

BESCHLUSSFASSUNG

Gemeinde Lyss

Zonenplanänderung Z-B05 «ZPP 2 Bahnhof Busswil» und Überbauungsordnung Nr. B11 «Bahnhof Busswil (Ost)»



Erläuterungsbericht

Die Planung besteht aus:

- Überbauungsplan
- Überbauungsvorschriften
- Zonenplanänderung
- Baureglementsänderung

weitere Unterlagen:

- Erläuterungsbericht
- Geringfügige Änderung UeP
- Geringfügige Änderung UeV

17. November 2015

Impressum

Auftraggeber:

Parto AG, Industriestrasse 14, 4612 Wangen
bei Olten in Zusammenarbeit mit Gemeinde
Lyss

Auftragnehmer:

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

Bearbeitung:

Christian Kilchofer, Jurist, Raumplaner MAS ETH
Esther Schiegg, dipl. Ing. (FH) Stadtplanung FSU
Danielle Meyer, Raumplanerin BSc

*Abbildung Titelseite: Luftbild Bahnhofsareal
(Quelle: Geoportal des Bundes)*

Inhalt

1. Ausgangslage	5
1.1 Heutige Nutzung des Areals	5
1.2 Heutige Eigentumsverhältnisse	6
1.3 Planungsrechtliche Situation	6
2. Vorgehen	7
3. Entwicklungsabsichten und Planungsziele	8
4. Planerische Rahmenbedingungen	9
4.1 Einzuhaltende Abstände	9
4.2 Strassensanierung Länggasse	10
4.3 Erschliessungskonzept Bahnhof Buswil	11
4.4 Infrastrukturanlagen am Bahnhof	12
5. Vorhaben der Parto AG auf Parzelle Nr. 164	14
6. Umsetzung in Planungsinstrumente	16
7. Erläuterung zur Zonenplan- und Baureglements-änderung	17
7.1 ZPP-Perimeter	17
7.2 ZPP-Bestimmungen	17
8. Erläuterungen zur Überbauungsordnung	18
8.1 Wirkungsbereich	18
8.2 Art und Mass der Nutzung	18
8.3 Bau- und Aussenraumgestaltung	20
8.4 Erschliessung und Infrastruktur	21
9. Auswirkungen auf die Umwelt (gem. Art. 47 RPV)	24
9.1 Baulandbedarf, Siedlungsentwicklung nach innen	24
9.2 Orts- und Landschaftsbild	25
9.3 Verkehrsaufkommen	25
9.4 Lärm und Luft	28
9.5 Grundwasser	28
9.6 Ver- und Entsorgung	29
9.7 Weitere Themen	29
10. Grenzbereinigungen	30
11. Erschliessungskosten	30
12. Verfahren	30
12.1 Projektorganisation	30
12.2 Mitwirkung	30
12.3 Vorprüfung und Bereinigung	33
12.4 Öffentliche Auflage und Einsprachen	33
12.5 Geringfügige Änderungen nach der Auflage	34
12.6 Beschlussfassung und Genehmigung	34

1. Ausgangslage

1.1 Heutige Nutzung des Areals

Die heutige Arbeitszone um den Bahnhof Busswil ist unter Ausnahme eines südöstlich des Bahnhofs gelegenen Grundstücks sowie des Bahnhofs selbst noch unüberbaut. Das gesamte Areal ist im Zonenplan als Zone mit Planungspflicht ZPP 2 «Bahnhof» ausgeschieden, welche die Überbauung des Areals mit bahnbetriebsfremden Bauten und Anlagen bezweckt.

Das Bahnhofsareal stellt heute eine planerische Brache dar, da es (gross-teils) weder bebaut ist noch die planerischen Voraussetzungen für eine Bebauung bestehen (fehlende UeO). Heute bestehen auf dem Areal folgende Nutzungen (siehe nachfolgende Abbildung):

1. Vom Modelleisenbahnverein N-Bahn-Club genutzte Waggons
2. Trafostation der ESAG, integriert in bestehende Bebauung
3. Bebauung Länggasse 4/4a mit gewerblichen Nutzungen (Lagerflächen, Handel mit Liquidations-/Überschuss-/Restpostenwaren, Denner am bahnhofseitigen Kopf der Bebauung)
4. Velo-Abstellplätze (gedeckt)
5. Bahnhofsgebäude
6. Park&Ride-Parkplätze
7. Unterführung mit Zugang zum Bahnhof ab dem Bahnweg
8. Schaltposten



Abb. 1 Planungsgebiet mit bestehenden Nutzungen (Luftbild: Geoportal des Bundes)

Aufgrund der umfangreichen Baulandreserven, der Nähe zum Bahnhof und der guten Bahnanbindung (30-Minuten-Takt nach Bern und Biel) bietet das Bahnhofsareal die grosse Chance, hier mittel- bis langfristig das heute weitgehend fehlende Zentrum in Busswil zu entwickeln.

1.2 Heutige Eigentumsverhältnisse

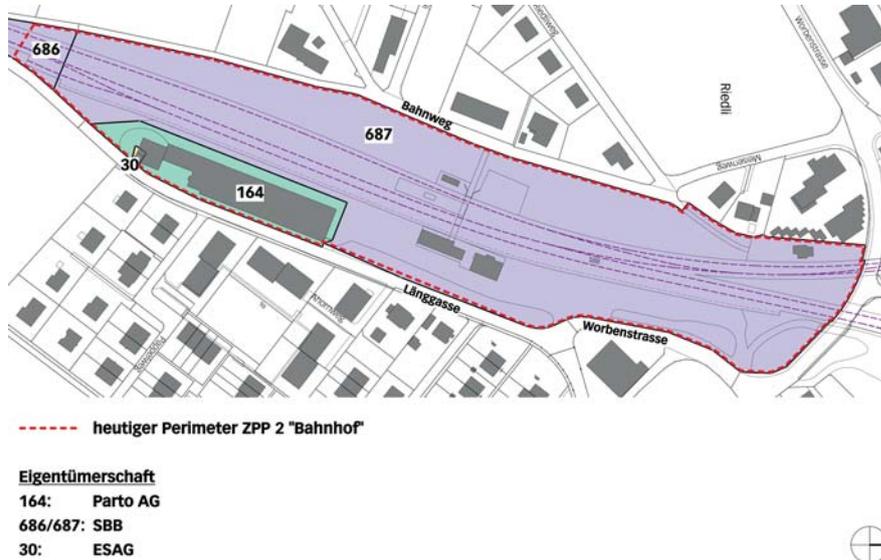


Abb. 2 Eigentümerschaft im ZPP-Perimeter

Die obige Abbildung zeigt die heutigen Grundeigentumsverhältnisse. Zu den geplanten Grenzberichtigungen siehe Kap. 10.

1.3 Planungsrechtliche Situation

1.3.1 Zonenplan und Baureglement

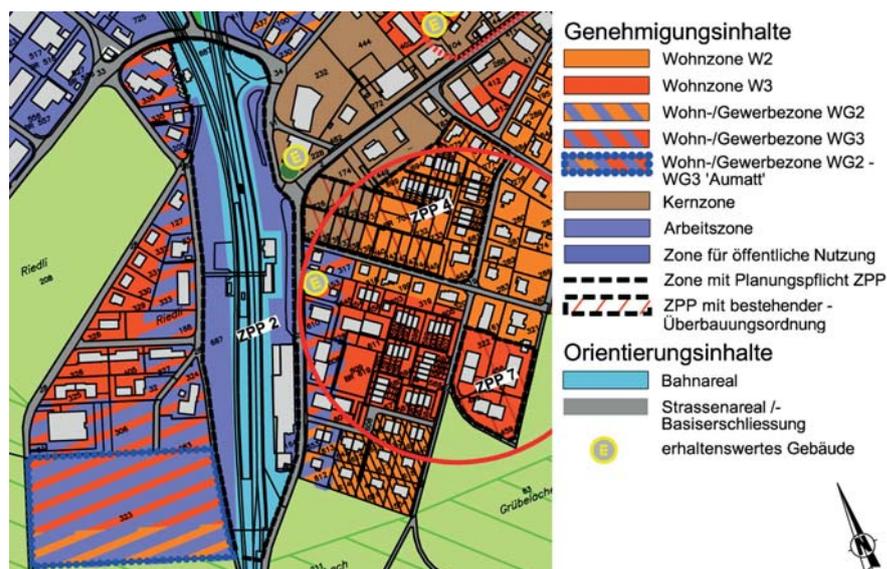


Abb. 3 Ausschnitt Zonenplan Buswil

Das Gebiet westlich und östlich des Bahnareals ist heute der Arbeitszone zugewiesen. Bahnareal und angrenzende Arbeitszonen bilden zusammen den Perimeter der Zone mit Planungspflicht ZPP 2 «Bahnhof», welche

gemäss ZPP-Bestimmungen die Überbauung des Bahnhofareals mit bahnbetriebsfremden Bauten und Anlagen bezweckt. Auf der Westseite der Gleisanlage beträgt die max. Gebäudehöhe 10.0 m, auf der Ostseite 7.0 m.

Auf der Ostseite grenzen an den Perimeter die Kernzone (max. Gebäudehöhe 10.0 m/max. 3 Geschosse) und 3- bzw. 2-geschossige Wohn- und Gewerbebezonen, auf der Westseite 3-geschossige Wohn- und Gewerbebezonen.

1.3.2 Richtplan Verkehr



Abb. 4 Ausschnitt Richtplan Verkehr Buswil

Gemäss Richtplan Verkehr Buswil von 2002 ist die Länggasse als Gemeindestrasse klassiert (grüne Linie). Entlang der UeO verläuft auf der Länggasse zudem eine signalisierte Veloroute (violette Linie).

