

Umgestaltung Bahnhofgebiet Busswil

Änderung der
Bau- und Zonenordnung „ZPP Bahnhof Busswil“ und
der Überbauungsordnung „B11 Bahnhof Busswil (Ost)“
– Erläuterungsbericht –

Die Planung besteht aus:

- Zonenplanänderung „ZPP Bahnhof Busswil“
- Baureglementsänderung „ZPP Bahnhof Busswil“
- Anpassung der Überbauungsordnung „B11 Bahnhof Busswil (Ost)“
- **Erläuterungsbericht**
inkl. Gestaltungs- und Erschliessungskonzept vom 23.05.2018
- Baugesuch „Umgestaltung Bahnhofgebiet Busswil“
- Konzeptstudie Bahnhofplatz Busswil vom 29.05.2017

Kunde

Gemeinde Lyss
Abteilung Bau + Planung
Bahnhofstrasse 10
3250 Lyss

Datum

19. November 2019



Impressum

Datum

19. November 2019

Bericht-Nr.

20554.1_180802_Erläuterungsbericht

Verfasst von

Anm, siz

Basler & Hofmann West AG
Ingenieure, Planer und Berater

Industriestrasse 1
CH-3052 Zollikofen
T +41 31 544 24 24

Bernstrasse 30
CH-3280 Murten
T +41 26 672 99 77

Verteiler

Gemeinde Lyss, Bau + Planung
B&H intern

Inhaltsverzeichnis

1.	Ausgangslage	1
1.1	Planungs- und Änderungsgegenstände	1
1.2	Geänderte Rahmenbedingungen	2
1.3	Entwicklungsabsichten / Planungsziel	2
1.4	Vorgehen, Terminplan, Projektorganisation	4
2.	Planerische Grundsätze und Rahmenbedingungen	5
2.1	Konzeptstudie Bahnhofplatz Busswil, Erschliessungs- und Gestaltungskonzept	5
2.2	Bauprojekt „Umgestaltung Bahnhofgebiet Busswil“	6
2.3	Publikumsanlage und Unterführung SBB	7
2.4	Länggasse	7
2.5	Überbauungsordnung B 13	7
2.6	Ortsplanungsrevision	7
2.7	BMBV	7
2.8	Vorhaben der Parto AG	7
3.	Erläuterungen zur Zonenplan- und Baureglementsänderung	7
3.1	ZPP-Perimeter	7
3.2	ZPP-Bestimmungen	8
4.	Erläuterungen zur Änderung der Überbauungsordnung	8
4.1	Planungszweck	8
4.2	Wirkungsbereich	8
4.3	Verfahren	8
4.4	Baupolizeiliche Bestimmungen Baufelder A, B und T	8
4.5	Bauten und Anlagen ausserhalb der Baufelder	8
4.6	Bahnhofplatz Nord und Bahnhofplatz Süd	8
4.7	Öffentlicher Aufenthaltsbereich	9
4.8	Bauprojekt „Bahnhofplatz und Verkehrsanlagen“	9
4.9	Strassenraum im Wirkungsbereich der Überbauungsordnung	9
4.10	Öffentliche Fussgänger Verbindung	9
4.11	SBB Standard Toilettenhäuschen	9
4.12	Autoabstellplätze	9
4.13	Veloabstellplätze	11
4.14	Park & Ride	13
4.15	Energie- und Wärmeversorgung	13
4.16	Entwässerung	13
5.	Auswirkungen auf die Umwelt	13
5.1	Orts- und Landschaftsbild	13
5.2	Verkehrsaufkommen	14

5.3	Grundwasser	15
5.4	Störfallvorsorge	15
5.5	Weitere Themen	15
6.	Verfahren	18
6.1	Mitwirkung	18
6.2	Vorprüfung	18
6.3	Auflage	18

Anhang 1 Erschliessungs- und Gestaltungskonzept

Anhang 2 SBB: Busswil, Koordinationsplan

Anhang 3 Schleppkurven und Sichtweiten

Anhang 4 Mitwirkungsbericht

Anhang 5 Vorprüfungsbericht

1. Ausgangslage

1.1 Planungs- und Änderungsgegenstände

Die vorliegende Planung umfasst:

- _ Änderung der Überbauungsordnung B 11 Bahnhof Busswil (Ost)
- _ Änderung der ZPP „Bahnhof Busswil“
- _ Bauprojekt „Umgestaltung Bahnhofgebiet Busswil“

Änderungen betreffen die Erweiterung der Perimeter um den angrenzenden Strassenraum sowie die Bahnhofplatzgestaltung und anschliessende Umgebungsflächen mit Bereich für Park & Ride. Inhaltlicher Schwerpunkt bilden hierbei die Gestaltung der unterschiedlichen Freiflächen und die Erschliessung des gesamten Areals.

Nicht von Änderungen betroffen sind sämtliche Bereiche im Südwesten der Überbauungsordnung ab Baufeld A (siehe transparenter Bereich in Abb. 1).

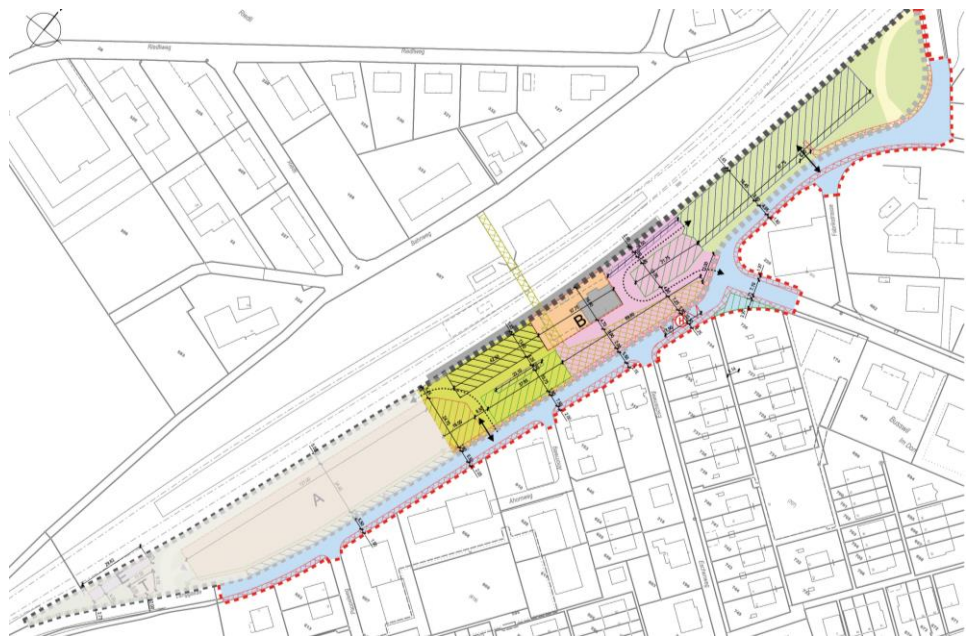


Abb. 1 Änderungsgegenstände der UeO – nicht betroffen ist der transparente Bereich

Die Perimeter von UeO B11 und ZPP stimmen lagegenau überein, weichen jedoch gegenüber dem Bauprojekt bezüglich des westlichen Zutritts zur Personenunterführung voneinander ab. (Siehe Abb. 2)

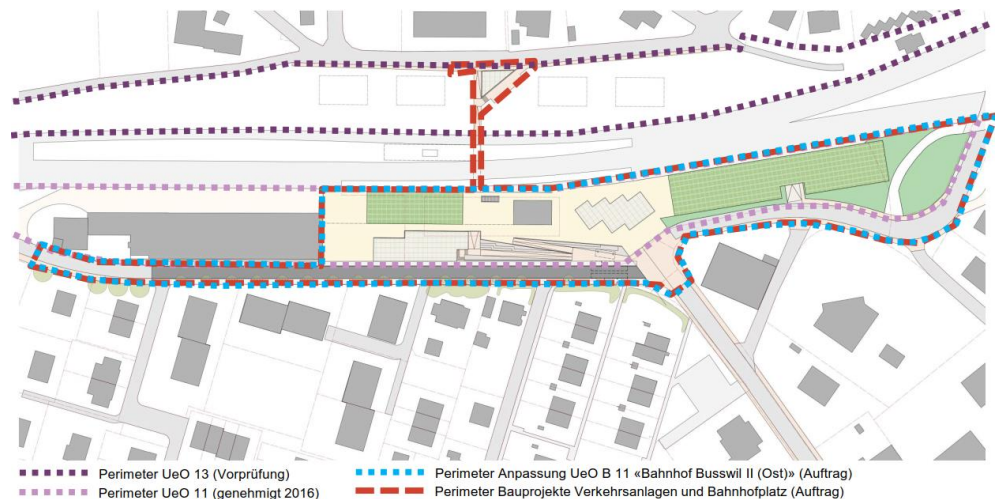


Abb. 2 Übersicht unterschiedlicher im Planungsareal wirkender Perimeter

1.2 Geänderte Rahmenbedingungen

Die UeO Nr. B11 «Bahnhof Busswil (Ost)» wurde am 23. Mai 2016 letztmals geändert. Im Rahmen der Zonenplan- und Baureglementsänderung, die 2016 in Kraft getreten ist, wurde die bauliche Entwicklung rund um den Bahnhof Busswil (Gemeinde Lyss) festgelegt und das Gebiet um den Bahnhof einer Zone mit Planungspflicht ZPP zugewiesen. Seitdem haben sich folgende Rahmenbedingungen geändert, welche eine Anpassung der UeO Nr. B11 bewirkt haben:

- Aufwertung und Gestaltung öffentliche Räume und unterschiedliche Freiflächen sowie Konzeptionierung Erschliessung des Areals («Erschliessungs- und Gestaltungskonzept»)
- Hindernisfreie Fusswegverbindungen auf dem Bahnhofareal (gem. Behindertengleichstellungsgesetz)
- Koordination mit dem SBB-Projekt Personenunterführung und Mittelperron
- Erhöhung der Verkehrssicherheit (Trottoir und Temporeduktion entlang der Länggasse)

1.3 Entwicklungsabsichten / Planungsziel

Oben genannte Änderungen der UeO und ZPP dienen der Präzisierung und Umsetzung der bisherigen Entwicklungsabsichten / Planungsziele – vor allem betreffend der Erschliessung des gesamten Perimeters. Damit können Bauprojekt sowie die Änderung der Überbauungsordnung und der ZPP im koordinierten Verfahren durchgeführt werden.

Die Entwicklungsabsichten / Planungsziele des Bahnhofs Busswil werden weiterhin wie folgt zusammengefasst:

- Stärkung der Identität des Ortsteils Busswil durch die Schaffung eines neuen «Zentrums» am Bahnhof
- Beitrag zum öffentlichen Leben durch publikumsattraktive, zum Bahnhofplatz orientierte Nutzungen
- Belebung und Attraktivierung des Bahnhofplatzes und -umfelds
- gute Gestaltung der Dorfeingangssituation von Süden her

-
- _ Realisierung des hindernisfreien Zugangs zum Bahnhof (zum Mittelperron und zur Personenunterführung)
 - _ Schaffung von gut erschlossenem und zentral gelegenem Wohnraum
 - _ Realisierung der Bebauung des Gesamtareals in zeitlich und räumlich unabhängigen Etappen
 - _ effizientes Erschliessungs- und Parkierungssystem
 - _ attraktiv gestaltete, gut nutzbare (halb-)öffentliche und private Frei- und Aussenräume durch das Festlegen von Gestaltungsgrundsätzen

1.4 Vorgehen, Terminplan, Projektorganisation

Die Änderung der UeO, der ZPP und die Erarbeitung des Bauprojektes erfolgen im koordinierten Verfahren.

Da sich die Gemeinde Lyss momentan im Prozess der Ortsplanungsrevision befindet (Vorprüfung Juni 2018 abgeschlossen), werden auch deren Inhalte und Zeitplan berücksichtigt.

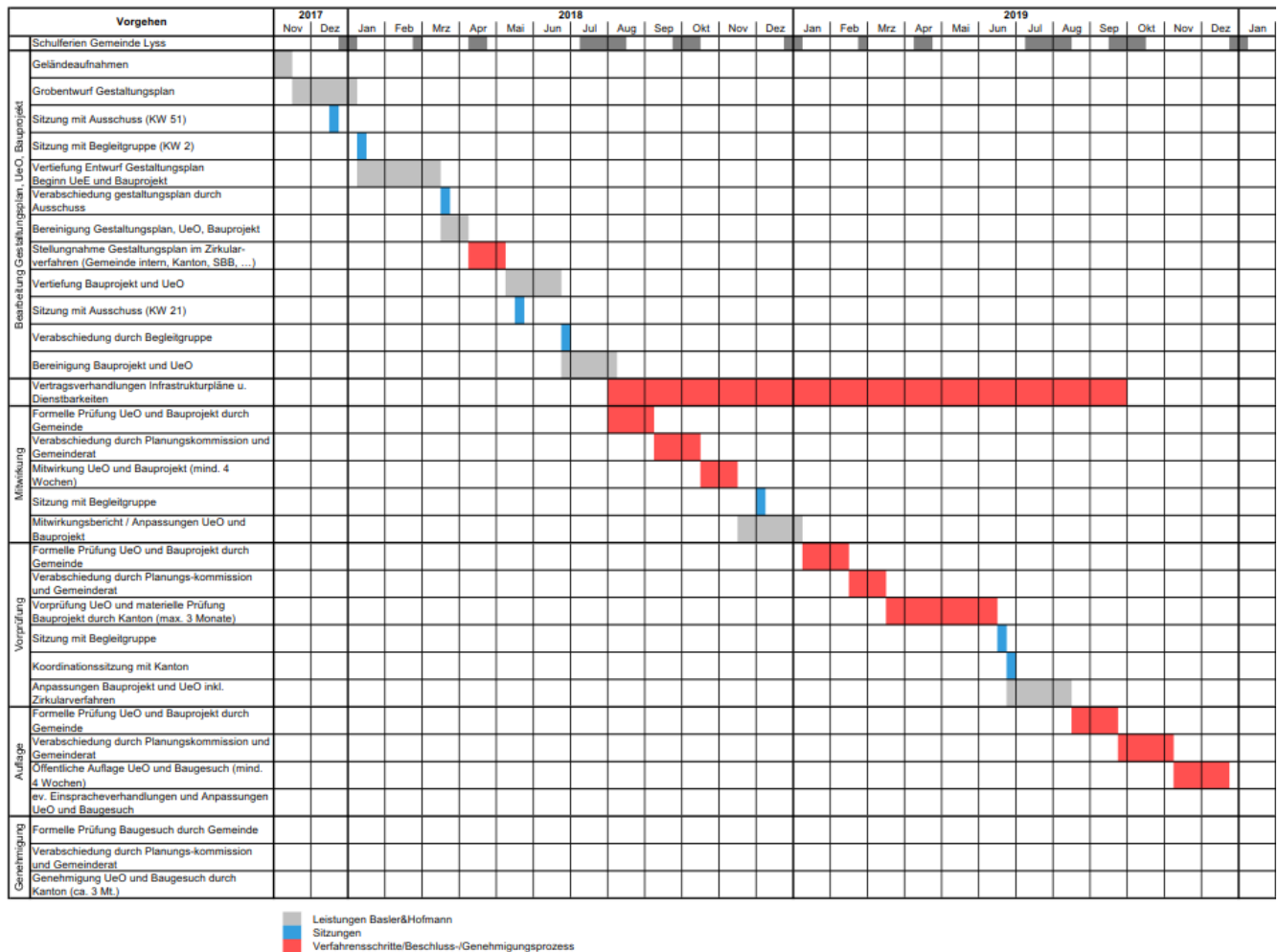


Abb. 3 Terminplan Bauprojekt, UeO- und ZPP-Anpassung im koordinierten Verfahren

Es wurden sowohl eine Ausschussgruppe als auch eine Begleitgruppe gebildet, um die inhaltliche Qualität sicher zu stellen und alle betroffenen Interessensgruppen zu vertreten.

