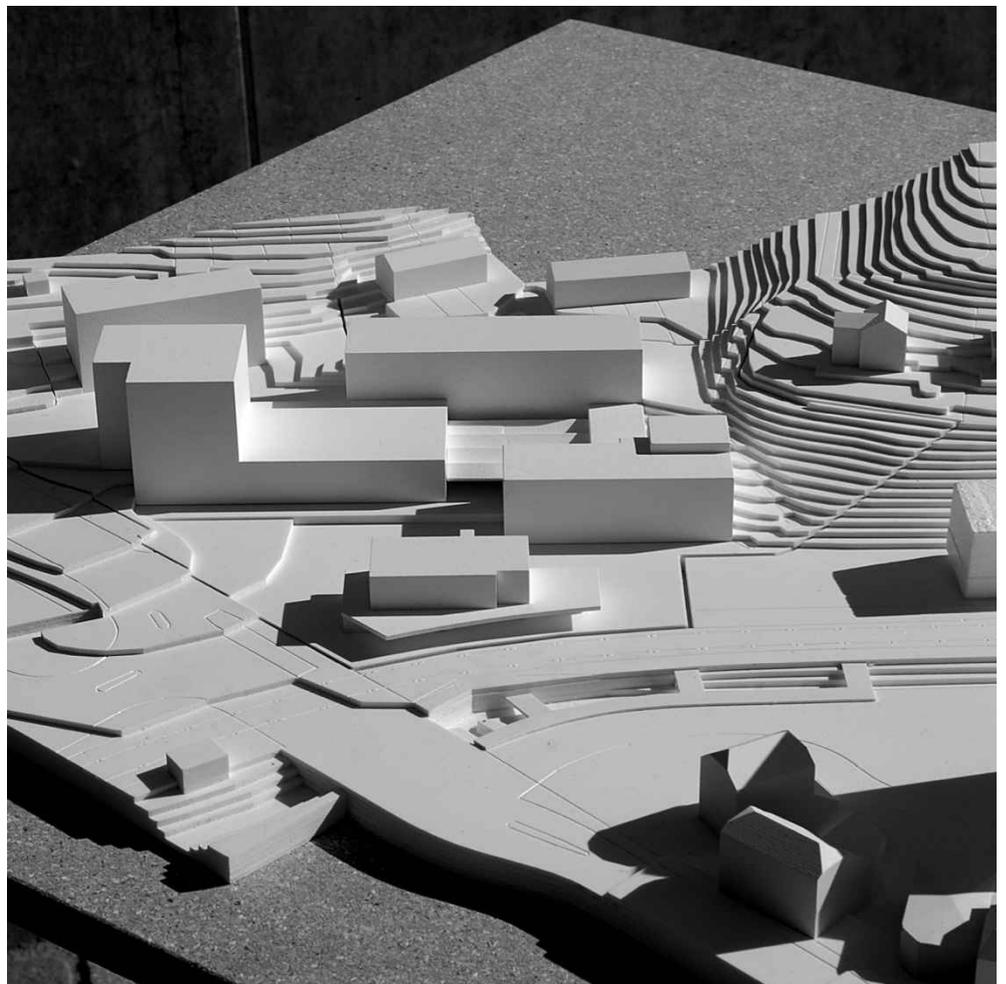




Einwohnergemeinde Bolligen
Arealentwicklung Bahnhof Bolligen

**Erläuterungsbericht Änderung baurechtliche Grundordnung
ZPP Nr. VII Bahnhof Ost und ZPP Nr. XII Bahnhof West**



AUFLAGE

4. August 2021

Aufträge / 585 / 07 / 585_Ber_210804_Erlaeuterung_ZPP_Bhf.docx / 24.8.2021 / fi / cs

Impressum

Auftraggeberin (Planungsbehörde)

Einwohnergemeinde Bolligen
Hühnerbühlstrasse 3 / 3065 Bolligen
Tel 031 924 70 70 / info@bolligen.ch / www.bolligen.ch

Grundeigentümer

Einwohnergemeinde Bolligen
Landwirtschaftliche Genossenschaft Bolligen und Umgebung (LANDI)
Regionalverkehr Bern-Solothurn AG (RBS)

Planerin Zone mit Planungspflicht

Lohner + Partner Planung Beratung Architektur GmbH
Bälliz 67 / 3600 Thun
Tel 033 223 44 80 / info@lohnerpartner.ch / www.lohnerpartner.ch

- Christoph Stäussi, Geograph M.Sc. FSU
- Urs Fischer, Dipl.-Ing. Stadtplanung SIA FSU REG A

Inhalt

Vorwort	5
1 Ausgangslage	6
1.1 Bahnhofgebiet Bolligen und Entwicklungsabsichten	6
1.2 Zielsetzungen der Arealentwicklung	7
1.3 Baurechtliche Situation	8
1.4 Planungsvorhaben	9
2 Testplanung / Entwicklungsleitplan «Bahnhofgebiet Bolligen»	10
3 Änderung der baurechtlichen Grundordnung	11
3.1 Was ist eine ZPP?	11
3.2 Änderung Zonenplan	11
3.3 Änderung Baureglement.....	12
4 Auswirkungen auf Raum und Umwelt	14
4.1 Relevanzmatrix	14
4.2 Raumordnung und Raumplanung.....	15
4.3 Orts- und Landschaftsbild	17
4.4 Bau- und Kulturdenkmäler, archäologische Stätten	20
4.5 Verkehr	20
4.6 Ver- und Entsorgung, Leitungen.....	22
4.7 Energie	22
4.8 Lärm.....	23
4.9 Luft.....	24
4.10 Störfallvorsorge / Katastrophenschutz.....	25
4.11 Planerische Beurteilung und Würdigung	26
5 Planerlassverfahren	28
5.1 Mitwirkung.....	29
5.2 Vorprüfung	29
5.3 Auflage.....	30
5.4 Beschluss	30

Anhang

- Einstufungsüberprüfung Bolligenstrasse 92a, Bolligen der kantonalen Denkmalpflege vom 25. Mai 2020
- Mitwirkungsbericht der Gemeinde Bolligen vom 13. Mai 2019
- Vorprüfungsbericht des Amtes für Gemeinden und Raumordnung vom 10. Februar 2021
- Auswertung Vorprüfung vom 4. August 2021

Beilagen

- Entwicklungsleitplan «Bahnhofgebiet Bolligen»,
Lohner + Partner GmbH vom 8. September 2014
- Verfahrensdokumentation Testplanung 2014
(Verfahrensprogramm, Ergebnisse Workshops, Projektstudien,
Entwicklungsleitplan)
- Verkehrssimulation / Kapazitätsberechnung Arealentwicklung ZPP
Bahnhof Bolligen, Rudolf Keller & Partner AG vom 4. April 2018
- Verkehrsgutachten Arealentwicklung ZPP VII Bahnhof Bolligen,
Metron Bern AG vom 26. Juni 2015 aktualisiert 31. August 2017

Vorwort

Auftraggeberin

Auftraggeberin der Änderung der baurechtlichen Grundordnung ist die Gemeinde Bolligen.

Erläuterungsbericht

Der vorliegende Erläuterungsbericht ist ein Bericht nach Art. 47 Raumplanungsverordnung (RPV). Er dient den Interessierten, die Inhalte und Zusammenhänge der Änderung der baurechtlichen Grundordnung nachvollziehen und verstehen zu können sowie der Vorprüfungs- und Genehmigungsbehörde (Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern) zur Beurteilung der Planung.

Der Erläuterungsbericht ist ein zwingender Bestandteil der Planung. Er wurde entsprechend den Anforderungen von Art. 47 RPV und der «Planungshilfe für Ortsplanungen» des Amts für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern vom beauftragten Planungsbüro verfasst.

Der Erläuterungsbericht mit seinen Anhängen dient der Information, d.h. gegen die informativen Inhalte können keine Einsprachen im Sinne des Artikels 60 des kantonalen Baugesetzes erhoben werden.

1 Ausgangslage

1.1 Bahnhofgebiet Bolligen und Entwicklungsabsichten

Standort

Das Bahnhofgebiet Bolligen liegt direkt am Bahnhof und ist bestens erschlossen. Es grenzt an einen nachfragestarken, regionalen Knoten des öffentlichen Verkehrs. Die S-Bahnlinie S7 (mit 15- bzw. 7.5-Minuten-Takt zu Spitzenzeiten) zählt werktags 4'700 Ein-/Aussteigende. Die vier an diesem Bahnhof startenden Buslinien werden an Werktagen von knapp 3'000 Fahrgästen genutzt. Zudem liegt das Areal an der Bolligenstrasse, einer Kantonsstrasse mit einem durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von 9'200 (Geoportal Kanton Bern: Abruf Februar 2021) Fahrzeugen.

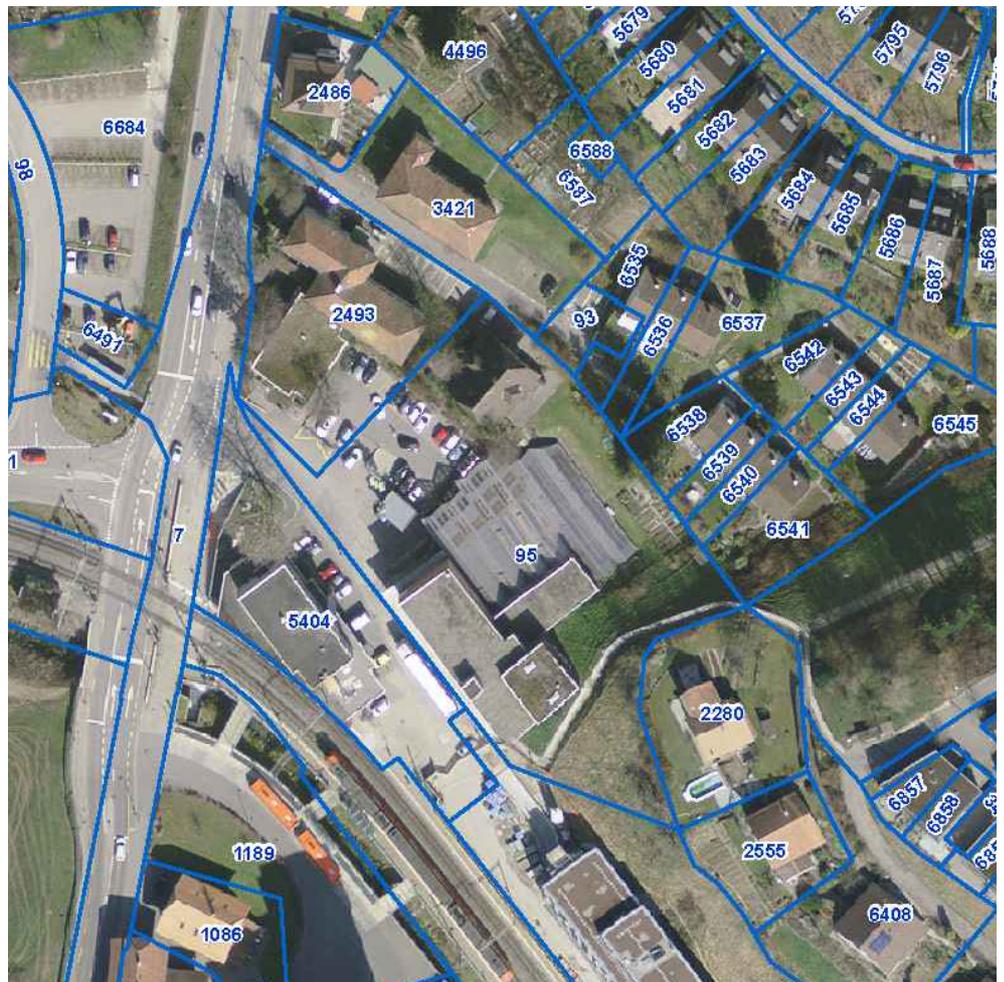


Abb. 1: Planungsperimeter Bahnhofgebiet Bolligen

Absichten

Die Gemeinde und die Grundeigentümer haben die Absicht, das Gebiet im Umfeld der S-Bahnstation Bolligen baulich zu entwickeln:

- Die Landwirtschaftliche Genossenschaft Bolligen und Umgebung (LANDI) beabsichtigt, sich am Standort am Bahnhof weiter zu entwickeln und ihre Verkaufsflächen und die Parkierungsanlage zu erweitern.
- Die Einwohnergemeinde sucht für die Gemeindeverwaltung einen neuen Standort und möchte dazu eventuell das gemeindeeigene Grundstück Parzelle Nr. 2493 bei der Bahnstation nutzen. Die dort bestehende Liegenschaft Bolligenstrasse Nr. 94 ist in einem baufälligen Zustand und müsste für die Unterbringung der Gemeindeverwaltung durch einen Neubau ersetzt werden. Ein entsprechender Kredit wurde bereits von der Gemeindeversammlung beschlossen. Die im Gebäude Nr. 94 eingemietete Bankfiliale der UBS möchte am Standort bleiben.
- Auch die Musikschule «Unteres Worblental» hegt Ausbauabsichten. Sie verlegt ihren Standort zum Oberstufenzentrum Eisengasse (OzE). Die Gemeinde machte für diesen Neubau einen Gesamtleistungswettbewerb. Baustart war im März 2021. Bezugsbereit ist die Musikschule voraussichtlich im Juni 2022, so dass sie nach den Sommerferien 2022 in Betrieb genommen werden kann.
- Die Regionalverkehr Bern-Solothurn AG (RBS) beabsichtigt, den Bestand der heutigen Bahnstation zu erhalten und das Aufnahmegebäude zu einem späteren Zeitpunkt zu sanieren. Der RBS hat zurzeit keine Erweiterungsabsichten, eine langfristige Weiterentwicklung des Aufnahmegebäudes ist jedoch denkbar.

1.2 Zielsetzungen der Arealentwicklung

Das Bahnhofgebiet stellt durch seine hochwertige Erschliessung eine der wichtigen Entwicklungsreserven von Bolligen dar. Mit der Überarbeitung der ZPP VII «Bahnhof» wollen die drei Planungspartner Einwohnergemeinde Bolligen, LANDI und RBS folgende Ziele erreichen:

- Aufwerten des Bahnhofgebiets
- Schaffen von flexiblen Rahmenbedingungen für eine etappierte Entwicklung der Areale auf der Basis einer räumlichen Vision (Stichwort: «von unternutzten Arealen zu einem hochwertigen und ortsbaulich attraktiven Ortsteil»); insbesondere für
 - die Erweiterung der Verkaufsflächen mit Tankstelle und der Parkierungsanlage der LANDI gemäss Arbeitspapier «Grundbedürfnisse LANDI Bolligen» vom 13. September 2013 und auf der Grundlage der Projektstudie vom März 2012

- den Neubau eines Dienstleistungsgebäudes mit der möglichem Gemeindeverwaltung und weiteren Dienstleistungsnutzungen
 - die Erstellung und Schaffung von Wohnraum
- Aufwerten der einzelnen Grundstücke (Schaffen von Mehrwerten)
 - Sicherstellen einer effizienten Erschliessung der einzelnen Areale unter Berücksichtigung der Verkehrsbelastung und Kapazitätsgrenzen auf der Bolligenstrasse (Kantonsstrasse) resp. dem Knoten Bahnhof.
 - Aufwerten des öffentlichen Raums im Bahnhofgebiet und insbesondere des Zugangs zur S-Bahnstation, der möglichen neuen Gemeindeverwaltung und den Verkaufsgeschäften.
 - Verstärken der positiven und abschwächen der negativen Elemente.

1.3 Baurechtliche Situation

Die Areale des Bahnhofgebiets sind rechtsgültig der Zone mit Planungspflicht (ZPP) VII «Bahnhof» zugewiesen. Die Teilareale östlich der Bahnstation wurden basierend auf zwei (Teil-)Überbauungsordnungen realisiert (vgl. Abb. 2). Die Teilareale nördlich der Bahnstation mit dem Aufnahmegebäude der Bahnstation, dem Verkaufsgeschäft und Tankstelle der LANDI Bolligen, einem Bürogebäude, einem Wohnhaus sowie dem Gebäude der Musikschule «Unteres Worblental» sind Bestandteil dieser Planung.