2. Vorgehen

Die Gemeinde befürwortet eine Entwicklung und Aufwertung des Bahnhofareals. Es ist ihr aber wichtig, dass dieses für Buswil wichtige Gebiet ganzheitlich beplant wird. In einem ersten Schritt wurde daher ein Konzept über das gesamte Bahnhofsgebiet resp. den ZPP-Perimeter erarbeitet, welches die kurz-, mittel- bis langfristigen Entwicklungsabsichten und -möglichkeiten aufzeigt. Das Konzept bildete schliesslich die Grundlage für die vorliegende Zonenplan- und Baureglementsänderung sowie die Überbauungsordnung für das östliche Bahnhofsareal.

3. Entwicklungsabsichten und Planungsziele

Die Grundeigentümerin des überbauten Grundstücks Nr. 164 an der Länggasse 4/4a (Parto AG) beabsichtigt, die bestehenden Bauten durch eine neue Überbauung mit gemischter Nutzung – Gewerbe/Dienstleistungen und Wohnungen – zu ersetzen.

Die SBB planen mittelfristig einen hindernisfreien Zugang zum Bahnhof, dessen Realisierung innert nützlicher Frist auch ein grosses Anliegen der Gemeinde darstellt. Hinsichtlich Bahn- und Gleisanlagen bestehen seitens SBB keine weiteren Veränderungsabsichten, da der Bedarf mit der Verlängerung des Perrons 1 mindestens für die nächsten 20 Jahre gedeckt ist. Die Park & Ride-Anlage soll weiterhin betrieben werden können. Für den Bahnhof selbst stehen aktuell keine Veränderungen an, mit der Planung soll jedoch eine allfällige langfristige Entwicklung ermöglicht werden. Das westlich der Gleise gelegene Areal soll mittelfristig mit einer Wohn- und Gewerbeüberbauung entwickelt werden können. Im Übrigen wünschen die SBB, dass die bahnrelevanten Flächen aus dem Perimeter der ZPP entlassen werden.

Die Energie Seeland AG (ESAG) ist auch in Zukunft auf die Trafostation im Südosten des Perimeters angewiesen. Da die Trafostation in absehbarer Zeit saniert werden müsste, plant die ESAG – unabhängig vom Projekt der Parto AG – eine Verlegung Richtung Süden auf heutiges SBB-Land. Die SBB sind grundsätzlich bereit, dieses Land zu veräussern.

Im Rahmen der Mitwirkung hat sich zudem gezeigt, dass der N-Bahn-Club Busswil daran interessiert ist, am heutigen Standort weiter zu bestehen. Die SBB haben sich grundsätzlich bereit erklärt, dieses Land zu veräussern.

Die Gemeinde unterstützt die Entwicklung des Bahnhofareals. Das Areal soll dabei in einem räumlichen Gesamtzusammenhang betrachtet und entwickelt werden, was insbesondere auch die Koordination der unterschiedlichen Projekte und Nutzungsabsichten auf dem Areal mit einschliesst. Ziel ist es, mit der Entwicklung die Zentrumsfunktion des Bahnhofareals zu stärken. Verbessert werden sollen insbesondere auch die Bedingungen für den Langsamverkehr um den Bahnhof (Zugang, Abstellmöglichkeiten Velo etc.) und die Umsteigebeziehungen zum öffentlichen Verkehr.

Mit der Planung werden zusammenfassend folgende Ziele verfolgt:

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

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

4. Planerische Rahmenbedingungen

4.1 Einzuhaltende Abstände

4.1.1 Abstand zu Betriebsgleisen

Gegenüber den Betriebsgleisen der SBB ist ein Mindestabstand von 5.0 m (ab Gleisachse) einzuhalten.

4.1.2 NIS-Abstände

Die Verordnung über den Schutz vor nicht ionisierender Strahlung (NISV; SR 814.710) vom 23. Dezember 1999 bezweckt den Schutz der Menschen vor schädlicher oder lästiger nicht ionisierender Strahlung. Im Anhang 2 der Verordnung sind die entsprechenden Immissionsgrenzwerte definiert. Bei Einhaltung dieser Grenzwerte sind keine nachweisbaren schädlichen Einwirkungen auf Menschen zu erwarten.

Die Verordnung legt darüber hinaus vorsorgliche Emissionsbegrenzungen in Form eines Anlagengrenzwertes von 1 μ T fest, welcher bei der Ausscheidung einer neuen Bauzone an Orten empfindlicher Nutzung (OMEN) einzuhalten ist. Als Orte empfindlicher Nutzung gelten Räume in Gebäuden, in denen sich Personen regelmässig während längerer Zeit aufhalten, öffentliche oder private, raumplanungsrechtlich festgesetzte Kinderspielflächen sowie diejenigen Bereiche von unüberbauten Grundstücken, in denen die vorgenannten Nutzungen zugelassen sind.

Aus rechtlicher Sicht dürfen in bestehenden Bauzonen Neubauten bzw. Ausbauten bestehender Gebäude realisiert werden, auch wenn im Bereich des vorgesehenen Bauwerkes der Anlagengrenzwert durch die von der Eisenbahnanlage erzeugte Strahlung überschritten wird. Im Sinne der Vorsorge sollte wenn immer möglich der in der Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung vorgegebene Anlagengrenzwert eingehalten werden. Rechtlich verbindlich sind vorliegend jedoch nur die Immissionsgrenzwerte.

Beim Bahnhof Buswil liegen keine Berechnungen der nichtionisierenden Strahlung vor. Aufgrund von Erfahrungen und einer Berechnung beim Bahnhof Lyss kann davon ausgegangen werden, dass im schlechtesten Fall der Anlagegrenzwert bis zu einem Abstand von rund 10 m zum nächsten Gleis überschritten wird.

Das Areal entlang der Bahnlinie beim Bahnhof Buswil ist eingezont, so dass grundsätzlich die Immissionsgrenzwerte einzuhalten wären. Um dem Vorsorgeprinzip Rechnung zu tragen, wird der weiteren Planung ein Mindestabstand von 10 m zu den nächsten Betriebsgleisen zu Grunde gelegt.

4.1.3 Strassenabstände

Bei den um das Bahnhofsgebiet verlaufenden Strassen Länggasse, Worbenstrasse und Bahnweg handelt es sich um Gemeindestrassen. Gemäss Baureglement ist Art. 80 Strassengesetz (SG) massgebend; demnach müssen Bauten und Anlagen an Gemeindestrassen einen Abstand von 3.60 m ab Fahrbahnrand einhalten.

Im Rahmen der Überbauungsordnung können geringere Abstände festgelegt werden, sofern damit weder die Verkehrssicherheit beeinträchtigt noch ein allfälliger Ausbau der Strasse erschwert würde. Für den Neubau der Parto AG soll nach Ansicht der Gemeinde eine Reduktion des Strassenabstands auf 3.0 m möglich sein, sofern das fehlende Trottoir mit einer öffentlich begehbaren Passage (gedeckt oder ungedeckt) auf privatem Grund ersetzt wird. Die öffentliche Fussgängerverbindung ist in der UeO sicherzustellen.

4.2 Strassensanierung Länggasse

Für die Länggasse liegt ein Bauprojekt vor, das zur Zeit der Realisierung des Parto-Projekts ausgeführt werden soll. Es sieht vor, die Länggasse ausserhalb des Dorfeingangs Richtung Lyss zu sanieren und im besiedelten Teil in eine Tempo 30-Zone umzugestalten. Zur Unterstützung der Tempo 30-Zone werden Horizontalversätze eingebaut. Mit dem Projekt werden die Werkleitungen (Elektrorohrblock, Wasserleitung, ev. Gasleitung, Regenwasserkanal) in der Länggasse ersetzt oder neu erstellt. Die Strassenbreite richtet sich nach der vorhandenen Vermarchung; ein Landerwerb ist nicht vorgesehen. Ausserhalb des Dorfs wird die Gemeinde das östlich der Länggasse bestehende Trottoir fortführen.

4.3 Erschliessungskonzept Bahnhof Buswil

Im Auftrag der Gemeinde erarbeitete die Verkehrsteiner AG ein «Erschliessungskonzept an das übergeordnete Netz, Bahnhof Buswil» (18.9.2014). Dieses prüft und beurteilt den Anschluss des Bahnhofgebiets Buswil an das übergeordnete Netz. Es werden Schwachstellen aufgezeigt und allfällige Massnahmen vorgeschlagen. Diese sind in Ergänzung zum Verkehrsrichtplan in die Planung einzubeziehen.

Für den Bereich der Überbauungsordnung Nr. B11 «Bahnhof Buswil (Ost)» werden folgende relevante Aussagen gemacht:

Fussgängerbeziehung

Das Erschliessungskonzept stellt fest, dass auf der Westseite der Länggasse heute kein öffentliches Trottoir besteht.

Diese fehlende Verbindung wird mit der UeO gesichert.

Längsparkierung

Durch den Erhalt der bestehenden Längsparkierung entlang der Länggasse besteht gemäss dem Erschliessungskonzept ein hohes Konfliktpotential mit Velofahrenden, wenn die Parkfelder zu nah an der Fahrbahn angebracht werden. Es sei auf die Längsparkierung zu verzichten oder diese als Verkehrsberuhigendes Element in die Fahrbahn zu integrieren. Sollte an der Anordnung der Parkfelder festgehalten werden, wird auf das «Massnahmeblatt BMV 4 Parkplätze im Zentrum» des Richtplans Verkehr Lyss verwiesen. Demnach sollen die Parkfelder 0.7 bis 1.0 m vom Fahrbahnrand entfernt angebracht werden, um Konflikte mit dem Veloverkehr zu vermeiden. Zudem soll zwischen zwei Parkfeldern von 5.0 m Länge ein Abstand von 4.0 m freigelassen werden um den Einfluss auf den Verkehrsfluss zu minimieren.

Auf einen Abstand von je 4.0 zwischen zwei Parkfeldern kann verzichtet werden, ohne dass dadurch der Verkehrsfluss beeinträchtigt wird. Der Bahnhof Buswil ist punkto Zentralität und Verkehrsbelastung nicht mit dem Zentrum Lyss vergleichbar. Die Detailgestaltung der Längsparkierung wird im Baubewilligungsverfahren festgelegt.