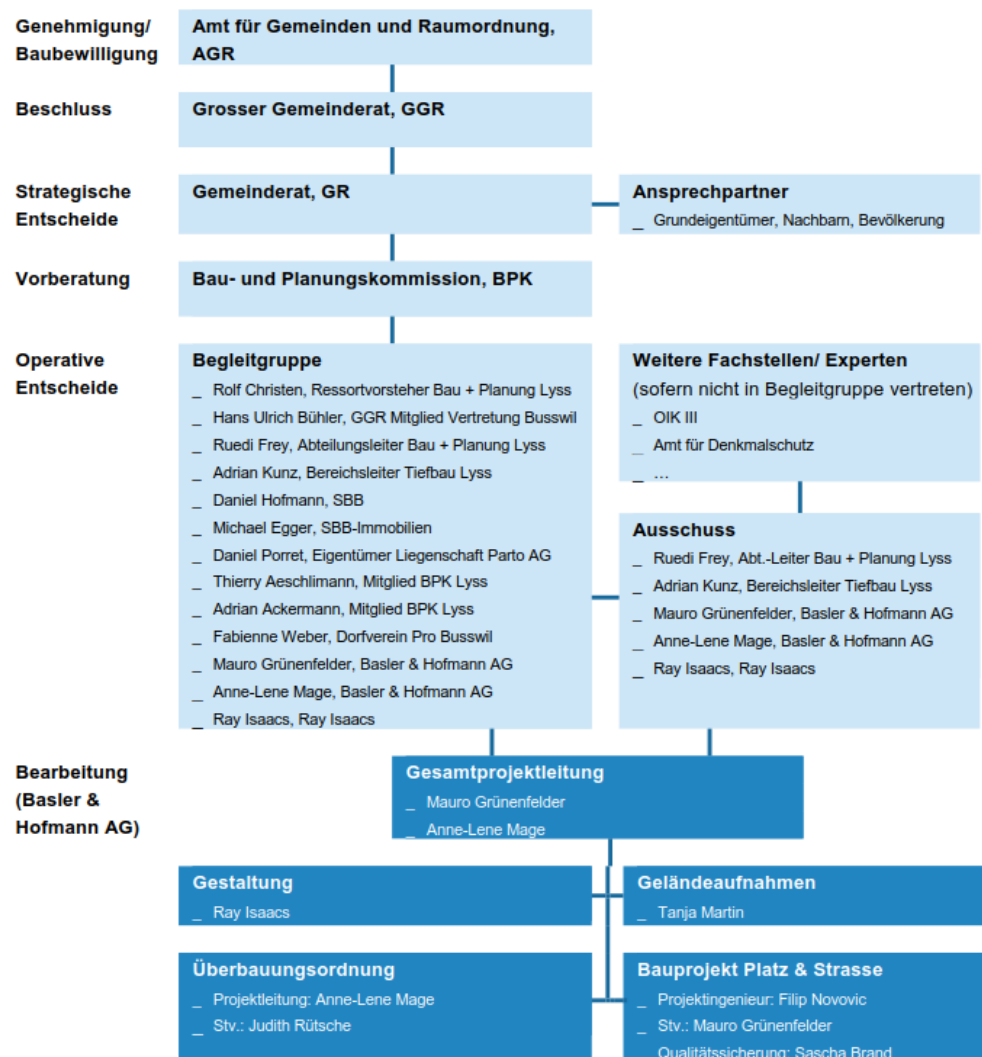


Abb. 4 Projektorganisation

2. Planerische Grundsätze und Rahmenbedingungen

2.1 Konzeptstudie Bahnhofplatz Busswil, Erschliessungs- und Gestaltungskonzept

Unter Federführung der Gemeinde Lyss wurde eine Konzeptstudie zur Bahnhofsgestaltung Busswil erarbeitet (B&H: Konzeptstudie Bahnhof Busswil, 29.05.2017). Diese nimmt Rücksicht auf die vorangeschrittenen Planungen zur Publikumsanlage der SBB, auf eine künftige Anbindung mittels Buslinie und auf die erarbeitete Überbauungsordnung B 11 und die darin festgehaltenen Entwicklungsabsichten der Parto AG. Anschliessend erfolgte eine Präzisierung der Konzeptstudie, welche mittels Erschliessungs- und Gestaltungskonzept festgehalten wurde. Das Erschliessungs- und Gestaltungskonzept ist Grundlage der Änderung zur UeO, ZPP und des Bauprojektes.

Räumliche und gestalterische Ziele:

- _ Umgestaltung des Bahnhofplatzes zu einem identitätsstiftenden Zentrum und Orientierungspunkt für Busswil
- _ Verbindung zwischen östlich und westlich gelegenem Ortsteil
- _ Aufwertung Länggasse und Fabrikstrasse als Passagen entlang dem Bahnhofplatz
- _ Aufwertung Bahnhofstrasse als Kern der Gemeinde
- _ Gestaltung / Organisation Knotenpunkt Bahnhofstrasse / Länggasse / Fabrikstrasse: Räumlicher Anker der drei Strassen, Verbindungstor zwischen Bahnhofplatz und Bahnhofstrasse / Gemeindekern
- _ Gestaltung eines attraktiven Vorplatzes für die Parto AG
- _ Angemessene Bepflanzung

Verkehrliche Ziele:**Fussverkehr**

- _ Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- _ Kurze, direkte und sichere (Umsteige-)Wegebeziehungen
- _ Reduktion Trennwirkung (Strasse / Geländesprung)
- _ Gute Orientierung

Veloverkehr

- _ Sichere und direkte Veloführung, gute Erreichbarkeit des Bahnhofes
- _ Neue, sichere und attraktive Gleisquerung im Bereich des Bahnhofes
- _ Ausreichendes Angebot an gedeckten Veloabstellplätzen (rund 150 Plätze)

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

- _ Integration behindertengerechte Bushaltestelle an idealer Lage (Nahe Aufgang PU)

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

- _ Sicherstellung Zu-/Wegfahrten Parkieranlagen (P&R, Parto AG)
- _ Sicherstellen der Quartierserschliessung
- _ Anlieferung Bahnhofsgebäude und Areal Parto AG
- _ Angemessenes Angebot an Kurzzeitparkplätzen für Kiosk und Parto AG

Siehe Anhang 1 – Erschliessungs- und Gestaltungskonzept

Siehe weitere Planungsunterlagen: Konzeptstudie Bahnhofplatz Busswil

2.2 Bauprojekt „Umgestaltung Bahnhofgebiet Busswil“

Teil der Änderung der ZPP und der UeO B11 ist auch das Bauprojekt „Umgestaltung Bahnhofgebiet Busswil“. Dieses wird auf Grundlage des Erschliessungs- und Gestaltungskonzeptes erstellt.

Für weitere Informationen siehe weitere Planungsunterlagen: Bauprojekt „Umgestaltung Bahnhofgebiet Busswil“ inkl. technischem Bericht.

2.3 Publikumsanlage und Unterführung SBB

Publikumsanlage und Unterführung der SBB sollen gemäss aktuellem Standard ausgebaut werden. Dies betrifft unter anderem Anpassungen für mobilitätseingeschränkte Nutzer (Rampe für Personenunterführung, Anhebungen und Verlängerungen der Perrons).

Siehe Anhang 2 – SBB: Busswil, Koordinationsplan

2.4 Länggasse

Die Länggasse wird zur Erreichung oben genannter Ziele gemäss Anforderungen an eine Tempo 30-Zone umgestaltet. Damit wird auch die Aufhebung der Fussgängerstreifen angestrebt. Die Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30km/h erfolgt in einem separaten Verfahren gemäss eidg. Verordnung über die Tempo-30-Zonen SSV.

2.5 Überbauungsordnung B 13

Sowohl Erschliessungs- und Gestaltungskonzept als auch das Bauprojekt betreffen auf Grund der Personenunterführung und anschliessenden Gestaltung den Perimeter der UeO B13 Bahnhof Busswil (West). Da sich diese momentan in der Erarbeitung befindet, konnten die Planungsabsichten von Erschliessungs- und Gestaltungskonzept resp. Bauprojekt in der UeO B13 berücksichtigt werden.

2.6 Ortsplanungsrevision

Die Gemeinde Lyss befindet sich momentan in der Ortsplanungsrevision. UeO- und ZPP-Anpassung erfolgen mit Rücksicht auf die Planungsabsichten der OPR. Dies betrifft vor allem den entsprechenden ZPP-Artikel sowie Art und Mass der Nutzung und Messweise.

2.7 BMBV

ZPP und UeO werden entsprechend der Verordnung über Begriffe und Messweisen im Bauwesen (BMBV) angepasst.

2.8 Vorhaben der Parto AG

Das Vorhaben der Parto AG erfährt keine Änderungen und wird sowohl im Erschliessungs- und Gestaltungskonzept, im Bauprojekt als auch in den Anpassungen der UeO und ZPP berücksichtigt und integriert.

3. Erläuterungen zur Zonenplan- und Baureglementsänderung

3.1 ZPP-Perimeter

Der ZPP-Perimeter wird um den angrenzenden Strassenraum inkl. Kreuzung Länggasse-Bahnhofstrasse gemäss Perimeter Bauprojekt erweitert.

3.2 ZPP-Bestimmungen

Die ZPP-Bestimmungen wurden im Rahmen der Ortsplanungsrevision überprüft und angepasst. Die vorliegende Planung übernimmt die Vorschriften des Art. A342 des Baureglementes und ergänzt diesen im Absatz 5 „Gestaltungs- und Erschliessungsgrundsätze“ um Vorgaben zum angrenzenden Strassenraum.

4. Erläuterungen zur Änderung der Überbauungsordnung

4.1 Planungszweck

Das Gestaltungs- und Erschliessungskonzept vom 23.05.2018 wird als Grundlage zur bau- und planungsrechtlichen Umsetzung des östlichen Bahnhofareals von Busswil gesichert.

4.2 Wirkungsbereich

Der Wirkungsbereich wird erweitert um den angrenzenden Strassenraum der Länggasse, der Bahnhofstrasse und des gemeinsamen Knotens. Nicht Bestandteil des Wirkungsbereiches der Überbauungsordnung ist die Personenunterführung unterhalb der Perrons sowie die im Westen anschliessende Zugang der Personenunterführung inklusive angrenzendem Vorplatz mit Veloabstellmöglichkeiten.

4.3 Verfahren

Für das Bahnhofsgebiet Ost von Busswil werden die Änderung der Überbauungsordnung und das Bauprojekt zeit- und ressourcensparend im koordinierten Verfahren durchgeführt.

4.4 Baupolizeiliche Bestimmungen Baufelder A, B und T

Die baupolizeilichen Bestimmungen werden gemäss Messweise nach BMBV und Masse der Ortsplanungsrevision bzw. der baulichen Absichten angepasst. Somit wird die max. Gebäudehöhe durch die max. Fassadenhöhe traufseitig F_h tr ersetzt (gem. Art. 212/1b Baureglement, Stand November 2017) und zusätzlich die max. Gesamthöhe festgelegt. Die max. Gebäudelänge des Baufeldes B wird zu Gunsten der Parkplätze für Kunden/Besucher, Kiss & Ride und Taxi von 50.0m auf 37.75m verkürzt.

4.5 Bauten und Anlagen ausserhalb der Baufelder

Der Artikel wird bezüglich der BMBV-konformen Begriffe und der maximal zulässigen Masse präzisiert.

4.6 Bahnhofplatz Nord und Bahnhofplatz Süd

Der ehemalige Artikel „Bahnhofplatz“ wird durch die Artikel „Bahnhofplatz Nord“ und „Bahnhofplatz Süd“ ersetzt. Beide Artikel erfahren eine Präzisierung ihrer Zwecke und Nutzungsmöglichkeiten. Gegenüber dem Bahnhofplatz Süd ist der Bahnhofplatz Nord vom motorisierten Verkehr weitestgehend frei zu halten (mit Ausnahme für den Anlieferungsverkehr für Baufeld B). Dies wird mittels absenkbarer Poller erreicht. Eine Durchfahrung beider Bahnhofplätze soll ebenfalls verhindert werden.

4.7 Öffentlicher Aufenthaltsbereich

Es werden gemäss Gestaltungs- und Erschliessungskonzept vom 23.05.2018 öffentliche Aufenthaltsbereiche festgelegt. Sie dienen neben ihrem Hauptzweck des Aufenthaltes der optischen Aufwertung des gesamten Bahnhofsbereiches, der Nutzungstrennung und Gliederung des Platzes, dem Ausgleich der Bodenniveauunterschiede und der Entwässerung.

4.8 Bauprojekt „Bahnhofplatz und Verkehrsanlagen“

Oben genannter Artikel dient der Zweckbestimmung und der rechtlichen Sicherung des Bauprojektes im Rahmen der Überbauungsordnung.

4.9 Strassenraum im Wirkungsbereich der Überbauungsordnung

Der an den Bahnhofplatz angrenzende Strassenraum soll gemäss Gestaltungs- und Erschliessungskonzept vom 23.05.2018 aufgewertet werden. Dessen Zweckbestimmung liegt bei der Erschliessung des östlichen Bahnhofareals für alle Mobilitätsteilnehmer mit Fokus auf dem Langsamverkehr. Sein Gestaltungsschwerpunkt ist entsprechend ausgelegt:

- _ Die Kreuzung Länggasse/Bahnhofstrasse wird verkleinert und rechtwinklig gestaltet, um die Geschwindigkeiten zu reduzieren; Schwerlastverkehr ist weiterhin möglich (Schleppkurven von LKW und landwirtschaftlichen Fahrzeuge sowie Sichtweiten wurden berücksichtigt, siehe Anhang 3 – Schleppkurven und Sichtweiten); neuer Aufenthaltsbereich an der Kreuzung wird ergänzt,
- _ Mittels Materialisierung und Lage wird ein direkter Bezug zwischen Achse Bahnhofstrasse und Eingang zum Bahnhofplatz Nord geschaffen,
- _ Eine Bushaltestelle an der Länggasse wird ergänzt,
- _ Das Querprofil der Länggasse wird verringert auf 5.5m, das Querprofil des östlichen Trottoirs an der Länggasse wird erhöht auf 2.0 m

4.10 Öffentliche Fussgängerverbindung

Es wird eine hindernisfreie Personenunterführung realisiert, deren Rampe eine Neigung von 6% nicht übersteigt. Die unterschiedlichen Höhenniveaus werden mittels Stützmauern aus Naturstein (inkl. Sitzgelegenheiten) und Terrassen (inkl. Bepflanzungen, dienen auch der Versickerung von Meteorwasser) überbrückt. Die Rampe mündet direkt an der Bushaltestelle und führt sowohl zum Bahnhofsgebäude als auch zu den Perrons. Sie unterstützt damit den Bahnhofszugang der öV-Nutzer.

4.11 SBB Standard Toilettenhäuschen

Südlich des Bahnhofgebäudes soll ein SBB Standard Toilettenhäuschen (erstellt durch die Firma Fierz GmbH) Grösse M bereitgestellt werden. Der Zugang soll gegen Bezahlung von 1.- CHF erfolgen. Die Bezahlung soll mittels Kreditkarten- oder Handsystem erfolgen (NFC System). Die Öffnungszeiten sind 0600 Uhr – 2200 Uhr.