1.4 Planungsvorhaben

Der Planungssperimeter umfasst folgende Parzellen (vgl. auch Abb. 1):

- Parzelle Bolligen-Gbbl. Nr. 95 (Landwirtschaftliche Genossenschaft Bolligen und Umgebung)
- Parzelle Bolligen-Gbbl. Nr. 2493 (Einwohnergemeinde Bolligen)
- Parzelle Bolligen-Gbbl. Nr. 3421 (Einwohnergemeinde Bolligen)
- Parzelle Bolligen-Gbbl. Nr. 5404 (Regionalverkehr Bern-Solothurn AG)

Die bestehende ZPP VII «Bahnhof» wurde im Planungssperimeter im Hinblick auf die formulierten Entwicklungsabsichten im Rahmen einer Testplanung insbesondere bezüglich Nutzungsmass und Erschliessung überprüft und soll nun durch eine neue Zone mit Planungspflicht ersetzt werden. Dazu werden im Zonenplan die Parzellen Gbbl. Bolligen Nrn. 95, 2493, 3421 und 5404 dieser neuen ZPP zugewiesen und das Baureglement der Gemeinde Bolligen in Anhang 2 mit entsprechenden Vorschriften ergänzt.

Gestützt auf die Vorprüfung wird mit der Änderung der baurechtlichen Grundordnung koordiniert (nach KoG) ein Abbruchgesuch für das Objekt Bolligenstrasse 92a (im Bauinventar eingetragen, gemäss Einstufungsüberprüfung der Kantonalen Denkmalpflege jedoch nicht mehr erhaltenswürdig) eingeholt.

Das Bauen in einer Zone mit Planungspflicht setzt grundsätzlich eine oder mehrere Überbauungsordnungen voraus (Ausnahmen von diesem Grundsatz vgl. Art. 93 BauG). Diese Planungsinstrumente werden zu einem späteren Zeitpunkt in einem separaten Planerlassverfahren erlassen. Die neue ZPP bestimmt zudem weitergehende Vorgaben für die Qualitätssicherung der Entwicklung und Überbauung.

2 Testplanung / Entwicklungsleitplan «Bahnhofgebiet Bolligen»

Vgl. Entwicklungsleitplan «Bahnhofgebiet Bolligen», Lohner + Partner GmbH vom 8. September 2014 in der Beilage.

Mit einer Testplanung wurde, unter Berücksichtigung der Randbedingungen und örtlichen Gegebenheiten, das Nutzungs- und Bebauungspotenzial im Bahnhofgebiet Bolligen ausgelotet und evaluiert. Die obigen Entwicklungsabsichten sowie die angestrebte Entwicklung gemäss Kapitel 1.2 wurden so in einem räumlichen Konzept bezüglich Nutzung, Erschliessung, Bebauung, Freiraum sowie Etappierung formuliert. Das Verfahren wurde von den drei Planungspartnern Einwohnergemeinde Bolligen, LANDI und RBS gemeinsam ausgelobt und im Jahr 2014 durchgeführt. Die drei Architekturbüros GWJ Architektur AG, Bern, Rykart Architekten AG, Liebefeld, und W2H Architekten AG, Bern, mit ausgewiesenen Kompetenzen in Stadtplanung und Städtebau haben je eine Projektstudie erarbeitet.

Anders als in Verfahren nach SIA übernahmen die teilnehmenden Teams eine Doppelrolle: Sie erarbeiteten einerseits Lösungsansätze (Teilnehmer). Andererseits agierten sie auch als Fachgutachter, indem sie an den Workshops durchgängig teilnahmen und halfen zusammen mit den Ausloberinnen, dem Ortsplaner und der Verfahrensbegleitung die vorgestellten Lösungen (aller drei Teams) zu evaluieren.

Die in der Testplanung entworfenen Konzeptideen wurden in einen Entwicklungsleitplan aufbereitet. Dieser dient als Grundlage für die vorliegende Änderung der baurechtlichen Grundordnung. Die konkrete städtebauliche, architektonische und freiräumliche Ausformulierung der Überbauung erfolgt im obligatorisch nachfolgenden Planungsschritt zur ZPP sowie der in der ZPP festgelegten Qualitätssicherung.

3 Änderung der baurechtlichen Grundordnung

3.1 Was ist eine ZPP?

Eine Zone mit Planungspflicht (ZPP) ermöglicht, dass die Überbauung des Bahnhofgebiets an die Topografie angepasst und in die angrenzenden Siedlungsteile eingepasst werden kann. Sie schafft weiter die Voraussetzung, dass die Gemeinde die Qualität für dieses bedeutsame Areal der Ortsentwicklung sichern kann. Eine ZPP legt den Planungszweck, die Art der Nutzung, deren Mass als Planungswert, die Erschliessung und die Gestaltungsgrundsätze für Bauten, Anlagen und Freiräume fest. Der Perimeter der ZPP wird im Zonenplan dargestellt, die zugehörigen Vorschriften im Baureglement festgelegt.

Das Bauen in einer Zone mit Planungspflicht setzt grundsätzlich eine oder mehrere Überbauungsordnungen – bestehend aus Überbauungsvorschriften und -plan – voraus, welche innerhalb des vorgegebenen Rahmens der ZPP die Überbauung räumlich in der Situation präzise festlegt. Die Ausnahmen dieses Grundsatzes sind in Art. 93 BauG bezeichnet und sind z.B. Projektwettbewerbe nach SIA Ordnung 142.

3.2 Änderung Zonenplan 1

Die Parzellen Bolligen-Gbbl. Nrn. 95, 2493, 3421 und 5404 werden mittels Änderung des Zonenplans 1 der neuen Zone mit Planungspflicht (ZPP) Nr. XII «Bahnhof West» zugewiesen. Die Parzellen Bolligen-Gbbl. Nrn. 96, 6895 und 6896 verbleiben in der bestehenden ZPP Nr. VII, die neu «Bahnhof Ost» heisst.

Die ZPP Nr. XII «Bahnhof West» wird in die vier Sektoren A bis D unterteilt. Die Grenzen der Sektoren werden im Zonenplan 1 festgelegt: Sie liegen auf den heutigen Parzellengrenzen gemäss amtlicher Vermessung.

Hinweis: Es erfolgt keine Änderung des Zonenplan 2. In einem separaten Verfahren wurden koordiniert die Gewässerräume in einem neuen Zonenplan 3 festgelegt (Stand: beschlossen durch Gemeindeversammlung am 15.09.2020 / Genehmigung durch AGR ausstehend; der Gewässerraum der Worble liegt im Sektor D auf der Gleisanlage und ist in der weiteren Planung des Bahnhofgebietes zu berücksichtigen.)

3.3 Änderung Baureglement

ZPP Nr. VII
«Bahnhof Ost»

Die ZPP Nr. VII wird umbenannt in «Bahnhof Ost». Die Vorschriften, welche die Bereiche an der Bolligenstrasse und dem Fellmattweg betreffen, werden aufgehoben. Die Verkehrserschliessung erfolgt wie anhin ab der Bolligenstrassen. Die nicht gängige Bezeichnung «Knoten Wegmühle» wird in den Vorschriften ersetzt. Der öffentliche Fussweg zum Höhenweg liegt in der neuen ZPP Nr. XII und entfällt. Die Bestimmungen der ZPP Nr. VII bleiben ansonsten unverändert.

ZPP Nr. XII
«Bahnhof West»

Die ZPP Nr. XII bezweckt die Erstellung einer qualitätsvollen, verdichteten Überbauung mit einer zweckmässigen Erschliessung, einer qualitätsvollen Gestaltung der Freiräume und eines Bahnhofplatzes.

Die neue ZPP Nr. XII «Bahnhof West» wird in vier Sektoren A bis D unterteilt, um die zulässigen Höhen sowie die Gestaltungs- und Erschliessungsvorschriften differenziert festlegen zu können. Wie heute in der ZPP Nr. VII ist auch in der neuen ZPP Nr. XII eine gemischte Nutzung vorgesehen. Möglich sind Wohnen, Dienstleistungen, Verkauf, Bildung, Beherbergung, Gastgewerbe und mässig störende Gewerbe. Es gelten weiterhin die Lärmempfindlichkeitsstufe III gemäss Art. 43 LSV. Der Abstand zur Zonengrenze von 5.0 m wird grundsätzlich beibehalten, gegenüber Grünzonen und Zonen für Sport- und Freizeit jedoch auf 4.0 m reduziert zur Angleichung an die aktuellen Grenzabstände in Wohn- und Mischzonen.

Es wird eine minimale Geschossflächenziffer oberirdisch (GFZo) von 1.20 festgelegt. Das maximale Nutzungsmass ist je Sektor eindeutig über den festgelegten Abstand zur Zonengrenze, die vorgeschriebenen Abstände zu den Sektorengrenzen, der minimalen Grösse des Bahnhofplatzes sowie die festgelegte maximale Geschossigkeit und Höhe definiert. In den ZPP-Vorschriften ist die maximale Höhenkote des höchsten Punkts der Dachkonstruktion gemäss Art. 14 BMBV angegeben. Sie enthalten auch die technisch notwendigen Dachaufbauten u.a. für Liftüberfahrten, Haustechnik, Dachausstiege.

festgelegte Höhe ZPP	Referenzniveau	Gesamthöhe*	Geschosse
Sektor A: 563.00 m.ü.M.	544.50 m.ü.M. (Fellmattweg)	18.50 m	4
Sektor B: 567.00 m.ü.M.	539.00 m.ü.M. (Bahnhofplatz)	28.00 m	7
Sektor C: 564.00 m.ü.M.	539.00 m.ü.M. (Bahnhofplatz)	25.00 m	5
Sektor D: 558.50 m.ü.M.	539.00 m.ü.M. (Bahnhofplatz)	19.50 m	5

* Die Angaben zur Gesamthöhe haben informativen Charakter. Verbindlich sind die in der ZPP festgesetzten Höhen und Geschossezahlen.

Die maximalen Höhen sowie maximale Geschossigkeit wurden aus den Ergebnissen der Testplanung abgeleitet und unter Berücksichtigung eines Projektierungsspielraums und von technischen Dachaufbauten festgelegt. Die festgeschriebenen Höhenkoten berücksichtigen nutzungsabhängige Normgeschosshöhen (Wohnen à 3.00 m, Büro à 3.50 m oder Kombinationen davon) und ermöglichen auch, ein überhohes Erdgeschoss z.B. für den Verkauf zu realisieren. Die Gemeinde hat bewusst diesen Spielraum in der Höhe für die nachfolgende Planung gewählt, schreibt jedoch die maximale Geschossigkeit der Überbauung vor.

Zudem legt die Gemeinde fest, dass die Qualitätssicherung der Überbauung in den Sektoren B und C mit Verfahren nach SIA 142 oder SIA 143 zu erfolgen hat; die Verfahren haben die präzise Setzung, Gebäudestaffelung und Höhendifferenzierung im Rahmen der ZPP-Vorschriften zu ermitteln sowie die detaillierte Bau- und Aussenraumgestaltung zu bestimmen. Die Qualitätssicherung der Überbauung in den Sektoren A und D erfolgt über die kommunale Fachgruppe Baugestaltung gemäss Art. 27 BR.

Die Gestaltungsgrundsätze regeln Weiteres zur Nutzung, Erschliessung, Bebauung und Gestaltung sowie Energie. Unter anderem kann in Sektor C weiterhin eine Tankstelle betrieben werden und das Geschoss auf der Ebene des Bahnhofplatzes ist Gewerbe, Dienstleistungs- und Verkaufsnutzungen vorbehalten. Die Erschliessung erfolgt ab der Bolligenstrasse via Bahnhofplatz und ab dem Fellmattweg. Insbesondere ist die Erschliessung der bestehenden ZPP Nr. VII «Bahnhof Ost» und die Anlieferung für Verkaufsnutzungen weiterhin zu gewährleisten. Für zu Fuss Gehende stipuliert die ZPP geschützte Bereiche auf dem Bahnhofplatz und zwei das Areal durchquerende öffentliche Fusswegverbindungen zwischen Hühnerbühlstrasse und Bahnhofplatz bzw. Fellmattweg. Es sind Flachdachbauten zu erstellen. Als wichtiger Frei- und Verkehrsraum ist ein Bahnhofplatz vorzusehen, dessen minimale Fläche vorgeschrieben wird. Zudem formuliert die Gemeinde Vorgaben für die Energienutzung.

4 Auswirkungen auf Raum und Umwelt

4.1 Relevanzmatrix

Mit einer Relevanzmatrix werden die Auswirkungen der Umzonung von der ZPP Nr. VII «Bahnhof Ost» in die neue ZPP Nr. XII «Bahnhof West» auf den Raum und die Umwelt geprüft.

Umweltbereich	Auswirkung
Raumordnung und Raumplanung	■
Naturgefahren	○ *
Orts- und Landschaftsbild	■
Bau- und Kulturdenkmäler, archäologische Stätten	□
Flora, Fauna (Lebensräume, Biotop-, Arten- und Landschaftsschutz)	○ *
Schutz des Kulturlandes (Fruchtfolgeflächen, landwirtschaftliche Nutzflächen)	○ *
Wald	○ *
Verkehr	■
Ver- und Entsorgung, Leitungen	■
Energie	□
Lärm (Lärmbelastung und Lärmschutz)	□
Luft	□
Erschütterung / abgestrahlter Körperschall	○ *
Boden (Altlasten, Bodenschutz/-stabilität)	○ *
Strahlung (nichtionisierende Strahlung)	○ *
Grundwasser und Entwässerung	○ *
Oberflächengewässer und aquatische Ökosysteme	○ *
Lichtverschmutzung	○ *
Beschattung	○ *
Störfallvorsorge / Katastrophenschutz	□
Abfälle und umweltgefährdende Stoffe	○ *

Tabelle 1: Relevanzmatrix zur Beurteilung der Auswirkungen. Signatur:

* Keine Auswirkungen gegenüber dem heutigen planungsrechtlichen Zustand zu erwarten, da die Parzellen bereits eingezont sind

■ Relevante Auswirkungen zu erwarten (→ siehe Erläuterungen nachfolgend)

□ Geringe Auswirkungen zu erwarten (→ siehe Erläuterungen nachfolgend)

○ Keine Auswirkungen zu erwarten oder nichts Betroffenes vorhanden
(→ keine weiteren Untersuchungen/Aussagen)

4.2 Raumordnung und Raumplanung

Übergeordnete Planungen

Im regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland 2. Generation vom 27. Oktober 2019 sind keine Bestimmungen zum Bahnhofgebiet Bolligen festgelegt. Das Areal gliedert sich in die «Perlenkette» von Entwicklungen an den bestens erschlossenen Stationen der S-Bahnlinie im Worblental. Im RGSK Bern-Mittelland 2021 / 4. Generation vom 17. Juni 2021 (Stand: beschlossen durch die Regionalversammlung, Genehmigung durch AGR ausstehend) ist das Areal als regionales Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiet Wohnen und Arbeiten (Massnahme BM.S-UV.1.68 «Bahnhof Bolligen») im Koordinationsstand Festsetzung aufgenommen.

Der Erlass der neuen ZPP Nr. XII «Bahnhof West» erfolgt in Abstimmung mit den Vorgaben des kantonalen Richtplans (Massnahmenblatt A_01 und A_07), in dem die Realisierung einer Überbauung im bestehenden Siedlungsgebiet mit einer angemessenen baulichen Dichte gefördert wird, die auch den Aspekten der öffentlichen Freiräume sowie des Orts- und Landschaftsbilds Rechnung trägt.

Kommunale Planungen

Gestützt auf konkrete Entwicklungsabsichten wurde mit einer Testplanung unter Berücksichtigung der Randbedingungen, örtlichen Gegebenheiten und kommunalen Planungen – die Erschliessung sowie das Nutzungs- und Bebauungspotenzial im Bahnhofgebiet Bolligen ausgelotet und der bestehende baurechtliche Rahmen überprüft. Die angestrebte Entwicklung wurde in einem räumlichen Konzept bezüglich Nutzung, Erschliessung, Bebauung, Freiraum sowie Etappierung formuliert. Vgl. Entwicklungsleitplan «Bahnhofgebiet Bolligen», Lohner + Partner GmbH vom 8. September 2014 in der Beilage. Die Testplanung zeigt, dass die bestehenden baurechtlichen Vorgaben, das Potential, welches der Standort am Bahnhof bietet, nicht auszuschöpfen vermögen und eine Änderung der baurechtlichen Grundordnung notwendig ist.