Anlieferung

Das Erschliessungskonzept schlägt vor, auf eine separate Zufahrt für die Anlieferung zu verzichten und diese auch über den Knoten Länggasse / Fabrik- und Bahnhofstrasse abzuwickeln.

Aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens kann die separate Zufahrt wie geplant erfolgen. Durch die Zufahrt über den Vorplatzes des Baufelds A bleibt der Bahnhofplatz frei von Anlieferungsverkehr, was diesen für den Langsamverkehr enorm aufwertet und dem Planungszweck besser entspricht.

Temporegime / Gestaltung Knoten

Zur Entschärfung der Sichtproblematik durch das Erschliessungskonzept wird eine Fortsetzung des Tempo-30-Regimes mit flächigem Queren auf der Länggasse bis zum Knoten Bahnhofstrasse vorgeschlagen. Der neue Bahnhofplatz sei verkehrsberuhigt zu gestalten.

Die vorliegende Planung steht einer Änderung des Temporegimes sowie einer Umgestaltung der Länggasse nicht grundsätzlich entgegen. Projekte der Gemeinde können unabhängig von der vorliegenden Planung realisiert werden. Die Gemeinde beabsichtigt das vorgeschlagene Tempo-30-Regime im Rahmen der Überbauung des Baufelds A zu prüfen.

Querungsmöglichkeiten und Platzgestaltung

Gemäss Erschliessungskonzept wäre es wünschenswert, dass die gesamte Fläche mit Bahnhofplatz, Länggasse, Knoten und ev. Vorplatz Restaurant Bahnhof in eine möglichst niveaugleiche, offene Platzgestaltung mit Anbindung der verlängerten Bahnhofunterführung für den Langsamverkehr integriert werden. Naheliegend ist auch die Prüfung einer Begegnungszone auf dem Bahnhofplatz oder wie erwähnt die Erweiterung von Tempo-30 als Zonenerweiterung der benachbarten Wohnquartiere. Als Variante ist auch die Realisierung des Knotens als Kreisverkehr, wie im Verkehrsrichtplan als Möglichkeit angedacht, vor dem Restaurant Bahnhof möglich. Ein vierter Kreiselarm, welcher der Haupterschliessung des Bahnhofgebietes dient, wäre eine zusätzliche und begrüssungswerte Option.

Mit der vorliegenden UeO kann nur der Bahnhofplatz mitbeplant werden. Länggasse, Knoten und Vorplatz Restaurant Bahnhof befinden sich ausserhalb des UeO-Perimeters. Die UeO steht den für den Bahnhofplatz genannten Gestaltungszielen nicht im Weg. Art. 12 UeV geht im Gegenteil genau in die geforderte Richtung. Umgesetzt werden müssten diese Ziele im Rahmen eines Bau- bzw. Plangenehmigungsverfahrens von den SBB als Grundeigentümerin (in Zusammenarbeit mit der Gemeinde sowie auf der Basis der Studie Bahnhofplatz). Der vorgeschlagene Kreisel mit einem vierten Kreiselarm wäre mit der UeO in der vorliegenden Fassung nicht konform.

4.4 Infrastrukturanlagen am Bahnhof

4.4.1 Perronverlängerung und Gleiseanlagen

Das Perron 1 wurde südwärts verlängert. Der Schuppen neben dem Bahnhofsgebäude wird abgebrochen. Das bislang im Bereich des Perrons gelegene Abstellgleis wurde aufgehoben (in Abb. 5 gelb).



Abb. 5 Plan Verlängerung Perron 1

4.4.2 Hindernisfreier Zugang

Um die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG; SR 151.3) zu erfüllen, sind am Bahnhof umfangreiche Massnahmen erforderlich:

- Perronerhöhung Mittelperron auf 55 cm
- Rampe und/oder Treppe auf Mittelperron
- Rampe/Lift Hausperron
- Rampenzugang Personenunterführung Seite Bahnweg

Der hindernisfreie Zugang zum Bahnhof soll gemäss Behindertenkonzept SBB bis 2018 umgesetzt werden; die tatsächliche Realisierung ist jedoch erst ca. 2020, spätestens bis 2023 zu erwarten. Eine frühere Realisierung wäre nur bei einer massgeblichen Kostenbeteiligung der Gemeinde möglich.

4.4.3 Bahnhofplatz, Erschliessungsbereiche, Anlagen

Das Projekt «Neugestaltung und Attraktivierung Bahnhofplatz und Erschliessungsbereiche mit Aufwertung (hindernisfreie Gestaltung) aller Anlagen» ist im Agglomerationsprogramm RGSK Biel-Seeland als A-Massnahme (2015-2018) angemeldet.

4.4.4 Studie Bahnhofplatz

Die kurz- bis mittelfristig geplanten Veränderungen auf dem Bahnhofplatz sind in einer Studie miteinander zu koordinieren, um eine gestalterisch und funktional befriedigende Lösung zu gewährleisten. Dazu zählen insbesondere der behindertengerechte Zugang zum Mittelperron und zur Personenunterführung, die Lage und Anordnung der Veloabstellplätze sowie die geplante Bushaltestelle. Die Erarbeitung der Studie wurde durch die SBB zugesichert, die Gemeinde soll in die Erarbeitung einbezogen werden.

4.4.5 Bahnquerung Langsamverkehr

Die Bahnquerung wird durch die Umsetzung der Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes für Fussgänger hindernisfrei. Durch diese hindernisfreie Gestaltung mit Rampen oder Lift (vgl. 4.4.2) ist die Querung der Bahnlinie für Velofahrende mindestens zu Fuss und mit

geschobenem Velo möglich. Die Realisierung einer für Velofahrende befahrbaren Unterführung ist zur Zeit nicht vorgesehen, wäre aus Sicht der Gemeinde jedoch grundsätzlich möglich und würde von der Gemeinde begrüsst. Gegebenenfalls ist die Umsetzung zwischen der Gemeinde und SBB zu koordinieren. Eine Kostenbeteiligung der Gemeinde kann dabei in Betracht gezogen werden.

5. Vorhaben der Parto AG auf Parzelle Nr. 164

Bebauung

Der Entwurf sieht einen dreigeschossigen Baukörper mit Attika und einer Gebäudehöhe von 10.0 m vor. Der Neubau weist in den Obergeschossen eine maximale Tiefe von 25 m auf. Im Erdgeschoss ist entlang der Längsgasse eine öffentlich begehbare Arkade, welche das fehlende Trottoir auf dieser Strassenseite ersetzt, geplant, so dass die Tiefe des Erdgeschosses max. 22.5 m beträgt. Die Länge des Neubaus beträgt maximal 120 m.

Nutzung

Im Erdgeschoss ist bahnhofseitig eine Ladennutzung vorgesehen, die zur Belebung des Bahnhofplatzes und zur Attraktivität des Standorts beiträgt. Daneben sind im Erdgeschoss weitere publikumsattraktive Nutzungen (z.B. Gastronomie) und Nutzungen im Zusammenhang mit den Wohnungen in den Obergeschossen möglich (z.B. Gemeinschaftsräume, Serviceeinrichtungen). Im rückwärtigen sowie südlichen Teil des Neubaus sind auch andere gewerbliche Nutzungen vorstellbar. In den Obergeschossen sind in erster Linie Wohnungen vorgesehen, daneben je nach Nachfrage Büro- und Dienstleistungsnutzungen. Denkbar wäre auch die Realisierung von altersgerechten Wohnungen, da für diese einerseits der Standort aufgrund der Zentrumslage und der Nähe des öffentlichen Verkehrs ideal ist und andererseits ein solches Angebot in Busswil bislang nicht existiert. Bei entsprechendem Bedarf sind auch Kleinwohnungen (Studios) vorstellbar.

Erschliessung und Parkierung

Der Lieferverkehr (geschätzt ca. 2 bis 10 LKW/Tag, abhängig vom Nutzungsmix) wird ab der Längsgasse im Einbahnverkehr um das Gebäude, entlang der Bahngleise, geführt. Die Zufahrt ist über den südlichen Bahnhofplatz (Landzukauf von SBB), die Wegfahrt auf die Längsgasse südlich des Neubaus vorgesehen.

Die Parkierung erfolgt im Untergeschoss mit Zufahrt ab der Längsgasse. Die Ausfahrt aus der Einstellhalle wird kombiniert mit der Wegfahrt für den Lieferverkehr. Oberirdische Besucher-Parkplätze können entlang der Längsgasse vor der öffentlich begehbaren Passage und auf dem Bahnhofplatz vor dem Laden platziert werden.

6. Umsetzung in Planungsinstrumente

Für die Planung wurden folgende Unterlagen erarbeitet:

Verbindliche Bestandteile

- Änderung Grundordnung:
 - Zonenplanänderung
 - Baureglementsänderung

- Überbauungsordnung:
 - Überbauungsplan (UeP)
 - Überbauungsvorschriften (UeV)

Erläuternde Unterlagen

- Erläuterungsbericht

7. Erläuterung zur Zonenplan- und Baureglementsänderung

7.1 ZPP-Perimeter

Das Bahnareal (Gleisanlage und Schaltposten auf der Westseite) wird aus dem ZPP-Perimeter entlassen. Da gegenüber den Betriebsgleisen der SBB ein Mindestabstand von 5.0 m einzuhalten ist, wird der ZPP-Perimeter sowohl auf der West- als auch auf der Ostseite mit einem Abstand von 5.0 m zum jeweils nächst gelegenen Betriebsgleis festgelegt. Im Weiteren bleibt der Perimeter unverändert.

7.2 ZPP-Bestimmungen

Planungszweck

Es wird präzisiert bzw. ergänzt, dass mit der ZPP einerseits eine koordinierte Überbauung im Perimeter und andererseits eine Aufwertung und Stärkung der Zentrumsfunktion des Bahnhofareals bezweckt wird.