4.12 Autoabstellplätze

Bedarf Autoabstellplätze Baufeld A

Das Bauprojekt „Bahnhofplatz und Verkehrsanlagen“ betrifft nicht direkt das Baufeld A, weshalb die Bemessung der Abstellplätze für Baufeld A in der vorliegenden Planung

nicht erneut vorgenommen wird. Die Bedingungen zur Ermittlung der zulässigen minimalen und maximalen Parkplatzanzahl für Motorfahrzeuge gemäss Art. 51 und 52 BauV haben sich für Baufeld A nicht geändert.

Es sind weiterhin **70 bis 135 Parkplätze für Motorfahrzeuge** zulässig¹.

Bedarf Autoabstellplätze Baufeld B

Aufgrund der Reduktion der maximal zulässigen Gebäudelänge werden die maximal und mindestens zulässige Parkplatzanzahl für Baufeld B erneut ermittelt. Die Reduktion der Geschossfläche wird von der Wohnnutzung abgeschlagen, die Annahmen über die übrigen Nutzungen bleiben bestehen.¹ Der Nachweis erfolgt gem. Art. 51 und 52 BauV.

Autoabstellplätze für Wohnnutzung PPw:

5 Wohnungen x 0.5 = 3 PPw min

5 Wohnungen x 2 = 10 PPw max

Autoabstellplätze für übrige Nutzungen PPn:

Nutzungen	Geschossfläche GF	n-Wert	GF/n	PPn min ²	PPn max ³
Wohnungen	600	---	---	---	---
Arbeiten, Gewerbe, Dienstleistungen	600	50	12.00	5	15
Einkaufen	300	20	15.00	6	17
Summe	1'500	---	27.00	11	32

Unter den getroffenen Annahmen wären für die Nutzungen in Baufeld B gemäss Art. 51 und 52 BauV zwischen 3 + 11 = **14** und 10 + 32 = **42 Parkplätze für Motorfahrzeuge** zulässig.

Bedarf Autoabstellplätze Bahnverkehr

Momentan stehen für Bahnkunden auf der Park & Ride-Anlage ca. 55 Parkplätze zur Verfügung. Die Anlage ist zu 60% ausgelastet, was einen Mindestbedarf von **ca. 33 Parkplätzen** bedeutet. Es wird davon ausgegangen, dass der Bedarf in Zukunft ähnlich bleibt.⁴

Bedarfsdeckung Autoabstellplätze

Im Bereich für Kunden/Besucher, Kiss&Ride, Taxis stehen 16 Parkplätze zur Verfügung, im Bereich Park & Ride stehen neu 64 Parkplätze (inkl. 2. behindertengerechte Parkplätze und 4 Parkplätze als Zwischennutzung über die Reservefläche für allfällige Erweiterungen der Veloabstellplätze) zur Verfügung.

¹ vgl. Erläuterungsbericht Zonenplanänderung Z-B05 „ZPP 2 Bahnhof Busswil“ und Überbauungsordnung Nr. B11 „Bahnhof Busswil (Ost)“, 08. März 2016, S. 22 f

² PPn min = (0.6 x GF/n) – 3

³ PPn max = (0.8 x GF/n) + 5

⁴ vgl. Erläuterungsbericht Zonenplanänderung Z-B05 „ZPP 2 Bahnhof Busswil“ und Überbauungsordnung Nr. B11 „Bahnhof Busswil (Ost)“, 08. März 2016, S. 23

Eine Verteilung der Parkplätze wird bis zur Auflage unter den Grundeigentümern verhandelt. Sie könnte wie folgt aussehen:

	Bedarf		Deckung durch Bauprojekt	
	PP min	PP max	Bereich Kunden/Besucher, Kiss&Ride, Taxis	Bereich Park & Ride
Baufeld A	70	135	8	25
Baufeld B	14	42	4	10
Bahnkunden	33	---	4	29
Summe	114	167	16	64

Der Minimalbedarf für Baufeld B und Bahnkunden kann gemäss vorliegendem Vorschlag mit beiden Parkbereichen abgedeckt werden. Unter den getroffenen Annahmen müssten zur Abdeckung des Mindestbedarfs für Baufeld A zwischen Strassenraum der Länggasse und der Längsseite des Baufeldes A mittels Längsparkierung sowie in der Einstellhalle von Baufeld A mindestens $70 - 8 - 25 = 37$ Parkplätze zur Verfügung gestellt werden.

4.13 Veloabstellplätze

Bedarf Veloabstellplätze Baufeld A

Die vorliegende Planung inkl. Bauprojekt betrifft nur indirekt das Baufeld A. Im Rahmen eines Baugesuchs für Baufeld A ist der Nachweis über Bedarf und Deckungsmöglichkeiten für Veloabstellplätze für Baufeld A zu konkretisieren. Es folgt eine Annahme über Bedarf und Deckung gemäss vorliegender Grundlagen.⁵

Veloabstellplätze für Wohnnutzung VPPw:

14 Wohnungen x 2 = 28 VPPw min

Veloabstellplätze für übrige Nutzungen VPPn:

Nutzungen	Geschossfläche GF	VPPn / 100m ² GF	VPPn min
Wohnungen	4'100	---	---
Arbeiten, Gewerbe, Dienstleistungen	1'880	2	37.6
Einkaufen	500	3	15
Restaurant	120	3	3.6
Summe	6'600		56

Unter den getroffenen Annahmen wären für die Nutzungen in Baufeld A gemäss Art. 54c BauV mindestens $28 + 56 = 84$ **Parkplätze für Velos** notwendig.

⁵ vgl. Erläuterungsbericht Zonenplanänderung Z-B05 „ZPP 2 Bahnhof Busswil“ und Überbauungsordnung Nr. B11 „Bahnhof Busswil (Ost)“, 08. März 2016, S. 22f

Bedarf Veloabstellplätze Baufeld B

Veloabstellplätze für Wohnnutzung VPPw:

5 Wohnungen x 2 = 10 VPPw min

Veloabstellplätze für übrige Nutzungen PPn:

Nutzungen	Geschossfläche GF	PPn / 100m ² GF	PPn min
Wohnungen	600	---	---
Arbeiten, Gewerbe, Dienstleistungen	600	2	12
Einkaufen	300	3	9
Summe	1'500	---	21

Unter den getroffenen Annahmen wären für die Nutzungen in Baufeld B gemäss Art. 54c BauV mindestens 10 + 21 = **31 Parkplätze für Velos** notwendig.

Bedarf Veloabstellplätze Bahnkunden

Momentan stehen Bahnkunden ca. 60 überdachte Veloabstellplätze zur Verfügung ((10 m Abstellfläche + 30m Abstellfläche) / 0.65 m Platzbedarf je Velo bei ebenerdiger Anordnung⁶). Die Belegung liegt bei ca. 90 %. Es wird davon ausgegangen, dass der Bedarf in Zukunft ähnlich bleibt, was einem Mindestbedarf von **ca. 54 Veloparkplätzen** entspricht.

Bedarfsdeckung Veloabstellplätze

Auf dem Bahnhofplatz Nord können 73 Veloparkplätze (33 m Abstellfläche / 0.45 m Platzbedarf je Velo höhenversetzt) zur Verfügung gestellt werden, auf dem Bahnhofplatz Süd können 51 Veloparkplätze (23 m Abstellfläche / 0.45 m Platzbedarf je Velo höhenversetzt) zur Verfügung gestellt werden, im Bereich Bahnhof West können 35 Veloparkplätze (16 m Abstellfläche / 0.45 m Platzbedarf je Velo höhenversetzt) zur Verfügung gestellt werden.

	Bedarf	Deckung durch Bauprojekt		
	PP min	Bahnhofplatz Nord	Bahnhofplatz Süd	Bahnhof West
Baufeld A	84	42	32	---
Baufeld B	31	21	10	---
Bahnkunden	54	10	9	35
Summe	169	73	51	35

Der angenommene Mindestbedarf an Veloabstellplätzen für Bahnkunden und Baufeld B kann gemäss vorliegendem Vorschlag abgedeckt werden. Zur Abdeckung des Mindestbedarfs für Baufeld A müssten bei Vorlage eines Baugesuchs unter Annahme der oben getroffenen Bedingungen mindestens 84 – 42 – 32 = 10 weitere Veloabstellplätze zur Verfügung gestellt werden. Diese zusätzlichen Veloabstellplätze

⁶ ASTRA: Veloparkierung, Empfehlung zu Planung, realisierung und Betrieb, Handbuch, Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 7, 2008, S.86

können im Plan festgelegten Bereich „Reservefläche Veloabstellplätze“ erweitert werde. In diesem Bereich ist die Zwischennutzung Autoabstellplätze zulässig.

4.14 Park & Ride

Die Park & Ride-Anlage ist für motorisierte Lieferdienste für Baufeld B (z. B. Kiosk und Post) durchquerbar. Nutzern von Baufeld B ist das Parkieren im Park & Ride-Bereich gestattet, jedoch nicht die Querung und Überfahung des Bahnhofplatzes Nord. Dessen Querung durch Motorfahrzeuge wird mittels absenkbarer Pollern reguliert.

4.15 Energie- und Wärmeversorgung

Der Artikel wird gemäss den neuen Bestimmungen der kantonalen Energieverordnung (in Kraft seit 01.09.2016) angepasst. Inhaltlich gibt es keine Änderung: Eine 10%ige Unterschreitung der jetzigen kantonalen Anforderungen entspricht den bisherigen Vorgaben einer Deckung des Wärmebedarfs mittels nicht erneuerbarer Energien zu höchstens 66%.

4.16 Entwässerung

Nicht verschmutztes Regenabwasser wird über die neu geschaffenen öffentlichen Aufenthaltsbereiche versickert.

5. Auswirkungen auf die Umwelt

5.1 Orts- und Landschaftsbild

Die Änderung der Bau- und Zonenordnung und der Überbauungsordnung betreffen vor allem eine Präzisierung der Vorgaben zu Erschliessung und zur Lage und Gestaltung der Freiflächen. Das führt zu einem positiven Effekt auf die Verkehrsflüsse auf dem Bahnhofsareal aber auch auf dem angrenzenden Strassenraum, wovon das gesamte Ortsbild profitiert. Damit werden die Ziele einer Aufwertung des Areals an dieser zentralen Lage unterstützt. Der Bahnhofplatz Nord wird als Verlängerung der Bahnhofsstrasse betrachtet und fungiert als städtebaulicher Eingang zum gesamten Areal. Entsprechend wurde auch der Knoten Länggasse/Bahnhofstrasse gestaltet (Aufnahme der Achse Bahnhofstrasse, grosszügige Aufenthaltsbereiche, angrenzende Bushaltestelle). Die unterschiedlichen Höhenniveaus zwischen Strassenraum und Bahnhofplatz Nord/Süd werden mittels Aufenthaltsbereichen geschickt angeglichen. Sie vermitteln auch zwischen den unterschiedlichen Nutzungen, welche im gesamten Perimeter momentan und in Zukunft anzutreffen sind (Gewerbe, Gastronomie, Wohnen, Bahn, Bus, Parkierung für Motorfahrzeuge und Velos, Anlieferung, Aufenthalt, Gastronomie auf dem Vorplatz zu Baufeld A).

Mit Durchführung des koordinierten Verfahrens kann das Bauprojekt schnellstmöglich umgesetzt werden. Das gesamte Ortsbild profitiert dadurch von der Aufwertung des Bahnhofareals, ohne dass die momentan mässig attraktiven bestehenden Hochbauten erneuert werden müssen.



Abb. 5 Kreuzung Bahnhofstrasse-Länggasse mit Blick auf das Bahnhofsgebäude (Baufeld B)

5.2 Verkehrsaufkommen

Das heutige Verkehrsaufkommen beträgt 160 Fahrten/Tag.⁷

Das künftige Verkehrsaufkommen für Baufeld A beträgt 276 Fahrten/Tag.⁵

Das künftige Verkehrsaufkommen für Baufeld B beträgt 34 Fahrten/Tag:

Künftige Verkehrsaufkommen Baufeld B	Anzahl Parkplätze	Umschlag pro Tag	Verkehrsauf- kommen Fahrten/Tag ⁸
Wohnen	3	1	3
Arbeiten, Gewerbe, Dienstleistungen	5	1.5	7.5
Einkaufen	6	3	18
Lieferverkehr Post und Kiosk	---	4 + 1	5
Summe	14		33.5

Das künftige Verkehrsaufkommen für die Baufelder A und B beträgt

$276 + 34 = 310$ Fahrten/Tag.

Damit beträgt das zusätzliche Verkehrsaufkommen $310 - 160 = 150$ Fahrten/Tag.

Bei einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von aktuell ca. 3'900 Fahrzeugen (Messung 1999: 2'950 Fahrzeuge, jährliche Zunahme von 1.5%)⁹ beträgt der Durchgangsverkehr von 30% einen DTV von ca. 1'170 Fahrzeugen. Mittels Umgestaltung der Länggasse (Verringerung Querprofil, Verkleinerung Knoten Länggasse-Bahnhofstrasse inkl. rechtwinkliger Kreuzungssituation) wird erhofft, dass der Durchgangsverkehr reduziert und somit der anfallende Mehrverkehr durch Ausbau der Baufelder A und B aufgefangen werden kann.

⁷ vgl. Erläuterungsbericht Zonenplanänderung Z-B05 „ZPP 2 Bahnhof Busswil“ und Überbauungsordnung Nr. B11 „Bahnhof Busswil (Ost)“, 08. März 2016, S. 26

⁸ Verkehrsaufkommen = Anzahl Parkplätze x Umschlag

⁹ vgl. Erläuterungsbericht Zonenplanänderung Z-B05 „ZPP 2 Bahnhof Busswil“ und Überbauungsordnung Nr. B11 „Bahnhof Busswil (Ost)“, 08. März 2016, S. 27

5.3 Grundwasser

Das Planungsgebiet befindet sich im Gewässerschutzbereich Au. Der mittlere Grundwasserspiegel liegt im Bereich der Personenunterführung bei 433.3 m ü.M. Die Personenunterführung liegt momentan ca. 0.85 m über dem mittleren Grundwasserspiegel. Das Bauprojekt schliesst die Personenunterführung mittels Rampe an. Diese liegt damit ebenfalls über dem mittleren Grundwasserspiegel. Da die lichte Höhe der Personenunterführung mit 2.32 m relativ gering ist, soll sie langfristig um 0.4 m erhöht werden. Das Bauprojekt sieht deswegen eine zusätzliche Rampe vor, welche bereits auf die künftigen Absichten der SBB ausgelegt ist, jedoch vorerst überdeckt wird. Die Rampe zum Anschluss der Personenunterführung mit grösserem Lichtraumprofil kommt inkl. Unterbau ca. 0.20 m unter dem mittleren Grundwasserspiegel zum Liegen.¹⁰

5.4 Störfallvorsorge

Der Planungsperimeter befindet sich innerhalb des 100m-Konsultationsbereichs für risikorelevante Bahnstrecken. Da Nutzungsart und Nutzungsmass in der baurechtlichen Grundordnung bereits grundeigentümerverbindlich festgelegt sind, ist eine Koordination von Störfallvorsorge und Raumplanung gemäss Art. 11a StFV rechtlich weder möglich noch notwendig.

