

ÄNDERUNG ZONENPLAN UND BAUREGLEMENT ZONE MIT PLANUNGSPFLICHT ZPP 2 "PIETERLEN BAHNHOF"

Gemeinde Pieterlen | Kanton Bern

Mitwirkensexemplar vom 5. Dezember 2024

Zonenplan | Baureglement | **Erläuterungsbericht**



Auftraggebende

Einwohnergemeinde Pieterlen
Hauptstrasse 6
2542 Pieterlen

Auftragnehmende

Panorama AG
Fabrikstrasse 20A
3012 Bern

Verkehr

Büro Dudler
Alexander-Schöni-Strasse 43
2503 Biel

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Einleitung	5
1.1	Ausgangslage und Handlungsbedarf	5
1.2	Perimeter Zone mit Planungspflicht	5
1.3	Vorhaben SBB	6
1.4	Berücksichtigung Entwicklungsabsichten der Grundeigentümer	6
2.	Masterplan Bahnhof U2	7
3.	Verkehrssituation	9
3.1	Erkenntnisse zum Verkehr im Kontext der ZPP Bahnhof	11
4.	Planungsmassnahmen	13
4.1	Anpassung baurechtliche Grundordnung	13
4.2	Änderung Zonenplan	15
4.3	Änderungen Baureglement	16
5.	Übergeordnete Grundlagen	18
5.1	Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)	18
5.2	Bahnanlage SBB	18
5.3	Störfallverordnung (StFV)	19
5.4	Nichtionisierende Strahlung (NIS)	19
5.5	Naturgefahren	20
5.6	Kantonaler Richtplan	20
5.7	Bauinventar	21
5.8	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Biel-Seeland 2021	22
5.9	Agglomerationsprogramm Biel / Lyss, 4. Generation	22
5.10	Kommunaler Richtplan 2035+	24
6.	Auswirkungen	25
6.1	Interessenermittlung	25
6.2	Abwägung	33
7.	Planungsablauf	34
7.1	Aufbauorganisation	34
7.2	Terminprogramm	34

7.3	Vorabklärungen	34
7.4	Information und Mitwirkung	34
7.5	Vorprüfung	34
7.6	Öffentliche Auflage	34
7.7	Beschluss	34
Anhang		36
7.8	Verkehrsmessung	36

1. EINLEITUNG

1.1 Ausgangslage und Handlungsbedarf

Pieterlen ist eine stetig wachsende Gemeinde vor den Toren der Stadt Biel, welche sich aus ehemals dörflichen Strukturen hin zu einer mittelgrossen Agglomerationsgemeinde entwickelt hat. Als eigenständige Gemeinde verfügt Pieterlen über ein vielfältiges Angebot der täglichen Grundversorgung, produzierendes Gewerbe sowie Betreuungs-, Schul- und Altersangebote. Pieterlen ist aus übergeordneter Sicht ein wichtiger Entwicklungsstandort am Jurasüdfuss. Unter Beizug der Bevölkerung ist der Gesamttrichtplan "Pieterlen 2035+" entstanden, den der Gemeinderat am 16. Juni 2020 erliess und dem Gebiet rund um den Bahnhof ein Entwicklungspotenzial attestierte. Damit ist der Entwicklungsauftrag des Bahnhofsgebietes für den Gemeinderat verbindlich. Die Zone mit Planungspflicht (ZPP) "Pieterlen Bahnhof" verankert diesen in der baurechtlichen Grundordnung und legt damit den Grundstein für eine qualitätsvolle Entwicklung im Bereich des Bahnhofs. Mit der vorliegenden Planung soll diese Entwicklung entsprechend dem Richtplan und unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Grundeigentümerschaften vorangetrieben werden. Die Planung unterstützt somit das grosse Entwicklungspotenzial und stellt eine langfristige und sorgfältige Umsetzung sicher.

1.2 Perimeter Zone mit Planungspflicht

Der Bearbeitungsperimeter umfasst den Bahnhof Pieterlen, diverse Gewerbebetriebe entlang der Bahnlinie, die ehemalige Perles-Fabrik sowie Baulandreserven nördlich und östlich des Bahnhofs. Der Bahnhof liegt etwas abseits, südlich des Dorfkerns. Entlang der Bahnlinie befinden sich überwiegend Gewerbebauten, aber auch einige Wohnnutzungen. Der Übergang zwischen Gewerbe- und Wohnnutzung ist an vielen Stellen abrupt.



Abb. 1: Bearbeitungsperimeter, swisstopo, bearbeitet (freier Massstab)



1.3 Vorhaben SBB

Die SBB plant den Umbau der Haltestelle und der Bahnhaltsunterführung gemäss Behindertengleichstellungsgesetz. Gegenwärtig wird geprüft, ob die bestehende Unterführung ertüchtigt oder eine neue erstellt werden soll.

1.4 Berücksichtigung Entwicklungsabsichten der Grundeigentümer

Die Zusammenarbeit mit den betroffenen Grundeigentümerschaften ist zentral für die Umsetzung des im Vorfeld erarbeiteten Masterplans. Aus diesem Grund wurden im März 2023 Einzelgespräche geführt, anschliessend eine Visualisierung der Entwicklungsziele ("Masterplan light") erstellt und darauf aufbauend am 6. Juni 2023 ein Workshop durchgeführt. Im Anschluss an den Workshop wurde ein Fragebogen an die Grundeigentümer verschickt. Die Antworten trafen Anfang August 2023 ein.

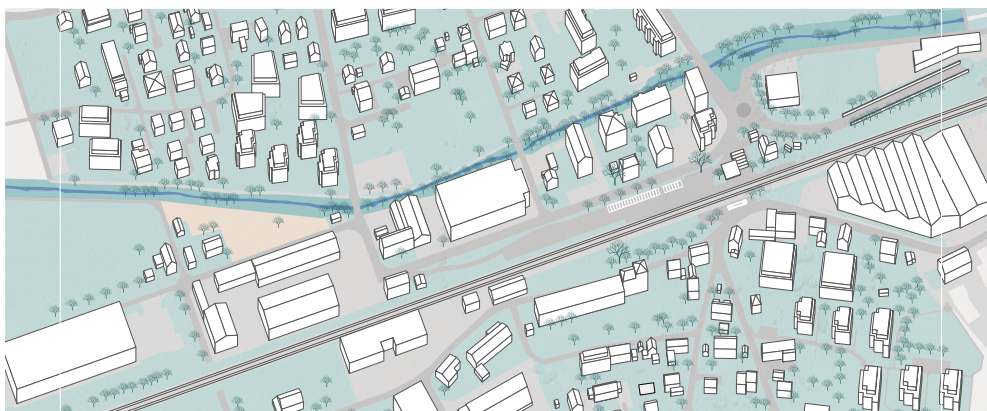
Nach Ansicht der Befragten ist das Potenzial unbestritten, eine unmittelbare Umsetzung aber noch nicht dringlich. Dementsprechend wurde auch ein (finanzielles) Engagement zur Vertiefung der Möglichkeiten im Sinne einer Entwicklungsstudie oder eines Qualitätssicherungsverfahrens abgelehnt.

Der Gemeinderat hat sich zu einer qualitätsvollen Entwicklung bekannt und sich mit dem Richtplan 2023+ gegenüber der Bevölkerung dazu verpflichtet. Zudem verliert die Gemeinde ohne Erlass einer ZPP auf der unbebauten Baulandreserve (Nummer "W2" gemäss Richtplan) und später auch auf dem Perles-Areal eine Steuerungsmöglichkeit. Es resultiert langfristig eine verpasste Chance und entgangenes Steuersubstrat. Aus diesem Grund hat sich der Gemeinderat von Pieterlen entschieden, mit der Zone mit Planungspflicht einen robusten und einfachen Rahmen für die weitere Bautätigkeit zu erlassen. Er überlässt den Grundeigentümern viele Freiheiten.

2. MASTERPLAN BAHNHOF U2

Das Bahnhofsgebiet eignet sich für eine nachhaltige Verdichtung und für Aufwertungsmassnahmen zur Attraktivierung des Ankunftspunkts Bahnhof. Dieser soll durch einen Bahnhofsplatz ergänzt werden. Die attraktive Lage an einem Verkehrsknotenpunkt bietet grosses Potenzial für neue bzw. zusätzliche Wohn- und Arbeitsnutzungen. Damit wird der Vorgabe aus dem Richtplan entsprochen, Wachstum ohne neue Ausscheidung von Bauland zu erreichen.

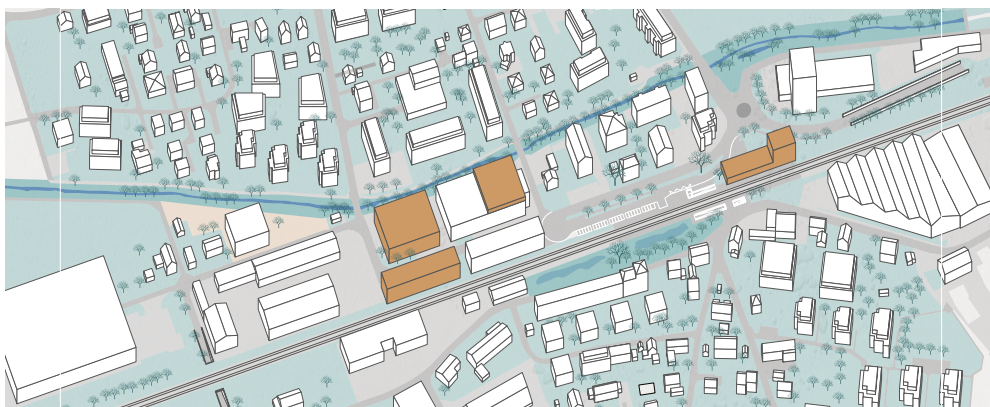
Im kommunalen Gesamtrichtplan wird das Gebiet als Umstrukturierungsgebiet "U2 Bahnhofsareal" bezeichnet, weshalb die Gemeinde Pieterlen im Jahr 2023 in Zusammenarbeit mit der Panorama AG einen Masterplan erarbeitet hat. Dieser zeigt eine mögliche langfristige Entwicklung des Bearbeitungsperimeters in Schritten auf. Neben der baulichen Entwicklung zeigt der Masterplan auch eine Vision der zukünftigen Vernetzung und besseren Anbindung des Bahnhofs an das Dorfzentrum sowie eine mögliche Etappierung auf (vgl. Anhang A).