Art der Nutzung

Die bisherige Arbeitszone wird in eine Wohn- und Gewerbezone gemäss den Bestimmungen des Baureglements für den Ortsteil Busswil umgezont.

Maximale Gebäudehöhen

Die max. Gebäudehöhe östlich der Gleisanlage wird von 7.0 auf 10.0 m angehoben. Dies entspricht der zulässigen Gebäudehöhe in der 3-geschossigen Wohn- und Gewerbezone sowie der Kernzone, welchen auch die angrenzenden Parzellen jenseits der Länggasse zugewiesen sind, unter Ausnahme von zwei Bautiefen am südlichen Siedlungsrand.

Die maximale Gebäudehöhe westlich der Gleisanlage wird nicht geändert; sie beträgt weiterhin 10.0 m.

Gestaltungs- und Erschliessungsgrundsätze

Bei den Grundsätzen wird im Sinne der Stossrichtung der Gesamtplanung ergänzt, dass der Bahnhofplatz aufgewertet werden soll, die Bauten und Freiräume aufeinander abzustimmen sind sowie eine gute Wohnqualität und bestmögliche Verhältnisse für attraktive Arbeitsplätze zu gewährleisten sind. Zudem wird eine Abweichung von Art. 36 Abs. 2 zur Gestaltung von Attikageschossen zugelassen. Gestrichen wird die Vorgabe, dass auf der Westseite eine durchgehende Fassade oder mit Lärmschutzwänden verbundene Einzelbauten vorzusehen sind, da dies zur Erfüllung der lärmrechtlichen Anforderungen nicht zwingend erforderlich ist.

8. Erläuterungen zur Überbauungsordnung

8.1 Wirkungsbereich

Der Wirkungsbereich umfasst den östlich der Gleisanlage gelegenen Teil der ZPP 2 «Bahnhof Busswil» mit einer Fläche von ca. 12'525 m².

8.2 Art und Mass der Nutzung

8.2.1 Baufelder

Baufeld A (Neubau Parto AG)

Das Baufeld A dient der Realisierung des Neubaus der Parto AG mit gemischten Nutzungen. Die Anzahl der maximal zulässigen Familienwohnungen (ab drei Zimmern) wird für das Baufeld auf 14 beschränkt. Der Abstand zwischen ZPP-Perimeter entlang der Gleise und Baufeld beträgt 5.0 m, so dass sich insgesamt ein Abstand von 10.0 m zum ersten Betriebsgleis ergibt. Der Abstand des Baufelds zur Länggasse beträgt 3.0 m (siehe Kap. 4.1.3). Somit ergibt sich für das Baufeld eine Breite von ca. 24 m, die sich gegen Süden aufgrund der Kurve in der Länggasse auf ca. 15 m verjüngt. Die Baufeld-Länge von 121.0 m ermöglicht für die Detailplanung einen minimalen Anordnungsspielraum, da die zulässige Gebäudelänge auf 120.0 m festgelegt wird (siehe Kap. 8.2.2).

Baufeld B (Bahnhofsüberbauung)

Das Baufeld B dient der Realisierung einer allfälligen neuen Bahnhofsüberbauung, welche neben dem eigentlichen Bahnhof ergänzende Nutzungen umfassen könnte (z.B. Café, Laden, Büros, Dienstleistungen etc.). Aktuell bestehen seitens SBB in dieser Hinsicht jedoch keine Veränderungsabsichten. Das Baufeld ist mit einer Länge von 56.0 m sechs Meter länger als die zulässige Gebäudelänge, um einen leichten Anordnungsspielraum zu ermöglichen.

Baufeld T (Trafostation)

Das Baufeld T dient der Realisierung der zu ersetzenden Trafostation.

Baufeld E (Modelleisenbahnverein)

Das Baufeld E dient der bestehenden Modelleisenbahnanlage, die sich in einem ausrangierten Eisenbahnwagen befindet.

Bauten und Anlagen ausserhalb der Baufelder

An- und Nebenbauten sind auch ausserhalb der Baufelder zulässig, sofern sie mit dem Planungszweck vereinbar sind. Zu den vorgesehenen und denkbaren Nebenbauten zählen die Velounterstände im Umfeld des Bahnhofs, die Bushaltestelle, ein überdachter Bereich auf dem Vorplatz vor Baufeld A oder eine allfällige öffentliche Entsorgungsstelle, welche die Gemeinde in Bahnhofsnähe zu realisieren beabsichtigt.

Die An- und Nebenbauten werden auf eine Grundfläche von 60 m² und eine Gebäudehöhe von 4.0 m begrenzt; der Grenzabstand beträgt 1.0 m. Um eine allfällige Railbeam-Anlage der SBB als Nebenbaute realisieren zu können, wird für diese eine max. Gebäudehöhe von 8.5 m festgelegt.

Unterirdische Bauten

Unterirdische Bauten sind ebenfalls ausserhalb der Baufelder zulässig. Sie müssen keinen Grenzabstand einhalten, sofern sie nicht zu nachhaltigen Einwirkungen auf das Nachbargrundstück führen.

Beschränkung Familienwohnungen

Innerhalb des UeO-Perimeters wird die Anzahl Familienwohnungen auf maximal 19 beschränkt, da eine grössere Spielfläche nach Art. 46 BauV nicht vorgesehen ist. Die Familienwohnungen werden pro Baubereich festgelegt, wobei sich die zulässige Anzahl nach dem Verhältnis der Flächengrössen der beiden Baufelder bemisst (beide Baufelder können gleich hoch bebaut werden). Zulässig sind für das Baufeld A 14 und für das Baufeld B 5 Familienwohnungen.

8.2.2 Baupolizeiliche Masse

Gebäudehöhen und Geschosszahl

Für die Baufelder A und B gilt die gemäss ZPP zulässige Gebäudehöhe von max. 10.0 m. Die Trafostation benötigt eine deutlich geringere Höhe, weshalb die max. Gebäudehöhe für Baufeld T auf 3.5 m beschränkt wird. Entsprechend beträgt die max. Geschosszahl für die Baufelder A und B 3 Geschosse + Attika und für Baufeld T 1 Geschoss. Im Baufeld E sind auf Gleisen stehende Eisenbahnwagen (Fahrnisbauten) zur Beherbergung und zum Betrieb einer Modelleisenbahnanlage zulässig. Das heisst, hier ergibt sich die Höhenbeschränkung aufgrund der Masse eines ausrangierten Eisenbahnwagens.

Gebäudelängen

Die Bestimmungen zur ZPP schreiben keine maximalen Gebäudelängen vor. Trotzdem sind nach Art. 25 Baureglement für den Ortsteil Busswil Bauten hinsichtlich ihrer Gesamterscheinung und Proportionen so auszubilden, dass sie das Orts- und Landschaftsbild nicht beeinträchtigen.

Aufgrund der Vorarbeiten (Konzept und Studie Neubau Parto AG) wurden die Gebäudelängen wie folgt beschränkt:

- Gebäudelänge Baufeld A (Neubau Parto AG) max. 120.0 m
- Gebäudelänge Baufeld B (Bahnhofsüberbauung) max. 50.0 m
- Gebäudelänge Baufeld T (Trafostation) 9.0 m

Mit der Festlegung von max. 120 m für Baufeld A wird eine verhältnismässig langer Neubau ermöglicht, welcher zwingend eine sorgfältige Gestaltung erfordert. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass bereits die heutige Bebauung inkl. Anbauten eine Länge von ca. 111 m aufweist. Um die tatsächliche Länge eines allfälligen 120 m langen Neubaus optisch zu

reduzieren, wird in Art. 7 Abs. 3 UeV festgelegt, dass dieser mit gestalterischen Mitteln zu rhythmisieren und zu strukturieren ist, beispielsweise mittels Einschnitten, Rücksprüngen, Versätzen oder Farbgebung.

Bei Baufeld E ergibt sich die Längenbeschränkung aufgrund der Masse eines ausrangierten Eisenbahnwagens.

8.2.3 Dachgestaltung

Innerhalb des Perimeters sind ausschliesslich Flachdächer zulässig. Auf Grundlage der Änderung der ZPP Vorschriften im Baureglement (siehe Kap. 7.2) werden im vorliegenden Fall Attikageschosse auf drei Gebäudeseiten um 2.0 m von der Fassade zurückversetzt: entlang der Längsfassaden zur Längsgasse sowie der beiden Breitfassaden. Damit wird sichergestellt, dass die Neubauten zum Bahnhofplatz und gegenüber dem öffentlichen Strassenraum sowie den vis à vis gelegenen Quartieren als dreigeschossige Bauten in Erscheinung treten. Entlang der Bahnlinie ist kein Rückversatz vorzusehen. Zusätzlich wird die maximale Grundfläche eines Attikageschosses auf 70% der Grundfläche des darunterliegenden Geschosses beschränkt. Um die Erscheinungsweise als dreigeschossige Bauten zu unterstützen, wird in den UeV zusätzlich festgelegt, dass sich das Attikageschoss gestalterisch von den Vollgeschossen abheben muss (z.B. durch Materialisierung und/oder Farbgebung).

8.3 Bau- und Aussenraumgestaltung

Umgebungsplan

In der UeO werden lediglich die übergeordneten Elemente der Aussenraumgestaltung verbindlich festgelegt. Dies betrifft insbesondere auch den Bahnhofplatz und den Vorplatz, da deren Gestaltung von verschiedenen Faktoren abhängt, die heute noch zu unbestimmt sind, um konkrete räumliche Festlegungen treffen zu können (hindernisfreier Zugang, Bushaltestelle, Bauprojekt/e etc.). Die detaillierte Gestaltung der Umgebung ist im mit der Baueingabe einzureichenden Umgebungsgestaltungsplan aufzuzeigen, in welchem gemäss UeV mindestens der Umgang mit dem Terrain, die Gestaltung der Plätze, Zu- und Wegfahrten, Hauszugänge, Wege, Umgebungsflächen und Aufenthaltsbereiche sowie die oberirdischen Parkplätze und die unbewohnten An- und Nebenbauten aufzuzeigen sind.