5.5 Weitere Themen

Reisecars

Reisecars nutzen ebenfalls die Ein- und Ausfahrt zu den Parkplätzen von Kunden/Besucher, Kiss&Ride und Taxi. Sie halten für kurze Zeit und nur um Passagiere einsteigen und aussteigen zu lassen auf dem Bahnhofplatz Süd zwischen den Parkplätzen für Motorfahrzeuge und Velos. Es sind keine Parkplätze und keine spezielle Infrastruktur für Reisecars vorgesehen. Der Platzbedarf zur Wartefläche für die Reisecars wurde nach der aktuellen VSS-Normen und nach dem ASTRA Handbuch «Veloparkierung» nachgewiesen und ist knapp eingehalten. Die Schleppkurve wurde überprüft (Schleppkurvennachweis Reiscar vgl. Anhang).

	Benötigte Breite:
Fahrgasse Senkrechtparkfelder:	5.75 m (VSS 40 291a, Komfortstufe A)
Car + Aussteigfläche/Gehfläche:	2.5 m + 1.2 m = 2.70 m (VSS 40 201)
Fahrgasse Veloparkplätze:	2.00 m (ASTRA Handbuch «Veloparkierung»)
Total minimal benötigte Breite	10.45 m
Fahrgasse:	
Projektierte Breite:	10.60 m

Baumallee an Länggasse

Eine Weiterführung der bestehenden Baumallee an der Länggasse ist nicht Bestandteil des Bauprojektes und der Überbauungsordnung, wird mit den neuen Platzverhältnissen jedoch ermöglicht und kann langfristig umgesetzt werden.

¹⁰ Vgl. Baugesuch, Querprofil QP 12 km 0+186.00



Abb. 6 Weiterführung der bestehenden Baumallee entlang der Länggasse



Abb. 7 Links Ortseingang Busswil, Länggasse; Rechts Gestaltungsidee für Trottoir Länggasse mit platzsparender Strassenbaumbepflanzung

Restaurant Bahnhof

Es besteht die Möglichkeit im Zusammenhang mit der Aufwertung der Kreuzung Bahnhofstrasse-Länggasse auch das angrenzende Restaurant Bahnhof in die Gestaltung einzubeziehen. Hierzu wurden erste Ideen skizziert.



Abb. 8 Gestaltungsvorschlag Vorplatz Restaurant Bahnhof

6. Verfahren

6.1 Mitwirkung

Vom 15. Oktober 2018 lagen während 4 Wochen die Entwürfe der Planung für die Umgestaltung Bahnhof Busswil zur Einsichtnahme und Stellungnahme bei der Abteilung Bau + Planung in Lyss auf. Am 25. Oktober fand eine öffentliche Mitwirkungsveranstaltung in Busswil statt. An der Veranstaltung nahmen ca. 50 Personen teil. Es wurden 5 schriftliche Mitwirkungseingaben bei der Gemeinde eingegangen.

6.2 Vorprüfung

Vom März bis Juli 2019 fand die kantonale Vorprüfung statt. Die im Vorprüfungsbericht festgehalten Genehmigungsvorbehalte wurden an der Ausschusssitzung vom 13.08.2019 behandelt und in die Planungsunterlagen eingearbeitet. Zusammengefasst wurden bei der kantonalen Vorprüfung Rückmeldungen bezüglich folgender Hauptthemen gegeben:

– Verfahren:

- Koordination / Abstimmung mit der Planung UeO Nr. B13 (Westrampe)
- Vertragsverhandlungen zwecks Unterhalt und/oder Landumlegung

– Technisches:

- Kreuzung / Begegnungsfall LKW / Traktoren Bahnhofstrasse / Länggasse
- Haltemöglichkeit Reisecars
- Lösung mit versenkbaren Pollern
- Hindernisfreies Bauen (Quergefälle und Breite Rampe)
- Absperrung / Abgrenzung Gleis/Perron von den Parkplätzen

6.3 Auflage

Wird im Laufe des Projektverfahrens ergänzt...

Anhang 1

Erschliessungs- und Gestaltungskonzept vom 23.05.2018

Anhang 2

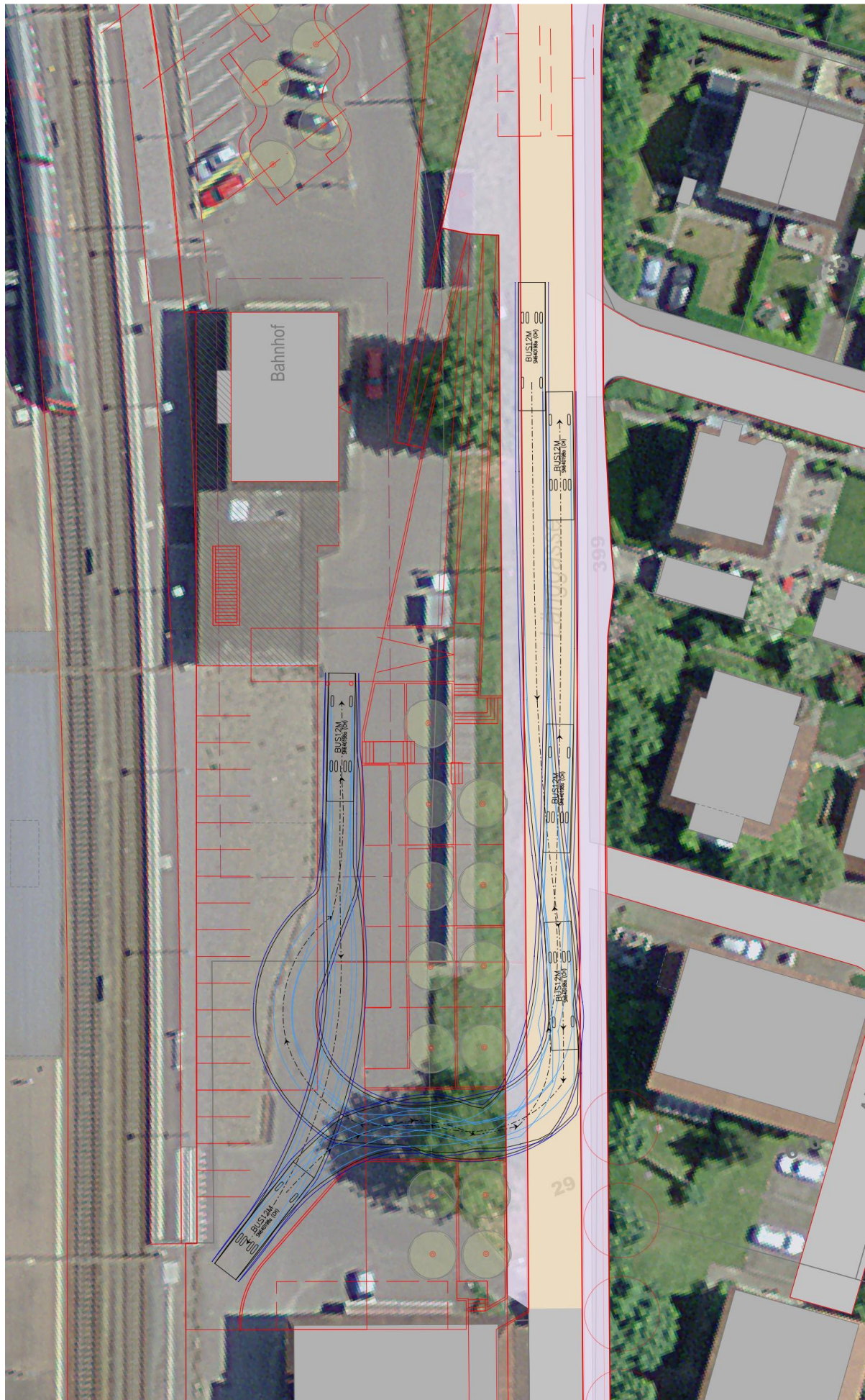
SBB: Busswil, Koordinationsplan

- _ Variante 6.1, Asymmetrische Anordnung der Perronkante; Aufwärtskompatibel mit Absenkung PU (Substanzerhalt); Plan Nr. 260.20161020.KP.01

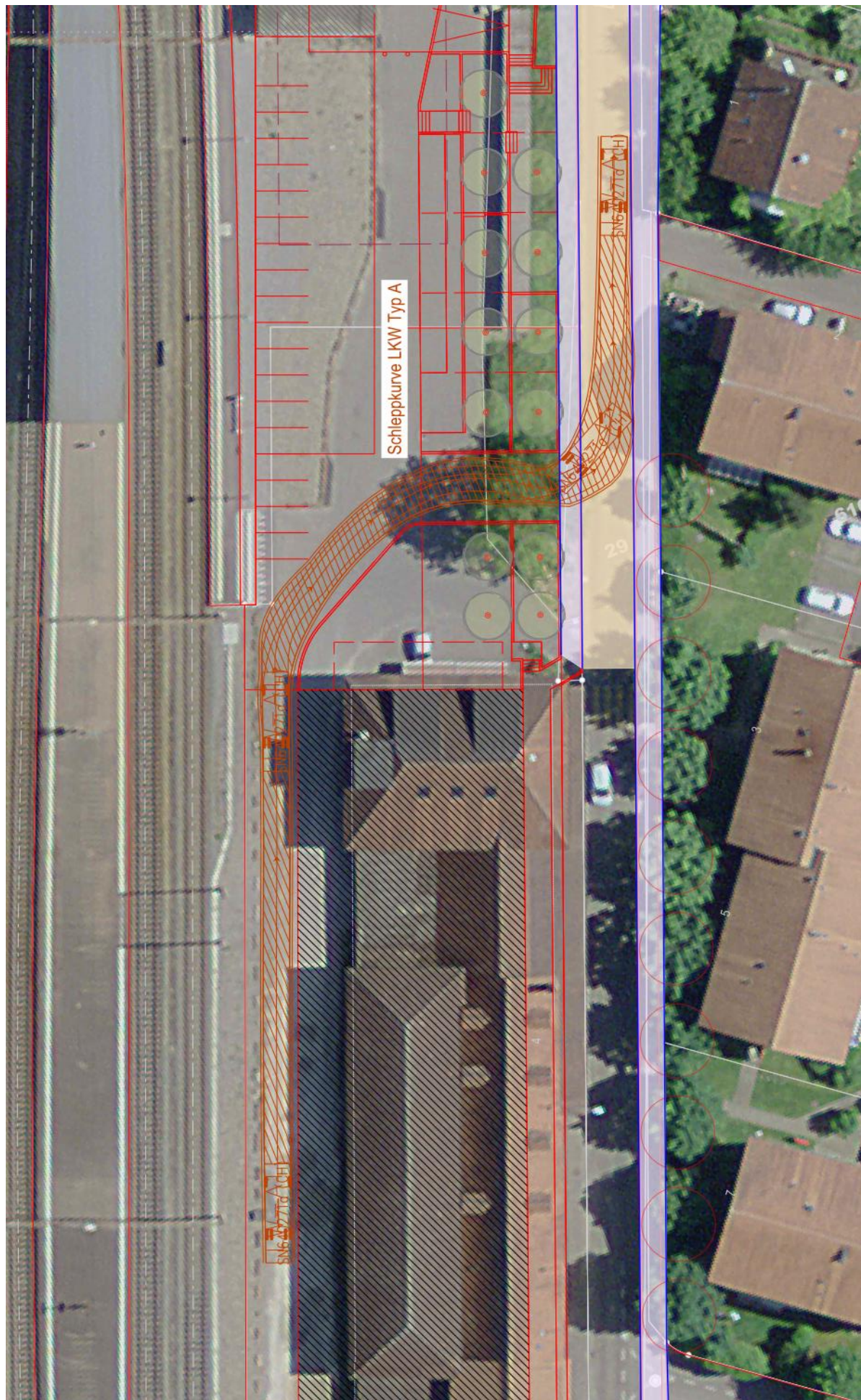
Originalplan: siehe separate Beilage!