Die vorliegende Änderung der baurechtlichen Grundordnung bezüglich Arealentwicklung Bahnhof Bolligen ist koordiniert mit der Umsetzung der Verordnung über die Begriffe und Messweisen im Bauwesen (BMBV) im Baureglement sowie der Festlegung der Gewässerräume in einem Zonenplan 3 (separates Verfahren; Stand: beschlossen durch Gemeindeversammlung am 15.09.2020 / Genehmigung durch AGR ausstehend; der Gewässerraum der Worble liegt im Sektor D auf der Gleisanlage und ist in der weiteren Planung des Bahnhofgebietes zu berücksichtigen).

- Haushälterische Nutzung des Bodens
- Mobilisierung der inneren Nutzungsreserven (Baulandreserven): Mit der geplanten ZPP Nr. XII «Bahnhof West» wird gegenüber der heutigen Situation ein grösseres Entwicklungspotential innerhalb einer bestehenden Bauzone geschaffen. Ein heute eher unternutztes Gebiet der Gemeinde kann mit einer ortsspezifisch höheren baulichen Dichte, abgestimmt auf konkrete Entwicklungsabsichten, überbaut werden. Gleichzeitig wird die Freihaltung des Bahnhofplatzes und des südöstlichen Freiraums gesichert sowie der adäquate Umgang mit der prägenden Topografie durch die vorgeschriebene Qualitätssicherung in der nachfolgenden Planung garantiert. Damit kann in Bolligen an einer bestens erschlossenen Lage ein substanzieller Beitrag an die raumplanerisch vorgegebenen Zielsetzungen der haushälterischen Nutzung des Bodens und der Siedlungsentwicklung nach innen geleistet werden.
 - Mindestdichte: Im kantonalen Richtplan ist Bolligen (ohne Habstetten) dem Raumtyp «Urbane Kerngebiete der Agglomeration» zugeordnet. Gemäss den Vorgaben des kantonalen Richtplans ist mit der Umzonung eine Mindestdichte in Form einer minimalen Geschossflächenziffer oberirdisch (GFZo) von 0.80 zu erreichen (GFZo → Verhältnis der Summe aller Geschossflächen oberirdisch zur anrechenbaren Grundstücksfläche). In der ZPP wird eine deutlich höhere, dem Ort aber angemessene minimale GFZo von 1.20 vorgeschrieben. Das Richtkonzept der Rykart Architekten AG aus der Testplanung erreicht mit einer Geschossfläche oberirdisch von rund 8'750 m² und einer anrechenbaren Arealfläche von ungefähr 6'400 m² (Fläche der Parzellen Bolligen-Gbbl. Nrn. 95, 2493, 3421 und 5404) eine GFZo von ungefähr 1.36.
 - Erschliessungspflicht: Das Areal ist vollständig erschlossen.
- Abstimmung Siedlung und Verkehr
- Das Bahnhofgebiet ist der ÖV-Erschliessungsgüteklasse B zugewiesen (Geoportal des Kantons Bern; Stand November 2018) und erfüllt die Um- und Aufzonungsvoraussetzung gemäss kantonalem Richtplan (Massnahmenblatt A_01). Da das Areal bestens mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen ist, hat sich die Anzahl der Abstellplätze für Motorfahrzeuge bei Wohn-, Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen an der unteren Bandbreite gemäss Art. 50 ff BauV auszurichten.
- Ausgleich Planungsvorteile
- Die Gemeinde Bolligen verfügt über ein «Reglement über den Ausgleich von Planungsmehrwerten» vom 13. Dezember 2016. Bei Umzonung (Anpassung von Nutzungsvorschriften im Hinblick auf die Verbesserung der Nutzungsmöglichkeiten) beträgt die Mehrwertabgabe ein Drittel des Mehrwertes. Die Grundeigentümerinnen wurden über die zu erwartende Mehrwertabgabe informiert.

Planbeständigkeit Die Zone mit Planungspflicht ZPP Nr. VII «Bahnhof» wurde 2008 beschlossen und 2010 durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung genehmigt. Die bestehende ZPP vermag nach 12 Jahren die Entwicklungsabsichten hinsichtlich Siedlungsentwicklung nach innen nicht mehr abzudecken.

4.3 Orts- und Landschaftsbild

Qualitätssicherung Mit einer Testplanung wurde, unter Berücksichtigung der Randbedingungen und örtlichen Gegebenheiten, das Nutzungs- und Bebauungspotenzial im Bahnhofgebiet Bolligen ausgelotet und evaluiert. Die Ergebnisse der Testplanung dienen als Grundlage für die neue ZPP.

Die Qualität der Entwicklung und Bebauung wird über die vorgeschriebene Qualitätssicherung (Verfahren nach SIA 142 oder 143 in den Sektoren B und C sowie Fachberatung in den Sektoren A und D), die formulierten Gestaltungsvorschriften sowie die nachfolgenden Planungsphasen (Qualitätssicherung, Überbauungsordnung und Bauprojektierung) sichergestellt. Die ZPP-Vorschriften sehen vor, dass Überbauungsordnungen, welche grundsätzlich für das Bauen in einer ZPP notwendig sind, bzw. Projektwettbewerbe oder Gesamtvorhaben mindestens einen Sektor der ZPP Nr. XII «Bahnhof West» zu umfassen haben.

Bebauung Die Testplanung hat gezeigt, dass eine Bebauung des Areals mit vier- bis siebengeschossigen Baukörpern ab Niveau Bahnhofplatz ortsverträglich ist und sich durch die bestehende Hanglage bestens in das bestehende Siedlungsmuster einfügen kann. Insbesondere werden das Nutzungsmass und die Gebäudedimensionen als für diesen Standort angemessen und verträglich erachtet, vgl. auch Abb. 3. Weiter wird bewusst eine städtebauliche Akzentuierung der Ecke Bolligenstrasse – Bahnhofplatz angestrebt.

Die festgeschriebenen Höhenkoten in den Sektoren B und C berücksichtigen nutzungsabhängige Normgeschosshöhen (Wohnen à 3.00 m, Büro à 3.50 m oder Kombinationen davon) und ermöglichen auch, ein überhohes Erdgeschoss z.B. für den Verkauf zu realisieren. Die vorgeschriebene Qualitätssicherung der Überbauung in den Sektoren B und C mittels Verfahren nach SIA 142 oder SIA 143 ermittelt die präzise Setzung, Gebäudestaffelung und Höhendifferenzierung im Rahmen der ZPP-Vorschriften; sie bestimmt auch detaillierte Bau- und Aussenraumgestaltung.

In den Sektoren A und D ist der baurechtliche Rahmen der Überbauung durch die festgelegten Abstände sowie die maximale Höhe und Geschosigkeit eng vorgeschrieben, weshalb die Qualitätssicherung primär noch die detaillierte Bau- und Aussenraumgestaltung umfasst und über die kommunale Fachgruppe Baugestaltung gemäss Art. 27 BR erfolgt.



Abb. 3: Modellfoto Interpretation der ZPP-Vorschriften mit Raumkanten → Grundriss

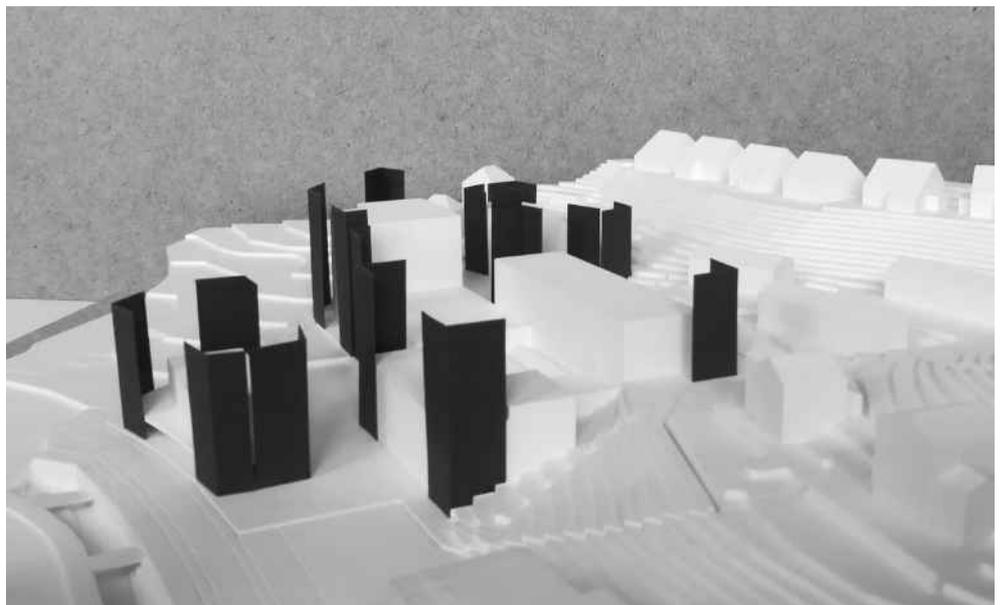


Abb. 4: Modellfoto Interpretation der ZPP-Vorschriften mit Raumkanten → Ansicht Ost

Freiräume

Die Freiräume der Überbauung werden mittels Zonenabstand sowie Abständen gegenüber der Sektorengrenze definiert. Der Hang im südöstlichen Bereich der ZPP (südöstlich des bestehenden Fusswegs) ist von einer Überbauung freizuhalten. Zudem wird die minimale Grösse des Bahnhofplatzes vorgeschrieben. Der Bahnhofplatz ist als öffentlicher Platz sowie als «Hauptverteiler» der verschiedenen Verkehrsträger auszubilden. Die Platzfläche soll dabei nicht nur Flächen für den motorisierten Verkehr und Anlieferung, sondern auch geschützte Bereiche für zu Fuss Gehende bieten. Damit der Bahnhofplatz klar gefasst wird, sind die umliegenden Fassaden orthogonal gegenüber dem Platz auszurichten.

Wohnnutzungen werden idealerweise eher im mittleren und nördlichen Arealteil angeordnet, wo halböffentliche bis private Aussenräume geschaffen werden können.

Werden im Perimeter der ZPP Nr. XII «Bahnhof West» mit einem Projekt / einer Überbauungsordnung mehr als 19 Familienwohnungen realisiert, ist eine grössere Spielfläche für Ball- und Rasenspiele nach Art. 46 der kantonalen Bauverordnung (BauV) zu erstellen.



Abb. 5: Modellfoto Interpretation der ZPP-Vorschriften mit Raumkanten → Ansicht Südwest

4.4 Bau- und Kulturdenkmäler, archäologische Stätten

Das Gebäude Bolligenstrasse 92a (Parzelle Nr. 95) ist im Bauinventar der Gemeinde Bolligen noch als erhaltenswert eingestuft. Aufgrund der laufenden Revision des Bauinventars und der Einstufungsüberprüfung der Kantonalen Denkmalpflege vom 25. Mai 2020 (vgl. Anhang) handelt es sich beim Objekt Bolligenstrasse 92a nicht mehr um ein erhaltenswertes Baudenkmal. Koordiniert mit der Änderung der baurechtlichen Grundordnung wird ein Abbruchgesuch für das Objekt Bolligenstrasse 92a eingeholt.

4.5 Verkehr

Motorfahrzeuge

Das Bahnhofgebiet wird ab der Bolligenstrasse, einer Kantonsstrasse mit einem durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von 9'200 Fahrzeugen, über den Bahnhofplatz erschlossen (Geoportal Kanton Bern: Verkehrsbelastung Stand 4. Juli 2019 / Abruf 10. Februar 2021). Der Sektor A und in verkehrstechnisch begründeten Fällen auch Wohnbauten im nördlichen Bereich des Sektors C können – im Sinne einer Sekundäerschliessung und um den nötigen Planungsspielraum in der weiteren Planung zu haben – ab dem Fellmattweg erschlossen werden.

Die erstellten Verkehrsgutachten und -simulationen zeigen, dass ein Vollausbau des Areals keine wesentlichen Auswirkungen auf die Verkehrsqualität des Knotens bzw. der Verlustzeiten hat im Vergleich zur allgemeinen Verkehrszunahme bis 2030. Mit der Überbauung des Bahnhofareals kann es innerhalb des Bahnhofplatzes jedoch zu stärkerem Rückstau kommen. Die festgelegte minimale Grösse des Bahnhofplatzes soll neben in der weiteren Planung noch zu definierenden Massnahmen sicherstellen, dass eine gegenseitige Behinderung der ein- und ausfahrenden Fahrzeuge verhindert wird. Vgl. Beilagen insbesondere Verkehrssimulation / Kapazitätsberechnung Arealentwicklung ZPP Bahnhof Bolligen Rudolf Keller & Partner AG vom 4. April 2018.

Das Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis II, hat zu dieser Beurteilung des Verkehrsgutachtens am 17. Mai 2018 positiv Stellung genommen. Der Perimeter der ZPP Nr. XII «Bahnhof West» berücksichtigt den kantonalen Strassenplan für die Bolligenstrasse.

- Öffentlicher Verkehr**
- Das Bahnhofgebiet Bolligen liegt direkt am Bahnhof in der Erschliessungsgüteklasse B. Es ist vom öffentlichen Verkehr bestens mit der S-Bahnlinie S7 (15- bzw. 7.5-Minuten-Takt zu Spitzenzeiten) sowie vier an diesem Bahnhof startenden Buslinien erschlossen. Die Lage des Areals am Bahnhof schafft beste Voraussetzungen, dass Bewohnerinnen und Bewohner sowie Nutzerinnen und Nutzer der Dienstleistungen im Bahnhofsgelände den öffentlichen Verkehr verwenden.
- Der Erfolg der Buslinien in Bolligen hängt von schlanken und sicheren Anschlüssen ab. Es können jedoch erst in den nachfolgenden Planungsschritten (Überbauungsordnungen / Baugesuche) – gestützt auf den konkretisierten Nutzungsmix – geeignete weitere Massnahmen definiert werden, die sicherstellen, dass der Buszubringer möglichst störungsfrei zum Anschlussknoten Bahnhof gelangen kann.
- Langsamverkehr**
- Die bestehende öffentliche Fuss- und Veloverbindung entlang der Gleise ist weiterhin über den Bahnhofplatz ans übergeordnete Wegnetz angeschlossen. Es sind öffentliche Fusswegverbindungen zwischen Bahnhofplatz und Hühnerbühlstrasse (bereits bestehend und entsprechend dem Sachplan Wanderroutennetz) sowie zwischen Fellmattweg und Hühnerbühlstrasse mit einer minimalen Breite von 2.0 m vorzusehen. Mit der neuen Fusswegverbindung können insbesondere die Bauten im Sektor A und im nördlichen Bereich des Sektors C direkt mit dem Bahnhof verbunden werden. Auf dem Bahnhofplatz selber sind für zu Fuss Gehende geschützte Bereiche zu gestalten.
- Das Planungsgebiet ist Teil einer Schul- und Wanderwegverbindung Oberstufenzentrum Eisengasse - Bahnhofplatz - Hühnerbühlstrasse. Die stark befahrene Bolligenstrasse können zu Fuss Gehende, insbesondere Schülerinnen und Schüler, mit Hilfe einer Unterführung queren; diese bleibt auch mit der Arealentwicklung erhalten. Die auf dem Bahnhofplatz vorgesehenen geschützten Bereiche für zu Fuss Gehende dienen auch der Schulwegsicherheit. Die Durchgängigkeit für den Wanderweg bleibt ebenfalls erhalten.
- Abstellplätze**
- Die Berechnung der Abstellplätze für Fahrzeuge (Motorfahrzeuge, Velos und Motorräder) richtet sich nach Art. 51ff. BauV. In der Testplanung wurde nachgewiesen, dass Abstellplätze für Motorfahrzeuge im heutigen Rahmen, jedoch in einer Einstellhalle organisiert, angeboten werden können. Die ZPP gibt zudem vor, dass sich die Anzahl der Abstellplätze für Motorfahrzeuge bei Wohn-, Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen an der unteren Bandbreite gemäss Art. 50 ff BauV auszurichten hat.

