgasse dürften keine unzulässigen Auswirkungen auf die Luftreinhaltung haben. Ca. 40% des Mehrverkehrs wird auf den Abschnitt der Bernstrasse entfallen. Ausgehend von der Annahme eines DTV auf dem betreffenden Abschnitt der Bernstrasse von ca. 17'000 Fahrten ergibt sich gemäss der Arbeitshilfe «Bestimmung der lokalen Belastbarkeit» (November 2015) der kantonalen Volkswirtschaftsdirektion, dass auf der bereits heute stark befahrenen Bernstrasse aus Sicht der Luftreinhaltung eine zusätzliche Belastbarkeit von 1'810 Fahrten pro Tag möglich ist. Somit ist das vorliegende Vorhaben aus Sicht der Luftreinhaltung möglich.

8.6 Lärm

Ausgangslage

Das Gebiet ist der Lärmempfindlichkeitsstufe ES III gemäss Art. 43 der Lärmschutzverordnung zugeordnet. Die Transitachse mit Güterverkehr belastet das Gebiet insbesondere in der Nacht mit Lärm. Die Immissions-

grenzwerte für die ES III werden eingehalten. Entsprechend können Büro- und Gewerbeflächen oder Betriebsräume ohne bauliche Massnahmen realisiert werden.

Auswirkungen auf die Nachbarschaft

Übermässige Auswirkungen auf die Nachbarschaft aufgrund des zusätzlichen Verkehrsaufkommens sind ebenfalls nicht zu erwarten, zumal die LKW-Anlieferung an der Nordseite des Baubereichs 1 in den Baukörper integriert werden muss.

8.7 Nichtionisierende Strahlung

Unmittelbar ausserhalb des Wirkungsbereichs der UeO befinden sich mit den Fahr- und Versorgungsleitungen der SBB Quellen nichtionisierender Strahlung. Gemäss Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV) ist zum Schutz der Menschen vor schädlicher oder lästiger Strahlung ein gewisser Abstand zur Quelle einzuhalten. Der gegenüber den bestehenden Leitungen einzuhaltende Abstand wurde vom Planungsteam bereits im Rahmen des Workshopverfahrens abgeklärt.

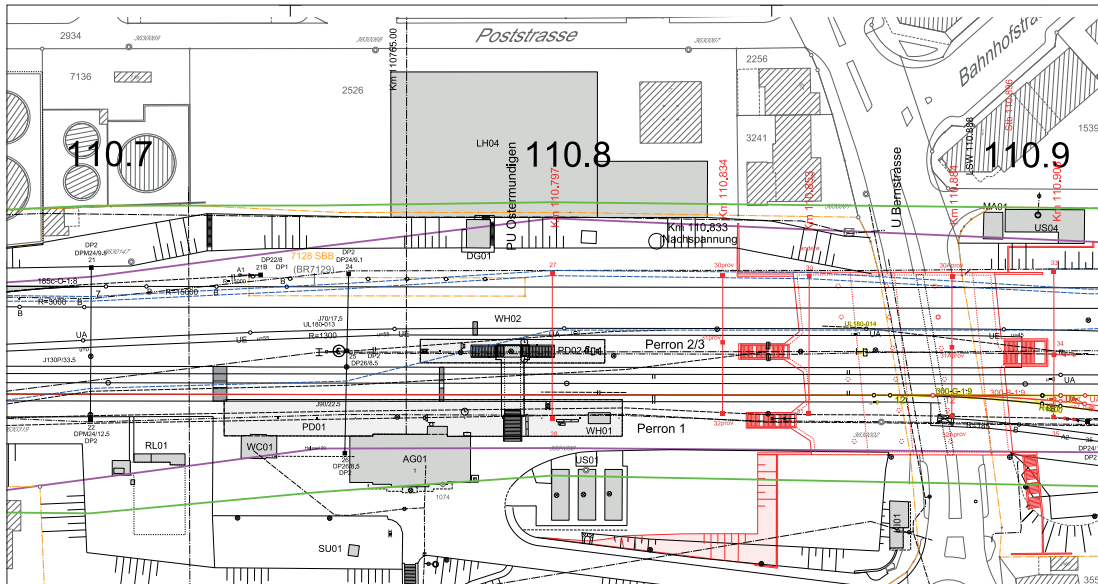


Abb. 8 Darstellung der Anlagegrenzwerte am Bahnhof Ostermündigen. Die grüne Linie bezeichnet den gegenüber der Fahrleitung einzuhaltende Abstand.

In diesem Abstand sollen sich keine Orte mit empfindlicher Nutzung gemäss Art. 3 Abs. 3 NISV befinden (Räume in Gebäuden, in denen sich Personen regelmässig während längerer Zeit aufhalten; Kinderspielflächen):

Die weitere Planung des Hochbaus am Bahndamm erfolgte unter Berücksichtigung dieses Abstands, so dass künftige Bewohner und Angestellte im Gebäude nicht von der Strahlung betroffen sein werden. Die öffentliche Erschliessungsfläche sowie der Bereich für öffentliche Veloabstellplätze gelten nicht als Orte mit empfindlichen Nutzungen.