Anhang 3

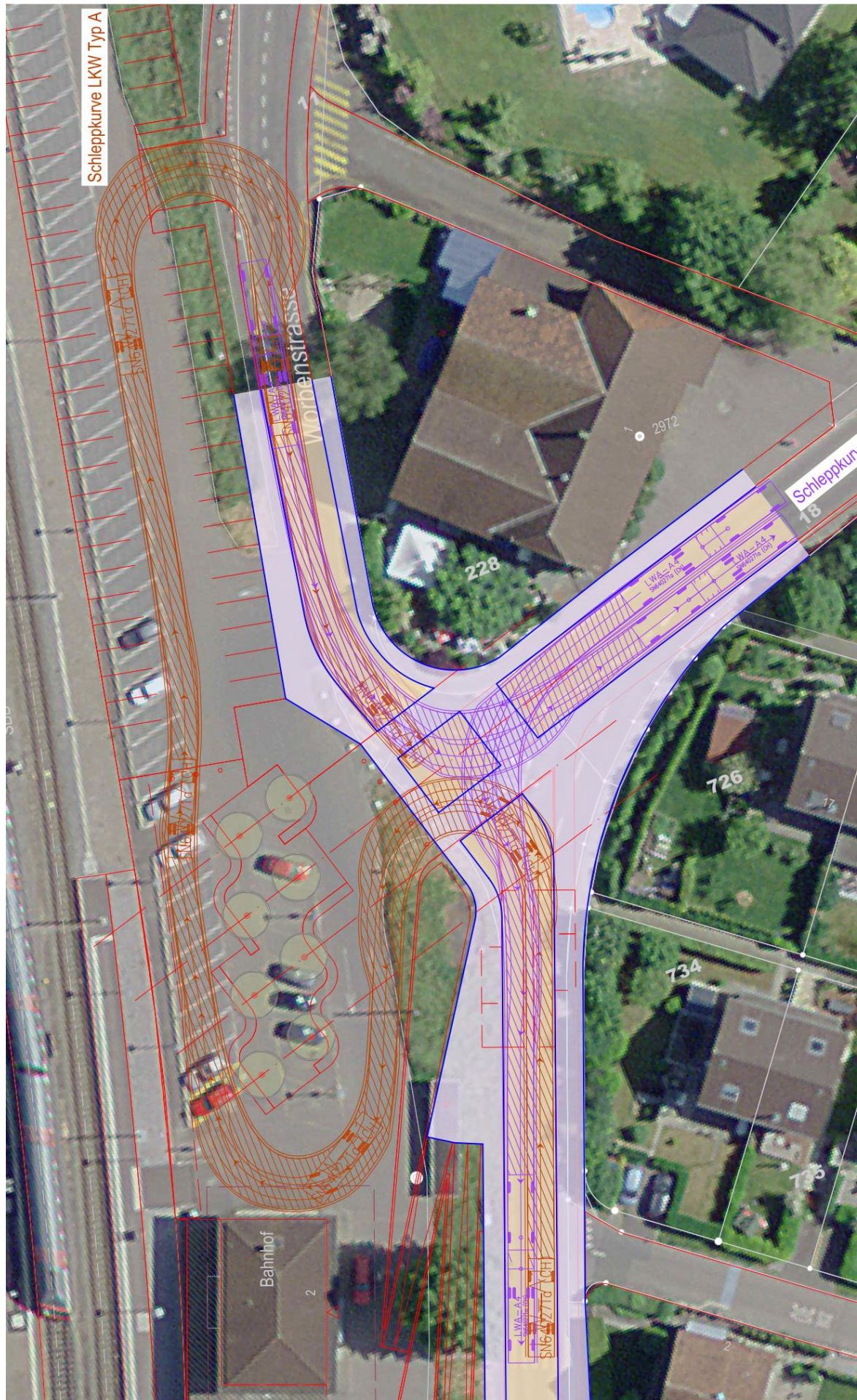
Schleppkurven und Sichtweiten



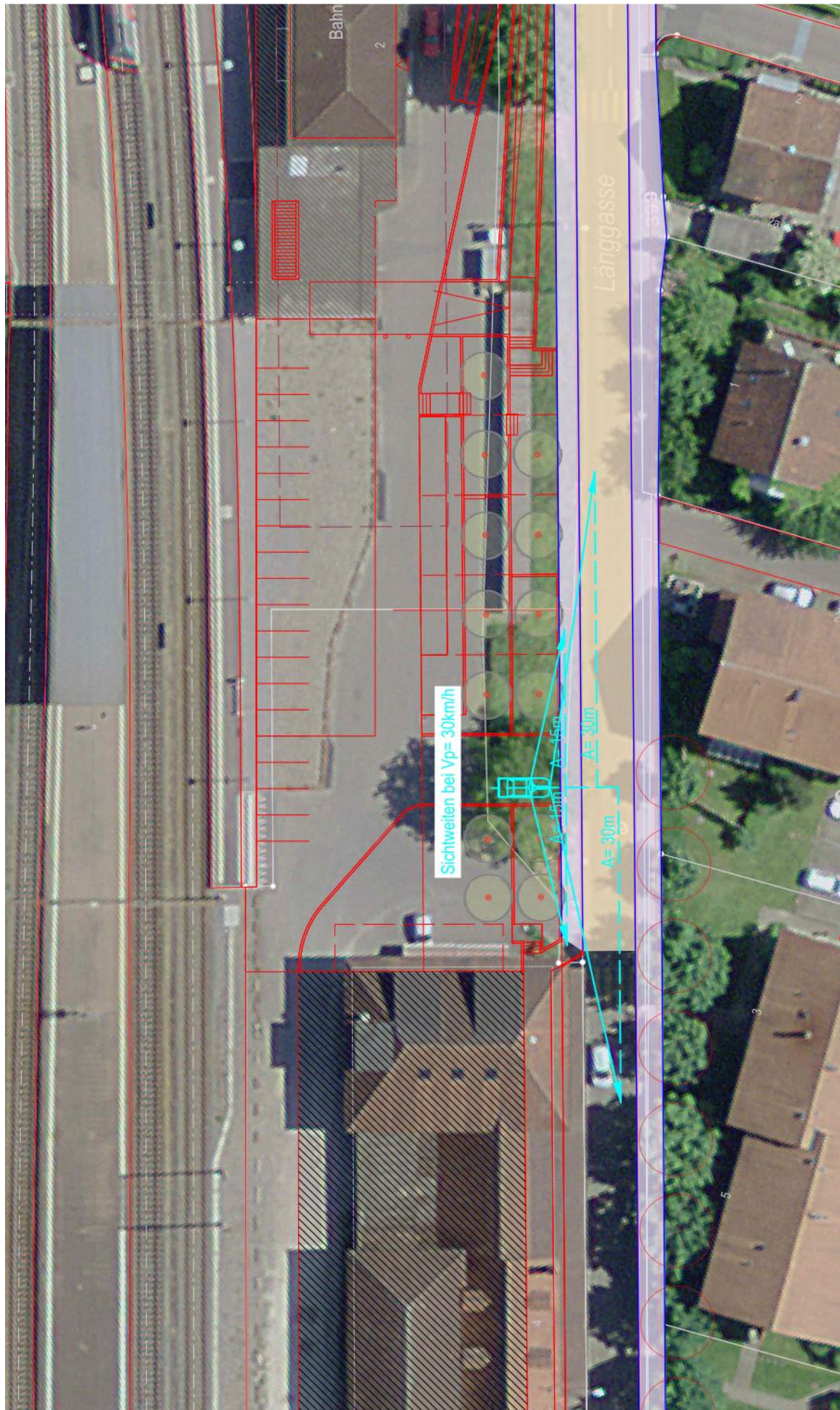
Schleppkurvennachweis Reiseкар



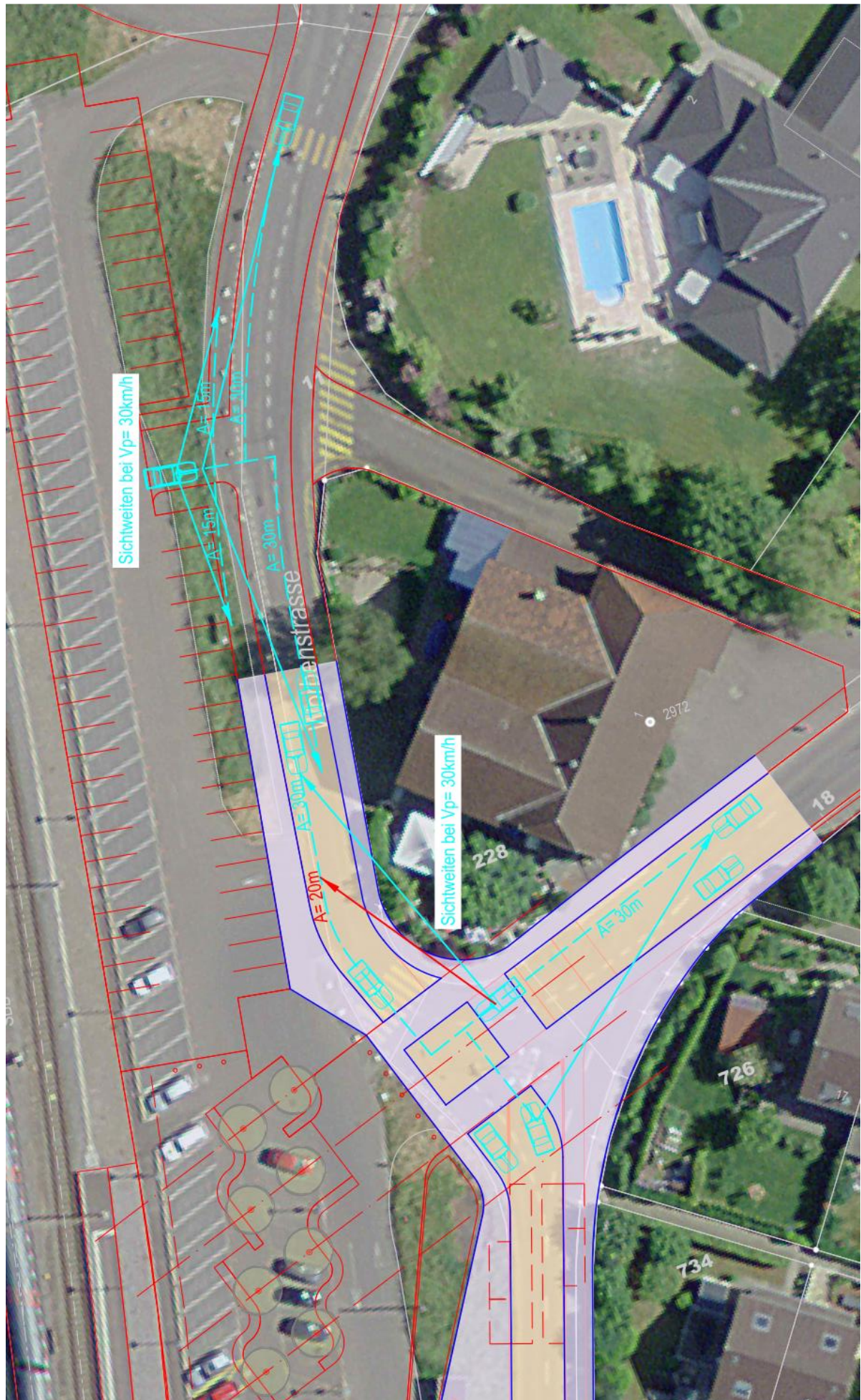
Schleppkurvennachweis Einfahrt Baufeld A, Parto AG



Schleppkurvennachweis Anlieferung Baufeld B, Post und Kreuzung Länggasse-Bahnhofstrasse mit landwirtschaftl. Nutzfahrzeug



Sichtweittennachweis Ausfahrt Bahnhof Süd für PKW



Sichtweittennachweise für Kreuzung Länggasse-Bahnhofstrasse und Ausfahrt Park & Ride

Anhang 4

Mitwirkungsbericht



Mitwirkungsbericht

Mitwirkung zum Entwurf der Umgestaltung Bahnhofgebiet Busswil

Vom 15. Oktober 2018 lagen während 4 Wochen die Entwürfe der Planung für die Umgestaltung Bahnhof Busswil zur Einsichtnahme und Stellungnahme bei der Abteilung Bau + Planung in Lyss auf. Am 25. Oktober fand eine öffentliche Mitwirkungsveranstaltung in Busswil statt. Ca. 50 Personen nahmen an der Veranstaltung teil.

Die Planung besteht aus:

- Zonenplanänderung „ZPP Bahnhof Busswil“
- Baureglementsänderung „ZPP Bahnhof Busswil“
- Anpassung der Überbauungsordnung „B11 Bahnhof Busswil (Ost)“
- Erläuterungsbericht inkl. Gestaltungs- und Erschliessungskonzept vom 23.05.2018
- Bauprojekt „Umgestaltung Bahnhof Busswil“
- Konzeptstudie Bahnhofplatz Busswil vom 29.05.2017

Es sind 5 schriftliche Mitwirkungseingaben bei der Gemeinde eingegangen.

Die Begleitgruppe «Umgestaltung Bahnhofgebiet Busswil» bedankt sich bei allen Mitwirkenden für ihre Anregungen und die Mitarbeit.



Mitwirkungsbericht

Nr. Mitwirkung	Nr. Antrag	Betrifft				Anträge, Anregungen, Wünsche	Kommentar Begleitgruppe	berücksichtigen	nicht berücksichtigen	prüfen	bereits berücksichtigt
		Gestaltungskonzept Situationsplan 1:500	Überbauungsordnung (inkl. BauR/ZPP-Änd.)	Bauprojekt	Weiteres						
1	1.1	x	x	x		Aufstellen eines Toilettenhäuschens	Südlich des Bahnhofgebäudes wird eine öffentliche WC-Anlage (SBB-Standard) platziert. Der Zugang erfolgt mittels einem Bezahlungssystem (z.B. NFC System; Kosten: Fr. 1.- pro Benützung).	x			
	1.2				x	Verstärkte Polizeikontrolle gegen nächtliche Ruhestörung durch Jugendliche (Bänkli)	Die Polizeikontrollen werden auf dem ganzen Gemeindegebiet sichergestellt. In Bezug auf das Bahnhofsgelände kontrolliert die Securitas AG in zeitlichen Abständen von April-Oktober zwischen 2100 und 0400 Uhr. Zusätzlich leistet die Kantonspolizei präventiven Einsatz. Sollten sich nach der Umgestaltung Probleme ergeben, können situativ weitere Massnahmen eingeleitet werden und wenn notwendig auch mit der Bahnpolizei der SBB koordiniert werden.				x
	1.3	x		x		Alternative zu Mergel-Belag	Sämtliche Hauptwegverbindungen für Fussgänger auf dem Areal verlaufen über Asphalt- oder Betonbelag. Der Mergel-Belag konzentriert sich ausschliesslich auf die beiden Aufenthaltszonen. Aus ökologischen und gestalterischen Gründen (optimalen Versickerung des Platzwassers) wird an diesen beiden Stellen bewusst auf Mergel-Belag gesetzt.		x		



Mitwirkungsbericht

Nr. Mitwirkung	Nr. Antrag	Betrifft				Anträge, Anregungen, Wünsche	Kommentar Begleitgruppe	berücksichtigen	nicht berücksichtigen	prüfen	bereits berücksichtigt
		Gestaltungskonzept Situationsplan 1:500	Überbauungsordnung (inkl. BauR/ZPP-Änd.)	Bauprojekt	Weiteres						
	1.4	x				Verkehrsführung: Lösungen zur Umlagerung des Schwerverkehrs (weg vom Dorfkern)	Im Vorfeld zum Vor- und Bauprojekt wurde eine verkehrliche Analyse durchgeführt (vgl. Konzeptstudie vom 29. Mai 2017). Dies hat gezeigt, dass unter Berücksichtigung sämtlicher Vor- und Nachteile die vorliegende Lösung die Optimalste ist. An diesem Konzept wird deshalb festgehalten (Bahnhofstrasse/Worbenstrasse).		x		
2	2.1	x				Aufstellen eines Toilettenhäuschens	vgl. Antwort des Antrags Nr. 1.1	x			
	2.2	x				Bäume bei Parkplatz setzen (Sicht von Fabrikstrasse auf Parkplätze möglichst minimieren)	Die Park&Ride Anlage soll mit Hilfe der Setzung von Bäumen entsprechend kaschiert werden.	x			
3	3.1	x	x	x		Anzahl Veloabstellplätze erhöhen	Die geplante Anzahl Veloabstellplätze ist ausreichend. Diese wurde gemäss Handbuch ASTRA 2008 «Veloparkierung» ermittelt. Für den Fall, dass sich nach Inbetriebnahme des neuen Bahnhofplatzes ein erhöhter Bedarf an Velo- und Motofahrzeugabstellplätzen abzeichnet, wird eine Reservefläche zwischen dem Bahnhofsgebäude und der P+R Anlage bereitgestellt.	x			



Mitwirkungsbericht

Nr. Mitwirkung	Nr. Antrag	Betrifft				Anträge, Anregungen, Wünsche	Kommentar Begleitgruppe	berücksichtigen	nicht berücksichtigen	prüfen	bereits berücksichtigt
		Gestaltungskonzept Situationsplan 1:500	Überbauungsordnung (inkl. BauR/ZPP-Änd.)	Bauprojekt	Weiteres						
	3.2	x	x	x		Anzahl Autoparkplätze erhöhen	Der Bedarf der Auto- und Behindertenparkplätzen wurde gemäss Art. 51/52 BauV sowie aufgrund von Erfahrungswerten berechnet und ist im Erläuterungsbericht S. 8-10 dargelegt. Der Minimalbedarf für Baufeld B und Bahnkunden kann aufgrund dieser Berechnungen abgedeckt werden und entspricht keiner Reduktion gegenüber dem heutigen Zustand. Die Park&Ride Anlage umfasst heute 55 Parkplätze. Diese Anzahl bleibt unverändert. Im Weiteren stehen entlang der Länggasse einige Parkplätze für die Längsparkierung zur Verfügung. In der Einstellhalle vom Baufeld A (Parto AG) sind vor allem zusätzliche Parkplätze für die Nutzungen in diesem Baufeld (insbesondere Denner und andere Nutzungen) geplant, welche die Gesamtsituation PP gegenüber heute verbessern wird.				x
	3.3	x		x		Kreuzen von Lastwagen und Traktoren mit Anhänger ist schwierig. Antrag auf Öffnung der nördlich gelegenen Strasse des Restaurants Bahnhofli den motorisierten Verkehr	Gemäss Norm funktioniert die Kreuzung. Die Begegnungsfälle LkW/LkW sowie LkW/Landwirtschaftsfahrzeug wurden mittels Schleppkurven geprüft. Mittels Fahrversuchen sollen der Flächenbedarf der Kreuzungen nochmals überprüft werden.			x	