Bebauung Stand heute (eigene Darstellung, freier Massstab, Norden ist oben)



Entwicklung erste Etappe
Füllen bestehender Lücken (eigene Darstellung, freier Massstab, Norden ist oben)



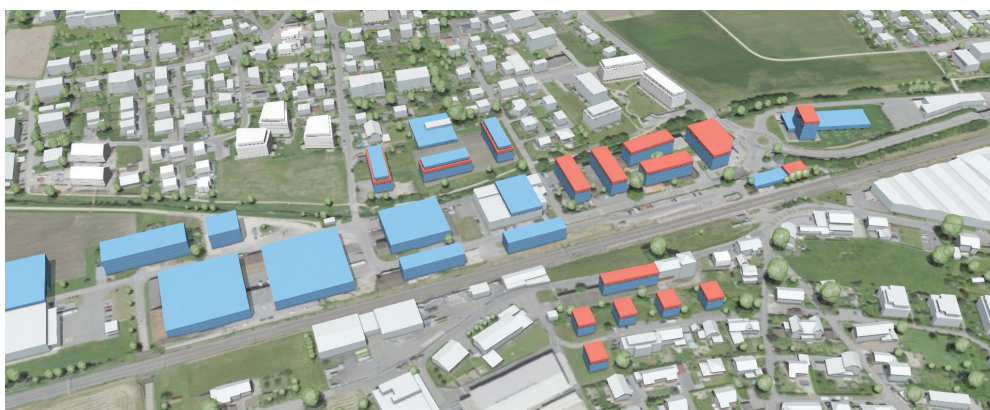
Entwicklung zweite Etappe

Verdichtung des
Bestandes (eigene
Darstellung, freier
Massstab, Norden ist
oben)



Entwicklung dritte Etappe

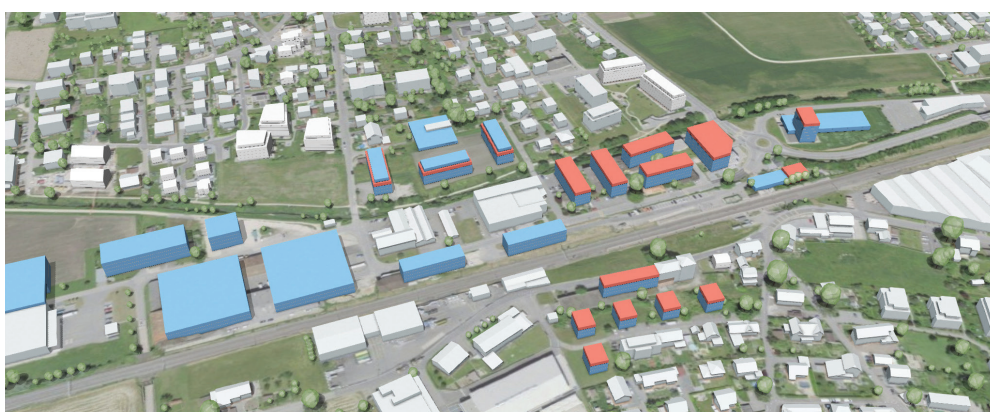
Ersatz von bestehen-
den Bauten durch
grössere Bauvolumen
(eigene Darstellung,
freier Massstab, Nor-
den ist oben)



Möglicher Endzu- stand (eigene Darstel- lung, freier Massstab, Norden ist oben)

Blau: Grundentwick-
lung gemäss ZPP
(Regelbauzone)

Rot: Zusätzliches Voll-
geschoss durch ZPP



Möglicher Endzu- stand (Variante)

(eigene Darstellung,
freier Massstab, Nor-
den ist oben)

3. VERKEHRSSITUATION

Strassenerschliessung

Das Bahnhofsgelände Pieterlen wird vorwiegend von Osten her erschlossen. Der nördlich der Bahnlinie gelegene Teil wird über die Sägestrasse an den Kreisell Bahnhofstrasse/Bürenstrasse (Kantonsstrassen) angebunden. Der südlich liegende Teil wird von der Kantonsstrasse via Bürenstrasse – Bütenbergweg erschlossen. Die Kantonsstrasse dient auch als Autobahnzubringer zum A5-Anschluss Lengnau. Die Route Sägestrasse – Freidorfweg – westliche Bahnunterführung – Bütenbergweg – Bürenstrasse ergibt eine Ringerschliessung aus Sammelstrassen. Allerdings ist die Bahnunterführung wegen der Höhenbegrenzung (2.8 m) für den Schwerverkehr nur beschränkt passierbar. Die beiden Brücken Känelmattenweg und Eschenweg sind Quartierverbindungen in Richtung nördliches Dorfzentrum, haben aber für die Erschliessung des Bahnhofgeländes keine grosse Bedeutung. Dies gilt auch für den westlichen Freidorfweg in Richtung Moosgartenweg.

Von Bedeutung ist das Fuss- und Velowegnetz. Einerseits betrifft dies die Zugangswege zum Bahnhof und andererseits sind auch die querenden Fuss- und Velowegbeziehungen durchs Bahnhofgelände wichtig (Verbindung ins Zelgli-Quartier und zu den südlichen Naherholungsräumen/Wald sowie entlang der Leugene).

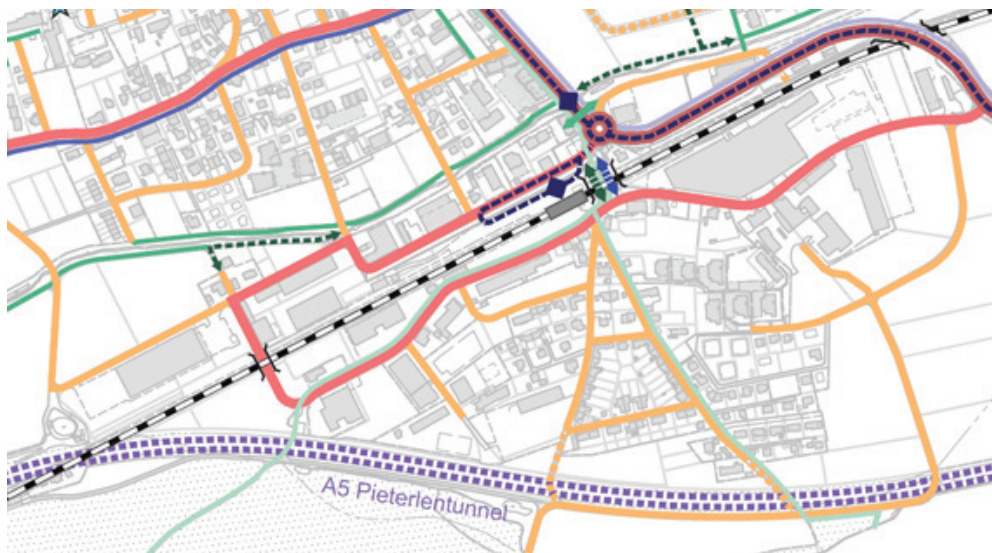


Abb. 2: Verkehrsnetz, Auszug Gesamttrichtplan Pieterlen 2035 (freier Massstab)

	Hochleistungsstrasse (A5)		Veloverbindung Alltagsverkehr auf Kantonsstrasse
	Hauptstrasse		Regionale Veloroute
	Sammelstrasse		Fussweg (ohne MIV)
	Erschliessungs- und Quartierstrasse ohne / mit Fahrbeschränkung		Wanderweg
	Bahnlinie mit Bahnhof		Fusswegverbindung neu oder verbessern
	Buslinie mit Haltestelle		

Heutiges Verkehrsaufkommen (MIV)

Anlässlich der Planung wurden im Frühling 2023 Verkehrszählungen durchgeführt. Beim Verkehr im Bahnhofgebiet handelt es sich vorwiegend um Ziel- und Quellverkehr, der durch die Liegenschaftsnutzungen und die Bahnhofsvorfahrt generiert wird. Nebst der Haupteerschliessung von Osten her (Kantonsstrasse) werden für die Zu- und Wegfahrt auch die untergeordneten Quartierstrassen Richtung Westen und Norden benutzt. Ein kleiner Anteil davon ist quertierfremder Durchgangsverkehr: Aufgrund des Strassennetzes und der heutigen Verkehrssituation ohne Staubildung auf dem Hauptnetz besteht wenig Anlass, die Route Sägestrasse – Freidorfweg als Ausweichroute zu benutzen.

Aufgrund der Nutzungsstruktur mit Industrie- und Gewerbebetrieben ist der Schwerverkehrsanteil am Erschliessungsverkehr erheblich, jedoch insgesamt im durchschnittlichen Rahmen. Verhältnismässig hoch ist das Verkehrsaufkommen Richtung Känelmattenweg, insb. auch der Schwerverkehrsanteil. Dabei wird der Känelmattenweg von Lastwagen mehrheitlich für die Wegfahrt in Richtung Norden befahren (Anteil ca. drei Viertel, Gegenrichtung nach Süden ein Viertel).

Bezüglich der erhobenen Geschwindigkeiten sind keine Besonderheiten festzustellen. In den Bereichen mit Tempo-30-Zonen ist das Geschwindigkeitsniveau erwartungsgemäss tiefer als auf dem übrigen Strassennetz mit dem regulären Innerortsregime 50 generell (Resultate und Details zur Verkehrserhebung vgl. Anhang).

ÖV-Erschliessung

Das Bahnhofgebiet weist innerhalb der Gemeinde Pieterlen die beste Güteklasse auf. Die heutige Bedienung mit Bahn und Bus ergibt die mittlere Güteklasse C.

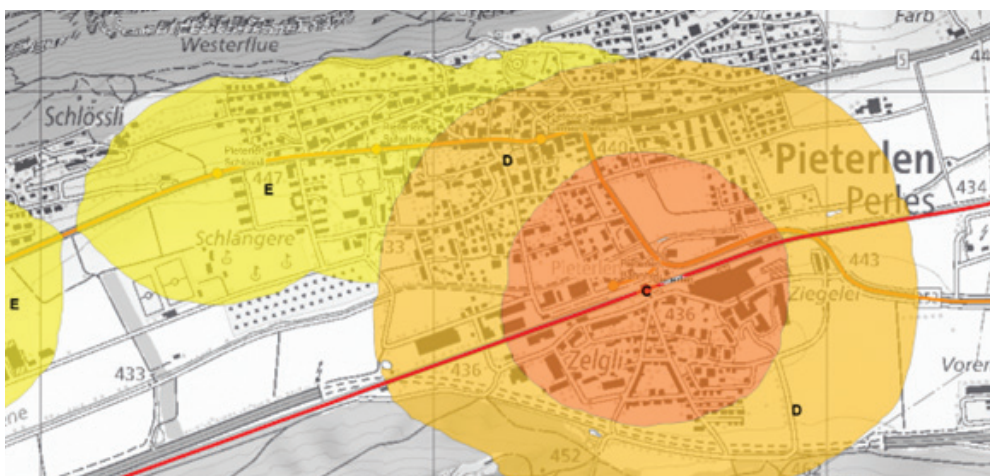


Abb. 3: ÖV-Güteklassen, be.ch (freier Massstab)

Bei einer Umsetzung der Vision S-Bahn Biel 2045 (gem. Planung Regionale Verkehrskonferenz Biel–Seeland–Berner Jura, Stand vom Juni 2023) würde der Bahnhof Pieterlen dereinst ca. im 10'-Takt bedient und somit die beste Güteklasse A erreichen (evtl. Zwischenschritt mit 15'-Takt und Güteklasse B).

