

-
- "Richtplan Bahnhofgebiet West und Ost 2022"
 - Änderung von Zonenplan und Baureglement "Bahnhofgebiet West"

Erläuterungsbericht (Art. 47 RPV)

Herzogenbuchsee, 15. November 2021

Vorprüfung

Der "Richtplan Bahnhofgebiet West und Ost 2022" besteht aus

- Richtplankarte
- Richtmodell
- Massnahmenblätter

Die Änderung von Zonenplan (ZP) und Baureglement (BR) besteht aus

- Teil-Zonenplan "Bahnhofgebiet West"
- Teil-Baureglement "Bahnhofgebiet West"

weitere Unterlagen

- Fachberichte

Impressum

Planungsbehörde	Einwohnergemeinde Herzogenbuchsee Gemeinderat Markus Loosli, Gemeindepräsident Gemeinde Herzogenbuchsee Rolf Habegger, Gemeindeverwalter rolf.habbeger@herzogenbuchsee.ch Thomas Frutschi, Leiter Bauabteilung thomas.frutschi@herzogenbuchsee.ch
Auftragnehmer	Aebi & Vincent Architekten SIA AG Bernhard Aebi Monbijoustrasse 61 3007 Bern Tel. 031 321 10 10 info@aebi-vincent.ch www.aebi-vincent.ch exträ Landschaftsarchitekten AG Simon Schöni Schönburgstrasse 52 3013 Bern Tel. 031 330 45 00 office@extra-ag.ch www.extra-ag.ch Kontextplan AG Verkehrsplanung Markus Hofstetter Gutenbergstrasse 6 3011 Bern Tel. 031 544 22 55 info@kontextplan.ch www.kontextplan.ch Raumplanung Entwicklung Städtebau Adrian Strauss Hallerstrasse 54 3012 Bern Tel. 031 335 10 10 info@straussplan.ch www.straussplan.ch
Begleitgremium Masterplan	Fritz Schär, dipl. Arch. BSA/SIA Markus Steiner, Landschaftsarchitekt BSLA Christian Wiesmann, dipl. Arch. ETH/SIA

Inhalt

Teil A Grundlagen

1.	Vorgeschichte	7
1.1	Bevölkerungsforum und "Räumliches Entwicklungskonzept (REK) 2010"	7
1.2	Strategie des Gemeinderats 2011	9
1.3	Richtplan Bahnhofgebiet 2013	10
1.4	Ortsplanungsrevision (OPR) 2010 – 2015	11
2.	Masterplan Bahnhofgebiet West und Ost 2019/ 2021	12
2.1	Bedeutung und Chancen des Masterplans	12
2.2	Bahnhofquartiere Ost und West	13
2.3	Der "Masterplan Bahnhofgebiet West und Ost 2019" mit Weiterbearbeitung 2021	14
3.	"Richtprojekt Bahnhofgebiet West"	16
3.1	Ausgangslage	16
3.2	Ein Quartier wird transformiert	16
3.3	Das Richtprojekt Städtebau (siehe auch Anhang A3)	19
3.4	Art und Mass der Nutzung, Sektorenplan	24
3.5	Das Richtprojekt Freiraum	25
3.6	Das Richtprojekt Verkehr	30
4.	Wichtige Randbedingungen	35
4.1	Entwicklungsschwerpunkt ESP	35
4.2	Hochhauskonzept	37
4.3	Nachhaltigkeit und Energie	39
4.4	Altlasten	39
4.5	Lärmbeurteilung	39
4.6	Störfallvorsorge	40
4.7	Nichtionisierende Strahlung	42
4.8	Technische Infrastruktur	43
4.9	Schutzraumkonzept	44
4.10	Wirkungsanalyse	44
4.11	Infrastrukturvertrag und Ausgleich von Planungsvorteilen	47

Teil B Rechtliche Festlegungen

5.	"Richtplan Bahnhofgebiet West und Ost 2022"	49
5.1	Richtplankarte	50
5.2	Richtmodell	52
5.3	Massnahmenblätter	54
6.	Änderungen von Zonenplan (ZP) und Baureglement (BR)	56
6.1	Teilzonenplan "ZPP A Bahnhofgebiet West" und "ZöN Q Bahnhofplatz West"	56
6.2	Baureglement "ZPP A Bahnhofgebiet West" und "ZöN Q Bahnhofplatz West"	57

Teil C Anhang

Anhang A1	Fachberichte	65
Anhang A2	Modelldarstellung Quartiersammelstrasse, Variante mit und ohne Brücke	66
Anhang A3	Richtprojekt, Darstellung der Gebäude in den 12 Sektoren der ZPP	67

Teil A Grundlagen

Bei den in Teil A "Grundlagen" aufgeführten Inhalten handelt es sich um Basisinformationen zum Masterplan und zum "Richtprojekt Bahnhofgebiet West", als Basis für die in Teil B festgelegten verbindlichen Instrumente "Richtplan West und Ost" und "Zonenplan mit Baureglement Bahnhofgebiet West".

Worum es geht

Zu Beginn der letzten Ortsplanungsrevision führte der Gemeinderat 2010 ein öffentliches Bevölkerungsforum durch. In einem partizipativen und transparenten Prozess diskutierten die 110 Teilnehmenden Ideen für die Entwicklung und Zukunft der Gemeinde. Die Resultate fanden Eingang in das Räumliche Entwicklungskonzept (REK) der Gemeinde, das Ende 2010 vom Gemeinderat beschlossen wurde. Als Schwerpunkt legt das REK die künftige Entwicklung in den Bahnhofquartieren Ost und West fest.

Auf der Basis des REK wurde die Ortplanung mit Zonenplan und Baureglement erarbeitet und am 10. Dezember 2014 von der Gemeindeversammlung beschlossen. Die Genehmigung durch den Kanton erfolgte am 7. Dezember 2015.

Für die Bahnhofquartiere Ost und West erliess der Gemeinderat 2013 den "Richtplan Bahnhofquartier 2013". Auf dieser Basis wurde 2019 in einem qualitätssichernden Verfahren über das gesamte Bahnhofgebiet West und Ost ein Masterplan mit einer deutlichen städtebaulichen Verdichtung erarbeitet.

Für das Gebiet westlich der Bahnanlage, das "Bahnhofgebiet West", ehemals Areal Fenaco, wurde 2021 ausgehend vom Masterplan das städtebauliche Richtprojekt erarbeitet.

Dem "Richtprojekt Bahnhofgebiet West" liegt folgende Vision zugrunde:

Auf dem ehemaligen Industrieareal westlich des Bahnareals soll ein neuer, urban geprägter Ortsteil entstehen. Ein lebendiges Miteinander aus Wohnen, Dienstleistungen und Gewerbe soll hier die Basis für eine Weiterentwicklung zum regionalen Zentrum bieten. Herzogenbuchsee wird heute durch die SBB-Bahnlinie räumlich in einen traditionellen Ost- und in einen neuen Westteil getrennt. Die Verbindung der beiden Ortsteile, unter anderem mit einer neuen Personenunterführung, ist eines der übergeordneten Ziele der vorliegenden Planung. Die Grösse des Areals von etwa 5 ha erfordert ein ganzheitliches städtebauliches Konzept. Der Freiraum ergänzt die städtebauliche und architektonische Grundhaltung und erfüllt die Ansprüche an Infrastruktur, Erholungs-, Begegnungs- und Aufenthaltsräume. Die Gestaltung leitet sich aus dem teilweisen Erhalt und der Transformation der identitätsstiftenden Industriebauten und -anlagen ab. Das städtebauliche Prinzip des "Plan Moser" von 1863 des Bahnhofquartiers Ost wird im Bahnhofquartier West weiterentwickelt. Ziel ist es, ein lebendiges und sozial durchmischtes Quartier mit Wohnungen, Dienstleistungen, Gewerbe, Gastronomie, öffentlichen Einrichtungen und Kulturangebot zu entwickeln.

Ausgehend von den planerischen Grundlagen, dem "Masterplan Bahnhofgebiet West und Ost" und dem "Richtprojekt Bahnhofgebiet West", wurde der vorliegende "Richtplan Bahnhofgebiet West und Ost 2022" entwickelt. Dieser ist behördenverbindlich für Gemeinde und Kanton und wird von diesem genehmigt. Mit der Inkraftsetzung des neuen "Richtplans Bahnhofgebiet West und Ost" 2021 soll der Richtplan 2013 aufgehoben werden. Dieser wurde im neuen Richtplan integriert und weiterentwickelt.

Auf der Basis des Richtplans wird die grundeigentümergebundene Zone mit Planungspflicht "ZPP A Bahnhofgebiet West" mit 12 Sektoren und die Zone für öffentliche Nutzungen "ZÖN Q für den Bahnhofplatz West" festgelegt.

Den abschliessenden Schritt des Planerlassverfahrens bilden die Überbauungsordnungen der 12 Sektoren, als Voraussetzung für die nachfolgenden Baugesuche.

Parallel zum Verfahren dieser Instrumente soll der Strassenplan der Quartiersammelstrasse "Jacques Häfliger-Strasse" bezüglich Variante entschieden, bereinigt und erlassen werden.

Das Mitwirkungsverfahren

Die Gemeindebehörden wollen die Bevölkerung frühzeitig in den Prozess dieser für die Gemeinde sehr wichtigen Planung miteinbeziehen. Im Rahmen des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens waren alle Interessierten eingeladen, sich zu den aufgelegten Unterlagen schriftlich zu äussern.

Gegenstand der Mitwirkung bildeten das Richtprojekt Städtebau, Freiraum, Verkehr, der "Richtplan Bahnhofgebiet West und Ost 2022" und die Änderung von Zonenplan und Baureglement.

Das Mitwirkungsverfahren dauerte von Montag 16. August bis Freitag 17. September 2021.

Die Planung wurde während der Mitwirkung im «Sonnensaal» mit einer Ausstellung präsentiert, an der von Montag bis Freitag jeweils von 14 bis 17 Uhr sämtliche Unterlagen eingesehen werden konnten. Grundlage der Ausstellung bildet der detaillierte Erläuterungsbericht vom 16. August 2021.

Am Mittwoch 18. August 2021 fand für die Bevölkerung in der Sporthalle Mittelholz ein ausgezeichnet besuchter öffentlicher Informationsanlass statt.

Am Montag 23., Montag 30. August und Mittwoch 15. September 2021 war von 17 bis 20 Uhr eine Vertretung des Planungsausschusses für Erläuterungen und zur Beantwortung von Fragen in der Ausstellung anwesend.

Die Unterlagen standen auch auf www.herzogenbuchsee.ch zur Verfügung.

Eingaben zum Mitwirkungsverfahren waren mit dem vorgegebenen Fragebogen spätestens bis am 17. September 2021 elektronisch oder in Papier einzureichen an die Gemeindeverwaltung Herzogenbuchsee. Das Resultat der Mitwirkung wurde im ausführlichen Mitwirkungsbericht vom 15. November 2021 ausgewertet.

Das weitere Vorgehen

Im Anschluss an das Mitwirkungsverfahren wurden Bereinigungen der Planungsinstrumente vorgenommen. Anschliessend erfolgt nun die Vorprüfung aller Unterlagen durch den Kanton. Danach werden die Änderungen von Zonenplan und Baureglement öffentlich aufgelegt und voraussichtlich im September 2022 der Gemeindeversammlung zum Entscheid vorgelegt.

Mitwirkungsverfahren, Ausstellung Sonnensaal	16. Aug.-17. Sept. 2021
Informationsveranstaltung Mitwirkung, Sporthalle Mittelholz	18. Aug. 2021
Bereinigung aus Mitwirkungsverfahren	Sept./ Okt. 2021
Vorprüfungsverfahren Kanton	Nov. 2021 – März 2022
Bereinigung aus Vorprüfung	April – Mai 2022
Öffentliche Auflage von Zonenplan/ Baureglement/ Strassenplan	voraussichtlich Juni 2022
Gemeindeversammlung zu Zonenplan/ Baureglement/ Strassenplan	voraussichtlich Sept. 2022
Kant. Genehmigung Richtplan/ Zonenplan/ Baureglement/ Strassenplan	ab Jan. 2023

Übersicht Planungsinstrumente

Planerische Grundlagen

- Bevölkerungsforum und Räumliches Entwicklungskonzept (REK) 2010
- Strategie des Gemeinderats 2011
- Richtplan Bahnhofgebiet 2013
- Ortsplanungsrevision 2015 (Zonenplan, Baureglement)
- Gutachterverfahren Bahnhofquartiere 2019

Masterplan Bahnhofquartiere Ost und West 2019/ 2021

- Masterplan Bahnhofquartiere Ost und West
- Kompetenz Gemeinderat
- behördenverbindlich

Richtprojekt Bahnhofgebiet West 2019/ 2021

- Konzeptbericht zu Städtebau, Freiraum, Verkehr
- Modell 1/500
- Kompetenz Gemeinderat
- behördenverbindlich
- Grundlage für Richtplan und ZPP/ ZÖN

Entwicklungs- schwerpunkt ESP

Richtplan Bahnhofgebiet West und Ost 2022

- Richtplankarte
- Richtmodell 1/500
- Massnahmen
- Erläuterungsbericht (Art. 47 RPV)
- Kompetenz Gemeinderat
- Genehmigung Kanton (AGR)
- behördenverbindlich

Hochhaus- konzept

Zone mit Planungspflicht ZPP A/ Zone für öffentl. Nutzung ZÖN Q 2022

- Teil-Zonenplan ZPP A/ ZÖN Q
- Teil-Baureglement Art. 9 ZPP A, Sektoren
- Teil-Baureglement Art. 3 ZÖN Q
- Erläuterungsbericht (Art. 47 RPV)
- Beschluss Gemeinderat
- Beschluss Gemeindeabstimmung
- Genehmigung Kanton (AGR)
- grundeigentümergebündlich
- Infrastrukturvertrag

Änderung UeO Strassenplan

Überbauungsordnung Sektor 1

- Überbauungsplan
- Überbauungsvorschriften
- Erläuterungsbericht (Art. 47 RPV)

- Beschluss/ Kompetenz Gemeinderat
- Genehmigung Kanton AGR
- grundeigentümergebündlich

Überbauungsordnungen Sektoren 2- 12

1. Vorgeschichte

1.1 Bevölkerungsforum und "Räumliches Entwicklungskonzept (REK) 2010"

Die im Teil «Vorgeschichte» beschriebenen Arbeiten und Instrumente beschreiben die Entstehungsgeschichte der Planung Bahnhofquartier und bilden eine wichtige Grundlage für Masterplan, Richtprojekt, Entwicklungsschwerpunkt, Richtplan, Zonenplan und Baureglement.

Mit dem öffentlichen Bevölkerungsforum mit 110 Teilnehmenden wurden zu Beginn der Ortsplanungsrevision im März 2010 die Grundlagen für die Erarbeitung des REK geschaffen.

Das durch die Planer moderierte Bevölkerungsforum hatte die Funktion, in einem partizipativen und transparenten Prozess Lösungsmöglichkeiten für die Zukunft der Gemeinde aufzuzeigen und zu beurteilen. Mit diesem Vorgehen wurde der anlaufende Planungsprozess an die Öffentlichkeit getragen und breit abgestützt.

Die intensive Arbeit der Anwesenden war aus Sicht der Veranstalterin und der moderierenden Planer äusserst erfolgreich. Innert kurzer Zeit wurden an 11 Tischen (Familien, Jugend, Industrie/Gewerbe, Parteien, Verkehr usw.) die aus raumplanerischer Sicht wichtigsten Probleme im Sinne „wo drückt der Schuh?“ diskutiert.

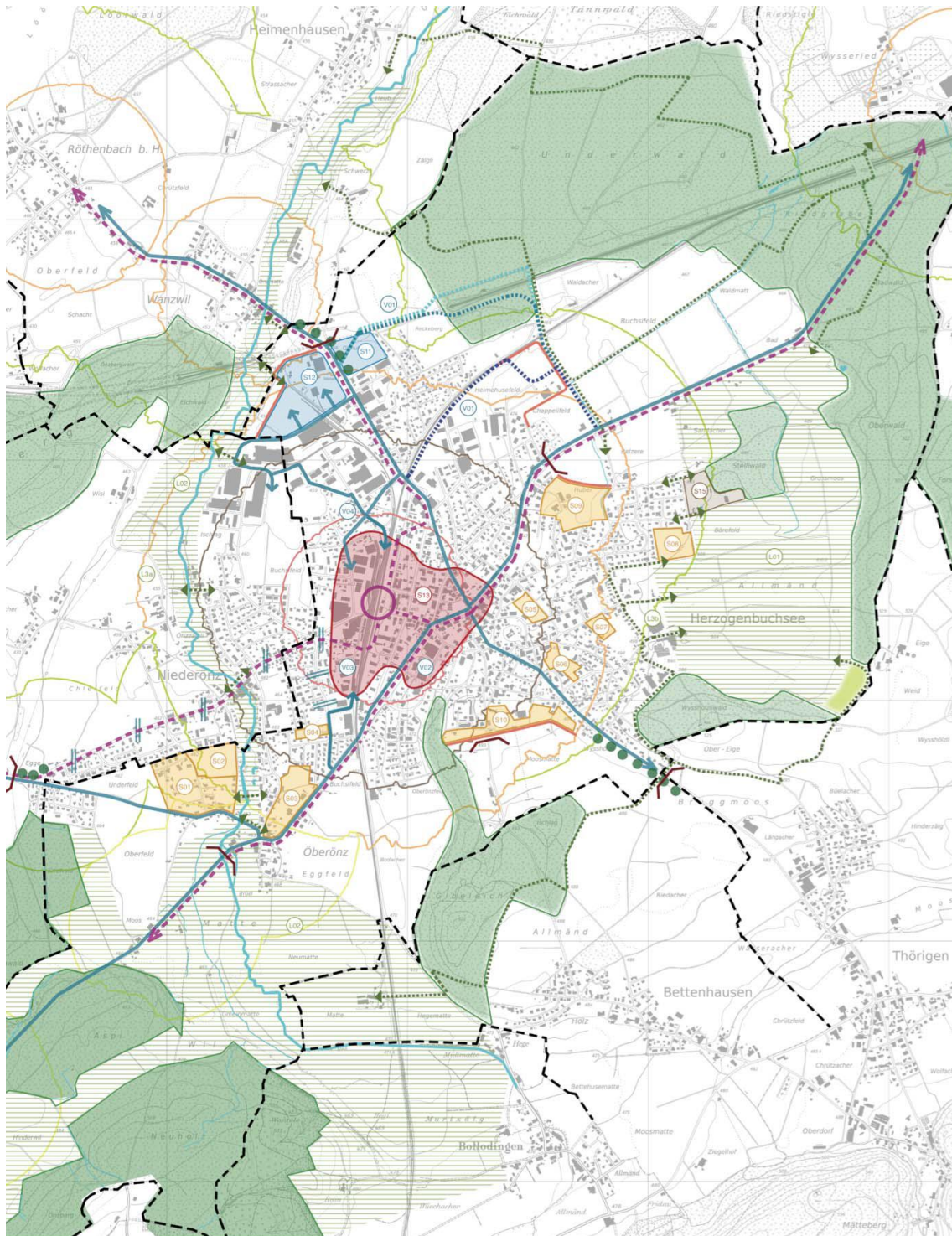


Bevölkerungsforum März 2010

Das Resultat des Bevölkerungsforums wurde planerisch ausgewertet. Es ist als wichtiger Input im Sinne von Handlungsanweisungen in das "Räumliche Entwicklungskonzept (REK) 2010" eingeflossen.

In einer ersten Phase der Planungsarbeiten wurde im Sommer 2010 das "Räumliche Entwicklungskonzept (REK) 2010" erarbeitet, welches die Grundlage der Ortsplanung für die Revision von Zonenplan und Baureglement, für den neuen Verkehrsrichtplan und Energierichtplan sowie für den Richtplan Bahnhofgebiet bildet. Der Gemeinderat hat das REK am 22. November 2010 beschlossen.

Das Räumliche Entwicklungskonzept besteht aus einer Karte über das ganze Gemeindegebiet, die für die einzelnen Interventionsfelder Massnahmen enthält. Diese werden in einzelnen Massnahmenblättern zu den Bereichen Siedlungsentwicklung, Landschaft und Verkehr detailliert beschrieben. Es wird aufgezeigt, wie und wann die jeweilige Massnahme gelöst wird und wer dafür zuständig ist.



Räumliches Entwicklungskonzept (REK) November 2010

1.2 Strategie des Gemeinderats 2011

Der Gemeinderat von Herzogenbuchsee präsentierte 2011 seine Strategie 2030. Sie löst das Leitbild der Gemeinde aus dem Jahr 1998 ab. Damit kommunizierte der Gemeinderat der Bevölkerung, den Unternehmungen und Partnern im Verwaltungskreis Oberaargau seine politische Vision zur Entwicklung der Gemeinde:

«Herzogenbuchsee hat sich in den letzten Jahren positiv entwickelt und wird sich auch in den kommenden Jahren weiterentwickeln. Aus diesem Grund hat sich der Gemeinderat intensiv mit der gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und räumlichen Entwicklung der Gemeinde auseinandergesetzt. Der Gemeinderat sieht Herzogenbuchsee im Jahr 2030 als regionales Zentrum mit städtischem Flair, das den Charme der ländlichen Gemeinde ausstrahlt und für Familien, Gewerbetreibende und KMU attraktiv ist. Der Gemeinderat hat seine Vision mit insgesamt sechs strategischen Leitsätzen konkretisiert, langfristig ausgerichtete Aufgabenschwerpunkte und Ziele festgelegt sowie Ziele und Massnahmen für die laufende Legislaturperiode bestimmt. »

Schwerpunkte der Strategie des Gemeinderats:

1. Herzogenbuchsee ist ein beliebter Wohn- und Aufenthaltsort.
2. Herzogenbuchsee ist führender Partner im regionalen Volksschulangebot.
3. Herzogenbuchsee ist ein Standort für ein vielseitiges Freizeitangebot in der und für die Region.
4. Herzogenbuchsee ist ein attraktiver und vielfältiger Arbeitsort.
5. Herzogenbuchsee ist ein Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs in der und für die Region.
6. Herzogenbuchsee ist ein einflussreicher und attraktiver Partner im Oberaargau.



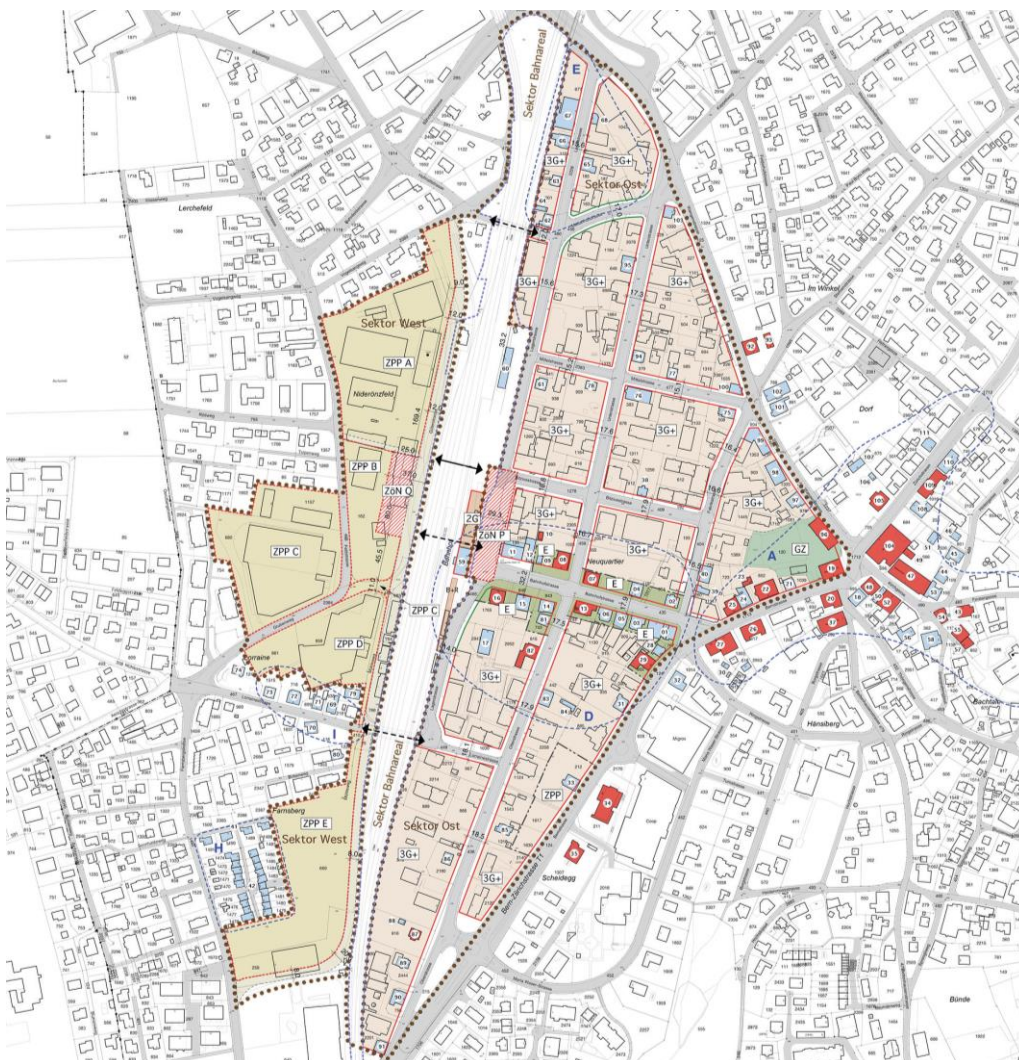
Sonnenplatz

1.3 "Richtplan Bahnhofgebiet 2013"

Zu Beginn der Ortsplanungsrevision wurde für die Bahnhofgebiete Ost und West der kommunale "Richtplan Bahnhofgebiet" erarbeitet und vom Gemeinderat 2013 beschlossen. Er umfasst das Bahnareal mit dem heutigen Bahnhofplatz Ost, das historische Bahnhofquartier östlich des Bahnhofs und das westlich der Bahnlinie gelegene ehemalige Industrie- und Gewerbeareal der Fenaco und der HG Commercial. Beide Firmen sind inzwischen in die Arbeitszonen im Gebiet der Wangenstrasse-Heimenhausenfeld umgesiedelt. Sie hinterlassen beim Bahnhof eine weitläufige Industriebrache mit Gebäuden und Anlagen, die gut geeignet ist für eine städtebauliche Transformation und Neuentwicklung in zentraler Lage.

