

Beilage XI

Mitwirkungsbericht

ID	Positive Äusserung	Negative Äusserung	Änderungswunsch	behandeln durch	Stellungnahmen zusammengefasst
1	Grundsätzlich zu begrüssen, nicht am Limit gebaut, Gartenanlagen, Gebäudehöhe,	Ausbau Bündenweg nicht erwähnt	Bündenweg Ausbau Lärmschutz evtl. 2 Trottoirs evtl. Tempo 30 Zone Sicherheit höchste Prio	BIK	Sowohl der Bünden- wie auch der Bitzartweg sind noch nicht saniert. Die Strassensanierung muss auf das Bauprojekt abgestimmt sein. Ein Trottoir beidseits des Bündenwegs und des Bitzartwegs sind aufgrund der Strassenbreite nicht möglich. Lärmschutzmassnahmen sind nicht vorgesehen, weil sie kaum nutzbringend erstellt werden können. Der Perimeter des Trottoirs beim Bündenweg und beim Bitzartweg sind in der Ortsplanung verbindlich festgelegt worden. Tempo 30 wird im Gesamtkontext des Dorfes überprüft. Der Sicherheit soll sowohl während der Bauphase wie auch für den Betrieb ein grosses Gewicht beigemessen werden. Es werden Absperrungen, Markierungen und Routenführungen geprüft. Die definitive Ausgestaltung von Massnahmen muss im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ausgearbeitet werden.
			Zufahrt und Pflanzplätze West eventl tauschen	Architekt	Die Position der Einstellhallen bestimmt die Ein-/Ausfahrten. Die Anzahl Parkplätze ist im Zonenreglement festgelegt und kann nicht durch den Architekten angepasst werden. Wahrscheinlich wird ungefähr 2/3 des Verkehrs über die Einfahrt Süd und nur ungefähr 1/3 über die Einfahrt West erfolgen. Die Anzahl Parkplätze ist in den Zonenvorschriften verbindlich geregelt. s. auch ausführlicher Mitwirkungsbericht Branger Architekten AG.
			Hauptverkehr soll auf Friedhofstrasse sein	BIK	Die Friedhofstrasse ist gemäss rechtsgültigem Erschliessungsplan ab der Dorfstrasse bis und mit Einmündung Bitzartweg als Sammelstrasse klassiert.
			eventl Café einrichten in einem Gebäude	Architekt	Café im Erdgeschoss ist wegen der benötigten Infrastruktur vor Ort nicht denkbar. s. auch ausführlicher Mitwirkungsbericht Branger Architekten AG.
2	Das Projekt gefällt grundsätzlich	Fussweg, der an den Gartensitzplätzen vorbeiführt, stört	Zugang zu Häusern A1 und A2 anders lösen	Architekt	Die Platzierung der Gebäude und Velounterstände muss äusserst sorgfältig erfolgen, weil insbesondere dabei sehr viele Zusammenhänge und auch Abhängigkeiten bestehen, welche bei der Beurteilung zwangsläufig miteinbezogen werden müssen, weil sie sonst negative Auswirkungen haben können. Sichtschutz mit Bepflanzung wird geprüft. s. auch ausführlicher Mitwirkungsbericht Branger Architekten AG.
3		Projekt Bündenpark passt sich nicht an die Umgebung/das Quartier an, Bedenken zu Verkehrsordnung und Verkehrssicherheit, Bündenweg und Bitzartweg haben nicht die notwendige Breite	Halte- und Parkverbot Friedhofstrasse	PUEK (Parkierungskonzept) BIK (Einzelmassnahme)	BIK: Im Rahmen des Baubewilligungsprozesses müssen einzelne temporäre Verkehrsmassnahmen geprüft werden.

