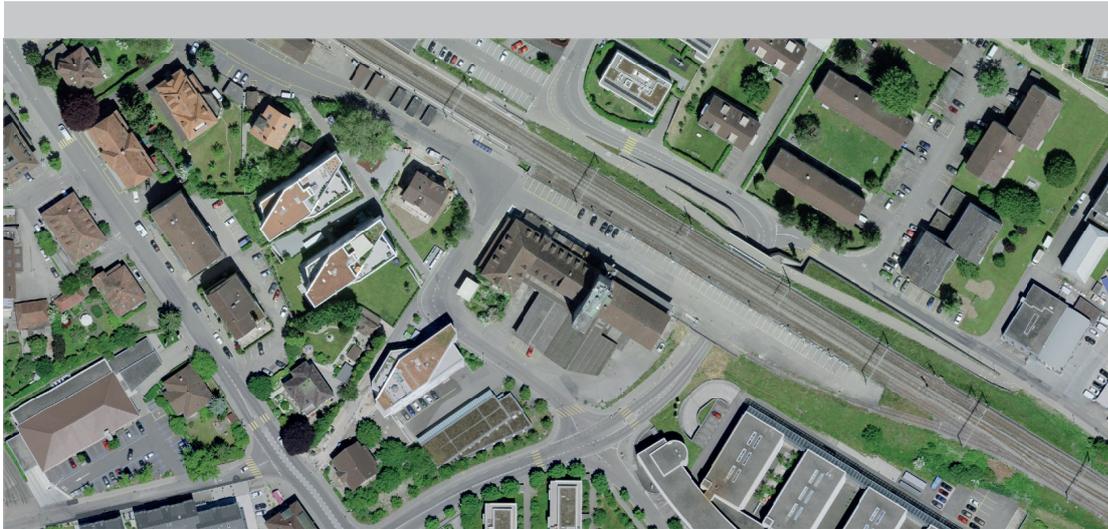


MITWIRKUNG

## Einwohnergemeinde Münchenbuchsee

### ZPP Nr. 28 Landi-Areal



#### Erläuterungsbericht

Die Planung besteht aus:

- Baureglementsänderung
- Zonenplanänderung

Weitere Unterlagen:

- Erläuterungsbericht
- Schlussbericht Studienauftrag

Oktober 2023

## **Impressum**

### **Planungsbehörde:**

Einwohnergemeinde Münchenbuchsee  
Bernstrasse 8 + 12, 3053 Münchenbuchsee

### **Auftraggeberin:**

Allreal Generalunternehmung AG  
Zieglerstrasse 53, 3007 Bern

### **Auftragnehmerin:**

ecoptima ag, Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern  
Telefon 031 310 50 80, Fax 031 310 50 81  
[www.ecoptima.ch](http://www.ecoptima.ch), [info@ecoptima.ch](mailto:info@ecoptima.ch)

### **Bearbeitung:**

Thomas Federli, dipl. Geograf  
Corinna Bühlmann, Raumplanerin BSc

*Abbildung Titelseite: Luftbild des Planungsgebiets (Quelle: swisstopo)*

## Inhalt

<b>1. Ausgangslage</b>	<b>5</b>
1.1 Standort und Vorhaben	5
1.2 Mehrstufiges Verfahren zur Qualitätssicherung	5
1.3 Planungsrechtliche Situation	13
1.4 Planungsrechtliche Umsetzung und Ziele	14
<b>2. Zone mit Planungspflicht ZPP Landi-Areal</b>	<b>14</b>
2.1 Zonenplanänderung	14
2.2 Baureglementsänderung	15
<b>3. Auswirkungen auf die Umwelt (Bericht nach Art. 47 RPV)</b>	<b>17</b>
3.1 Übereinstimmung mit den übergeordneten Planungen	17
3.2 Übereinstimmung mit den kommunalen Planungen	18
3.3 Raumordnung und Umwelt	19
3.4 Ausgleich von Planungsmehrwerten	27
3.5 Weitere Themen	27
<b>4. Verfahren</b>	<b>27</b>
4.1 Zuständigkeiten und Termine	27
4.2 Mitwirkung	28
4.3 Vorprüfung	28
4.4 Öffentliche Auflage	28
4.5 Beschlussfassung und Genehmigung	28
<b>Anhang</b>	<b>30</b>
Anhang 1 Fachgutachten Lärm / NIS / Erschütterungen, aktualisierte Version vom 29. Juni 2023	30
Anhang 2 Bericht Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge vom Juli 2023	31
Anhang 3 Altlastenvoruntersuchung Teil I: Historische Untersuchung vom 16. April 2021	32



## **1. Ausgangslage**

### **1.1 Standort und Vorhaben**

Das Landi-Areal liegt im Ortszentrum von Münchenbuchsee, direkt am Bahnhof, südlich der Bahngleise. Es umfasst die Parzelle Münchenbuchsee Gbbl.-Nr. 68 mit einer Fläche von insgesamt etwas mehr als 4'139 m<sup>2</sup>. Ob in der Neuüberbauung wiederum ein Landi-Laden realisiert wird oder ob dieser an einen anderen Standort verlegt wird, ist derzeit noch ungewiss.

Mit der Umstrukturierung des Landi-Areals soll an zentraler, gut erschlossener Lage neuer Wohnraum geschaffen werden und eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen erfolgen. Das bestehende Gewerbegebäude der Landi soll durch eine Überbauung mit Wohnen als Schwerpunktnutzung und zusätzlich untergeordnet Verkaufs-, Dienstleistungs- und Gewerbenutzung ersetzt werden.

### **1.2 Mehrstufiges Verfahren zur Qualitätssicherung**

Die Qualitätssicherung erfolgte in einem 3-stufigen Verfahren, welches mit einer Potenzialstudie über das gesamte Gemeindegebiet startete. Gestützt darauf wurde für das Bahnhofsgelände Süd eine Testplanung durchgeführt, welche jedoch die Rahmenbedingungen und insbesondere die ortsverträgliche Dichte für die künftige Entwicklung noch nicht abschliessend klären konnte. So wurde im vergangenen Jahr für das vorliegende Planungsgebiet ein Studienauftrag nach der Ordnung SIA 143 durchgeführt. Nachfolgend sind die wichtigsten Bestandteile aus den jeweiligen Verfahrensschritten erläutert.

#### **1.2.1 Potenzialstudie Wachstum nach innen**

Motion und Fragestellungen

Aufgrund der im Sommer 2014 im Gemeindeparlament eingereichten Motion «Wachstum nach innen» wurde ein interdisziplinäres Team mit der Erarbeitung einer Potenzialstudie «Wachstum nach innen» beauftragt. In der Studie vom 20. Juni 2016 wurden folgende zentrale Fragestellungen thematisiert:

- Welches Wachstum ist innerhalb der bestehenden Bauzone Münchenbuchsee möglich, ohne Verlust bei der Siedlungsqualität?
- Wo liegen die grössten und interessantesten Innenverdichtungspotenziale?
- Was muss die Gemeinde unternehmen, um diese Potenziale zu aktivieren?



- Verbesserung Quartiervernetzung, neue Fussgängerquerung Bahn
- Verdichtung mit hoher städtebaulicher Qualität
- Realisierung von zusätzlichen Wohnungen
- Ergänzung des bestehenden Wohnraumangebots mit neuen Wohnungsangeboten (evtl. auch neue Wohnformen)
- Ansiedlung neuer Zielgruppen Wohnbevölkerung

Als konkrete Massnahme wird festgehalten, dass ein Studienauftrag oder eine Testplanung zur Erarbeitung eines Masterplans für das Bahnhofgebiet Südwest zu erarbeiten ist.

Mehrstufiges  
Vorgehenskonzept

Vor der Freigabe des Berichts kam die Begleitgruppe zum Schluss, dass für das Bahnhofgebiet Südwest vertiefte Abklärungen erforderlich sind. Nach Abschluss der Potenzialstudie hat die Gemeinde mit den Eigentümern der betroffenen Liegenschaften – u. a. auch das Grundstück Nr. 68 der Genossenschaft Landi Moossee – und Vertreter:innen der kantonalen Denkmalpflege entsprechende Vorgespräche geführt. Aufgrund der Ausgangslage hat sich dabei gezeigt, dass sich eine Testplanung für die Bestimmung der künftigen Entwicklung am besten eignet. Die vorläufigen Ergebnisse der Detailpotenzialstudie zum Bahnhofgebiet blieben entsprechend unveröffentlicht.