Für das ehemalige Areal Fenaco westlich der Bahnlinie wurden im "Richtplan Bahnhofgebiet 2013" fünf Zonen mit Planungspflicht (ZPP) ausgeschieden, als Basis für die künftige Entwicklung. In der anschließenden Ortsplanung wurde im Zonenplan das Areal Fenaco in der Arbeitszone 1993 belassen. Ausnahme bildet im südlich gelegenen "Sektor West" das ehemalige Areal der HG Commercial. Dieses wurde im Zonenplan 2015 neu der Zone mit Planungspflicht ZPP E zugeordnet.

Im Rahmen des laufenden Planerlassverfahrens wird der "Richtplan Bahnhofgebiet 2013" weiterentwickelt, der übergeordneten Gesetzgebung bezüglich «Verdichten» angepasst und im neuen Richtplan aufgenommen.



Richtplan Bahnhofgebiet 2013

1.4 Ortsplanungsrevision (OPR) 2010 – 2015

Ausgangslage der Ortsplanungsrevision (OPR) war die Fusion der beiden Gemeinden Herzogenbuchsee und Oberörsch am 1. Januar 2008. Diese liegen in unmittelbarer Nähe zur weiterhin selbständigen Gemeinde Niederörsch und sind mit ihr räumlich und funktional eng vernetzt.

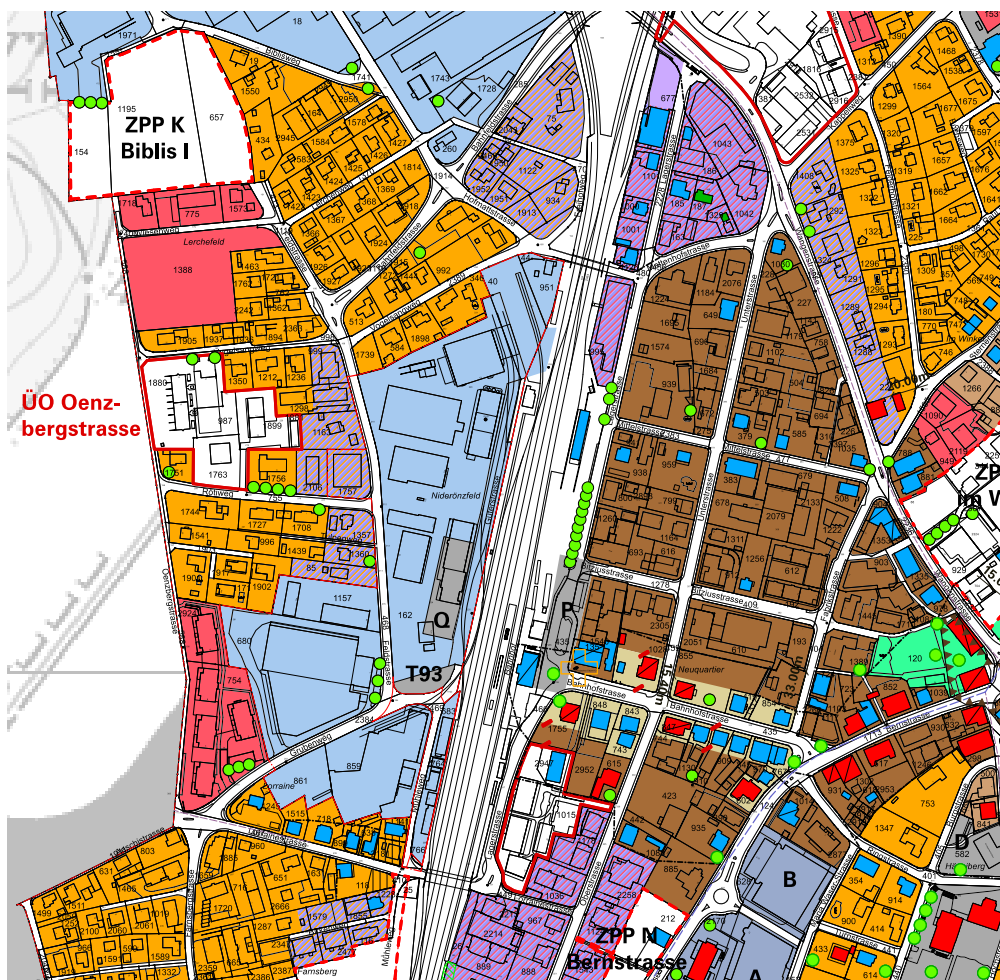
Der Zusammenschluss der beiden Gemeinden bedeutete für die OPR, dass die bisherigen Instrumente der Ortsplanungen von Herzogenbuchsee (1993) und von Oberörsch (1992) zusammengeführt und mit der Ortsplanung von Niederörsch abzustimmen waren. Der Koordinationsspielraum mit der Nachbargemeinde Niederörsch war relativ gering, er lag in erster Linie im Bereich Verkehr.

In der Ortsplanungsrevision Herzogenbuchsee wurden in der Nutzungsplanung folgende grundeigentümerverbindlichen Instrumente erarbeitet und am 10. Dezember 2014 von der Gemeindeversammlung beschlossen: Zonenplan Siedlung und Landschaft, Zonenplan Naturgefahren, Baureglement. Die Genehmigung durch den Kanton erfolgte 2015.

Der Zonenplan Siedlung und Landschaft beinhaltet die Festlegung der verschiedenen Zonen sowie den Schutz von Ortsbild und Landschaft. Er umfasst das historische Dorf, die weiträumigen Wohngebiete und die Zonen für öffentliche Nutzungen, aber auch die weitläufigen Arbeitsgebiete westlich der Bahnlinie und entlang der Wangenstrasse.

Das Baureglement legt die Zonen- und Schutzbestimmungen fest.

Zusätzlich wurde im Rahmen der OPR der behördenverbindliche Richtplan Verkehr erlassen.



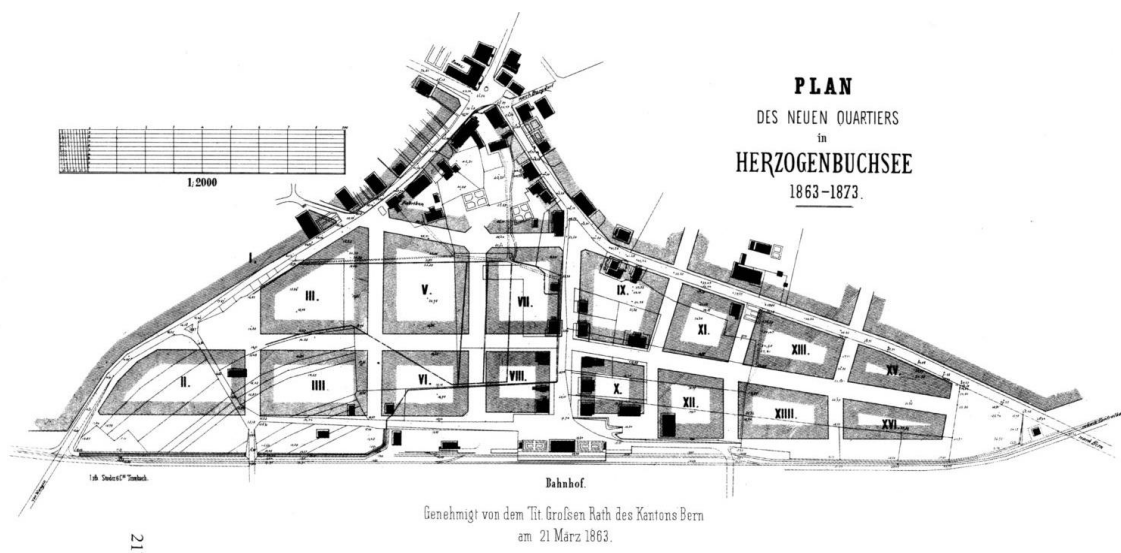
Ausschnitt rechtskräftiger Zonenplan, genehmigt 2015/ blau: Arbeitszone 1993

2. Masterplan Bahnhofgebiet West und Ost 2019/ 2021

2.1 Bedeutung und Chancen des Masterplans

Als Fortsetzung und Weiterentwicklung des Richtplans Bahnhofgebiet von 2013 und der Ortsplanungsrevision wurde im Rahmen eines Gutachterverfahrens das Gebiet des heutigen Bahnhofquartiers Ost zusammen mit der Anbindung und der Strukturierung des neu zu planenden Quartiers westlich der Bahnlinie auf der Industriebrache des ehemaligen Areals Fenaco untersucht. Für beide Bahnhofquartiere Ost und West wurde im Masterplan ein Konzept zur urbanen Entwicklung und inneren Verdichtung erarbeitet.

Prägend im Sinne der Identität von Herzogenbuchsee ist städtebaulich das heutige Bahnhofquartier Ost. Dieses ist nach der Eröffnung der Bahnlinie Bern - Zürich 1857 zwischen dem historischen Ortskern Kirche/Sonnenplatz und der Bahnlinie entstanden. Basis der Planung bildete der prägnante und wegweisende "Plan Moser" des Bahningenieurs Robert Moser aus dem Jahr 1863, der ein rechtwinklig angelegtes Strassenmuster mit begleitender Randbebauung vorsah.



"Plan Moser" 1863, «Das neue Quartier»

Inzwischen haben sich im traditionellen Bahnhofquartier aus der Strategie des ursprünglichen Strassenplans aufgrund der sozialen Veränderungen der letzten hundertfünfzig Jahre wie z.B. Suburbanisierung, Abwanderung von Bevölkerung und von Funktionen ins Umland unterschiedliche Strukturen und Körnungen der Bebauungen entwickelt.

Die Entwicklung zeigt, dass Herzogenbuchsee als Wohnort auch für Pendler in die Zentren Bern, Zürich und Basel attraktiv und beliebt ist.

Das städtebauliche Konzept des Masterplans (Gutachterverfahren Bahnhofgebiet, Schlussbericht und Masterplan April 2019) und dessen Weiterentwicklung im Rahmen des aktuellen Richtprojekts im Frühjahr 2021 beruht auf dem Grundsatz, das heutige Bahnhofquartier im Sinne und Geist des "Plan Moser" räumlich zu klären und zu stärken. Ziel ist es, die Struktur des Quartiers mit der aufgelösten Blockrandbebauung und den ortstypischen historischen Villen als prägende Bauten neu zu interpretieren und zu verdichten.

Von zentraler Bedeutung ist der Umgang mit der den Ort zerschneidenden Bahnlinie. Es gilt heute die Chance einer Quartierplanung westlich der Bahn zu nutzen und eine städtebaulich nachhaltige Anbindung der Industriebrache des Areals Fenaco und des gesamten Quartiers an den Ortskern zu schaffen.

Darüber hinaus soll eine räumliche Verknüpfung der Gemeinden Herzogenbuchsee und Niederönz, unter Einbezug der Hauptverbindungsachsen und der verbindenden Elemente, geschaffen werden mit einem Wegnetz, das von der Kirche über den Sonnenplatz ins Bahnhofgebiet und bis ins Önzthal führt. Ein zentraler Bestandteil ist dabei der Ausbau und die Verlängerung der heutigen Personenunterführung (PU) SBB als neue Quartierverbindung Ost und West.

2.2 Bahnhofquartiere Ost und West

Wie bei den meisten Gemeinden in der Schweiz hat sich in den letzten Jahrzehnten auch in Herzogenbuchsee die Entwicklung, speziell der Wohnquartiere und Industrieareale, weitgehend auf Gebiete ausserhalb des Zentrums beschränkt. Mit dem raumplanerischen Entscheid des Bundes und der Kantone, aufgrund des Raumplanungsgesetzes grundsätzlich keine neuen Bauzonen in der Peripherie mehr zu schaffen, sondern das Bauen auf die Verdichtung der Zentren und der bestehenden Quartiere zu fokussieren, wird eine zentrale Forderung gegen die Zersiedelung umgesetzt. Dies ist in Herzogenbuchsee eine Herausforderung und eine Chance, den Ortskern nachhaltig zu beleben und attraktive Lebensräume zu schaffen.



Die Unterstrasse mit dem markanten Verwaltungsbau der Seidenbandweberei

Das Konzept des Masterplans zeigt auf, wie eine zeitgemässe Entwicklung im Bahnhofgebiet aussehen kann, um der inneren Verdichtung ein Gesicht zu geben und der stadträumlichen Qualität Rechnung zu tragen.

Die Betrachtung der beiden durch die Bahnlinie getrennten Bahnhofquartiere Ost und West zeigt ihre unterschiedliche stadträumliche Bedeutung.

Auf der einen Seite das heutige Bahnhofquartier Ost, begründet auf dem stadträumlichen Modell des "Plan Moser": Die Analyse zeigt, dass die städtebauliche Strategie des 19. Jh. in der Zwischenzeit nur bedingt weiterentwickelt und nur teilweise umgesetzt worden ist. Folglich sind hier eher locker gewachsene Bebauungsstrukturen anzutreffen. Am deutlichsten ist die Umsetzung des Plans an der Bahnhofstrasse festzustellen mit den regelmässig aneinandergereihten, den Strassenraum prägenden Bebau-

ungen. Neben der Bahnhofstrasse befinden sich die denkmalpflegerisch wertvollen und prägenden Gebäude vor allem in den Ecken der Strassengevierte und als historische Villen mit ihren Parkanlagen.

Auf der anderen Seite der Bahnlinie, der nunmehr dem Dorf abgewandten Westseite "ennet den Gleisen", entwickelte sich das Bahnhofquartier West mit einer anschliessend an das Industrieareal heterogen gewachsenen Siedlungsstruktur des Wohnquartiers Feldstrasse - Vogelsangweg. Mit dem Ziel, die beiden Bahnhofquartiere zu verknüpfen, die Ortsteile zusammenzuführen und die künftige Anbindung und Entwicklung des westlich der Bahnlinie liegenden Gebiete voranzutreiben, wurde Anfang 2017 eine von der Gemeinde Herzogenbuchsee initiierte Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Diese hatte das Ziel, die beiden Ortsteile miteinander zu verknüpfen und die Verbindung Bahnhofplatz Ost und Bahnhofplatz West mit konzeptionellen Vorschlägen für eine verlängerte und verbreiterte Personenunterführung zu verbessern. Dies auch im Zusammenhang mit der von den SBB zu realisierenden Barrierefreiheit der Bahnanlagen.

2.3 Der Masterplan Bahnhofgebiet West und Ost 2019 mit Weiterbearbeitung 2021

Im Rahmen der Quartieranalyse stellte sich die Frage nach der Identität des Quartiers und wie diese verstärkt werden kann. Welches sind prägende städtebauliche Elemente der künftigen urbanen Entwicklung und der Gestaltung von öffentlichem und privatem Lebensraum?

Aus der Analyse und Fragestellung ergaben sich folgende Zielsetzungen:

- Identität erkennen und stärken
- Denkmalpflegerisch und geschichtlich wertvolle Bauten als identitätsstiftende Elemente erhalten
- Entwickeln und aufwerten bestehender Stadträume, Gebäudestrukturen, Freiräume und Grünräume
- Ortszentrum stärken, mit innerer Verdichtung der Baufelder
- Ausscheiden eines neuen Bahnhofplatzes West
- Strassenräume aufwerten, räumlich definieren und stärken
- Vernetzen von Stadträumen durch eine feinmaschige Durchwegung und Erschliessung
- Verbindungen im Verkehrsnetz vervollständigen und verbessern
- Entwickeln eines stadtgerechten Verkehrskonzeptes

Der Masterplan 2019 schlägt vor, den Ortskern räumlich aufzuwerten, weiterzubauen und zu ergänzen, den Strassenraum durch eine strassenraumbegleitende Stellung der Baukörper, unter Rücksichtnahme auf die denkmalpflegerisch wertvollen Gebäude, zu verdeutlichen. Die Aufwertung des Bahnhofquartiers Ost ermöglicht die stadträumliche Verknüpfung zwischen dem historischen Zentrum bei der Kirche und dem Bahnhof mit einer verdichteten Bebauung und einem Kontinuum von Freiräumen.

Die bestehenden städtebaulichen Strukturen sollen nach dem Prinzip des "Plan Moser" neu auch auf dem Bahnhofgebiet West weiterentwickelt werden. Mit der räumlichen Aufwertung des gesamten Bahnhofgebiets beidseitig der Bahnlinie und dem Bahnhof als Ankunftsort schafft die Gemeinde ein weiteres Glied in der Kette der Vernetzung vom alten Dorfkern bei der Kirche über Sonnenplatz, Kornhaus, Pfarrgarten, Bahnhofplatz Ost und West bis ins Önzal. Der neu gestaltete Bahnhofplatz Ost wird mit der neuen Personenunterführung das traditionelle Dorf mit dem neuen Bahnhofplatz West verbinden.

Der Masterplan Bahnhofquartiere Ost und West wurde am 27. Mai 2019 vom Gemeinderat genehmigt. Im Rahmen der laufenden Planung mit der Weiterbearbeitung des Richtprojekts erfolgte auch eine Weiterbearbeitung des Masterplans im Bahnhofgebiet West (Stand 15. November 2021).



Masterplan Bahnhofgebiet West und Ost, 27. Mai 2019



Weiterbearbeitung, 15. November 2021

3. Richtprojekt "Bahnhofgebiet West"

3.1 Ausgangslage

Mit dem Masterplan und dem Richtprojekt wird das Konzept der künftigen Entwicklung entworfen, als Basis für die rechtlichen Festlegungen des Richtplans, der Zone mit Planungspflicht "ZPP A Bahnhofgebiet West" und der Zone für öffentliche Nutzungen "ZöN Q Bahnhofplatz West".

Die im Masterplan visionär aufgezeigte Entwicklung soll zu einem differenzierten und präzisen städtebaulichen Richtprojekt weiterentwickelt werden. Dabei wird für das "Bahnhofgebiet West" von einer hohen Dichte mit einer oberirdischen Geschossfläche (GF_o) von 115'000 m² ausgegangen, inklusive der Geschossflächen der beiden Silotürme.

Der Masterplan bildet die Grundlage für das Richtprojekt Bahnhofgebiet West. Er macht Aussagen zum städtebaulichen Prinzip, zur Stellung und Höhenentwicklung der Gebäude, zur architektonischen Umsetzung, zur Grundrisstypologie, zur Nutzungsverteilung und zur Gestaltung der Freiräume. Für die im Masterplan bezeichneten und zu erhaltenden identitätsstiftenden Silotürme sowie weiteren bedeutsamen bestehenden Gebäude werden Szenarien zur Umnutzung und Erweiterung erarbeitet.

Das Richtprojekt enthält weiter Aussagen zum Verkehr und zur Mobilität.



Bahnhofareal West mit Häfligerturm

3.2 Ein Quartier wird transformiert

Das Planungsareal Bahnhofgebiet West in der Grösse von 5 ha ist ein Industrieareal, dessen Entwicklung auf den Anfang des 20. Jahrhunderts zurückgeht. Mit den beiden Getreidesilos, dem Mostereibetrieb, der Futtermühle, dem Lagerhaus für Kartoffeln, der Flockenfabrik, den Werkstätten und dem Kesselhaus soll es zu einem urban geprägten Ortsteil entwickelt werden, mit einer dichten Ausnützung im Sinne der raumplanerischen Zielsetzung der Siedlungsentwicklung nach innen (SEin).

Heute ist das Industriequartier durch die SBB-Linie räumlich und funktionell getrennt vom historisch gewachsenen Bahnhofgebiet Ost. Die Verknüpfung und Verbindung der beiden Bahnhofgebiete ist ein unerlässliches und übergeordnetes Ziel, nicht nur für die weitere Entwicklung der Gemeinde, sondern auch für die regionale Entwicklung.



Bahnhofareal West, Blick Richtung Süden



Bahnhofareal West, Blick Richtung Norden

Die Einzigartigkeit des ehemaligen Areals Fenaco besteht durch den Charme der heute brachliegenden Industrieanlagen, deren Zeit stehen geblieben zu sein scheint, weil sie auf der «falschen» Gleisseite, im ungenügend erschlossenen West-Teil, stehen.

Um diesen Charakter spürbar zu machen und zu verstärken, wurden einzelne dieser vorhandenen ortsprägenden, mit der Geschichte Herzogenbuchsee verwobenen und identitätsstiftenden Industriebauten in die Planung der neuen Entwicklung miteinbezogen, um die Geschichte weiterzuschreiben und um historische Gebäude mit Neubauten, Altem mit Neuem zu verweben. Die Entwicklung des Areals Bahnhof West ist ein Weiterbauen und Verweben der arealprägenden Elemente, das Richtprojekt sieht sich als Resultat eines Transformationsprozesses.

Im Sinne der Transformation, welche dem Areal seine Identität gibt, sollen nebst den beiden Silo-Türmen sowie dem Kamin des Kesselhauses auch die bedeutsamen Bestandesbauten auf ihre Qualität und ihr Potential geprüft werden. Dies soll nicht nur für die Gebäude selbst gelten, sondern auch für andere prägende Elemente wie etwa die geschichtenerzählenden Bodenbeläge, die Vordächer, die für die Industriegebäude typischen Gebäudestrukturen, die Materialien und die typischen Fenster.

Die bedeutsamen Bestandesbauten sollen mit Sonderformen des Wohnens den industriellen Charakter des Areals hervorheben und beleben.

Temporäre Zwischennutzungen

Die schrittweise Transformation bedingt, dass bestehende Bauten für eine gewisse Zeit, bis zu ihren definitiven Nutzungen, einer Zwischennutzung zugeführt werden sollen. Diese sind für die rasche Belegung der brachliegenden Gebäude und Aussenräume von grosser Bedeutung.

Für die Bewilligung von Zwischennutzungen (ZN) sind folgende Randbedingungen abzuklären:

- Die vorgesehene ZN soll grundsätzlich im Rahmen der vorgesehenen neuen Nutzungsvorschriften liegen
- ZN dürfen von zonenspezifischen Nutzungsvorschriften im Rahmen der übrigen hier aufgeführten Randbedingungen abweichen
- ZN sind nur innerhalb der bestehenden Gebäudevolumen, ohne erhebliche äusserliche Veränderungen von Architektur und Aussenraum, möglich
- Innenausbau nur temporär und provisorisch
- Baubewilligungspflicht, Befristung auf 5 Jahre mit Verlängerungsmöglichkeiten
- Das zu erwartende Verkehrsaufkommen muss grundsätzlich im Rahmen der künftigen Nutzungsabsichten liegen
- Für das zu erwartende Lärmaufkommen gilt die Lärmempfindlichkeitsstufe (ES) der vorgesehenen Nutzungszone als Immissionswert
- ZN als temporäre Veränderungen und Umnutzungen im Innern der Gebäude sind nicht der aktuellen Energiegesetzgebung unterstellt

In den ZPP- Vorschriften ist in Abs. 8 die Regelung der Zwischennutzung festgelegt.

3.3 Das Richtprojekt Städtebau (siehe auch Anhang A3)

Ziel ist es, im Bahnhofquartier West ein lebendiges und sozial durchmischtes Quartier mit Wohnen, Gewerbe, Dienstleistung, Gastronomie, Kulturangebot und öffentlichen Einrichtungen zu entwickeln. Mit der Schaffung der erweiterten Personenunterführung (PU) SBB, welche das bisher nur auf Umwegen erreichbare Gebiet westlich der Bahnanlage auf direktem Wege erschliessen wird, soll ein wichtiger Meilenstein für die direkte barrierefreie Fussgänger Verbindung der beiden Ortsteile und damit für die Entwicklung von Herzogenbuchsee gelegt werden.

Vom neuen Bahnhofplatz West aus wird nicht nur das transformierte ehemalige Industrieareal erschlossen, es werden auch neue wichtige Wegverbindungen in die umliegenden Gebiete, nach Niederönz und ins Önzthal, geschaffen. Das Strassennetz ist hierarchisch gegliedert, die sorgfältig gestaltete neu geschaffene Quartiersammelstrasse «Jacques Häfliger-Strasse» bildet die Haupteinschliessung entlang des Bahnkörpers und dient gleichzeitig der Anlieferung von Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben. Sie bildet die äussere Erschliessung, während dahinterliegend, deutlich abgeschirmt von Lärm und Verkehr, eine neue Begegnungszone durch das Innere des Quartiers führt. Angrenzend stossen Werkgassen und Quartierstrassen an und führen zu den verschiedenen Plätzen (Werk- und Kesselplatz) und Gebäuden. Ziel ist es, das ganze Quartier Feldstrasse zu verkehrsberuhigen.

Der neue Bahnhofplatz West als integraler Bestandteil der zukünftigen Hauptachse findet durch den Häfligerturm seinen Abschluss. Er wird als Eingang des Quartiers mit dem Häfligerturm zu einem prägenden Ort für die künftige Entwicklung des neuen Quartiers Bahnhof West.

Es wird ein Weiterverweben der bestehenden Struktur entlang der Bahnlinie und der neuen "Jacques Häfliger-Strasse" auf der einen und, auf der nunmehr lärmabgewandten, anderen Seite die Festigung der inneren Erschliessung und künftigen Hauptachse der Begegnungszone angestrebt.

Die Qualität der Gebäude und Aussenräume am Mühleweg, zwischen dem "Häfligerturm" und dem gegenüberliegenden "Mosteli", sowie der weiteren Lager- und Handwerksbetriebe soll erhalten und verstärkt werden. Die künftigen möglichen Nutzungen können weiterhin aus Ateliers und Handwerksbetrieben bestehen.