Ob und wann die S-Bahn realisiert wird, ist noch offen. Denkbar ist aber, dass in den nächsten Jahren für Pieterlen noch ein gewisser Ausbau des ÖV-Angebots innerhalb der heutigen Güteklasse C erfolgt.

3.1 Erkenntnisse zum Verkehr im Kontext der ZPP Bahnhof

- a. Die Verkehrsanbindung des Bahnhofsgiets ist für den MIV wie auch für den ÖV günstig bis ideal.
- b. Aufgrund der günstigen Verkehrslage und der vorhandenen Strassen- und Bahninfrastruktur bestehen aus raum- und verkehrsplanerischer Sicht die Grundvoraussetzungen und Potenziale für eine Siedlungs- und Nutzungsverdichtung des Bahnhofsgiets.
- c. Für den MIV besteht eine direkte Anbindung ans Hauptstrassennetz und mit kurzer Fahrstrecke zum Autobahnanschluss.
- d. Bezüglich der ÖV-Erschliessung liegt das Bahnhofsgiet ebenfalls ideal. Hingegen ist die Qualität der Haltestellen von Bahn und Bus ungenügend (wird mit dem geplanten Haltestellenumbau verbessert). Was die Angebotsdichte betrifft, ist eine Steigerung nur im Rahmen der übergeordneten ÖV-Planungen möglich.
- e. Bezüglich Langsamverkehr ist der Standort grundsätzlich ebenfalls günstig, jedoch besteht bei der Attraktivität des Wegnetzes für den Fuss- und Veloverkehr ein erhebliches Verbesserungspotenzial und im Vergleich zu anderen gleichartigen Standorten ein grosser Nachholbedarf.
- f. Verkehrsorganisatorisch ist die MIV-Erschliessung von Osten her (Kantonsstrasse mit Autobahnzubringerfunktion) zweckmässig und genügend. Daher ist es im Prinzip nicht nötig, dass das Bahnhofsgiet für den MIV aus weiteren Richtungen über die untergeordneten Quartierstrassen erreichbar ist. Allerdings bestehen für Lkws keine Wendemöglichkeiten. Dies dürfte auch der Grund sein, weshalb einige Lkws über den Känelmattenweg fahren.
- g. Die heutige Verkehrssituation wird grundsätzlich als tragbar eingestuft und es besteht kein dringender Handlungsbedarf. In der ZPP Bahnhof werden daher keine konkreten Verkehrsänderungen postuliert.
Dennoch können unabhängig der ZPP gewisse organisatorische Lenkungsmassnahmen in Erwägung gezogen werden, um insbesondere die nördlich angrenzenden

Wohnquartiere vor (unnötigem) Fremdverkehr zu schützen. In diese Überlegungen müssten auch die künftige Funktion und der Zustand der beiden Brücken einbezogen werden (Tragfähigkeit und allfälliger Sanierungsbedarf). Falls sich daraus Einschränkungen ergeben sollten oder mittelfristig zu erwarten sind, müssten die Auswirkungen auf die Verkehrsorganisation im Kontext mit den beiden Brücken geklärt werden.

- h. Temporegime: In Erwägung gezogen werden kann eine Anpassung des Geschwindigkeitsregimes. Je nach Nutzungsentwicklung und Siedlungsgestaltung in der ZPP Bahnhof ist denkbar, dass die bestehenden Tempo-30-Zonen in Richtung Bahnlinie ausgedehnt werden. Im direkten Umfeld der Bahnhofzugänge ist auch ein Regime mit Begegnungszone möglich.

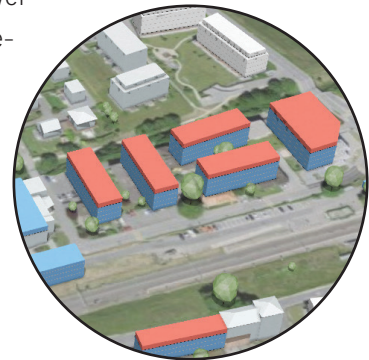
Die Änderungen des Temporegimes sowie die Einführung von allfälligen Verkehrsbeschränkungen und Lenkungsmassnahmen liegen in der Kompetenz des Gemeinderates (teilweise Zustimmung des Tiefbauamtes Kanton Bern erforderlich). Solche Massnahmen würden ausserhalb der vorliegenden Planung ergriffen.

4. PLANUNGSMASSNAHMEN

4.1 Anpassung baurechtliche Grundordnung

Die Grundsätze aus dem Masterplan werden durch die Anpassung der baurechtlichen Grundordnung (Zonenplan und Baureglement) gesetzlich verankert. Die Zone mit Planungspflicht (ZPP) legt Art und Mass der Nutzung sowie die Gestaltungsgrundsätze fest. Sie unterteilt das Gebiet in vier Sektoren, damit eine jeweils der Umgebung angepasste, optimale Entwicklung ermöglicht werden kann.

An den heute bestehenden Grundnutzungen soll möglichst festgehalten werden. Die ZPP-Vorschriften legen fest, dass in den Sektoren A und D die Bestimmungen der vormals geltenden Regelbauzone (Mischzone 3) und im Sektor B zur Vereinheitlichung die Bestimmungen der Mischzone 4 gelten. Darüber hinaus kann durch ein qualitätssicherndes Verfahren ein zusätzliches Vollgeschoss realisiert werden (vgl. Illustration rechts sowie "Möglicher Endzustand", rote Vollgeschosse, S. 8). Für die Grundeigentümerschaften hat die Zonenplanänderung bei Beibehaltung des heutigen baulichen Zustandes keine direkten Auswirkungen. Allerdings erfordert Bauen innerhalb einer ZPP in der Regel eine Überbauungsordnung (Dispensation in drei Fällen möglich: Gesamtvorhaben, Wettbewerb nach SIA 142 oder untergeordnetes Einzelvorhaben).



(Teil-) Überbauungsordnung(en) bedingen eine Zusammenarbeit unter den Grundeigentümerschaften. Nur so können bestehende Entwicklungsmöglichkeiten voll ausgeschöpft werden. Sie erlauben auch eine dichtere Bebauung und Abweichung von der baurechtlichen Grundordnung. Zusätzlich können grössere Spielflächen, Aufenthaltsbereiche sowie Erschliessungen und Parkierungen gemeinsam realisiert werden, was Kosteneinsparungen zur Folge haben kann.

Die Gestaltungsgrundsätze sichern die Realisierung einer attraktiven Bahnhofsumgebung, die Erstellung eines Bahnhofplatzes sowie einer Kopfbaute als Ortsauftakt von Pieterlen. Sie sind bei späteren Planungsschritten (Überbauungsordnung) oder für Studienauftrags- oder Wettbewerbsverfahren die Leitlinien für die Bau- und Aussenraumgestaltung. Zentral sind folgende Elemente:

- > Gestaffelte Bauvolumen sind als städtebauliche Einheit zu gestalten (vgl. ZPP).
- > Die Kopfbaute am Eingang zu Pieterlen ist auf das Ortsbild abzustimmen.
- > Erstellung eines multifunktionalen Bahnhofplatzes im Bereich der Unterführung
- > Ersatz-/Ergänzungsbauten am geschützten Gebäude "Perles" erfolgen im Hinblick auf die Gesamtwirkung.
- > Der Versiegelungsgrad ist möglichst gering zu halten.

Dichtezeiffern

Aufgrund der zentralen Lage des Gebietes wird die Einführung einer Dichtezeiffer als sinnvoll angesehen. Durch die Vorgabe einer minimalen und maximalen Geschossflächenzahl oberirdisch kann sichergestellt werden, dass eine der Lage angemessene Bebauungsdichte erreicht wird. Aufgrund einiger bereits fast übermässig dichten Bebauungen in der Gemeinde und dem Fehlen einer zulässigen Geschosszahl im Baureglement von Pieterlen wird neben der Einführung einer minimalen Dichtezeiffer ebenfalls eine maximale Vorgabe als sinnvoll erachtet. Die Dichtevorgaben orientieren sich an der heute bestehenden baulichen Umgebung des Bahnhofumfeldes.



Abb. 4: Orthophoto, swisstopo, bearbeitet (freier Massstab)

Daraus leiten sich folgende Geschossflächenzeiffern oberirdisch (GFZo) für die Mischzonen innerhalb der ZPP ab:

- > Mischzone 3: min. GFZo von 0.8 und max. GFZo von 1.3
- > Mischzone 4: min. GFZo von 1.0 und max. GFZo von 1.7

Anhand des zuvor erstellten Masterplans wurde die mögliche zukünftige Geschossflächenzahl oberirdisch für die Sektoren A - D berechnet und mit dem heutigen Zustand verglichen. Bei einem Ausbau innerhalb der ZPP gemäss Masterplan würden die oberirdischen Geschossflächen im Bahnhofsgelände ungefähr um 45'145 m² steigen.

Sektor	Heute	ZPP
A	0 m ²	8'580 m ²
B	14'520 m ²	50'460 m ²
C	275 m ²	3'200 m ²
D	7'890 m ²	5'650 m ²
Total	22'685 m ²	67'830 m ²

Grünflächenziffer

Ebenfalls eingeführt wird eine Grünflächenziffer GrZ von 0.3. Diese errechnet sich aus dem Verhältnis der anrechenbaren Grünfläche zur anrechenbaren Grundstücksfläche und stellt sicher, dass genügend unversiegelte Flächen vorhanden sind, welche Hitzeinseln entgegenwirken und die Versickerung von Meteorwasser begünstigen.

4.2 Änderung Zonenplan

Die neu der Zone mit Planungspflicht unterliegende Fläche beträgt 91'287 m² und wird in die Sektore A bis D aufgeteilt.