Vorplatz und Bahnhofplatz

Ziel der Gemeinde ist ein attraktiver Bahnhofplatz, der den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen gerecht wird (Zugang zum Bahnhof, Erschliessungsfunktion für angrenzende Bauten, gute Aufenthaltsqualität etc.) und zur Stärkung des Zentrums Busswils beiträgt. In den Bestimmungen wird diese Zielsetzung aufgrund der unterschiedlichen Eigentümerschaft des «räumlichen Bahnhofplatzes» (= Vorplatz + Bahnhofplatz gem. Bezeichnung im Überbauungsplan) folgendermassen umgesetzt:

Der im Überbauungsplan bezeichnete Vorplatz wird nach Vollzug der Grenzbereinigungen der Parto AG und damit zum Areal des Baufelds A gehören. Er bildet somit einerseits den privaten Vorbereich zum Neubau in Baufeld A, andererseits ist er räumlich Teil des gesamten Bahnhofplatzes. Die Bestimmungen tragen diesen beiden Aspekten Rechnung: Die Nutzbarkeit steht im Zusammenhang mit Baufeld A (Zugang und Vorbereich zur EG-Nutzung, Kunden- und Besuche-Parkplätze, Erschliessungsfunktion für Lieferverkehr etc.), die Gestaltung zum als Bahnhofplatz bezeichneten Areal muss hingegen offen sein. Vorplatz und Bahnhofplatz sind aufeinander abzustimmen.

Das im Überbauungsplan als Bahnhofplatz bezeichnete Areal verbleibt im Eigentum der SBB und dient primär als Zugangsbereich zum Bahnhof, weshalb insbesondere die unterschiedlichen verkehrlichen Funktionen miteinander zu koordinieren sind (Veloparkierung, oberirdische Kurz-Parkierung, behindertengerechter Zugang). Daneben gibt es weitere Nutzungen, für die geprüft werden soll, ob sie auf dem Bahnhofplatz oder in dessen Umfeld realisiert werden können: die Bushaltestelle, die von der Gemeinde gewünschte öffentliche WC-Anlage sowie eine angemessene Bepflanzung.

Modelleisenbahnanlage

Von Aussen macht die bestehende Anlage derzeit einen ziemlich unansehnlichen Eindruck. Wichtig ist deshalb, dass die Eisenbahnwagen und die Umgebung künftig fachgerecht zu unterhalten und die Gestaltungsgrundsätze nach Art. 11 Abs. 1 UeV eingehalten sind. Zur gestalterischen Aufwertung des Siedlungsrandes ist im Bereich der Modelleisenbahnanlage und der Trafostation ein Hecke zu pflanzen und zu unterhalten.

Umgebungsflächen und Bepflanzung

Die Umgebungsflächen umfassen alle nicht mit Baufeldern, Plätzen oder Erschliessungsanlagen belegten Flächen. Grundsätzlich sind sie zu begrünen, sofern sie nicht mit Zugängen, Wegen, Parkplätzen (entlang Länggasse vor Baufeld A und Park & Ride-Anlage) und dgl. belegt sind. Die im Rahmen der UeV zulässigen An- und Nebenbauten sind in den Umgebungsflächen zulässig.

Für die Bepflanzung im Perimeter sind ausschliesslich standortgerechte, einheimische Bäume, Sträucher oder Pflanzen zulässig.

8.4 Erschliessung und Infrastruktur

8.4.1 Zufahrt

Die Zufahrt zu den diversen Nutzungen im Perimeter erfolgt jeweils direkt ab der Länggasse. Die Zu- und Wegfahrten zur bestehenden Park & Ride-Anlage sowie zum Baufeld A (Erschliessung Einstellhalle, Hauszufahrt) sind dabei im Überbauungsplan räumlich festgelegt. Die Zu- und Wegfahrt

zu einem allfälligen Neubau in Baufeld B im Norden des Baufelds mit Strassenanschluss im Bereich der Kreuzung Länggasse-Bahnhofstrasse-Worbenstrasse und wird im Detail im Baubewilligungsverfahren festgelegt.

8.4.2 Parkierung

Für die Anzahl der Parkplätze (Auto und Velo) sind die Vorschriften der Bauverordnung (BauV) massgebend. Die Detailgestaltung der Längsparkierung entlang der Länggasse wird im Baubewilligungsverfahren festgelegt.

Baufeld A

Gemäss UeV sind die Bewohner-/Mitarbeiter-Parkplätze für Baufeld A in einer unterirdischen Einstellhalle anzuordnen. Die Kunden- und Besucher-Parkplätze werden oberirdisch angeordnet; sie müssen innerhalb der im Überbauungsplan ausgeschiedenen Bereiche (entlang der Länggasse und auf dem Vorplatz) platziert werden. Damit das Erscheinungsbild entlang der Länggasse nicht durch eine zu lange Reihe an Längs-Parkplätzen beeinträchtigt wird, müssen die Parkplätze gemäss Festlegung in den UeV an mindestens drei Stellen unterbrochen werden. Es ist vorgesehen, die Parkplätze im Bereich der Hauseingänge zu unterbrechen, von denen es aufgrund der Länge des Neubaus vermutlich mindestens drei geben wird.

Die Abschätzung der zu erstellenden Parkplätze (zulässige Bandbreite gemäss BauV) beruht auf folgenden Kennwerten eines möglichen Vorhabens:

Nutzung	Geschoss- flächen GF	Anzahl Wohnungen	PP min. gem. BauV	PP max. gem. BauV
Wohnungen bis 120 m ² GF	2'750	38	28.5	47.5
Wohnungen über 120 m ² GF	1'350	8	8	16
Büros, Gewerbe, Dienstleistungen	1'880	–	19.56	35.08
Verkauf	500	–	12	25
Gastronomie	120	–	1.8	11.4
Total	6'600	46	69.86	134.98

Bei den genannten Zahlen gilt zu beachten, dass es sich um Kennwerte eines theoretisch möglichen Nutzungsmix' handelt (beispielhaft) und nicht um konkrete Zahlen eines Vorprojekts, da dieses noch nicht vorliegt.

Unter den getroffenen Annahmen wären für die Nutzungen in Baufeld A gemäss Art. 51 und 52 BauV zwischen **70 und 135 Parkplätzen zulässig**.

Baufeld B

Die Bewohner-/Mitarbeiter-Parkplätze für einen allfälligen Neubau in Baufeld B sind gemäss UeV ebenfalls in einer unterirdischen Einstellhalle anzuordnen. Die Anordnung der Kunden- und Besucher-Parkplätze wird hingegen nicht vorgegeben, da heute weder die künftige Gestaltung des Bahnhofplatzes noch die Lage, Grösse und Nutzung eines allfälligen Neubaus bekannt sind.

Seitens Grundeigentümerin SBB bestehen heute keine Entwicklungsabsichten für eine neue Bahnhofsüberbauung. Die Bandbreite der zulässigen Parkplätze wird daher anhand grober Annahmen abgeschätzt: Aufgrund der Abmessungen des Baufelds und der zulässigen Geschosse wird von einer Geschossfläche von ca. 2'500 m² ausgegangen, wovon 300 m² durch Verkaufnutzungen und 2'200 m² durch Arbeits-, Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen belegt werden könnten.

Unter den getroffenen Annahmen wären für die Nutzungen in Baufeld B gemäss Art. 51 und 52 BauV zwischen **30 und 57 Parkplätzen zulässig**.

Veloparkierung

Die Veloabstellplätze für die (privaten) Nutzungen der Baufelder A und B sind in der Nähe der Eingangsbereiche der Neubauten abzuordnen. Die Veloabstellplätze zum Bahnhof werden im Rahmen der von der SBB zugesicherten Studie geprüft und bei Bedarf ergänzt und in Abstimmung mit den anderen Nutzungen auf und um den Bahnhofplatz neu angeordnet.

8.4.3 Park & Ride-Anlage

Heute besteht im nördlichen Bereich des UeO-Perimeters eine offene Park & Ride-Anlage mit ca. 55 Parkplätzen, wovon einige als Kurz-Parkplätze für den Bahnhof genutzt werden. Die Anlage ist heute zu ca. 60% ausgelastet; es wird davon ausgegangen, dass der Bedarf künftig ähnlich bleibt. Die SBB sind aktuell nicht an einer Verschiebung oder Neuorganisation der Park & Ride-Anlage interessiert, weshalb diese entsprechend der heutigen Lage und Abmessung im Überbauungsplan festgelegt wird.

8.4.4 Öffentliche Fussgängerverbindungen

Nord-Süd-Verbindung entlang Baufeld A/Länggasse

Auf der Westseite der Länggasse auf Höhe der Parzelle Nr. 164 besteht heute kein öffentliches Trottoir. Die Neubebauung des Areals führt jedoch zu einem grösseren Bedürfnis nach einer öffentlich Verbindung auch auf dieser Strassenseite. In den UeV wird daher festgelegt, dass die öffentliche Fussgängerverbindung auf privatem Grund sicherzustellen ist, entweder als öffentlich begehbare Arkade oder in Form eines Trottoirs. Im Überbauungsplan ist die ungefähre Lage der Verbindung bezeichnet.

Ost-West-Verbindung über Bahnhofplatz

Die Verbindung zwischen den östlich und westlich gelegenen Quartieren über den Bahnhofplatz und die Personenunterführung ist sicherzustellen und bei einem allfälligen Neubau in Baufeld B zu berücksichtigen. Im Überbauungsplan ist die ungefähre Lage der Verbindung bezeichnet.