Ausgehend vom Bahnhofplatz West bilden die alte Abfüllerei und das Kesselhaus mit seinem ortsprägenden Hochkamin und den neuen Bauten einen ersten Teil eines klar definierten Strassenraumes der Begegnungszone; der Bahnhofplatz wird dadurch räumlich gefestigt und geprägt.

Das Kesselhaus mit der künftigen möglichen Nutzung einer Restaurantterrasse, sowie dem mit weniger öffentlichem Charakter gestalteten Aussenraum der alten Abfüllerei sollen entsprechend der künftigen Erdgeschossnutzung gestaltet werden.

Mit dem Weiterbauen von differenzierten Werkgassen wird die räumliche Verbindung mit der Feldstrasse geschaffen und zugleich der Übergang mit den angrenzenden bestehenden Wohnbereichen hergestellt.

Die neu geschaffene Begegnungszone vervollständigt die Transformation des Industriequartiers und bildet gleichzeitig den nördlichen Abschluss des Areals Fenaco. Die mit den Bestandesbauten verwobenen Neubauten schaffen den Übergang zum Wohnquartier, indem sie den bestehenden Terrainsprung – das Terrain wurde im Rahmen der ausgehenden Entwicklung des Industrieareals im ersten Drittel des 20. Jahrhunderts aufgeschüttet – aufnehmen und artikulieren.

Grundsätzlich kann das städtebauliche Konzept in zwei Bereiche eingeteilt werden: Den Bereich mit industriellem Charakter, welcher entlang der Begegnungszone durch seine dichte Struktur auf die urbane

Umgebung reagiert und den Bereich des Wohnquartiers, welcher deutlich grüner, mit weniger Differenzierung der Höhenstaffelung und Setzung der Gebäude sich in seiner Massstäblichkeit den bestehenden Wohngebieten anpassen soll.

Die in Kap. 3.6. vorgeschlagene "optimierte Verkehrsvariante mit direktem Anschluss der Unterführung Lorraine" ermöglicht es, die bestehenden Gebäude sowie Ersatzneubauten für Gewerbenutzung direkt entlang der Bahnlinie zu erhalten, sodass die auch als Lärmschutz dienen werden.



Richtprojekt Gesamtplan "Bahnhofgebiet West", 15. November 2021 (rot Perimeter ZPP A)

Der Industriebereich

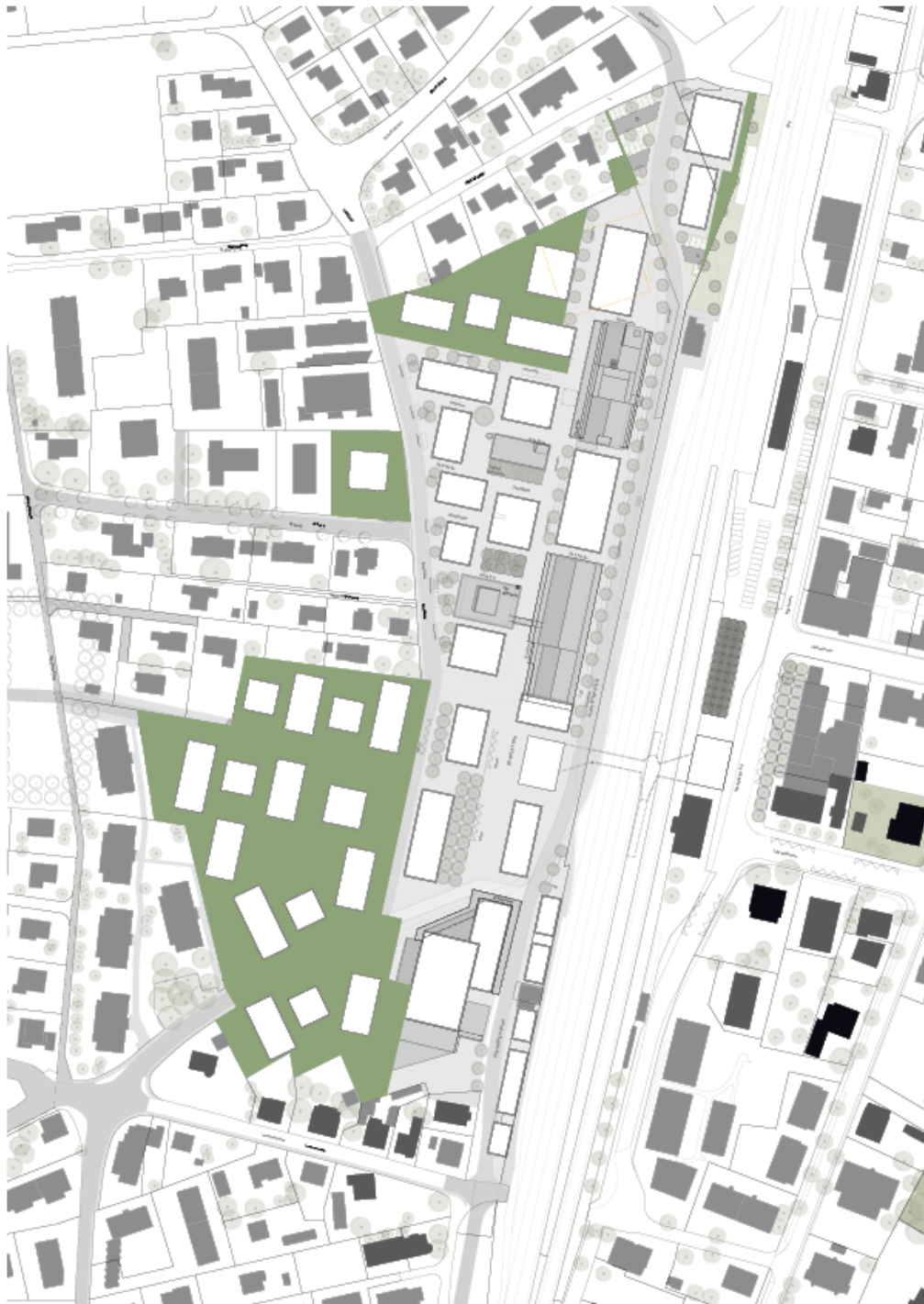
Das Quartier verkörpert den Charakter des transformierten Industriegebiets. Die Entwicklung des Industriebereichs ist ein Prozess der Umwandlung der bestehenden Qualitäten und Eigenschaften. Mit der gezielten Auswahl an prägenden bestehenden Gebäuden wird das Alte weitergeführt und mit dem Neuen verwoben, neu interpretiert und weitergebaut. Die Ablesbarkeit der Geschichte und des Charakters des Areals zeigt sich auch am Belassen der auf das Areal führenden, nicht mehr benötigten Bahngeleise und an den Strassenbelägen aus Asphalt oder Beton. Es wird nur wo nötig erneuert, ansonsten wird der Bestand weiterentwickelt wie bisher.



Der Industriebereich, Gebäudeaufsicht, 15. November 2021

Der Wohnbereich

Ausgehend vom Bahnhofplatz West übernimmt die Wohnstrasse die gegen Westen hin bestehenden städtebaulichen Elemente, wie sie auch in den Wohnquartieren auf der Ostseite zu finden sind, und bildet mit den Vorgärten, Mäuerchen und Hecken den Strassenraum neu. Durch die versetzte Anordnung der Wohnbauten und der Bildung von Hochparterres wird eine zusätzliche räumliche Abgrenzung zwischen privatem und öffentlichem Raum mit gestalterischen Elementen erreicht.



Der Wohnbereich, Gebäudeaufsicht, 15. November 2021



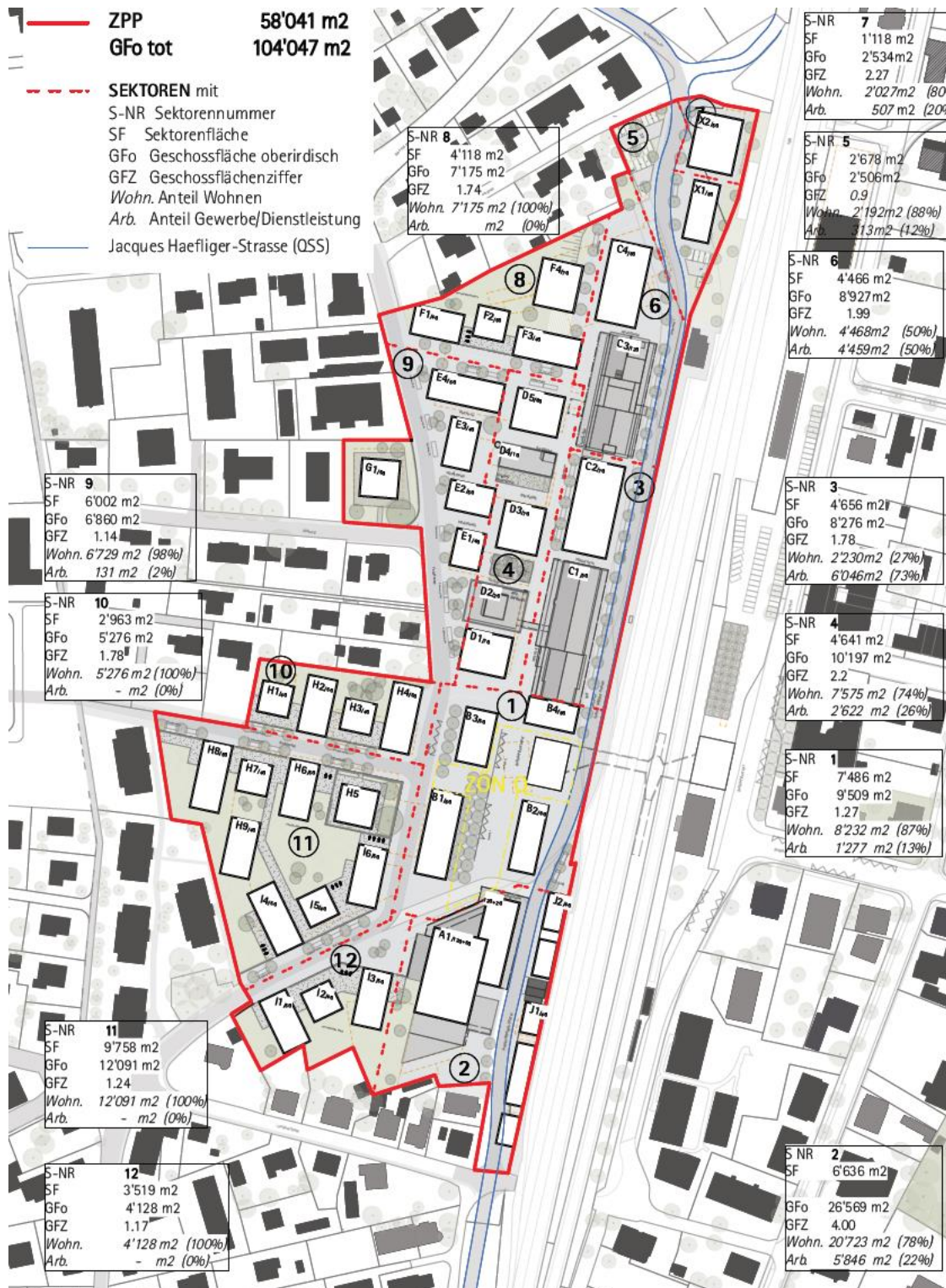
Visualisierung einer Quartierwohnstrasse, Aebi & Vincent



Visualisierung der Begegnungszone «Alte Industrieerschliessung», Aebi & Vincent

3.4 Art und Mass der Nutzung, Sektorenplan

Der Sektorenplan gemäss Richtprojekt illustriert den Situationsplan der ZPP mit den 12 Sektoren. Er enthält für die einzelnen Sektoren die massgebenden Kennwerte zu Art und Mass der Nutzung.



Sektorenplan, 15. November 2021

3.5 Das Richtprojekt Freiraum

Der Freiraum ist das Bindeglied des gesamten Quartiers und prägt die einzelnen Gebäude und "Orte": Gebäude und Aussenraum bilden ein Ganzes. Historische Städte mit ihren prägenden Platz- und Strassenräumen illustrieren dieses Wechselspiel in eindrücklicher Weise.

Mit der neuen Personenunterführung wird das Bahnhofgebiet West mit dem heutigen Zentrum östlich der Bahnlinie verbunden. Ein neuer Bahnhofplatz West mit grosszügigem Vorplatz, Bushaltestellen, Baumdach und identitätsstiftender Gestaltung eröffnet das neue Quartier und führt in eine lebendige Begegnungszone. Charakteristische Industriebauten, wie die Alte Abfüllerei und das Kesselhaus, bleiben erhalten. Die Neubauten füllen die ehemaligen Manövrier- und Lagerflächen und bilden eine dichte Struktur von Bauten und Freiräumen. Von der Begegnungszone zweigen schmale Werkgassen ab und erschliessen das Quartier. Neben einzelnen zu erhaltenden Gebäuden sollen auch bestehende Bodenbeläge im Sinne der Transformation so weit als möglich erhalten bleiben.

Strassen und Plätze werden durch Grossbäume beschattet. Sie dienen der Aufenthaltsqualität, dem Klima und als Miniatur-Trittsstein-Biotop für Insekten.

Langfristig soll die Feldstrasse in einer neuen Achse in Richtung Westen das Bahnhofquartier West mit Niederönz und dem Naturraum des Önztales verbinden. Als Übergang vom Siedlungsgebiet zum Naturraum kann eine Allmend mit Baumbestand und Grünflächen zur Naherholung entstehen.

Das Umgebungskonzept zeigt, welche Aussenräume, Infrastrukturen und Verbindungsachsen für ein neues Quartier dieser Grösse notwendig sind. Aufenthalts- und Spielflächen, Spielplätze, Grünräume, Entwässerung sowie Umweltsanierungen werden berücksichtigt und sollen auch bei einer Umsetzung in Etappen funktionieren. Das Freiraumkonzept definiert die Räume und die Gestaltung in offener Weise. Neue Erkenntnisse und Bedürfnisse können schrittweise entwickelt werden.

Das Konzept definiert die Öffentlichkeit bzw. Privatheit sowie die Nutzungs- und die Gestaltungsmöglichkeiten der verschiedenen Freiraumtypen.

Im Richtprojekt Freiraum werden folgende Freiraumtypen unterschieden:

1. Bahnhofplatz West
2. Begegnungszone
3. Werkplatz
4. Kesselplatz
5. Werkgassen
6. Vorplätze
7. Quartiersammelstrasse («Jacques Häfliger-Strasse»)
8. Quartierwohnstrasse
9. Gartenhöfe
10. Vorgärten
11. Fusswegverbindung Kirchhügel - Önztales
12. Spiel- und Aufenthaltsbereiche
13. Ökologie, Nachhaltigkeit und Klima



Richtprojekt, Freiraum mit Erdgeschoss, 15. November 2021 (rot Perimeter ZPP A)

Mostiquartier als Ganzes

Das gesamte Industriequartier "Mostiquartier" entspricht dem ehemaligen Areal Fenaco mit den charakteristischen Bauten Häfligersilo, Abfüllerei und Kesselhaus. Dieses Gebiet zeichnet sich bereits heute als ein harter, versiegelter Freiraum aus. Diese Eigenheit ist zu erhalten. Auch zukünftig sollen die Gebäude dicht beieinanderstehen. Die vorgesehene Nutzung beinhaltet Gewerbe, Dienstleistung und Wohnen. Ein urbaner Charakter prägt diesen Freiraum. Das Wohnquartier ist durchgrünt; Gebäude, Grünflächen, offene Beläge, Rückzugs- und Erholungsräume sowie Plätze definieren diese Umgebung.

1. Bahnhofplatz West

Die neue Personenunterführung verbindet die Ortsteile Ost und West und schafft mit Rampen und Liften barrierefreie Zugänge zu den Perrons. Die Ankunft im Quartier West bildet der neue verkehrsfreie (exkl. Velo und ÖV) Bahnhofplatz West. Er wird durch den Häfligerturm, die platzprägenden Neubauten und ein Baumdach gefasst. Mit den neuen Bushaltestellen wird der Platz nebst dem Bahnhofplatz Ost zu einem zusätzlichen Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs. Der Belag und die Ausstattungen werden identitätsstiftend gestaltet.

2. Begegnungszone

Die alte Industrieerschliessung wird neu als Begegnungszone gestaltet. Eine lebendige, wenig befahrene Strasse mit Läden, Restaurants und Sitzgelegenheiten bildet das Zentrum des Quartiers West. Sie verknüpft sich mit der Quartiersammelstrasse «Jacques Häfliger-Strasse», der Feldstrasse und dem Bahnhofplatz West.

3. Werkplatz

Der Vorplatz der alten Abfüllerei wird zum öffentlichen Treffpunkt im Mostiquartier. Im Alltag wird der Platz für Aufenthalt und Pausen genutzt. Feste, Openairkinos, Flohmärkte und weitere Quartierveranstaltungen finden hier statt. Die Beläge sind durchlässig, ein Baumdach lädt zum Verweilen ein.

4. Kesselplatz

Das ehemalige Kesselhaus kann zu einem Restaurant oder einer Bar umgenutzt werden. Das Mostiquartier wird damit auch in den Abendstunden belebt.

5. Werkgassen

Die Feinerschliessung im Mostiquartier bilden schmale Gassen, der Industriecharakter wird betont. Die Gassen werden als Treffpunkt und Aufenthaltsort der Anwohner genutzt.

6. Vorplätze

Im Mostiquartier weisen die Gebäude entlang der Feldstrasse einen Vorplatz auf. Dieser variiert in seiner Grösse je nach Gebäudegrösse entlang der Strasse. Er bildet die Adresse und den Ankunftsort des Gebäudes.

7. Quartiersammelstrasse («Jacques Häfliger-Strasse»)

Entlang der Bahnachse wird das Gemeindegebiet West für den motorisierten Verkehr über die neue Quartiersammelstrasse erschlossen. Für diese liegen zwei Varianten vor, die im Anschluss an das Mitwirkungsverfahren entschieden werden sollen. Die Verkehrsemissionen werden zwischen Gebäude und Fahrbahn mit einer Baumallee reduziert. Im nördlichsten Bereich der «Jacques Häfliger-Strasse» befindet sich neu eine Park+Ride-Anlage.

8. Quartierwohnstrasse

Im Wohnquartier ist der Strassenraum Treffpunkt, Aufenthalts- und Begegnungsort. Die Wohnstrasse wird nur durch Anwohner und Zubringer befahren.

9. Gartenhöfe

Im Innern der Gevierte des Wohnquartiers liegen Gartenhöfe als grüne Oasen. Sie dienen dem Rückzug, Spiel und Aufenthalt.

10. Vorgärten

Der Strassenraum wird durch das vor- und zurückspringen der Gebäude lebendig. Gebäude im Wohnquartier haben einen Vorgarten im Übergang zum Strassenraum.

11. Fusswegverbindung Kirchhügel - Önzthal

Im Rahmen der gesamtheitlichen Betrachtungsweise des Masterplans wurde ein Quartierpark im Sinne einer Allmend vorgeschlagen, als Bindeglied von Siedlungsgebiet und Grünraum, an der Fusswegverbindung vom alten Dorfkern via Bahnhofgebiet und Quartierpark ins Önzthal. Er bildet das Eingangstor zum Naherholungsgebiet Naturraum Önz.

Dieser Quartierpark wird in Richtprojekt und Richtplan vorläufig nicht weiterverfolgt.

12. Spiel- und Aufenthaltsbereiche

Innerhalb des Mostiquartiers können die Werkgassen, die Begegnungszone, die Vorplätze und der Werkplatz bespielt werden. Gerade die Werkgassen mit wenig Verkehr eignen sich für Kinderspielplätze und als Aufenthaltsbereiche für die Anwohner. Zusätzlich sollen auf den Dächern, speziell der Bauten mit hohem Wohnanteil, Spiel- und Aufenthaltsbereiche angeboten werden. Grünanlagen für Spiel und Spaziergänge liegen in unmittelbarer Nähe.

Die drei "Grösseren Spielflächen" zu je 600 m² Fläche in den Wohnquartieren können von jedem Gebäude aus innerhalb einer Distanz von 200 m erreicht werden. Eine Nutzung durch die Schulen müsste mit den Grundeigentümern vereinbart werden.

Im Wohnquartier werden die Gartenhöfe, die Vorgärten und die Wohnstrassen als Kinderspielplätze und Aufenthaltsbereiche gestaltet. Der Naturraum Önz liegt ca. 700 m vom Mostiquartier entfernt.

13. Ökologie, Nachhaltigkeit und Klima

Hartflächen

Die bestehenden Beläge werden wo möglich erhalten. Sie bilden eine Reminiszenz an die Geschichte des Ortes.

Dadurch wird im Mostiquartier der Industrie-Charakter erhalten. Geöffnete Hartflächen sollen hier nicht begrünt, sondern mit Kies aufgefüllt werden, mit der Zeit stellt sich eine spontane Begrünung ein. Wo sinnvoll und möglich sollen neue Hartflächen durchlässig (z.B. als Chaussierung/ Mergel) ausgebildet werden.

Entwässerung Beläge

Teile der bestehenden und neuen Hartflächen können durch die geplanten Bäume und Belagsöffnungen über die Schulter versickert werden. Ein Grossteil des Oberflächenwassers wird jedoch weiterhin abgeführt. Um die Kanalisation zu entlasten, könnten die unterirdischen Tanks der ehemaligen Abfüllerei als Retentionsanlage genutzt werden.

Muss im Rahmen von Bauarbeiten und Sanierungen der Hartbelag grossflächig erneuert werden, so ist immer eine minimale Versiegelung anzustreben.

Dachflächen Neubauten

Werden die Dachflächen nicht als Spiel- und Aufenthaltsflächen genutzt, sollen sie begrünt werden. Insbesondere im Mostiquartier ist eine 100% Retention und Verdunstung des anfallenden Wassers auf dem Dach wichtig. Die Bepflanzung soll artenreich und vorzugsweise standortheimisch sein.

Die neuen Dächer können zusätzlich zur Begrünung mit erhöhten Photovoltaik-Anlagen und somit auch zur Energiegewinnung genutzt werden (Grünenergiedächer). Nebst der Regenwasserretention wirken Dachbegrünungen temperaturnausgleichend und haben einen positiven Effekt auf die Luftqualität und den Erhalt der Biodiversität von Pflanzen und Tieren.

Ökologie und Vernetzung

Um die Vernetzung von Lebensräumen und ein angenehmes Stadtklima langfristig zu sichern und zu verbessern, ist die Ökologie ein wichtiger Bestandteil des Freiraumkonzepts.

Die Vernetzung innerhalb der Siedlung ist von Bedeutung für Kleintiere und Insekten. Dabei spielen die Bäume innerhalb des Siedlungsgebiets eine wichtige Rolle. Der Baumbestand wird auf dem gesamten Areal Bahnhof West stark erhöht. Neue Baumreihen und Baumdächer bilden Vernetzungsachsen und Mikrolebensräume.

Durch die Nähe zu den Bahngleisen (Lebensräume und Vernetzungsachsen für trocken- und wärmeliebende Tiere und Insekten) und zum Naturraum Önz (Wiese, Wald und Wasser) ist diese Vernetzung von grosser Bedeutung.

Klima

Im dicht bebauten und von Hartbelägen geprägten Mostiquartier leisten die Bäume einen besonders wichtigen Beitrag zur Verbesserung des Klimas im Strassenraum (Kühlungseffekte (2-8° C), Schatten-spende, Reduktion Luftschadstoffe/Lärm, Wasserspeicher Boden, Reduktion Oberflächenabfluss, Lebensraum). Auch Dach- und Fassadenbegrünungen tragen mit gleichen Effekten zu einer Verbesserung des lokalen Klimas und der Biodiversität bei.



Visualisierung Kesselplatz mit Landiturm, Aebi & Vincent

3.6 Das Richtprojekt Verkehr

Richtplan Verkehr 2013

Im Richtplan Verkehr aus dem Jahr 2013 werden Aussagen zum Netz der verschiedenen Verkehrsmittel gemacht. Diese wurden bei der Planung des Quartiers Bahnhof West mitberücksichtigt bzw. bezüglich des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs vertieft und weiterentwickelt. Zur Anbindung der Quartiersammelstrasse "Jacques Häfliger-Strasse" an das bestehende Strassennetz werden im Rahmen der Mitwirkung zwei Varianten vorgestellt.

Auf dem Bahnhofplatz West sind neue Bushaltekanten vorgesehen. Dadurch wird einerseits eine Entlastung des Bahnhofplatzes Ost ermöglicht und andererseits kann bei Bedarf mit neuen Haltestellen im Bereich der Feldstrasse/Bahnfeldstrasse eine bessere ÖV-Erschliessung der Wohnquartier und des Industriegebietes geschaffen werden.

Vernetzung Ost- und Westseite des Bahnhofes

Heute besteht vom Bahnhofquartier West keine direkte Verbindung zum heutigen Bahnhof auf der Ostseite der Bahnanlage. Mit der Verlängerung und dem Ausbau der bestehenden Personenunterführung wird diese Netzlücke behoben und eine hindernisfreie Verbindung zu den Perrons geschaffen. Zudem stehen zur Querung der Bahnlinie auch die Unterführungen Lorraine und die Personen- und Velounterführung Vogelsang zur Verfügung.

Quartiersammelstrasse (QSS) "Jacques Häfliger-Strasse" (Modellfotos siehe Anhang A2)

Die neue Quartiersammelstrasse "Jacques Häfliger-Strasse", auf der weitgehend «Generell 50» signalisiert wird, übernimmt mehrere Funktionen. Der Durchgangsverkehr durch das Quartier wird westlich der Bahnanlage auf der "Jacques Häfliger-Strasse" mit ortsübergreifendem Charakter gebündelt. Sie bindet neben dem Gemeindegebiet von Niederönz und den bestehenden Quartieren von Herzogenbuchsee auch das neue Bahnhofquartier West direkt an die übergeordneten Kantonsstrassen Bern- und Wangenstrasse an. Mit dieser Linienführung werden die bestehenden Quartierstrukturen in wesentlichen Teilen entlastet; nur ein kleiner Teil wird mehr belastet. Weiter wird auch die heute oft zur Umfahrung benutzte Unter- und Oberstrasse östlich des Bahnhofes entlastet.