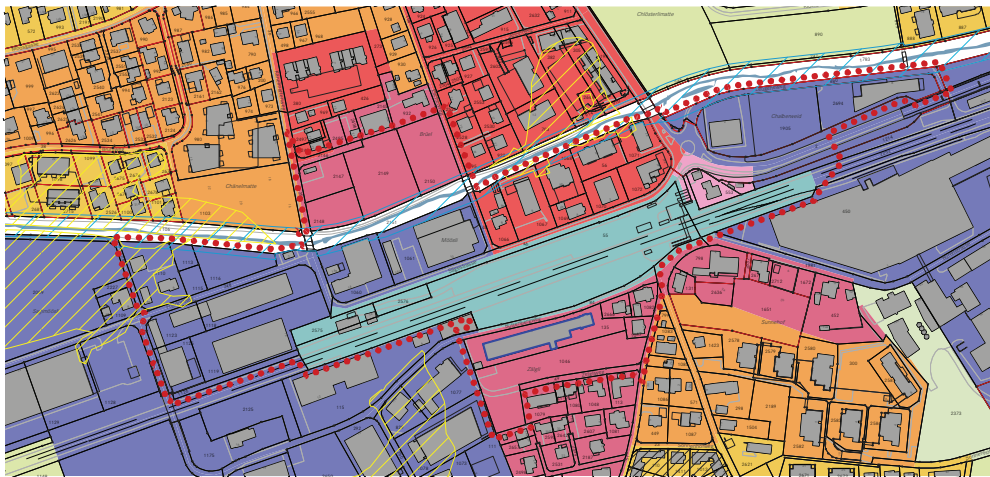


Abb. 5: Zonenplan bestehend (freier Massstab)

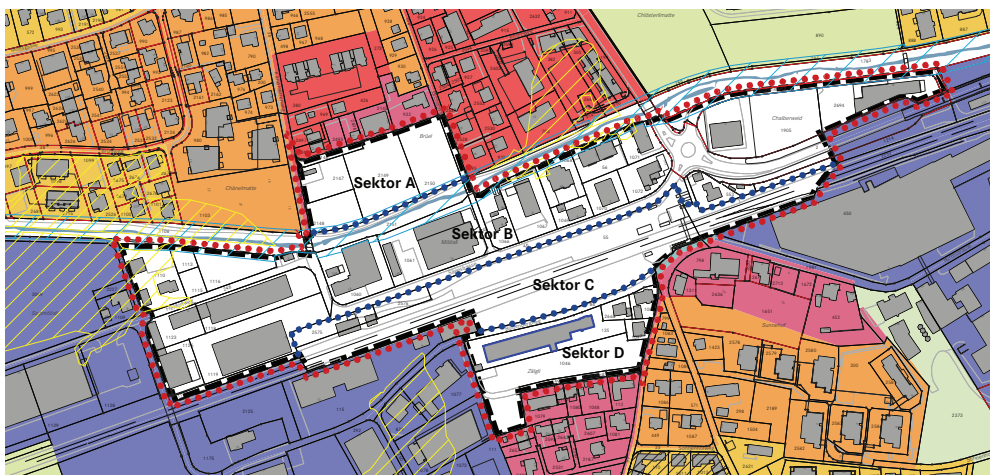


Abb. 6: Zonenplan neu (freier Massstab)



Festsetzungen

- Perimeter der Änderung
- - - ZPP Zone mit Planungspflicht "ZPP Bahnhof"
- Sektorengrenze
- W2 Wohnzone 2 geschossig
- W3 Wohnzone 3 geschossig
- W4 Wohnzone 4 geschossig
- M2 Mischzone 2 geschossig
- M3 Mischzone 3 geschossig
- A Arbeitszone
- ZBB Zone für Bauten und Anlagen auf Bahnareal
- LWZ Landwirtschaftszone
- BHZ Bauernhofzone
- Gewässerraum

Hinweise

- Wald
- Gewässer
- Gebäude Bestand
- Gebäude erhaltenswert
- Strukturerhaltungsgebiet
- Gefahrengebiet mit geringer Gefährdung
- Anpassung AV projektiert

4.3 Änderungen Baureglement

GBR Pieterlen

Hinweise

Art. 312ZPP 2 „Bahnhof Pieterlen“ (neu eingefügt)

¹ Für die Zone mit Planungspflicht ZPP 2 gelten die folgenden Bestimmungen:

Planungszweck:

² Realisierung einer etappierten Entwicklung des Bahnhofgebiets hin zu einem attraktiven Mischgebiet mit Wohnnutzung sowie Arbeits-, Dienstleistungs- und Gewerbebetrieben von hoher ortsbaulicher und architektonischer Qualität.

³ Gewährleistung qualitätvoller Freiraumgestaltung mit Bahnhofplatz sowie einer rationellen Erschliessung.

⁴ Art der Nutzung:

Sektor	Nutzung	Zusätzliche Bestimmung
a) Sektor A	Mischnutzungen mit Wohn-,	
b) Sektor B	Dienstleistungs-, Verkaufs- und nicht bis mässig störenden Gewerbebetrieben. Detailhandelseinrichtungen mit mehr als 1'000 m ² GF sind nicht gestattet.	Das erste Vollgeschoss im Sektor B ist arbeits- oder publikumsorientierten* Nutzungen vorbehalten. Im Sinne von Wohnateliers ist ein Wohnanteil von 50% zulässig, wenn das erste Vollgeschoss überhoch ausgebildet wird (Geschosshöhe min. 4 m).
c) Sektor C		B+R- sowie P+R-Anlagen sind gestattet. Orte mit empfindlichen Nutzungen (OMEN) sind nur gestattet, wenn die Grenzwerte gemäss der NISV eingehalten sind oder durch bauliche Massnahmen eingehalten werden können.
d) Sektor D		

* Als publikumsorientierte Nutzungen gelten Nutzungen mit einem hohen Öffentlichkeitsgrad wie Verkaufsgeschäfte, Restaurants und Cafés, Kleingewerbe und Ateliers mit Laufkundschaft.

Bei den **Orten mit empfindlicher Nutzung (OMEN)** handelt es sich gemäss Artikel 3 Absatz 3 NISV insbesondere um Räume in Gebäuden, in denen sich Personen regelmässig während längerer Zeit aufhalten.

Mass der Nutzung:

⁵ Es gelten folgende baupolizeiliche Masse:

Sektor	Baumasse	GFZo min.	GFZo max.	GrZ min.	Zusätzliche Bestimmung
a) Sektor A	gem. Mischzone 3	0.8	1.3	0.3	
b) Sektor B	gem. Mischzone 4	1.0	1.7		Im Bereich der Einmündung des Leugenewegs in die Bahnhof-/Bürenstrasse ist eine Kopfbaute mit max. Fassadenhöhe traufseitig von 30 m ohne zusätzliches Attika oder Ausbau des Dachgeschosses erlaubt, sofern in einem anerkannten qualitätssichernden Verfahren der Nachweis ortsbaulicher Qualität erbracht wird.
c) Sektor C	gem. Mischzone 4	1.0	1.7		
d) Sektor D	gem. Mischzone 3	0.8	1.3		

GFZo = Geschossflächenziffer oberirdisch
GrZ = Grünflächenziffer (s. Anhang A 151)

⁶ In allen Sektoren ist +3.5 m zusätzliche Fassadenhöhe (= ein zusätzliches Vollgeschoss) zulässig, sofern in der Überbauungsordnung oder im Bauprojekt mittels einem anerkannten, qualitätssichernden Verfahren der Nachweis der besonders hohen ortsbaulichen Qualität erbracht wird.

⁷ Gestaltungsgrundsätze:

- a) Hohe Durchlässigkeit für Natur und Mensch: Ökologische Vernetzung, Frischluftkorridore, Versickerung und Retention, attraktive Fusswegverbindungen.
- b) Rationelle, gemeinsame Organisation des ruhenden Verkehrs.
- c) Sektor C: Im Bereich der Bahnhoftsunterführung ist ein multimodaler Bahnhofplatz zu erstellen.
- d) Für das erhaltenswerte Einzelgebäude „Perles“ gilt Art. 10b BauG. Die Ergänzungsbauten inkl. allfälliger Ersatzbauten nach Art. 10c BauG an der erhaltenswerten Industriebaute „Perles“ haben einen qualitativ hochwertigen Umgang mit dem Ortsbild zu erfüllen.
- e) Der Versiegelungsgrad ist möglichst gering zu halten. Es sind verschiedene kleinteilige Grünräume zu realisieren, welche Hitzestaus entgegenwirken.

Erschliessungsgrundsätze:

⁸ Die Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge bei Wohn-, Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen haben sich an der unteren Bandbreite gem. Art. 50 ff BauV auszurichten.

⁹ Die Parkierung des motorisierten Individualverkehrs hat zu mindestens drei Vierteln unterirdisch oder gebäudeintegriert zu erfolgen. Die Zufahrten zu den Einstellhallen sind möglichst zu bündeln.

Lärmempfindlichkeitsstufe:

¹⁰ Generell gilt die Lärmempfindlichkeitsstufe ES III. In den lärmexponierten Bereichen sind schallpegelreduzierende Massnahmen vorzunehmen.

5. ÜBERGEORDNETE GRUNDLAGEN

5.1 Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)

Teile des Büttenbergwegs, der Alten Bürenstrasse, des Gräuschenwegs sowie des Meinsbergwegs werden vom Bund als historische Verkehrswege von lokaler Bedeutung und mit historischem Verlauf gekennzeichnet.



Abb. 7: IVS (freier Massstab), map.geo.admin.ch



5.2 Bahnanlage SBB

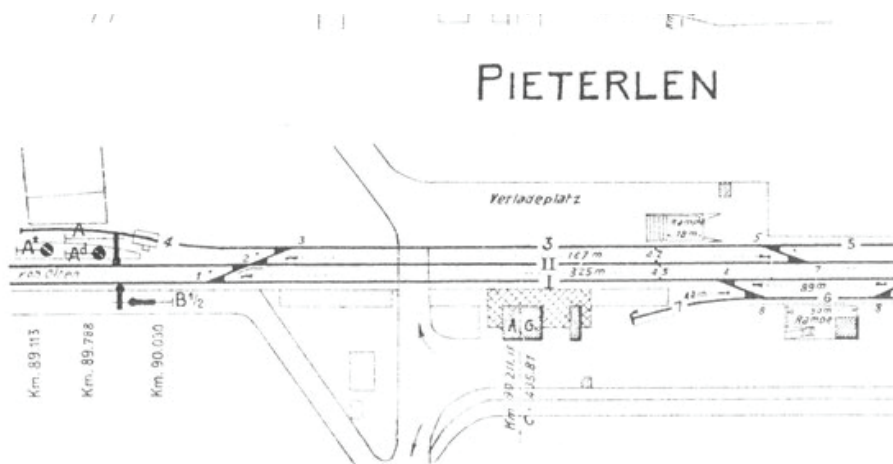


Abb. 8: Gleisplan Pieterlen 1936 (freier Massstab), www.gleisplae-ne-schweiz.ch



Erst seit 1985 gibt es gemäss Eisenbahngesetz eine Projektierungszone und eine Baulinie, gedacht als Instrument für künftige Ausbauten des Schienennetzes. In der Praxis setzen die SBB aber keine Eisenbahnbaulinie fest, sondern arbeiten mit einer "Interessenlinie", die geltend gemacht werden kann, wenn ein Bauprojekt in die Nähe eines Bahngeländes kommt (eisenbahnrechtliche Zustimmung nach Art. 18m des Eisenbahngesetzes angewandt).