Mitwirkungsbericht

Nr. Mitwirkung	Nr. Antrag	Betrifft				Anträge, Anregungen, Wünsche	Kommentar Begleitgruppe	berücksichtigen	nicht berücksichtigen	prüfen	bereits berücksichtigt
		Gestaltungskonzept Situationsplan 1:500	Überbauungsordnung (inkl. BauR/ZPP-Änd.)	Bauprojekt	Weiteres						
4	4.1	x	x	x		Keine Begegnungszone in Busswil, keine Parkbänkli oder Bäume, besser mehr Autoparkplätze	Der Bahnhofplatz ist schon heute das Zentrum von Busswil und soll auch weiterhin der Bevölkerung als öffentlicher Platz zur Verfügung stehen. Die Neugestaltung des Bahnhofplatzes ist im rechtlichen Sinn keine Begegnungszone, sondern ein Ort, der die verschiedenen Bedürfnisse der Nutzer (Fussgängerzirkulation, Aufenthalt, Anlieferung, Parkierung etc.) möglichst optimal abdeckt und aufeinander abstimmt. Die Neugestaltung ist eine bedeutende Aufwertung der heutigen Situation.		x		
	4.2	x	x	x	x	Der behindertengerechte Umbau wird begrüsst.	Die Gemeinde freut sich über diese Aussage.				x
	4.3				x	Angst vor Lärm, Jugendbanden, Sachbeschädigung, Urin / Kot auf Platz, Schlägereien etc. Kein Umbau des Bahnhofes zur Begegnungszone, besser mehr Autoparkplätze	Die Mehrheit der Sitzgelegenheiten sind bewusst in die Gestaltung integriert (z.B. mittels Treppenstufe). Sitzbänke und weitere Möblierungen sind auf ein Minimum beschränkt. Die sorgfältige Gestaltung fördert kein aggressives Verhalten, sondern animiert zum gesitteten Warten und Aufenthalt. Eine WC-Anlage (vgl. Antwort Antrag Nr. 1.1.) sowie ein Robidog-Behälter werden bereitgestellt.		x		



Mitwirkungsbericht

Nr. Mitwirkung	Nr. Antrag	Betrifft				Anträge, Anregungen, Wünsche	Kommentar Begleitgruppe	berücksichtigen	nicht berücksichtigen	prüfen	bereits berücksichtigt
		Gestaltungskonzept Situationsplan 1:500	Überbauungsordnung (inkl. BauR/ZPP-Änd.)	Bauprojekt	Weiteres						
5	5.1				x	Es ist eine Projektbegleitung durch die Projektabteilung der SBB vorzusehen. Im Bereich des Bahnzugangs sind die Statik der Personenunterführung, Entwässerung (Dimensionierung), verwendeten Materialien (Belag inkl. Unterbau, Sichtbeton, Entwässerungsrinne, Geländer, Handlauf), Beleuchtungskonzept (Lichtstärke und Produkte), die elektrischen Installationen inkl. Kabelanlagen (Leerrohre und Kabelschächte), lückenlose Führungskonzept (Leitlinien für Sehbehinderte), Fahrgastinformationskonzept (Beschilderung) frühzeitig mit der SBB abzustimmen. Dafür werden ein technischer Bericht, Pläne 1:200 und für die Statik eine Nutzungsvereinbarung benötigt.	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
	5.2				x	Die Ausführungspläne sind frühzeitig durch die SBB zu prüfen.	Wird zur Kenntnis genommen.	x			



Mitwirkungsbericht

Nr. Mitwirkung	Nr. Antrag	Betrifft				Anträge, Anregungen, Wünsche	Kommentar Begleitgruppe	berücksichtigen	nicht berücksichtigen	prüfen	bereits berücksichtigt
		Gestaltungskonzept Situationsplan 1:500	Überbauungsordnung (inkl. BauR/ZPP-Änd.)	Bauprojekt	Weiteres						
	5.3				x	Die Beleuchtung der Zugänge (Rampen und Treppen) sowie der Personenunterführung soll im Eigentum der SBB sein und gemäss Richtlinie 1-50103 erstellt sein. Die Ansteuerung soll auch von der SBB erfolgen. Es sind für die Beleuchtungen Rahmenprodukte aus dem SBB-Produktekatalog einzusetzen. Ist dies nicht möglich, ist bei der Leuchtenwahl die Kontaktstelle SBB Infrastruktur, Anlagen und Technologie mit einzubeziehen. Soll die Beleuchtung auch während der Zugpausen in der Nacht in Betrieb bleiben, ist dies vertraglich zu regeln	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
	5.4				x	Bauliche Abläufe (Bauphasenplanung) sind innerhalb des Bauprojektes SBB zu Prüfung zu liefern. Vor allem der Zugang zur Personenunterführung muss während des Bahnbetriebs gewährleistet werden. Kontaktstelle SBB Infrastruktur, Anlagen und Technologie: Herr Miroslav Surka Mobil: 079 563 84 75 Email: miroslav.surka@sbb.ch	Wird zur Kenntnis genommen.	x			



Mitwirkungsbericht

Nr. Mitwirkung	Nr. Antrag	Betrifft				Anträge, Anregungen, Wünsche	Kommentar Begleitgruppe	berücksichtigen	nicht berücksichtigen	prüfen	bereits berücksichtigt
		Gestaltungskonzept Situationsplan 1:500	Überbauungsordnung (inkl. BauR/ZPP-Änd.)	Bauprojekt	Weiteres						
	5.5			x		Entwässerung der Rampe Ost ist durch das Rampengefälle gewährleistet. Es ist zu prüfen, ob auf das Quergefälle bei den Rampen Ost nicht verzichtet werden kann.	Antrag wird geprüft.			x	
	5.6			x	x	Die Verkehrsfläche ist mit geeigneten Massnahmen gegenüber der Bahn zu sichern. (z.B. mit Leitplanken)	Der bestehende Abgrenzungsschutz (Zaun) soll bleiben. Dessen Zustand und allfällige Massnahmen werden geprüft.			x	
	5.7	x	x	x		Die Anzahl der P+R-Plätze beträgt heute 55. Diese Anzahl reicht auch in Zukunft aus. Die Anlage ist entsprechend zu reduzieren bzw. SBB Immobilien übernimmt keine Kosten für zusätzliche Plätze, infolge fehlendem Bedarf.	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
	5.8				x	Die ganze künftige Situation am Bahnhof ist vertraglich zu regeln (Eigentum, Unterhalt, Betrieb, Kostenträger, Folgekostenträger etc.).	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
	5.9				x	Die vertragliche Regelung muss zwingend vor Beginn der Bauausführung erfolgen.	Wird zur Kenntnis genommen.	x			



Mitwirkungsbericht

Nr. Mitwirkung	Nr. Antrag	Betrifft				Anträge, Anregungen, Wünsche	Kommentar Begleitgruppe	berücksichtigen	nicht berücksichtigen	prüfen	bereits berücksichtigt
		Gestaltungskonzept Situationsplan 1:500	Überbauungsordnung (inkl. BauR/ZPP-Änd.)	Bauprojekt	Weiteres						
	5.10			x		Die Anlieferung bis zum Aufnahmegebäude muss jederzeit auf einfacher Art und Weise gewährleistet sein. Die Lösung mit versenkbaren Pollern ist nochmals zu überdenken.	Die SBB bestätigt an der Besprechung vom 26.11.18, dass sie mit einer Poller-Lösung einverstanden sind, wenn ein einfacher Betrieb aufgezeigt werden kann.	x			
	5.11	x	x	x		Die Anzahl der Kurzzeitparkplätze ist sehr (eher zu) grosszügig. Diese könnten auf ca. 4 Stück reduziert werden.	vgl. Antwort des Antrags Nr. 3.2.			x	
	5.12	x	x	x		Die Vorgaben bezüglich minimal benötigter Anzahl Parkplätze für Kunden mit Handicap sind einzuhalten und entsprechend einzuplanen.	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
	5.13	x	x	x		Es sind auch auf der P+P-Anlage nördlich des Bahnhofes Behindertenparkplätze zu erstellen.	Die gesamte Bahnhofsanlage wird gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) behindertengerecht ausgestaltet. Die Anzahl sowie die Verortung der Behindertenparkplätze im Gestaltungskonzept (Situation 1:500) sowie im Bauprojekt (Technische Situation 1:500) werden nochmals überprüft und wenn nötig, entsprechend angepasst.	x			
	5.14	x	x	x		Die Parkplätze südlich des Bahnhofgebäudes sind als Kurzzeitparkplätze auszugestalten.	Wird zur Kenntnis genommen.	x			



Mitwirkungsbericht

Nr. Mitwirkung	Nr. Antrag	Betrifft				Anträge, Anregungen, Wünsche	Kommentar Begleitgruppe	berücksichtigen	nicht berücksichtigen	prüfen	bereits berücksichtigt
		Gestaltungskonzept Situationsplan 1:500	Überbauungsordnung (inkl. BauR/ZPP-Änd.)	Bauprojekt	Weiteres						
	5.15					Die benötigte Zufahrt über das Drittgrundstück ist uneingeschränkt sicherzustellen (seitens Projektverfasser).	Wird geprüft und vertraglich mit betroffenem Grundeigentümer geregelt (Dienstbarkeit).	x			
	5.16				x	Wenn Arbeiten betriebliche Sicherheitsmassnahmen wie eine Zugverkehrssperre oder Fahrleitungsschaltungen erfordern, beträgt die Regelvorlaufzeit 14 Wochen.	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
	5.17				x	Die Bauherrschaft setzt sich spätestens 14 Wochen vor Baubeginn mit der Kontaktperson SBB in Verbindung, um die Sicherheitsprobleme in Zusammenhang mit dem Bahnbetrieb zu lösen und die SBB-Leistungen zu koordinieren. Kontaktstelle SBB Infrastruktur, Bahnnahe Bauen: Herr Hansjörg Köhler Mobil: 079 879 00 30	Wird zur Kenntnis genommen.	x			



Mitwirkungsbericht

Nr. Mitwirkung	Nr. Antrag	Betrifft				Anträge, Anregungen, Wünsche	Kommentar Begleitgruppe	berücksichtigen	nicht berücksichtigen	prüfen	bereits berücksichtigt
		Gestaltungskonzept Situationsplan 1:500	Überbauungsordnung (inkl. BauR/ZPP-Änd.)	Bauprojekt	Weiteres						
	5.18				x	Werden Hebevorrichtungen und Baumaschinen in der Nähe von Eisenbahnanlagen der SBB eingesetzt, müssen Schutzmassnahmen getroffen werden. Maschinen, die in den Gefahrenbereich des elektrischen Stroms und der Züge eintragen könnten, müssen geerdet werden (eventueller Einbau einer Trennfunkionsstrecke) und mit einer Bewegungseinschränkungsvorrichtung ausgerüstet sein.	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
	5.19				x	Aufwendungen der Bahn (Sicherheitsdienst, Erstellen und Instruieren von Sicherheits-dispositiven etc.) werden der Bauherrschaft, gemäss Art. 19 des Eisenbahngesetzes, nach Aufwand in Rechnung gestellt.	Wird zur Kenntnis genommen.	x			

Anhang 5

Vorprüfungsbericht

—

Amt für Gemeinden
und Raumordnung

Office des affaires communales
et de l'organisation du territoire

Justiz-, Gemeinde- und
Kirchendirektion des
Kantons Bern

Direction de la justice, des affaires
communales et des affaires ecclé-
siastiques du canton de Berne

Nydegasse 11/13
3011 Bern
Telefon 031 633 73 32
Telefax 031 634 51 58

Gemeindeverwaltung Lyss
Marktplatz 6, Postfach 368
3250 Lyss

www.be.ch/agr

Sachbearbeiterin: Barbara Ringgenberg
G.-Nr.: 2019.JGK.2258
Mail: Barbara.Ringgenberg@jgk.be.ch

11. Juli 2019



Lyss; Änderung Überbauungsordnung Nr. B11 Bahnhof Busswil Ost mit Änderung Zonenplan und Baureglement ZPP Bahnhof Busswil mit Baugesuch (KoG), Vorprüfung Vorprüfungsbericht gemäss Art. 59 BauG und 118 BauV

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 25. März 2019 ist bei uns die Änderung Überbauungsordnung UeO Nr. B11 Bahnhof Busswil Ost mit Änderung Zonenplan und Baureglement ZPP Bahnhof Busswil mit folgenden Akten zur Vorprüfung eingegangen:

- Überbauungsplan 1:1'000
- Überbauungsvorschriften
- Zonenplanänderung 1:2'000
- Baureglementsänderung
- Erläuterungsbericht
- Konzeptstudie

Wir haben bei folgenden Ämtern und Fachstellen eine Vernehmlassung durchgeführt:

- Kantonales Laboratorium KL
- Amt für Wasser und Abfall AWA
- Amt für öffentlichen Verkehr AöV
- Tiefbauamt, Obergeringenieurkreis III OIK III
- Schweizerische Bundesbahnen SBB
- Fachstelle Hindernisfreies Bauen procap
- Gemeinde Lyss

Gestützt auf die Stellungnahmen der Fachstellen und unserer eigenen Beurteilung geben wir Ihnen die Ergebnisse unserer Vorprüfung bekannt:

1. Allgemeines zur Vorprüfung

Zweck der Vorprüfung ist die Feststellung der Genehmigungsfähigkeit von Plänen, Vorschriften und deren Abänderungen. Genehmigungsfähig sind Pläne und Vorschriften, wenn sie rechtmässig und mit den übergeordneten Planungen vereinbar sind (Art. 61 Abs. 1 BauG). Die Vorprüfung

weist auf allfällige Widersprüche zum geltenden Recht oder zu übergeordneten Planungen hin und zeigt auf, wie sie behoben werden können. So wurden auch die Anträge der Amts- und Fachstellen geprüft, entsprechend gewichtet und fanden, wo erforderlich, Eingang im nachfolgenden Bericht.

Unter Vorbehalt der in Kapitel 3 und 4 bezeichneten materiellen und formellen Genehmigungsvorbehalte können wir der Änderung Überbauungsordnung UeO Nr. B11 Bahnhof Busswil Ost mit Änderung Zonenplan und Baureglement ZPP Bahnhof Busswil zustimmen und eine Genehmigung in Aussicht stellen.

Mit den materiellen Genehmigungsvorbehalten werden Lücken oder ungelöste Fragen in einer Planung angesprochen, welche bei Nichtberücksichtigung zu einer Nichtgenehmigung einzelner Festlegungen oder gar der ganzen Planung führen können.

Formelle Genehmigungsvorbehalte müssen von der Planungsbehörde beachtet werden. Sie stellen aber den Gegenstand der Planung nicht in Frage. Die Bereinigung solcher formellen Gegenstände verhindert nachträgliche, zeitaufwändige Änderungs- und Anpassungsverfahren während der Genehmigung und ist zwingend vorzunehmen.

2. Gesamtwürdigung

2.1 Ausgangslage

Zweck der Planung ist es, eine geordnete, qualitativ hochwertige sowie aufeinander abgestimmte Erschliessung, Überbauung und Gestaltung des östlichen Bahnhofareals basierend auf der Konzeptstudie vom 29. Mai 2017 umzusetzen. Neben der Schaffung von gut erschlossenem und zentral gelegenem Wohnraum soll der Bahnhofplatz ein identitätsstiftendes Zentrum für Busswil werden und die Verbindung des westlichen und des östlichen Ortsteils gewährleistet sein. Die Länggasse und die Bahnhofstrasse sollen aufgewertet werden. Für den Fuss- und Veloverkehr stehen sichere und attraktive Verbindungen im Vordergrund, der öffentliche Verkehr öV soll mit einer behindertengerechten Bushaltestelle an idealer Lage eingebunden werden und für den motorisierten Individualverkehr MiV sollen neben der Quartiererschliessung, ParkandRide, Kurzzeitparkplätze und die Anlieferung sichergestellt werden.

Die Planungsunterlagen sind übersichtlich und in weiten Teilen nachvollziehbar gestaltet. In der Konzeptstudie wird das Variantenstudium für die bauliche Entwicklung rund um den Bahnhof Busswil erläutert. Die daraus resultierende Bestvariante erfordert die Änderung der rechtskräftigen Zone mit Planungspflicht ZPP Bahnhof Busswil und die Änderung der rechtskräftigen Überbauungsordnung UeO B11 Bahnhof Busswil Ost vom 23. Mai 2016. Zudem ist das Baugesuch für die Umgestaltung des Bahnhofgebietes mit Sanierung der Länggasse und der Bahnhofstrasse inkl. Werkleitungen Bestandteil der vorliegenden Vorprüfung.