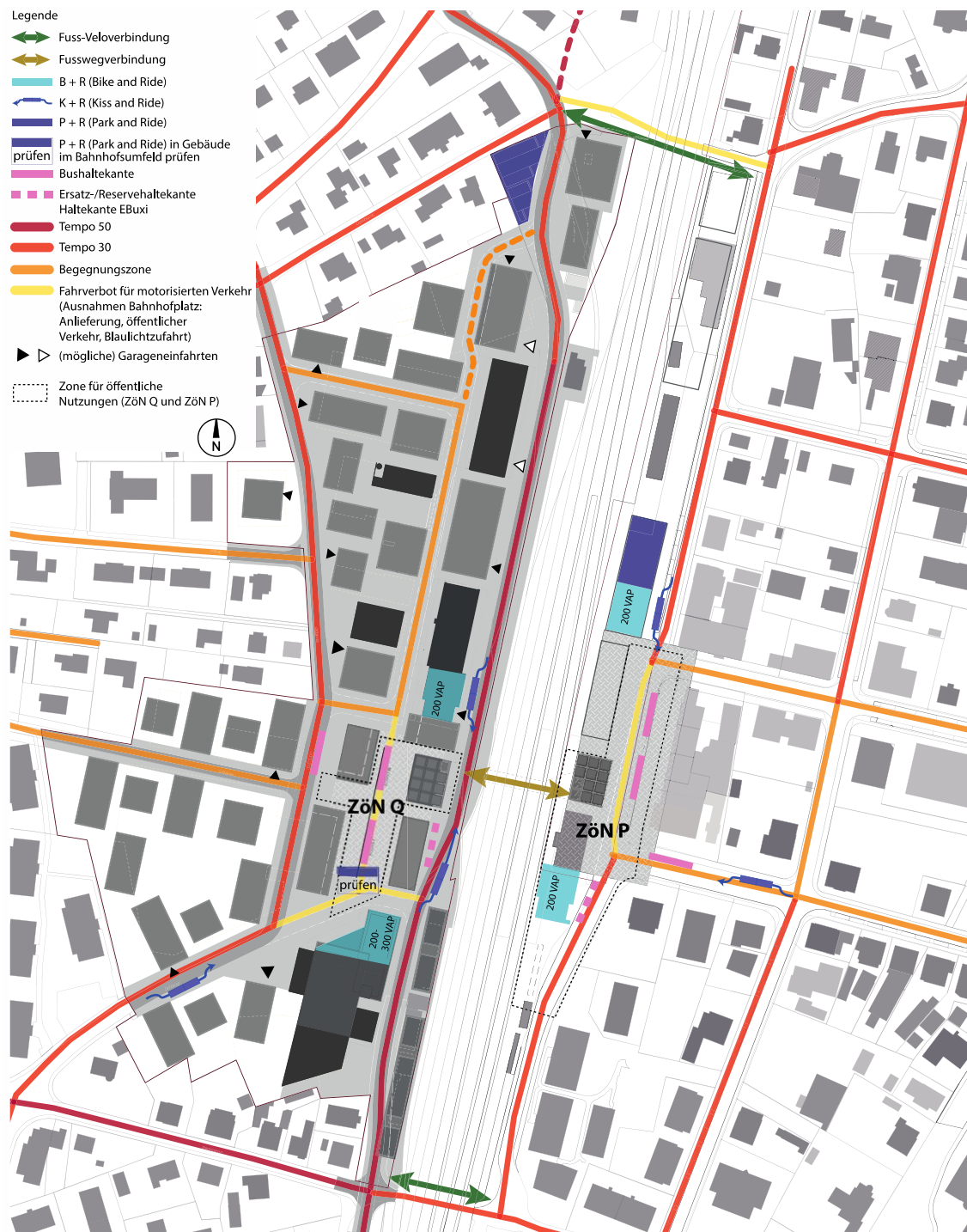
Die "Jacques Häfliger-Strasse" bildet die Haupteerschliessung für den Bahnhof West, u.a. auch für die Anlieferung und die Parkieranlagen im Areal Bahnhof West. Daneben hat sie auch eine teilweise Entlastungsfunktion für den Durchgangsverkehr.

Bisher war geplant, die "Jacques Häfliger-Strasse" mit der "Basisvariante mit Brücke" 1.5 m über dem Niveau der Bahngleise über die Lorrainestrasse zu führen. Der entsprechende Strassenplan wurde öffentlich aufgelegt, aber noch nicht genehmigt. Das Genehmigungsverfahren wurde inzwischen auf Wunsch der Gemeinde vom AGR sistiert.

Neu ist die "optimierte Variante mit direktem Anschluss der Unterführung Lorraine" entwickelt worden. Dadurch kann der übergeordnete Verkehr direkt auf die QSS geführt werden, ohne das Entwicklungsgebiet Bahnhof West und speziell den Bahnhofplatz West zu belasten.

In einem Variantenstudium der QSS wurde die "Basisvariante mit Brücke" über die Lorrainestrasse mit der "optimierten Variante mit direktem Anschluss der Unterführung Lorraine" verglichen und die Vor- und Nachteile einander gegenübergestellt. Die Variante ohne Brücke schnitt insbesondere in den Aspekten städtebauliche Verträglichkeit, zusätzliche Baufelder entlang der Gleise, Entlastung von Grubenweg, Feldstrasse und Bahnfeldstrasse vom motorisierten Verkehr sowie bezüglich Realisierungskosten deutlich besser ab.

Seitens des Planungsteams wird die Variante mit dem Anschluss der Quartiersammelstrasse à Niveau zur Lorraineunterführung empfohlen.



Quartierstrassen

Bahnhofgebiet West

Für die innere Erschliessung des Quartiers sind mit Tempo-30-Zonen und Tempo-20-Zonen (Begegnungszone) niedrige Geschwindigkeiten vorgesehen. Damit soll die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsmittel gefördert und die Verkehrssicherheit erhöht werden.

Die neu geschaffene Begegnungszone «Alte Industrieerschliessung», welche parallel zur neuen "Jacques Häfliger-Strasse" verläuft und den Charakter des ehemaligen Industrieareals aufnimmt, dient neben der Erschliessung auch als Vorzone der Gebäude und in Kombination mit der verlängerten Personenunterführung SBB als direkte Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr zum Bahnhof.

Der neue Bahnhofplatz West wird als Begegnungszone geplant. Neben dem Fuss- und Veloverkehr wird er auch vom öffentlichen Verkehr benutzt, um optimale Umsteigebeziehungen zwischen Bahn und Bus zu gewährleisten

Bahnhofgebiet Ost

Die bestehenden Strassen auf der Ostseite des Bahnareals werden wie im Verkehrsrichtplan 2015 vorgesehen in ein Niedriggeschwindigkeitsregime überführt. Der Bahnhofplatz Ost wird als Begegnungszone geplant. Neben dem Fuss- und Veloverkehr dient er nur noch dem öffentlichen Verkehr. Die zuführenden Strassen Bahnhofstrasse und Bitziusstrasse werden ebenfalls als Begegnungszone ausgebildet, bleiben aber für den motorisierten Individualverkehr offen. Die restlichen Strassen werden in Tempo-30-Zonen überführt.

Parkfelder Personenwagen

Die oberflächige Parkierung entlang der Quartierstrassen wird auf ein Minimum reduziert. Die Parkierung für Personenwagen ist grundsätzlich in Autoeinstellhallen unterzubringen, welche möglichst direkt an die Quartiersammelstrasse angebunden werden. Die Einfahrten in diese sind in die Gebäude zu integrieren, offene Rampen dementsprechend sind zu vermeiden.

Private Abstellplätze Veloverkehr

Die notwendigen gedeckten Veloabstellplätze sind direkt in die Gebäude zu integrieren. Zudem sind im Aussenraum in unmittelbarer Nähe von den Hauseingängen weitere Veloabstellplätze vorzusehen.

Bahnhofplatz West und Bushaltestellen

Im Zusammenhang mit der Entwicklung des Bahnhofplatzes Ost wurde vom Amt für öffentlichen Verkehr festgelegt, dass auf dem Bahnhofplatz West vollwertige Bushaltekanten zu planen sind. Damit soll eine Flexibilität geschaffen werden, um die Buslinien zu entflechten. Die neuen Linienführungen ermöglichen bei Bedarf zusätzliche Haltestellen im Bereich Feldstrasse/Bahnfeldstrasse und verbessern die ÖV-Erschliessung der angrenzenden Quartiere und des nahen Industriegebietes.

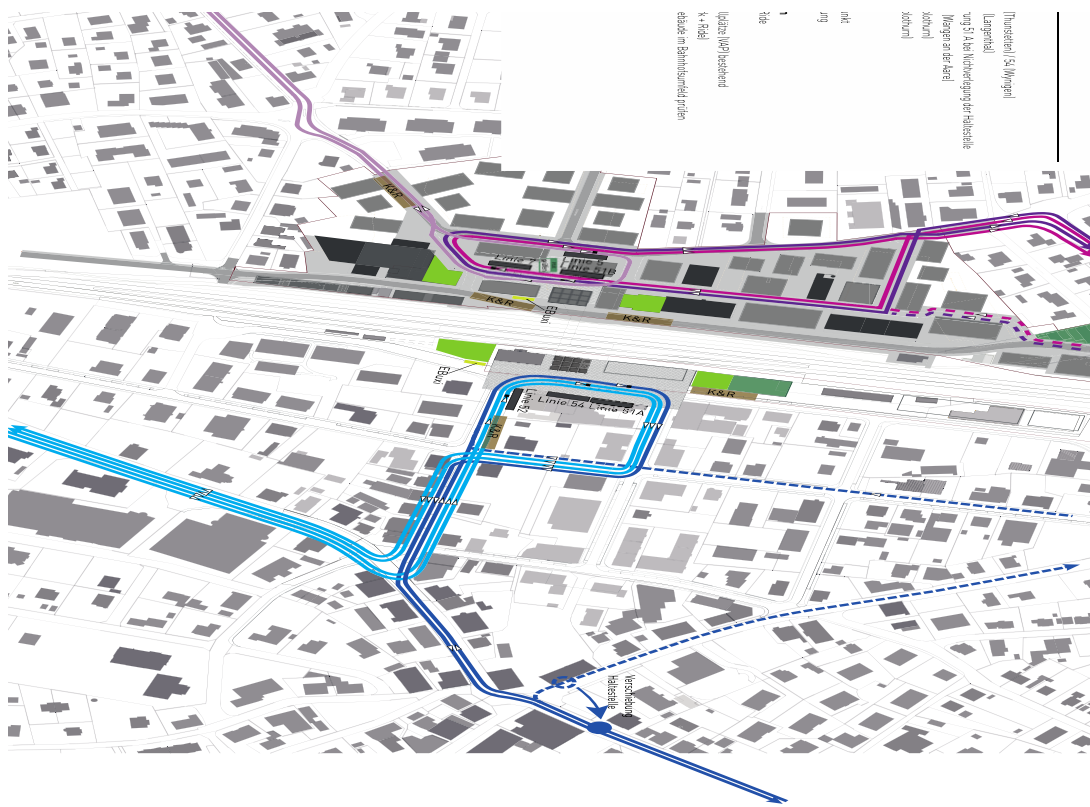
Neben den regulären Haltestellen der Buslinien dient der Bahnhofplatz West auch einem allfälligen Bahnersatz. Die Fahrzeuge sollen in beiden Richtungen über die "Jacques Häfliger-Strasse" verkehren und über die heutige Güterstrasse auf den Bahnhofplatz gelangen.

Anordnung Bushaltekanten

Aufgrund der Anforderungen des Gesetzes über die Behindertengleichstellung wird klar, dass aus Platzgründen auf dem heutigen wie auch auf dem zukünftigen Bahnhofplatz Ost nicht alle Bushaltekanten angeordnet werden können. Eine Ausdehnung auf die angrenzenden Strassenzüge und auf die Westseite des Bahnareals ist deshalb unumgänglich. Nur mit einer Aufteilung der Bushaltestellen auf der Ost- und Westseite der Bahnlinie kann genügend Raum für barrierefreie Haltestellen (22 cm Kantenhöhe) geschaffen werden.

Die künftig durchgehende Personenunterführung (PU) SBB verbindet die Siedlungskörper östlich und westlich der Bahn miteinander und schafft für die Quartiere und Gemeinden westlich der Bahnlinie erstmals einen attraktiven Zugang zu Bus und Bahn. Dies wiederum steigert die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs und ermöglicht einen Beitrag zur Verlagerung des Verkehrs. Zudem erlaubt die durchgehende Unterführung eine flexiblere Anordnung der Bushaltekanten in Verbindung mit kürzeren Anfahrtswegen, Einhaltung der Hindernisfreiheit und auch eine bessere Erschliessung der Quartiere westlich der Bahnlinie durch den öffentlichen Verkehr.

Zukünftig sind sowohl auf der Ost- als auch auf der Westseite der Bahnlinie Bushaltestellen vorgesehen. Die Linien 51B, 5 und 7 halten zukünftig auf der Westseite. Dies hat den Vorteil, dass die Busse der Linien 5 und 7, welche beide von Westen kommen, direkter und schneller am Bahnhof sind. Bei der Buslinie 51 ist eine Aufteilung der Linie möglich. Mit diesem Konzept können einerseits Umwegfahrten minimiert, andererseits kann die Umsteigesituation aufgrund der höheren Fahrplanstabilität verbessert werden. Zudem ist das Gebiet Bahnhof West besser an das Busnetz angebunden und es findet eine Belebung des Bahnhofplatzes West statt. Die Personenunterführung beim Bahnhof hat künftig eine grosse Bedeutung, da sie ein Bestandteil des Umsteigewegs zwischen den Bushaltestellen auf der West- und Ostseite ist.



Schema Buslinien und -haltestellen Bahnhofgebiet West und Ost, 15. November 2021

Park+Ride, Kiss+Ride und Veloparkierung

Teil West

Das P+R ist im Nordosten des Bearbeitungsperimeters mit direktem Anschluss an die Quartiersammelstrasse geplant. Diese neue Anlage ergänzt das P+R auf der Ostseite und übernimmt ein Teil der Parkplätze von diesem.

Für das Auf- und Abladen von Personen (Kiss + Ride) sind rund um den Bahnhofplatz im Bereich des Grubenwegs und der Quartiersammelstrasse Anhaltemöglichkeiten vorgesehen. Die disperse Anordnung dieser Parkfelder ermöglicht, von allen Richtungen herkommend, eine schnellstmögliche direkte Zu- und Wegfahrt, ohne die Quartiere zu belasten.

Analog zum Bahnhofplatz Ost sind auch beim Bahnhofplatz West etwa 500 öffentliche Veloabstellplätze für den Veloverkehr geplant. Die Anlagen befinden sich nördlich und südlich der neuen Personenunterführung.

Bahnhofgebiet Ost

Auf der Ostseite werden weiterhin Park+Ride-Parkplätze angeboten, in Abstimmung zum neuen Angebot auf der Westseite. Für Kiss+Ride sind vier Anhaltemöglichkeiten vorgesehen. Diese liegen in der Bahnhofstrasse und der Lagerstrasse. Öffentliche Veloabstellplätze auf der Ostseite sind einerseits am bestehenden Standort südlich des Bahnhofgebäudes und andererseits neu auch nördlich im Umfeld der Bitziusstrasse vorgesehen.

Vernetzung Fuss- und Veloverkehr

In Herzogenbuchsee besteht der Grundsatz, dass grundsätzlich alle Verkehrsanlagen für den Veloverkehr durchlässig sind, mit Ausnahme der neuen Personenunterführung.

Im Bahnhofgebiet West ist aufgrund des vorgesehenen niedrigen Geschwindigkeitsregimes und den tiefen Verkehrsmengen keine separate Infrastruktur für den Veloverkehr (wie z.B. Velostreifen) geplant. Der Veloverkehr wird somit im Mischverkehr geführt. Für die Verbindung Ost-West bleiben die Unterführungen Vogelsangweg und Lorrainestrasse die zentralen Veloverbindungen, wobei durch den neuen Bahnhofzugang auf der Westseite mit den Veloabstellplätzen die Bahnpendler nicht mehr auf die Ostseite fahren müssen. Auf der Ostseite bleibt die bestehende Infrastruktur grundsätzlich erhalten.

Das Angebot für den Fussverkehr wird durch den neuen Zugang zum Bahnhof bzw. die neue Ost-West-Verbindung mit der Personenunterführung SBB elementar aufgewertet. Eine über Jahrzehnte bestehende Netzlücke auf einer zentralen "Wunschlinie" wird geschlossen und verändert das Netz für den Fussverkehr massgebend. Im Planungsgebiet wird der Fussverkehr auf den separaten Seitenbereichen bzw. auf den Trottoirs geführt. Auch entlang der Quartierstrassen (Tempo 30) und in den Begegnungszonen – in welchen der Fussverkehr Vortritt gegenüber dem motorisierten Verkehr hat – ist die Verkehrssicherheit hoch, der öffentliche Raum weist eine hohe Qualität auf.

Das Niedriggeschwindigkeitsregime und die Entflechtung der Verkehrsströme – im Entwicklungsgebiet gibt es keinen Durchgangsverkehr – bilden die Basis bezüglich Verkehrssicherheit. Mit der neuen Personenunterführung SBB wird eine Netzlücke für den Fussverkehr behoben und eine attraktive und ausschliesslich dem Fussverkehr vorbehaltene Verbindung geschaffen. Der Veloverkehr wird über die beiden bestehenden Unterführungen Vogelsangweg und Lorrainestrasse angebunden. Die Unterführung Vogelsangweg bleibt eine reine Fuss-Veloverbindung. Die Lorrainestrasse bleibt für alle Verkehrsteilnehmenden offen. Durch die Anbindung der "Jacques Häfliger-Strasse" sind Massnahmen am Knoten Lorraine notwendig, welche insbesondere die Sichtbeziehungen gegenüber heute verbessern. Die Ost-Westbeziehung wird neu nicht mehr vortrittsberechtigt sein und durch eine Trottoirüberfahrt klar geregelt.

4. Wichtige Randbedingungen

4.1 Entwicklungsschwerpunkt ESP

Ausgangslage

Das Bahnhofgebiet von Herzogenbuchsee ist im kantonalen Richtplan (kant. RPL) als Entwicklungsschwerpunkt Dienstleistung (ESP-D) mit dem Koordinationsstand Festsetzung aufgenommen. Mit den kantonalen ESP definiert der Kanton Bern Standorte, in welchen Arbeitsplätze mit hoher Wertschöpfung konzentriert angesiedelt werden. ESP-Dienstleistungen zeichnen sich zudem durch eine zentralörtliche, wirtschaftlich sehr attraktive Lage und durch eine Eignung für eine verdichtete, qualitativ hochstehende Nutzungsweise (Arbeits- und Wohnnutzung) aus. Sie liegen an Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs und bieten insbesondere auch Raum für Büroarbeitsplätze, Versorgungseinrichtungen und Freizeitnutzungen.

Im Jahre 2020/2021 wurde in Zusammenarbeit zwischen der Gemeinde Herzogenbuchsee und dem Kanton Bern eine neue Perimeterabgrenzung für den ESP Bahnhof unter Berücksichtigung der Anforderungen nach dem Massnahmenblatt C_04 des kantonalen Richtplans erarbeitet. Der ESP umfasst sowohl Flächen westlich wie östlich der Bahnlinien. Der Kanton stimmte dem von der Gemeinde Herzogenbuchsee eingereichten neuen ESP-Perimeter unter der Voraussetzung der Erarbeitung eines kommunalen Richtplans am 02. März 2021 zu.

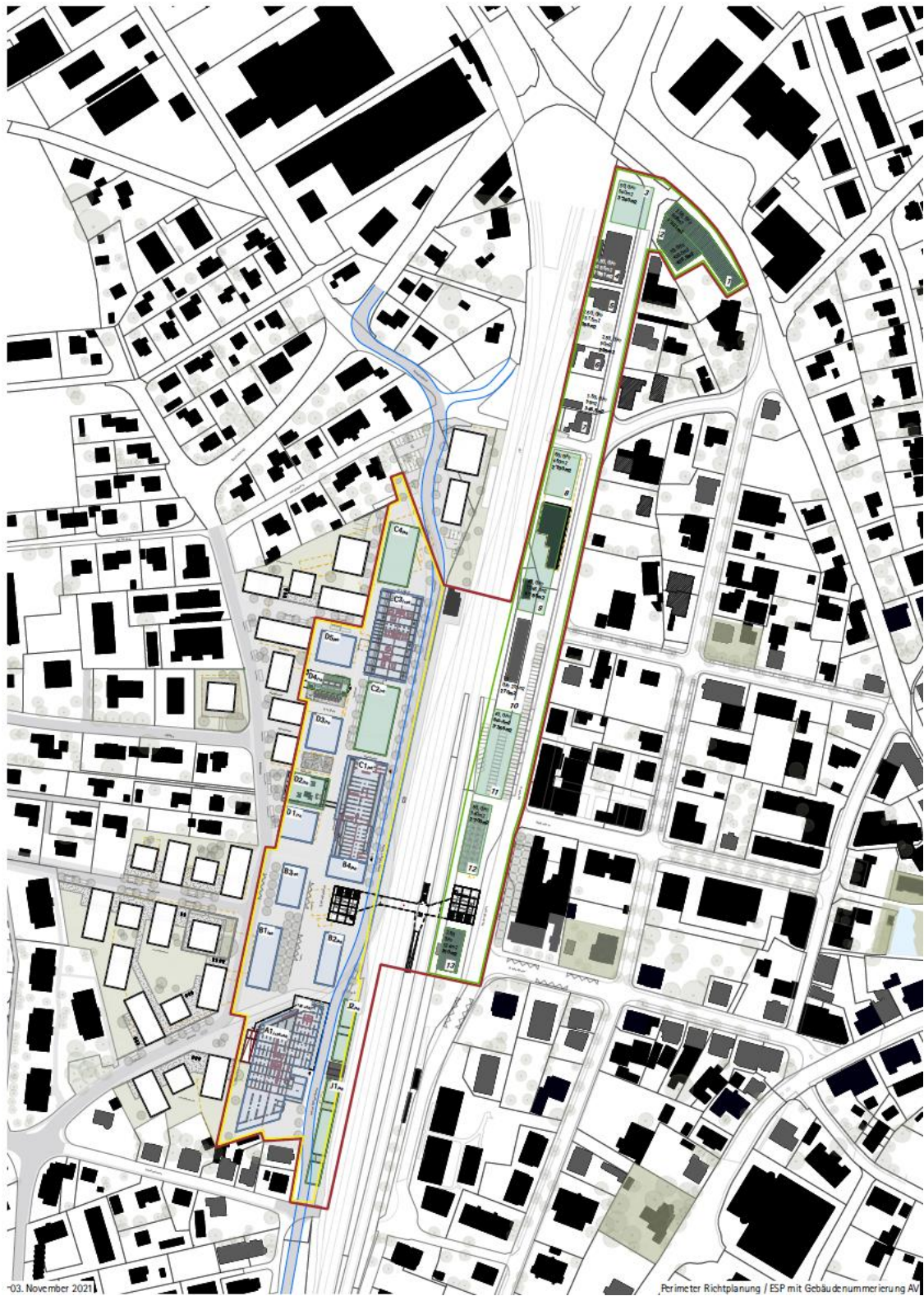
Seitens der Kant. Amtsstellen wird betont, dass bei der zukünftigen Ansiedlung von Betrieben im ESP sowohl in den Sektoren mit einer Mononutzung, als auch im Arbeitsquartier durchmischt mit Wohnen, besonders auf die Schaffung von Arbeitsplätzen mit hoher Wertschöpfung geachtet werden muss. Für Fragen zur Promotion und Vermarktung steht die Standortförderung des Kantons Bern zur Verfügung.

ESP-Perimeter und Nutzungsmix

Die Abgrenzung des ESP-Perimeters (Abb. Seite 36 rot umrandet) orientiert sich an den im Richtprojekt vorgesehenen Sektorengrenzen. Innerhalb des ESP-Perimeters soll ein Nutzungsmix von mind. 44% oberirdische Geschossfläche (GFo) für Arbeiten sichergestellt werden. Um die Ausrichtung des ESP-Programms (Ansiedlung von Arbeitsplätzen mit einer hohen Wertschöpfung) zu wahren, wurden zudem Bereiche für reine Mononutzungen Arbeiten gemäss Richtprojekt mit einer Fläche von ca. 31'000 m² GFo definiert (vgl. Abb. S.37, grün gefärbte Gebäude).

Ausgelöst durch den "Richtplan Bahnhofgebiet 2013" der Gemeinde wurde der ESP in den Kant. Richtplan und in den RGSK Oberaargau aufgenommen. Im neuen nun vorliegenden "Richtplan Bahnhofgebiet West und Ost 2022" wird der Perimeter im Gebiet Ost auf eine Bautiefe entlang der Bahn reduziert.

Siehe Fachbericht ESP vom 27. Juni 2021



Perimeter Entwicklungsschwerpunkt ESP Bahnhofgebiet Herzogenbuchsee, 15. November 2021

4.2 Hochhauskonzept

Mit dem Bahnanschluss setzte in Herzogenbuchsee eine bedeutende industrielle Entwicklung ein. In den 1930er Jahren entstand unmittelbar westlich der Bahnlinie das Gewerbe- und Industrieareal Güterstrasse mit seinen prägnanten, stetig weiter ausgebauten Lager- und Silogebäuden. Diese wurden sukzessive abgelöst von den in den 1960er Jahren weiter nördlich gemeindeüberschreitend entstandenen UFA-Werken. Diese Silobauten prägen die Silhouette von Herzogenbuchsee.

In den Zonenvorschriften des Baureglements hat sich die Gemeinde Herzogenbuchsee verpflichtet, ein Hochhauskonzept nach Art. 22 BauV zu erstellen. Davon betroffen sind nicht nur der UFA/ Fenaco-Standort an der Byfangstrasse, sondern auch die beiden bestehenden Silobauten im Bahnhofgebiet West.