### 1.2.2 Testplanung Bahnhofgebiet Südwest

Ziel

Mit der Testplanung sollte eine Grundlage für die qualitätsvolle Entwicklung des Bahnhofgebietes Südwest geschaffen werden. Die Ergebnisse der Testplanung sollten aufzeigen, welche Verdichtung innerhalb des untersuchten Gebietes verträglich ist.

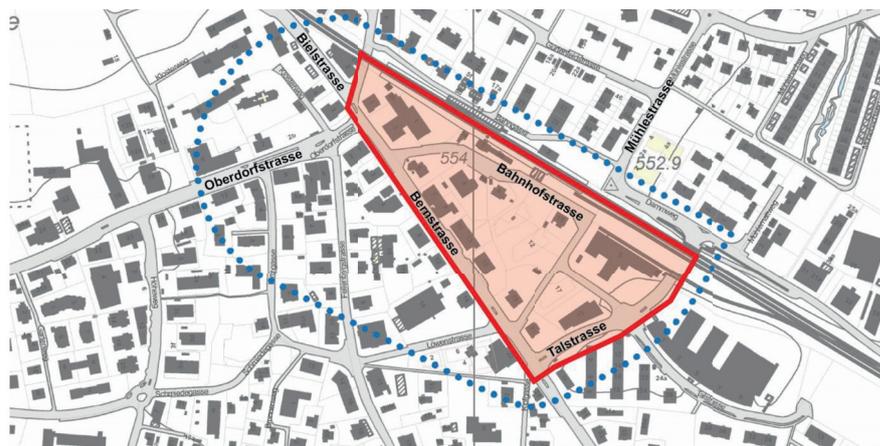


Abb. 3 Auszug Potenzialstudie Ziff. 2.4 Einteilung der Quartiere in Teilgebiete, Teilgebiet Nr. 10.3 «Bahnhofgebiet Südwest» in Bildmitte

Verfahren

Der Perimeter der Testplanung umfasst das Teilgebiet «Bahnhofgebiet Südwest» gemäss Potenzialstudie (vgl. rote Fläche Abbildung oben). Eingeladen wurden die Büros Aebi & Vincent Architekten, Bauzeit Architekten und Schär Buri Architekten, welche sich jeweils mit einem Landschaftsarchitekturbüro verstärken mussten. Anlässlich einer Zwischenbespre-

chung präsentierten die Teams ihre Konzeptidee und Strategien anhand möglicher Entwicklungsvarianten. Dabei wurde u.a. geprüft, ob allenfalls auch höhere Bauten oder sogar ein Hochhaus ortsverträglich wären. An der Schlussveranstaltung im Plenum formulierte das Begleitgremium Empfehlungen für die weitere Entwicklung. Diese lieferten die Basis für die Anpassung der bestehenden ZPP Nr. 20 «Bahnhof», den kommunalen Richtplan Ortsentwicklung sowie die Grundsätze und Rahmenbedingungen für qualifizierte Verfahren bei künftigen Neubauprojekten.

#### Projektstudien

Aebi & Vincent Architekten stellen in ihrem Konzept für das Bahnhofsgelände eine Vision für die längerfristige Entwicklung vor, welche eine veränderte Körnung und Verdichtungen bedeuten würde. Das bestehende Zentrum soll dabei nicht geschwächt werden und schützenswerte Objekte sollen erhalten bleiben.



Abb. 4 Modell Aebi & Vincent Architekten mit Maximalvariante Verdichtung

Bauzeit Architekten schlagen für den östlichen Teil, entlang der Bernstrasse und im Bereich des Landi-Areals eine verdichtete Bauweise mit eher privaten und halböffentlichen Nutzungen vor. Die schützenswerten Gebäude sollen erhalten werden, die schützenswerten Objekte werden jedoch teilweise in Frage gestellt.



Abb. 5 Modell Bauzeit Architekten mit Maximalvariante Verdichtung

Schär Buri Architekten präsentieren eine massvolle Entwicklung innerhalb des Areals, womit die Identität und der Charakter des Dorfs erhalten und der Bestand gestärkt werden soll. Ersatzneubauten sollen punktuell zu einer Qualitätssteigerung führen, wobei die schützens- und erhaltenswerten Objekte vollumfänglich erhalten bleiben.



Abb. 6 Modell Schär Buri Architekten mit Maximalvariante Verdichtung

Als städtebaulich verträglich erachten alle Teams Bauten mit maximal 4 bis 5 Vollgeschossen. Punktuell sehen die drei Teams auch die Möglichkeit für höhere Bauten. Insbesondere für das Landi-Areal beurteilen alle Teams ein Maximum von (punktuell) 8 Vollgeschossen als verträglich. Bauten mit mehr als 8 Vollgeschossen wurden durchwegs als nicht ortsverträglich beurteilt, so dass ein Hochhaus grundsätzlich nicht in Frage kommt.

#### Ergebnisse

Die Schlussfolgerungen zur Testplanung sind unter Ziff. 6 im Schlussbericht vom 3. April 2017 festgehalten. Aufgrund der vorgestellten Projektstudien empfiehlt das Begleitgremium den Charakter des Ortes im Zentrum nicht grundsätzlich zu ändern, wobei sich das städtebaulich verträgliche Entwicklungs- und Verdichtungspotenzial hauptsächlich auf die Areale der Landi und des Bären beschränkt. Für diese beiden Areale wurden somit spezifische Rahmenbedingungen und Perimeter für ein qualifiziertes Verfahren definiert. U.a. gelten für den ganzen Perimeter «höhere Anforderungen an die gestalterische Qualität» der Bauten und des Aussenraums. Zur Sicherstellung wird ein qualifiziertes Verfahren für alle Neubauten gefordert. Auf die Vorgabe einer Nutzungsdichte wird verzichtet, vielmehr soll das qualifizierte Verfahren aufzeigen, was verträglich ist.

#### Empfehlungen Landi-Areal

Für das Areal der Landi wird als oberstes Ziel die Entwicklung eines zukunftsweisenden Ensembles mit verschiedenen Nutzungen (Wohnen, stilles Gewerbe, Verkauf, etc.) definiert. Dabei ist auf die benachbarten Schutzobjekte Rücksicht zu nehmen, während die bestehenden Gebäude auf dem Areal ersetzt werden können.

Als Vorgaben für das qualifizierte Verfahren wird angeregt, dass für Neubauten unmittelbar angrenzend an geschützte oder erhaltenswerte Bauten als maximale zulässige Gebäudehöhe die Firsthöhe der Schutzobjekte gelten soll und eine Abstufung der Höhenentwicklung bis maximal zur Höhe des bestehenden Silos (576.00 m ü.M.) möglich ist. Die Verkehrs-führung, Erschliessung und Aussenräume sind in der Weiterentwicklung zu berücksichtigen und im Rahmen des qualifizierten Verfahrens zu optimieren.

### 1.2.3 Studienauftrag

Verfahren

Das qualifizierte Verfahren für die Parzelle Nr. 68 wurde im Auftrag der Grundeigentümerin Genossenschaft Landi Moossee durch die Allreal Generalunternehmung AG als Projektentwicklerin in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Münchenbuchsee als einstufige Projektstudie im Ein-ladungsverfahren (Studienauftrag nach der Ordnung SIA 143) durchgeführt. Als federführende Büros wurden die Aebi & Vincent Architekten, die ARGE wahlirüefli Architekten mit Rolli Marchini Architekten, die Futurafrosch Architektur und Raumentwicklung GmbH, die Matti Ragaz Hitz Architekten und die Rahbaran Hürzeler Architects eingeladen.

Die Anforderungen zum Studienauftrag wurden im Programm vom 6. Au-gust 2021 festgehalten. Die Ergebnisse der Testplanung zeigten, dass eine hohe bauliche Dichte möglich ist. Im Rahmen des Studienauftrags galt es diese ortsverträgliche Dichte auszuloten.

Beurteilung

Im Rahmen des Studienauftrags wurde eine Zwischenbesprechung durch-geführt, an welcher Varianten zugelassen waren. Für die Schlussbeurtei-lung mussten sich die Teams auf eine Lösungsvariante festlegen. In der Beurteilung vom Mai 2022 schnitt das Projekt «Kaffee im Kosmos» des Büros Futurafrosch Architektur und Raumentwicklung GmbH in Zusam-menarbeit mit JANS Landschaftsarchitektur über alle Beurteilungskriteri-en betrachtet am besten ab und wurde durch das Beurteilungsgremium entsprechend zur Weiterbearbeitung empfohlen.