5.3 Störfallverordnung (StFV)

Auf dem Verlauf der Eisenbahnanlage werden Gefahrgüter transportiert, was einen Konsultationsbereich für Störfälle von 100 Metern zu beiden Seiten der Bahnanlage zur Folge hat. Die Entsorgungs-Firma Altola, auf der Parzelle 115, wird zudem als Betriebsstandort aufgeführt.



Abb. 9: Konsultationsbereichskarte Störfallverordnung (freier Massstab), be.ch



5.4 Nichtionisierende Strahlung (NIS)

Die Verordnung zum Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV) bildet die gesetzliche Grundlage zu den zulässigen Immissionsgrenzwerten sowie den Anlagegrenzwerten. Der Immissionsgrenzwert (IGW) von elektrischen Anlagen muss dort eingehalten werden, wo sich Personen aufhalten können. Bei Eisenbahnanlagen werden diese erfahrungsgemäss an allen zugänglichen Orten eingehalten.

Der Anlagegrenzwert (AGW) muss bei allen Orten mit empfindlichen Nutzungen (OMEN) eingehalten werden. Dies gilt für Räume in Gebäuden, in welchen sich Personen regelmässig während längerer Zeit aufhalten. Für Eisenbahnanlagen gilt der Grenzwert $1 \mu\text{T}$ für den über 24 Stunden gemittelten Effektivwert als massgebend.

Gemäss NISV Art. 16 dürfen Bauzonen nur dort ausgeschieden werden, wo die Anlagegrenzwerte an Orten mit empfindlichen Nutzungen eingehalten sind oder mit planerischen oder baulichen Massnahmen eingehalten werden können.

Bei einer Umzonung einer Bauzone, die bereits vor Inkrafttreten der NISV ausgeschieden wurde (hier der Fall), ist es im Sinne der Vorsorge angebracht, die Räumlichkeiten eines Neubaus im Falle einer Überschreitung des AGW so zu planen, dass die Belastung am OMEN möglichst gering ist.

5.5 Naturgefahren

Der Perimeter weist im Westen und Norden Bereiche mit geringer Gefährdung durch Naturgefahren auf. Die Gefahrenanalyse der Gemeinde klassiert zudem das gesamte Gebiet als geringes bis sehr geringes Gefahrenrisiko (2a) für Wassergefahren.



Abb. 10: Naturgefahrenkarte (freier Massstab), be.ch

5.6 Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan bezeichnet Pieterlen als Zentrum 4. Stufe. Ziel ist es, Voraussetzungen für wirtschaftliche Entwicklungen zu schaffen. Diese Zentralitätsstruktur ist bei strategischen Planungen und grösseren Projekten mit bedeutenden räumlichen Wirkungen zu berücksichtigen. Es sollen geeignete Angebote für das Wohnen und Arbeiten geschaffen und an zentralen, gut durch den ÖV angeschlossenen Lagen weiter ausgebaut werden. Das grosse Potenzial der Siedlungsentwicklung nach innen durch Umnutzungen und Verdichtung wird konsequent ausgeschöpft. Die Siedlungsqualität soll erhöht und urbane Akzente sollen gesetzt werden.

Das Gewerbegebiet "Bäumlisacker" südöstlich des Bahnhofs wird als Vorranggebiet für Logistknutzungen (oranger Punkt) von nationaler Bedeutung gekennzeichnet.

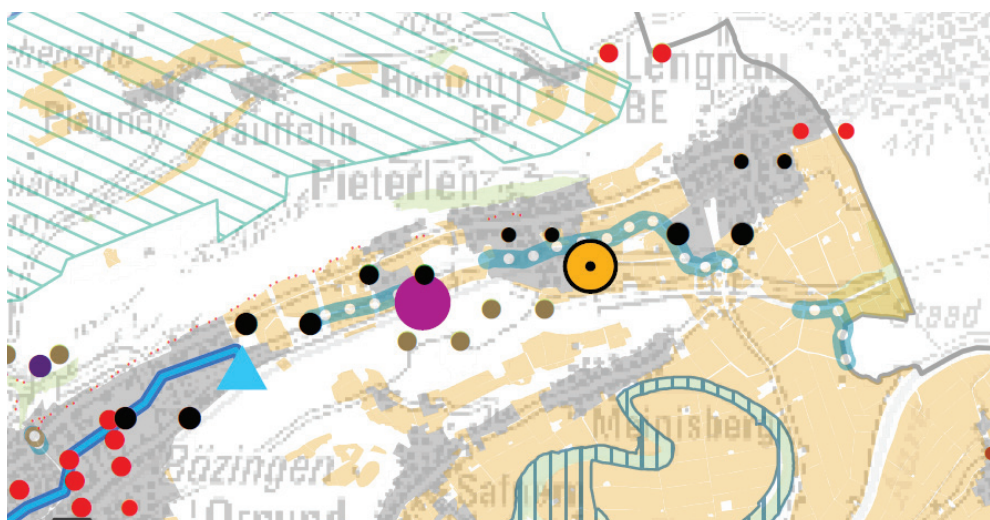


Abb. 11: Kant. Richtplan (freier Massstab), be.ch

5.7 Bauinventar

Südlich der Bahnlinie, am Büttenbergweg, befindet sich der erhaltenswerte Industriebau "Perles" aus dem Jahr 1916. Der Massivbau ist in einen turmartigen Kopfbau und einen 5-achsigen Trakt gegliedert. Der Kopfbau setzt sich durch ein zusätzliches Attikageschoss mit einem Zeltdach ab. 1962 wurde das Gebäude um eine eingeschossige Halle gegen Westen erweitert. Der Bau ist prägend für den Dorfteil, welcher nach dem Eisenbahnbau ab der zweiten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts rund um den Bahnhof entstanden ist. Die Fabrik liegt brach und die Zukunft ist ungewiss.

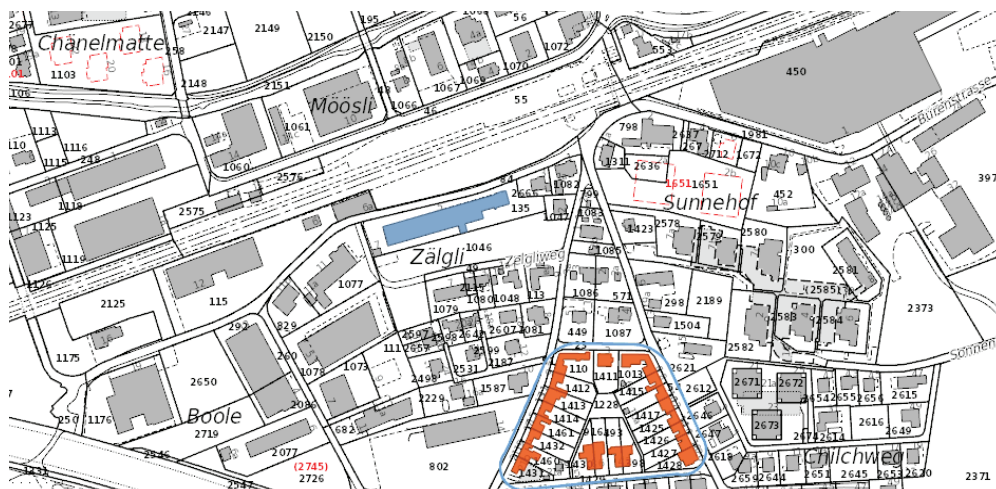


Abb. 12: Bauinventar
(freier Massstab), be.ch

Legende

- schützenswert
- erhaltenswert
- Strukturgruppe



Abb. 13: Perles, be.ch

5.8 Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Biel-Seeland 2021

Der Planungsperimeter wird im RGSK als Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet bezeichnet. Nördlich des Perimeters, entlang der Bahnhofstrasse, ist ein Vorranggebiet für die Siedlungserweiterung Wohnen ausgeschieden.

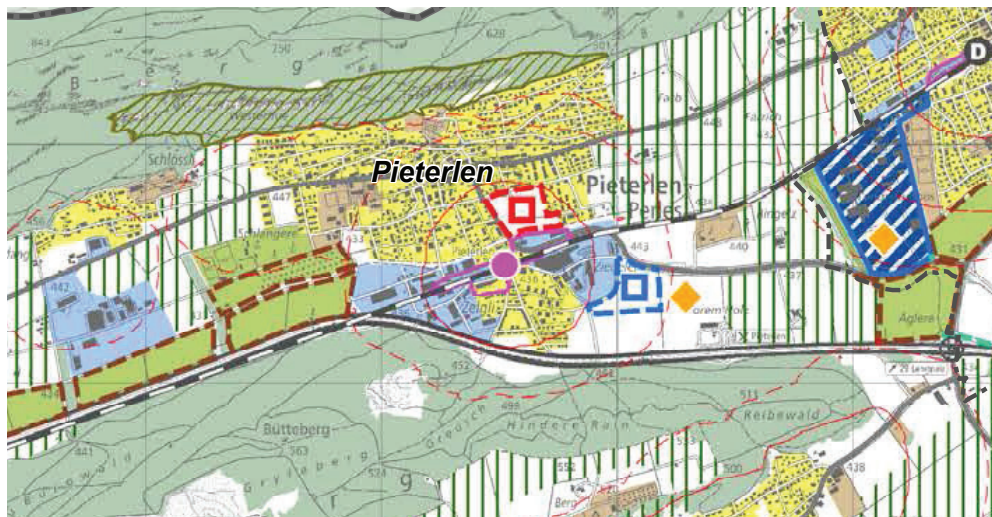
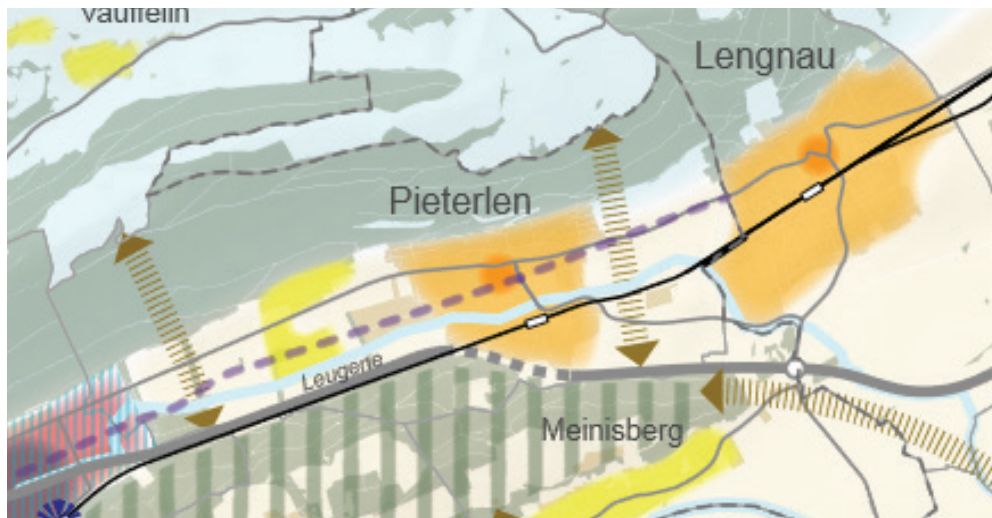