Die notwendigen Nachweise sind in den nachfolgenden Planungsschritten (Überbauungsordnungen / Baugesuche) unter Kenntnis der effektiven zukünftigen Nutzung zu erbringen. Dabei sind insbesondere auch die Lage der Abstellplätze (innen oder aussen) und die für die effektiven Nutzungen geeignete Zugänglichkeit der Abstellplätze für Velos und Motorräder zu bestimmen.

Die Gemeinde Bolligen und der RBS haben 2017 eine neue Bike+Ride-Anlage mit 64 Veloabstellplätzen realisiert. Dies entspricht den aktuellen Bedürfnissen für öffentliche Veloabstellplätze im Gebiet. Weitere Abstellanlagen sind auch innerhalb der neuen ZPP gestattet.

4.6 Ver- und Entsorgung, Leitungen

Das Areal ist mit allen Medien erschlossen. Durch das Areal führen Hauptmischwasserkanäle. Im Rahmen der weiteren Planung (Qualitätssicherung, Überbauungsordnungen, Bauprojektierung) sind Hochbauten und allfällige Einstellhallen auf diese Leitungen abzustimmen oder geeignete Lösungen zu erarbeiten, damit diese Leitungen umgelegt werden können.

4.7 Energie

Energienstadt Bolligen	Die Gemeinde Bolligen wurde als 31. Gemeinde des Kantons Bern im März 2020 erstmals mit dem Label Energienstadt ausgezeichnet. Energievorschriften in Zonen mit Planungspflicht (Energiepolitisches Programm Massnahme 1.3) sind ein wichtiger Baustein der kommunalen Energiepolitik. Für Erstellung und Betrieb von kommunalen Gebäuden und Anlagen gelten zudem die Anforderungen des aktuellen Gebäudestandards von Energienstadt (Energiepolitisches Programm Massnahme 2.1).
Energieleitbild Bolligen	Basierend auf dem Berner Energieabkommen hat der Gemeinderat 2012 das kommunale Energieleitbild und folgende Leitsätze im Bereich Entwicklungsplanung/Raumordnung verabschiedet: <ul style="list-style-type: none"> – Langfristig sieht das Baureglement Vorschriften für umweltfreundliches Bauen und eine umweltfreundliche Energienutzung vor und nimmt entsprechende Bestimmungen bei weiteren Revisionen / Teilrevisionen auf. – Zonen mit Planungspflicht, Überbauungsordnungen, Wettbewerbe und Ausschreibungen enthalten für den Grundeigentümer verbindliche, wei-

tergehende Energiebestimmungen. In den neuen Überbauungsordnungen kann der Minergie-P-Standard mit einem Nutzungsbonus versehen werden.

- Beim Verkauf von gemeindeeigenem Land oder bei Abgabe im Baurecht werden ökologische Kriterien nach dem Vorbild der Gemeindeliegenschaften soweit als möglich berücksichtigt.

Richtplan Energie

Der kommunale Richtplan Energie, genehmigt am 20. September 2019 vom Amt für Gemeinden und Raumordnung, ist in Kraft. Damit werden in den Bauzonen die zu priorisierenden Energieträger für die Wärmeerzeugung behördenverbindlich festgelegt.

Festlegung Energieträger

Die Festlegung des Energieträgers erfolgt gemäss Art 13, Abs. 1 des kantonalen Energiegesetzes KEnG (Stand 15. Mai 2011). Gemäss dem behördenverbindlichen Richtplan Energie (Massnahmenblatt M05) ist im vorliegenden Planungssperimeter die Nutzung der Grundwasserwärme zu prüfen. Dies geschieht in einem vorzulegenden Energiekonzept. Weitere Inhalte des Energiekonzepts sind im Rahmen der Erarbeitung der Überbauungsordnung zu definieren. Sollte die Überprüfung des Grundwassernutzungspotenzials zeigen, dass Grundwasserwärme aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen nicht tragbar ist (mehr als 20 % Mehrkosten unter Berücksichtigung der externen Kosten) sind die Neu- und Umbauten an das bestehende Holz-Fernwärmenetz Bolligen-Stettlen anzuschliessen.

Nicht an das Wärmenetz anzuschliessen sind Neu- und Umbauten, wenn der gewichtete Energiebedarf gemäss KEnV Anhang 7 um mindestens 50% unterschritten wird. Damit wird sichergestellt, dass ein energietechnisch innovatives, die kommunalen Energieziele unterstützendes Projekt realisiert wird. Die Ergänzung der technischen Machbarkeit und wirtschaftlichen Tragbarkeit setzt der Vorschrift einen vernünftigen Rahmen im Sinne der Nachhaltigkeit.

4.8 Lärm

Planungsrechtlich ändern gegenüber dem heute rechtsgültigen Zustand nur die zulässigen Gebäudehöhen. An der Lärmempfindlichkeitsstufe (ES III) gemäss Lärmschutz-Verordnung (LSV), an den zulässigen Nutzungen sowie den einzuhaltenden Zonen- bzw. Strassenabständen gegenüber den Lärmquellen ändert hingegen mit der neuen ZPP nichts. Massgebend sind

weiterhin die Lärmempfindlichkeitsstufe ES III und deren Immissionsgrenzwerte (IGW) Tag 65 dB und Nacht 55 dB sowohl für den Strassen- wie auch den Eisenbahnlärm.

Für den Eisenbahnlärm betragen die durch den RBS ermittelten kritischen Distanzen ab der Gleisachse zur Einhaltung des Planungswerts 6.0 m bzw. zur Einhaltung des Immissionsgrenzwerts 2.0 m. Der massgebende Immissionsgrenzwert kann eingehalten werden (der minimale Abstand der heutigen Bebauung zur Gleisachse beträgt 3.5 m).

Die nachfolgenden zwingenden Planungsphasen (Qualitätssicherung, Überbauungsordnung und Bauprojektierung) stellen sicher, dass die Immissionsgrenzwerte in allen Sektoren eingehalten und entsprechende Nachweise erbracht werden. Fachgutachten können jedoch erst im nachfolgenden Planungsschritt – gestützt auf konkretisierte Gebäudetypologien und effektive Nutzungsanordnungen – geeignete planerische, gestalterische und bauliche Massnahmen bestimmen.

4.9 Luft

Der kantonale Massnahmenplan Luftreinhaltung 2015/2030 zeigt auf wie die Immissionsgrenzwerte gemäss Luftreinhalteverordnung bis 2030 eingehalten werden können. An stark belasteten Verkehrsachsen in Zentren und Agglomerationsgemeinden ist daher zu überprüfen, ob dies durch die (verkehrliche) Mehrbelastung von Planungen nicht in Frage gestellt wird bzw. ob stufengerechte Massnahmen festzulegen sind, um eine lufthygienisch verträgliche Verkehrsabwicklung zu erreichen. Die Arealentwicklung Bahnhof Bolligen ist daher anhand der Arbeitshilfe «Bestimmung der lokalen Belastbarkeiten von Strassen aus Sicht der Luftreinhaltung» der Abteilung für Immissionsschutz des AUE vom November 2015 zu überprüfen.

Gestützt auf die Testplanung hat die Metron Bern AG 2017 ein Verkehrsgutachten erstellt. Bei Vollausbau ist mit einem durchschnittlichen Werktagsverkehr (DWV) von ca. 1'565 Fahrten zu rechnen. Das Gutachten geht von einem bereits bestehenden Verkehrsaufkommen aus den bestehenden Nutzungen von ca. 1'025 Fahrten DWV für das Jahr 2005 aus, was somit einem durch die Planung bedingten Mehrverkehr von ca. 540 Fahrten DWV entspricht.

Unter Anwendung der Arbeitshilfe «Bestimmung der lokalen Belastbarkeit» kann ermittelt werden, dass die zusätzliche Belastbarkeit auf der Bolli-

genstrasse knapp 2'600 Fahrzeugen DTV beträgt (DTV Bolligenstrasse = 9'200 Fahrten / Bolligen Bahnhof = Agglomeration Kerngebiet Ag-K). Durch den vorgenannten zusätzlich generierten Mehrverkehr werden die Bestimmungen zur lokalen Belastbarkeit nicht überschritten und eingehalten.

Die nachfolgenden zwingenden Planungsphasen (Qualitätssicherung, Überbauungsordnung und Bauprojektierung) stellen sicher, dass die Vorgaben bezüglich Verkehrserzeugung und Luftreinhaltung eingehalten und entsprechende Nachweise erbracht werden. Es können jedoch erst im nachfolgenden Planungsschritt – unter Kenntnis des effektiven Nutzungsmix – die Verkehrserzeugung aktualisiert und allfällige Massnahmen für die Luftreinhaltung / Reduktion des motorisierten Verkehrs bestimmen werden.

4.10 Störfallvorsorge / Katastrophenschutz

Störfall Schienenverkehr	Im Zusammenhang mit dem Schienenverkehr sind mit der Arealentwicklung keine Massnahmen betreffend Störfallvorsorge notwendig, da kein Güterverkehr auf den Schienen stattfindet. Besondere Gegenmassnahmen in Zusammenhang mit dem Bahnbetrieb, die Einwirkungen auf Gebäude verursachen, müssen keine eingeplant werden.
Störfall Strasse	Der durchschnittliche Tagesverkehr der Bolligenstrasse liegt unter 20'000 Fahrten pro Tag. Es sind keine Massnahmen betreffend Störfallvorsorge notwendig, da Strassen unter 20'000 DTV kategorisch aus der «Störfallrelevanz» ausgeschlossen werden.
Störfall Leitungen	Das Areal liegt ausserhalb des Konsultationsbereichs Störfall für die Hochgasdruckleitung.
Notzufahrt	Die Notzufahrten für Rettungsfahrzeuge können über den Bahnhofplatz bzw. den Fellmattweg erfolgen. Die Notzufahrten werden in der weiteren Planung konkretisiert.

4.11 Planerische Beurteilung und Würdigung

Planung und Abstimmung raumwirksamer Tätigkeiten

Mit einer Testplanung wurde, unter Berücksichtigung der Randbedingungen und örtlichen Gegebenheiten, das Nutzungs- und Bebauungspotenzial im Bahnhofgebiet Bolligen ausgelotet und in einem räumlichen Konzept bezüglich Nutzung, Erschliessung, Bebauung, Freiraum sowie Etappierung formuliert. Die ZPP legt die angestrebte Entwicklung in der baurechtlichen Grundordnung fest. Sie leistet einen Beitrag zugunsten der Siedlungsentwicklung nach innen, da ausgehend von konkreten Entwicklungsabsichten das Nutzungsmass gegenüber heute erhöht wird und ein bestens erschlossenes Areal optimal genutzt wird.

Die Ortsverträglichkeit der Gebäudedimensionen wurde durch das Testplanungsverfahren ausgelotet. Gleichzeitig können öffentliche Freiräume geschaffen sowie eine gute Wohnqualität erreicht werden. Die Testplanung ergab zudem, dass eine Wohnnutzung im Bahnhofgebiet erwünscht und wichtig für eine gute Nutzungsmischung ist. Sie belebt das Bahnhofareal ausserhalb der Öffnungszeiten der Geschäfte und der Dienstleistungen.

Die Einstufungsüberprüfung der kantonalen Denkmalpflege hat gezeigt, dass es sich beim Objekt Bolligenstrasse 92a in Bolligen nicht um ein erhaltenswertes Baudenkmal gemäss Artikel 10a BauG handelt. Durch die neue ZPP Nr. XII «Bahnhof West» sind ansonsten keine Schutzgebiete oder -objekte betroffen.

Nachweis der haushälterischen Bodennutzung

In der ZPP Nr. XII «Bahnhof West» ist eine minimale Geschossflächenziffer oberirdisch von 1.20 zu erreichen. Diese ortsspezifisch hohe Dichte verdeutlicht die zentrale, gut erschlossene Lage des Bahnhofgebiets innerhalb der Gemeinde Bolligen. Sie übersteigt die Minimalvorgaben gemäss kantonalem Richtplan bei weitem. Mit diesem Vorhaben kann eine heute eher unternutzte Bauzone zu einem hochwertigen und ortsbaulich attraktiven Ortsteil entwickelt und ein Beitrag zum haushälterischen Umgang mit dem Boden geleistet werden. Es ist kein Kulturland betroffen.

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Das Bahnhofgebiet ist bestens erschlossen, der ÖV-Erschliessungsgüteklasse B zugewiesen (Geoportal des Kantons Bern; Stand Dezember 2018) und erfüllt die Um- und Aufzonungsvoraussetzung gemäss kantonalem Richtplan (Massnahmenblatt A_01). Die Bolligenstrasse kann die Verkehrserzeugung aus dem Areal aufnehmen. Die erstellten Verkehrsgutachten zeigen, dass ein Vollausbau des Areals keine wesentlichen Auswirkungen auf die Verkehrsqualität im Vergleich zur allgemeinen Verkehrszunahme

bis 2030 hat. Vgl. Verkehrssimulation / Kapazitätsberechnung Arealentwicklung ZPP Bahnhof Bolligen Rudolf Keller & Partner AG vom 4. April 2018 in der Beilage. Mit der geplanten Entwicklung wird angestrebt die Erschliessungs- und Parkierungssituation im Areal zu verbessern. Die Anzahl der Abstellplätze für Motorfahrzeuge bei Wohn-, Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen hat sich an der unteren Bandbreite gemäss Art. 50 ff BauV auszurichten. Die festgelegte minimale Grösse des Bahnhofplatzes dient auch dazu genügend Fläche für die Verkehrsabwicklung innerhalb des Areals zu sichern. Zwei öffentliche Fusswegverbindungen, geschützte Bereiche für zu Fuss Gehende auf dem Bahnhofplatz sowie eine allfällige Verloverbindung entlang der Gleise werden mit der ZPP gesichert und in den nachfolgenden Planungsphasen konkretisiert.

Wirtschaftliche Auswirkungen

Die Planung wird von der Gemeinde gemeinsam mit den weiteren Grundeigentümern LANDI und RBS durchgeführt und finanziell getragen. Die Gemeinde will die Gemeindeverwaltung möglicherweise in das Bahnhofgebiet verlegen. Ein entsprechender Kredit wurde von der Gemeindeversammlung bereits beschlossen. Die LANDI beabsichtigt, sich am bestehenden Standort weiter zu entwickeln und entsprechende Investitionen im Rahmen der neuen ZPP Nr. XII «Bahnhof West» zu tätigen. Der RBS hat zurzeit keine Erweiterungsabsichten, eine spätere Weiterentwicklung des Aufnahmegebäudes ist jedoch denkbar.

Gesellschaftliche Auswirkungen

Mit der neuen ZPP Nr. XII «Bahnhof West» wird ermöglicht, dass die LANDI sich am bestehenden Standort weiter entwickeln kann. Zudem werden neue Entwicklungspotentiale für Wohn-, Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen an einer bestens erschlossenen Lage geschaffen. Die Testplanung zeigte auf, dass insbesondere eine Wohnnutzung im Bahnhofgebiet wichtig für eine gute Nutzungsdurchmischung ist. Sie belebt das Bahnhofareal ausserhalb der Öffnungszeiten der Geschäfte und der Dienstleistungsangebote. Planungsrechtlich ändert sich an den Lärmempfindlichkeitsstufen gemäss Lärmschutz-Verordnung (LSV) nichts. Allfällige notwendige Massnahmen zur Einhaltung der Lärmimmissionsgrenzwerte sind in den nachfolgenden Planungsschritten abhängig von den konkreten Gebäudetypologien und Nutzungsanordnung zu bestimmen.