### 1.2.4 Siegerstudie

Städtebau und  
Architektur

Die Siegerstudie sieht vor, die bestehende Überbauung mit unterschied-lichen Baukörpern gesamthaft zu ersetzen und so ein neues Ganzes zu schaffen, welches sich in den urbanen Kontext einfügt. Das 7- resp. 8-geschossige «Silohaus» mit Flachdach als Hauptvolumen wird an der Tal-strasse angeordnet und in der Höhe leicht gestaffelt. Das «Landihaus» mit Sheddach im Nordwesten des Areals verknüpft sich als 4-geschossiges Volumen geschickt mit dem kleineren Massstab der historischen Villen des Bahnhofquartiers im Umfeld.

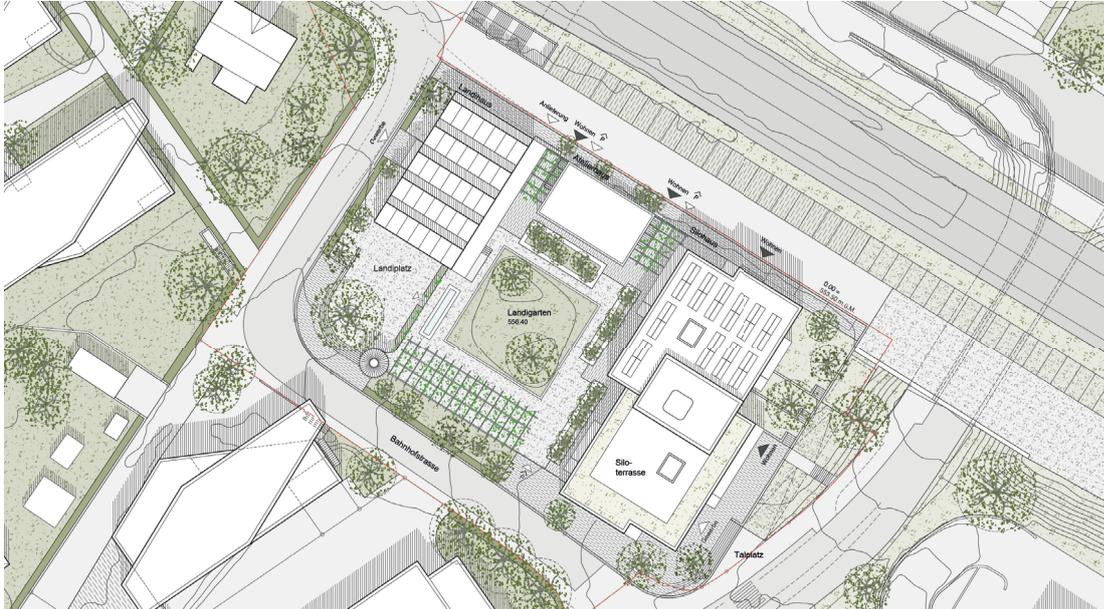


Abb. 7 Siegerstudie Situation, Schlussabgabe März 2022

Gegenüber der Bahnlinie im Norden wird das Areal mit einem kleinen, 2- resp. 3-geschossigen Gebäude mit Pultdach abgeschlossen. So entsteht in der Arealmitte ein grosszügiger, gemeinschaftlich genutzter Freiraum («Landgarten»), der geschickt auf die Topografie des Ortes reagiert. Gesamthaft weist die Überbauung damit eine Geschossfläche (inkl. Aussen- geschossfläche AGF) von 12'740 m<sup>2</sup> aus, was einer Geschossflächenziffer (GFZ) von ca. 3.1 (inkl. AGF) resp. 2.6 (ohne AGF) entspricht.



Abb. 8 Siegerprojekt Visualisierung mit Blick vom Bahnhofquartier, Schlussabgabe März 2022



Abb. 9 Siegerprojekt Visualisierung mit Blick von der Bahnlinie, Schlussabgabe März 2022

#### Erschliessung und Parkierung

Die Erschliessung der beiden Parkierungsgeschosse erfolgt aufgrund der Topografie von zwei Seiten: das untere Geschoss wird von Süden her direkt ab der Bahnhofstrasse, das darüber liegende Geschoss bahnseitig von Norden her erschlossen. Auf eine Parkierung, welche vollständig unter Terrain liegt, musste unter Berücksichtigung des Grundwasserschut-

zes verzichtet werden (vgl. Ziff. 3.3.2). Dennoch erfolgt die Parkierung, mit Ausnahme von wenigen oberirdischen Abstellplätzen, gebäudeintegriert und das Areal kann autofrei ausgestaltet werden.



Abb. 10 Siegerstudie Ansicht, Schlussabgabe März 2022

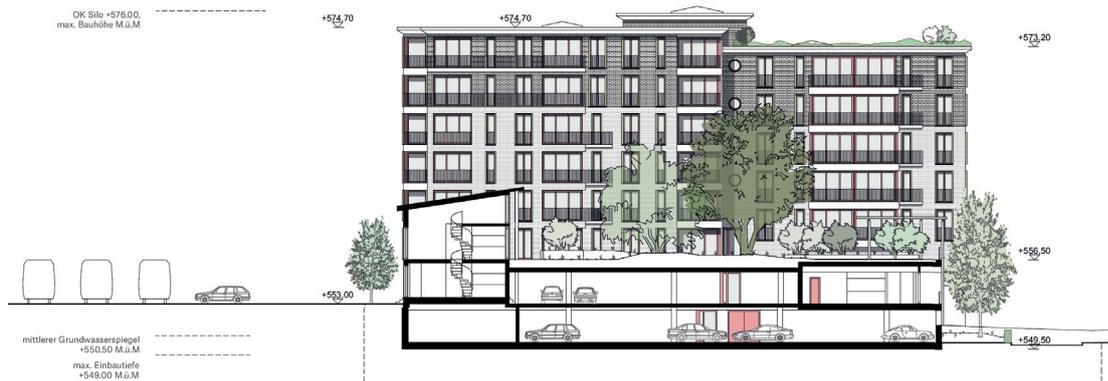


Abb. 11 Siegerstudie Schnitt, Schlussabgabe März 2022

Nutzung und  
Wohnungsspiegel

Die geplante untergeordnete Verkaufsnutzung ist im «Silohaus» an der Kreuzung Bahnhof-/Talstrasse, auf Strassenniveau, vorgesehen. Weitere Verkaufs-, Dienstleistungs- und Gewerbeflächen können im «Landihaus» gegen den Bahnhof hin orientiert oder – bspw. als Atelierwohnungen – im Zwischenbau im Norden des Areals angeordnet werden.

In Bezug auf die Wohnnutzung können in den verschiedenen Baukörpern unterschiedliche Wohntypologien wie Etagenwohnungen, Kleinwohnungen, Maisonette- und Atelierwohnungen angeboten werden. Die Siegerstudie ermöglicht die Schaffung von 91 Wohnungen und rund 900 m<sup>2</sup> Verkaufs-, Dienstleistungs- und Gewerbeflächen vor.

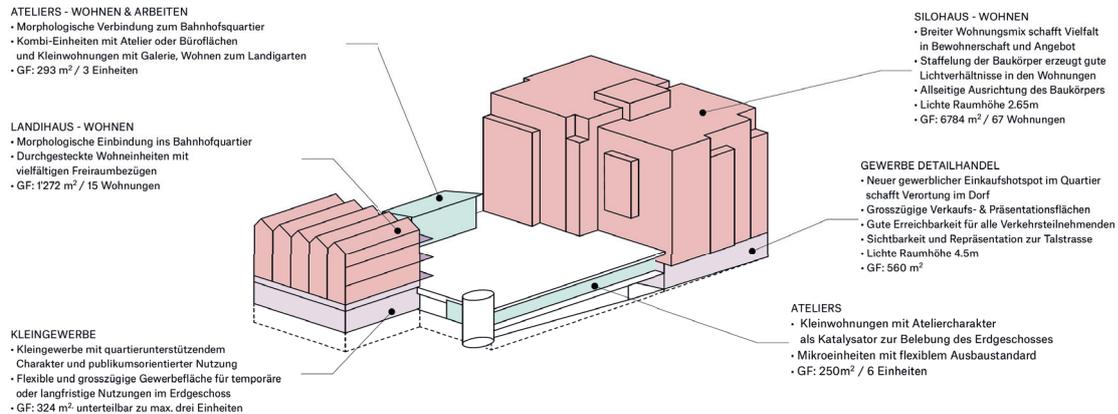


Abb. 12 Siegerstudie Nutzungsverteilung, Schlussabgabe März 2022

## Freiraum

Die Gebäudesetzung der Siegerstudie liefert interessante und differenzierte Antworten auf das städtische Umfeld. Es entsteht ein vielseitiges Spektrum an Freiräumen verschiedener Typologien, Dimensionen und Öffentlichkeitsgrade. Der zentrale, erhöht angeordnete «Landigarten» ist vom Strassenraum her über eine Wendeltreppe zugänglich, übernimmt aber keine öffentliche Funktion und dient entsprechend als gemeinschaftlicher Wohnhof und als privater Aussenbereich zu den direkt angrenzenden Wohneinheiten. Zugunsten der wohnlichen Atmosphäre wird bewusst auf eine öffentliche Durchwegung verzichtet. Mit dem «Landiplatz» wendet sich die Bebauung mit einer einladenden Geste dem Quartier zu. Mit dem «Talplatz» entsteht an der Talstrasse im Zusammenhang mit der angrenzenden Verkaufsnutzung eine neue, repräsentative Adresse des Areals.