2.2 Geklärte Inhalte

Das Amt für Wasser und Abfall AWA macht in seiner Stellungnahme vom 29. April 2019 keine Genehmigungsvorbehalte bezüglich der Nutzungsplanung.

Auch die Schweizerischen Bundesbahnen SBB haben gemäss der Stellungnahme vom 10. Juli 2019 keine Genehmigungsvorbehalte bezüglich der Nutzungsplanung.

3. Nutzungsplanung

3.1 Verfahren

Die Genehmigungsvermerke mit dem Beschluss durch den Gemeinderat lassen darauf schliessen, dass die Änderung der **ZPP** im geringfügigen Verfahren nach Art. 122 Abs. 7 erfolgen soll. Da es bloss um die Ergänzung des ZPP-Perimeters mit dem Strassenraum und eine Änderung im Absatz 5 bezüglich Strassenraum geht und die eigentliche Nutzung nicht verändert wird, können wir

der Geringfügigkeit des Verfahrens zustimmen. Zudem sind die Genehmigungsvermerke in der Zonenplanänderung und der Baureglementsänderung durch die Bekanntmachung nach Art. 122 Abs. 8 BauV zu ergänzen, d.h. der Beschluss des Gemeinderates ist öffentlich bekannt zu geben (**materieller Genehmigungsvorbehalt**).

Es ist zu beachten, dass die Gemeinde Lyss daran ist, die BMBV in den Baureglementen der Ortsteile Lyss und Busswil im Rahmen einer Teilrevision umzusetzen. Im Rahmen dieses Verfahrens wurde die Gesamthöhe der ZPP Bahnhof Busswil von 10 m auf 14 m angepasst. Wir haben dazu mit Vorprüfungsberichten vom 3. April 2018 und vom 21. November 2018 Stellung genommen. Die hier vorliegende Fassung der ZPP-Vorschriften entspricht grundsätzlich dem Vorprüfungsstand der Teilrevision, abgesehen von der Änderung im Absatz 5 bezüglich Strassenraum. Falls die Gesamthöhe der ZPP aber im hier vorliegenden Verfahren geändert wird, dann ist für die Änderung der ZPP ein ordentliches Verfahren durchzuführen (siehe auch Kapitel Planbeständigkeit und Kapitel BMBV). Der aktuelle Stand der Verfahren ist in den jeweiligen Erläuterungsberichten darzulegen.

Die Änderung der **UeO** ist umfassend und wird zudem mit dem Baugesuch koordiniert. Daher ist das gewählte ordentliche Verfahren korrekt.

3.2 Planbeständigkeit

Die **ZPP** Bahnhof Busswil wurde mit der Genehmigung der UeO Nr. B11 Bahnhof Busswil Ost vom 23. Mai 2016 letztmals geändert. Daher stellt sich für die baurechtliche Grundordnung und die Überbauungsordnung die Frage nach der Planbeständigkeit. Gemäss Art. 21 des Raumplanungsgesetzes sind Nutzungspläne verbindlich. Eine Anpassung erfordert die Darlegung von erheblich geänderten Verhältnissen. Diese sind vorliegend nicht ersichtlich.

Wie oben bereits ausgeführt, werden die Änderungen bezüglich Strassenraum als geringfügig beurteilt und haben daher keine Auswirkungen auf den Grundsatz der Planbeständigkeit. Falls im hier vorliegenden Verfahren in der ZPP auch die Gesamthöhe geändert wird, müsste das ordentliche Verfahren durchgeführt werden und die Planbeständigkeit würde verletzt. Es wären auch bezüglich Änderung der ZPP die erheblich geänderten Verhältnisse darzulegen.

Die **UeO** wird umfangreich geändert. Daher sind die erheblich geänderten Verhältnisse in jedem Fall nachzuweisen.

Materieller Genehmigungsvorbehalt: Zur Aufhebung der Planbeständigkeit im Sinn von Art. 21 RPG betreffend der Änderung der UeO, allenfalls auch betreffend Änderung der ZPP, sind die erheblich geänderten Verhältnisse darzulegen.

3.3 Verordnung über die Begriffe und Messweisen im Bauwesen BMBV

Die vorliegende UeO basiert auf der **ZPP** Bahnhof Busswil. Diese wurde im Baureglement des Ortsteils Busswil mit Genehmigung vom 23. Mai 2016 geändert. Die heute rechtskräftige Fassung entspricht nicht den Anforderungen der Verordnung über die Begriffe und Messweisen im Bauwesen BMBV. Wie oben bereits ausgeführt, ist die Gemeinde Lyss aber daran, die BMBV in den Baureglementen der Ortsteile Lyss und Busswil im Rahmen einer Teilrevision umzusetzen. Wir haben dazu mit Vorprüfungsberichten vom 3. April 2018 und vom 21. November 2018 Stellung genommen. Die hier vorliegende Fassung der ZPP-Vorschriften entspricht grundsätzlich dem Vorprüfungsstand der Teilrevision, abgesehen von der Änderung im Absatz 5 bezüglich Strassenraum.

Wir prüfen auch die vorliegende **UeO** aufgrund dieser Ausgangslage. Das heisst, dass auch die UeO der BMBV zu entsprechen hat. In dem Fall muss für eine Genehmigung der UeO auch eine gemäss BMBV geänderte ZPP zur Genehmigung vorliegen oder bereits genehmigt sein. Dies ist im weiteren Verlauf beider Planungsverfahren zu beachten und je nach Verfahrensverlauf mit uns abzusprechen.

Materieller Genehmigungsvorbehalt: Eine gemäss BMBV genehmigungsfähige Zone mit Planungspflicht ist eine Grundvoraussetzung zur Genehmigung der UeO Nr. B11 Bahnhof Busswil Ost.

3.4 Störfallvorsorge

Im Fachbericht vom 2. Mai 2019 stellt das kantonale Laboratorium KL fest, dass der Planungsperimeter von einem Konsultationsbereich der Eisenbahnanlage SBB Doppelspur Lyss – Biel überlagert wird. Demzufolge hat die Gemeinde abzuklären, ob die Änderung des Nutzungsplanes risikorelevant ist oder nicht. Der Erläuterungsbericht äussert sich nicht zur Thematik. Selbst wenn mit der vorliegenden Planänderung keine zusätzlichen Flächen oder Nutzungen zugelassen werden, welche zu einer Erhöhung der Raumnutzerdichte führen oder Nutzungen näher an der Bahnlinie konzentrieren, gehen wir davon aus, dass die Risikoabschätzung für den vorliegenden Planungsperimeter noch nie vorgenommen wurde. Daher ist die Triage aufgrund der Risikorelevanz gemäss AHOP Störfallvorsorge vorzunehmen (Schritt 2) und allenfalls sind raumplanerische Massnahmen zu prüfen (Schritt 3a) und in der UeO festzusetzen.

Materieller Genehmigungsvorbehalt: Bezüglich Störfallvorsorge ist die Risikorelevanz zu prüfen und allenfalls sind entsprechende raumplanerische Massnahmen in der UeO festzusetzen.

3.5 Öffentlicher Verkehr

Das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination AöV begrüsst in seinem Fachbericht vom 2. Mai 2019 die Aufwertung des Areals für den Fuss- und Veloverkehr, vermisst aber die Abstimmung mit dem kommunalen Umfeld. Daher wird empfohlen, die Fuss- und Velowegverbindungen im UeO-Plan darzustellen.

Zudem wird die Schaffung von Wohnbauten in bestens erschlossener Lage begrüsst. Das AöV regt an, die Realisierung einer motofahrzeugarmen Wohnüberbauung gemäss Art. 54a Ziff. 1 BauV zu prüfen.

Es wird festgehalten, dass Busswil von keiner Buslinie erschlossen wird und nach derzeitigem Kenntnisstand in den nächsten Jahren diesbezüglich keine Veränderung zu erwarten ist. Das AöV begrüsst jedoch die planerische Sicherung einer Bushaltestelle.

Schliesslich fordert das AöV, dass die Thematik Bauen in lärmvorbelasteten Gebieten (Eisenbahnlärm) in der vorliegenden Planung ausführlicher zu thematisieren sei und die Einhaltung der Lärmschutzvorschriften gemäss LSV spätestens im Rahmen der Baubewilligungsverfahren sicherzustellen sei. Wir stellen dazu fest, dass diese Festlegungen bereits im Rahmen der rechtskräftigen UeO in Form der Lärmempfindlichkeitsstufe III in Art. 5 der UeO-Vorschriften enthalten sind. Die weiteren Abklärungen sind auf Stufe Baubewilligungsverfahren vorzunehmen.

3.6 Strassenverkehr

Der Oberingenieurkreis OIK III stellt in seiner Stellungnahme vom 23. April 2019 fest, dass bei der Einmündung Bahnhofstrasse in die Länggasse der südliche Strassenrand als Umgebungsfläche stark in den bestehenden Strassenraum hineingezogen wird und bezweifelt, dass bei der Fahrbeziehung Bahnhofstrasse – Länggasse für Lastwagen genügend Raum berücksichtigt wurde. Eine Überschleppung der Gehwege durch LKWs wird als gefährlich erachtet und sei nochmals zu überprüfen. Es stellt sich die Frage, ob bei diesen Voraussetzungen die Befahrung durch LKWs mit geeigneten Massnahmen zu unterbinden ist.

Im Erläuterungsbericht Seite 8 wird dazu ausgeführt, dass bei der Erschliessung des Bahnhofsareals der Fokus auf dem Langsamverkehr liegt. Schwerlastverkehr soll aber weiterhin möglich sein. Schleppkurven von LKWs und landwirtschaftlichen Fahrzeugen wurden berücksichtigt. Gemäss Technischem Bericht Seite 7 ist aber im Bereich der Kreuzung das Kreuzen mit LKW nicht möglich und gegenseitige Rücksichtnahme sei notwendig. Im Erläuterungsbericht ist auf die Vorbehalte des OIK III einzugehen und Massnahmen zur Verhinderung des Überfahrens der Gehwege durch den Schwerlastverkehr sind zu prüfen.

Materieller Genehmigungsvorbehalt: Auf die Vorbehalte des OIK III bezüglich Schwerlastverkehr im Bereich Bahnhofstrasse – Länggasse ist im Erläuterungsbericht einzugehen und allenfalls sind entsprechende Massnahmen umzusetzen.

3.7 Änderung Überbauungsordnung UeO Nr. B11 Bahnhof Busswil Ost

Mit den hier vorliegenden Änderungen werden die Nutzungen detaillierter ausgewiesen und der UeO-Perimeter wird um die Länggasse und die Bahnhofstrasse erweitert. Wir gehen im Folgenden auf die noch offenen Fragen ein

3.7.1 Überbauungsplan

Folgende Punkte sind im Sinne eines **materiellen Genehmigungsvorbehaltes** im UeO-Plan zu ergänzen (siehe jeweils auch Kapitel Überbauungsvorschriften) oder gelten als Hinweise (H):

- Vorliegend werden mehrere Baubereiche über die Grundstücke unterschiedlicher Grundeigentümer festgelegt. Falls die neue Regelung der Nutzungsordnung eine Neuordnung der Eigentumsverhältnisse bedingt, ist gemäss Art. 91a BauG gleichzeitig mit dem Erlass der Überbauungsordnung das Bauland umzulegen. Dazu würde der reine Abschluss von Kaufrechtsverträgen nicht genügen. Im vorliegenden Fall wären auch die von allen Grundeigentümern unterschriebenen Baugesuche ausreichend und im Erläuterungsbericht ist die Ausgangslage zu erläutern.
- Die Darstellung des Wirkungsbereiches ist kompliziert und nur schwer verständlich. Insbesondere «...und des Bauprojektes «Bahnhofplatz und Verkehrsanlagen» ist verglichen mit den Baugesuchsunterlagen nicht nachvollziehbar. Wir empfehlen, nur den Wirkungsbereich UeO als bestehend/geändert (schwarz/ /rot) im ersten Legendenpunkt darzustellen und den Verweis auf das Bauprojekt zu streichen.
- Der Baubereich B wird neu vom Bahnhof überlagert. Das bestehende Bahnhofsgebäude ist weiterhin transparent darzustellen, da ansonsten unklar ist, wie weit der Baubereich B gilt.
- Die Legendenpunkte «Bereich für Park & Ride» und «Veloabstellplätze» sind farblich nicht unterscheidbar. Dies ist zu klären.
- Grundsätzlich sind alle Planinhalte, welche nicht mit Parzellengrenzen übereinstimmen zu vermassen, beispielsweise der Planinhalt «Hauszufahrt».
- Zudem empfehlen wir eine Verbesserung der Leserlichkeit. Insbesondere die Schraffuren sind teilweise kaum lesbar (H).

3.7.2 Überbauungsvorschriften

Folgende Punkte gelten als **materielle Genehmigungsvorbehalte** oder als Hinweise:

Art. 1 Planungszweck	Falls das Gestaltungs- und Erschliessungskonzept vom 23. Mai 2018 mit der UeO gesichert werden soll, dann muss es auch Bestandteil der UeO sein, beispielsweise im Anhang.
Art. 3 Stellung zur Grundordnung	Falls die ZPP und demzufolge auch die UeO vor der Umsetzung der BMBV ins Baureglement erlassen würden, wäre hier zu ergänzen, dass das Baureglements für den Ortsteil Busswil gilt, sofern nicht die Bestimmungen der BMBV vorgehen (H).
Art. 4 Verfahren	Vergleiche Ausführungen zu Art. 27 und Kapitel Baugesuch (H).
Art. 5 Inhalt des UeO-Plans	Die hier aufgezählten Inhalte sind mit der Planlegende abzugleichen. Es fehlen der «Strassenraum» und die «Reservefläche Veloabstellplätze». Und es ist hier von «Ausfahrt Anlieferung Baufeld A» die Rede, in der Legende von der «Einfahrt Anlieferung Baufeld A».