5 Planerlassverfahren

Das Planerlassverfahren für die Änderung der baurechtlichen Grundordnung mit Abbruchgesuch (KoG) läuft wie folgt ab:

1. Mitwirkung → Der Gemeinderat verabschiedet die Planungsinstrumente zur öffentlichen Mitwirkung. Die Planungsinstrumente liegen während der öffentlichen Mitwirkung auf. Die Bevölkerung hat die Gelegenheit, ihre Meinung gegenüber der Gemeinde zu äussern und bei der Planung mitzuwirken.
2. Vorprüfung durch die kantonalen Fachstellen → Im Rahmen der kantonalen Vorprüfung werden die Planungsinstrumente unter der Leitung des Amts für Gemeinden und Raumordnung (AGR) durch die kantonalen Fachstellen geprüft.
3. Öffentliche Auflage → Die Planungsinstrumente liegen 30 Tage öffentlich auf. Dies wird entsprechend publiziert. Innerhalb der Frist von 30 Tagen können berechnigte Personen begründete Einsprachen einreichen. Vor dem Beschluss durch den Gemeinderat sind Einigungsverhandlungen zu Einsprachen durchzuführen.
4. Beschlussfassung → Die überarbeiteten, aufgelegten und gegebenenfalls bereinigten Planungsinstrumente werden den Stimmberechnigten zur Beschlussfassung unterbreitet.
5. Genehmigung durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung → Nach Annahme der Planungsinstrumente durch die Stimmbewölkerung erfolgt die Genehmigung durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) des Kantons Bern. In diesem Schritt entscheidet das AGR über unerledigte Einsprachen.

5.1 Mitwirkung

Die Mitwirkung zur Änderung der baurechtlichen Grundordnung wurde vom 23. Januar bis 25. Februar 2019 durchgeführt. Es wurden 22 Mitwirkungseingaben eingereicht.

Die detaillierte Auswertung der Mitwirkungseingaben und die Stellungnahme des Gemeinderats finden sich im Anhang.

In den Eingaben sind die drei thematischen Schwerpunkte auszumachen. Die Themen und zugehörigen Stellungnahmen können im Mitwirkungsbericht wie folgt nachgelesen werden:

- Gebäudehöhe/-abmessungen, Schattenwurf, Verlust Aussicht und Privatsphäre → Keine Änderung aufgrund Mitwirkung, vgl. u.a. Eingabe / Antwort Nr. 2.1, 3.7, 7.1 und 10.3.
- Verkehr, Lärm, Erschliessung über den Fellmattweg und Schulwegsicherheit → Keine Änderung aufgrund Mitwirkung vgl. u.a. Eingabe / Antwort Nr. 2.2, 2.3 und 3.2
- Energie → Änderung aufgrund Mitwirkung vgl. Eingaben / Antworten Nrn. 21.4, 21.5 und 22.3

5.2 Vorprüfung

Die Änderung der baurechtlichen Grundordnung wurde beim Amt für Gemeinden und Raumordnung zur kantonalen Vorprüfung eingereicht. Der Vorprüfungsbericht des Amtes für Gemeinden und Raumordnung vom 10. Februar 2021 ist im Anhang angefügt.

Die Genehmigungsvorbehalte wurden in die Planungsinstrumente und das Abbruchgesuch eingearbeitet. Die Hinweise und Empfehlungen wurden geprüft und der Erläuterungsbericht, wo nötig ergänzt. Die betroffenen Grundeigentümer wurden über den zu erwartenden Umfang der Mehrwertabgabe informiert; vgl. Auswertung Vorprüfungsbericht im Anhang.

5.3 Auflage

folgt nach der Auflage...

5.4 Beschluss

folgt nach dem Beschluss...

Anhang

- Einstufungsüberprüfung Bolligenstrasse 92a, Bolligen der kantonalen Denkmalpflege vom 25. Mai 2020
- Mitwirkungsbericht der Gemeinde Bolligen vom 13. Mai 2019
- Vorprüfungsbericht des Amtes für Gemeinden und Raumordnung vom 10. Februar 2021
- Auswertung Vorprüfung vom 4. August 2021



Bildungs- und Kulturdirektion
Amt für Kultur
Denkmalpflege des Kantons Bern

Schwarztorstrasse 31
Postfach
3001 Bern
+41 31 633 40 30
denkmalpflege@be.ch
www.be.ch/denkmalpflege

Maria D'Alessandro
+41 31 633 89 05
maria.dalessandro@be.ch

Schwarztorstrasse 31, Postfach, 3001 Bern

Einwohnergemeinde Bolligen
Z. Hd. Herr Christoph Abbühl
Hühnerbühlstrasse 3
3065 Bolligen

28. Mai 2020

25.5.2020

Bolligen, Bolligenstrasse 92a – Einstufungsüberprüfung

Sehr geehrte Herr Abbühl

Gerne bestätigen wir den Erhalt des Gesuchs für eine Einstufungsüberprüfung im Rahmen der Arealentwicklung zum Objekt Bolligenstrasse 92a in Bolligen und können Ihnen wie folgt Auskunft geben:

Das Wohnhaus Bolligenstrasse 92a mit Baujahr 1932 erinnert in seiner Formensprache an bäuerliche Architektur im spätbarocken Habitus. Dieser verleiht dem Gebäude eine traditionelle Erscheinung, die es im kantonalen Quervergleich als späten Vertreter des ländlich geprägten Heimatstils charakterisiert. Das Gebäude ist stilistisch verspätet.

Die Konstruktion des stattlichen Massivbaus mit Dachgeschoss in Leichtbauweise ist qualitativ und die Bausubstanz weitgehend bauzeitlich. Im Inneren sind Strukturen, Oberflächen und Einbauten original.

Die Nahumgebung weist eine gute Qualität auf, leider ist jedoch die weitere Umgebung stark verändert. Das Wohnhaus wird vom Landibau und dem dazugehörenden Parkplatz im Süden stark bedrängt.

Die Denkmalpflege des Kantons Bern hat das Objekt Bolligenstrasse 92a im Rahmen der laufenden Revision des Bauinventars (Projekt Bauinventar 2020) im kantonalen Quervergleich überprüft. Es ist zur Entlassung aus dem Bauinventar vorgemerkt, da es die strengeren Anforderungen an ein Baudenkmal nicht mehr erfüllt.

Im Hinblick auf das Baubewilligungsverfahren stellen wir daher folgenden

Antrag

Es sei im Bauentscheid festzustellen, dass es sich beim Objekt Bolligenstrasse 92a in Bolligen nicht um ein erhaltenswertes Baudenkmal gemäss Artikel 10a BauG handelt.

Wir bitten Sie um die Zustellung einer Kopie des Bauentscheids und danken Ihnen dafür.

Freundliche Grüsse



Maria D'Alessandro
Forschung und Bauinventar

Kopie an:

- Berner Heimatschutz, Peter Raaflaub, Schulgarten 3, 3043 Uetligen
- Denkmalpflege des Kantons Bern, Bau- und Ortsbildpflege



Einwohnergemeinde Bolligen
Arealentwicklung Bahnhof Bolligen

Auswertung Mitwirkungsverfahren (anonymisiert)

13. Mai 2019

Aufträge / 585 / 05 / 585_Ber_190513_Mitwirkung / 12.8..2020 / cs / mü

Eingabe	Inhalt Eingabe	Nr.	Stellungnahme Gemeinderat
1	<p>Es ist sehr begrüßenswert, dass der Bahnhof Bolligen ein Platz des Aufenthalts und der Begegnung von Menschen werden soll.</p> <p>P+R-Anlage Eisengasse:</p> <ul style="list-style-type: none">– Was passiert mit der bestehenden P+R-Anlage bei der Eisengasse? Kann sie in die Planung einbezogen werden? <p>Anlieferung:</p> <ul style="list-style-type: none">– Gibt es die Möglichkeit die Waren- und Benzinzulieferungen unterirdisch zu organisieren? Falls möglich, sollten die Waren- und Benzinzulieferungen unterirdisch erfolgen.	<p>1.1</p> <p>1.2</p> <p>1.3</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die P+R-Anlage Eisengasse ist nicht Gegenstand des Projekts. Die Parkierung der neuen ZPP ist innerhalb des Planungsperimeters zu organisieren.</p> <p>Die Anlieferung kann nicht unterirdisch erfolgen. Eine ebenerdige Anlieferung wie heute ist betrieblich effizient, zeitlich auf das Nötigste begrenzt und bedingt am wenigsten Manöver innerhalb des Areals. Eine unterirdische Anlieferung bietet keinen verkehrlichen Vorteil, da die Anlieferung i.d.R. durch den Tag erfolgt und die meisten Zu-/Wegfahrten abends stattfinden. Zudem wäre, aufgrund der Fahrgeometrien und Durchfahrtshöhen der LKWs, mit sehr hohen Baukosten für eine unterirdische Anlieferung zu rechnen.</p>

Eingabe	Inhalt Eingabe	Nr.	Stellungnahme Gemeinderat
	Fusswegverbindung Fellmattweg – Hühnerbühlstrasse: – Die Fusswegverbindung Fellmattweg – Hühnerbühlstrasse ist zu streichen, da die Privatsphäre verletzt wird und der Nutzen für die Öffentlichkeit gering ist.	1.4	An der öffentlichen Fusswegverbindung Fellmattweg – Hühnerbühlstrasse wird festgehalten. Grund: Die Benutzung des Wegs wird vorwiegend durch die neuen Nutzer erfolgen. Eine durchgehende öffentliche Fusswegverbindung Fellmattweg – Hühnerbühlstrasse ist sinnvoll und folgerichtig, da Bauten im nördlichen Bereich des Sektors C für zu Fuss Gehende voraussichtlich ab dem Fellmattweg und ab der bestehenden öffentlichen Fusswegverbindung Bahnhofplatz – Hühnerbühlstrasse erschlossen werden.
2	Ortsbild / Gebäudehöhen / Wertminderung: – Die geplanten 4- bis 6-stöckigen Gebäude sind viel zu hoch und werfen viel Schatten auf unsere Parzelle. Unser Haus würde enorm an Wert verlieren.	2.1	Der Gemeinderat versteht die Befürchtungen, erachtet die Auswirkungen jedoch als zumutbar und hält an den Grundsätzen der geplanten Entwicklung fest. <ul style="list-style-type: none"> – Mit der Arealentwicklung am Bahnhof kann in Bolligen an einer bestens erschlossenen Lage ein substanzieller Beitrag an die raumplanerisch vorgegebenen Zielsetzungen der haushälterischen Nutzung des Bodens und der Siedlungsentwicklung nach innen geleistet werden. – Die Ortsverträglichkeit der vorgeschlagenen Baukörper wurde mittels Testplanung überprüft. Die Gebäudedimensionen werden als für diesen Standort angemessen und verträglich erachtet. Die Qualität der Entwicklung und Bebauung wird über die formulierten Gestaltungsvorschriften sowie die nachfolgenden Planungsphasen (Überbauungsordnung und Bauprojektierung) sichergestellt. – Dass die Bebauung für die direkten Nachbarn auch negative Auswirkungen wie Beschattung und Be-

Eingabe	Inhalt Eingabe	Nr.	Stellungnahme Gemeinderat
	<p>Verkehrs- und Lärmzunahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Durch die vielen geplanten Wohnungen würde viel mehr Verkehr und Lärm aufkommen. – Die geplanten Wohnungen ergeben mehr Lärm abends und an den Wochenenden. 	2.2	<p>schränkung der Aussicht haben kann, ist nachvollziehbar und bekannt. Der Gemeinderat kann durch die vorliegende Planung aber keine eigentumsbeschränkenden Auswirkungen ausmachen. Die gültige Rechtsprechung erachtet derartige Einschränkungen als üblich und zu dulden.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Bereits heute ist das Areal der Mischzone zugewiesen und auch Wohnnutzungen zugelassen. Hinsichtlich Nutzungsart hat die Änderung der ZPP also keinen wesentlichen Einfluss auf die Privatsphäre. – Der Schattenwurf wird in der weiteren Planung (Überbauungsordnung und Bauprojekt) geprüft. <p>Dem Gemeinderat ist bewusst, dass die heutige Verkehrs- und Lärmbelastung, welche besonders von der Bolligenstrasse aus geht, bereits hoch ist. Er ist bestrebt die Erschliessungs- und Parkierungssituation innerhalb des Areals zu verbessern und hält an den Grundsätzen der geplanten Entwicklung und Erschliessung fest:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die erstellten Verkehrsgutachten zeigen, dass die Verkehrszunahme auf der Bolligenstrasse durch einen Vollausbau des Areals im Vergleich zur allgemeinen Verkehrszunahme bis 2030 gering ist und vom Strassennetz aufgenommen werden kann. – Die Haupterschliessung des Areals soll über den Strassenanschluss im Bereich Bolligenstrasse / Worblentalstrasse erfolgen. Um den nötigen Planungsspielraum in der weiteren Planung zu haben, soll in begründeten Fällen eine sekundäre Erschliessung über den Fellmattweg für Wohnnutzungen im nördli-

Eingabe	Inhalt Eingabe	Nr.	Stellungnahme Gemeinderat
	<p>Schulwegsicherheit:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Das grössere Verkehrsaufkommen verschlechtert die Situation für die Schülerinnen und Schüler des OZE. 	2.3	<p>chen Bereich des Sektors C möglich sein.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Für die Arealentwicklung ist die Bolligenstrasse die massgebende Lärmquelle. Planungsrechtlich ändert sich an den Lärmempfindlichkeitsstufen gemäss Lärmschutz-Verordnung (LSV) nichts. <p>Dem Gemeinderat ist die Schulwegsicherheit ein grosses Anliegen. Er ist bestrebt die Erschliessungs- und Parkierungssituation innerhalb des Areals mit der geplanten Entwicklung zu verbessern:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die Fusswegverbindung Bahnhofplatz – Hühnerbühlstrasse bleibt bestehen, auf dem Bahnhofplatz sind geschützte Bereiche für zu Fuss Gehende angedacht und die stark befahrene Bolligenstrasse kann mit Hilfe einer Unterführung gequert werden. – Die Schulwege und die kritischen Stellen wurden im Schulwegnetzplan vom 7. September 2018 analysiert (verfügbar unter www.bolligen.ch > Verwaltung > Dokumente > Schulwegnetzplan). – Der Gemeinderat prüft weitere, ggf. auch temporäre Massnahmen mit denen die Schulwegsicherheit im Bahnhofgebiet bis zur Arealentwicklung gewährleistet werden könnten.