Der Gemeinderat hat anfangs 2020 – aufgrund des zusammenhängenden Siedlungsraums und der gleichartigen Thematik – zusammen mit dem Gemeinderat von Niederönz ein gemeindeübergreifendes Hochhauskonzept in Auftrag gegeben. Dieses wurde vom Planungsbüro Van de Wetering erarbeitet und von Experten begleitet, mit Bericht vom 28. Mai 2021.

Das Hochhauskonzept sieht für Herzogenbuchsee/ Niederönz zwei verschieden ausgeprägte Cluster vor. Der Cluster Bahnhofgebiet West zielt auf die Umnutzung und städtebauliche Anpassung der bestehenden Silobauten (Häfligerturm, Landiturm), während der Cluster Byfang eine bedarfsgerechte Weiterentwicklung des UFA/ Fenaco Standortes regelt. Für jeden Cluster werden eigene Entwicklungs- und Gestaltungskriterien definiert.

Für das Gebiet Bahnhof West ist eine bedeutende Erkenntnis, dass eine leichte Aufstockung des Häfligerturms um max. 3 Geschosse möglich ist, aber keine weiteren Hochhäuser entstehen sollen. Für grössere bauliche Veränderungen am Häfligerturm ist ein qualitätssicherndes Verfahren durchzuführen, während für kleinere Bauvorhaben der Fachausschuss Orts- und Landschaftsbild beizuziehen ist. Im Häfligerturm sind künftig zu einem grossen Anteil Wohnungen vorgesehen.

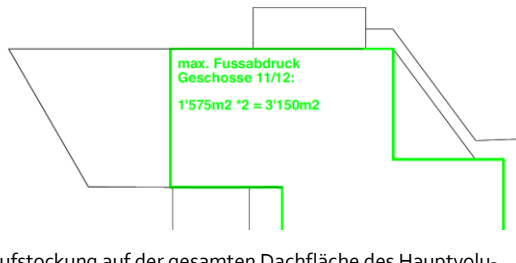
Im Cluster Bahnhofgebiet West geht es um die allfällige Umnutzung der beiden bestehenden Silobauten als Teil eines kleinstädtischen, durch ehemalige Industriebauten geprägten Zentrumsquartiers. Der schmale Landi-Silo passt, auch bei einer allfälligen Umnutzung zum Wohn- und Bürohochhaus, zum zukünftigen Charakter des Quartiers. Bei der Umnutzung des Häfligerturms gibt es, auf Basis der Volumensstudie, folgende Erkenntnisse:

- Prägend für den Häfligerturm ist das Zusammenspiel aus verschiedenen Bauten und Anbauten. Es gibt das Hauptvolumen mit zwei zusammengestellten, versetzten Silobauten, und verschiedene niedrigere An- und Nebenbauten. Diese Vielfalt bezüglich Formensprache und Geometrie soll bei einer Umnutzung und Umgestaltung erhalten bleiben.
- Mit einem gestaffelten Aufbau kann die Massstäblichkeit des Gebäudevolumens verbessert werden. Für den Häfligerturm darf die max. Gebäudehöhe von 524.00 m.ü.M. nicht überschritten werden. Das bedeutet, dass eine Aufstockung um 2 Vollgeschosse im bestehenden Attika sowie weitere 3 Geschosse mit einer Fläche von je max. 1'050 m² als ortsbildverträglich beurteilt werden.

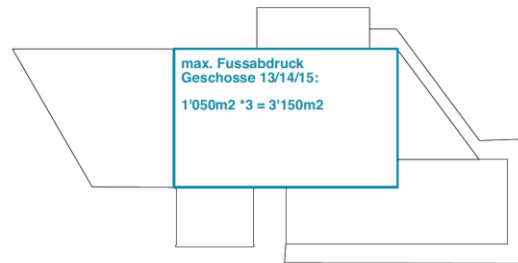
Siehe Fachbericht Hochhauskonzept vom 28. Mai 2021

Die darin enthaltenen Handlungsanweisungen, Nutzungsempfehlungen, Wohnungstypologien, Erschliessungen, Umgebungsgestaltung haben informellen Charakter.

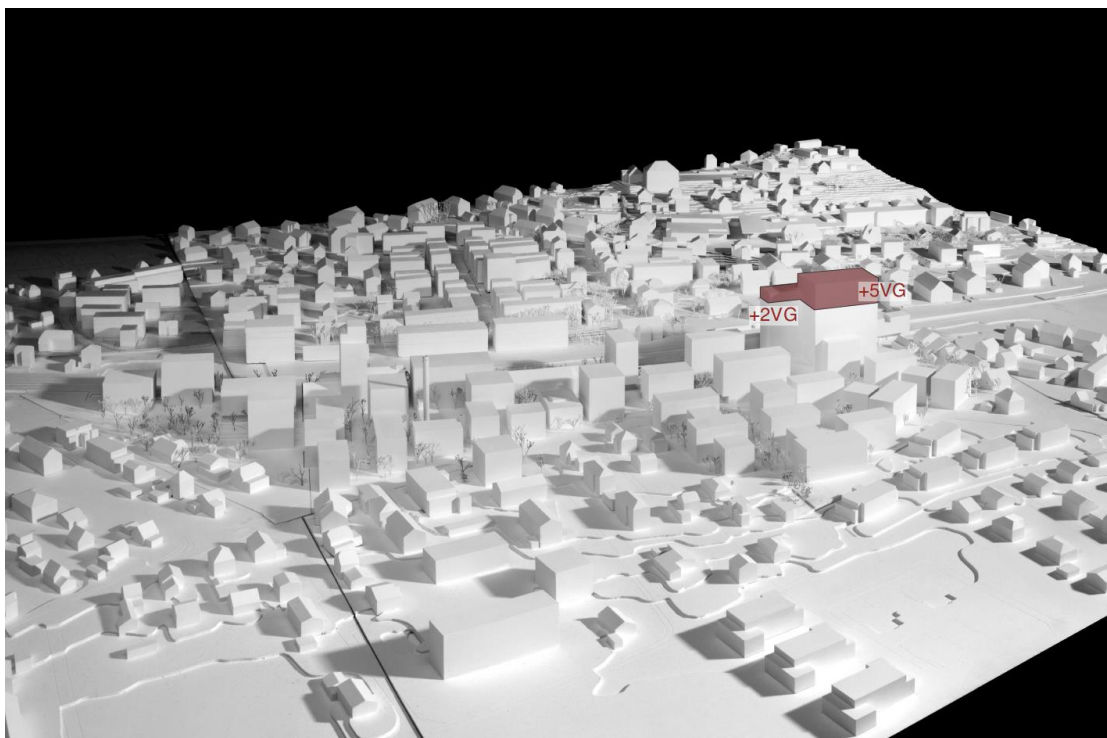
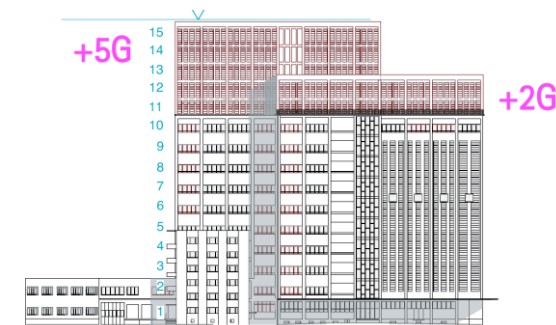
Geschosse 11/12
Hochhauskonzept



Geschosse 13/14/15
Hochhauskonzept



Aufstockung auf der gesamten Dachfläche des Hauptvolumens um zwei Geschosse (Geschosse 11 und 12).



Richtmodell mit Aufstockung Häfligerturm

4.3 Nachhaltigkeit und Energie

Dem nachhaltigen Bauen und Gestalten von Gebäuden und Freiräumen wird bei der Entwicklung des neuen Quartiers eine grosse Bedeutung beigemessen.

Es gehören dazu Aufgaben und Randbedingungen zu Biodiversität und Lebensraumnutzung, Bodendurchlässigkeit, Entwässerung und Wasserretention, Begrünung und Bepflanzung von Aussenraum, Fassaden und von Dachflächen. Diese und weitere Themen werden parallel zur kant. Vorprüfung vertieft.

Die Anforderungen zur Energie werden, nebst der übergeordneten Gesetzgebung, ausführlich in Art. 17 des Baureglements festgehalten. Weitere spezifische Regelungen werden parallel zur kant. Vorprüfung vertieft.

4.4 Altlasten

Gemäss dem Kataster der belasteten Standorte des Kantons Bern, dem sog. «Altlastenkataster», sind im Bahnhofgebiet 3 «Betriebsstandorte» ausgewiesen: auf den Parzellen 162 und 1157 sowie auf der Gemeindeeigenen Parzelle 40. Es ist heute nichts bekannt bezüglich einer Altlast-Untersuchung über das ganze Areal. Ein Altlasten-Bericht ist objektbezogen im Rahmen der Überbauungsordnungen und Baugesuche zu erarbeiten. Es gilt die übergeordnete Gesetzgebung.

Die Anforderungen bezüglich Schadstoffkonzept werden in den Überbauungsordnungen festgelegt.

4.5 Lärmbeurteilung

In lärmvorbelasteten Gebieten ist bei Nutzungsänderungen oder -intensivierungen zu prüfen, ob die Belastungsgrenzwerte gemäss der Lärmschutzverordnung (LSV) eingehalten sind. Betroffen von Lärm sind Mischzonen entlang der SBB-Linie.

Gemäss der ZPP-Vorschriften Abs. 19 ist bezüglich Lärmschutz in den Mischzonen der Immissionsgrenzwert (IGW) ES III und in den Wohnzonen der IGW ES II festgelegt.

Im Rahmen von Baugesuchen muss nachgewiesen werden, welche Lärmschutz-Massnahmen berücksichtigt werden, so dass keine Überschreitung des Grenzwertes bei Fenstern von empfindlichen Räumen auftritt.

Bezüglich Eisenbahnlärm werden folgende Schlussfolgerungen formuliert:

Bei der Beurteilung der Lärmbelastung an den massgebenden Beurteilungspunkten wurde ausschliesslich der Eisenbahnlärm berücksichtigt. Der Rangierlärm wurde nicht in die Berechnung miteinbezogen, weil heute noch keine Daten vorhanden sind und sich zudem der zukünftige Rangierverkehr voraussichtlich stark reduzieren wird.

Ohne Einbezug des Rangierlärms wird bei neun von dreizehn beurteilten Beurteilungskriterien der IGW eingehalten. Da die IGW grösstenteils nur knapp eingehalten werden und evtl. eine zusätzliche Belastung durch Rangierlärm zu erwarten ist, sind bei geplanten Wohnnutzungen weitere zusätzliche Massnahmen zum Schutz der Lärmbelastung durch den Eisenbahnlärm in die weitere Planung miteinzubeziehen.

Bezüglich Strassenverkehrslärm werden folgende Schlussfolgerungen formuliert:

Entlang der geplanten Quartiersammelstrasse "Jacques Häfliger-Strasse" wären gemäss heutiger Planung die Planungswerte für Wohnnutzung um bis zu 3 dB überschritten. Mit entsprechender Grundrissgestaltung sowie gestalterischen und baulichen Massnahmen können die Planungswerte eingehalten werden. Je nach Abstand zur Strasse, Abschirmungen oder Temporeduktion können auch weniger einschneidende Massnahmen erfolgreich sein, dies wird sich erst in der weiteren Planung konkretisieren. Sollten aus planungsrechtlichen Gründen sogar die Immissionsgrenzwerte IGW (65 dB/ 55 dB) zur Anwendung kommen, sind keine Massnahmen erforderlich.

Fazit Lärmbeurteilung

Immissionsgrenzwert IGW: Sollten die ZPP für das ganze Areal und für beide Lärmarten die Immissionsgrenzwerte IGW der Empfindlichkeitsstufe ES III für Wohnnutzung zur Anwendung kommen, sind bezüglich Strassenlärm (QS) keinerlei oder nur geringfügige Massnahmen zu treffen. Beim Eisenbahnlärm wäre an exponierten Gebäuden mit minimalen Überschreitungen zu rechnen. Für Büro- und Gewerbenutzungen mit um 5 dB höher angesetzten Grenzwerten sind entsprechend nirgends Überschreitungen zu erwarten.

Planungswerte PW: Sollten über das ganze Areal die Planungswerte zur Anwendung kommen, müssten infolge Bahnlärm allfällige weitere Massnahmen getroffen werden (ca. 6 dB). Für den Strassenlärm sind Reduktionen um max. 3 dB erforderlich. Die tiefgreifenden Massnahmen für den Eisenbahnlärm würden entsprechend natürlich auch für die Strasse ausreichen.

Siehe Fachbericht Eisenbahn- und Strassenlärm vom 20. Oktober 2021

4.6 Störfallvorsorge

Die Verordnung über den Schutz von nichtionisierender Strahlung (NISV) schreibt vor, dass neue Bauzonen nur dort ausgeschieden werden dürfen, wo die von der Verordnung festgelegten Anlagegrenzwerte eingehalten sind. Die Änderung der bestehenden Arbeitszone zu einer Zone mit Planungspflicht, mit Arbeit und Wohnnutzung, gilt nicht als Ausscheidung einer neuen Bauzone. An die nachträgliche Änderung der Nutzungsart eines bereits der Bauzone zugewiesenen Gebiets stellt die NISV keine Anforderungen. Abklärungen zur Strahlenbelastung und der SBB-Stromleitungen erübrigen sich im laufenden Verfahren.

Ausgangslage

Die Störfallvorsorge muss gemäss eidg. Störfallverordnung (StFV) in der Nutzungsplanung berücksichtigt werden. Basierend auf der Arbeitshilfe Koordination und Störfallvorsorge in der Raumplanung (2018) werden alle Areale/ Parzellen, die einer Nutzungsintensivierung (z.B. Aufzoning, Verdichtung) oder einer Nutzungsänderung unterliegen und sich teilweise oder ganz in einem Konsultationsbereich befinden, untersucht. Wird ein definierter Referenzwert an Personen, die sich im Bereich aufhalten überschritten, ist die Risikorelevanz gegeben.

Bei Parzellen mit Risikorelevanz sind Massnahmen bereits in der Planung umzusetzen.

Basierend auf der Transportmenge von Gefahrgütern im Jahre 2020 untersteht die Eisenbahnlinie mit den Gleisen durch den Bahnhof Herzogenbuchsee der StFV. Aufgrund dieser Transportmenge untersteht die Eisenbahnlinie der Störfallverordnung StFV. Aufgrund der Situation ist für das vorliegende Projekt eine Koordination zwischen der Raumplanung und der Störfallvorsorge erforderlich. Massgebende Grundlage ist Art. 11a der StFV.

Risikosituation

Das Areal Bahnhof West umfasst eine Arealfläche der ZPP von rund 58'000 m². Das Richtprojekt geht von einer oberirdischen Geschossfläche von rund 98'500 m² aus. Ein überwiegender Anteil von etwa 80% wird für Wohnungen verwendet. Der verbleibende Anteil von etwa 20% ist für Dienstleistung, Gewerbe und Arbeitsplätze vorgesehen. Es ist davon auszugehen, dass auf dem Areal West dereinst voraussichtlich im Mittel rund 1'300 Einwohner und 700 Arbeitsplätze angesiedelt werden.

Die zu erwartende Zunahme der Anzahl Personen in Gleisnähe führt zu einer Erhöhung der Risiken. Gemäss den Modellrechnungen ist nach erfolgter Arealentwicklung von Risiken im unteren Übergangsbereich nahe an der Unerheblichkeitslinie gemäss den Beurteilungskriterien der StFV auszugehen.

Folgerungen

Die Risiken der Bahnlinie liegen derzeit im akzeptablen Bereich.

Die Umsetzung der Arealentwicklung Bahnhofgebiet Herzogenbuchsee führt zu einer gewissen Erhöhung der Risiken bis knapp in den unteren Übergangsbereich nahe an der Unerheblichkeitslinie. Dies liegt ausschliesslich an der künftig deutlich höheren Personendichte im Nahbereich zur Bahnlinie.

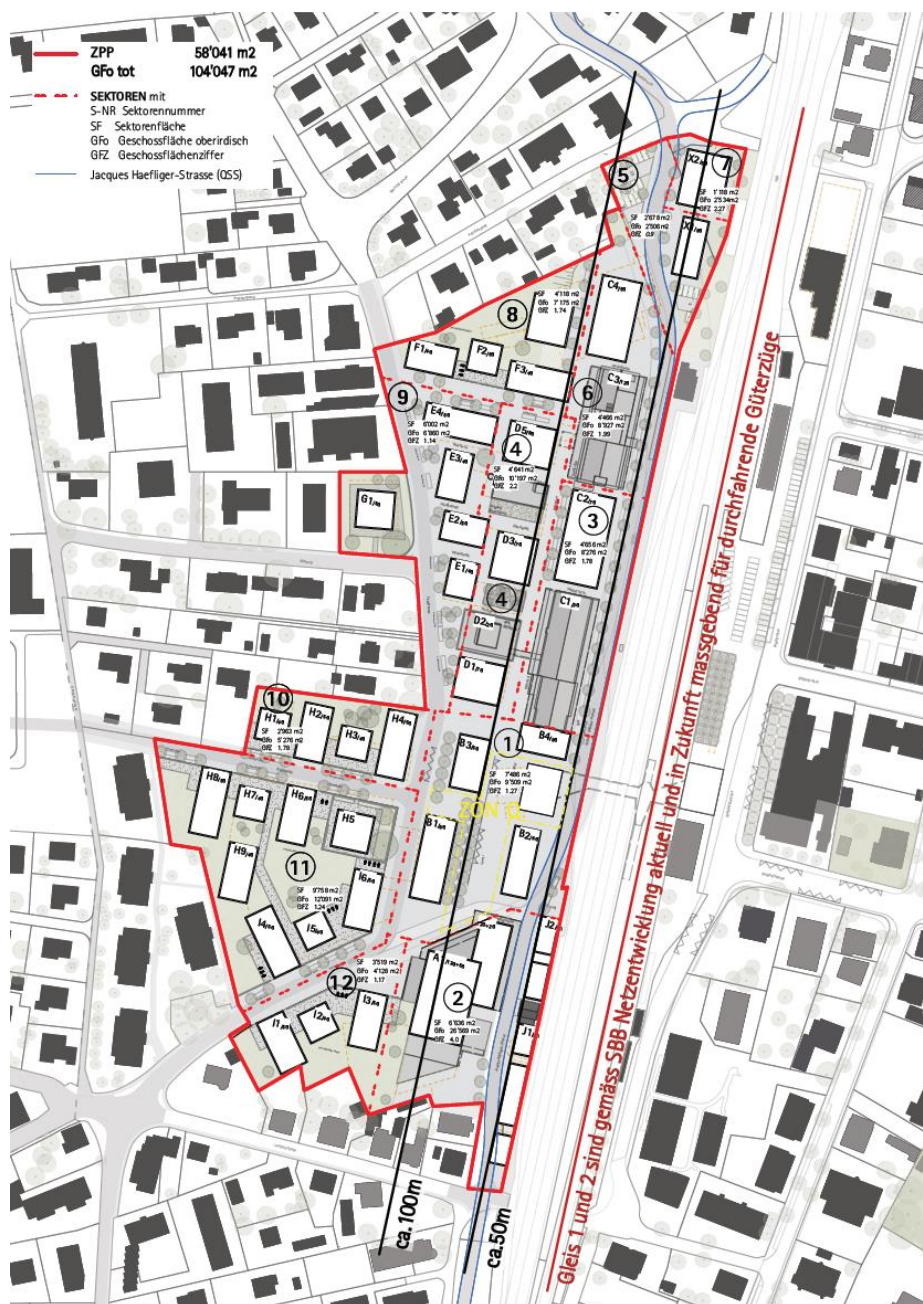
Risiken im unteren Übergangsbereich werden in der aktuellen Praxis des Bundes sowie in der Regel auch in der Praxis der Kantone als tragbar beurteilt. Voraussetzung dazu ist, dass einfache raumplanerische und bauliche Massnahmen geprüft werden. In der weiteren Arealplanung sind im Rahmen der Überbauungsordnungen daher Massnahmen am Projekt zur Minderung der Risiken zu prüfen und, falls diese verhältnismässig sind, umzusetzen.

Massnahmen

Massnahmen gemäss ZPP A, Abs. 17:

Innerhalb eines Abstandes von 100 m zur SBB-Bahnlinie (Gleise 1 und 2) werden Objekte mit erschwerter Evakuierbarkeit wie Kindergärten, Kitas, Alters- und Pflegezentren oder Spitäler ausdrücklich nicht empfohlen. Werden solche Einrichtungen trotzdem geplant, so ist eine Koordination mit der Störfallvorsorge erforderlich.

Siehe Fachbericht Störfall vom 15. November 2021



Perimeter Bahnhofgebiet West, massgebende Durchfahrtsgleise und Abstandsbereiche,
Plan EBP 15. November 2021

4.7 Nichtionisierende Strahlung

Die Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV) schreibt vor, dass neue Bauzonen nur dort ausgeschieden werden dürfen, wo die von der Verordnung festgelegten Anlagegrenzwerte eingehalten sind. Die Änderung der bestehenden Arbeitszone zu einer Zone mit Planungspflicht mit Arbeits- und Wohnnutzung gilt nicht als Ausscheidung einer neuen Bauzone. An die nachträgliche Änderung der Nutzungsart eines bereits der Bauzone zugewiesenen Gebiets stellt die NISV keine Anforderungen. Abklärungen zur Strahlenbelastung der SBB-Stromleitungen erübrigen sich im laufenden Verfahren.

4.8 Technische Infrastruktur

Abwasserentsorgung

Mit der Kapazitätsbemessung gemäss Fachbericht wurde das bestehende Abwassernetz der Gemeinde Herzogenbuchsee hydraulisch und unter Berücksichtigung des Generellen Entwässerungsplans (GEP) und der Kanalfernsehaufnahmen überprüft. Mit der Arealentwicklung "Bahnhofgebiet West" wird das im GEP berücksichtigte Einzugsgebiet neu genutzt und überbaut. Die vorliegende Planung "Bahnhofgebiet West" wurde bei der Berechnung berücksichtigt. Die neuen Gebäude werden alle mit einem Flachdach (Aufbaudicke ca. 15 cm) ausgeführt. Dadurch entsteht ein reduzierter Regenwasserabfluss (ca. 40%). Die bestehenden Gebäudeflächen (Satteldach oder Flachdach) sollen über einen Retentionstank an die Mischwasserkanalisation angeschlossen werden, so dass die nachfolgenden Leitungsnetze entlastet werden können.

Im Zusammenhang mit der Planung "Bahnhofgebiet West" ist eine "Teil-Generelle Entwässerungsplanung" (GEP) auszuarbeiten, die Einzugsgebiete neu zu definieren. Im Entwässerungskonzept sind die Retentionsmassnahmen zur Minimierung des Spitzenabflusses zu berücksichtigen.

Elektrizitätsversorgung

Auf dem Perimeter Arealentwicklung Bahnhof West (ZPP A) befinden sich drei bestehende Transformatorstationen, welche die Versorgung der Industriebetriebe und der umliegenden Liegenschaften mit Elektrizität sicherstellen. Die neuen Transformatorstationen Fenaco und Häfliger (Meliofeed) wurden ausschliesslich für die Versorgung der Industriebetriebe erstellt.

Die Transformatorstation Lorraine versorgt die Liegenschaften am Grubenweg, an der Lorrainestrasse, an der Feldstrasse, am Tulpenweg, am Rötiweg und an der Oenzbergstrasse. Zudem ist diese Station für die ganze Elektrizitätsversorgung von Herzogenbuchsee (Netztrennung UW Herzogenbuchsee/ UW Niederörsch) von grosser Bedeutung. Der Standort der Transformatorstationen ist in einem Dienstbarkeitsvertrag (Trafostation und Leitungen) mit dem Grundbesitzer geregelt.

Mit den drei bestehenden Transformatorstationen kann die Elektrizitätsversorgung des Perimeters sichergestellt werden.

Fernwärmeversorgung

Mit dem Bau des Wärmeverbundes Buchsi Nordwest besteht im Falle einer Realisierung die Möglichkeit, den Perimeter Arealentwicklung Bahnhof West (ZPP A) mit Fernwärme und Fernkälte zu erschliessen. Für die Erschliessung des Gebietes müssten in der Feldstrasse eine Fernwärme- und Fernkälteleitung neu verlegt werden.

Erdgasversorgung

In der Feldstrasse befindet sich eine Mitteldruck- und Niederdruckleitung (Pe Ø 160). Die Versorgung des Perimeters Arealentwicklung Bahnhof West (ZPP A) mit Erdgas kann problemlos sichergestellt werden.

Wasserversorgung

Die Versorgung des Perimeters Arealentwicklung Bahnhof West (ZPP A) mit Trink- und Löschwasser kann über die bestehenden Hauptleitungen in der Feldstrasse und Güterstrasse sichergestellt werden.

Kommunikationsversorgung

Im Gebäude der Transformatorstation Lorraine ist ein POP installiert, welcher die Liegenschaften am Grubenweg, an der Lorrainestrasse, an der Feldstrasse, am Tulpenweg, am Rötiweg und an der Oenzbergstrasse sowie das bestehende Industrieareal ZPP A mit Kommunikationssignalen über Glasfasern versorgt.

Entsorgung

Bei einer Arealentwicklung der vorliegenden Grössenordnung ist es erforderlich, mindestens eine öffentliche Sammelstelle für die Entsorgung von Papier/ Karton, Glas, Metall, Textilien, Grüngut usw. vorzusehen. Sie ist in der ZPP in Abs. 20 im Grundsatz festgelegt. Da heute ein definitiver Standortentscheid verfrüht ist, werden im Richtprojekt mehrere geeignete Standorte ermittelt und im Richtplan bezeichnet.