8.4.5 Neue Bushaltestelle

Kurz- bis mittelfristig ist vorgesehen, eine Buslinie neu zum Bahnhof Buswil zu führen. Im Bereich des Bahnhofplatzes ist daher eine neue Bushaltestelle vorzusehen. Da die konkreten Anforderungen an die Haltestelle heute noch nicht bekannt sind (Dimensionen, Zu-/Wegfahrt, Wendemöglichkeit etc.), ist es nicht möglich, die Bushaltestelle im Überbauungsplan örtlich festzulegen. Die Bushaltestelle soll in der von den SBB zugesicherten Studie für den Bahnhofplatz berücksichtigt werden.

9. Auswirkungen auf die Umwelt (gem. Art. 47 RPV)

9.1 Baulandbedarf, Siedlungsentwicklung nach innen

Der revidierte kantonale Richtplan verlangt im Massnahmenblatt A_07 eine verstärkte Berücksichtigung und Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen (SEin). Auf eine umfassende, das gesamte Gemeindegebiet abdeckende Behandlung dieser Thematik gemäss dem im Massnahmenblatt skizzierte Vorgehen wird aus folgenden Gründen verzichtet:

- Der Wirkungsbereich der ZPP 2 befindet sich direkt am Bahnhof Buswil und ist von Bauzonen umgeben; die Schaffung von Wohnbauland entspricht damit dem Grundsatz «Innenentwicklung vor Aussenentwicklung» und führt zur «Schliessung von Baulücken» bzw. zur «kompakten Siedlungsentwicklung am geeigneten Ort» (MB A_07).
- Gemäss den verfügbaren Angaben des Kantons besteht in der Gemeinde Lyss kein rechnerisch nachweisbares Verdichtungspotenzial; die vom Kanton für Lyss ausgewiesene Raumnutzerdichte von 83 Raumnutzern/ha liegt deutlich über dem Richtwert für den entsprechenden Raumtyp von 57 Raumnutzern/ha.
- Das im MB A_07 dargelegte Vorgehen bedeutet einen erheblichen zeitlichen und finanziellen Aufwand, welcher in keinem Verhältnis zur vorgesehenen Zonenplanänderung steht; das Thema lässt sich nur als Bestandteil bzw. als Vorarbeit zu einer Ortsplanungsrevision in der gebotenen Tiefe bearbeiten.
- Die Arbeitshilfe zur Behandlung der Siedlungsentwicklung nach innen liegt aktuell nicht vor, auf Nachfrage hin kann das AGR keine entsprechenden Angaben machen oder Hilfestellung leisten; der konkrete Handlungsbedarf ist somit ohnehin nicht bekannt.

9.2 Orts- und Landschaftsbild

Die Ausgangslage wird bezüglich Orts- und Landschaftsbild als wenig heikel eingeschätzt. Das Bahnhofsareal mit seinem unattraktiv gestalteten Umfeld (grossmehrheitlich Verkehrsflächen und Verkehrsgrün) und den angrenzenden Gewerbe- und Lagerbauten im Süden bzw. der Park & Ride-Anlage im Norden ist heute wenig ansprechend und wird seiner Funktion als Ortszentrum nicht gerecht.

Infolge der Planung werden sich auf das Ortsbild auswirken einerseits der gemischt genutzte Neubau in Baufeld A, welcher die wenig ansprechenden, mehrfach aneinander gebauten Gewerbe- und Lagerbauten ersetzt, und andererseits der neu gestaltete Bahnhofplatz zusammen mit dem Vorplatz vor dem Neubau. Dieser wird dabei insbesondere aufgrund seiner Höhe prägnanter als die heutige Bebauung in Erscheinung treten. Aufgrund der zentralen Lage unmittelbar am Bahnhof und der Absicht, das Zentrum langfristig aufzuwerten und zu stärken, wird dies als richtig erachtet. Einen weiteren positiven Akzent könnte langfristig eine neue (Bahnhofs-)Überbauung in Baufeld B setzen, welche aktuell jedoch nicht geplant ist. Der aufgewertete Zugangsbereich zum Bahnhof (mit hindernisfreiem Zugang und einem Bahnhofplatz mit aufeinander abgestimmter Anordnung der diversen Nutzungen) wird zusammen mit dem gestalteten Vorplatz vor dem Neubau in Baufeld A die Attraktivität des Zentrums von Busswil deutlich steigern und sich positiv auf das Ortsbild auswirken.

9.3 Verkehrsaufkommen

Das Areal ist heute mit den notwendigen Basis- und Detailerschliessungsanlagen erschlossen, die im Grundsatz auch für die kommende Entwicklung genügen, insofern diese nicht zu einer verhältnismässig grossen Zunahme des Verkehrsaufkommens führt (Art. 5 Bst. a BauV).

Baufeld A

Für die Ermittlung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens wird das Verkehrsaufkommen der bestehenden Nutzung im Bereich des Baufelds A (Bebauung Länggasse 4/4a, siehe Kap. 1.1) abgeschätzt und dem aufgrund der Parkplatzzahl für Baufeld A (siehe Kap. 8.4.2) zu erwartenden Verkehrsaufkommen gegenüber gestellt.

Baufeld B und Park & Ride-Anlage

Die Park & Ride-Anlage generiert kein zusätzliches Verkehrsaufkommen, da keine Erweiterung vorgesehen ist. Für das Baufeld B bestehen seitens Grundeigentümerin SBB keine Entwicklungsabsichten. Das allfällige zusätzliche Verkehrsaufkommen wird daher auf Grundlage der geschätzten Parkplatzzahl für Baufeld B (siehe Kap. 8.4.2) ermittelt. Die Kurz-Parkplätze zum Bahnhof bleiben bei der Ermittlung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens unberücksichtigt, da davon ausgegangen wird, dass sie in gleicher Anzahl (jedoch ev. an anderer Stelle) beibehalten werden.

9.3.1 Heutiges Verkehrsaufkommen

Heute bestehen im Bereich des Baufelds A (Bebauung Länggasse 4/4a) 31 Parkplätze (16 strassenseitig, 15 bahnseitig). Davon werden ca.

- 10 Parkplätze durch Kunden der Verkaufsnutzungen (insb. Denner) und
- 21 Parkplätze durch Mitarbeiter und Kunden/Besucher der weiteren gewerblichen Nutzungen in Anspruch genommen.

Es wird davon ausgegangen, dass

- die Kunden-Parkplätze im Durchschnitt 5 x pro Tag und
- die übrigen Parkplätze im Durchschnitt 1 bis 1.5 x pro Tag umgeschlagen werden.

Der Lieferverkehr wird auf durchschnittlich 5 An- oder Auslieferungen resp. 10 Fahrten pro Tag geschätzt.

Somit ergibt sich das folgende Verkehrsaufkommen:

10 Kunden-Parkplätze bestehend	x 10 Fahrten	100 Fahrten/Tag
21 übrige Parkplätze bestehend	x 2.5 Fahrten	52 Fahrten/Tag
Lieferverkehr bestehend		10 Fahrten/Tag
Summe		162 Fahrten/Tag

Das **heutige Verkehrsaufkommen** durch die Nutzungen an der Länggasse 4/4a (künftiges Baufeld A gemäss UeP) beträgt **ca. 160 Fahrten/Tag**.

9.3.2 Künftiges Verkehrsaufkommen durch Neubauten

Baufeld A

Für den Neubau sind nach heutigem Planungsstand resp. unter den getroffenen Annahmen für eine mögliche Lösung zwischen 70 und 135 Parkplätzen zulässig (siehe Kap. 8.4.2).

Aufgrund der guten ÖV-Erschliessung wird von der Realisierung der minimal erforderlichen Parkplatzzahl (70) ausgegangen:

- 28 Parkplätze zu den Wohnungen
- 14 Parkplätze für Kunden und Besucher Laden/Gastronomie und
- 28 Parkplätze für übrige Arbeits-, Dienstleistungs-, Gewerbenutzungen

Aufgrund der Lage unmittelbar am Bahnhof resp. der sehr guten ÖV-Erschliessung wird davon ausgegangen, dass

- die Parkplätze zu den Wohnungen im Durchschnitt 1 x pro Tag und
- die Kunden-Parkplätze für Laden/Gastronomie 5 x pro Tag und
- die übrigen Parkplätze im Durchschnitt 1 bis 1.5 x pro Tag umgeschlagen werden.

Der Lieferverkehr wird auf durchschnittlich 5 An- oder Auslieferungen resp. 10 Fahrten pro Tag geschätzt.

Somit ergibt sich das folgende Verkehrsaufkommen:

28 Parkplätze zu Wohnungen	x 2 Fahrten	56 Fahrten/Tag
14 Kunden-Parkplätze Laden/Gastro	x 10 Fahrten	140 Fahrten/Tag
28 übrige Parkplätze	x 2.5 Fahrten	70 Fahrten/Tag
Lieferverkehr geschätzt		10 Fahrten/Tag
Summe		276 Fahrten/Tag

Baufeld B

Für den Neubau sind unter den getroffenen Annahmen zwischen 30 und 57 Parkplätzen zulässig (siehe Kap. 8.4.2).

Aufgrund der guten ÖV-Erschliessung wird von der Realisierung der minimal erforderlichen Parkplatzzahl (30) ausgegangen:

- 6 Parkplätze für Kunden der Verkaufsnutzungen
- 24 Parkplätze für übrige Arbeits-, Dienstleistungs-, Gewerbenutzungen

Bezüglich täglichem Umschlag der Parkplätze wird von denselben Kennwerten wie für Baufeld A ausgegangen. Der Lieferverkehr wird auf durchschnittlich eine An- oder Auslieferung resp. 2 Fahrten pro Tag geschätzt.