Eingabe	Inhalt Eingabe	Nr.	Stellungnahme Gemeinderat
3 und 17	<p>Erschliessung über Fellmattweg / Parkierung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="506 440 1234 655">– Erschliessung für die Wohnbauten im nördlichen Bereich des Sektors C soll auch über den Strassenanschluss im Bereich Bolligenstrasse/Worblentalstrasse erfolgen. Andernfalls müsste der Fellmattweg auf die notwendigen Breiten ausgebaut werden (Begegnungsfall Fahrzeug/Fahrzeug plus Fussgänger). <li data-bbox="506 663 1234 767">– Eine gemeinschaftliche, unterirdische Parkierungsanlage für die Nutzungen (Verwaltung, Landi, Wohnen) ist hier anzustreben. <li data-bbox="506 855 1234 1031">– Die Anzahl der Parkplätze ist pro Wohnung auf max. 1 PP/Wohnung sowie für die übrigen Nutzungen auf den unteren Drittel der Bandbreite gemäss Bauverordnung zu begrenzen, da das Areal perfekt mit dem ÖV erschlossen ist. <li data-bbox="506 1038 1234 1214">– Wo werden die bestehenden Parkplätze entlang des Fellmattwegs, welche den Anwohnern des hinteren Teils des Fellmattwegs zur Verfügung stehen, ersetzt, wenn die entsprechenden Flächen für Hochbauten oder Aussenraum genutzt werden? <p>Bauphase:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="506 1286 1234 1353">– Wo können die Anwohner des Fellmattwegs während der Bauphase parkieren? 	<p>3.1</p> <p>3.2</p> <p>3.3</p> <p>3.4</p> <p>3.5</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="1424 440 2163 584">– Siehe Antwort 2.2. <li data-bbox="1424 480 2163 584">– Eine allfällige Anpassung des Fellmattwegs wird im Rahmen der weiteren Planung (Überbauungsordnung und Bauprojekt) geprüft. <p>Der Gemeinderat ist bestrebt die Erschliessungs- und Parkierungssituation innerhalb des Areals mit der geplanten Entwicklung zu verbessern und er strebt eine gemeinschaftliche, unterirdische Parkierungsanlage an. Die Vorgaben der ZPP werden nicht angepasst.</p> <p>Die kantonale Bauverordnung regelt die Anzahl Abstellplätze. Eine weitergehende Limitierung der Abstellplätze ist ohne Kenntnis der effektiven zukünftigen Nutzer nicht sinnvoll und schränkt die Planungsflexibilität für die weiteren Planungsschritte unnötig ein.</p> <p>In der Testplanung wurde nachgewiesen, dass Abstellplätze für Motorfahrzeuge im heutigen Rahmen, jedoch in einer Einstellhalle organisiert, angeboten werden können.</p> <p>Ist nicht Gegenstand des Projekts. Die Parkierung während der Bauphase ist im Rahmen der Projektierung der einzelnen Bauvorhaben zu lösen.</p>

Eingabe	Inhalt Eingabe	Nr.	Stellungnahme Gemeinderat
	<p>Gebäudehöhen / Anzahl Geschosse:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die Gebäudehöhen sind zu hoch. Direkt vor unserem Garten soll nur ein zweigeschossiger Bau entstehen. Landi-Bau ist ortsfremd, verringert den Wert unserer Liegenschaften, nimmt uns Sonne und Sicht. Höhe und Grösse des Baus sollte überdacht werden. – Die ZPP-Vorschriften sind für den nördlichen Bereich des Sektors C so zu präzisieren, dass viergeschossige Bauten erstellt werden können, jedoch mit den Planungsreserven kein zusätzliches Geschoss realisiert wird. Die Bestimmungen der ZPP lassen unseres Erachtens fünfgeschossige Bauten zu. 	<p>3.6</p> <p>3.7</p>	<p>Siehe Antwort 2.1.</p> <p>Der Gemeinderat ist sich bewusst, dass mit den vorgeschlagenen Höhenkoten je nach Normgeschosshöhe (Wohnen à 3.00 m, Büro à 3.50 m oder Kombinationen davon) ein zusätzliches Geschoss möglich ist. Der Gemeinderat hat jedoch bewusst einen Spielraum für die nachfolgende Planung gewählt.</p>
	<p>Schattenwurf / Verlust Aussicht:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Wir bitten um eine Visualisierung aus Sicht unserer Liegenschaften sowie um ein Schattendiagramm (maximal mögliche Bauvolumen nach ZPP, mittlerer Winter- und Sommertag). Wir befürchten aufgrund der Lage und Stellung sowie der möglichen Höhen der Bauten im nördlichen Bereich des Sektors C erhebliche Einbussen in der Wohnqualität unserer Liegenschaften. 	<p>3.8</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Der Gemeinderat stellte in der Mitwirkung zur Verdeutlichung der baurechtlichen Vorschriften ein Modell zur Verfügung, welches aufgrund der Mitwirkung ergänzt wird und die umliegenden Bauten zeigt, vgl. Antwort 12.5. – Der Schattenwurf wird in der weiteren Planung (Überbauungsordnung und Bauprojekt) geprüft.

Eingabe	Inhalt Eingabe	Nr.	Stellungnahme Gemeinderat
	<p>Bauphase:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Wir bitten um einen frühzeitigen Einbezug, wenn es um die Planung der Baustellenzufahrten und allfälligen Verkehrsbehinderungen geht. Wir sind besorgt, dass wir neben einer Baustelle mit Baulärm wohnen müssen. – Gibt es einen Zeitplan, wann mit dem Baubeginn zu rechnen ist? 	3.9	<ul style="list-style-type: none"> – Es wird Aufgabe der Projektierung der einzelnen Bauvorhaben sein, die Nachbarn über den Bauablauf zu informieren sowie die Zugänglichkeit zum hinteren Teil des Fellmattwegs während der Baustellenphase zu organisieren. – Zurzeit gibt es noch keinen Zeitplan.
4, 5, 6 und 14	<p>Erschliessung / Verkehrs- und Lärmzunahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die Erschliessung des Sektors C für den motorisierten Verkehr soll nicht über den Fellmattweg erfolgen. Der rechtsgültige Gestaltungsgrundsatz «Die Verkehrserschliessung hat ab Knoten Wegmühle zu erfolgen» ist unverändert beizubehalten. Begründung: <ul style="list-style-type: none"> • Steigende Verkehrsbelastung und damit verbundene Lärmemission ist nicht zumutbar und gesundheitsschädigend. • Wertverlust unserer Immobilien. • Gefährdung der Verkehrssicherheit auf dem bestehenden Schulweg. • Die Ausführungen im Erläuterungsbericht zu den Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung sind aus unserer Sicht nicht stimmig. • Jede vermeidbare Zunahme des Verkehrs muss verhindert werden, insbesondere da Abklärungen der früheren Jahre Schwierigkeiten bei der Lärm-sanierung belegt haben. 	4.1	<ul style="list-style-type: none"> – Erschliessung über Fellmattweg, vgl. Antwort 3.1. – Verkehrs- und Lärmzunahmen, vgl. Antwort 2.2. – Wertverlust, vgl. Antwort 2.1. – Schulwegsicherheit vgl. Antwort 2.3.

Eingabe	Inhalt Eingabe	Nr.	Stellungnahme Gemeinderat
	<p>Gebäudehöhen / Ortsbild / Aussicht:</p> <p>– Der rechtsgültige Gestaltungsgrundsatz «Entlang der Bolligenstrasse (eine Gebäudetiefe) und oberhalb Fellmattweg sind maximal 3 Vollgeschosse bei einer traufseitigen fassadenhaft Höhe von 10 m gestattet» ist beizubehalten. Eine maximale Höhe von 3 Stockwerken ist für die gesamte ZPP XII beizubehalten. Auf die im Sektor B geplante «städtebauliche Akzentuierung» ist zu verzichten. Begründung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jedes Gebäude, welches höher als das gegenwärtige Gebäude der Musikschule ist, mindert den Wert unseres Grundstücks, wegen einem erhöhten Schattenwurf sowie den Verlust der Privatsphäre durch die Verdichtung. • Gebäude die höher als 3 Stockwerke sind, fügen sich keinesfalls in das heutige Ortsbild. • Die gegenwärtig freie Weitsicht wird verstellt. 	4.2	Siehe Antwort 2.1.
	<p>Wegrecht Eggweg / Bahnhof:</p> <p>– Unser Wegrecht zum Bahnhof ist zu berücksichtigen.</p>	4.3	Allfällige bestehende Wegrechte werden in der weiteren Planung berücksichtigt.

Eingabe	Inhalt Eingabe	Nr.	Stellungnahme Gemeinderat
7	<p>Ortsbild / Gebäudehöhen / Wertminderung / Verkehrs- und Lärmzunahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Es sollen keine höheren Gebäude als das der jetzigen Musikschule gebaut werden dürfen (Sektor A, B und C). Lärm- und Sichtschutz müssen sichergestellt werden. Balkone sollen nur auf der Seite Fellmattweg angebracht werden dürfen. Idealerweise sollte dort ein Bürogebäude entstehen. Begründung: <ul style="list-style-type: none"> • Durch die geplanten Bauten mindert sich der Wert unseres Grundstücks und reduziert die Nutzbarkeit unseres Garten-Grundstücks (Schattenwurf; Ausblick entfällt). • Durch die geplanten Wohnungen entstehen Immissionen von Lärm und Schadstoffen und die Privatsphäre wird gestört. • Gebäude mit vielen Geschossen fügen sich nicht in die Nachbarschaft ein, welche aus Gärten und Wohnhäusern mit zwei Geschossen besteht. • Wertminderung der Grundstücke • Unverträgliche Verkehrszunahme 	7.1	<ul style="list-style-type: none"> – Siehe Antwort 2.1 und 2.2. – Die Orientierung der Gebäude und die Ausrichtung von Balkonen werden im Rahmen der Bauprojekte erarbeitet. In der Regel werden die Balkone, Loggien und Terrassen nach Süden, Osten und Westen orientiert.
	<p>Erschliessung über Fellmattweg:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Auf den Ausbau des Fellmattwegs für den motorisierten Verkehr ist zu verzichten. 	7.2	Siehe Antwort 3.1.
8	<p>Verkehrsgutachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die Beurteilung der Auswirkungen der Arealentwicklung auf den Verkehr durch die erstellten Verkehrsgutachten wurde durch einen qualifizierten, regional engagierten Verkehrsplaner erstellt und wird gestützt. 	8.1	Wird zur Kenntnis genommen. Der Gemeinderat teilt die Einschätzung, dass die erstellten Verkehrsgutachten und -simulationen bezüglich Auswirkungen auf den Verkehr fundiert erarbeitet wurden.

Eingabe	Inhalt Eingabe	Nr.	Stellungnahme Gemeinderat
9	<p>Gebäudehöhen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die geplanten vier- und sechsstöckigen Gebäude sind zu hoch und hat negative Auswirkungen auf unseren Gemüsegarten auf der Parzelle hinter der Musikschule (Schatten; Ruhe und Erholung gestört. Die hohen Gebäude würden wie Wände wirken.) <p>Standort Gemeindeverwaltung / Schulwegsicherheit:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die Gemeindeverwaltung am Bahnhof ist am falschen Standort. Sie sollte zentral im Dorf liegen. – Begründung: <ul style="list-style-type: none"> • Wenn die Gemeinderäumlichkeiten im Dorfkern wären, würde dies das Dorf beleben. • Der Umzug der Gemeindeverwaltung zum Bahnhof bringt vermehrten Verkehr und Lärm, da die meisten Besucher über die Bolligenstrasse mit dem Auto kommen würden. • Das grössere Verkehrsaufkommen wäre auch schlecht für die Schülerinnen und Schüler. <p>Verkehrs- und Lärmzunahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Dem Bau von Wohnungen stimmen wir nicht zu. Dadurch wäre vermehrt an Abenden und an den Wochenenden mit Lärm zu rechnen. Je mehr Wohnungen und Büroflächen bestehen, umso grösser ist das Verkehrsaufkommen am Bahnhof Bolligen. Bereits jetzt herrscht während Stosszeiten Chaos. 	9.1	Siehe Antwort 2.1.
		9.2	<ul style="list-style-type: none"> – Hinsichtlich der Standortwahl der Gemeindeverwaltung liegt ein rechtskräftiger Beschluss der Gemeindeversammlung Bolligen vor. Dieser besagt, dass die neue Gemeindeverwaltung in das Gebiet des Bahnhofs Bolligen verlegt werden soll. – Schulwegsicherheit, vgl. Antwort 2.3.
		9.3	Siehe Antwort 2.2.

Eingabe	Inhalt Eingabe	Nr.	Stellungnahme Gemeinderat
	Knoten Bolligenstrasse / Worblentalstrasse: – Die Kreuzung ist unübersichtlich, vor allem, wenn man von der Worblentalstrasse in die Bolligenstrasse einbiegen möchte. Es passieren jetzt schon viele unnötige Unfälle. Wegrecht Eggweg / Bahnhof: – Es besteht ein Wegrecht von unserer Gemeinschaftsparzelle durch die Parzelle der jetzigen Musikschule zum Fellmattweg. Dieses muss beim Bau berücksichtigt werden.	 9.4 9.5	 Der Knoten Bolligenstrasse / Worblentalstrasse liegt nicht im Perimeter der ZPP und ist im Zuständigkeitsbereich des Kantons. Die Arealentwicklung wird auf die Situation am Knoten abgestimmt. Siehe Antwort 4.3.
10	Ortsbild / Gebäudehöhen: – Das geltende Baureglement ist beizubehalten. <ul style="list-style-type: none"> • Es ist nicht ersichtlich, wieso für die Gemeinde andere Ausnutzungsmöglichkeiten gelten sollen (insbesondere für Wohn- und Büroräumlichkeiten) als für die normalen Bürger. • Die geplanten Gebäude passen überhaupt nicht ins Quartier. Sie übertreffen die bestehenden Bauten am Fellmattweg, an der Bolligenstrasse und am unteren Eggweg massiv. • Eine «städtebauliche Akzentuierung» ist an diesem Ort nicht am richtigen Platz. Bolligen wird für seinen dörflichen Charakter geschätzt. Wertminderung: – Unsere Grundstücke werden erheblich im Wert gemindert, da bei Ausnutzung der maximalen Bauhöhe die höchsten Gebäude die Sitzplätze unserer Parzellen übertreffen und unsere Privatsphäre stark einge-	 10.1 10.2	 Siehe Antwort 2.1. Siehe Antwort 2.1.

Eingabe	Inhalt Eingabe	Nr.	Stellungnahme Gemeinderat
	<p>schränkt würde. Zudem entstehen Einschränkungen für den Garten auf Parzelle 4496 durch den Schattenwurf.</p>		
	<p>Geschosshöhen: – Stockwerkhöhen von 4.6 – 5.0 m sind überdurchschnittlich hoch und unverständlich.</p>	10.3	<p>Die ZPP legt die maximalen Höhen mittels Höhenkoten fest. Diese maximalen Höhenkoten beziehen sich auf den höchsten Punkt der Dachkonstruktion gemäss Art. 14 BMBV. Sie enthalten auch die technisch notwendigen Dachaufbauten u.a. für Liftüberfahrten, Haustechnik, Dachausstiege und eine Reserve für die Konstruktion oder ermöglichen es ein überhohes Erdgeschoss zu realisieren. Für die Festlegung der Höhenkoten wurde mit üblichen Geschosshöhen von 3.00 bis 3.50 m gerechnet. Durch die Vorgabe von maximalen Höhenkoten wird eine klare, einfach prüfbare und insbesondere für die Nachbarschaft nachvollziehbare Bestimmung formuliert. Siehe auch Antwort 3.7.</p>
	<p>Verkehrszunahme: – Der zunehmende Verkehr um 160 Fahrzeuge pro Stunde ist ein grosses Problem. Die Bolligenstrasse ist bereits heute eine der lautesten und am stärksten frequentierten Strassen im Kanton Bern. Der Knotenpunkt beim Bahnübergang ist überlastet. Für Kinder ist es unmöglich, alleine sicher zu queren. Das Einbiegen in die Bolligenstrasse von Ittigen herkommend ist heute in den Stosszeiten schon praktisch nur noch bei geschlossenen Bahnschranken möglich.</p>	10.4	Siehe Antwort 2.3.

Eingabe	Inhalt Eingabe	Nr.	Stellungnahme Gemeinderat
11	<p>Ortsbild / Gebäudehöhen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die geplante Überbauung schadet dem Ortsbild von Bolligen. Soll Bolligen ein unschönes Stadtquartier werden? – Die Höhe der geplanten Gebäude muss reduziert werden. Der Blick von unseren Häusern aus soll durch hohe Häuser verbaut werden. Dadurch reduzieren sich unsere Lebensqualität und der Wert unserer Liegenschaft sehr stark. 	11.1	Siehe Antwort 2.1.
	<p>Verkehrszunahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Es ist eine tragfähige Lösung für die kommenden Verkehrsprobleme vorzusehen. Durch den Ausbau des Areals sind ein grosser Mehrverkehr und zusätzliche Emissionen zu erwarten. 	11.2	Siehe Antwort 2.2.
12	<p>Ortsbild / Notwendigkeit Planung:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die Notwendigkeit einer neuen Planung der ZPP ist nicht klar ersichtlich. Verglichen mit dem bestehenden Baubestand ist diese Erhöhung der Ausnutzung/Geschosse erheblich. Ob eine Überbauung des Bahnhofareals mit vier- bis sechsgeschossigen Gebäuden ab Niveau Bahnhofplatz verträglich ist und sich durch die bestehende Hanglage gut oder bestens in die bestehende Siedlung einfügt ist fraglich. 	12.1	Siehe Antwort 2.1.
	<p>Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die Verkehrssituation und das Verkehrsaufkommen in Bolligen sind schon heute sehr belastend und schränken die Lebensqualität stark ein. 	12.2	– Siehe Antwort 2.2.