Das kommunale Abfallreglement sieht vor, dass zusätzlich bei Wohnüberbauungen sowie Dienstleistungs- oder Gewerbebetrieben Container oder Unterflursysteme vorgeschrieben werden können. Der Gemeinderat hat festgelegt, dass Überbauungen ab 41 Wohnungen mit einem Unterflursystem für Siedlungsabfälle und allenfalls für Papier/ Karton, Glas, Metall, Grüngut ausgerüstet werden sollen. Die Sammelstandorte und ihre Dimensionierung sind abhängig von der definitiven Nutzung und Etappierung der Gebäude. Sie werden in den Überbauungsordnungen festgelegt.

4.9 Schutzraumkonzept

Es wird geprüft, ob und wann ein Schutzraumkonzept zu erarbeiten ist. Die notwendigen Randbedingungen sind in den Überbauungsordnungen und Baugesuchen aufzunehmen.

4.10 Wirkungsanalyse

Um die Auswirkungen der Arealentwicklung «Areal Bahnhof West» auf die Gemeinde einzuschätzen, hat das Planungs- und Beratungsbüro EBP Schweiz AG eine Wirkungsanalyse durchgeführt. Diese zeigt für sieben besonders relevante Themenbereiche auf, welche Effekte die geplante Entwicklung auf die Gemeinde hat. Die Wirkungsanalyse basiert auf einer Annahme des Nutzungsmix gemäss Richtprojekt mit rund 700 Arbeitsplätzen und 1'300 Einwohnerinnen und Einwohnern.

Positionierung und Image der Gemeinde

Das Immobilienberatungsunternehmen IAZI bewertet jährlich die Standortgunst der rund 930 grössten Gemeinden der Schweiz. Herzogenbuchsee positioniert sich unter den Oberaargauer Gemeinden und im kantonalen Vergleich im Gemeinderanking im vorderen Mittelfeld. Im nationalen Vergleich schneidet die Region Oberaargau und die Gemeinde Herzogenbuchsee jedoch weniger gut ab – von den rund 930 bewerteten Gemeinden positioniert IAZI Herzogenbuchsee auf Platz 747. Negativ bewertet werden unter anderem die fehlenden Entwicklungen auf dem Immobilienmarkt sowie das bescheidene Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum der vergangenen Jahre. Mit der Arealentwicklung Bahnhof West kann davon ausgegangen werden, dass Herzogenbuchsee in diesen Kriterien – und damit auch im Gemeinderanking – zulegen wird. Auch kann die Arealentwicklung – begleitet durch geeignete Kommunikationsmassnahmen – im Rahmen eines kommunalen und regionalen Standortmarketings einen positiven Beitrag zum Image der Gemeinde Herzogenbuchsee leisten.

Bevölkerungsstruktur

Gemäss Richtprojekt wird auf fast 80% der geplanten Geschossfläche auf dem Areal Wohnnutzung realisiert. Mit dem Abschluss der letzten Etappe werden auf dem Areal Bahnhof West damit insgesamt rund 1'300 Personen wohnen. Dies entspricht einem Bevölkerungszuwachs von 18% gegenüber heute. Das geplante Wohnungsangebot beeinflusst die Struktur der zuziehenden Bevölkerung: Aufgrund der zentralen Lage und des geplanten Wohnungsangebots ist das Areal für ältere Paar- und Singlehaushalte besonders attraktiv. Es wird erwartet, dass der Kinderanteil insgesamt etwas niedriger als im Gemeindeschnitt ist.

Öffentliche Infrastruktur

Die zusätzlichen Nutzungen auf dem Areal Bahnhof West führen dazu, dass zusätzliche Infrastrukturen benötigt werden. Insgesamt fallen im Zusammenhang mit der Arealentwicklung verschiedene Investitionen an (Bau der Quartiersammelstrasse, neue öffentliche Freiräume, etc.). Die Kostenverteilung zwischen Gemeinde und Grundeigentümer wird in einem noch zu erarbeitenden Vertrag geregelt. Die zusätzlichen Kinder auf dem Areal müssen beschult werden. Die aktuelle Schulraumplanung der Gemeinde (Schulraumplanung Herzogenbuchsee, Bericht Phase 1, Handlungsbedarf, 2020) bezieht die Arealentwicklung in den Bedarf mit ein. Die Kapazitäten der Infrastrukturen im Bereich Alters- und Pflegeheime, Sport- und Freizeitanlagen, sowie Infrastrukturen für Ver- und Entsorgung sind genügend gross, um die Entwicklung des Areals Bahnhof West aufnehmen zu können. Damit führt die Entwicklung auf dem Areal Bahnhof West zu einer besseren Auslastung dieser Infrastrukturen.

Kommunale Finanzen

Die Modellierung der Auswirkungen der Arealentwicklung auf die Gemeindefinanzen zeigt, dass sich ein höherer Anteil Arbeitsnutzung sowie BewohnerInnen im höheren Erwerbsalter grundsätzlich positiv auf das Gesamtergebnis auswirken. Zum Zeitpunkt des vollständigen Bezugs des Areals (ca. 2035) resultiert ein jährlicher Nettoüberschuss zu Gunsten der Gemeinderechnung von knapp 800'000 CHF.

Siedlungsstruktur / Freiräume / Quartiersversorgung

Mit der Entwicklung des Areals entsteht auf der Westseite des Bahnhofs Herzogenbuchsee ein identitätsstiftender Begegnungsort mit Aufenthaltsqualität. Dazu tragen neben den geplanten Plätzen und Nischen innerhalb des Areals auch die neue Ankunftssituation beim Bahnhofseingang mit den zentrumsergänzenden Verkaufs- und Dienstleistungsangeboten bei. Die dichte Mischnutzung auf dem Areal wird die Umgebung des Bahnhofs beleben und die Nachfrage für das bestehende Versorgungs- und Dienstleistungsangebot der Gemeinde stärken. Zur Belebung am Tag und zu Abendstunden trägt eine gute Durchmischung der Bevölkerung sowie ein ausgeglichener Nutzungsmix auf dem Areal bei. Sowohl ein zu hoher Wohnanteil (Stichwort «Schlafquartier») als auch ein zu hoher Anteil an Arbeitsnutzungen («ausgestorbenes» Quartier am Abend und an den Wochenenden) ist zu vermeiden.

Verkehr

Mit der Entwicklung des Areals wird die Vernetzung für den Fuss- und Veloverkehr deutlich verbessert. Die Erschliessung des Areals für den MIV soll über eine neue resp. ausgebaute Quartiersammelstrasse erfolgen. Aus Sicht Städtebau und Verkehrssicherheit wird eine Anbindung über die Lorrainestrasse gegenüber der bisher angedachten Anbindung über den Bahnhofplatz West als zielführender erachtet. Der Verkehr gelangt unabhängig von der Anbindung des Areals über die Farnsbergstrasse im Süden resp. die Bahnhofstrasse im Norden auf die übergeordneten Kantonsstrassen. Diese beiden Knoten müssen den grössten Teil des im Areal künftig generierten Mehrverkehrs aufnehmen. Da die aktuelle Verkehrsbelastung nicht allzu hoch ist und entsprechende Leistungsreserven bestehen, kann der Mehrverkehr auf dem Netz gut verarbeitet werden.

Regionalwirtschaft

Die wirtschaftliche Tätigkeit auf dem ehemaligen Fenaco-Areal ist heute nur noch gering. Mit der Umnutzung als Wohn- und Arbeitsort wird das Areal Bahnhof West erneut an volkswirtschaftlicher Bedeutung gewinnen und die wirtschaftliche Leistungskraft von Herzogenbuchsee und der umliegenden Region gestärkt. Gemäss Nutzungsmix des Richtkonzepts besteht auf dem Areal mittel- bis langfristig ein Wertschöpfungspotenzial von jährlich rund 88 Mio. CHF. Mit über 90% resultiert ein Grossteil der Wertschöpfung aus der Produktivität der Beschäftigten. Die übrigen rund 10% erfolgen aus den lokalen Konsumausgaben der Bewohnenden und Beschäftigten des Areals. Innerhalb des Perimeters ESP West ist das Bruttowertschöpfungspotenzial besonders hoch, da hier die Arbeitsnutzung dominanter ist.

Fazit

Gemäss Gesamtbeurteilung wird erwartet, dass sich die Entwicklung des Bahnhofquartiers West im Sinne des Richtplans und des Entwicklungsschwerpunktes in allen untersuchten Themenbereichen mehrheitlich für die Gemeinde Herzogenbuchsee positiv auswirkt und damit eine wichtige Signalwirkung für die Zukunft hat.

	Positionierung / Image der Standortgemeinde		Beitrag zu besserer Positionierung der Gemeinde, v.a. auf dem Immobilien- und Arbeitsmarkt
	Bevölkerung		Dank ergänzender Positionierung des Areals sowohl hinsichtlich Altersmix als auch Einkommen positiver Einfluss
	Öffentliche Infrastruktur		Bessere Auslastung bestehender Infrastrukturen Einzelne neue Infrastrukturen, die aber teilweise auch der Gesamtgemeinde zu Gute kommen
	Kommunale Finanzen		Positiver Beitrag zu Gemeindefinanzen erwartet
	Siedlungsstruktur, Freiraumangebot und Quartiersversorgung		Verbesserung der siedlungsstrukturellen Vernetzung in der Gemeinde Schaffung von attraktiven Freiräumen und Versorgungsangeboten
	Verkehr		Mehrverkehr kann auf übergeordnetem Netz abgewickelt werden
	Regionalwirtschaft		Jährliche Bruttowertschöpfung von > 80 Mio. CHF

Zusammenfassende Einschätzung zu den Auswirkungen

Siehe Fachbericht Wirkungsanalyse vom 31. Mai 2021

4.11 Infrastrukturvertrag und Ausgleich von Planungsvorteilen

Für die zu erstellenden öffentlichen Erschliessungsanlagen (z.B. Personenunterführung, Quartiersammelstrasse, Detailerschliessungsanlagen) ist ein Infrastrukturvertrag in Bearbeitung. Darin werden die Realisierung und Verantwortlichkeiten sowie die Mitfinanzierung der Infrastrukturanlagen durch die Arealeigentümer geregelt, wie auch die Möglichkeit der Erstellung einer Autoeinstellhalle unter dem Bahnhofplatz West in der ZÖN Q.

Auf den Grundlagen von Art. 142 ff BauG und dem kommunalen Reglement über die Abgabe von Planungsmehrwerten (01. April 2017) erfolgt die Schätzung des anfallenden Mehrwertes, der durch die Zone mit Planungspflicht ZPP A entsteht.

Der Infrastrukturvertrag und die Schätzung des Planungsmehrwertes werden bis zur öffentlichen Auflage der ZPP A vorliegen.

Teil B Rechtliche Festlegungen

Bei den im Teil B "Rechtliche Festlegungen" aufgeführten Instrumenten "Richtplan Bahnhofgebiet West und Ost" und der "Änderung von Zonenplan und Baureglement im Bahnhofgebiet West" handelt es sich um die massgebenden Elemente der öffentlichen Mitwirkung.

5. "Richtplan Bahnhofgebiet West und Ost 2022"

Der "Richtplan Bahnhofgebiet West und Ost 2022" besteht aus der Richtplankarte, dem Richtmodell und den Massnahmen mit Genehmigungsinhalten.

Das Richtplangebiet erstreckt sich über die Bahnhofgebiete West und entlang der Bahnlinie in einer Gebäudetiefe über Teile des Bahnhofgebiets Ost. Der Perimeter des Entwicklungsschwerpunktes ESP liegt innerhalb dieses Richtplanperimeters.

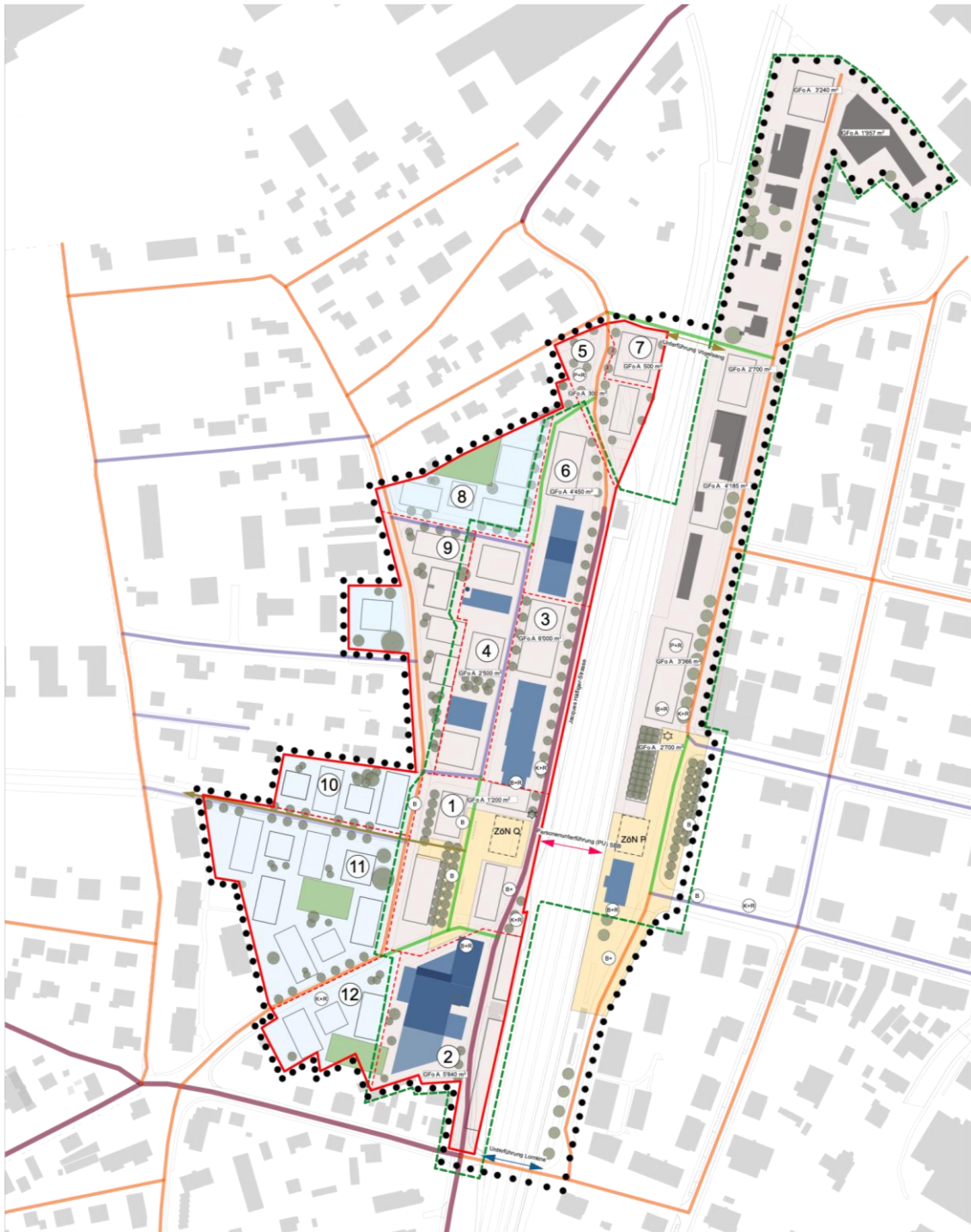
Alle wesentlichen Elemente des Gesamtkonzepts, die kartografisch dargestellt werden können, sind in der Richtplankarte erfasst.

Diese wird dreidimensional ergänzt mit dem Richtmodell im Massstab 1:500. Es wurde im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung ausgestellt und illustriert die vorgesehene Dimensionierung und Gestaltung von Gebäuden und Freiräumen.

Die für die weitere Planung relevanten Umsetzungs- und Realisierungsschritte sind in den Massnahmen mit Genehmigungsinhalten festgelegt. Diese werden parallel zur Vorprüfung durch den Kanton vertieft.

Richtplankarte, Richtmodell und Massnahmenblätter sind behördenverbindlich. Sie werden vom Gemeinderat beschlossen und vom Kanton (AGR) genehmigt.

5.1 Richtplankarte



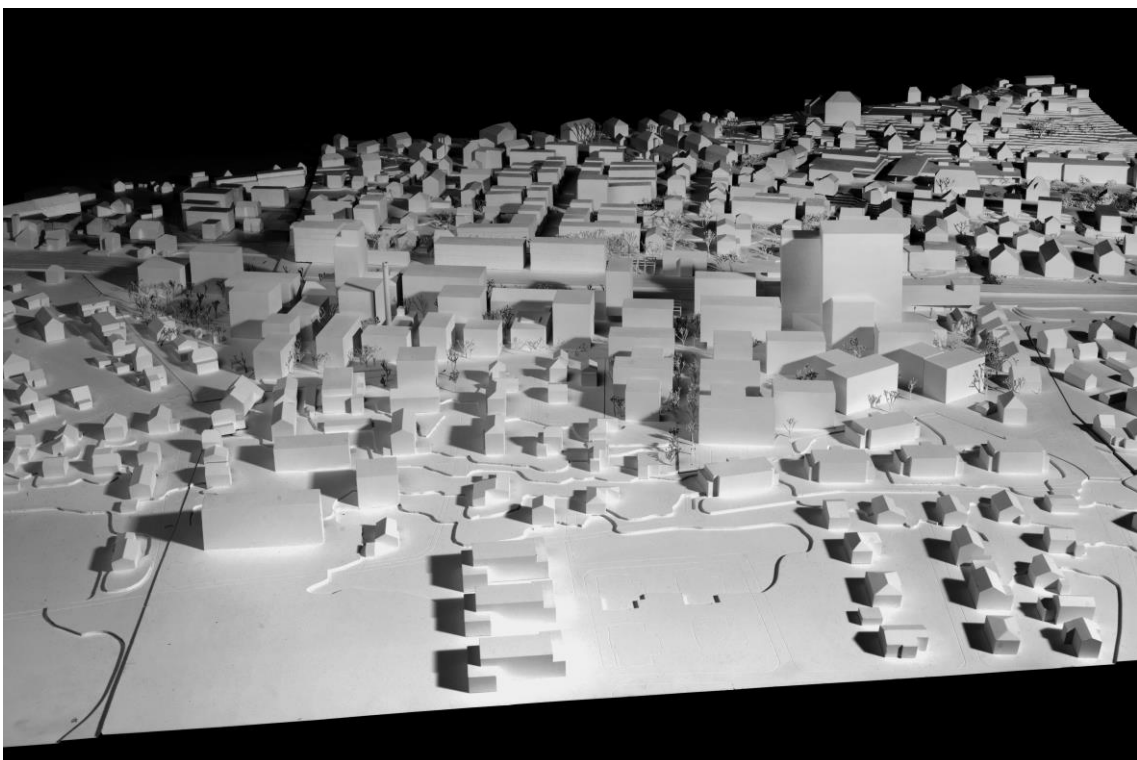
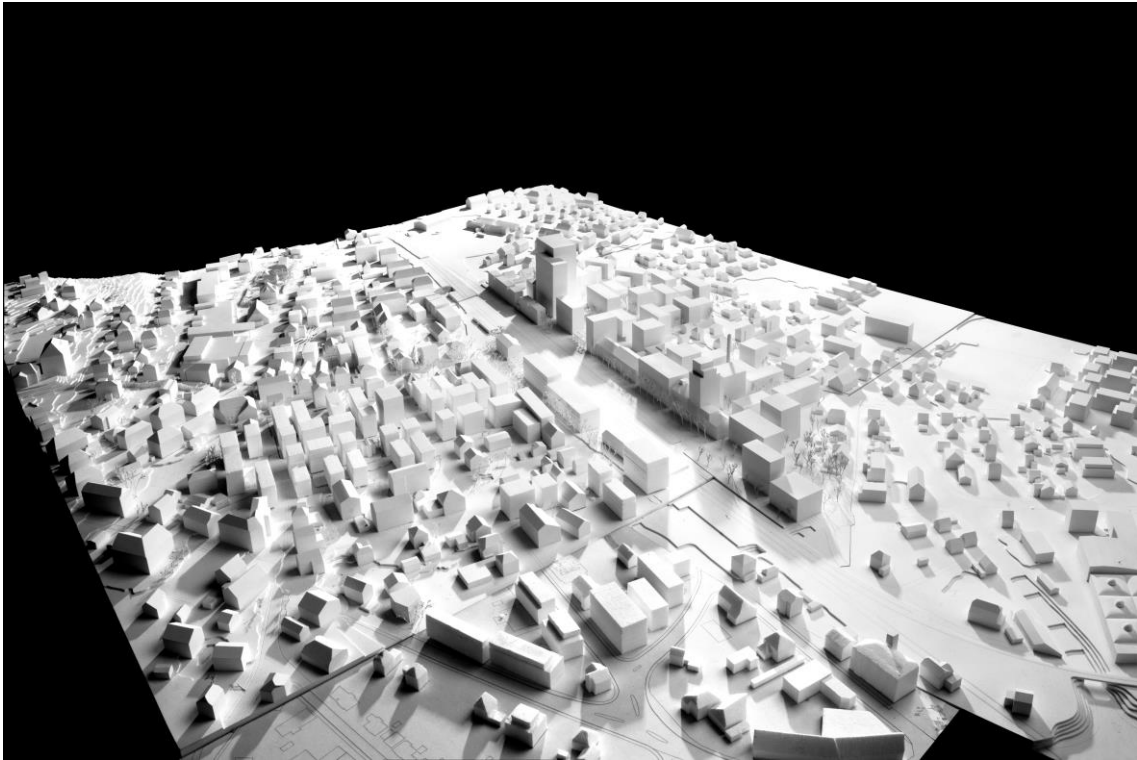
Richtplankarte, 15. November 2021/ Originalmassstab 1:1'000

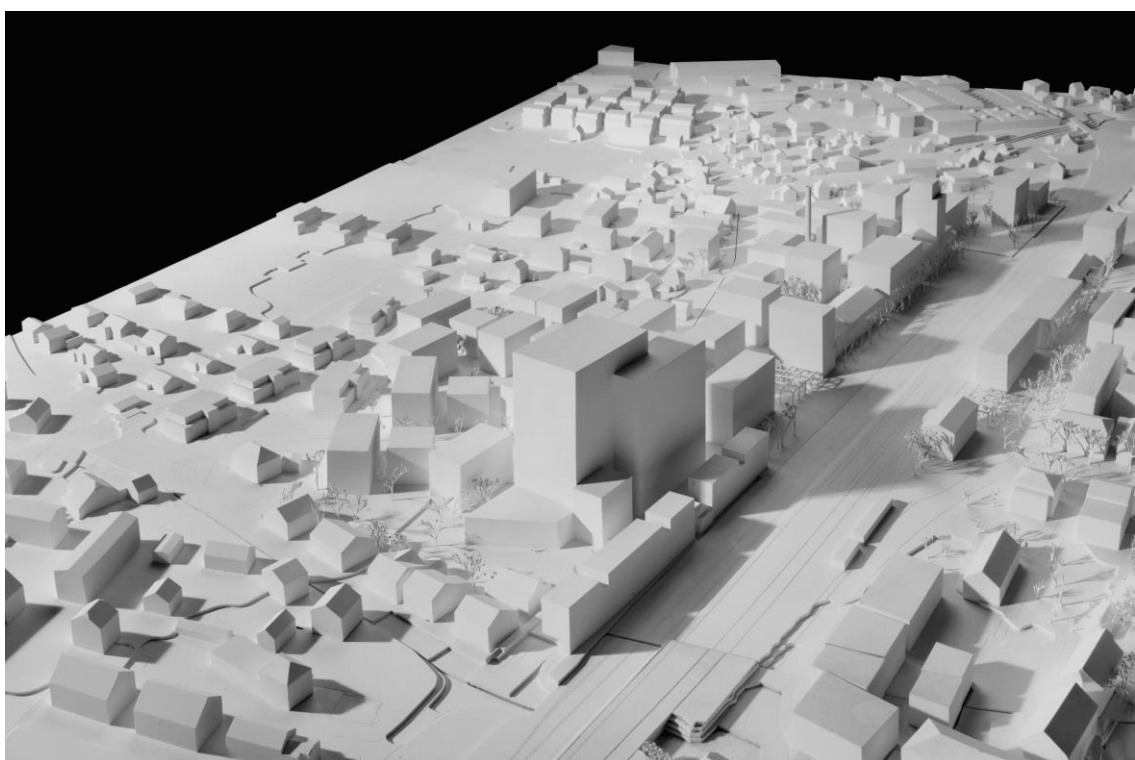
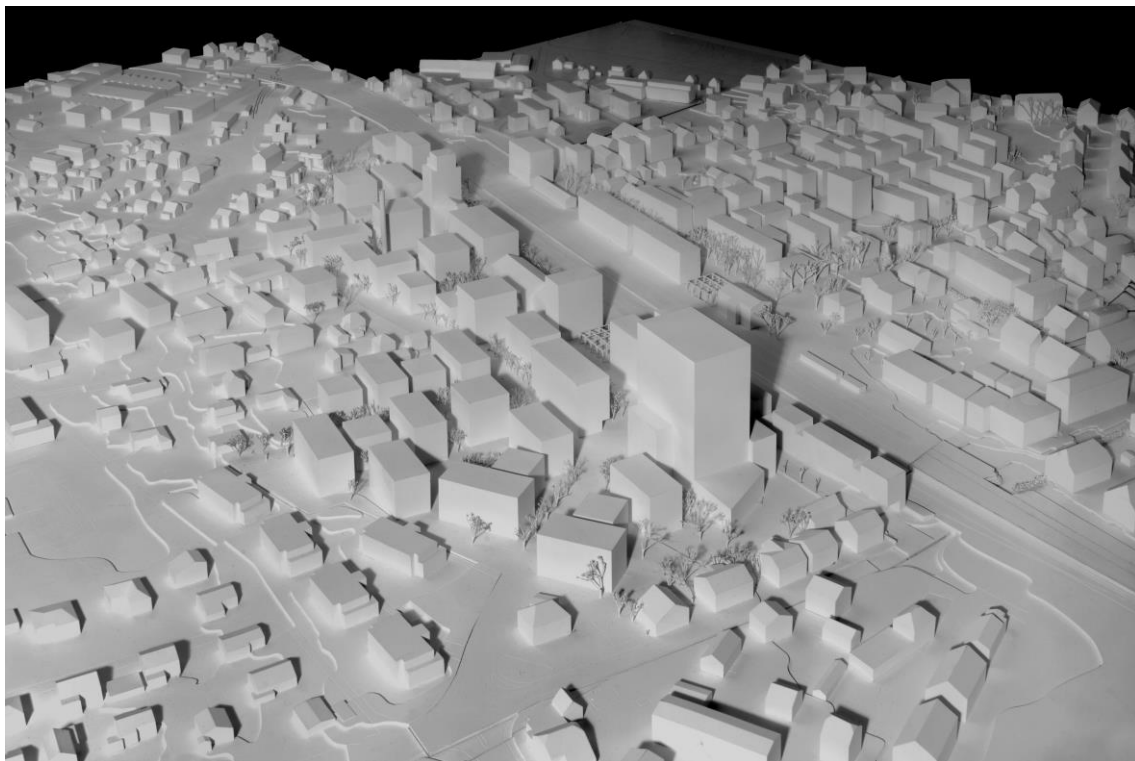
Legende

Festsetzungen	
	Perimeter "Richtplan Bahnhofgebiet West und Ost 2022"
	Perimeter ESP
	Perimeter Zone mit Planungspflicht "ZPP A Bahnhofgebiet West"
	12 Sektoren ZPP A
	Zone für öffentliche Nutzungen "ZöN Q Bahnhofplatz West"
	Zone für öffentliche Nutzungen "ZöN P Bahnhofplatz Ost"
	Mischnutzungs-Bereich
	Wohnnutzungs-Bereich
	Min. oberirdische Geschossfläche Arbeitsnutzung (Gfö A) pro Sektor (Gebiet West) und Gebäude (Gebiet Ost) im Perimeter ESP
	Bedeutsame bestehende Gebäude
	Bestehende Gebäude Gebiet Ost
	Neubauten (gem. Richtprojekt)
	Überdachung Abgänge Personenunterführung (PU) SBB
	Grössere Spielflächen 600 m² (gem. Art. 46 BauV)
	Pflanzbereiche Grossbäume
	Quartiersammelstrasse QSS "Jacques Häffiger-Strasse" (Generell 50)
	Quartierstrassen (Tempo 30)
	Begegnungszone (Tempo 20)
	Fahrverbotszone (ausgenommen öV und Veloverkehr)
	Fusswegverbindungen
	Personenunterführung (PU) SBB
	Unterführung Lorraine
	Personen- und Velounterführung Vogelsang
	Bereich "Bushaltestellen"
	Bereich "Ersatz-/Reservehaltestelle"
	Bereich "B+R Bike+Ride"
	Bereich "K+R Kiss+Ride"
	Bereich "P+R Park+Ride"
	Bereich "Entsorgungssammelstelle"

5.2 Richtmodell

Das Richtmodell illustriert das städtebauliche Konzept mit den vorgesehenen Neubauvolumen, dem Erhalt der bedeutsamen Gebäude, der Aufstockung des Häfligerturms und den Freiräumen.





