



Direktion für Inneres und Justiz
Amt für Gemeinden und Raumordnung
Abteilung Orts- und Regionalplanung

Nydegasse 11/13
3011 Bern
+41 31 633 73 20
ouendr.agr@be.ch
www.be.ch/agr

Claudia Schmid
+41 31 636 94 93
claudia.schmid1@be.ch

Amt für Gemeinden und Raumordnung, Nydegasse 11/13, 3011 Bern

Gemeindeverwaltung Lyss
Postfach 368
Marktplatz 6
3250 Lyss

G.-Nr.: 2023.DIJ.8354

9. September 2025

Lyss; Überbauungsordnung (UeO) Nr. 67 "Neues Seeland Center", Vorprüfung Nachtrag zum Vorprüfungsbericht gemäss Art. 59 BauG und 118 BauV

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Vorprüfung zur Überbauungsordnung (UeO) Nr. 67 «Neues Seeland Center» wurde am 15. Februar 2024 abgeschlossen. In der Vorprüfung wurde festgehalten, dass noch verschiedene Nachweise betreffend die Beschattungsdauer des Ersatzneubaus und die Thematik der Verkehrsintensiven Vorhaben (ViV) fehlen. Diese Nachweise wurden uns am 4. Dezember 2024 mit dem «Nachweis Schattenwurf» vom 14. November 2024 sowie mit dem Bericht «Mobilität und Verkehr» (Kontextplan) vom 22. November 2024 zu einer abschliessenden Prüfung zugestellt.

Gestützt auf unserer eigenen Beurteilung geben wir Ihnen die Ergebnisse unserer ergänzenden Vorprüfung bekannt. Der vorliegende Vorprüfungsbericht bezieht sich nur auf die nachgereichten Nachweise. Der Vorprüfungsbericht vom 15. Februar 2024 ist zusammen mit dem vorliegenden ergänzenden Vorprüfungsbericht öffentlich aufzulegen.

1. Erläuterungsbericht

Im Erläuterungsbericht ist die Thematik Verkehrsintensive Vorhaben (ViV) mit den aktuellen Daten abzuhandeln. Im Erläuterungsbericht ist auf den Bericht «Mobilität und Verkehr» von Kontextplan zu verweisen. **GV**

Der Bericht «Mobilität und Verkehr» von Kontextplan inkl. Beilagen ist ebenfalls öffentlich aufzulegen. **H**

Der Nachweis zum Schattenwurf ist nicht als eigenständiges Dokument, sondern integriert im bereits bestehenden Erläuterungsbericht einzureichen. **GV**

2. Schattenwurf Hochhaus

Gemäss Art. 22 Abs. 3 BauV dürfen Hochhäuser bestehende zonenkonforme oder nach den geltenden Vorschriften mögliche Wohnbauten nicht durch übermässigen Schattenwurf beeinträchtigen. Bei der Tag- und Nachtgleiche (21. März) zwischen 07:30Uhr und 17:30Uhr beträgt die zulässige Beschattungsdauer 2

Stunden (Art. 22 Abs. 3 lit. a BauV), bei einem mittleren Wintertag (8. Februar) zwischen 08:30Uhr und 16:30Uhr 2.5 Stunden (Art. 22 Abs. 3 lit. b BauV).

Es soll vorliegend von Art. 22 Abs. 4 BauV Gebrauch gemacht werden, wonach die Vorschriften zu den Beschattungstoleranzen im Hinblick auf die anzustrebende Siedlungsentwicklung nach Innen etwas gelockert sind: an zentralörtlichen Lagen kann aus städtebaulichen Gründen von den Beschattungsregeln abgewichen werden.

Im Vorprüfungsbericht vom 15. Februar 2024, Kapitel 3.3 wurde festgehalten, dass eine Verdopplung der in Art. 22 Abs. 3 BauV angegebenen Stunden als sachgerecht angeschaut werden kann (d.h. am 21. März bis zu vier Stunden; am 8. Februar bis zu fünf Stunden). **H**

Im Nachweis ist auf S. 7 festgehalten, dass die Überschreitung der Beschattungsdauer bei der Tag- und Nachtgleiche (21. März) knapp 2.5 Stunden beträgt. Mit einer Überschreitung der Beschattungsdauer von 2.5 Stunden würde man insgesamt auf 4.5 Stunden Beschattung kommen, was die doppelte Beschattungsdauer von 4 Stunden für die Tag- und Nachtgleiche übersteigt. Ist hier die Beschattungsdauer gemeint (und nicht die Überschreitung der Beschattungsdauer)? Abbildung 3 würde hierfür sprechen. Dies ist zu klären und der Erläuterungsbericht entsprechend anzupassen. **GV**

Falls die Beschattungsdauer gemeint ist, wird nur eine halbe Stunde von der Beschattungsdauer gemäss Art. 22 Abs. 3 BauV abgewichen und die doppelte Beschattungsdauer von 4 Stunden wird gut eingehalten. **H**

Auf S. 7 des Nachweises wird ausserdem festgehalten, dass das AGR für die Tag- und Nachtgleiche einen maximalen Wert von 5 Stunden als sachgerecht anschaut. Die doppelte Beschattungsdauer von 5 Stunden gilt für den mittleren Wintertag. Für die Tag- und Nachtgleiche gilt eine doppelte Beschattungsdauer von 4 Stunden (vgl. Vorprüfungsbericht, Kapitel 3.3). Der Erläuterungsbericht ist entsprechend zu korrigieren. **GV**

Die Beschattungsdauer für den mittleren Wintertag wird vorliegend eingehalten (Nachweis, S. 7 und Anhang). **H**