Die Pergola, welche vom zentralen «Landigarten» auf die untere Ebene des Strassenraumes übergreift und mit Bäumen zu einem Aufenthaltsraum ergänzt wird, bildet eine weitere Qualität des Siegerprojekts.

## 1.3 Planungsrechtliche Situation

Das Planungsgebiet liegt gemäss dem rechtskräftigem Zonenplan in der Arbeitszone A2, welche Arbeitsaktivitäten vorbehalten ist. Unter Berücksichtigung der laufenden Planungsarbeiten wurde das Areal im Rahmen der ebenfalls laufenden Ortsplanungsrevision von der Beschlussfassung ausgenommen.

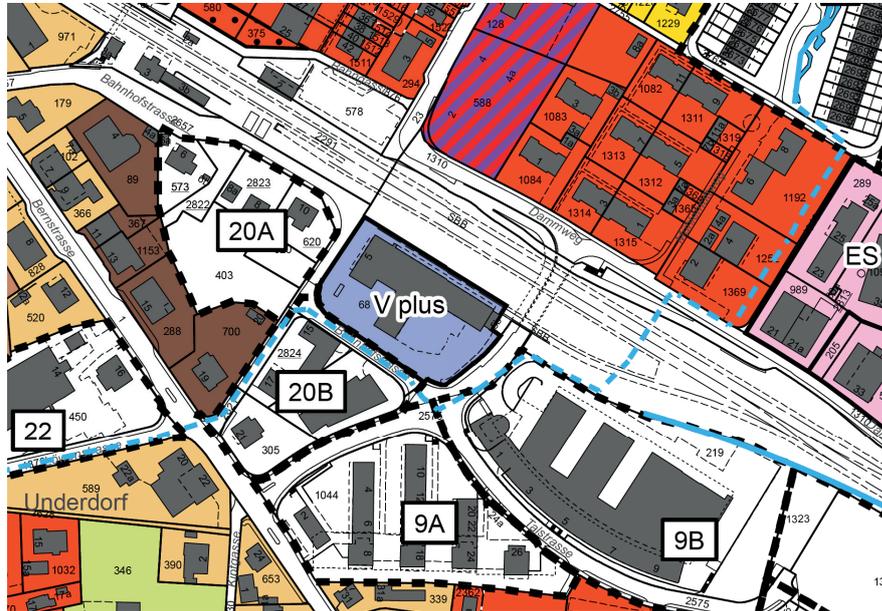


Abb. 13 Rechtskräftiger Zonenplan mit Areal Landi in der Bildmitte, April 2014

## 1.4 Planungsrechtliche Umsetzung und Ziele

Mit der vorliegenden Zone mit Planungspflicht (ZPP) sollen die planungsrechtlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden, damit die vorgesehene Wohnüberbauung gemäss der Siegerstudie aus dem Studienauftragsverfahren realisiert werden kann.

## 2. Zone mit Planungspflicht ZPP Landi-Areal

### 2.1 Zonenplanänderung

Die Zonenplanänderung betrifft die gesamte Parzelle Münchenbuchsee Gbbl.-Nr. 68 im Halt von 4'139 m<sup>2</sup>.

Der gesamte Planungsperimeter wird von der Arbeitszone A2 neu der Zone mit Planungspflicht (ZPP) Nr. 28 «Landi-Areal» zugewiesen. Es ist vorgesehen für die ZPP eine Überbauungsordnung (UeO) auszuarbeiten.

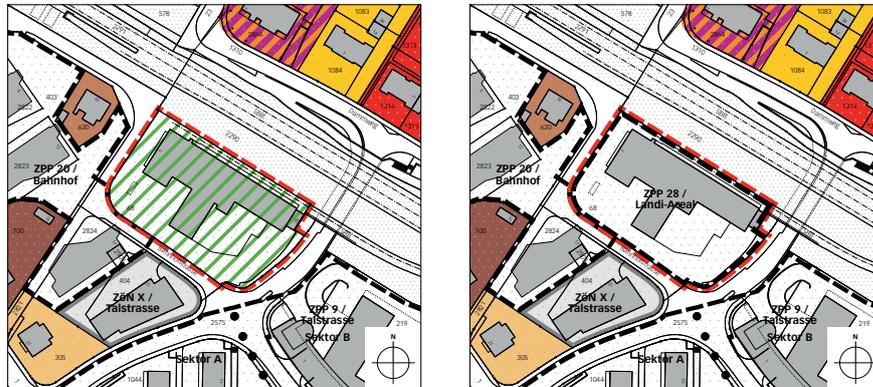


Abb. 14 Zonenplanänderung (grün schraffiert: von der Beschlussfassung der OP-Revision ausgenommenes Gebiet; schwarz gestrichelt: neue Zone mit Planungspflicht; rot gestrichelt: Perimeter der Zonenplanänderung)

## 2.2 Baureglementsänderung

Im Gemeindebaureglement (GBR) werden die Bestimmungen zur Zone mit Planungspflicht (ZPP) Nr. 28 «Landi-Areal» in Art. 310 ergänzt. Nachfolgend werden die wichtigsten Bestimmungen kurz erläutert.

Planungszweck	Als Planungszweck werden eine geordnete, verdichtete Wohnüberbauung von hoher Siedlungsqualität mit untergeordneter Verkaufs-, Dienstleistungs- und Gewerbenutzung festgelegt.
Art der Nutzung	Die Siegerstudie sieht vorwiegend Wohnnutzung vor, ergänzend soll auf dem zentral gelegenen Areal in untergeordneter Form Verkaufs- und Gewerbenutzung möglich sein. In Bezug auf die Nutzungsart wird entsprechend auf die Bestimmungen zu den Mischzonen M gemäss Art. 211 GBR verwiesen.
Mass der Nutzung	Das Mass der Nutzung wird abgestützt auf die Siegerstudie aus dem Studienauftrag festgelegt. Da das unterste Geschoss gemäss den Bestimmungen in Art. 218 GBR als Vollgeschoss zählt, wird die Anzahl Vollgeschosse inkl. diesem Geschoss auf acht Vollgeschosse festgelegt. Über dem 8. Geschoss ist kein Attikageschoss zugelassen. Hingegen wäre es zulässig, beispielsweise bloss 7 Vollgeschosse und darüber ein Attikageschoss zu realisieren.

Die zulässige Höhe wird mittels einer maximalen Kote, welche dem höchsten Punkt der Dachkonstruktion entspricht, und einem unteren Referenzpunkt festgelegt. Die maximale Kote wird auf 577.50 m ü.M. festgelegt, angelehnt an die Höhe des bestehenden Siloturms (576.00 m ü.M.). Betreffend technisch bedingter Dachaufbauten gilt Art. 413 GBR, wonach diese auf Flachdächern zulässig und in der Mischzone auf eine Höhe von 1.5 m zu beschränken sind. Nicht technisch bedingte Dachaufbauten (bspw. Dachaustritte auf die Terrasse, Nebenräume etc.) sind lediglich unterhalb der maximalen Kote von 577.50 m ü.M. zulässig, weshalb ein angemessener Spielraum auf Stufe ZPP sicherzustellen ist. Zudem wurde das bestehende

Terrain in dieser frühen Planungsphase noch nicht detailliert erfasst, so dass der Spielraum auch dazu dient, allfällige Höhendifferenzen im Terrain aufzufangen. Falls der Spielraum von 1.5 m nicht gewährt würde, hätte dies verminderte Raumhöhen und damit Einbussen bei der Wohnqualität zur Folge; unter Umständen müsste sogar auf den Zugang zur Dachterrasse verzichtet werden. Mit der Festlegung von maximal 8 Vollgeschossen wird zudem sichergestellt, dass trotz dieses Spielraums kein zusätzliches Geschoss realisierbar ist.