Abb. 14: RGSK2021(freier Massstab), see-land-biel-bienne.ch

5.9 Agglomerationsprogramm Biel / Lyss, 4. Generation

Das Agglomerationsprogramm aus dem Jahr 2021 (Beschluss 2023) weist die Gemeinde Pieterlen als Agglomerationsachse mit teilregionalem Zentrum aus, wo gezielt verdichtet und städtebaulich aufgewertet werden soll. Der Gemeindeteil nördlich der Hauptstrasse wird als ungenügend erschlossen und die S-Bahn als mit ungenügender Linienkapazität gekennzeichnet. Auch der Verlauf der Hauptstrasse im Siedlungsgebiet wird als ungenügend in Sachen Verbindungsqualität und Sicherheit bezeichnet. Zudem weist sie ein hohes Sicherheits- und Gestaltungsdefizit sowie Behinderung des ÖVs und hohe Umweltbelastungen auf. Gemäss der Teilstrategie Fussverkehr soll im Zentrumsbereich hohe Aufenthaltsqualität mit minimaler Trennwirkung entstehen.



- Siedlungsnah bewaldete Hügelzüge
- Offene Agrarlandschaft der Aareebene
- Landschaftszäsuren und Vernetzungsachsen
- Lebensräume und Erholungsgebiete der See- und Flussufer
- Agglomerationskern: dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität
- Agglomerationsachsen: gezielt verdichtet und städtebaulich aufgewertet
- Ländlicher Raum: intakte dörfliche Strukturen
- Arbeitsschwerpunkte



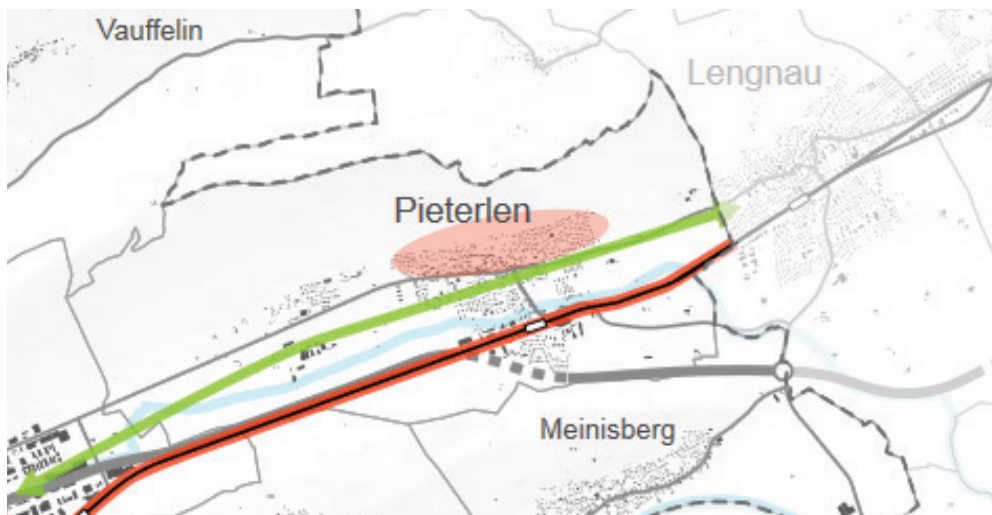
Teilregionale Zentren

Mobilität

- Hauptachsen städtisches Busnetz
- Bahn / Standseilbahn mit Haltestelle
- Vorrangrouten Velo
- Hochleistungsstrasse mit Anschluss / Tunnel



Abb. 15: Agglomerationsprogramm Biel / Lyss, 4. Generation, Zukunftsbild (freier Massstab), seeland-biel-bienne.ch



Behinderung des Busverkehrs in Stauzeiten

- behoben
- verbleibend

Ungenügende Linienkapazität und Fahrplanstabilität Bahn

- verbleibend

Fehlende Direktverbindungen

- behoben
- verbleibend

Ungenügende Gebietserschliessung oder Angebotsdichte

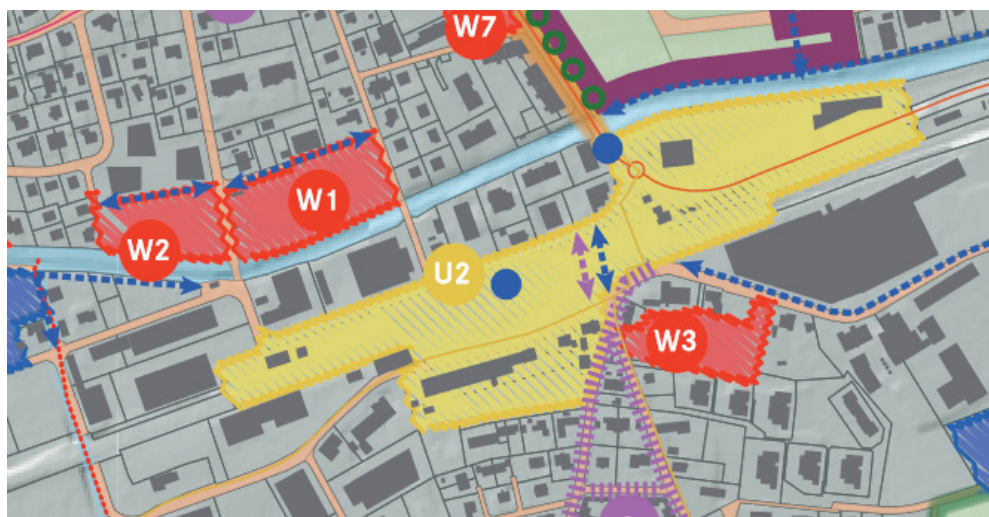
- behoben
- verbleibend

Abb. 16: Agglomerationsprogramm Biel / Lyss, 4. Generation, Schwachstellen ÖV (freier Massstab), seeland-biel-bienne.ch

5.10 Kommunalen Richtplan 2035+

Der kommunale Richtplan aus dem Jahr 2019 bezeichnet das Gebiet um den Bahnhof als Umstrukturierungsareal U2.

"Der Bahnhof Pieterlen ist ein brachliegendes Potenzial für die Gemeinde. Es sind grosse bauliche Reserven vorhanden. Zudem ist die Aussenraum- und Aufenthaltsqualität unbefriedigend. Die Erschliessungsgüte ist aufgrund der Angebotsstruktur S-Bahn Biel-Solothurn langfristig gesichert. Die Auslastung der S-Bahn weist noch grosse Reserven aus. Mittel- bis langfristig ist ein Viertelstunden-Takt eine Option. Die vorhandenen Potenziale und Reserven sind das entscheidende Argument bei der Realisierung dieses Entwicklungsgebiets im regionalen Vergleich und zudem eine wichtige Entwicklungsvoraussetzung. Der Bahnhof soll künftig seine Funktion als 'Tor zur Gemeinde' besser wahrnehmen."



LEGENDE

Siedlung

- ▨ S1: Strategisch wichtige Bauzonenreserve WMK (W1 - W10)
- ▨ S2: Stärkung und Konzentration Arbeitsgebiete (A1 - A4)
- ▨ S3: Umstrukturierungsareale (U1 - U4)

Mobilität

- ▨ M1: Aufwertung Quartierstrassen
- ▨ M2: Fusswegverbindungen neu / verbessern
- ▨ M3: Veloverbindungen neu / verbessern
- M4: Öffentlicher Verkehr

Abb. 17: Kommunalen Richtplan von 2020



6. AUSWIRKUNGEN

Legende Auswirkungen (A)

++	Das Vorhaben ist dem Aspekt zuträglich
+	Das Vorhaben ist mit dem Aspekt vereinbar
0	Das Vorhaben hat keine Auswirkungen auf diesen Aspekt
-	Das Vorhaben ist im Hinblick auf diesen Aspekt kritisch
--	Das Vorhaben steht im Widerspruch zu diesem Aspekt

6.1 Interessenermittlung

Nr.	Thema	Schwellenkriterien	Relevanz		Quelle	A
A. Raumordnung						
A.1 Abstimmen der raumwirksamen Tätigkeiten						
A1.1	Abstimmen mit den übergeordneten eidgenössischen, kantonalen, regionalen und kommunalen Planungen, Inventaren und Konzepten	Aussagen in den übergeordneten Planungen und Konzepten vorhanden	<i>hoch</i>	Die Entwicklungen des Planungssperimeters entsprechen den kantonalen und regionalen Vorgaben nach einer wirtschaftlichen Entwicklung und Verdichtung. Auch den Forderungen des kommunalen Richtplans nach einer Umstrukturierung wird nachgekommen. Der Umgang mit dem erhaltenswerten Industriebau "Perles" ist noch offen.	<i>kantonaler Richtplan, kantonales Bauinventar, RGSK, Agglomerationsprogramm Biel / Lyss, kommunaler Richtplan 2035+</i>	++
A1.2	Abstimmen mit den benachbarten Quartieren und Gemeinden	Planungen mit Wirkungen über den Planungssperimeter hinaus	<i>mittel</i>	Die Entwicklung des Bahnhofstandortes richtet sich an der kommunalen Entwicklungsstrategie. Sie bezweckt eine Aufwertung des Bahnhofgebiets, was sich positiv auf die umliegenden Quartiere sowie auf die Gesamtgemeinde auswirkt. Auf die Nachbargemeinden hat die Entwicklung jedoch kaum Auswirkungen.	kommunaler Richtplan 2035+	++