3. Verkehrsintensive Vorhaben (ViV)

Zum Thema Verkehrsintensive Vorhaben (ViV) wurden alle Genehmigungsvorbehalte in Kapitel 3.5 des Vorprüfungsberichts vom 15. Februar 2024 ausgeräumt (vgl. nachstehende Kapitel). **H**

3.1 Anlagenbegriff

Aus Sicht ViV ist es von Bedeutung, ob das Einkaufszentrum Hirschenmarkt und das Neue Seeland Center einzeln oder als Gesamtanlage zu betrachten sind. Entsprechend ist im Erläuterungsbericht darzulegen, inwiefern ein organisatorischer, räumlicher und/oder funktionaler Zusammenhang zwischen den beiden Anlagen besteht. Das Thema wird nicht abschliessend geklärt, es wird jedoch von einer verkehrsmässigen Gesamtanlage ausgegangen, da eine räumliche Trennung der jeweiligen Parkierungsflächen fehlt. Dies ist im Sinne eines worst-case Szenario aus Sicht ViV korrekt. **H**

3.2 Fahrtenpotential

Darlegung Ausgangslage

Im Erläuterungsbericht sind die Angaben und Belege zu den ist-Fahrten und den genutzten Parkplätzen darzulegen. Im August 2024 wurden gemäss Bericht Fahrtenenerhebungen durchgeführt (1'140 Fahrten DTV) sowie die bestehenden Parkplätze und der neue Parkplatzbedarf eingeordnet.

Das Seeland Center weist im Bestand 235 Parkplätze (PP) auf (193 PP für Einkaufsnutzung, 42 PP für Wohnnutzung). Die bestehende Nutzung wird baulich geändert, weshalb der neue Bedarf in Tabelle 2 (Seite 10 des Berichts von Kontextplan) ausgewiesen wird: minimal 117, maximal 146 (Nicht-Wohnen Seeland Center). Beim Neubau gibt es zusätzlich einen Bedarf von minimal 7 und maximal 19 Parkplätzen für

Nicht-Wohnen bzw. minimal 59 bis maximal 236 Parkplätzen für Wohnen. Der Hirschenmarkt wiederum hat einen Bestand von 134 für Nicht-Wohnen bzw. 8 PP für Wohnen.

Total besteht ein Grundbedarf minimal von 183 (exkl. Hirschenmarkt, inkl. Wohnen) bzw. 325 Parkplätzen inkl. Hirschenmarkt und maximal von 401 bzw. 543 Parkplätzen.

Das Seeland Center inkl. Neubau weist somit einen minimalen Bedarf von 183 Parkplätzen auf, im Vergleich zum Bestand von 235 Parkplätzen. Im Bericht von Kontextplan konnte die bestehende Situation und Ausgangslage genügend dargelegt werden. **H**

Beurteilung ViV

Es ist entweder darzulegen, dass die Anforderungen für ein ViV mit einer entsprechenden Grundlage im regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) erfüllt werden oder es ist aufzuzeigen und sicherzustellen, dass das Vorhaben kein ViV darstellt.

Basierend auf dem Parkplatzbedarf und den jeweils spezifischen Fahrtenpotenzialen wird die Fahrtenzahl berechnet und dabei 3 mögliche Szenarien beleuchtet (Kapitel 4.2 Bericht Kontextplan).

Das Fahrtenpotenzial orientiert sich an der Fahrtenenerhebung sowie an Erfahrungswerten von Kontextplan. Das Fahrtenpotenzial pro Parkplatz und Tag liegt dabei tiefer als der allgemeine Wert, welcher in der Vollzugshilfe aufgeführt ist (8.0/8.6 im Vergleich zu 13). Aufgrund der Erläuterungen (Verortung, ÖV-Erschliessung) und genannten Erfahrungswerte ist dies vorliegend plausibel. Die Szenarien bilden drei Optionen ab: 1) Status Quo, 2) leichte Attraktivitätssteigerung (Hirschenmarkt Status Quo, Seeland Center Einkaufen min. Wohnen min), 3) starke Attraktivitätssteigerung (Seeland Center Einkaufen max, Wohnen min).

Im Bericht von Kontextplan wird ausgeführt, dass es realistisch ist, anzunehmen, dass die Fahrtenzahl des Szenario 2 erreicht wird. Gemäss Anhang C sind es konkret total 1'740 Fahrten DTV bzw. 1'540 ViV-relevante Fahrten DTV. Szenario 1 hingegen geht von 1'030 ViV-relevanten Fahrten aus, Szenario 3 von 1'850 ViV-relevanten Fahrten. Gemäss Ausführung ist letzteres aufgrund des bestehenden Besucher:innenauftommens sowie der wirtschaftlichen und demografischen Entwicklungen in der Region unwahrscheinlich.

Die Ausführungen und Annahmen zu den Fahrtenpotenzialen sind nachvollziehbar und plausibel. Auch wenn es beim Szenario 2 zu Mehrfahrten kommen sollte (höheres Fahrtenpotenzial oder Nutzung der Reserveparkplätze oder Parkplatzbedarf über dem Minimum oder Umgestaltung von Wohnflächen in Nicht-Wohnnutzung), besteht noch eine Reserve bis hin zur ViV-relevanten Schwelle von 2'000 Fahrten DTV, wobei klar ausgeführt wird, dass Szenario 3 als obere Limite unwahrscheinlich ist. **H**

Für Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Amt für Gemeinden und Raumordnung
Abteilung Orts- und Regionalplanung

Raumplanerin

Kopie per E-Mail

- ecoptima ag
- Regierungsstatthalteramt Seeland
- Intern: HOR, STC, ADH