In Bezug auf die Qualität des Richtprojekts ist zudem festzuhalten, dass mit Blick der knappen Raumverhältnisse in Bodennähe das Dach des Silohauses und dessen Nutzung als Massnahme einer nachhaltigen Bauweise dient. Aus gestalterischen Gründen ist vorgesehen, sämtliche technische Anlagen und Überbauten als kompaktes und zurückhaltend in Erscheinung tretendes Element in den Gebäudekörper zu integrieren.

Während das Dach des höheren Gebäudeteils für Biodiversität, Energieproduktion und Retention genutzt wird, steht der tieferliegende Bereich den Bewohnerinnen und Bewohnern des Silohauses als begrünte Dachterrasse zur Verfügung. Im Sinne der sozialen Nachhaltigkeit wird damit ein Angebot und Treffpunkt geschaffen, der für die mehrheitlich Kleinwohnungen als Ort der Gemeinschaft und des Rückzugs dienen kann.

Die Geschossfläche (GF) wird ebenfalls abgestützt auf die Siegerstudie festgelegt. Diese weist eine Geschossfläche von 12'740 m<sup>2</sup> inkl. Aussen- geschossfläche aus. Die Spannweite von minimal 10'000 m<sup>2</sup> und maximal 13'000 m<sup>2</sup> stellt einerseits sicher, dass das Areal im Sinne der Siedlungsentwicklung nach innen entwickelt wird und gewährleistet andererseits eine ortsverträgliche Bebauung.

Gestaltung In den Bestimmungen zur Gestaltung werden einerseits für die Gemeinde übliche Grundsätze für grössere Arealentwicklungen übernommen und andererseits die zentralen Elemente der Siegerstudie festgelegt. So wird insbesondere die Schaffung der beiden zentralen Freiräume «Landi-Garten» und «Landi-Platz» in die Bestimmungen aufgenommen.

Erschliessung In Bezug auf die Erschliessung wird festgelegt, dass die Zu- und Wegfahrt in die Einstellhalle(n) von zwei Seiten her erfolgt: von Süden her ab der Bahnhofstrasse und von Norden her über das Grundstück Nr. 2290. Das Areal selbst bleibt damit mit Ausnahme von wenigen oberirdischen Abstellplätzen (Kurzzeitparkplätze, behindertengerechte Abstellplätze) autofrei. Zudem wird sichergestellt, dass die Anzahl Abstellplätze sich i.S.v. Art. 552 GBR nach der unteren Bandbreite zu richten hat, damit das zukünftige Verkehrsaufkommen von der bestehenden Strasseninfrastruktur aufgenommen werden kann.

Energie	Da zum aktuellen Stand noch nicht abschliessend geklärt werden konnte, welcher erneuerbare Energieträger zukünftig priorisiert werden soll, wird vorderhand auf eine detaillierte Festlegung verzichtet. Abgestützt auf die neue kantonale Gesetzgebung können die Gemeinden im Rahmen der Überbauungsordnung tiefgehende Festlegungen treffen.
Störfall	Abgestützt auf den Bericht zur Störfallvorsorge (vgl. Ziff. 3.3.7) wird in Abs. 7 festgelegt, dass zur Verminderung der Störfallrisiken geeignete Massnahmen auf Stufe Überbauungsordnung festzulegen sind. Zusätzlich werden die möglichen Massnahmen in der Kommentarspalte aufgeführt, wobei diese nicht abschliessend sind. Da aufgrund der Störfallrisiken empfindliche Nutzungen wie bspw. Kindergärten auf dem gesamten Areal ausgeschlossen sind, wird dies bereits auf Stufe ZPP grundeigentümergebunden festgelegt.
Verfahren	In Abs. 8 wird festgehalten, dass als Grundlage für die Überbauungsordnung ein Richtprojekt zu erarbeiten ist. Vorliegend ist vorgesehen, die Siegerstudie, gestützt auf die Empfehlungen, zu einem Richtprojekt weiterzuentwickeln.

### **3. Auswirkungen auf die Umwelt (Bericht nach Art. 47 RPV)**

#### **3.1 Übereinstimmung mit den übergeordneten Planungen**

##### **3.1.1 Kantonaler Richtplan**

Umzonungsvoraussetzungen	Gemäss dem kantonalen Richtplan, Massnahmenblatt A_01 sind für Umzonungen gewisse Voraussetzungen zu erfüllen. Da es sich vorliegend jedoch bereits um ein vollständig überbautes Areal handelt und somit auch kein Kulturland betroffen ist, wird kein Wohnbaulandbedarf geltend gemacht und es sind keine spezifischen Anforderungen in Bezug auf die Erschliessung zu erfüllen.
Mindestdichte	Gemäss dem kantonalen Richtplan, Massnahmenblatt A_01 gilt bei Ein- und Umzonungen für die Gemeinde Münchenbuchsee (Raumtyp: Zentrum 4. Stufe) eine minimale Geschossflächenziffer oberirdisch (GFZo) von 0.6. Die Siegerstudie gemäss Ziffer 1.2.3 weist eine Geschossflächenziffer oberirdisch (GFZo) von ca. 2.03 auf und übertrifft damit die kantonalen Mindestvorgaben deutlich.
RGSK, Agglomerationsprogramm	Das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) 2021 und das Agglomerationsprogramm der 4. Generation enthalten für Münchenbuchsee verschiedene Massnahmen zur Siedlungsentwicklung. Spezifisch zum vorliegenden Planungsgebiet enthält das RGSK jedoch keine Massnahmen.



Abb. 15 Ausschnitt Übersichtskarte RGSK 2021

### 3.2 Übereinstimmung mit den kommunalen Planungen

#### 3.2.1 Richtplan Ortsentwicklung

kommunaler  
 Richtplan Ortsent-  
 wicklung

Das Planungsgebiet wird im Richtplan Ortsentwicklung dem Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof S3 zugewiesen. Im Teilgebiet S3.2 «Areal Landi» soll ein zukunftsweisendes Ensemble mit verschiedenen Nutzungen (Wohnen, mässig störendes Gewerbe, Verkauf, etc.) entwickelt werden. Damit erfolgt die vorliegende Umzonung im Sinne des kommunalen Richtplans und kann entsprechend begründet werden.



Abb. 16 Richtplan Ortsentwicklung, Illustration Massnahmenblatt S3 Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof Münchenbuchsee, April 2022

Massnahmen

Als weitere Massnahmen werden festgelegt, dass für Neubauten direkt neben geschützten Bauten als maximal zulässige Gesamthöhe die Fassadenhöhe giebelseitig benachbarter Schutzobjekte gilt und eine Abstufung der Höhenentwicklung bis maximal Silohöhe (576.00 m ü.M.) zulässig ist.

ZPP

Im Planungszweck der ZPP-Bestimmungen wird darauf abgestützt festgelegt, dass eine verdichtete Wohnüberbauung mit untergeordneter Verkaufs-, Dienstleistungs- und Gewerbenutzung zu realisieren ist. Das Mass der Nutzung wird entsprechend der Siegerstudie festgelegt.

### 3.2.2 Richtplan Energie

Gemäss dem kommunalen Richtplan Energie gilt für das Areal Grundwasser als prioritärer Energieträger. Zudem sieht der Richtplan für das Gebiet einen Wärmeverbund vor. Das dazugehörige Massnahmenblatt Nr. 12 «Potenzialgebiet Wärmeverbund Gurtenfeld/Ursprung» hält zum Vorgehen fest, dass die Umsetzung resp. Machbarkeit des Wärmeverbundes zu konkretisieren ist und im Rahmen der Nutzungsplanung eine Anschlusspflicht und Verankerung zu prüfen ist.

Aktuell laufen verschiedene Abklärungen bezüglich Machbarkeit zur Energieversorgung. Diese werden im weiteren Verfahren konkretisiert. Dabei werden die Bestimmungen zu erneuerbaren Energieträgern, Anschluss an Fernwärmeverbünde, Energiebedarf von Gebäuden und gemeinsame Heiz- oder Heizkraftwerk gemäss Art. 441 ff. des revidierten Baureglements berücksichtigt.