Nr.	Thema	Schwellenkriterien	Relevanz		Quelle	A
A.2 Haushälterische Nutzung des Bodens						
A2.1	Dezentrale Konzentration, Zersiedelung	Vorhaben, welche einen strukturellen Einfluss auf die Siedlungsentwicklung haben	<i>hoch</i>	Beim betroffenen Perimeter handelt es sich bereits heute um Bauland, welches durch die Zone mit Planungspflicht dichter und qualitativer bebaut werden kann. Es handelt sich dabei um eine innere Verdichtung an einem zentralen Ort.	ZPP	++
A2.2	15-jähriger Baulandbedarf	Ermöglichen von neuen Wohn- und Arbeitsnutzungen	<i>hoch</i>	Die Änderung der baurechtlichen Grundordnung steht im Einklang mit dem Massnahmenblatt A_01 und den Forderungen nach weiteren Arbeitsplätzen.	<i>kantonaler Richtplan</i>	++
A2.3	Verfügbarkeit	Ermöglichen von neuen Wohn- und Arbeitsnutzungen	<i>mittel</i>	Die Parzellen befinden sich im Privatbesitz und sind heute bereits grösstenteils überbaut. Es wird der Anreiz einer Erneuerung geschaffen.		+
A2.4	Optimale Erschliessung	Erschliessungspflicht der Gemeinden	<i>hoch</i>	Das Areal liegt direkt am Bahnhof (grösstenteils Güteklasse C) und ist über die Burenstrasse an die A5 an Lengnau bzw. Grenchen angeschlossen. Zusätzlich ist das Gebiet über die Bahnhofstrasse und den Känelmatenweg an das Zentrum angeschlossen. Die kommunale Infrastruktur (Wasser/ARA) ist vorhanden.		++
A2.5	Angemessene Dichte	Ermöglichen von neuen Wohn- und Arbeitsnutzungen	<i>hoch</i>	Die Vorschriften der ZPP sehen eine minimale und maximale Dichteziffer vor.	ZPP	++
A.3 Geordnete Besiedlung						
A3.1	Nutzung der natürlichen und technischen Standortqualitäten	Fallbezogene Betrachtung	<i>niedrig</i>	Das Gebiet ist bereits bestens erschlossen. Aufgrund der Nähe zur Gleisanlage bietet sich Mischnutzung an. Eine zukünftige Bebauung muss auf das Siedlungsbild abgestimmt werden.		+
A3.2	Erreichbarkeit in Bezug auf Nutzung/Ort	Vorhaben mit besonderen Ansprüchen an die Erschliessung	<i>mittel</i>	Der Perimeter ist fussläufig vom Ortskern erreichbar. Das ÖV-Angebot ist dank Bahn und Bus gut. Im Zuge eines Ausbaus im Bereich des Bahnhofs kann die Wendsituation der Busführung überprüft werden.		+

Nr.	Thema	Schwellenkriterien	Relevanz		Quelle	A
A3.3	Synergien der Nutzungen	Ermöglichen von neuen Nutzungen im Siedlungsgebiet	<i>mittel</i>	Die flächendeckende Mischnutzung ermöglicht eine Nutzungsvielfalt, welche vor allem einem ausgewogenen Wohnungsmix zu Gute kommt.	<i>ZPP</i>	++
A3.4	Beachten des natürlichen Gefahrenpotenzials	Gefahrengebiete bzw. Gewässer (offene und eingedolte) in der Nähe	<i>gering</i>	Der Westen des Perimeters sowie eine kleine Fläche im Norden befinden sich im Bereich der geringen Gefährdung. Bei zukünftigen Bauprojekten muss darauf eingegangen werden.	<i>Geoportal</i>	0
A3.5	Beachten der Strahlenbelastung	Der Planungsgegenstand liegt im Immissionsbereich einer Anlage mit NIS-Emissionen	<i>gering</i>	Die Einhaltung der NISV wird vorsorglich und stufengerecht erst qualitativ verankert. Ein konkreter Nachweis kann erst später im Rahmen eines Projekts erbracht werden.		-
A.4 Schutz des Orts- und Landschaftsbildes						
A4.1	Auswirkungen auf die Landschaft und auf das Ortsbild	Fallbezogene Betrachtung	<i>mittel</i>	Mit Ausnahme von vier Parzellen im Norden wurde das gesamte Gebiet locker und etappenweise bebaut. Die ZPP soll zukünftig eine geordnetere Bebauung sicherstellen, welche Ansprüche an ortsbauliche Qualitäten und eine attraktive Gestaltung der Aussenräume stellt.		++
A4.2	Übereinstimmung oder Abweichung zu bestehenden Schutzbestimmungen (Landschaft, Ortschaft, Kulturgüter)	Schutzbestimmungen vorhanden	<i>gering</i>	Die Industriebaute "Perles" wird vom Bauinventar als erhaltenswert klassiert. Art. 10 BauG wird rezipiert.		-
A4.3	Aufzeigen des Entwicklungspotenzials der Landschaft und des Ortsbildes	Den Raum und die Entwicklung der Landschaft prägende Planungsabsichten	<i>hoch</i>	Mittels eines zusätzlichen Regelgeschosses soll der Anreiz geschaffen werden, parzellenübergreifend und mit qualitätssichernden Verfahren weiterzuentwickeln.	<i>ZPP</i>	++
A.5 Wohnliche Siedlungen: Benutzungsqualität, Sicherheit, ästhetische Qualität						
A5.1	Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs und mit öffentlichen Einrichtungen	Ermöglichen von grösseren Wohn- und Arbeitsplatzstandorten	<i>mittel</i>	Der Standort profitiert vom guten Versorgungsangebot in Pieterlen und stärkt dieses zusätzlich. Geschäfte sind möglich resp. im Sektor B gewollt.		+

Nr.	Thema	Schwellenkriterien	Relevanz		Quelle	A
A5.2	Nutzungsvielfalt, Zuordnung von Wohnen und Arbeiten	Ermöglichen von grösseren Wohn- und Arbeitsplatzstandorten	<i>niedrig</i>	vgl. A5.1.	ZPP	+
A5.3	Benutzungsmöglichkeiten, vielfältige Aussen- und Innenräume, behinderten-gerechtes Bauen	Wohnsiedlungen und Arbeitsstandorte, öffentliche Plätze und Strassen, Barrierefreiheit	<i>mittel</i>	Die ZPP legt die Erstellung eines Bahnhofplatzes fest. Der Grundsatz der gemeinschaftlichen, zusammenhängenden Aussenräume wird in der ZPP gefordert. Die konkrete Umsetzung ist Gegenstand des Bauprojekts.	ZPP	++
A5.4	Sicherheit im öffentlichen Raum	Öffentliche Räume, Aussenräume in grösseren Überbauungen, Strassen, Wege, Unter-/Überführungen	<i>niedrig</i>	Themen der Sicherheit müssen in der allfälligen Überbauungsordnung bzw. dem Bauprojekt geregelt werden.		+
A5.5	Gestaltung, Eigenart, Schönheit, Gruppierung	Wohn- und Arbeitsplatzüberbauungen, Aussen-, Grün- und Strassenräume sowie Freizeit- und touristische Anlagen	<i>mittel</i>	Gestaltungsgrundsätze werden in den Überbauungsordnungen behandelt. Es soll ein einheitliches Erscheinungsbild entstehen, welches sich gut ins Ortsbild einfügt.		+
A.6 Organisation des Verkehrs						
A6.1	Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr	Wohnstandorte, Arbeitsplatzstandorte, publikumsorientierte Nutzungen	<i>hoch</i>	Das Gebiet liegt direkt am Bahnhof, ist fussläufig an den Ortskern angebunden und liegt grösstenteils in der ÖV-Güteklasse C. Die Fahrzeit nach Biel mit der S-Bahn beträgt 10 Minuten.	Geoportal	++
A6.2	Erschliessung für den Fahrrad- und Fussgängerverkehr	Wohnstandorte, Arbeitsplatzstandorte, publikumsorientierte Nutzungen	<i>hoch</i>	Das Gebiet ist durch unterschiedliche Fuss- und Veloverbindungen erschlossen. Durch das Zentrum von Pieterlen führt die Velolandroute 50.	Sachplan Veloverkehr	+
A6.3	Eingliederung und Funktionstüchtigkeit des Strassen- und Wegnetzes	Planungen mit Auswirkungen auf die Linienführung und Dimensionierung von Strassen und Wegen	<i>mittel</i>	Das Strassennetz ist leistungsfähig und die heutige Belastung moderat. Die Mehrbelastung ist verkraftbar.		0
A6.4	Abstellplätze für Fahrzeuge	Grosse Vorhaben gemäss BauV (BGF / n > 200)	<i>mittel</i>	Die oberirdischen Parkierungsmöglichkeiten sollen auf ein Minimum beschränkt werden.	ZPP	

Nr.	Thema	Schwellenkriterien	Relevanz		Quelle	A
A.7 Ver- und Entsorgung						
A7.1	Geeignete Ausgestaltung der Versorgungsanlagen Wasser, Abwasser, Abfall	Neue Ver- und Entsorgungsanlagen	<i>gering</i>	Die Kapazität der Ver- und Entsorgung ist ausreichend.		0
A7.2	Nutzung leitungsgelieferter Energieträger, Rest- und Abwärme	Energieträger, Rest- und Abwärmequellen	<i>gering</i>	Die Einführung bzw. der Anschluss an bestehende Energieverbünde ist im Baureglement verankert.	<i>BauR</i>	0
A7.3	Nutzung von Standortvoraussetzungen für aktive und passive Energieversorgung und -erzeugung	Neue bzw. Sanierungen von Wohn- und Arbeitsplatzüberbauungen	<i>mittel</i>	vgl. A7.2		++
A7.4	Nutzung von Steinen und Erden, Deponiestandorte	Fallbezogene Betrachtung, Wald betroffen	<i>keine</i>			
B. Umwelt						
B.1 Luft						
B1.1	Vorbelastung	Vorbelastung, insbesondere Stickstoffdioxid (NO ₂), Ozon (O ₃), Feinstaub (PM ₁₀), Kohlendioxid (CO ₂)	<i>keine</i>			0
B1.2	Massnahmegebiet	Vorbelastung, insbesondere Stickstoffdioxid (NO ₂), Ozon (O ₃), Feinstaub (PM ₁₀), Kohlendioxid (CO ₂)	<i>keine</i>			0
B1.3	Verkehrsintensive Anlagen	grosse Vorhaben gemäss BauV (BGF / n > 200)	<i>keine</i>			0
B1.4	Luftbelastung durch stationäre Anlagen	Geplante belastende Anlagen (in der Regel Anlagen, die UVP-pflichtig sind); Wohnzonen, kritische Durchlüftungssituationen oder von Inversions- und Nebellagen betroffen	<i>keine</i>			0