8.8 Störfallvorsorge

8.8.1 Ausgangslage

Die bei der Produktion, der Lagerung und beim Transport von Treibstoffen, Brennstoffen sowie chemischen Grundstoffen und Zubereitungen eintretenden Ereignisse mit schweren Schädigungen der Bevölkerung oder der Umwelt werden als Störfälle bezeichnet. Durch Siedlungsentwicklungen in der Umgebung einer Anlage, d. h. wenn die Anzahl Personen, die im Falle eines Störfalls betroffen wären, in einem Gebiet zunimmt, kann sich das Risiko bei einer Anlage erheblich erhöhen. Art. 11a der Störfallverordnung (StFV) schreibt vor, dass die Kantone die Störfallvorsorge in der Richt- und Nutzungsplanung berücksichtigen müssen. Das Massnahmenblatt D_04 des kantonalen Richtplans verlangt, dass die technischen Risiken, welche von Bahnlinien, Strassen, Hochdruck-Gasleitungen und stationären Betrieben ausgehen im Rahmen der Ortsplanungsrevision berücksichtigt und mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt werden. Die Abklärungen nach Planungshilfe «Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge» des Bundes (2013) sowie nach der Arbeitshilfe «Koordination Störfallvorsorge in der Raumplanung» des AGR und des kantonalen Labors (2018) wurden durchgeführt und sind gemäss Letzterer dokumentiert.⁷

8.8.2 Triage aufgrund des Standorts

Gemäss Konsultationsbereichskarte des Kantons Bern (aktualisierter Stand Juli 2018) sind Konsultationsbereiche (KoBe) verschiedener Anlagen im Geltungsbereich der Störfallverordnung (StFV) vorhanden, welche Planungsareale des fraglichen Projektes tangieren:

Betrieb – TAMOIL AG Tanklager, KoBe R=150 m

Die Planungsbehörde geht davon aus, dass das Tanklager der Tamoil AG bis Ende 2023 stillgelegt wird.

Für den Zustand bis zur Stilllegung ist somit ein Betrieb mit dem dazugehörigen KoBe und allenfalls bereits ein Gebäude gemäss UeO vorhanden. Somit wird der KoBe des Betriebs (bis zur Stilllegung des Tanklagers) durch das Planungsareal überlagert und die Triage aufgrund der Risikorelevanz ist notwendig.

7 KBP GmbH (Juli 2019): UeO Poststrasse Süd, Ostermundigen: Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge.

Eisenbahnanlage – SBB Strecke Bern - Thun, KoBe beidseitig je 100 m
Der KoBe der Bahnlinie wird durch das Projekt überlagert; die Triage aufgrund der Risikorelevanz ist zu prüfen.

Bernstrasse

Der DTV der Bernstrasse liegt im fragliche Abschnitt unter 20'000 Fahrzeugen pro Tag. Entsprechend ist kein Konsultationsbereich ausgeschieden, eine Triage aufgrund der Risikorelevanz ist nicht nötig.

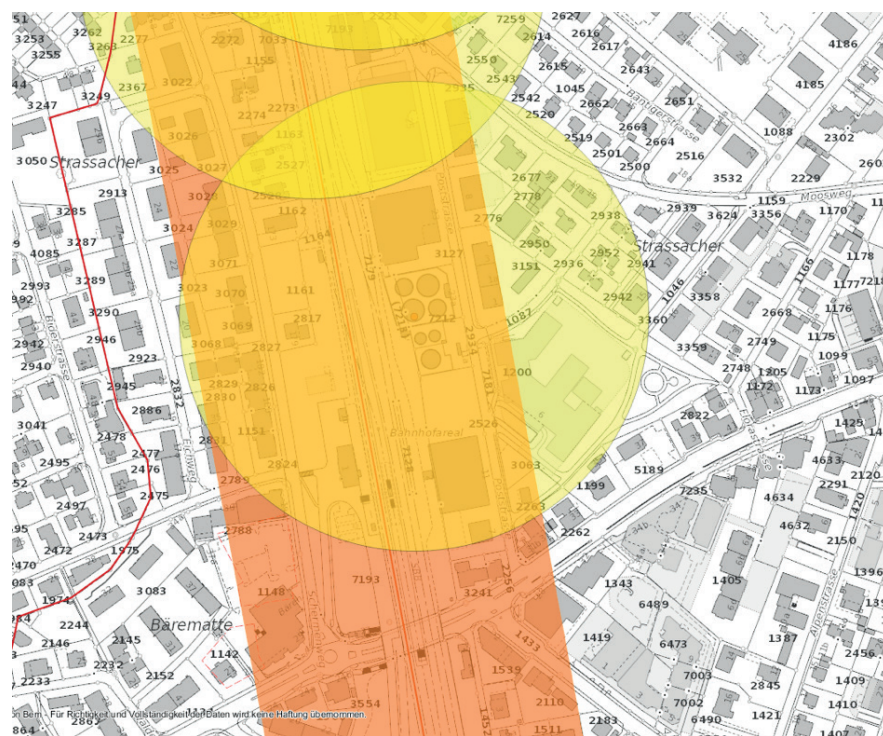


Abb. 9 KoBe Eisenbahnanlage und Tamoil Tanklager (Betrieb). Auszug aus der Konsultationsbereichskarte des Kantons Bern (Stand Juli 2018)

8.8.3 Triage aufgrund der Risikorelevanz

Betrieb – TAMOIL AG Tanklager

Die Personenbelegung plus zusätzliche Personen überschreitet den Referenzwert Bevölkerung (RefBev) von 75 Personen im KoBe des Betriebes sehr deutlich (vgl. Personenbelegung Gebäude in der UeO im Bericht KBP).

Eisenbahnanlage – SBB Strecke Bern - Thun

Die entsprechenden Abklärungen sowie die Prüfung der Risikorelevanz des vorliegenden Projekts wurde durch das Büro KBP durchgeführt. Die Personenbelegung plus zusätzliche Personen überschreitet den Referenzwert Bevölkerung (RefBev) von 400 Personen im KoBe (Scanner-Zelle) der Eisenbahnanlage deutlich, was bedeutet dass die Risikorelevanz gegeben ist.

Innerhalb der Konsultationsbereiche sind keine gemäss kantonaler Arbeitshilfe sogenannte empfindlichen Einrichtungen vorgesehen.