### 3.2.3 Ortsplanungsrevision

Laufende Ortsplanungsrevision

In einem separat laufenden Verfahren revidiert die Gemeinde Münchenbuchsee aktuell ihre Ortsplanung (Stand: Genehmigungsverfahren). Das Areal wurde mit Blick auf die vorliegende Planung von der Beschlussfassung ausgenommen.

## 3.3 Raumordnung und Umwelt

### 3.3.1 Ortsbild

Bauinventar,  
Baugruppe

Das Landi-Areal als Teil des Ortskerns Münchenbuchsee liegt in der Nähe der Baugruppe B «Münchenbuchsee, Bernstrasse/Oberdorfstrasse». Die Bebauung im Bereich der Kreuzung Bern-/Oberdorfstrasse bildet den Dorfkern.

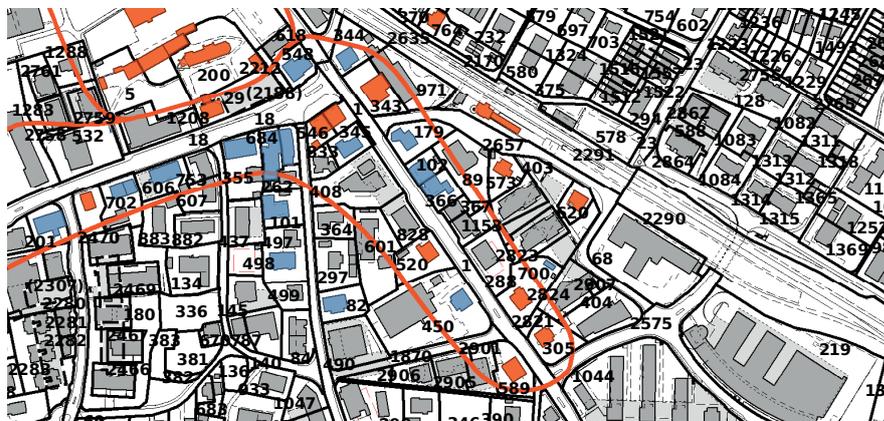


Abb. 17 Bauinventar Geoportal Kanton Bern, Stand Mai 2023

Der östliche Abschluss der Baugruppe bilden der Gasthof Löwen (Bernstrasse Nr. 22) und die Villa Biccard (Bernstrasse Nr. 21, heute Gemeindeverwaltung/Polizei), welche südlich des Landi-Areals liegen und als schützenswerte Baudenkmäler im Bauinventar aufgeführt sind.



Abb. 18 Schützenswertes Hotel Löwen von 1882, Bauinventar Kanton Bern



Abb. 19 Schützenswerte Villa Biccard von um 1890, Bauinventar Kanton Bern

Direkt neben der Villa Biccard, an der Bernstrasse Nr. 19, steht eine weitere geschützte Villa von 1897, welche in direkter Sichtweite zum Landi-Areal liegt.



Abb. 20 Villa von 1897, Bauinventar Kanton Bern

#### Baudenkmäler

Ausserhalb dieser Baugruppe, auf der gegenüberliegenden Seite der Bahnhofstrasse (Gebäude Nr. 10), steht der geschützte Wohn- und Firmensitz des Baugeschäfts Kästli von 1867, ein verputzter Massivbau mit Satteldach.



Abb. 21 Wohn- und Firmensitz des Baugeschäfts Kästli von 1867, Bauinventar Kanton Bern

Qualitätssicherung Mit der Durchführung des mehrstufigen Verfahrens, welches in Ziff. 1.2 beschrieben wird, wurde die geplante Entwicklung umfassend und mit der gebotenen Sorgfalt aufbereitet. Zum Abschluss des Studienauftragsverfahrens konnte ein Siegerprojekt ausgewählt werden, welches das sensible Umfeld mit zahlreichen schützens- und erhaltenswerten Gebäuden respektiert und eine der Situation angepasste, zukunftsgerichtete Überbauung sicherstellt.

In den ZPP-Bestimmungen werden die massgebenden Festlegungen wie die Fassadenhöhe und Geschossigkeit festgelegt und die wegweisenden Gestaltungsgrundsätze, abgestützt auf die Siegerstudie, definiert. Weitere detailliertere Festlegungen erfolgen auf Stufe UeO.

### 3.3.2 Grundwasserschutz und -nutzung

Das Areal liegt im Gewässerschutzbereich A<sub>u</sub>. Dieser umfasst die nutzbaren unterirdischen Gewässer sowie die zu ihrem Schutz notwendigen Randgebiete. In diesem Bereich dürfen keine Anlagen erstellt werden, die unter dem mittleren Grundwasserspiegel liegen. Die Behörde kann Ausnahmen bewilligen, soweit die Durchflusskapazität des Grundwassers gegenüber dem unbeeinflussten Zustand um höchstens 10 Prozent vermindert wird.

Gemäss der Grundwasserkarte des kantonalen Geoportals liegt der Grundwasserspiegel auf einer Höhe von rund 550.50 m ü.M. Das Gebiet weist eine mittlere Mächtigkeit auf. Vertiefte Abklärungen werden mit der Erarbeitung der UeO vorgenommen.

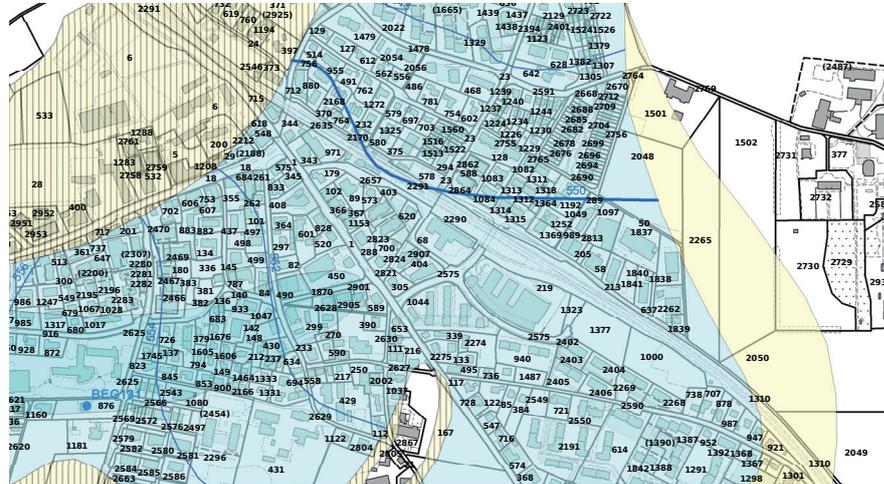


Abb. 22 Grundwasserkarte Geoportal Kanton Bern, Stand April 2023

### 3.3.3 Verkehr und Erschliessung

Grundlagenpapier  
Verkehr zur Test-  
planung

Als Grundlage für die anstehenden Entwicklungen im Bahnhofgebiet Südwest wurde die Verkehrssituation im Rahmen eines Gutachtens untersucht. Dabei wurde u.a. die Verkehrsbelastung an mehreren Knoten in den Morgen- und Abendspitzenstunden erfasst. Entlang der Bernstrasse verkehren in der Abendspitzenstunde rund 1'300 Fahrzeuge. Der Knoten Bern-/Talstrasse weist Belastungen von 1'600 Fahrzeugen auf; da alle Abbiegebeziehungen von Bedeutung sind, kommt es häufig zu langen Rückstausituationen, d.h. der Knoten ist in den Spitzenstunden überlastet. Es wird von einer täglichen Verkehrsbelastung von 13'000 Fahrzeugen auf der Bernstrasse ausgegangen.

Die in der Studie festgehaltenen Zahlen zeigen, dass das bestehende Verkehrssystem stark belastet ist und die Knoten an ihren Kapazitätsgrenzen angekommen sind. Es wurde entsprechend festgehalten, dass neue Überbauungen zwingend so zu projektieren sind, dass der dadurch ausgelöste motorisierte Individualverkehr minimiert wird.

Studienauftrag

Abgestützt auf das Grundlagenpapier wurde im Rahmen des Studienauftrags für die Wohnnutzung ursprünglich der Nachweis von 0.7 Parkplätzen pro Wohnung gefordert, zusätzlich sollten 60 Abstellplätze für Verkauf und Detailhandel eingeplant werden. Die Prüfung der Zwischenabgaben hat ergeben, dass aufgrund der Lage des Planungsgebiets im Gewässerschutzbereichs  $A_u$  (vgl. Ziff. 3.3.2) auf ein zweites Untergeschoss verzichtet werden muss, damit ein genügender Grundwasserdurchfluss gewährleistet werden kann. Aufgrund dessen wurde entschieden, die ursprünglich geplante Verkaufsfläche von rund 1'300 m<sup>2</sup> auf maximal 300 m<sup>2</sup> mit 200 m<sup>2</sup> Lagerfläche zu reduzieren, wodurch der entsprechende Parkplatzbedarf auf 20 Plätze reduziert werden konnte.