Somit ergibt sich das folgende Verkehrsaufkommen:

6 Kunden-Parkplätze Verkauf	x 10 Fahrten	60 Fahrten/Tag
24 übrige Parkplätze	x 2.5 Fahrten	60 Fahrten/Tag
Lieferverkehr geschätzt		2 Fahrten/Tag
Summe		122 Fahrten/Tag

Summe Baufeld A und B

Das künftige Verkehrsaufkommen durch die neuen Nutzungen in den Baufeldern A und B (ohne Kurz-Parkplätze Bahnhof, da unverändert) beträgt **ca. 400 Fahrten/Tag**.

9.3.3 Zusätzliches Verkehrsaufkommen und Fazit

Das zusätzliche Verkehrsaufkommen durch die neuen Nutzungen in den Baufeldern A und B (künftiges Verkehrsaufkommen abzüglich heutiges Verkehrsaufkommen) beträgt **ca. 240 Fahrten/Tag**.

Heutige Belastung der Länggasse

Die letzte Verkehrsmessung an der Länggasse wurde 1999 gemacht und ergab einen durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von 2'950 Fahrzeugen (Quelle: Verkehrsrichtplan Busswil 2002). Unter Berücksichtigung einer mittleren Verkehrszunahme von 1.5% pro Jahr beträgt der DTV heute ca. 3'600 Fahrzeuge. Mit dem sich zur Zeit in Ausführung befindenden Umbau der Länggasse (Tempo 30 mit Vertikalversatz, siehe Kap. 4.2) erhofft man sich, dass der Durchgangsverkehr ausbleiben wird. Dieser macht heute einen Anteil von ca. 30%, d.h. er entspricht einem DTV von gut 1'000 Fahrzeugen, welcher im besten Fall komplett wegfallen würde.

Fazit

Somit hat die Länggasse auch mittel- bis langfristig genügend Kapazität, um die ca. 240 zusätzlichen Fahrten, welche durch die Neubauten im Umfeld des Bahnhofs generiert werden könnten, aufnehmen zu können.

9.4 Lärm und Luft

Lärm

Für das Neubauprojekt auf Parzelle Nr. 164 liess die Grundeigentümerin ein Lärmgutachten erstellen. Dieses kam zum Schluss, dass der geplante Neubau mit Büro-/Betriebsnutzungen im Erdgeschoss und Wohn- und Büronutzungen in den Obergeschossen die Anforderungen der Lärmschutzverordnung erfüllt.

Luft

Unzulässige Luftemissionen sind mit dem prognostizierten Verkehrsaufkommen nicht zu erwarten.

9.5 Grundwasser

Das Planungsgebiet befindet sich im Gewässerschutzbereich Au. Dieser umfasst Gebiete, deren Grundwasservorkommen geringmächtig sind. Es dürfen keine Anlagen erstellt werden, die unter dem mittleren Grundwasserspiegel liegen, wobei Ausnahmen bewilligt werden können, soweit die Durchflusskapazität des Grundwassers gegenüber dem unbeeinflussten Zustand um höchstens 10% vermindert wird (siehe Anhang 4 zur Gewässerschutzverordnung (GschV); SR 814.201).

Das Areal weist gemäss Grundwasserkarte des Kantons Bern einen mittleren Grundwasserspiegel von ca. 433.5 m auf.

Die Planung für den Neubau in Baufeld A sieht vor, dass das Untergeschoss des Neubaus genau auf dem mittleren Grundwasserspiegel zu liegen kommt. Die Vereinbarkeit mit dem Gewässerschutzrecht ist also gewährleistet.

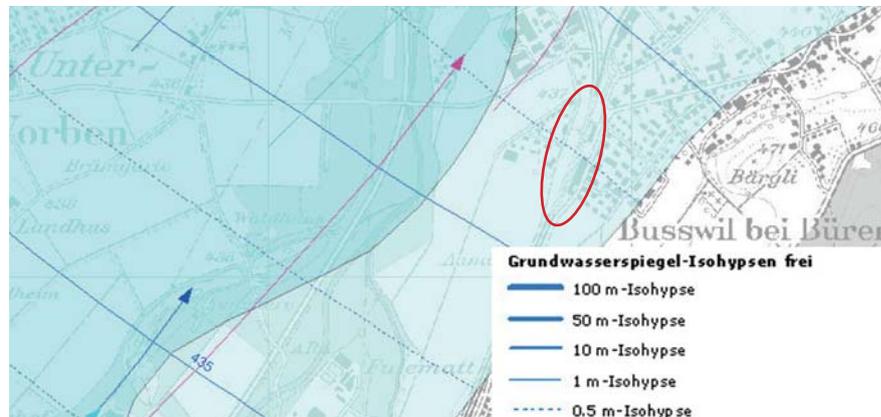


Abb. 8 Grundwasserkarte mit Planungsbereich (Quelle: Geoportal des Kantons Bern)

9.6 Ver- und Entsorgung

Energie

In den Überbauungsvorschriften werden die kantonalen Vorgaben leicht verschärft, indem der Mindestanteil an erneuerbaren Energien zur Deckung des zulässigen Wärmebedarf auf 34% erhöht wird (resp. max. 66% nicht erneuerbare Energien). Raum für eine weitere Verschärfung besteht nicht, da aufgrund des Grundwasservorkommens die Nutzung der Erdwärme zur Erzeugung von Wärmeenergie nicht möglich ist.

Der Neubau in Baufeld A soll im Minergie-P oder einem vergleichbaren Standard erstellt und bahnseitig mit einer Fassade mit Photovoltaikanlagen ausgestattet werden. Die Form der Energieversorgung wird im Rahmen der weiteren Planung vertieft abgeklärt und festgelegt.

Abfallentsorgung

Die Abfallentsorgung erfolgt direkt ab der Länggasse.

Entwässerung

Die Entwässerung erfolgt gemäss GEP bzw. Festlegung in den Überbauungsvorschriften im Trennsystem. Ziel ist es, das nicht verschmutzte Regenabwasser vor Ort versickern zu lassen. Aufgrund der verhältnismässig wenig nicht bebauten oder nicht versiegelten Flächen ist es allerdings fraglich, ob dies möglich ist. Alternativ ist ein Anschluss an die Meteorwasserleitung Länggasse zu erstellen.

9.7 Weitere Themen

Schutzobjekte

Im Planungsbereich sind keine Schutzobjekte bekannt.

Naturgefahren

Gemäss Naturgefahrenkarte ist der Planungssperimeter keinem Gefahrengebiet zugeordnet.

Altlasten

Der Kataster der belasteten Standorte enthält keinen Eintrag.

10. Grenzbereinigungen

Die zur Umsetzung der Planung auf der Ostseite erforderlichen Grenzbereinigungen resp. Landzu-/verkäufe werden zwischen den verschiedenen aktuellen und künftigen Grundeigentümern bilateral verhandelt. Vorgesehen ist in erster Linie eine Arrondierung des Grundstücks der Parto AG. Daneben planen auch der Modelleisenbahnclub sowie die ESAG von den SBB Land zuzukaufen. Die SBB sind grundsätzlich bereit, die notwendigen Flächen abzutreten. Die Grundstücksgrenzen werden parallel zur Erarbeitung der UeO bereinigt, so dass sie mit den Inhalten der UeO übereinstimmen.

11. Erschliessungskosten

Der Perimeter ist bereits mit den nötigen Basis- und Detailerschliessungsanlagen erschlossen. Durch die Planung entstehen der öffentlichen Hand keine Erschliessungskosten.

12. Verfahren

12.1 Projektorganisation

Die Planung wurde von einer Projektgruppe, bestehend aus Vertretern der Gemeinde, der betroffenen Grundeigentümerschaft SBB, ESAG und Parto AG sowie dem beauftragten Planungsbüro ecoptima ag erarbeitet.

12.2 Mitwirkung

12.2.1 Allgemeines

Die öffentliche Mitwirkung zur Zonenplan- und Baureglementsänderung fand vom 23. August bis 23. September 2013 statt. Für die Überbauungsordnung wäre gemäss Art. 94 BauG keine Mitwirkung erforderlich gewesen. Da diese jedoch parallel zur Zonenplan- und Baureglementsänderung erarbeitet wird, wurde für sie zeitgleich ein freiwilliges Mitwirkungsverfahren durchgeführt.

Die Planung lag während der Mitwirkungsfrist auf der Abteilung Bau und Planung der Gemeinde Lyss zur Einsicht auf. Zusätzlich fand am 10.09.2013 zwischen 17 bis 19 Uhr ein Informations- und Auskunftsabend an der Fabrikstrasse 22 (Kindergarten) in Buswil statt, an welchem die Gemeinde und die Planer über die Planung informierten und Fragen zur Planung beantworteten.

12.2.2 Mitwirkungseingaben und Stellungnahmen

Im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens gingen zwar nur wenige Eingaben ein und auch der Informationsanlass stiess auf eher geringes Interesse. Zusammenfassend kann aber festgestellt werden, dass die Planung von der Bevölkerung grossmehrheitlich positiv aufgenommen wurde. Die wenigen notwendigen Änderungen an der Planung werden vorgenommen.

Im Einzelnen gingen die folgenden vier Eingaben ein:

1. Max Baumgartner, Bütigenstrasse 34, 3292 Buswil: Die Änderung des Baureglements und des Zonenplans beinhaltet positive Anpassungen zu Gunsten des Dorfes Buswil. Der Erläuterungsbericht der Ecoptima ist eine fundierte und umfassende Analyse. Anmerkung zur Seite 8: anstatt „Stärkung der Identität der Gemeinde Buswil“ sollte es „des Dorfes Buswil“ heissen. Die Aufteilung des ZPP 2-Bereiches in eine Zone Ost und West, sowie Bahnareal ist vernünftig und gestattet eine etappierte und bedarfsorientierte Planung. In der Überbauungsordnung B11 Ost fehlt im Artikel 15 eine genauere Umschreibung der Zu- und Wegfahrten auf das Areal (Park & Ride, Bahnhofgebäude, Liegenschaft Parto AG). Eine so ungünstige Situation wie sie heute besteht gilt es in jedem Fall zu vermeiden. Das Entwicklungskonzept ist eine vernünftige Ideenskizze. Die Unterlagen sind eine rundum positive, sachgerechte und fundierte Zukunftsplanung, welche es verdienen in dieser Form umgesetzt zu werden.