Art. 6 Art der Nutzung	<p>Abs. 1: Was ist hier mit Mischnutzungen gemeint? Hier ist analog der ZPP auf Art. 211 Abs. 3 des Gemeindebaureglements zu verweisen.</p> <p>Der Begriff «Baufeld» ist nicht BMBV-konform und in den ganzen UeO-Vorschriften mit «Baubereich» zu ersetzen.</p>
Art. 9 Dachgestaltung	<p>Abs. 2: Im Gegensatz zur bisherigen Regelung ist das Attikageschoss inskünftig bei der Messung der Gesamthöhe oder der Fassadenhöhe jeweils zu berücksichtigen. Zur Messung der Fassadenhöhe gilt dabei als oberer Messpunkt der oberste Punkt der Dachkonstruktion des Attikageschosses und als unterer Messpunkt der tiefstliegende Punkt auf den Fassadenlinien des gesamten Gebäudes. Bei zurückversetzten Attikageschossen wird der obere Messpunkt auf die entsprechende Fassadenflucht zum unteren Messpunkt verlängert (vgl. BSIG, S. 14). Der letzte Satz von Abs. 2 ist vorliegend korrekt, da das Attikageschoss zwar nicht an die Fassadenhöhe traufseitig, aber an die Gesamthöhe angerechnet wird.</p> <p>Abs. 3: Die «Grundfläche» ist nicht BMBV-konform (siehe auch Art. 11 Abs. 2).</p> <p>Abs. 4: Falls «technisch bedingte Dachaufbauten» möglich sein sollen, wären deren Höhen zu definieren, ansonsten werden sie der Gesamthöhe angerechnet (H).</p>
Art. 10 Unterniveaubauten	<p>Falls die BMBV im Gemeindebaureglement noch nicht rechtskräftig umgesetzt ist, kann für die Messweise nicht darauf verwiesen werden und die Unterniveaubauten sind inkl. Mass in der UeO zu definieren (H).</p>
Art. 12 Grundsätze	<p>Abs. 2: Die Gemeinden können vorsehen, dass Abgrabungen (nur) für Hauseingänge bis zu einer Breite von (in der Regel) 5 Metern nicht der Höhe des Gebäudes angerechnet werden. Eine solche Möglichkeit bedarf jedoch einer ausdrücklichen Regelung im kommunalen Recht. Falls Abgrabungen zulässig sein sollen, wären diese daher zu definieren. Ansonsten sind die Abgrabungen in der Aufzählung zu streichen, resp. solche werden nicht möglich sein (H).</p>
Art. 14 Bahnhofplatz Nord	<p>Der «Zugang zu Parkplätzen», die «öffentliche WC-Anlage» und die «Railbeamanlage» sind auf dem UeO Plan nicht ersichtlich (H).</p>
Art. 15 Bahnhofplatz Süd	<p>Handelt es sich bei der Ausfahrt Anlieferung B nicht vielmehr um die Einfahrt Anlieferung Baufeld A (H)?</p> <p>Wo befindet sich der Haltepunkt der Reiseautos? Alle übrigen Nutzungen, welche im Baubereich Bahnhofplatz Süd möglich sein sollen, sind im Plan dargestellt (H).</p>
Art. 17 Umgebungsflächen	<p>Welches Bauprojekt ist gemeint? Wie werden Baumpflanzungen vorgenommen, die im Rahmen weiterer Bauprojekte vorgenommen werden? Wir empfehlen, die Baumstandorte in der UeO festzusetzen oder falls darin enthalten, das Gestaltungs- und Erschliessungskonzept verbindlich in die UeO zu integrieren (H).</p>

Art. 18 Bauprojekt «Bahnhofplatz und Verkehrsanlagen»	Hier ist in Art. 18 von einem Bauprojekt «Bahnhofplatz und Verkehrsanlagen» die Rede. Und in Art. 19 wird die Umsetzung der «Gestaltung des Knotens Länggasse-Bahnhofstrasse erwähnt. Hat dies auch einen Bezug zum Baugesuch? Wir empfehlen, in den UeO-Vorschriften nicht auf das Baugesuch einzugehen. Ansonsten sind bei Änderungen auch wieder um Änderungen der UeO erforderlich. Im Erläuterungsbericht resp. im technischen Bericht ist aber unmissverständlich zu klären, welche Projektteile nun Gegenstand der Baubewilligung und damit des koordinierten Verfahrens sind (siehe auch Kapitel Baugesuch).
Art. 19 Strassenraum im Wirkungsbereich der Überbauungsordnung	Art. 19: «...im Wirkungsbereich der Überbauungsordnung» im Titel des Artikels kann gestrichen werden (H).
Art. 21 Öffentliche Fussgänger Verbindung	<p>Die öffentliche Fussgänger Verbindung ist auf dem UeO-Plan in ungefähre Lage dargestellt. Falls dazu ein Enteignungstitel notwendig ist, hat die Darstellung vermassst zu erfolgen. Zudem ist auf dem UeO-Plan im Strassenraum der Planinhalt «öffentliches Trottoir festgesetzt», es fehlen aber die Bestimmungen dazu.</p> <p>Und im Erläuterungsbericht ist unter 4.10 Öffentliche Fussgänger Verbindung von einer hindernisfreien Personenunterführung die Rede, welche aber nicht Gegenstand der UeO ist. Dies ist zu klären (H).</p>
Art. 23 Park & Ride	Die Nummerierung der Absätze ist zu korrigieren (H).
Art. 27 Kreditbeschluss	<p>In Art. 27 Abs. 1 der UeV wird festgehalten, dass gleichzeitig mit der UeO der für die durch die Gemeinde auszuführende Umgestaltung des Bahnhofplatzes und des Strassenraumes erforderliche Bruttokredit im Umfang von Fr. xx beschlossen wird. Somit wird die Finanzkompetenz an den Gemeinderat delegiert. Dies ist wie folgt möglich:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hat die Planung die Erstellung von Anlagen der Detailerschliessung zur Folge oder sieht sie die Errichtung einer Zone mit Planungspflicht vor, ist auch zu orientieren über die Planungskosten für die Überbauungsordnung, über die Kosten für Landerwerb und Erschliessungsanlagen und über den vorgesehenen Kostenanteil der Grundeigentümer (Art. 60a Abs. 2 BauG). - Art. 95a Abs. 1 BauG schreibt dann vor, dass, sofern die nach Art. 60a Abs. 2 festgelegten Kostengrenze für das Planverfahren nicht überschritten wird, der Gemeinderat den Kredit für die Kosten des Verfahrens auf Erlass der Überbauungsordnung bewilligt. - Es ist demzufolge möglich, dass die Kompetenz zum Kreditbeschluss dem Gemeinderat delegiert wird (wie in Art. 27 Abs. 1 UeV vorgesehen). Dies bedingt jedoch, dass beim Erlass der ZPP die zuständige Beschlussbehörde bereits über die Kosten wie in Art. 60a Abs. 2 BauG vorgesehen, orientiert wird. Somit muss der Grosse Gemeinderat als Beschlussbehörde der ZPP über den vorgesehenen Bruttokredit in der Planung der ZPP orientiert werden. In der bisherigen ZPP war die Umgestaltung des Strassenraumes nicht Gegenstand. Daher gehen wir nicht davon aus, dass die erforderliche Orientierung erfolgt ist (beispielsweise

	<p>im Erläuterungsbericht). Art. 27 UeV ist daher nicht genehmigungsfähig.</p> <p>Vorliegend wird die ZPP zwar angepasst und die Orientierung könnte im Rahmen der ZPP-Änderung erfolgen. Da vorliegend aber das geringfügige Verfahren durchgeführt werden soll, wird der Grosse Rat nicht informiert. Eine Finanzdelegation ist daher nicht zulässig.</p> <p>Ohnehin stellt sich die Frage, ob die Gemeinde die Beschlusskompetenz und die Höhe des Kredits wirklich in die Überbauungsvorschriften aufnehmen will. Dies wäre nicht zwingend erforderlich. Durch die kantonalen BauG-Bestimmungen gilt diese Kompetenz auch ohne die kommunale Vorschrift. Zudem müssten so die Überbauungsvorschriften angepasst werden, wenn die Höhe des Kredits ändert. Wir empfehlen eine Streichung dieser Vorschrift.</p>
<p>Wir empfehlen, die Inhalte Zu- und Wegfahrten resp. Einfahrten und Hauszufahrten zu vereinfachen. Sind die Unterscheidungen notwendig? Können diese nicht mit den Pfeilen graphisch dargestellt werden? Ist die Unterscheidung nach Baufeldern notwendig? Auch dies lässt sich graphisch lösen(H).</p>	

4. Formelle Genehmigungsvorbehalte

Keine.

5. Baugesuch

5.1 Allgemein

Vorbehältlich der Überarbeitung gemäss den Genehmigungsvorbehalten und der schlussendlichen Genehmigung der UeO Nr. B11 Bahnhof Busswil Ost können die Amts- und Fachstellen dem hier behandelten Bauvorhaben zustimmen und die Baubewilligung kann grundsätzlich in Aussicht gestellt werden.

Die vollumfängliche Genehmigung der UeO sowie der Baubewilligung für die Anpassungen im Strassenraum sind mit Auflagen und Hinweise der Amts- und Fachstellen verbunden. Diese Auflagen und Hinweise werden erst im Gesamtentscheid vollständig aufgeführt.

5.2 Koordination UeO / Baugesuch

Wie oben bereits erläutert, handelt es sich hier um ein koordiniertes Verfahren. Das bedeutet, dass die vorliegende Baubewilligung mit der Nutzungsplanung koordiniert wird. Die Nutzungsplanung ist das Leitverfahren im Sinne des Koordinationsgesetzes und mit Genehmigung der Änderungen der UeO Nr. B11 Bahnhof Busswil Ost wird auch das Baugesuch bewilligt. Dies betrifft gemäss Baubewilligungsformular 1.0 die «Umgestaltung des Bahnhofgebietes Busswil mit Sanierung Länggasse und Bahnhofstrasse inkl. Werkleitungen».

Die erforderlichen Anpassungen an der Kantonsstrasse 1311 Busswil-Büetigen (Bahnhofstrasse) können in Absprache mit dem OIK III als untergeordnet betrachtet und gemäss Art. 24 SV in die kommunale UeO integriert werden. Es ist kein eigenständiges Strassenplanverfahren erforderlich.

Inhalt des Baugesuches ist aber gemäss den vorliegenden Unterlagen auch der Ausgang aus der Personenunterführung und die Platzgestaltung beim Velounterstand auf der Westseite des Bahnhofs. Diese Inhalte können nicht im Rahmen der vorliegenden UeO-Änderung baubewilligt werden, da sie in UeO Nr. B13 Bahnhof Busswil West, Vorprüfungsbericht vom 15. Mai 2018, enthalten

sind. Daher sind die Projekthinhalte auf der Westseite in einem separaten Baubewilligungsverfahren zu behandeln, welches selbstverständlich mit der Nutzungsplanung UeO Nr. B13 Bahnhof Busswil West koordiniert werden kann.

Materieller Genehmigungsvorbehalt: Im Rahmen eines koordinierten Verfahrens können nur Gegenstände im Planungssperimeter der jeweiligen Nutzungsplanung baubewilligt werden. Dies ist zu klären.

5.3 Bedingungen, Auflagen und Hinweise

Die Amts- und Fachberichte liegen diesem Vorprüfungsbericht bei. Im Folgenden gehen wir kurz auf die offenen Fragen ein:

Der Oberingenieurkreis OIK III stellt in seiner Stellungnahme vom 23. April 2019 fest, dass bei der Einmündung Bahnhofstrasse in die Länggasse der südliche Strassenrand stark in den bestehenden Strassenraum hineingezogen wird und bezweifelt, dass bei der Fahrbeziehung Bahnhofstrasse – Länggasse für Lastwagen genügend Raum berücksichtigt wurde. Eine Überschleppung der Gehwege durch LKWs wird als gefährlich erachtet und muss nochmals überdacht werden (siehe auch Kapitel Strassenverkehr).

Das AWA stellt in seiner Stellungnahme vom 29. April 2019 fest, dass im Erläuterungsbericht Seite 14 erwähnt wird, dass eine Rampe zum Anschluss der Personenunterführung inkl. Unterbau ca. 0.2 m unter dem mittleren Grundwasserspiegel zu liegen kommt. Bauten im Au unter dem mittleren Grundwasserspiegel bedürfen einer Ausnahmegewilligung, die gegeben werden kann, wenn nachgewiesen wird, dass die Durchflusskapazität des Grundwassers gegenüber dem unbeeinflussten Zustand um höchstens 10 Prozent vermindert wird. Falls das Projekt den Gewässerschutzbereich Au tangiert ist das Formular «Bauten im Grundwasser» BIG mit dem entsprechenden Nachweis (Grundwasserabsenkung, Grundwasserableitung) nachzureichen.

Als Planungsziel wird unter anderem die Realisierung des hindernisfreien Zugangs zum Bahnhof (Mittelperron und zur Personenunterführung) genannt. Da es sich beim Bahnhof inkl. Bahnhofplatz und Strassenraum um öffentlich zugängliche Bauten und Anlagen handelt, sind die gesetzlichen Mindestanforderungen zu erfüllen. Die Fachstelle Hindernisfreies Bauen procap macht in ihrer Stellungnahme vom 18. April 2019 die Auflage, dass Gehwege und Rampen nur mit Längsgefälle (nicht mit Quergefälle) zu planen und auszuführen sind. Zudem werden die Anforderungen bezüglich Randsteine bei Fussgängerquerungen, Sichtbarkeit von Fussgängern bei Trottoirüberfahrten, Ertastbarkeit von Möblierungen, Mergelbelag, Rinnen und Beleuchtung ausgeführt.

Die SBB stimmt in ihrer Stellungnahme vom 10. Juli 2019 dem Bauvorhaben unter diversen Auflagen grundsätzlich zu.

Die Gemeinde Lyss beantragt in ihrem Amtsbericht vom 29. April 2019 die Erteilung der Baubewilligung und formuliert Auflagen zu Planunterlagen, Selbstkontrolle und Geometernachführung.

5.4 Anforderungen Baugesuchsunterlagen

Da die Unterlagen als Basis für eine Baubewilligung dienen, müssen sämtliche Baugesuchsakten den Anforderungen dazu erfüllen. Momentan bestehen noch folgende Lücken (siehe auch BewD Art. 10ff):

- Sämtliche Baugesuchsakten müssen vollständig unterschrieben (Bauherrschaft, Projektverfasser, Geometer, Grundeigentümer) vorliegen. Dies hat gemäss Art. 10 BewD zweifach zu erfolgen. Da es sich aber um ein koordiniertes Verfahren handelt, sind sinnvollerweise die Baugesuchsunterlagen analog der Nutzungsplanung sechsfach einzureichen.
- Der Unterschied zwischen dem Plan 001 Technische Situation 1:500 und dem Plan 100 Situation 1:500 ist unklar. Könnte ein Plan weggelassen werden?
- Das Baugesuchsformular HFB Hindernisfreies Bauen ist zu ergänzen (siehe auch Auflagen procap).

- Auf dem Situationsplan 1:500 ist gemäss Art. 13 lit. f BewD der Fixpunkt (Ausgangshöhe) zu ergänzen.

6. Weiteres Vorgehen

Die Änderung Überbauungsordnung UeO Nr. B11 Bahnhof Busswil Ost mit Änderung Zonenplan und Baureglement ZPP Bahnhof Busswil kann nach deren Bereinigung gemäss Art. 60 BauG öffentlich aufgelegt werden. Nach allfälligen Einspracheverhandlungen ist die Änderung Überbauungsordnung UeO Nr. B11 Bahnhof Busswil Ost mit Änderung Zonenplan und Baureglement ZPP Bahnhof Busswil von der Gemeindeversammlung vom Gemeinderat zu beschliessen und an uns in 6-facher Ausführung zur Genehmigung nach Art. 61 BauG einzureichen. Eine Kopie des Überweisungsschreibens ist dem Regierungsstatthalteramt zuzustellen.

Vorlagen zu Publikationstexten, zur Behandlung von Einsprachen und weitere Checklisten finden Sie auf unserer Homepage unter Arbeitshilfen/Muster und Checklisten.

Die digitalen Daten sind gleichzeitig mit der Genehmigungseingabe gestützt auf Art. 61 Abs. 6 BauG im Datenmodell DM.16-Npl-BE dem Amt für Geoinformation (AGI) zum Download und zur weiteren Verarbeitung zur Verfügung zu stellen (Erfassungsvorschriften und Datenmodell siehe www.geo.apps.be.ch - Datenmodell).

Für Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Amt für Gemeinden und Raumordnung
Abteilung Orts- und Regionalplanung



Barbara Ringgenberg, Raumplanerin

- Überzählige Dossier retour
- Fachberichte

Kopie mit Beilagen (Fachberichte)

- Planungsbüro Basler und Hofmann Zollikofen

Kopie per E-Mail

- Regierungsstatthalteramt Seeland
- Fachstellen