Eingabe	Inhalt Eingabe	Nr.	Stellungnahme Gemeinderat
	– Der Bahnhofplatz mit zeitweise sehr grossem Landi-Verkehr ist bereits heute für Fussgänger unzumutbar.	12.3	– Der Gemeinderat ist bestrebt die Erschliessungs- und Parkierungssituation innerhalb des Areals zu verbessern. Im Rahmen der Arealentwicklung sollen, wie in den ZPP-Vorschriften formuliert, geschützte Bereiche für zu Fuss Gehende geschaffen werden.
	– Die Zufahrt zwischen Wohnsiedlung Ost und Bahnhofplatz ist gefährlich.	12.4	– Nicht Gegenstand des Projekts. Die Gemeinde Bolligen plant jedoch eine Begegnungszone (Tempo-20-Zone) einzurichten.
	– Modelldarstellung: <ul style="list-style-type: none"> • Warum zeigt das aufgelegte Modell nicht massstäblich und massgetreu die maximal zulässige Höhe der Bauten? • Warum wird der Höhenweg im Modell dargestellt aber die direkt betroffenen Liegenschaftsbesitzer am Eggweg nicht? Gebäudehöhen / Nutzungsmass:	12.5	– Die im Modell dargestellten Raumkanten entsprechen massstäblich den maximalen Höhen gemäss ZPP-Vorschriften. – Der Gemeinderat beabsichtigt das Modell Richtung Eggweg zu ergänzen.
	– Das Nutzungsmass soll auf eine Geschossflächenziffer oberirdisch (GFZo) von max. 0.9 begrenzt werden.	12.6	– Siehe Antwort 2.1.
	– Reduktion der vorgeschlagenen maximalen Gebäudehöhe mit klar festgelegter Kote m.ü.M. mit Berücksichtigung aller Dachaufbauten wie Solarpanel.	12.7	– Siehe Antwort 10.3.
13, 15	Ortsbild / Gebäudehöhen / Wertminderung / Verkehrs- und Lärmzunahme: <ul style="list-style-type: none"> – Es sollen keine höheren Gebäude als das der jetzigen Musikschule gebaut werden dürfen (Sektor A, B und C). Lärm- und Sichtschutz müssen sichergestellt werden. Balkone sollen nur auf der Seite Fellmattweg 	13.1	Siehe Antwort 7.1.

Eingabe	Inhalt Eingabe	Nr.	Stellungnahme Gemeinderat
	<p>angebracht werden dürfen. Idealerweise sollte dort ein Bürogebäude entstehen. Begründung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durch die geplanten Bauten mindert sich der Wert unseres Grundstücks und reduziert die Nutzbarkeit unseres Garten-Grundstücks (Schattenwurf; Ausblick entfällt). • Durch die geplanten Wohnungen entstehen Immissionen von Lärm und Schadstoffen und die Privatsphäre wird gestört. • Gebäude mit vielen Geschossen fügen sich nicht in die Nachbarschaft ein, welche aus Gärten und Wohnhäusern mit zwei Geschossen besteht. • Wertminderung der Grundstücke • Unverträgliche Verkehrszunahme 		
	<p>Erschliessung über Fellmattweg:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Auf den Ausbau des Fellmattwegs für den motorisierten Verkehr ist zu verzichten. 	13.2	Siehe Antwort 2.2 und 3.1.
	<p>Wegrecht Eggweg / Bahnhof:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Unser Wegrecht zum Bahnhof ist zu berücksichtigen. 	13.3	Siehe Antwort 4.3.
	<p>Schulraumplanung</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die Gemeinde hat sich mit dem Bau von zusätzlichen Wohnungen mit der Frage zu befassen, wo die schulpflichtigen Kinder eingeschult werden sollen. Bereits heute besteht ein Mangel an Kindergärten. 	13.4	Nicht Gegenstand des Projekts. Die Gemeinde hat wegen der Schulraumplanung eine Arbeitsgruppe eingesetzt, welche vor kurzem ihre Arbeit aufgenommen hat.

Eingabe	Inhalt Eingabe	Nr.	Stellungnahme Gemeinderat
16	<p>Nutzungsmass / Gebäudehöhen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Das Nutzungsmass soll auf eine Geschossflächenziffer oberirdisch (GFZo) von max. 0.9 begrenzt werden. Eine Verdoppelung der GFZo von rechtsgültig 0.55 auf 1.2 ist zu viel. Die Bauabstände und Gebäudehöhen in Sektor A und C sind zu überprüfen / reduzieren. <p>Geschosshöhen / Gebäudehöhen / Anzahl Geschosse:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Stockwerkhöhen von 4.6 – 5.0 m sind überdurchschnittlich hoch und unverständlich. – Gemäss Art. 39 Baureglement können nebst den üblichen Dachaufbauten auch noch Sonnenkollektoren obendrauf gebaut werden. Die maximalen Gebäudehöhen sind mittels maximaler Höhenkote. inkl. Berücksichtigung allfälliger Solarpanels festzulegen. <p>Schattenwurf:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Ist die Besonnung für die jeweils nördlich gelegenen Parzellen noch gegeben? <p>Gebäudelänge / offene Bauweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die Gebäudelängen sind zu reduzieren. Es ist eine offene Bauweise vorzusehen. Gebäudelängen von 50 m sind nicht verträglich. <p>Verkehrszunahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die heutige Verkehrssituation im Bahnhofgebiet ist schon jetzt äusserst kritisch. Es ist fraglich, ob der durch die grösseren Nutzflächen entstehende zusätzliche Mehrverkehr auf dem Bahnhofplatz noch aufgenommen werden kann. 	<p>16.1</p> <p>16.2</p> <p>16.3</p> <p>16.4</p> <p>16.5</p> <p>16.6</p>	<p>Siehe Antwort 2.1.</p> <p>Siehe Antwort 3.7.</p> <p>Siehe Antwort 10.3.</p> <p>Siehe Antwort 2.1.</p> <p>Siehe Antwort 2.1.</p> <p>Siehe Antwort 2.2.</p>

Eingabe	Inhalt Eingabe	Nr.	Stellungnahme Gemeinderat
	Testplanung: – Warum wurde die Testplanung nicht aufgelegt?	16.7	Das Ergebnis der Testplanung (Entwicklungsleitplan Bahnhof Bolligen vom 8. September 2014) war, als Beilage zum Erläuterungsbericht, informativer Bestandteil der öffentlichen Mitwirkung.
	Modell: – Warum zeigt das Modell nicht massgetreu die maximalen Höhen der zulässigen Bauvolumen?	16.8	Siehe Antwort 12.5.
	Standortwechsel Landi: – Was passiert, wenn die Landi plötzlich den Standort wechseln möchte?	16.9	Wenn die Landi in absehbarer Zeit an einen anderen Standort wechselt, ist die Planung für das Bahnhofsgelände anzupassen.
	erhaltenswertes Gebäude Nr. 92: – Die Integration des erhaltenswertes Gebäudes Nr. 92, Parzelle Nr. 95 ist zu prüfen.	16.10	Im Rahmen der Testplanung wurde eine Integration des erhaltenswertes Gebäudes geprüft. Das Ergebnis der Testplanung zeigt, dass eine räumlich und wirtschaftlich sinnvolle Lösung einen Rückbau des Gebäudes bedingt (vgl. Entwicklungsleitplan Bahnhof Bolligen vom 8. September 2014).
18 forum bp	Planungsperimeter: – Die Industrieanlage und Annexgebäude der Mühle Walther AG am linken Ufer des renaturierten Worblelaufs in die Planung miteinzubeziehen.	18.1	Keine Änderung des Planungsperimeters. Die baurechtlichen Bestimmungen in den Arealen südlich des Bahnhofs genügen den aktuellen Anforderungen und Bedürfnissen. Sie sind deshalb nicht Gegenstand dieses Projekts.

Eingabe	Inhalt Eingabe	Nr.	Stellungnahme Gemeinderat
	Gebäudehöhen: – Es soll geprüft werden, ob die geforderte städtebauliche Akzentuierung im Sektor B mit einer Erhöhung der Geschosszahl (z.B. 10) erreicht werden könnte.	18.2	Die geplanten Gebäudehöhen werden nicht erhöht. Die geeignete Geschossigkeit und Gebäudehöhen am Bahnhof Bolligen wurde im Rahmen der Testplanung ausgelotet und genügend überprüft.
	Bahnhofplatz: – forum bp hegt grosse Zweifel an der Idee, in diesem engen Raum einen Bahnhofplatz sinnvoll zu realisieren.	18.3	Die durchgeführte Testplanung für das Bahnhofsgebiet zeigt, dass ein Bahnhofplatz realisiert werden kann.
	Fussweg Hühnerbühlstrasse – Bahnhofplatz bzw. Hühnerbühlstrasse – Fellmattweg: – Der Treppenweg vom Bahnhofareal zum Höweg und weiter zur Hühnerbühlstrasse soll an die heutigen Sicherheitsbestimmungen angepasst und durch einen Seitenast vom Fellmattweg ergänzt werden.	18.4	An den beiden vorgeschlagenen öffentlichen Fusswegverbindungen wird festgehalten. Eine allfällige Anpassung des bestehenden Treppenwegs wird in der weiteren Planung geprüft.
	Gesamtkonzept pro Sektor: – forum bp hofft, dass die Sektoren A und B und der nördliche Teil des Sektors C nach einem gemeinsamen Konzept geplant und erstellt werden.	18.5	Der Gemeinderat hält an der Bestimmung fest. So wird die Qualität der Bauten und Freiräume mindestens pro Sektor durch ein Gesamtkonzept sichergestellt, die Grundeigentumssituation berücksichtigt und die Arealentwicklung / Etappierbarkeit nicht unnötig erschwert.
19	Verkehr / Schulwegsicherheit: – Die vorgeschlagene Bahnhofareallösung muss verworfen werden. <ul style="list-style-type: none"> • Der Knotenpunkt Bahnhofareal ist jetzt schon ein Chaos. Als Fussgänger muss man seinen Weg durch Lastwagen, Autos, Velos, Traktors, usw. mühsam suchen. 	19.1	Siehe Antwort 2.1 und 2.3.

Eingabe	Inhalt Eingabe	Nr.	Stellungnahme Gemeinderat
20	<ul style="list-style-type: none"> • Fussgängerstreifen gibt es keine, obwohl viele Kinder tagtäglich den Bahnhofplatz überqueren müssen. Die minimale Sicherheitslage für Kinder und ältere Leute ist nicht gewährleistet. 		
20	<p>Verkehrszunahme/-sicherheit:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Angesichts der Tatsache, dass das Bahnhofsareal bereits jetzt für Fussgänger und Velofahrer Gefahren von allen Seiten birgt, ist eine Zunahme des Verkehrs unzumutbar. Man hat keinen, mittels Fussgängerstreifen mindestens teilgesicherten Zugang zum öffentlichen Verkehr mehr. Für Erwachsene eine Herausforderung, für Kinder ist der Übergang unzumutbar. Eine weitere Zunahme des Verkehrschaos aufgrund der geplanten Arealentwicklung auf dem Bahnhofareal ist unzumutbar und wird abgelehnt. 	20.1	Siehe Antwort 2.2.
20	<p>Ortsbild / Gebäudehöhen / Schattenwurf / Aussicht:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die Bebauung des Areals mit vier- bis sechsgeschossigen Baukörpern hat direkte Auswirkungen auf das Ortsbild. Negative Auswirkungen bezüglich Aussicht, Sonnenbestrahlung, Schattenwurf. 	20.2	Siehe Antwort 2.1.
21	<p>Zustimmung zur Planung:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die Genossenschaft LANDI Bolligen als betroffene Grundeigentümerin wurde in die bisherige Planung miteinbezogen und ist mit der vorgesehenen Arealentwicklung um den Bahnhof Bolligen grundsätzlich einverstanden. 	21.1	Wird zur Kenntnis genommen.

Eingabe	Inhalt Eingabe	Nr.	Stellungnahme Gemeinderat
	<p>Erschliessung über Fellmattweg:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Der gesamte Sektor C soll ohne Einschränkung über den Fellmattweg erschlossen werden können. Damit kann der Bahnhofplatz von der Zufahrt zu den neu zu schaffenden Autoabstellplätzen entlastet werden. 	21.2	<p>Der Gemeinderat hält an der vorgeschlagenen Verkehrslösung fest. Der Fellmattweg soll nur marginal unter bestimmten Voraussetzungen als Erschliessungsstrasse zusätzlich belastet werden; vgl. Antwort 2.2.</p>
	<p>Bahnhofplatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die Errichtung einer Begegnungszone auf dem Bahnhofplatz wäre nicht sachgerecht. Da die Warenanlieferung über den Bahnhofplatz erfolgt, hätte eine Begegnungszone eine übermässige Erschwerung des Betriebs der LANDI Bolligen zur Folge. 	21.3	<p>Nicht Gegenstand des Projekts.</p>
	<p>Energie:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die Änderung des kantonalen Energiegesetzes (KEnG) wurde abgelehnt. Die energietechnischen Vorschriften bedürfen vor diesem Hintergrund einer Anpassung. Es lässt sich nicht in genügender Weise ableiten, welche Konsequenzen die Anpeilung eines Wertes von 15 Wp/m² konkret hätte. 	21.4 (Ä)	<p>Die Bestimmungen zur Eigenstromerzeugung sind mit der Ablehnung der Revision des KEnG am 10. Februar 2019 hinfällig und entfallen.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> – Die Festlegung auf lediglich zwei Energieformen – Hauptenergieträger Grundwasser oder Anschluss an das Holz-Fernwärmenetz Bolligen – erscheint zu starr. Die Möglichkeit muss offen bleiben, selber innovativ zu werden, indem die LANDI bei der weiteren Konkretisierung der Arealentwicklung eine emissionsarme alternative Energienutzung wählen kann, die beispielsweise auf dem Areal selber erfolgt. 	21.5 (Ä)	<p>Die Bestimmungen zum Energieträger werden beibehalten und ergänzt.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Der kommunale Richtplan Energie (RPE) bezeichnet jene Gebiete von Bolligen, für welche erneuerbare Energieträger bzw. die Anschlusspflicht an einen Wärmeverbund in der baurechtlichen Grundordnung festzulegen sind (gem. KEnG Art. 13, Abs. 1). Der RPE ist für den Gemeinderat verbindlich (behördenverbindlich).