Stellungnahme der Gemeinde: Die positive Würdigung der Planung wird erfreut zur Kenntnis genommen. Gemeinde Buswil ist mit Dorf Buswil zu ersetzen. Art. 15 regelt nur die privaten Zufahrten. Die Zu- und Wegfahrten zum Park & Ride sind im Überbauungsplan örtlich festgelegt, ebenso wie der Fahrbereich auf dem Vorplatz beim Bahnhofplatz für den Lieferverkehr des Neubaus im Bau Feld A. Die exakte Lage der Zu- und Wegfahrten zum Bahnhofplatz inkl. Bahnhofgebäude kann heute noch nicht festgelegt werden, da die Absichten und die Planung in diesem Bereich noch zu wenig konkret sind. Die Erschliessung des Bahnhofplatzes soll in einer noch zu erarbeitenden Studie festgelegt werden.

2. Beat von Lerber & Bernhard Iseli, Arch. FH, Länggasse 33, 3292 Buswil: Grundsätzlich wird die Planung als richtig erachtet. Es wird aber beantragt, dass die Überbauungsordnung (West) gleich dem Konzeptplan zur Abstimmung kommt.

Stellungnahme der Gemeinde: Die positive Würdigung der Planung wird erfreut zur Kenntnis genommen. Das Konzept wurde als Grundlage für die vorliegende Zonenplan- und Baureglementsänderung und die Überbauungsordnung für den Teil Ost erarbeitet. Es zeigt eine mögliche Bebauung und Gestaltung des Bahnhofareals auf, in Sinne einer Machbarkeitsstudie. Für die konkrete Umsetzung ist und soll es nicht verbindlich sein. Die Überbauungsordnung West kann auf – der Basis des Konzeptplans – erst an die Hand genommen werden, wenn die SBB als Grundeigentümerin grünes Licht dafür gibt und die Finanzierung der Planung bereitstellt.

3. Getreidezentrum Buswil, Kurt Hostettler, Worbenstrasse 6, 3292

Buswil: Die Strasse zwischen dem Restaurant Bahnhof und dem Park & Ride ist zum heutigen Zeitpunkt sehr schmal. Auf den Plänen ist nicht ersichtlich, ob es die Fabrikstrasse oder die Worbenstrasse betrifft. Es sieht so aus, als ob die Strasse schmaler werden soll. Dies dürfe aus folgenden Gründen nicht geschehen. Laut Artikel 7 des Fusionsreglements der Gemeinden Lyss und Buswil heisse es, dass der Zonenplan der Einwohnergemeinde Buswil bestehen bleibt. Unter Artikel 1 Abschnitt 4 steht, dass die baurechtliche Grundordnung der ehemaligen Einwohnergemeinde Buswil gilt.

Stellungnahme der Gemeinde: Die Gestaltung der an den Perimeter angrenzenden Strassenräume ist nicht Gegenstand des vorliegenden Planungsverfahrens. Eine Verschmälerung der Strasse ist nicht vorgesehen. Es ist lediglich so, dass das Symbol für die Begrenzung des UeO-Perimeters (im Plan grau gestrichelt) die Strasse überlagert. Der Zonenplan und das Baureglement für den Ortsteil Buswil sind weiterhin rechtskräftig (sie werden nicht in die Planungsinstrumente der Gemeinde Lyss integriert).

4. N-Bahn-Club-Buswil, p.A. G. Schwarz, Präsident, Tulpenweg 4, 3292

Buswil: Als langjähriger Mieter der SBB-Freifläche von ca. 660 m² bekundet der Modelleisenbahnklub das Interesse am bisherigen Standort, entweder als Mieter oder als Käufer der Freifläche. Er legt Wert auf die Feststellung, dass die von ihm betriebene Anlage hochprofessionell (und teuer) ist, was auch von der SBB anerkannt werde und bringt vor, der Verein sei von kulturellem Wert, was von der Gemeinde anerkannt werden müsse.

Stellungnahme der Gemeinde: Dem N-Bahn-Club ist ein gewisses "Bleiberecht" zu attestieren. Der Club ist seit Jahren vor Ort und verfügt über einen gültigen Mietvertrag mit der SBB. Fehl am Platz ist eine Modelleisenbahnnutzung neben einem richtigen Bahnhof zudem nicht. Die bestehende Modelleisenbahnnutzung wird deshalb in angepasster Form in die Planung aufgenommen. Zu achten ist dabei aber auf ein gutes Erscheinungsbild der Anlage und den richtigen Umgang mit den alten asbestbelasteten Eisenbahnwagen. Hier ist der N-Bahn-Club in die Pflicht zu nehmen. Ob der Club seine Anlage aufrecht erhalten kann, hängt aber

nebst der Planung auch von den zukünftigen Eigentumsverhältnissen ab. Ein Erwerb des betreffenden Areals durch den N-Bahn-Club von der SBB ist in Betracht zu ziehen.

12.3 Vorprüfung und Bereinigung

Das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) hat die UeO im Rahmen der Vorprüfung auf deren Rechtmässigkeit geprüft. Der Vorprüfungsbericht datiert vom 23. Mai 2014. In der Folge wurden die im Vorprüfungsbericht festgehaltenen Vorbehalte gegenüber der Planung bereinigt und die betroffenen Grundeigentümer tätigten die für die Planung erforderlichen Landhandel (vgl. 10. Grenzbereinigung).

Die kantonale Vorprüfung führte zu den folgenden Änderungen:

Überbauungsplan

- Die geplanten Parzellengrenzen werden deutlicher dargestellt.
- Die Signaturen für das öffentliche Trottoir und für das neue Perron werden deutlicher unterscheidbar dargestellt.
- Die Legende wird mit «neue» Hecke ergänzt.

Überbauungsvorschriften

- Art. 4 wird mit «neue Hecke» ergänzt.
- Art. 6 beschränkt neu die Anzahl der Familienwohnungen auf pro Baufeld (Baufeld A: 14, Baufeld B: 5) beschränkt, sodass im UeO Perimeter maximal 19 Familienwohnungen erstellt werden können.
- Die Bestimmung zur Studie Bahnhofplatz wird gestrichen (ehemals Art. 13). Die Studie wird stattdessen in den Erläuterungen genannt.
- Art. 14 wird mit Abs. 2 zur neuen Hecke ergänzt.
- Art. 17 wird präzisiert (Zufahrt im Norden des Baufelds mit Strassenanschluss im Bereich der Kreuzung Länggasse-Bahnhofstrasse-Worbenstrasse).
- Art. 18 wird präzisiert

Baureglementsänderung

- Art. 44 BR (Gestaltungs- und Erschliessungsgrundsätze zur ZPP 2) wird mit der Bestimmung ergänzt, dass eine abweichende Gestaltung des Attikageschosses gem. Art. 8 UeV gestattet ist.

12.4 Öffentliche Auflage und Einsprachen

Nach Abschluss der Vorprüfung und Bereinigung der Planungsunterlagen findet die öffentliche Auflage statt.

Während der Auflagefrist wurde eine schriftliche Einsprache erhoben. Der N-Bahn-Club fordert mit dem Schreiben vom 20. Juni 2015, dass Art. 7 Abs. 4 geändert wird. Der letzte Satz des Absatzes soll von «Wird die bestehen-

de durch den Modelleisenbahnverein aufgegeben, ist das Baufeld als Umgebungsfläche zu gestalten» in «Wird die bestehende Nutzung durch den Modelleisenbahnverein aufgegeben, kann die zukünftige Parzelle Nr. 848 einem anderen Ortsverein dienen oder veräussert werden.» geändert werden.

Im Rahmen der Einspracheverhandlungen vom 11. August 2015 wurde der vom N-Bahn-Clubs geforderten Änderung stattgegeben.

12.5 Geringfügige Änderungen nach der Auflage

Änderung aufgrund Einsprache

Aufgrund der Einsprache sowie der Einspracheverhandlungen lautet der letzte Satz von Art. 7 Abs. 4 neu: «Wird die bestehende Nutzung durch den Modelleisenbahnverein aufgegeben, kann die zukünftige Parzelle Nr. 848 einem anderen Ortsverein dienen oder veräussert werden.» Das Einverständnis der Grundeigentümerin (Parzelle Nr. 687, SBB AG Immobilien) zu dieser geringfügigen Änderung liegt vor.

Änderung aufgrund Gleisabstand und Neuparzellierung

Aufgrund des einzuhaltenden Gleisabstands von 5 Metern und weiteren Verhandlungen betreffend der Neuparzellierung muss die UeO nach der öffentlichen Auflage geringfügig angepasst werden.

Aufgrund des einzuhaltenden Grenzabstands von 5 Metern zu SBB-Gleisen muss das Baufeld E für die Modelleisenbanlage leicht verkleinert werden. Zudem wird durch die Neuparzellierung die Hauszufahrt im Bereich der südöstlichen Ecke des Baufelds für Hauptbauten bis auf die Parzellengrenze reduziert, was jedoch die Befahrbarkeit der Hauszufahrt nicht negativ beeinträchtigt.

Diese Änderung ist geringfügig und erfolgt im Verfahren nach Art. 122 Abs. 1 und 2 BauV. Das Einverständnis der Grundeigentümerinnen (Parzelle Nr. 687, SBB AG Immobilien und Parzelle Nr. 164, Parto AG) zu dieser geringfügigen Änderung liegt vor.

12.6 Beschlussfassung und Genehmigung

Die Beschlussfassung der Zonenplan- und Baureglementsänderung erfolgt durch den Grossen Gemeinderat, die Beschlussfassung der Überbauungsordnung durch den Gemeinderat. Über allfällige unerledigte Einsprachen entscheidet das AGR im Genehmigungsverfahren.