8.8.4 Evaluation von Alternativstandorten und raumplanerische Massnahmen

Gemäss kantonalem Richtplan befindet sich das Areal im Perimeter des Entwicklungsschwerpunkts (ESP) Bahnhof Ostermundigen. Es besteht daher ein übergeordnetes Interesse, diesen Standort zu entwickeln. Entwicklungsschwerpunkte stellen grundsätzlich Standorte zur städtebaulichen Verdichtung dar. Zudem wäre eine Reduktion des Nutzungsmasses direkt mit unverhältnismässigen wirtschaftlichen Konsequenzen verbunden. Eine Verlegung aus dem KoBe heraus ist entsprechend nicht möglich.

Im Hinblick auf die Eisenbahnanlage beträgt der Abstand vom Gebäude bis zum Durchfahrtsgleis der SBB ca. 30 m, was im Falle von Szenarien bahnsseitig vorteilhaft ist. Als weitere raumplanerische Massnahmen werden umgesetzt: die bahnabgewandte Platzierung der Zugänge zu den Gebäuden und der Fluchtwege (Evakuierungswege) – beide barrierefrei, die Konzeption der Fassaden (Berücksichtigung der Szenarien Brand, Explosion) sowie die Gestaltung zwischen Bahndamm und Gebäude mit Verzicht auf Elemente, welche eine länger andauernde Belegung begünstigen. All diese Massnahmen sind auch im Hinblick auf den Zustand «Tanklager vorhanden» wirksam. Bezüglich des Tanklagers wird als temporärer Schutz vor der Hitzewirkung im Ereignisfall im Rahmen der Baueingabe eine Flügelwand eingeplant, welche später (nach der Aufgabe des Tanklagers) wieder demontiert werden kann.

8.8.5 Grobe Beurteilung des Risikos durch die Planungsbehörde

Betrieb – TAMOIL AG Tanklager

Der Betrieb lagert bzw. schlägt nur Diesel und Heizöl (extra leicht) um. Die Planungsbehörde ist aufgrund der durch das Büro KBP vorgenommenen Abklärung sowie der geplanten temporären Massnahme (Flügelwand) der Meinung, dass die Annahme zulässig ist, dass hinsichtlich des Zustands «Tanklager vorhanden» eine schwere Schädigung für die Bevölkerung nicht zu erwarten ist. Dies auch unter Berücksichtigung, dass die Aufgabe des Tanklagers bis 2023 absehbar ist.

Eisenbahnanlage – SBB Strecke Bern - Thun

Die im Bericht des Büros KBP dokumentierten Risikosummenkurven (Screening Bahn) kommen mit Projekt Poststrasse Süd und unter Berücksichtigung des Projekts Bärenareal in den Übergangsbereich zu liegen. Die Wahrscheinlichkeit, mit der ein Störfall auf der Eisenbahnlinie eintreten kann, wird durch die Planungsbehörde als hinreichend klein und das Risiko als tragbar eingestuft. Das mögliche Ausmass für die Bevölkerung gemäss KBP-Bericht führt zu einer Risikosummenkurve im WA-Diagramm, welche noch weit vom nicht-akzeptablen Risikobereich entfernt ist.

8.9 Magerwiese

8.9.1 Vorgehen

Das im Schutzplan der Gemeinde ausgewiesene Trockenstandortsobjekt wurde anfangs Mai 2019 unter Beizug des Büros B+S begangen. Zur Bestimmung der Lebensräume kam der Kartierschlüssel für Trockenwiesen zum Einsatz (vgl. Schriftenreihe Umwelt 325, BUWAL 2001). Die Bilanzierung richtet sich nach der neuen Bewertungsmethode des BAFU (Hintermann und Weber, 2017).

Im Weiteren wurde Kontakt mit der Gemeinde und der Abteilung für Naturförderung der Kantons ANF aufgenommen. Dabei wurde erörtert, ob sich allfällige Massnahmen auf das ganze Schutzobjekt beziehen sollen oder ob gemäss den Forderungen von Art. 18 Abs. 1ter NHG nur negative Projektwirkungen bezüglich schutzwürdigen Lebensräumen (Basis Art. 18 Abs. 1bis NHG) zu kompensieren sind. Stellvertretend sind an dieser Stelle die Einschätzung von Herrn Heer des ANF angeführt, welcher der Ansicht ist, dass lediglich die Forderungen von Art. 18 Abs. 1ter NHG zu berücksichtigen sind.

8.9.2 Ist-Zustand und Ausgangszustand

Das aktuelle Vorkommen von schutzwürdigen Lebensräumen gemäss Art. 18 Abs. 1bis NHG beschränkt sich auf den südlichsten Bereich des Schutzobjektes (vgl. Abb. 10). Hier wachsen auf einer kleinen Fläche Bestände des Europäischen Halbtrockenrasens (Artenzusammensetzung siehe Tabelle Biotopwert, 134 m²) und Artenreiche Fettwiese (Talfettwiese, Artenzusammensetzung siehe Tabelle Biotopwert, 88 m²). Bei der restlichen Fläche des Objektes handelt es sich um eine Fettwiese ohne speziellen ökologischen Schutzwert bzw. um einen gemäss Art 18 Abs. 1bis NHG nicht schutzwürdigen Lebensraum.