Nr.	Thema	Schwellenkriterien	Relevanz		Quelle	A
B.2 Lärm / Erschütterungen						
B2.1	Vorbelastung	Lärmquellen vorhanden, ausser bei offensichtlich geringer oder zeitlich limitierter Lärmbelastung	<i>mittel</i>	Der Projektperimeter befindet sich entlang des Bahndamms. Zudem sind bereits Gewerbebetriebe vorhanden. Vereinbar mit ES III. Im Baugesuch architektonisch/konstruktiv lösbar.		-
B2.2	Gebiete mit Grenzwertüberschreitungen	Grenzwertüberschreitungen gemäss Kataster, Klagen aus der Bevölkerung (z.B. Industrie und Gewerbe) vorhanden	<i>keine</i>			0
B2.3	Verkehrsintensive Anlagen	grosse Vorhaben gemäss BauV (BGF / n > 200)	<i>keine</i>	noch nicht bekannt		0
B2.4	Lärmbelastungen durch ortsfeste Anlagen	Anlagen, die gemäss Kataster zu Lärmgrenzwertüberschreitungen oder zu Klagen aus der Bevölkerung führen	<i>mittel</i>	Im Gebiet um den Bahnhof ist bereits mit Lärmbelastungen zu rechnen. Im Westen des Perimeters sind heute zudem grössere Gewerbegebäude vorhanden.		-
B2.5	Erschütterungen	Erschütterungsempfindliche und erschütterungsverursachende Anlagen und Zonen betroffen	<i>gering</i>	Entlang der Geleise sind Erschütterungen zu erwarten (erfahrungsgemäss bis 10 m Abstand). Im Baugesuch konstruktiv lösbar.		0
B.3 Boden						
B3.1	Altlasten und Verdachtsflächen	Flächen, die im Altlasten- und Verdachtsflächenhinweiskataster aufgeführt sind.	<i>mittel</i>	Die Parzellen 1110, 115, 1077, 1046, 1060, 1061 und 2575 werden im Kataster für belastete Standorte als Betriebsstandort geführt. Auf der Gleisparzelle 55 ist zudem ein Unfallstandort verzeichnet.	Kataster der belasteten Standorte Kanton Bern	-
B3.2	Fruchtbarkeit der Böden	Planungen, die landwirtschaftlich genutzte Flächen betreffen	<i>keine</i>			
B3.3	Belastungsgebiete	Beeinträchtigte Böden vorhanden (insbesondere Ackergebiete)	<i>keine</i>			
B3.4	Bodenstabilität, Erosion	Fallbezogene Betrachtung	<i>keine</i>			

Nr.	Thema	Schwellenkriterien	Relevanz		Quelle	A
B.4 Gewässer						
B4.1	Gewässer als Lebensräume (inkl. Ufervegetation)	Gewässer (offene oder eingedolte) mit Uferbereichen sind vorhanden oder betroffen.	niedrig	Die Leugene führt teilweise entlang des Perimeters und teilweise durch den Perimeter. Gewässerraum rechtskräftig.		+
B4.2	Wasserqualität	Grundwasserschutzareale, Zonen und Anlagen, Zuströmbereiche, Trinkwasserfassungen betroffen	keine			
B4.3	Versiegelung	Überbauungen, Verkehrsinfrastrukturanlagen, Parkplätze, Sport- und Freizeitanlagen	mittel	Die Gestaltungsgrundsätze fordern eine möglichst geringe Versiegelung.	ZPP	+
B.5 Wald						
B5.1	Wald und Waldrand	Wald und Waldrand vorhanden oder betroffen	keine			
B5.2	Naturschutz im Wald	Spezialstandorte im Wald betroffen	keine			
B.6 Naturschutz und ökologischer Ausgleich						
B6.1	Geschützte und schutzwürdige Lebensräume (Biotopschutz, Artenschutz)	Naturschutzgebiete, Naturschutzobjekte, Lebensräume mit Tieren und Pflanzen der roten Liste betroffen	keine			
B6.2	Naturnahe Landschaftselemente, geologische Objekte	Naturnahe Einzelobjekte betroffen	keine			
B6.3	Schaffen neuer Lebensräume und ökologischer Ausgleich	Fallbezogene Betrachtung	gering	Durch Überbauungsordnungen können naturnahe Lebensräume insb. entlang der Leugene geschaffen werden.		+
B6.4	Einflüsse auf Wildwechsel und Vermeiden von weiteren Störungen der Fauna	Entsprechende Standorte vorhanden	keine			
B.7 Risikovorsonge: Technische Risiken						
B7.1	Stationäre Risiken	Risikobetriebe; Industriezonen im Bereich von erhöhten Risikopotenzialen bezüglich Bevölkerung und Umwelt	gering	Die Entsorgungsfirma Altola wird als Betriebsstandort von Gefahrgütern klassiert. Ausserhalb Perimeter.	Störfallverordnung	-
B7.2	Mobile Risiken	Eisenbahnen, Kantons- und Nationalstrassen, Erdgastransportanlagen, Bereiche mit erhöhten Risikopotenzialen für Bevölkerung und Umwelt	hoch	Die Eisenbahnanlage führt gemäss Störfallverordnung Gefahrgüter. Bei der Bebauung entlang der Gleise müssen deshalb Vorkehrungen getroffen werden.	Störfallverordnung	-

Nr.	Thema	Schwellenkriterien	Relevanz		Quelle	A
C. Wirtschaft						
C.1 Übergeordnete Konzepte zur Wirtschaftsentwicklung						
C1.1	Berücksichtigung und Übereinstimmung	Übergeordnetes Konzept mit direktem Bezug zum vorliegenden Planungsgegenstand	<i>hoch</i>	In Pieterlen sollen gem. kantonalem Richtplan Voraussetzungen für wirtschaftliche Entwicklungen geschaffen werden. Zudem sind Teile des Perimeters als Vorranggebiet Logistik gekennzeichnet.	kantonaler Richtplan, RGSK	++
C.2 Investitionen durch die Gemeinde						
C2.1	Höhe der Investitionen	Spürbare Belastung der Finanzhaushalte	<i>gering</i>	Das Gebiet befindet sich im Privatbesitz und ist bereits voll erschlossen. Es fallen Mehrwertabgaben an (zum Zeitpunkt der Realisierung).		0
C2.2	Finanzierung durch die öffentliche Hand: Tragbarkeit, Koordination mit dem Finanzplan		<i>mittel</i>	Die Infrastruktur (Wasser, Abwasser) ist gebührenfinanziert. Die weitere Überbauung führt zu einer besseren Auslastung der kommunalen Infrastruktur.		+
C.3 Investitionen durch Private						
C3.1	Höhe der privaten Investitionen	Fallbezogene Betrachtung	<i>hoch</i>	Die Planungsmassnahme führt zu einem Anreiz für eine dichtere Bebauung.		++
C3.2	Wirtschaftliche Tragbarkeit für private Investoren	Gemeinsame Projekte der öffentlichen Hand und von privaten Investoren mit einem beträchtlichen Finanzierungsanteil von privater Seite	<i>mittel</i>	Das Vorhaben ist attraktiv und kann unter Beteiligung unterschiedlicher Grundeigentümerschaften untereinander zu einer Entwicklung mit Mischnutzung führen.		+
C3.3	Vorinvestitionen	Fallbezogene Betrachtung	<i>hoch</i>	Die Gemeinde hat bereits personelle und finanzielle Ressourcen zur Entwicklung des Gebiets investiert (Machbarkeitsstudie).		++
C.4 Standortfaktoren						
C4.1	Arbeitskräfte	Planungsgegenstände, welche konkrete Aussagen zur ausgelösten Nachfrage nach Arbeitskräften erlauben	<i>mittel</i>	Pieterlen ist und bleibt ein Standort für das produzierende Gewerbe. Diese Nutzungen profitieren ebenfalls von den neuen Bestimmungen (Option Mehrnutzung).	ZPP	+

Nr.	Thema	Schwellenkriterien	Relevanz		Quelle	A
C4.2	Verkehrerschliessung	Beträchtliche Bedeutung der Verkehrerschliessung für den Planungsgegenstand	<i>hoch</i>	Die Verkehrerschliessung entspricht den Anforderungen an die vorgesehene Nutzung. Auch die Erschliessung für den Gütertransport mit der Schiene ist gegeben.		++
C4.3	Lokale/regionale Wirtschaftsstruktur	Planungsgegenstände, welche von einer Nachfrage vor Ort ausgehen und bei denen die bereits vorhandenen Angebotsstrukturen als mitentscheidend betrachtet werden müssen.	<i>mittel</i>	Aufgrund des Versorgungsangebotes mit Gütern des täglichen Bedarfs und der Erschliessung, sowie Nähe zu Biel, Grenchen und Solothurn sind Wohn- und Arbeitsnutzungen ideal.		+
C.5 Flächen und Gebäude						
C5.1	Grösse	Fallbezogene Betrachtung	<i>mittel</i>	Die Ausdehnung der Gebäude ist heute schwer abzuschätzen. In der Machbarkeitsstudie wurde von grösstenteils von langen Gebäuden (<30m) ausgegangen.		
C5.2	Verfügbarkeit	Fallbezogene Betrachtung	<i>mittel</i>	Der Perimeter ist heute grösstenteils bebaut. Durch die Zone mit Planungspflicht werden Anreize geschaffen, verdichtet zu bauen, bzw. nachzuverdichten.		+

6.2 Abwägung

D. Gesamtabwägung

Die Überführung des Perimeters aus der Regelbauzone in eine Zone mit Planungspflicht ermöglicht eine dichtere Bebauung mit Mischnutzung an einem attraktiven und gut erschlossenen Ort. Durch qualitätssichernde Verfahren wie eine Überbauungsordnung wird das Gebiet aufgewertet und seiner Funktion als Ankunftsort um den Bahnhof gerecht.

Die Weiterentwicklung generiert zusätzlichen Wohnraum und hilft, die Gemeinde entsprechend den Zielsetzungen kommunalen Richtplanes 2035+ weiterzuentwickeln.

7. PLANUNGSABLAUF

7.1 Aufbauorganisation

Das Planungsgeschäft wird von der Bau- und Planungskommission begleitet. Die einzelnen Planungsschritte werden vom Gemeinderat freigegeben. Die Zone mit Planungspflicht obliegt dem Beschluss der Gemeindeversammlung.

7.2 Terminprogramm

Die Planung obliegt folgendem Terminprogramm:

- > Mitwirkung: Ende 2024 bis Anfang 2025
- > Vorprüfung: Frühling bis Ende 2025
- > Bereinigung und öffentliche Auflage: Anfang 2026
- > Beschlussfassung an der Urne: Juni 2026
- > Genehmigung: Herbst 2026

7.3 Vorabklärungen

Die Planung stützt sich auf den zuvor erarbeiteten Masterplan Bahnhof U2 und soll die Überlegungen der Vorarbeiten in ein Planungsinstrument überführen. In einer Umfrage und einer moderierten Werkstatt wurden im Vorfeld der Planung die Absichten und Entwicklungsvorstellungen der betroffenen Grundeigentümerschaften eruiert.

7.4 Information und Mitwirkung

Die Mitwirkung findet vom 5. Dezember 2024 bis zum 31. Januar 2025 statt.

7.5 Vorprüfung

7.6 Öffentliche Auflage

7.7 Beschluss

ANHANG

7.8 Verkehrsmessung