5.3 Massnahmenblätter

Die Massnahmenblätter mit Genehmigungsinhalten sind ein verbindlicher Bestandteil des Richtplans und entsprechen dem aktuellen Stand der Planung. Sie zeigen auf, wer wann und mit welchen Mitteln die Umsetzung an die Hand nimmt. Sie dienen der Gemeinde Herzogenbuchsee und auch den übergeordneten Stellen wie dem Kanton, der Region, der SBB usw. als Grundlage für die weiteren Arbeiten bezüglich Projektentwicklung, Umsetzung und Realisierung.

Im Anschluss an die Richtplanung werden die federführenden Stellen für die Umsetzung und periodische Aktualisierung der Massnahmen verantwortlich sein. Federführung und Koordination des Richtplans liegen bei der Gemeinde.

In den Massnahmen werden Angaben über Ziele, Inhalte, Zuständigkeiten, Prioritäten und Vorgehen enthalten sein. Auf der Planungsebene Richtplan handelt es sich um richtungsweisende behördenverbindliche Konzeptinhalte.

Im Richtplan mit den zugehörigen Massnahmenblättern werden drei Verbindlichkeitsstufen unterschieden.

Vororientierung	Das Vorhaben und die Folgen lassen sich noch nicht in genügendem Masse aufzeigen. Eine Koordination wird notwendig werden. Verbindlichkeit: Vororientierungen verpflichten die verantwortliche Stelle, bei wesentlichen Änderungen der Vorhaben oder Gegebenheiten die anderen Beteiligten rechtzeitig zu informieren.
Zwischenresultat	Die Planung bzw. die Koordination sind im Gange und haben bereits zu Zwischenergebnissen geführt. Über das weitere Vorgehen zur Lösung der Aufgabe besteht Übereinstimmung unter den Beteiligten. Verbindlichkeit: Zwischenergebnisse binden die Beteiligten im Verfahren.
Festsetzung	Die Koordination unter den Beteiligten ist abgeschlossen und es liegt ein Konsens oder ein formeller Beschluss zur Realisierung des Vorhabens vor. Verbindlichkeit: Festsetzungen binden die Beteiligten in der Sache und im Verfahren.

Der Realisierungshorizont der Massnahmen wird in drei Zeitstufen festgelegt:

kurzfristig	bedeutet	<7 Jahre
mittelfristig	bedeutet	7 - 12 Jahre
langfristig	bedeutet	>12 Jahre

Liste der Massnahmenblätter	
Nr. M-01 Städtebaulicher Masterplan, Transformation und Gestaltung des Industrieareals	
Nr. M-02 Entwicklungsschwerpunkt ESP-D	
Nr. M-03 Festsetzung des Richtplans Bahnhofgebiet in Teil-ZP/ Teil-BauR, UeO	
Nr. M-04 Bedeutsame bestehende Gebäude	
Nr. M-05 Häfligerturm, Aufstockung	
Nr. M-06 Zwischennutzungen in den bestehenden Gebäuden	
Nr. M-07 Fuss- und Veloverkehr	
Nr. M-08 Bushaltekanten Bahnhof Ost und West	
Nr. M-09 Motorisierter Individualverkehr und Parkierung	
Nr. M-10 Quartiersammelstrasse QSS Jacques Häfliger-Strasse (Variantenüberprüfung)	
Nr. M-11 Verkehrs- und Mobilitätskonzepte pro Sektor	
Nr. M-12 Baustellenverkehr	
Nr. M-13 Bahnhofplatz West, Personenunterführung SBB, Gestaltung	
Nr. M-14 Freiraum, Aufenthaltsbereiche, Kinderspielplätze, grössere Spielflächen	
Nr. M-15 Nachhaltigkeit	
Nr. M-16 Soziale Infrastruktur, öffentliche Einrichtungen, Schule 1. Zyklus	

6. Änderungen von Zonenplan (ZP) und Baureglement (BR)

Der rechtskräftige Zonenplan und das Baureglement der Gemeinde Herzogenbuchsee werden im Planungsperimeter "Bahnhofgebiet West" im sog. ordentlichen Verfahren gemäss Art. 58 ff BauG geändert. Aus der bisherigen Arbeitszone 1993 wird die grundeigentümerverbindliche Zone mit Planungspflicht "ZPP A Bahnhof West" (NEU). Eingebettet in die ZPP A liegt die Zone für öffentliche Nutzungen ZöN Q.

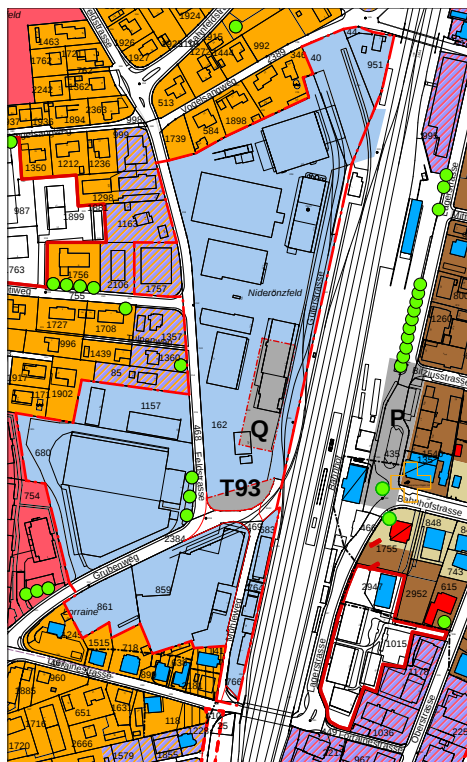
Das laufende Planungsverfahren beinhaltet die öffentliche Mitwirkung, die Vorprüfung durch den Kanton, die öffentliche Auflage, den Beschluss durch die Gemeindeversammlung und die Genehmigung durch den Kanton.

Für das Gebiet des Richtplans im Bahnhofgebiet Ost soll eine ZPP erst in einem späteren Zeitpunkt diskutiert und festgelegt werden.

6.1 Teilzonenplan "ZPP A Bahnhofgebiet West" und "ZöN Q Bahnhofplatz West"

Die Gegenüberstellung des rechtskräftigen Zonenplans (ALT) mit der neuen Zone mit Planungspflicht ZPP A (NEU) dokumentiert die Umzonung der bisherigen Arbeitszone 1993 in die neue ZPP A und die neue Abgrenzung der ZöN Q. Die ZöN T93 "Veloabstellplätze" wird aufgehoben.

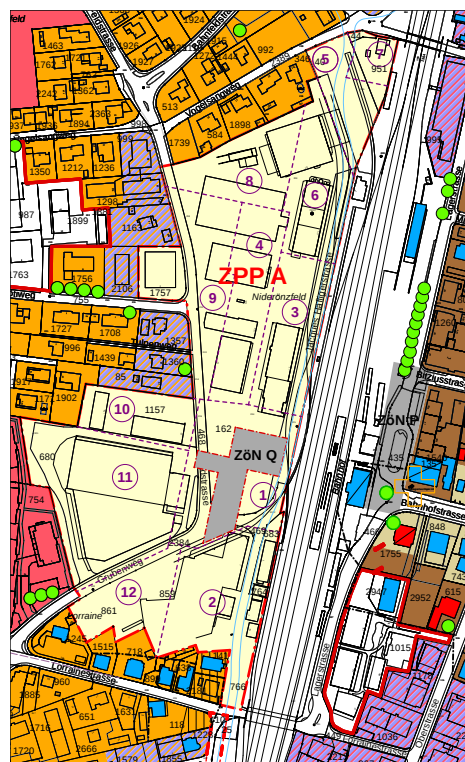
Teil-Zonenplan ALT 2015



Festlegungen (innerhalb Perimeter ZPP A)

- Perimeter Zone mit Planungspflicht "ZPP A Bahnhofgebiet West" (NEU)
- Arbeitszone 1993
- Mischzone 2-geschossig M2
- Zone für öffentliche Nutzungen "ZöN Q Bahnhofplatz West"
- Zone für öffentliche Nutzungen "ZöN T93 Veloabstellplätze"

Teil-Zonenplan NEU



Festlegungen (innerhalb Perimeter ZPP A)

- Zone mit Planungspflicht "ZPP A Bahnhofgebiet West"
- Sektoren 1-12
- Zone für öffentliche Nutzungen "ZöN Q Bahnhofplatz West"
- Verkehrsfläche Quartiersammelstrasse (QSS)

6.2 Baureglement "ZPP A Bahnhofgebiet West" und "ZöN Q Bahnhofplatz West"

Gleichzeitig zur Änderung des Teilzonenplans im Bahnhofgebiet West erfolgt die Änderung des Baureglements, mit Ersatz der bisherigen Arbeitszone 1993 durch die Bestimmungen der neuen "Zone mit Planungspflicht ZPP A". Diese wird flächendeckend in 12 Sektoren unterteilt, für die spezifische Regelungen gelten.

Die Zone für öffentliche Nutzungen ZöN Q "Bahnhofplatz West" enthält die Nutzungsbestimmungen für den neuen Bahnhofplatz West.

Erläuterungen zu den wesentlichen Bestimmungen der neuen ZPP A "Bahnhofgebiet West"

Planungszweck

¹ Die Zone mit Planungspflicht "ZPP A Bahnhofgebiet West" schafft die Grundlage für eine qualitativ hochstehende, verdichtete und wirtschaftliche bauliche Entwicklung.

Schrittweise soll beim neuen Bahnhofplatz West ein lebendiges Wohn- und Geschäftsquartier entstehen, mit Einbezug der neuen Personenunterführung zum Bahnhofquartier Ost.

Die ZPP A wird in 12 Sektoren unterteilt.

Erläuterungen

- Die ZPP A als übergeordnetes Planungsinstrument, das eine langfristige Entwicklung des Quartiers regelt.
- Die ZPP A regelt nur das Wesentliche der Planung und lässt Spielräume für die künftige Entwicklung offen.
- Die ZPP A regelt die Änderungen gegenüber der rechtskräftigen Nutzungsplanung, mit Änderung des Zonenplans und Baureglements von 2015.
- Die ZPP A ist grundeigentümerverbindlich.
- Die ZPP A bildet die Basis für die anschliessenden Überbauungsordnungen in den einzelnen Sektoren und für die künftigen Baugesuche.

Richtplan

² Massgebende Grundlage der ZPP A bildet der "Richtplan Bahnhofgebiet West und Ost" vom 15. November 2021. Wesentliche Abweichungen sind nur gestützt auf die Ergebnisse eines qualitätssichernden Verfahrens zulässig, unter Berücksichtigung des Nutzungsmasses und der Gebäudehöhen in den einzelnen Sektoren.

Erläuterungen

- Der Richtplan ist für die Gemeinde behördenverbindlich und bildet die Basis für die ZPP A.
- Der Richtplan dokumentiert zusammen mit dem Richtprojekt in einem Konzeptbeschrieb die Ziele und Entwicklungsabsichten der Planung bezüglich Städtebau, Gebäude, Freiraum, Verkehr und Ver- und Entsorgung.
- Der Richtplan muss für die Ausarbeitung der einzelnen Überbauungsordnungen und Baugesuche beigezogen werden.

Überbauungsordnungen

³ Das Bauen in der ZPP A setzt in den einzelnen Sektoren rechtskräftige Überbauungsordnungen (UeO) voraus. Die Gemeindebehörde kann auf den Erlass einer UeO gemäss Art. 93 Abs. 1 BauG verzichten.

Stellung zur Grundordnung ⁴ Soweit die ZPP A nichts anderes regelt gilt ergänzend die baurechtliche Grundordnung der Gemeinde, in der Fassung zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser ZPP A.

Gestaltung von Gebäuden und Freiräumen ⁵ Mit einer sorgfältigen Gestaltung von Gebäuden und Freiräumen soll ein lebendiges Quartier für Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Freizeit entstehen. Gebäude und Freiräume bilden in ihrer Wechselwirkung ein Ganzes und prägen die Atmosphäre und Qualität des Quartiers. Ihre Gestaltung beruht auf den Grundlagen von Richtprojekt vom 15. November 2021 und des "Richtplans Bahnhofgebiet West und Ost" vom 15. November 2021. Die Gestaltung von Gebäuden und Freiräumen sowie die Detailerschliessung ist in den Überbauungsordnungen zu präzisieren. Passerellenartige Verbindungen zwischen einzelnen Gebäuden sind gestattet.

Erläuterungen

- *Die Gestaltung der Gebäude, Platz- und Strassenräume, Grünanlagen ist von ausschlaggebender Bedeutung für die Qualität und das künftige Leben im Quartier.*
- *Im Richtplan sind die Grundsätze der künftigen Gestaltung festgehalten und in die Überbauungsordnungen und Baugesuchen aufzunehmen.*

Fachausschuss Orts- und Landschaftsbild ⁶ Zur Beurteilung der Gestaltung von Gebäuden und Freiräumen aller Überbauungsordnungen und Baugesuche ist der Fachausschuss Orts- und Landschaftsbild der Gemeinde beratend beizuziehen. Davon ausgenommen sind kleine Baubewilligungsverfahren nach Art. 32b BauG und befristete Bewilligungen.

Erläuterungen

- *Der Fachausschuss der Gemeinde ist für alle UeO und Baugesuche beizuziehen und beurteilt die Gestaltung der Gebäude und des Aussenraums.*
- *Der Fachausschuss hat eine beratende Funktion und formuliert Empfehlungen an die Baubewilligungsbehörde.*

Art der Nutzung ⁷ Die Art der Nutzung wird für die 12 Sektoren in den Abs. 22 bis 33 festgelegt, unterschieden in die Sektoren für Mischzonen, Wohnzonen sowie die Verkehrsfläche der Quartiersammelstrasse (QSS). Öffentliche Nutzungen wie KITA, Volksschule, Tagesstätten, Gemeinschaftsräume usw. sind gestattet und werden in den Überbauungsordnungen festgelegt. Vorbehalten bleibt Abs. 17.

Erotiketabissements sind in der ZPP A nicht zugelassen.

Erläuterungen

- Ziel ist es, ein lebendiges Quartier zu schaffen mit guter Durchmischung von Wohn- und Arbeitsnutzung, Dienstleistungsbetrieben, Gastronomie und öffentlichen Nutzungen.
- Die Nutzungsart beschränkt sich auf die Wohnzone und die Mischzone gemäss Art. 1 des Baureglements und ist in den einzelnen Sektoren bezeichnet.
- In der Wohnzone sind nicht störende Dienstleistungsnutzungen gestattet, soweit sie sich weder durch ihren Betrieb, ihre Grösse noch durch den verursachten Verkehr negativ auf die Wohnnutzung auswirken.

Zwischennutzungen

⁸ Als Zwischennutzungen gelten alle Arten von befristeten Nutzungen. Zwischennutzungen sind zonenkonform, wenn sie Liegenschaften betreffen, für deren bewilligten Nutzungszweck objektiv kein Bedarf besteht.

Sie können für eine Dauer von bis zu fünf Jahren bewilligt werden, wenn

- dafür nur bestehende Bauten im bestehenden Volumen umgenutzt oder leicht entfernbare und provisorische Neubauten aufgestellt werden,
- sie den im Baubewilligungsverfahren zu prüfenden, kantonalen und eidgenössischen Vorschriften entsprechen,
- die mit dem Lärmempfindlichkeitsstufenplan festgelegten Grenzwerte eingehalten sind,
- dem Vorhaben keine überwiegenden öffentlichen Interessen entgegenstehen.

Sind die aufgeführten Voraussetzungen noch gegeben, kann die Baubewilligungsbehörde die Dauer der Zwischennutzungen auf maximal acht Jahre verlängern.

Wird während der bewilligten Dauer der Zwischennutzung eine Planung für das betreffende Grundstück öffentlich aufgelegt, kann die Baubewilligungsbehörde die Dauer der Zwischennutzung bis höchstens um zwei Jahre nach Inkrafttreten der Planung verlängern.

Eine Verlängerung ist ausgeschlossen, wenn die Bedingungen und Auflagen der Baubewilligung nicht eingehalten worden sind.

Bei Ablauf der Bewilligung muss die Zwischennutzung beendet und der ursprüngliche Zustand wiederhergestellt sein, wenn das Gebäude nicht ersetzt wird.

Erläuterungen

- Die Zwischennutzung wird nur für die ZPP A und nicht für das gesamte Gemeindegebiet festgelegt.

Mass der Nutzung

⁹ In den einzelnen Sektoren sind die minimalen und maximalen oberirdischen Geschossflächen (GF_o) verbindlich festgelegt. Die maximale oberirdische Ge-

schossfläche (GF_o max.) darf zwischen zwei, auch nicht benachbarten, Sektoren um maximal 10% übertragen werden. Dabei darf das Mindestmass der in den Sektoren 1, 2, 3, 4, 5, 6 und 7 insgesamt festgelegten Arbeitsnutzung nicht unterschritten werden. Der Geschossflächentransport erfordert vorgängig einen Dienstbarkeitsvertrag. Dieser ist vor Baubeginn im Grundbuch anzumelden. Die Gemeinde führt einen Geschossflächenkataster.

Erläuterungen

- *Das Mass der Nutzung wird sektorenweise mit der oberirdischen Geschossfläche festgelegt.*
- *Um eine bauliche Unternutzung resp. Übernutzung zu verhindern wird das minimale und maximale Nutzungsmass verbindlich festgelegt.*
- *Sektorenweise wird die minimale resp. maximale GF_o für Arbeitsnutzung bestimmt.*
- *Die Präzisierung des Nutzungsmasses mit der Zuordnung nach Gebäuden erfolgt in den Überbauungsordnungen.*

Gebäudehöhe

¹⁰ Die Gebäudehöhe wird pro Sektor mit einer maximalen Gebäudehöhenkote des höchsten Punktes der Flachdachkonstruktion in m.ü.M. (ohne Dachaufbauten) und einer minimalen Gebäudehöhenkote in m.ü.M., die nicht unterschritten werden darf, festgelegt.

Das Prinzip der Variation der Höhenstaffelung der verschiedenen Gebäude richtet sich nach Richtprojekt und Richtmodell vom 15. November 2021.

Erläuterungen

- *Die Höhe der Gebäude wird ausschliesslich über die minimale und maximale Gebäudehöhenkote in m.ü.M. festgelegt.*
- *Die Geschosszahl ist freigestellt.*

Geschosse

¹¹ Die Geschosszahl innerhalb der Gebäudehöhe ist freigestellt, zusätzliche Attikageschosse über der max. Gebäudehöhenkote sind nicht gestattet.

Dachgestaltung

¹² Für Neubauten sind nur Flachdächer gestattet. Technisch bedingte Dachaufbauten über der max. Gebäudehöhenkote sind, bis zu einer Höhe von 2.0 m ab Dachrand gemessen, gestattet, sofern sie mind. 2.0 m von der Fassadenflucht zurückgesetzt sind.

Auf den Flachdächern sind gemeinschaftliche Aufenthalts- und Spielbereiche gestattet. Mit Ausnahme des Häfligerturms und des Landitürms sind bei allen Gebäuden als Abgrenzung und Schutz leichte, luft- und lichtdurchlässige max. 4.0 m hohe Umzäunungen über der max. Gebäudehöhenkote gestattet. Diese dürfen fassadenbündig angeordnet werden. Werden die Dachflächen nicht als Aufenthalts- und Spielbereich genutzt, so sind sie mit Berücksichtigung der Wasserretention zu begrünen.

Erläuterungen

- *Flachdächer bieten ausgezeichnete Möglichkeiten für Aufenthalts- und Spielbereiche bei Wohnnutzung wie auch bei Arbeitsnutzung.*
- *Als Flachdächer gelten Dächer mit einer max. Neigung von 5°.*

Bedeutsame bestehende
Gebäude

¹³ Die in der Richtplankarte bezeichneten "bedeutsamen bestehenden Gebäude" mit ihren prägenden Bauteilen sind zu bewahren. Änderungen und Umnutzungen sind zulässig. Die Gestaltung von Ersatzneubauten hat im Rahmen eines qualitätssichernden Verfahrens zu erfolgen.

Erläuterungen

- *Die bezeichneten bedeutsamen Gebäude zusammen mit ihren zugeordneten Aussenräumen sind qualitativ von Bedeutung und charakterisieren als Zeitzeugen das ursprüngliche Industriequartier.*
- *Eine nutzungsmässige und funktionelle Transformation ist im Rahmen der architektonischen Qualität des Gebäudes zweckmässig und erwünscht.*
- *Falls aus zwingenden technischen oder umweltbedingten Gründen ein Gebäude ersetzt werden muss, so ist für den Ersatzbau ein qualitätssicherndes Verfahren durchzuführen.*

Grössere Spielflächen

¹⁴ In den in der Richtplankarte bezeichneten Bereichen sind öffentliche "Grössere Spielflächen" gem. Art. 46 BauV auszuscheiden. Sie sollen für Ball- und Rasenspiele für jung und alt genutzt werden können.

Erläuterungen

- *Die "Grösseren Spielflächen" stellen eine wesentliche Bereicherung der Wohnquartiere dar.*
- *Die Spielflächen müssen eben sein und eine gut proportionierte zusammenhängende Fläche aufweisen.*

Pflanzbereich Grossbäume

¹⁵ An den in der Richtplankarte bezeichneten Pflanzbereichen sind grosskronige standortheimische Bäume zu pflanzen.

Erschliessung

¹⁶ Die Haupteerschliessung des "Bahnhofgebiets West" erfolgt gemäss Richtplankarte über die neue Quartiersammelstrasse «Jacques Häfliger-Strasse». Die Detailerschliessung der einzelnen Sektoren ist in den Überbauungsordnungen zu regeln. Dabei können die Sektorengrenzen geringfügig um die notwendigen Erschliessungsanlagen angepasst werden. Die Parkierung für Bewohner, Arbeitende und Besucher hat unterirdisch zu erfolgen. Kurzzeitparkplätze sind oberirdisch gestattet. Veloabstellplätze sind in unmittelbarer Nähe der Hauseingänge anzuordnen.

Erläuterungen

- *Die Gestaltung der Strassen- und Platzräume sowie die technische Erschliessung ist in den Überbauungsordnungen festzulegen.*

- *Es gelten die Absichten und Vorgaben des Richtprojekts und der Richtplanung.*
- *Alle Besucherparkplätze, mit Ausnahme von Kurzzeitparkplätzen, sind unterirdisch anzuordnen.*

Störfallvorsorge

¹⁷ Innerhalb eines Abstandes von 100 m zur SBB-Bahnlinie (Gleise 1 und 2) werden Objekte mit erschwerter Evakuierbarkeit wie Kindergärten, Kitas, Alters- und Pflegezentren oder Spitäler ausdrücklich nicht empfohlen. Werden solche Einrichtungen trotzdem geplant, so ist eine Koordination mit der Störfallvorsorge erforderlich.

Erläuterungen

- *Die Auswirkungen gemäss Störfallverordnung Art. 11a auf die Nutzungsplanung werden zurzeit abgeklärt.*

Etappierung

¹⁸ Die Etappierung der einzelnen Sektoren ist freigestellt.

Lärmschutz

¹⁹ In den Mischzonen gilt der Immissionsgrenzwert (IGW) ES III, in den Wohnzonen der IGW ES II. Ausnahmen richten sich nach Art. 22 Abs. 2 USG.