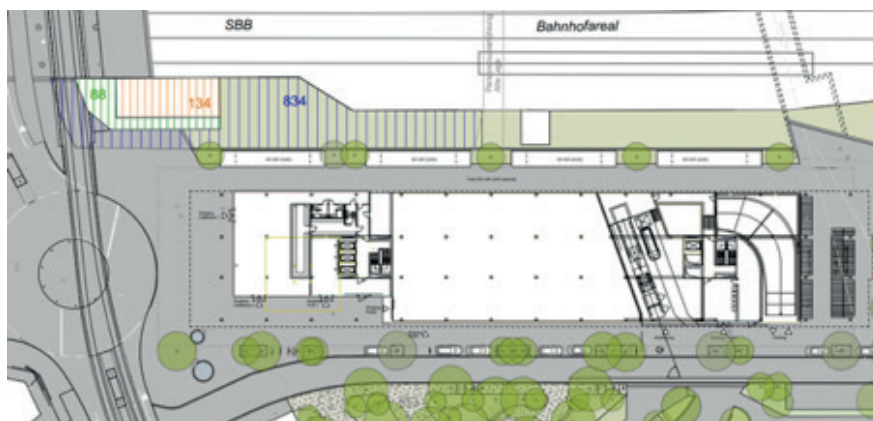


Abb. 10 Ist-Zustand

Der angetroffene Ist-Zustand verändert sich aufgrund des Tramprojekts (vgl. Abb. 11). In deren Folge wird ein grosser Teil der vorhandenen Naturwerte zerstört werden. Der Ausgangszustand beschränkt sich somit für das vorliegende Projekt auf das Vorhandensein von 69 m² Europäischer Halbtrockenrasen und 15 m² Artenreiche Fettwiese.



Abb. 11 Ausgangszustand nach der Realisierung des Tramprojekts

8.9.3 Projektwirkungen und Massnahmen

Die direkten baulichen Eingriffe tangieren den Bahndamm nicht. Damit führt das vorliegende Projekt zu keinen direkten Eingriffen in das westlich des geplanten Gebäudes liegenden Schutzobjekts und in seine Vegetationsbestände. Durch den entstehenden Schattenwurf des Gebäudes, welches anders als bislang den ganzen Dammbereich betrifft, kommt es jedoch zu einer Änderung der Sonneneinstrahlung bezüglich der Morgensonne. Ab Mittag ist die Situation mit heute vergleichbar.

Die abnehmende Sonneneinstrahlung – und der sich damit ändernde Wärmeeintrag – wird insbesondere die mikroklimatischen Standortbedingungen beeinflussen. Gleichzeitig bleiben die anderen Standortfaktoren (insbesondere Bodenbeschaffenheit, Wasserhaushalt, Pflege) unverändert – da wie oben bereits erwähnt, keine direkten Eingriffe in den Bestand geplant sind. Eine abschliessende Bestimmung der effektiven negativen Projektwirkungen ist jedoch schwierig. Aufgrund ihrer Erfahrungswerte geht das Büro B+S davon aus, dass sich das Artenspektrum in Richtung einer Glatthaferwiese verschieben wird. Dies wird nicht zuletzt auch von der aktuellen Situation abgeleitet. So sind lediglich die oberen Dammbereiche als Europäischer Halbtrockenrasen ausgebildet, während in den anschliessenden unteren Bereichen, welche bereits heute direkt nicht der Morgensonne ausgesetzt sind, eine Artenreiche Fettwiese (Talfettwiese) wächst. Anders als beim Halbtrockenrasen wird bei diesem Bestand davon ausgegangen, dass die Zusammensetzung der Vegetation keine relevanten Veränderungen erfahren wird.

Der Tabelle im Anhang 1 kann entnommen werden, dass die durchgeführte Bilanzierung eine Minusbilanz von 9 Punkten aufweist. Innerhalb des Gebiets der Überbauungsordnung fehlen Möglichkeiten zu einer ökologisch

sinnvollen Kompensation dieses Verlustes. Da sich das geplante, teilweise begrünte Flachdach auf einer Höhe von rund 30 m befindet, liegt im vorliegenden Fall auch der Einbezug der hier entstehenden ökologischen Werte ausser Betracht. Das Gleiche gilt für den kleinen Park östlich des Gebäudes, welcher einer intensiven Erholungsnutzung dienen soll.

Angesichts des Umstandes, dass andere raumwirksame Projekte mit Kompensationsbedarf im Bereich des Projektperimeters anstehen (namentlich bei der Unterführung), sollen die ökologischen Verluste des vorliegenden Projektes zusammen mit jenen Dritten kompensiert werden. Diesbezügliche Gespräche mit den SBB haben stattgefunden. Aufgrund der Lebensraumsituation entlang der Bahndämme in der näheren Umgebung dürften Massnahmen zur Aufwertung hier vorhandener Vegetationsbestände zielführend sein – Stichworte: Aushagerung von Böschungsbereichen, Entbuschungsmassnahmen, Schaffen von Lebensraumstrukturen für Reptilien (Ast- und Steinhäufen sowie Steinriegel). Die SBB ist grundsätzlich bereit, im Zusammenhang mit ihrem Ausbauprojekt eine gemeinsame Lösung zu realisieren. Zum Zeitpunkt der Beschlussfassung und Genehmigung der vorliegenden UeO wird die SBB jedoch aufgrund der noch unzureichenden Planungstiefe ihres Ausbauprojekts nicht in der Lage sein, dies verbindlich zuzusichern, so dass die Grundeigentümerin HRS im Zweifelsfall eine eigenständige Lösung realisieren muss.

8.10 Beurteilung aus raumplanerischer Sicht

Die Überbauung des heutigen Gewerbestandorts im Zentrum von Ostermundigen bietet die Chance, den Standort mit einer qualitativ hochwertigen Bebauung aufzuwerten und das Dorfzentrum verträglich zu verdichten. Aufgrund der optimalen Lage am Bahnhof kann von einem hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs ausgegangen und der Mehrverkehr auf dem angrenzenden Strassennetz auf einem verträglichen Niveau gehalten werden.