Eingabe	Inhalt Eingabe	Nr.	Stellungnahme Gemeinderat
22 FDP Bolligen	<p>Zustimmung zur Planung:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die FDP Bolligen begrüsst ausdrücklich, dass die Entwicklung des Areals Bahnhof Bolligen nach langer Blockade nun weiter fortschreitet. – Die gemischte Nutzung mit Wohnen, Dienstleistungen und Gewerbe erachtet die FDP Bolligen denn auch als sehr geeignet für diesen Standort. Das Entwicklungspotential erhöht die Standortattraktivität. – Die FDP Bolligen erachtet eine hohe Verdichtung mit einer minimalen Geschossflächenziffer von 1.20 an diesem Ort als sinnvoll. Diese soll nicht nachträglich wieder reduziert werden. – Die Gebäudehöhen und die Anzahl Geschosse sind an dieser Hanglage ortsverträglich und so beizubehalten. Auf höhere (Hochhaus) oder niedrigere Neubauten ist zu verzichten. – Der Einbezug der heutigen Musikschule in die ZPP XII erweitert die Gestaltungs- und Nutzungsmöglichkeiten und ist deshalb richtig und wichtig. 	22.1	Wird zur Kenntnis genommen.
			<ul style="list-style-type: none"> – Gemäss KEnG muss die Vorschrift des Energieträgers auf einen Energieträger pro Perimeter beschränkt werden. Es kann keine Auswahl vorgeschrieben werden. – Um innovative Lösungen innerhalb des Bahnhofareals zu ermöglichen wird die ZPP wie folgt ergänzt: <i>«Nicht an das Holz-Fernwärmenetz Bolligen anzuschliessen sind Neu- und Umbauten, wenn der gewichtete Energiebedarf gemäss KenV Anhang 7 um mindestens 50% unterschritten wird.»</i>

Eingabe	Inhalt Eingabe	Nr.	Stellungnahme Gemeinderat
	<ul style="list-style-type: none"> – Das erhaltenswerte Gebäude Bolligenstrasse 92a ist durch ein gestalterisch ebenbürtiges, neues und in die Arealüberbauung geeignet integriertes Gebäude zu ersetzen. Es ist nicht zu erhalten. – An diesem Standort sind Flachdächer richtig. Sie sind aus ästhetischen und ökologischen Gründen geeignet zu begrünen. 		
	<p>Energie:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die Grundwasserwärmenutzung wird in Frage gestellt. Der Anschluss an den Wärmeverbund (Holz) ist vorzuziehen. Fossile Energieträger sind zu verbieten. 	22.2	<p>Die ZPP-Bestimmung zu den Energieträgern wird nicht geändert. Die Priorisierung der Energieträger entspricht den kantonalen Vorschriften. Begründung:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Der kommunale Richtplan Energie (RPE) gibt am Bahnhof Grundwasserwärme als zu priorisierenden Energieträger vor. Der RPE ist für den Gemeinderat verbindlich. – Die kantonale Energiegesetzgebung priorisiert die Grundwasserwärme (2. Priorität) vor der Holzwärme (4. Priorität), da eine Ortsgebundenheit vorliegt (vgl. KEnV Art. 4, Abs. 2 «Prioritätenordnung»). – Weil zum heutigen Zeitpunkt nicht klar ist, ob der Energieträger Grundwasser in Planungssperimeter technisch und ökonomisch konkurrenzfähig ist, wurden die ZPP-Bestimmungen so formuliert, dass die Grundwassernutzung geprüft werden muss. Sollte diese Überprüfung (Machbarkeitsabklärung) zeigen, dass Grundwasserwärme aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen (gemäss aktueller Auslegung des Kantons bedeutet das mehr als 20% Mehrkosten, unter Berücksichtigung der externen Kosten, im

Eingabe	Inhalt Eingabe	Nr.	Stellungnahme Gemeinderat
	<ul style="list-style-type: none"> – Photovoltaik ist nach Ablehnung des revidierten KEnG nicht mehr opportun. Sonnenkollektoren (Warmwasserproduktion) seien vorzuziehen. 	22.3 (Ä)	<p>Vergleich zu anderen Systemen) nicht tragbar ist, sind Neu- und Umbauten an das Holz-Fernwärmenetz Bolligen anzuschliessen.</p> <p>Die Bestimmung zur Eigenstromproduktion wird aus den ZPP-Bestimmungen gestrichen, siehe auch Antwort 21.4. Stattdessen wird die Ergänzung aufgenommen: <i>«Der standortgerechte Einsatz der Solarnutzung ist aufzuzeigen.»</i> Begründung:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Bestimmungen zur Eigenstromproduktion sind hinfällig, da das revidierte kantonale Energiegesetz vom Volk am 10. Februar 2019 knapp abgelehnt wurde. – Da die Solarenergie eines der grössten erneuerbaren Energiepotenziale in der Gemeinde Bolligen darstellt (vgl. Richtplan Energie), werden in den weiteren Planungsschritten (Überbauungsordnung / Bauprojekt) Aussagen zum Einsatz der Solarenergie (Strom und / oder Wärme) gefordert.
	<p>Verkehrssicherheit Bahnhofplatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die verschiedenen Verkehrsteilnehmer sind geeignet und möglichst konfliktfrei aneinander vorbei zu schleusen. Der Bahnhofplatz ist entsprechend attraktiv zu gestalten und die Tankstelle ästhetisch geeignet zu integrieren. 	22.4	<p>Die Verkehrssicherheit und eine möglichst konfliktfreie Verkehrsführung auf dem Bahnhofplatz sind auch dem Gemeinderat ein grosses Anliegen und in der weiteren Planung (Überbauungsordnung / Bauprojekt) zu vertiefen.</p>

Eingabe	Inhalt Eingabe	Nr.	Stellungnahme Gemeinderat
	<p>Standort Gemeindeverwaltung:</p> <ul style="list-style-type: none">– Der Sektor B mit dem künftigen Standort der Gemeindeverwaltung ist prioritär und beschleunigt weiter zu bearbeiten, damit die Gemeindeverwaltung möglichst bald ihren neuen Standort beziehen und den alten zu Gunsten der Wohnüberbauung freigeben kann.	22.5	<p>Es ist dem Gemeinderat wichtig, möglichst rasch die baurechtlichen Rahmenbedingungen zu schaffen, damit die Gemeindeverwaltung an den Bahnhof verlegt werden kann. Das grosse Entwicklungspotenzials bedingt jedoch weiterhin eine gesamtheitliche und koordinierte Planung der Bebauung, Erschliessung und Parkierung. Deshalb kann der Sektor B nicht losgelöst von der gesamten ZPP beplant werden.</p>



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

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

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

Frank Weber
+41 31 633 73 33
frank.weber@be.ch

G.-Nr.: 2019.JGK.3867

10. Februar 2021

**Bolligen; Arealentwicklung Bahnhof, Änderung baurechtliche Grundordnung ZPP Nr. VII Bahnhof Ost und ZPP Nr. XII Bahnhof West mit Abbruchgesuch (KoG), zweite Vorprüfung
Vorprüfungsbericht gemäss Art. 59 BauG und 118 BauV**

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 7. September 2020 ist bei uns die Arealentwicklung Bahnhof, Änderung baurechtliche Grundordnung ZPP Nr. VII Bahnhof Ost und ZPP Nr. XII Bahnhof West mit Abbruchgesuch (KoG) mit folgenden Akten zur Vorprüfung eingegangen:

- Änderung Zonenplan
- Änderung Baureglement Anhang 2 ZPP Nr. VII Bahnhof Ost und ZPP Nr. XII Bahnhof West
- Erläuterungsbericht
- Mitwirkungsbericht
- Testplanung und Entwicklungsleitplan aus der Testplanung
- Modell der Testplanung inklusive „Raumgitter“

Wir haben bei folgenden Ämtern und Fachstellen eine erneute Vernehmlassung durchgeführt:

- Tiefbauamt Oberingenieurkreis II (TBA/OIK II), Fachbericht Verkehr vom 6. Oktober 2020
- Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AöV), Fachbericht vom 20. Oktober 2020
- Volkswirtschaftsdirektion Abteilung Immissionsschutz (AWI), Fachbericht vom 23. Oktober 2020
- Kantonales Laboratorium Bern (KL), Fachbericht vom 16. September 2020
- Amt für Wasser und Abfall (AWA), Amtsbericht Wasser und Abfall 13. Oktober 2020
- Regionalverkehr Bern-Solothurn AG RBS, E-Mail Stellungnahme vom 8. Februar 2021
- Einwohnergemeinde Bolligen, Amtsbericht vom 27. Oktober 2020 mit Beilage Kopie Einstufungsüberprüfung KDP vom 25. Mai 2020

Unsere Beurteilung bezieht sich auf die eingereichten Pläne, Vorschriften und Erläuterungsbericht vom 27. August 2020.

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 über-

geordneten 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 2 bezeichneten Genehmigungsvorbehalte können wir der Arealentwicklung Bahnhof, Änderung baurechtliche Grundordnung ZPP Nr. VII Bahnhof Ost und ZPP Nr. XII Bahnhof West mit Abbruchgesuch (KoG) zustimmen und eine Genehmigung in Aussicht stellen.

2. Genehmigungsvorbehalte

2.1 Änderung Baureglement Anhang 2 A2.7 ZPP VII «Bahnhof»

Nutzungsmass

Wird die Geschossflächenziffer GFZo vorgeschrieben, ist zwingend auch zu regeln, was zu dieser gehört. Es muss definiert sein, ob die Untergeschosse, beziehungsweise die Unterniveaubauten, dazuzählen sind oder nicht.

2.2 Baugesuch

Unterschriften

Als Bauherrschaft ist nur eine Person eingetragen. Im Handelsregister werden jedoch Personen mit Unterschrift zu zweien aufgeführt – dementsprechend müssten auch zwei Personen unterschreiben, es sei denn, es liege für diese eine Person eine Vollmacht vor. Ein solche konnte im Dossier nicht gefunden werden.

3. Empfehlungen und Hinweise

3.1 Parkierung

Aufgrund der hervorragenden ÖV-Erschliessung wird empfohlen, die maximal zugelassene Parkplatzzahl mit einer Obergrenze festzulegen.

3.2 Luftreinhaltung

Die Annahmen zu dem bestehenden Fahrtenaufkommen aus dem Jahr 2005 sind wohl veraltet. Es wird davon ausgegangen, dass bei dem damaligen Verkehrsgutachten von einem Nutzungsmix ausgegangen wurde, welcher nicht mehr dem aktuellen Stand entspricht. Im Rahmen den Folgeplanungen ist daher das Thema Verkehrserzeugung und Auswirkungen auf die Luftreinhaltung besondere Beachtung zu schenken.

3.3 Wasserbau

Da der Sektor D der ZPP XII an den Gewässerraum der Worble grenzt, wird empfohlen, den ausgeschiedenen Gewässerraum (nach Zonenplan 3 Gewässerräume, Stand Auflage vom 07.11.2019) im Plan hinweisend einzutragen.

3.4 Erläuterungsbericht

Seite 20, Ziffer 4.5

Die Verkehrserschliessung soll sorgfältig geplant werden. Der Erfolg der Buslinien in Bolligen hängt von schlanken und sicheren Anschlüssen ab. Der Buszubringer soll daher störungsfrei zum Anschlussknoten Bahnhof gelangen können.

3.5 Mehrwertabschöpfung MWA

In den Unterlagen konnten keine Angaben zur Mehrwertabschöpfung MWA gefunden werden. Die Gemeinde hat ein Reglement, in welchem die Einzonung, Umzonung als auch Aufzonung betreffend MWA regeln. Für die öffentlichen Auflagen müssen die Betroffenen über die für sie zu erwartende MWA informiert werden.

4. Auflagen im Baubewilligungsverfahren

Die in den Amts- und Fachberichten formulierten Auflagen zur Baubewilligung werden im Genehmigungsverfahren in den Bauentscheid aufgenommen.

Vor Baubeginn ist das Formular Ent (Baustellen Entsorgungskonzept) einzureichen.

5. Weiteres Vorgehen

Die bereinigte Planung mit Baugesuch ist während 30 Tagen zusammen mit dem Vorprüfungsbericht öffentlich aufzulegen (Art. 60 Abs. 1 BauG; Art. 54 Abs. 2 GG). In der Publikation ist darauf hinzuweisen, dass während der Auflagefrist, schriftlich begründet Einsprache erhoben werden kann (Art. 60 Abs. 2 BauG).

Einspracheverhandlungen sind **vor** der Beschlussfassung durch das zuständige Organ abzuhalten (Art. 60 Abs. 2 BauG). Es empfiehlt sich deshalb, zwischen dem Ende der Auflagefrist und dem für die Beschlussfassung vorgesehenen Termin für diesen Zweck hinreichend Zeit auszusparen.

Werden vor oder bei der Beschlussfassung Änderungen angebracht, ist den davon Betroffenen Kenntnis und Gelegenheit zur Einsprache zu geben (Art. 60 Abs. 3 BauG).

Nach der Beschlussfassung und dem Ablauf der 30-tägigen Beschwerdefrist (Art. 67 VRPG) ist die Planung ohne Verzug dem Amt für Gemeinden und Raumordnung zur Genehmigung einzureichen (Art. 120 Abs. 1 BauV). Eine Kopie des Überweisungsschreibens ist dem Regierungsstatthalteramt zuzustellen.

Die Pläne, Vorschriften und das Baugesuch sind in **6-facher** Ausfertigung, versehen mit den Genehmigungsvermerken, den Unterschriften der Präsidentin / des Präsidenten und der Sekretärin / des Sekretärs des beschlussfassenden Organs sowie dem Auflagezeugnis der Gemeindeschreiberin / des Gemeindeschreibers einzureichen (Art. 120 Abs. 2 BauV).

Beizulegen sind:

- Aktualisierter Erläuterungsbericht nach Art. 47 RPV 6-fach
- die Auflageexemplare
- Publikationstexte
- die Einsprachen mit Lokalisierung in einem Übersichtsplan und die Protokolle der Einspracheverhandlungen
- ein Bericht und begründeter Antrag des Gemeinderates über die unerledigten Einsprachen
- ein Protokollauszug der Gemeindeversammlung
- kommunales Reglement über die Mehrwertabgabe (MWAR), sofern ein solches erlassen wurde (Art. 142 Abs. 4 BauG).

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 Verar-

beitung zur Verfügung zu stellen (Erfassungsvorschriften und Datenmodell siehe www.geo.apps.be.ch - Datenmodell).

Bei Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Amt für Gemeinden und Raumordnung
Abteilung Orts- und Regionalplanung



Frank Weber
Planer

Geht an:

- Gemeindeverwaltung Bolligen, Hühnerbühlstr. 3, 3065 Bolligen
- Landwirtschaftliche Genossenschaft Bolligen, Herrn Martin Brand, Geschäftsführer, Bolligenstrasse 92, 3065 Bolligen

Amts- und Fachberichte:

- OIK II, AöV, AUE IMM, KL, AWA, RBS, Bauverwaltung Bolligen

Kopie (inkl. Beilagen) an:

- Planungsbüro Lohner+Partner, Bälliz 67, 3600 Thun

Kopie per E-Mail

- Regierungsstatthalteramt Bern-Mittelland
- Bauverwaltung Bolligen
- OIK II
- AöV
- AUE IMM
- KL
- AWA
- RBS
- KDP
- Rf (intern)

Auswertung Vorprüfung / Vorprüfungsbericht vom 10.02.2021

Stand → 4. August 2021

Lohner + Partner GmbH / Aufträge / 585 / 07 / 585_Arb_210727_Auswertung Vorpruefung_2.docx / 27.07.2021 / cs

zu 2.1. Nutzungsmass (AGR: fehlende Definition)

- Die GFZo ist mit der Umsetzung der BMBV in Art. A5 des Baureglements definiert:
Unterniveaubauten und Untergeschosse werden an die Geschossfläche oberirdisch angerechnet, sofern sie im Mittel aller Fassaden mindestens 1,20 m über das massgebende Terrain bzw. über die Fassadenlinie hinausragen.
(Gemäss Baureglement vom 25.2.2020; Stand: beschlossen durch die Gemeindeversammlung am 15.09.2020 / Genehmigung durch AGR ausstehend)
- Verweis auf Art. A5 in Fussnote der Änderung des Baureglements ergänzt.

zu 2.2 Baugesuch (AGR: fehlende Unterschrift)

- fehlende Unterschrift auf Formular 1 des Baugesuchs, letzte Seite ergänzt

zu 3.1 Parkierung (AGR: Empfehlung maximale Anzahl Abstellplätze / Obergrenze festlegen)

- keine Änderung; weil der Nutzungsmix im Detail noch nicht bekannt ist, ist der gewährte Projektierungsspielraum gewollt.

zu 3.2 Luftreinhaltung aufgrund Verkehrsaufkommen

- Erläuterungsbericht ergänzt (vgl. Kapitel 4.9 gestützt auf Fachbericht Immissionsschutz)

zu 3.3 Wasserbau

- keine Änderung / keine Darstellung des Gewässerraums in Änderung Zonenplan 1
- Hinweis auf Festlegung Gewässerraum in einem Zonenplan 3 (separates Verfahren) sowie den Gewässerraum der Werke im Erläuterungsbericht Kapitel 4.2 kommunale Planungen ergänzt; vgl. Anhang

zu 3.4 Erläuterungsbericht Kapitel 4.5 Abschnitt ÖV (RBS)

- Wie dem RBS ist auch der Gemeinde ein gut funktionierender ÖV-Knoten am Bahnhof wichtig. Die genauen Verkehrsmassnahmen sind in der weiteren Planung zu bestimmen (UeO / qualitätssicherndes Verfahren).
- Erläuterungsbericht ergänzt, vgl. Kapitel 4.5 Abschnitt öffentlicher Verkehr.

zu 3.5 Mehrwertausgleich (MWA):

- Die Betroffenen wurden vor der öffentlichen Auflage über die für sie zu erwartende MWA informiert.
- Erläuterungsbericht ergänzt

zu 4 Baubewilligungsverfahren

- Keine Änderung; erst für Bauphase relevant