Ver- und Entsorgung

²⁰ Der Standortbereich der öffentlichen Entsorgungssammelstelle ist in der Richtplankarte bezeichnet. Mit dem ersten Erlass einer Überbauungsordnung resp. der Ausgestaltung der ZöN Q ist ein Masterplan für die Ver- und Entsorgung festzulegen.

Sektoren

²¹ In den 12 Sektoren gelten die in den Abs. 22 bis 33 festgelegten spezifischen Bestimmungen zu Art und Mass der Nutzung und zu den Gebäudehöhen.

Erläuterungen

- *In den 12 Sektoren werden die spezifischen Regelungen zu Nutzungsart, Nutzungsmass (GFo) und Gesamthöhe festgelegt. Diese Werte gelten jeweils für den ganzen Sektor und werden nicht gebäudeweise unterschieden. Dies erfolgt anschliessend in den Überbauungsordnungen.*
- *Eine Übertragung der maximalen Geschossfläche zwischen zwei Sektoren um maximal 10% ist gestattet.*
- *Für die Höhen der Gebäude und deren Variation sind das Richtprojekt, der Richtplan und das Richtmodell massgebend.*

Erläuterungen zu den Bestimmungen der neuen "ZöN Q Bahnhofplatz West"

Überbauungsgrundsätze

Massgebende Grundlage der ZöN Q bildet der Richtplan "Bahnhofgebiet West".

Der Bahnhofplatz West ist ein öffentlicher Platz mit Zugang zum Bahnhof. Er bildet eine Begegnungszone mit Bahnhofvorfahrt und Bushaltestellen. Er kann für Wochenmarkt, Restaurant-Aussenbestuhlung, Veranstaltungen usw. genutzt werden und soll grosszügig gestaltet werden.

Sorgfältig in die offene Platzanlage integrierte zwingend notwendige Infrastrukturanlagen z.B. für Bushaltestellen und Zugänge ins unterirdische Parking sind gestattet.

Mobile Fahrnisbauten sind zulässig.

Innerhalb des Platzes ist ein hindernis- und stufenfreier überdachter Abgang zur Personenunterführung zu realisieren. Unterirdische Auto-, Veloabstellplätze usw. mit den zugehörigen Infrastrukturanlagen sind zulässig.

Erläuterungen

Der neue Bahnhofplatz West soll gemäss der «optimierten Verkehrsvariante mit direktem Anschluss der Unterführung Lorraine» verkehrsfrei werden. Er bildet mit dem überdachten Abgang zur neuen Personenunterführung das Herzstück des neuen Bahnhofquartiers West und soll grosszügig gestaltet und für verschiedene temporäre Anlässe genutzt werden können.

Teil C Anhang

Anhang A1 Fachberichte

Anhang A2 Modelldarstellung Quartiersammelstrasse, Variante mit und ohne Brücke

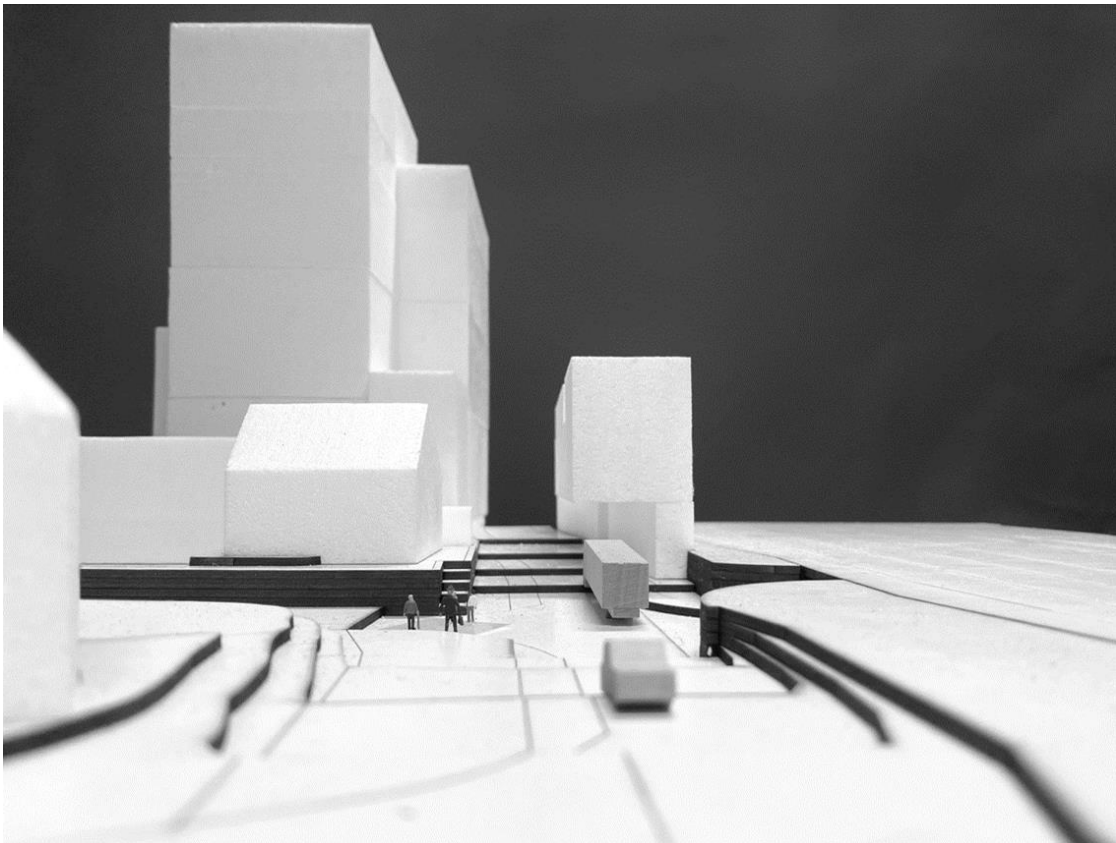
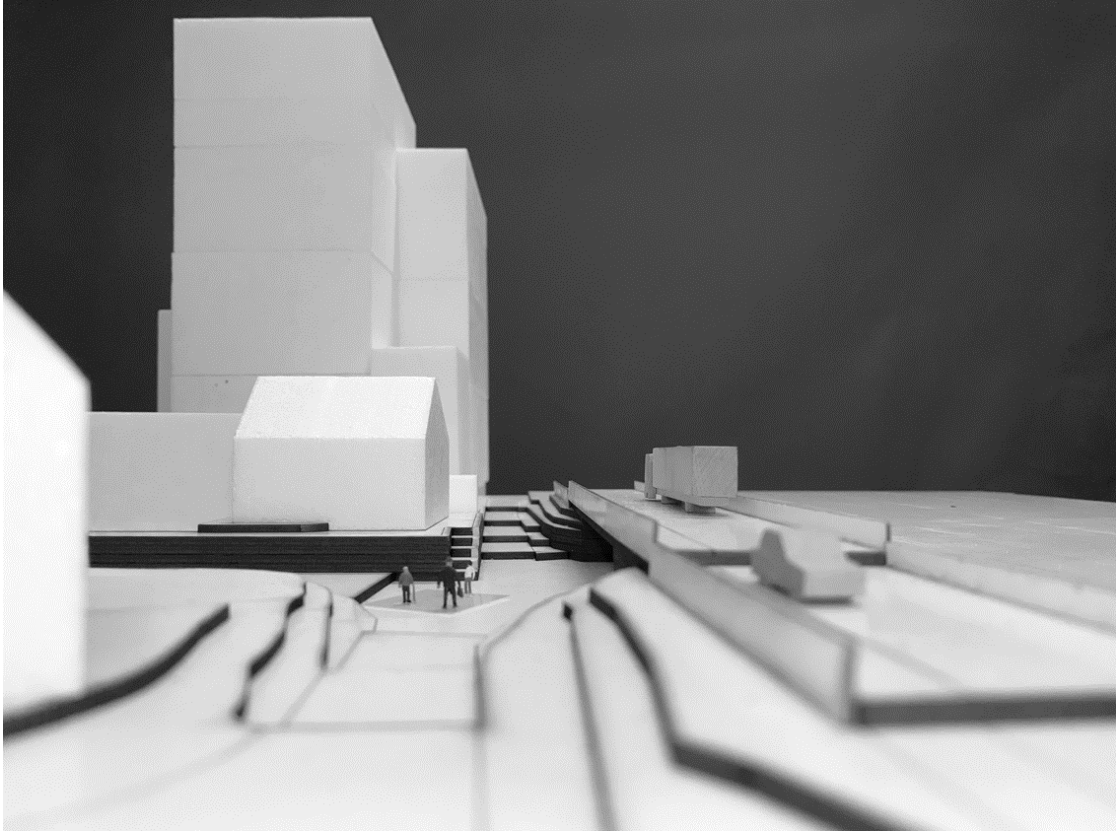
Anhang A3 Richtprojekt Darstellung der Gebäude in den 12 Sektoren der ZPP

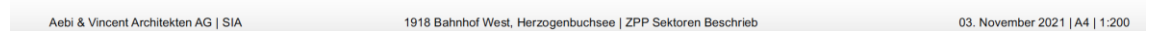
Anhang A1 Fachberichte

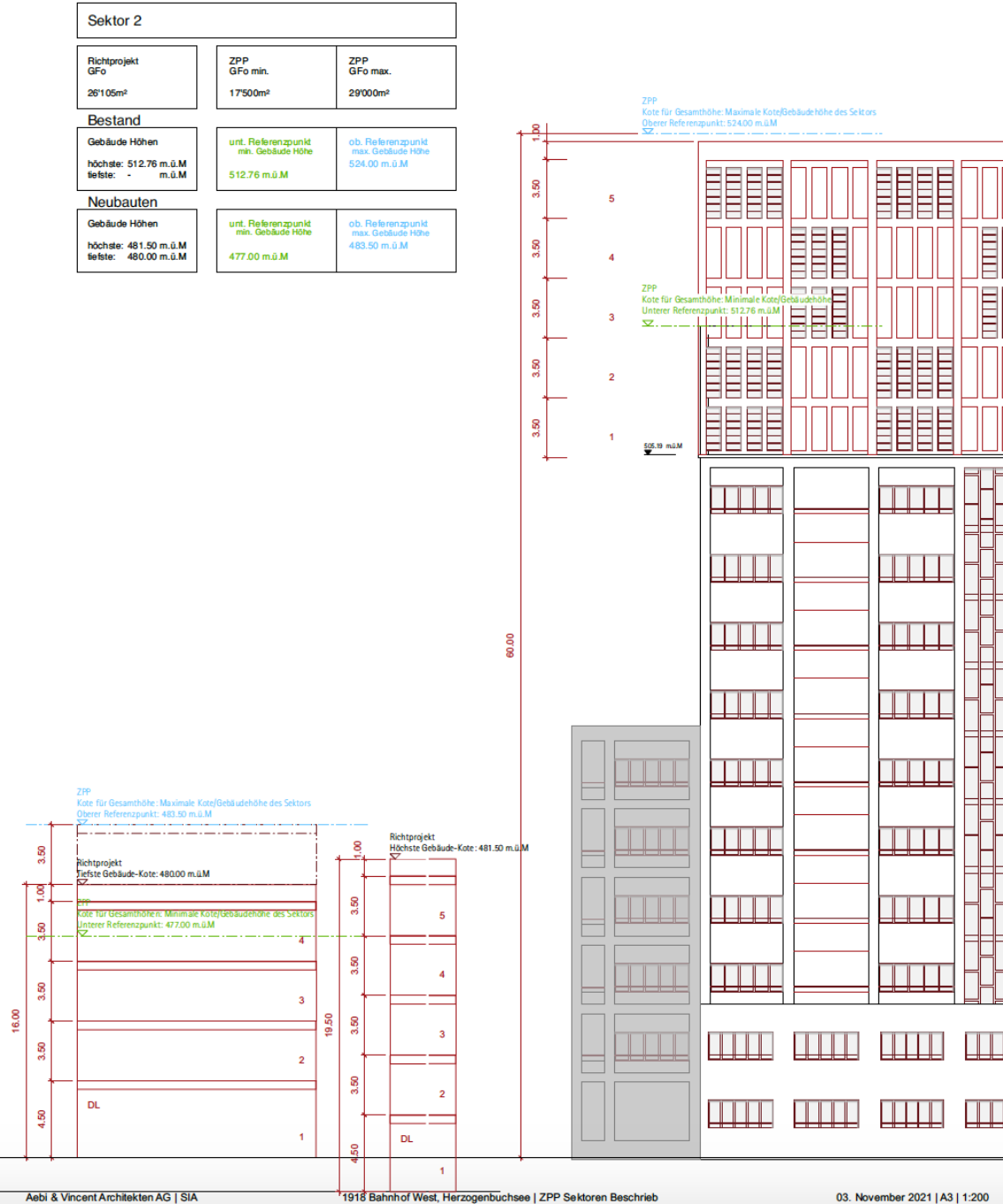
- Fachbericht ESP, Grundlagenbericht, ecoptima Bern, 27. Januar 2021
- Hochhauskonzept, Büro Van de Wetering Zürich, 28. Mai 2021
- Wirkungsanalyse Areal Bahnhof West, EBP Zürich, 31. Mai 2021
- Beurteilung Eisenbahn- und Strassenlärm, Gartenmann Engineering Bern, 20 Oktober 2021
- Fachbericht Störfall Bahnhof Herzogenbuchsee, EBP Zürich, 15. November 2021

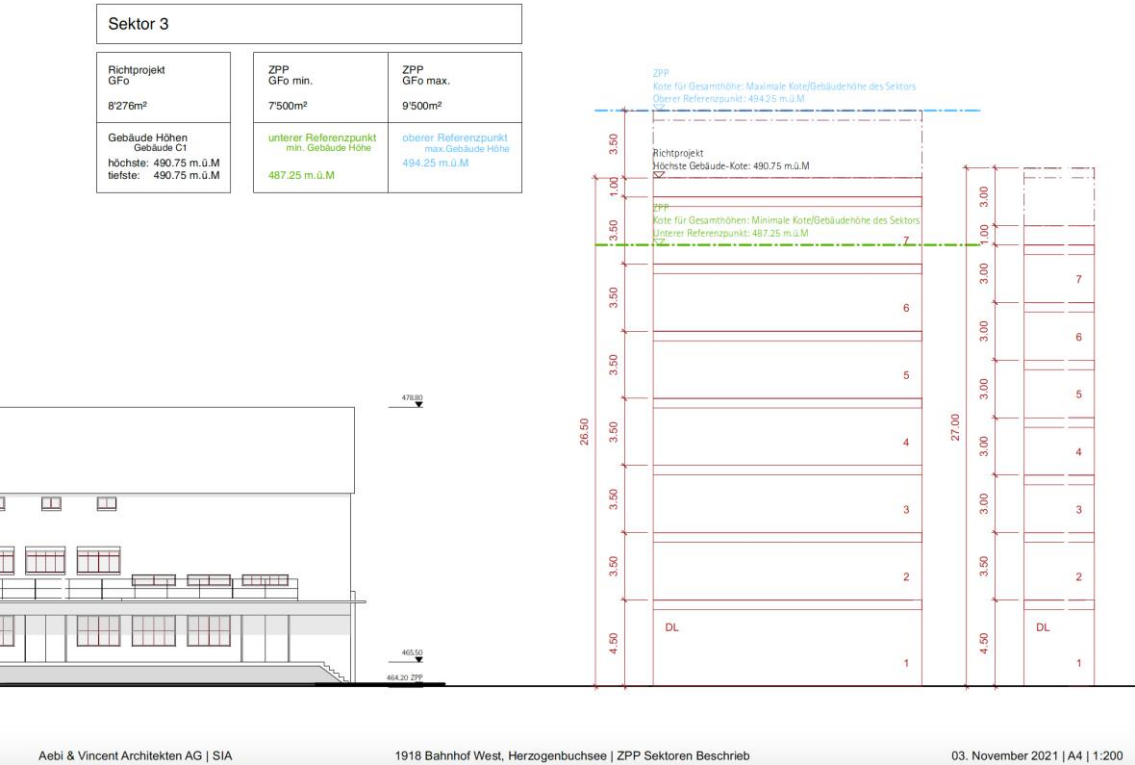
Die Fachberichte sind in Form einzelner Berichte aus Platzgründen nicht in diesem Erläuterungsbericht integriert. Sie ergänzen diesen zu den spezifischen Themen.

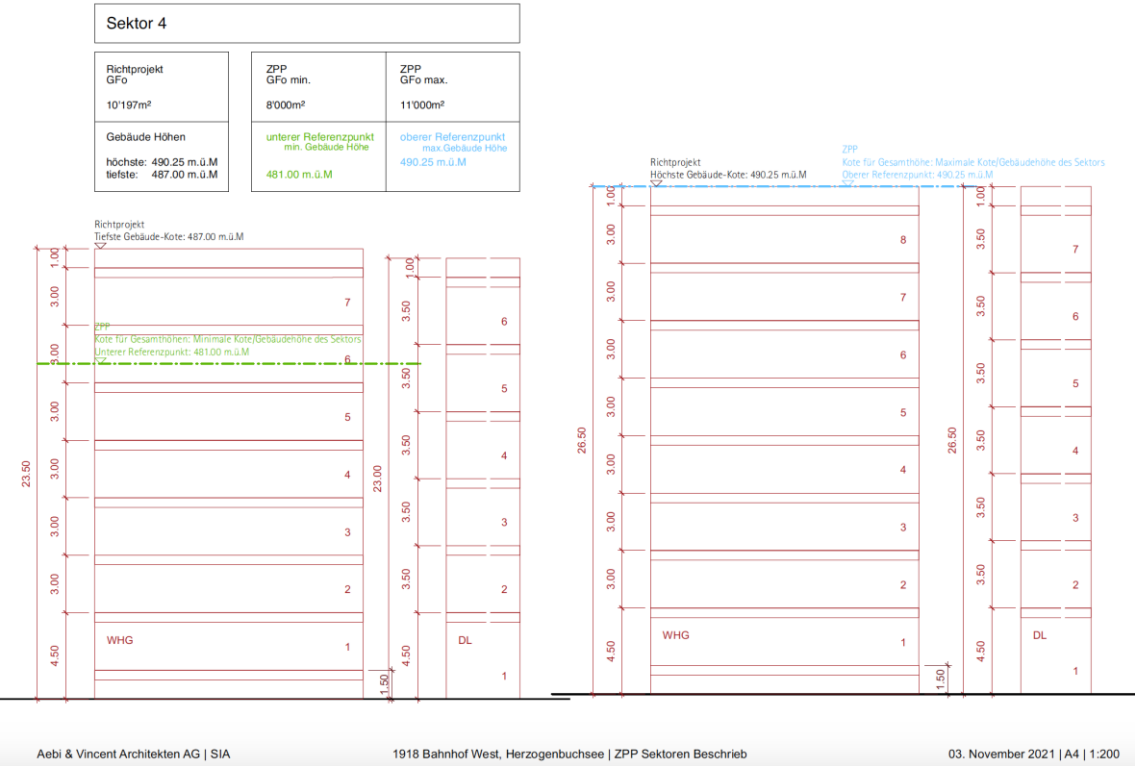
Anhang A2 Modelldarstellung Quartierssammelstrasse, Variante mit und ohne Brücke

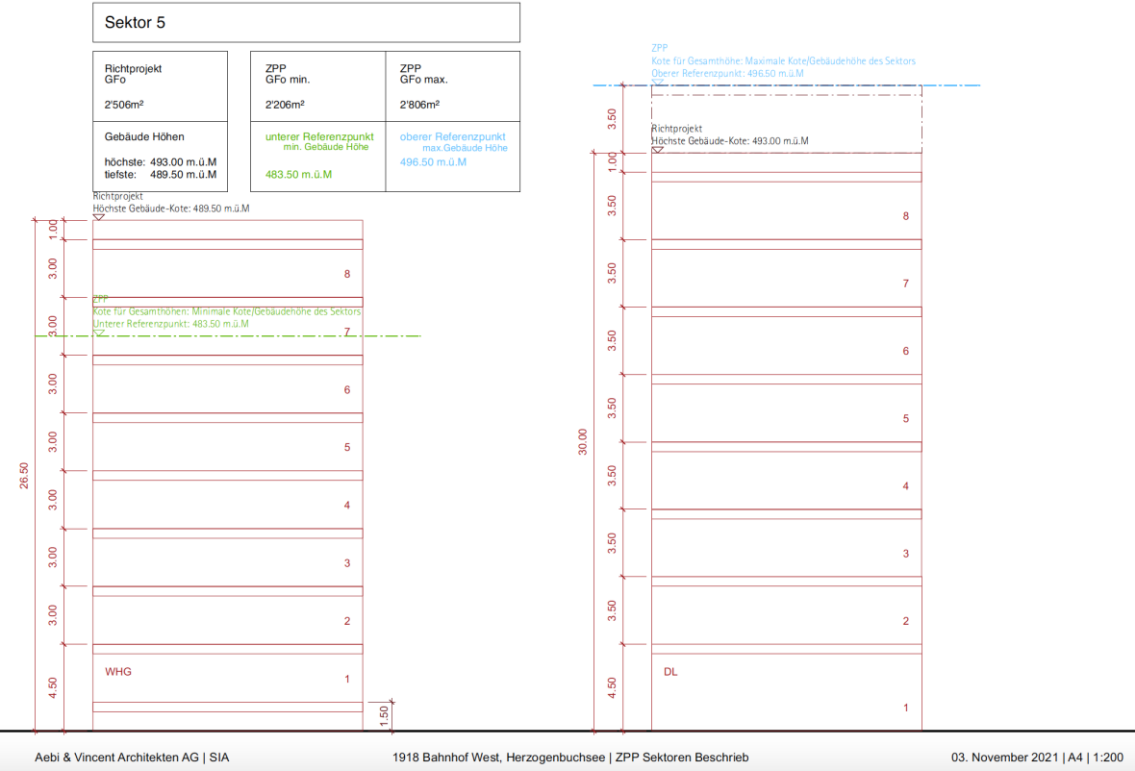


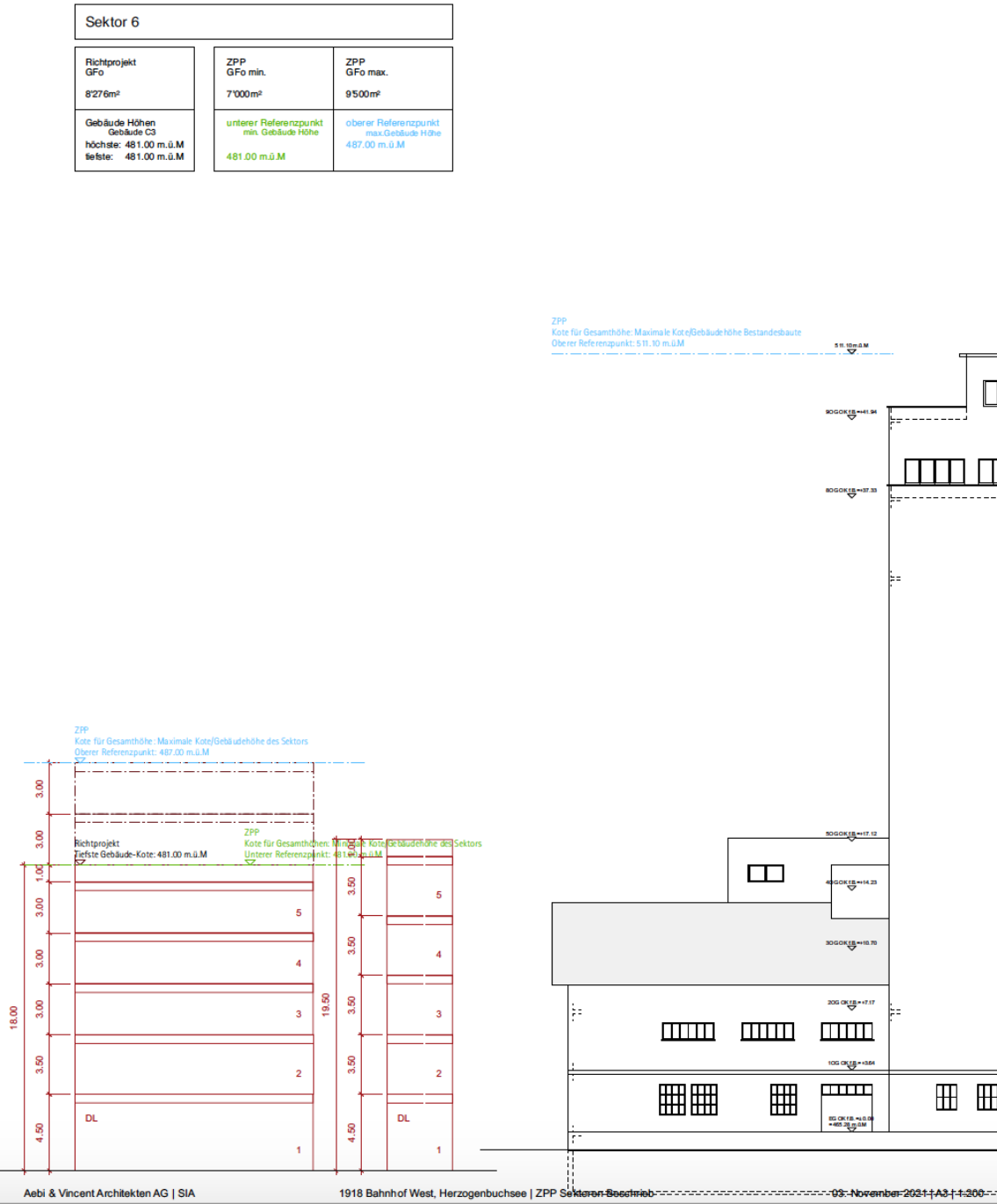












Aebi & Vincent Architekten AG | SIA

1918 Bahnhof West, Herzogenbuchsee | ZPP Sektoren-Bereich

09. November 2021 | A3 | 1-200