9. Verfahren

9.1 Übersicht und Termine

Für die Anpassung der UeO muss ein ordentliches Verfahren mit Mitwirkung, Vorprüfung, Auflage, Beschlussfassung und kantonaler Genehmigung durchgeführt werden. Die Beschlussfassung liegt in der Kompetenz des Grossen Gemeinderats und untersteht dem fakultativen Referendum.

Es ist folgender Terminplan vorgesehen:

– Entwurf UeO inkl. Konsolidierung mit der Gemeinde	bis Anfang Januar 2015
– Beschluss Gemeinderat (GR)	20. Januar 2015
– Vorbereitung und Durchführung Mitwirkung	April/Mai 2015
– Auswertung und Bereinigung UeO	Mai/Juni 2015
– Beschluss GR	30. Juni 2015
– Kantonale Vorprüfung	Juli bis Okt. 2015
– Auswertung und Bereinigung UeO	Okt. 2015 bis März 2016
– Beschluss GR	12. April 2016
– 2. Vorprüfung und Bereinigung	Mitte April 2016 bis Nov. 2017
– Beschluss GR	19. September 2018
– Abschliessende Vorprüfung und Bereinigung	Okt. 2018 bis Juni 2019
– Beschluss PlaKo und GR	Juli 2019
– Öffentliche Auflage	August 2019
– Einspracheverhandlungen und Bereinigung UeO	September 2019
– Beschluss GR	17. September 2019
– Beschluss GGR	31. Oktober 2019
– Genehmigung AGR	anschliessend

9.2 Mitwirkung

Die UeO «Poststrasse Süd» wurde vom 2. April bis am 15. Mai 2015 auf der Gemeindeverwaltung Ostermundigen zur öffentlichen Mitwirkung aufgelegt. Innerhalb dieser Frist wurden zehn Mitwirkungseingaben eingereicht. Die Mitwirkungseingaben wurden in einem öffentlichen Mitwirkungsbericht zusammengefasst und ausgewertet. Die Mitwirkung führte im Wesentlichen zu folgenden Änderungen:

- Art. 7 Abs. 1 wird präzisiert. Der Bereich entlang des Bahndamms dient der Erstellung von öffentliche Veloabstellplätze.
- Unter Ziff. 6.2.1 im Erläuterungsbericht wird präzisiert, dass der Anschluss der Poststrasse an die Bernstrasse in beiden Fahrtrichtungen nur für Rechtsabbieger befahrbar ist.

- Im Erläuterungsbericht Ziff. 6.2.3 werden die möglichen Nutzungen im Baubereich 2 präzisiert.
- Im Erläuterungsbericht wird der Begriff «nördliche Bahnhofunterführung» durch «Personenunterführung Mitte» ersetzt.

9.3 Vorprüfung

9.3.1 1. Vorprüfung

Die UeO wurde dem Amt für Gemeinde und Raumordnung (AGR) im Juli 2015 zur kantonalen Vorprüfung eingereicht. Mit Bericht vom 2. Oktober 2016 hat das AGR der Gemeinde mitgeteilt, dass die Planung aus Sicht des AGR sowie der beigezogenen Fachstellen in verschiedenen Punkten noch nicht genügend ausgearbeitet sei.

Im Januar/Februar 2016 hat je eine Bereinigungssitzung zwischen dem Planungsteam, der Gemeinde, der Bauherrschaft und dem AGR bzw. der kantonalen Denkmalpflege stattgefunden. Aufgrund der Genehmigungsvorbehalte aus der 1. Vorprüfung wurden zahlreiche Änderungen an den Planungsinstrumenten vorgenommen und die Planung erneut beim AGR zur kantonalen Vorprüfung eingereicht.

9.3.2 2. Vorprüfung

Mit Bericht vom 5. Januar 2017 teilte das AGR der Gemeinde mit, dass die Planung aus Sicht des AGR sowie verschiedener Fachstellen in gewissen Teilen nach wie vor zu überarbeiten sei. Aufgrund der Genehmigungsvorbehalte aus der 2. Vorprüfung und dem neuen Nutzungskonzept (Büroarbeitsplätze anstatt Altersheim) ist die UeO überarbeitet und dem AGR Ende Oktober 2018 zur abschliessenden Vorprüfung eingereicht worden.

Anfang November 2018 informierte das AGR die Gemeinde Ostermundigen, dass die städtebauliche Auseinandersetzung mit dem absehbaren baulichen Zwischenzustand mit dem Neubau der HRS und dem bestehenden Gebäude der Gemeinde noch fehle. Zur Klärung dieser Frage fand am 10.01.2019 eine Sitzung mit der Steuerungsgruppe des Workshopverfahrens 2013 statt (vgl. Bebauungs- und Erschliessungskonzept, Teil C). Die Erkenntnisse aus dieser Sitzung sind ebenfalls (stufengerecht) in den Erläuterungsbericht und das Bebauungs- und Erschliessungskonzept eingeflossen.

An den Planungsinstrumenten sind folgende Änderungen vorgenommen worden:

Richtlinie des Gemeinderats zur UeO «Poststrasse Süd»

Aufgrund der kritischen Rückmeldung des AGR zur Richtlinie wird auf den behördenverbindlichen Charakter des Berichts verzichtet. Der Bericht der Steuerungsgruppe mit Ergänzungen zeigt in Form eines Bebauungs- und Erschliessungskonzepts die wichtigsten Punkte des Vorhabens auf und

soll in der weiteren Bearbeitung als illustrierende Beilage beigezogen werden. Im Baubewilligungsverfahren dient es der Gemeinde zur Beurteilung des Bauprojekts.

Vorhaben

Ziff. 5 des Erläuterungsberichts zum Vorhaben wurde ergänzt.