**Siegerstudie** Nach Art. 51 Abs. 2 der kantonalen Bauverordnung (BauV) legt innerhalb der gesetzlich vorgegebenen Bandbreite die gesuchstellende Partei die konkrete Anzahl Parkplätze fest. Gemäss der Siegerstudie sind ca. 91 Kleinwohnungen (1.5- bis 3.5-Zimmer-Wohnungen) und rund 66 Abstellplätze geplant (46 Parkplätze für die Wohnnutzung, 20 Parkplätze für die Verkaufs-, Dienstleistungs- und Gewerbenutzung). Damit kann der Bedarf im Sinne von Art. 552 GBR gemäss der unteren Bandbreite der BauV und somit ein sehr geringes Fahrtenaufkommen sichergestellt werden.

**Verkehrsaufkommen** Es kann davon ausgegangen werden, dass die rund 46 Abstellplätzen für die Wohnnutzung im Durchschnitt rund drei Fahrten pro Tag generieren, was insgesamt rund 140 Fahrten entspricht. In der Annahme das mit den 20 zusätzlichen Abstellplätzen für Verkaufs-, Dienstleistungs- und Gewerbenutzung ca. 10 Fahrten pro Tag ausgelöst werden, entstehen rund 200 weitere Fahrten. Die Überbauung löst damit ein Verkehrsaufkommen von rund 340 Fahrten aus. Gemäss Angaben der Gemeinde wies die Talstrasse im Abschnitt von der Bernstrasse bis zur Unterführung im Jahr 2021 einen durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von 6'300 Fahrzeugen auf. Auch für die Bernstrasse wurden 2023 Verkehrszählungen durchgeführt. Dabei liegt der DTV bei 11'063 Fahrzeugen. Damit erhöht sich das Verkehrsaufkommen mit der Neuüberbauung auf diesen beiden Strassenabschnitten um 5.4 resp. 3.0 Prozent. Es ist davon auszugehen, dass insbesondere die Fahrten der Wohnnutzung schwergewichtig in den Morgen- und Abendspitzenstunden anfallen (morgens und abends je ca. 50 Fahrten), die Fahrten im Zusammenhang mit den Dienstleistungs- und Verkaufsflächen jedoch eher tagsüber und damit ausserhalb der Spitzenstunden erfolgen werden.

Im Weiteren generiert der heutige Landi-Laden (67'000 Kunden im Jahr 2022, ca. 215 Fahrzeuge pro Tag) mit Tankstelle (ca. 12'500 Fahrzeuge im Jahr 2022, ca. 35 Fahrzeuge pro Tag) und Waschanlage (ca. 6'800 Fahrzeuge im Jahr 2022, rund 20 Fahrzeuge pro Tag) ein vergleichbares Fahrtenaufkommen (total rund 270 Fahrzeuge pro Tag), welches mit der Neuüberbauung abgelöst wird. Der mit der Neuüberbauung effektiv ausgelöste Mehrverkehr wird damit auf ca. 70 Fahrzeuge pro Tag geschätzt. Der oben aufgeführte prozentuale Anteil des durch das Vorhaben ausgelösten Verkehrs von 5.4 resp. 3.0 Prozent reduziert sich damit auf effektiv 1.1 resp. 0.6 Prozent. Es wird somit davon ausgegangen, dass keine weiteren Untersuchungen notwendig sind und das generierte Verkehrsaufkommen über die bestehende Infrastruktur abgewickelt werden kann.

**Öffentlicher Verkehr** Mit der direkten Nähe zum Bahnhof Münchenbuchsee ist das Areal optimal durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. So verkehrt die S-Bahn nach Bern/Belp im Viertelstundentakt und diejenige nach Biel im Halbstundentakt. Zusätzlich verkehren die Buslinie Nr. 36 nach Bern, Breitenrain resp. Münchenbuchsee, Hüslimoos im Viertelstundentakt und die Buslinie Nr. 898 nach Büren a. Aare im Minimum stündlich. Somit verfügt das Areal über eine ÖV-Erschliessung der Erschliessungsgüteklasse B.

Fuss- und Veloverkehr Das Areal ist über die Bahnhof- und Talstrasse, welche Gehwege und Radstreifen aufweisen, bestens an die umliegenden Quartiere angebunden. Die Talstrasse ist zudem als Alltagsroute mit kantonaler Netzfunktion im Sachplan Veloverkehr aufgeführt. Im Rahmen der UeO ist bei der Ausgestaltung der strassennahen Räume auf attraktive Anschlüsse zu achten und genügend Raum für Veloabstellplätze sicherzustellen.

### 3.3.4 Lärm

Gemäss den ZPP-Bestimmungen gelten in Bezug auf die Art der Nutzung die Bestimmungen der Mischzonen M, so dass die Lärmempfindlichkeitsstufe ES III massgebend ist.

Als Grundlage für den Studienauftrag wurde eine Beurteilung der Lärmsituation vorgenommen und abgestützt auf die Siegerstudie aktualisiert.

Der Bericht hält fest, dass keine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte durch den Strassenlärm an der Fassade der geplanten Neubauten festgestellt wurden. Kritisch ist die südöstliche Gebäude-Ecke, wo sich der Beurteilungspegel in den untersten Geschossen nahe am Grenzwert bewegt. Da hier jedoch Detailhandelsnutzung vorgesehen ist, bei welcher höhere Grenzwerte gelten, stellt dies kein Problem dar. In Bezug auf den Bahn- und den Industrie- und Gewerbelärm können die Grenzwerte problemlos eingehalten werden.

Die vorliegende Lärmbeurteilung zeigt, dass eine Bebauung möglich ist, welche die Immissionsgrenzwerte einhält und legt unter Berücksichtigung des Strassenlärms Mindestabstände zur Parzellengrenze fest, welche auf Stufe Überbauungsordnung zu berücksichtigen sind (vgl. Anhang 1).

### 3.3.5 Nichtionisierende Strahlung (NIS)

Bahnlinie Das Areal der Genossenschaft Landi Moossee liegt in ca. 17 m Abstand zur Achse des nächsten Geleises der Bahnlinie Bern – Biel. Es handelt sich um eine doppelspurige, elektrifizierte Strecke. Im Bereich der Geleise befindet sich zudem eine Übertragungsleitung für Bahnstrom (Abstand zur Parzellengrenze ca. 22 m). Weiter sind auf dem Grundstück eine Transformatorstation sowie auf dem heutigen Landi-Silo eine Mobilfunkantenne vorhanden.

Im Rahmen eines Gutachtens wurde untersucht, ob die geltenden Immissionsgrenzwerte in Bezug auf die emittierenden Anlagen eingehalten sind. Der Bericht vom 29. Juni 2023 hält fest, dass die Immissionsgrenzwerte auf dem gesamten Landi-Areal eingehalten sind (vgl. Anhang 1). In Bezug auf die Fahrleitung ist auch der Anlagengrenzwert auf der gesamten Parzelle eingehalten.

Betreffend Übertragungsleitung für Bahnstrom ergibt sich im bahnnahen Bereich der Parzelle jedoch möglicherweise eine Überschreitung des Anlagegrenzwertes. Da es sich beim Areal jedoch um eine bestehende Bauzone handelt, sind seitens Projekt keine Massnahmen zur Einhaltung der NIS-Grenzwerte nötig.

Transformatorstation

Die bestehende Transformatorstation der Energie Münchenbuchsee AG (EMAG) wird wie bestehend erhalten. Es gelten die Bestimmungen gemäss der Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV).



Abb. 23 Siegerstudie Situation mit bestehendem Traforaum (rot umrandet)

### 3.3.6 Erschütterung

Gemäss dem Bericht vom 23. Juni 2023 (vgl. Anhang 1) sind in Bezug auf die vorhandene Gleisanlage keine Richtwertüberschreitungen zu erwarten.