Überbauungsplan

- Die Vermassung der Poststrasse wird ergänzt.
- Die maximale Höhe im Baubereich 2 wird reduziert. Zusätzlich wird das massgebende Terrain eingetragen.
- Die Langsamverkehrsverbindung zwischen Poststrasse und der verlängerten Personenunterführung wird – analog der Version vom 30.06.2015 – sichergestellt.
- Der Bereich Anlagegrenzwert Fahrleitung (NISV) wird – analog der Version vom 30.06.2015 – im Plan eingetragen.
- Die Bezeichnung *Gesamthöhe* wird durch *Höhenkote OK Dach* ersetzt.
- Die fehlenden Parzellennummern werden ergänzt.
- Das Strassenprojekt gemäss UeO ZPP 27 Sektor C wird deutlicher dargestellt.
- Der private Aussenraum im Baubereich 1 dient neu als private Erschliessungsfläche.
- Im Baubereich 1 wird die Anlieferung durch den Strassenanschluss LKW-Anlieferung ersetzt und in ihrer Lage verschoben.
- Die Zu- und Wegfahrt Autoeinstellhalle wird durch den Strassenanschluss Parkierungsanlage ersetzt und in ihrer Lage verschoben.
- Die Baulinie 1. Vollgeschoss wird entlang der nördlichen Fassade des Gebäudes nicht festgelegt sowie im Bereich der Anlieferung leicht zurückversetzt.

Überbauungsvorschriften

- Allgemein: Die Begrifflichkeiten wurden gemäss BMBV angepasst.
- Art. 4: Wird entsprechend den Änderungen im Überbauungsplan angepasst.
- Art. 4: Der Bereich für An- und Kleinbauten wird durch den Bereich *für öffentliche Veloabstellplätze* ersetzt.
- Art. 4: Der Bereich für die *Erschliessung der Autoeinstellhalle* wird durch die *private Erschliessungsfläche* ersetzt.
- Art. 5: Definition Untergeschoss gemäss BMBV wird ergänzt.
- Art. 5: Die zugelassene Nutzung als Alter- und Pflegeheim wird gestrichen; Parkierung wird ergänzt.
- Art. 6 Abs. 5 (neu): Die Erstellung einer Fusswegverbindung zwischen der Poststrasse und der Personenunterführung «Mitte» wird sichergestellt und deren minimalen Masse festgelegt.
- Art. 6 Abs. 6 (neu): Definition der zulässigen Rückversetzung des obersten Geschosses im Baubereich 2.

- Art. 7 Abs. 1: An- und Kleinbauten sind neu im öffentlichen und privaten Aussenraum zulässig; deren maximale Masse werden festgelegt. Es werden die Masse für den Bereich für öffentliche Veloabstellplätze und die private Erschliessungsfläche festgelegt.
- Art. 7 Abs. 2: Wird durch die *private Erschliessungsfläche* ergänzt
- Art. 7 Abs. 3: wird gestrichen.
- Art. 7 Abs. 3: Die *Höhe* und das *fertige Terrain* werden durch die Begriffe *Fassadenhöhe traufseitig* und *massgebendes Terrain* ersetzt.
- Art. 9: Ergänzung, dass die IGW der ES III eingehalten werden müssen.
- Art. 10 Abs. 2: Ergänzende Bestimmung, dass die Verschiebung des Gebäudes Poststrasse Nr. 7 vor der öffentlichen Auflage der UeO «Poststrasse Süd» zwischen der Gemeinde und der Bauherrschaft vertraglich sichergestellt werden muss.
- Art. 10 Abs. 3/Art. 13 Abs. 1: der Begriff *Richtlinie* wird durch *Bebauungs- und Erschliessungskonzept* ersetzt.
- Art. 13 Abs. 2: Sicherstellung, dass im Baubereich 1 kein Hochhaus realisiert werden darf.
- Art. 14 Abs 1: Öffentliche Parkplätze und Bauten und Anlagen in Zusammenhang mit der Einstellhalle werden gestrichen. Wird ergänzt durch den Langsamverkehr und Strassenanschlüsse.
- Art. 15: Wird ergänzt mit der Sicherstellung der Anlieferung und einer Rampe für eine allfällige unterirdische Einstellhalle.
- Art. 16 Abs. 1: BewohnerInnen werden durch NutzerInnen ersetzt.
- Art. 16 Abs. 2: Der exakte Standort des Gebäudes Poststrasse Nr. 7 wird im Baubewilligungsverfahren zusammen mit der kantonalen Denkmalpflege festgelegt.
- Art. 18: Da für das geplante Altersheim keine grössere Spielfläche realisiert werden muss, wird der Begriff aus der Marginalie gestrichen.
- Art. 20 Abs. 1: Basiserschliessung wird durch Detailerschliessung ersetzt.
- Art. 20 Abs. 2: Einstellhalle wird durch Parkierungsanlage ersetzt; Die Anlieferung wird als LKW-Anlieferung präzisiert.
- Art. 20 Abs. 3 (neu): Es wird präzisiert, dass die LKW-Anlieferung in das Bauvolumen integriert werden muss. Die Ausgestaltung der Ausfahrt der LKW-Anlieferung wird festgelegt. Die Bestimmung zur Beeinflussung der Erschliessung der Einstellhalle des nördlichen Grundstücks wird gestrichen.
- Art. 20 Abs. 4 (neu): Die Anlieferung des südlichen Gebäudeteils wird geregelt.
- Art. 20 Abs. 5 (neu): Im Baubewilligungsverfahren Sicherstellung ausreichender Vorkehrungen für die Gewährleistung der Sicherheit des Langsamverkehrs.
- Art. 21: Korrektur der Marginalie (Detailerschliessung).
- Art. 22 Abs. 2 (neu): Die Berechnung der Anzahl Autoabstellplätze bei einem grossen Vorhaben wird geregelt.
- Art. 22 Abs. 3 (bisher Abs. 2): Die Autoabstellplätze müssen innerhalb der Baubereiche realisiert werden.
- Art. 22 Abs. 4 (bisher Abs. 3): Präzisierung *Raumbedarf Detailerschliessung*.

- Art. 25: Ergänzung der Marginale (Erschliessung Bahnhofunterführung).
- Art. 25 Abs. 1 (neu): Ergänzung der Lage der Bahnhofunterführung «Mitte».
- Art. 25 Abs. 2: Präzisierung als Bahnhofunterführung «Nord»
- Art. 26 (bisher Art. 25): Wird mit Bestimmungen zum Baubereich 2 ergänzt.
- Art. 27 (bisher Art. 26) Abs. 2: wird gestrichen.

Zonenplan- und Baureglementsänderung «Poststrasse Süd»

- Abs. 1 bis 16 werden dargestellt
- Abs. 8 wird mit einer Bestimmung zur kommunal geschützten Magerwiese ergänzt.

Überbauungsordnung Nr. 92 «Poststrasse»

Im Überbauungsplan Nr. 92 «Poststrasse» wird der Wirkungsbereich der UeO Nr. 92 auf den Perimeter der vorliegenden UeO angepasst und somit der Raum für die Poststrasse gesichert. Zudem werden die Festlegungen ausserhalb des Wirkungsbereichs der UeO «Poststrasse» gestrichen.

Erläuterungsbericht

Der Erläuterungsbericht zur UeO «Poststrasse Süd» wird entsprechend den oben genannten Änderungen angepasst. Zusätzlich werden die Änderungen aufgrund des neuen Nutzungskonzepts (Büroarbeitsplätze anstatt Altersheim) in den betroffenen Abschnitten vorgenommen.

9.3.3 Abschliessende Vorprüfung

Mit Bericht vom 11. Mai 2019 teilte das AGR der Gemeinde mit, dass die Planung aus Sicht des AGR sowie verschiedener Fachstellen in gewissen Teilen noch zu überarbeiten sei. Aufgrund der Genehmigungsvorbehalte aus der abschliessenden Vorprüfung ist die UeO überarbeitet worden.

An den Planungsinstrumenten sind folgende Änderungen vorgenommen worden:

Überbauungsplan

- Der Baubereich 1 und die Baulinie für das 1. Vollgeschoss werden gemäss überarbeitetem Projekt angepasst.
- Neu wird ein Bereich für private Veloabstellplätze festgelegt.
- Der Bereich für die öffentlichen Veloabstellplätze wird vergrössert und nach Süden verschoben. Dies in Koordination mit der SBB und ihrem Projekt Personenunterführung Nord.
- Die maximale Höhenkote wird gestrichen und durch die Angabe einer maximalen Gesamthöhe in den Überbauungsvorschriften ersetzt.
- Die öffentliche Erschliessungsfläche wird auf den gesamten Bereich zwischen dem Baubereich 1 und dem westlichen Perimeterrand erweitert. Die private Erschliessungsfläche entfällt aufgrund der Anpassungen am Projekt.
- Für die Strassenanschlüsse der Parkieranlagen und der LKW-Anlieferung werden neue Bereiche festgelegt.

- Die öffentlichen Fusswegverbindungen werden im Überbauungsplan nicht mehr dargestellt.
- Für einen allfälligen Wiederaufbau des Gebäudes Poststrasse 7 wird im öffentlichen Aussenraum ein Bereich definiert.
- Der Bereich Anlagegrenzwert Fahrleitung wird in die Hinweise verschoben.

Überbauungsvorschriften

- Art. 4 wird gemäss den Anpassungen im Überbauungsplan bereinigt.
- Art. 5 Abs. 1: Definition der «Verkaufsfläche», Streichung der Nutzung «Parkierung» und Ergänzung möglicher Nutzungen für das Gebäude Poststrasse 7.
- Art. 5 Abs. 2: Ausschluss der Realisierung empfindlicher Einrichtungen.
- Art. 6 Abs. 1: Ergänzung des Begriffs «Baulinie» und einer Bestimmung zur Baulinie 1. Vollgeschoss.
- Art. 6 Abs. 2: In Abstimmung mit dem Richtprojekt Anpassung des Nutzungsmasses des Baubereichs 1 und Festlegung des Nutzungsmasses des Gebäudes Poststrasse 7. Definition GfO.
- Art. 6 Abs. 4: Festlegung der maximalen Gesamthöhen in den Baubereichen 1 und 2.
- Art. 6 Abs. 5: Präzisierung der Bestimmung zur Volumetrie des Neubaus im Baubereich 2.
- Art. 7 Abs. 1: Ersatz des Begriffs «Grundfläche» mit dem BMBV-konformen Begriff «anrechenbarer Gebäudefläche» sowie Ergänzung der privaten Veloabstellplätze.
- Art. 7 Abs. 2: wird gestrichen.
- Art. 7 Abs. 2 (neu): die private Erschliessungsfläche entfällt aufgrund der Anpassungen am Projekt.
- Art. 7 Abs. 3 (neu): Ergänzung einer Bestimmung zu Vordächern.
- Art. 8: Definition der unterirdischen Bauten.
- Art. 10 Abs. 1: Streichung des Verweises auf das Bebauungs- und Erschliessungskonzept und Ergänzung des Verweises auf die konstituierenden Elemente des Richtprojekts.
- Art. 10 Abs. 2: «Gemeinde» wird durch KDP ersetzt.
- Art. 11: Verweis auf die Vorgaben der Störfallvorsorge bezüglich Fassadengestaltung.
- Art. 13 Abs. 1: Streichung des Verweises auf das Bebauungs- und Erschliessungskonzept und Ergänzung des Verweises auf die konstituierenden Elemente des Richtprojekts.
- Art. 13 Abs. 2: Verzicht auf die Festlegung des massgebenden Terrains.
- Art. 15: Wird aufgrund der Anpassungen im Projekt gestrichen.
- Art. 15 Abs. 1 (neu): Streichung der Spielfläche.
- Art. 15 Abs. 2 (neu): Ergänzung des im Überbauungsplan bezeichneten Bereichs.
- Art. 19 Abs. 2 (neu): Ergänzung der Bereiche.
- Art. 19 Abs. 3 (neu): Streichung der Bestimmung, dass die exakte Lage und Abmessung der LKW-Anlieferung erst im Baubewilligungsverfahren festgelegt wird.