### 3.3.7 Störfall

Ausgangslage

Als Störfall gilt ein ausserordentliches Ereignis in einem Betrieb, auf einem Verkehrsweg oder an einer Rohrleitungsanlage (z.B. bei der Produktion, der Lagerung und beim Transport von Treibstoffen, Brennstoffen sowie chemischen Grundstoffen), bei dem erhebliche Einwirkungen ausserhalb der jeweiligen Anlage auftreten und das Schädigungen der Bevölkerung und der Umwelt zur Folge haben kann (Art. 2 Abs. 4 und 5 Störfallverordnung, StfV). Durch Siedlungsentwicklungen in der Umgebung einer Anlage und der damit Verbundenen Bevölkerungszunahme kann sich das Risiko u.U. erheblich erhöhen.

Das Grundstück liegt am südöstlichen Ende des Bahnhofareals. Die Bahnlinie Bern – Biel unterliegt der Störfallverordnung. Das Planungsgebiet liegt vollständig innerhalb des so genannten Konsultationsbereichs dieser Anlage. Mit dem Erlass der ZPP muss daher eine Konsultation Raumplanung und Störfallvorsorge i.S.v. Art. 11a StfV durchgeführt werden.

Bericht Störfallvor-  
sorge

Die Ergebnisse der entsprechenden Untersuchung sind im Bericht vom Juli 2023 festgehalten (vgl. Anhang 2). Die Abklärungen erfolgten gemäss der Planungshilfe «Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge» des Bundes (2013) sowie der Arbeitshilfe «Koordination Störfallvorsorge in der Raumplanung» des Kantons.

Der Bericht Störfallvorsorge definiert in Ziff. 5.1.2 planerische Massnahmen, welche die Risiken für die künftig im Konsultationsbereich anwesenden Personen reduziert. Dazu zählen insbesondere die Anordnung der Bauten und der Nutzung innerhalb der Bauten, die Sicherung der Fluchtwege in und ausserhalb der Gebäude und die Gestaltung des Aussenraums.

Es kann festgehalten werden, dass das Vorhaben unter Berücksichtigung der entsprechenden Massnahmen mit den Vorgaben der Störfallvorsorge konform ist. In den ZPP-Bestimmungen wird festgelegt, dass auf Stufe UeO entsprechende Massnahmen festzulegen sind; empfindliche Einrichtungen werden ausgeschlossen. Die möglichen Massnahmen gemäss dem vorliegenden Bericht werden in der Kommentarspalte zur ZPP aufgeführt.

### **3.3.8 Altlasten**

Die Parzelle Münchenbuchsee Gbbl.-Nr. 68 ist im Kataster der belasteten Standorte eingetragen. Der Eintrag begründet sich mit den Tätigkeiten Autogewerbe und landwirtschaftliche Produktion sowie der Nutzung als Lagerplatz, u.a. für Chemikalien und wassergefährdende Stoffe. Auf der Parzelle befindet sich aktuell eine Tankstelle mit 3 Tanks (Benzin/Diesel).

Die Erkenntnisse aus der historischen Untersuchung der Altlastensituation sind im Bericht vom 16. April 2021 festgehalten (vgl. Anhang 3) und wurden dem Amt für Wasser und Abfall (AWA) zur Stellungnahme zugestellt. Dieses hält in seiner Stellungnahme fest, dass die Untersuchungen fachgerecht und gemäss dem Stand der Technik durchgeführt wurden. Zudem wird das vorgelegte Pflichtenheft für die weiteren technischen Untersuchungen unter Berücksichtigung bestimmter Ergänzungen und Präzisierungen genehmigt.

Die Untersuchungen sind im Hinblick auf das Bauprojekt stufengerecht zu konkretisieren. Im Rahmen der Zonenplan- und Baureglementsänderung resp. der UeO sind keine weiteren Massnahmen zu treffen.

### **3.3.9 Schutzräume**

Die Schutzraumbilanz der Gemeinde Münchenbuchsee liegt aktuell bei über 122% (Datenstand 2023,) womit davon auszugehen ist, dass mit der Überbauung keine Schutzräume zu realisieren sind.

### 3.3.10 Mikroklima und Siedlungsökologie

Im Rahmen des Planerlassverfahrens zur UeO sind in Bezug auf Art. 310 Abs. 4 Gemeindebaureglement bei Neuanlagen oder Umgestaltung sind im Sinn der Siedlungsökologie geeignete Massnahmen zur Förderung von naturnahen Lebensräumen für Fauna und Flora umzusetzen. Auf Stufe ZPP sind keine Massnahmen notwendig.

### 3.4 Ausgleich von Planungsmehrwerten

Gemäss dem Reglement über den Ausgleich von Planungsmehrwerten der Gemeinde Münchenbuchsee wird bei Umzonungen eine Mehrwertabgabe von 30% des planungsbedingten Mehrwerts erhoben. Beträgt der Mehrwert weniger als 100'000 Franken (Freigrenze), wird keine Abgabe erhoben. Der Mehrwert wird im Auftrag der Gemeinde geschätzt und nach der Genehmigung der Zonenplanänderung der Grundeigentümerin verfügt.

### 3.5 Weitere Themen

Weitere (Umwelt-)Aspekte werden durch die vorliegende Änderung des Baureglements nicht tangiert. Insbesondere liegt das Areal in keinem Gefahrengbiet, es sind keine Gewässer, Waldflächen, schützenswerte Landschafts- oder Naturelemente und/oder Kulturland resp. Fruchtfolgeflächen betroffen. Auch das Thema Luftreinhaltung ist vorliegend nicht relevant.

## 4. Verfahren

### 4.1 Zuständigkeiten und Termine

Baureglements-  
und Zonenplan-  
änderung

Für die Baureglements- und Zonenplanänderung ist ein ordentliches Verfahren mit Mitwirkung, Vorprüfung, öffentlicher Auflage sowie Beschlussfassung durch den Grossen Gemeinderat und Genehmigung durch den Kanton notwendig.

Es ist folgender Terminplan vorgesehen:

Erarbeitung der Planung	bis August 2023
Behandlung durch die Gemeindebehörden	24. August/ 18. September 2023
Mitwirkung	20. Oktober bis 24. November 2023
Informationsveranstaltung	16. November 2023
Mitwirkungsbericht, evtl. Bereinigung, Freigabe durch Gemeindebehörden	bis Februar 2024

Kantonale Vorprüfung	bis Sommer 2024
Bereinigung, Freigabe durch Gemeindebehörden	Sommer/Herbst 2024
Öffentliche Auflage	Herbst/Winter 2024
Evtl. Einspracheverhandlungen	Winter 2024/2025
Beschluss Gemeinderat	Winter 2024/2025
Beschluss Grosser Gemeinderat	Winter/Frühling 2025
Referendumsfrist	Frühling 2025
Genehmigungsverfahren	anschliessend

## 4.2 Mitwirkung

Die Mitwirkung wird anhand einer öffentlichen Auflage und einer Informationsveranstaltung für die Nachbarschaft gewährt. Im Rahmen der Mitwirkung kann jedermann Eingaben und Anregungen zuhanden der Planungsbehörde einreichen. Die Ergebnisse der Mitwirkung werden im Mitwirkungsbericht festgehalten.

## 4.3 Vorprüfung

Das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) prüft die Planung im Rahmen der Vorprüfung unter Einbezug der betroffenen Fachstellen auf ihre Rechtmässigkeit. Die Ergebnisse der Vorprüfung werden in einem Vorprüfungsbericht festgehalten. Die Planungsinstrumente werden anschliessend aufgrund der Vorbehalte und Empfehlungen des AGR überarbeitet.

## 4.4 Öffentliche Auflage

Nach der Bereinigung aufgrund der Vorprüfung wird die Baureglements- und Zonenplanänderung im amtlichen Anzeiger und im Amtsblatt publiziert und während 30 Tagen öffentlich aufgelegt. Im Rahmen der Auflage kann von Personen, die von der Planung betroffen sind, und von berechtigten Organisationen Einsprache erhoben werden.

## 4.5 Beschlussfassung und Genehmigung

Nach der Beschlussfassung durch den Grossen Gemeinderat wird die Baureglements- und Zonenplanänderung nach Ablauf der 60-tägigen Referendumsfrist beim Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) zur Genehmigung eingereicht. Im Genehmigungsverfahren entscheidet das AGR über allfällige unerledigte Einsprachen.



Anhang

## **Anhang**

**Anhang 1 Fachgutachten Lärm / NIS / Erschütterungen,  
aktualisierte Version vom 29. Juni 2023**

Anhang

**Anhang 2    Bericht Koordination Raumplanung und  
Störfallvorsorge vom Juli 2023**

**Anhang 3    Altlastenvoruntersuchung Teil I: Historische  
Untersuchung vom 16. April 2021**