- Art. 19 Abs. 4 (neu): Umformulierung. Die oberirdischen Parkplätze werden neu in der öffentlichen Erschliessungsfläche angeordnet.
- Art. 20 Abs. 2 (neu): letzter Satz wird in Abstimmung mit dem Richtprojekt gestrichen,.
- Art. 20 Abs. 3 (neu): wird gestrichen.
- Art. 21 Abs. 3 (neu): Festlegung, dass die Autoabstellplätze in der Einstellhalle untergebracht werden müssen.
- Art. 21 Abs. 4 (neu): Festlegung, dass die oberirdischen Parkplätze in der öffentlichen Erschliessungsfläche angeordnet werden müssen.
- Art. 22 Abs. 1 (neu): Ergänzung der privaten Veloabstellplätze.
- Art. 22 Abs. 2 (neu): Festlegung der 160 im Perimeter der UeO bereitzustellenden öffentlichen Veloabstellplätze sowie deren Anordnung und der Gestaltung des Aussenraums in diesem Bereich.
- Art. 23 Abs. (neu): Umformulierung. Die Fusswegverbindungen werden im Überbauungsplan nicht mehr dargestellt.
- Art. 24 (neu): Bereinigung des Artikels in Abstimmung mit der SBB.
- Art. 25 (neu): Bereinigung (nur ein Baubereich).
- Art. 26 (neu): Anpassung in Abstimmung mit dem kommunalen Richtplan Energie.
- Art. 27 (neu): Ergänzung in Abstimmung mit dem kantonalen Labor.
- Art. 28 (neu): Ergänzung in Abstimmung mit dem entsprechenden Fachgutachten, der ANF und der SBB.

Überbauungsplan Werkleitungen

Da alle Leitungen in öffentlichem Grund verlaufen besteht seitens Gemeinde kein Bedarf, die Leitungen mit einem Überbauungsplan zu sichern. Aus diesem Grund wird der Plan gestrichen.

Anpassung Überbauungsordnung ZPP 27 Sektor C «Bernstrasse / Bahnhofplatz»

Da die im Überbauungsplan bezeichneten «Veloabstellplätze (Übergangslösung)» bezeichneten Veloabstellplätze aufgrund des Tramprojekts nicht erstellt werden können, werden sie aus dem Plan gestrichen und die Überbauungsvorschriften entsprechend angepasst.

Bebauungs- und Erschliessungskonzept

Das Bebauungs- und Erschliessungskonzept wird durch das konkretere Richtprojekt ersetzt.

Erläuterungsbericht

Der Erläuterungsbericht zur UeO «Poststrasse Süd» wird entsprechend den oben genannten Änderungen angepasst.

9.4 Öffentliche Auflage

Im Rahmen der öffentlichen Auflage konnte von Personen die von der Planung betroffen sind und von berechtigten Organisationen schriftlich und begründet Einsprachen erhoben werden.

Während der Einsprachefrist sind zwei Einsprachen eingereicht worden. Die Einsprachen konnten im Rahmen der Einspracheverhandlungen nicht erledigt werden und werden aufrecht erhalten.

9.5 Beschlussfassung und Genehmigung

Nach der Beschlussfassung durch den Grossen Gemeinderat wird das AGR anschliessend im Genehmigungsverfahren erstinstanzlich über allfällige unerledigte Einsprachen entscheiden.

Anhang

Anhang 1 Bilanzierung der Projekteinwirkungen (BAFU_Methode 2017)

Modul A: Biotopwerte und Punktzahlen, Übersicht

Ausgangszustand

Dieses Blatt ist gesperrt. Alle Informationen zu den Teilflächen bzw. den jeweiligen Teilflächenblättern eingeben. Um die Sperrung aufzuheben: "Überprüfen"-> "Blattschutz aufheben"-Kennwort: 1234

Ab Abgang

Flächen- ID	Flächen- Typ <small>BAFU-Methode</small>	Biotopp Name	Kriterium 1 Entwicklungszeit			Kriterium 2 Seltene Arten			Kriterium 3 Biodiversität			Kriterium 4 Besondere Merkmale			Biotop		Total Punkte
			Stufe	Punkte	Wert	Stufe	Punkte	Wert	Stufe	Punkte	Wert	Stufe	Punkte	Wert	Stufe	Punkte	
A		Eingriff: Süd-Europäischer Halbtrockenrasen	3	4	8	4	8	3	8	0	0	0	0	0	0	7	13,8
B		Eingriff: Feuchtwiese	2	2	1	1	2	4	4	0	0	0	0	0	0	7	1,05

Kriterium 1 Entwicklungszeit	Kriterium 2 Seltene Arten	Kriterium 3 Biodiversität	Kriterium 4 Besondere Merkmale	Verm.-		Total Punkte	Differenz Punkte
				Stufe	Wert		
2	2	2	4	0	0	5	-9
2	2	2	4	0	0	5	0

*Verminderungsfaktor: nur bei Grünflächen

Projektsumme Punkte Ausgangszustand: 15
 Projektsumme Punkte Endzustand: 6
 Projektbilanz Punkte: -9

Endzustand