ID	Positive Äusserung	Negative Äusserung	Änderungswunsch	behandeln durch	Stellungnahmen zusammengefasst
4	Informationsabend mit Mitwirkungsmöglichkeit	Geplante Überbauung entspricht nicht der quartiersüblichen Bauweise. Als störend wird der Haupteingang sowie Velounterstand an der Gebäudegrenze empfunden.	1. Das grenznächste westliche Gebäude kopieren und evtl. leicht drehen, der direkte, störende Einfluss auf die angrenzenden Grundstücke würde reduziert. 2. Das geplante Gebäude vor unserem Grundstück eventl. nach Osten verschieben. 3. Velounterstand evtl. drehen. 4. Evtl. Verschiebung des Gebäudes und Drehung um ca. 2°. > Versetzung Gartenhaus, Pflanzung Sichtschutzhecke	Architekt	Der Wunsch nach einem natürlichen Sichtschutz in Form einer Bepflanzung wird geprüft. Die Umsetzung der Massnahme wird im Umgebungskonzept des Landschaftsarchitekten so gut wie möglich berücksichtigt und integriert. Die Architekten sind bestrebt, die Wahrung von Privatsphäre und die Verhinderung der gegenseitigen Einsehbarkeit so gut wie möglich zu gewährleisten. Wo nötig werden Lärmschutzmassnahmen vorgenommen. Die geplante Topografie trägt als Sicht- und Lärmschutzmassnahme einen positiven Effekt zur Schlichtung der Befürchtungen bei. Der nördlich geplante Gehweg ist rund 2.00 m unterhalb der Gartensitzplätze, wodurch allein mit dem Verlauf des Terrains ein natürlicher Sicht- und Lärmschutz entsteht. Die Architekten erachten eine natürliche Sichtschutz zielführender als die Neuordnung der Wege und Gebäudezugänge. Weil sich das bestehende Gartenhaus nicht auf der Parzelle GB-Nr. 684 «Bünden» befindet, kann es auch nicht im Zuge dieses Gestaltungsplanverfahrens behandelt werden. Der Wunsch nach der Umplatzierung des Gartenhauses muss in einem separaten Baugesuch behandelt und mit der Bauherrschaft koordiniert werden. Die Architekten können diesbezüglich eine helfende Hand anbieten. s. auch ausführlicher Mitwirkungsbericht Branger Architekten AG.
5	Gratuliert zum Projekt, gibt Freude zum Ausdruck, Bauweise gefällt	Wohnungsmix entspreche nicht der Zukunft Bettlachs, mehr familienfreundliche Wohnungen	Wohnungsmix verbindlich festlegen, mit deutlich mehr Familienwohnungen	Architekt	Der Wohnungsmix ist in der aktuellen Planungsphase noch nicht definitiv festgelegt. Die Architekten nehmen das Thema der 4.5-Zi- und 5.5 Zi-Wohnungen auf und besprechen es mit der Bauherrschaft. s. auch ausführlicher Mitwirkungsbericht Branger Architekten AG.

ID	Positive Äusserung	Negative Äusserung	Änderungswunsch	behandeln durch	Stellungnahmen zusammengefasst
6	Bedankt sich für informative Kommunikation. Sieht eine Aufwertung des Quartiers.		Verkehrsführung in der Bauphase Schulweg sichern eventl Geschwindigkeitsbegrenzung Später Ausbau der Friedhofstrasse eventl als Wohnstrasse zum Erhalt der Qualität für Fussgänger in Richtung Ost	BIK	Der Sicherheit muss sowohl während der Bauphase wie auch für den Betrieb ein grosses Gewicht beigemessen werden. Es werden Absperrungen, Markierungen und Routenführungen geprüft. Die definitive Ausgestaltung von Massnahmen müssen im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ausgearbeitet werden. Eine Umklassierung der Sammelstrasse "Friedhofstrasse" z.B. in eine Wohnstrasse ist aufgrund der Planbeständigkeit innerhalb von 5 Jahren seit Inkraftsetzung der Ortsplanung nicht möglich. Die Sicherheit muss mit anderen geeigneten Massnahmen gewährleistet werden.
7	Projekt macht einen einheitlichen und runden Eindruck	1. Durch nicht "normalen rechteckigen Bau" könnten sich Probleme bei der Möblierung ergeben. 2. Der vorgesehene Wohnungsmix fördert "Schlafquartier"	Der Wohnungsmix sollte zu Gunsten von mehr Familienfreundlichkeit angepasst werden. Mehr 4.5 und eventl 5.5 Zimmer Wohnungen	Architekt	Der Wohnungsmix ist in der aktuellen Planungsphase noch nicht definitiv festgelegt. Die Architekten nehmen das Thema der 4.5-Zi- und 5.5 Zi-Wohnungen auf und besprechen es mit der Bauherrschaft. Bei der Weiterbearbeitung müssen alle Abhängigkeiten und direkte Zusammenhänge in Bezug auf den Wohnungsmix und die Nutzungen geprüft und berücksichtigt werden. Ebenfalls muss beachtet werden, in welche Richtung sich der Schweizer Wohnungsmarkt bewegt. Die Tendenzen zeigen, dass immer weniger Personen pro Wohnung leben. s. auch ausführlicher Mitwirkungsbericht Branger Architekten AG.

ID	Positive Äusserung	Negative Äusserung	Änderungswunsch	behandeln durch	Stellungnahmen zusammengefasst
8			Gibt es Unterschiede in der Berechnung der Grenzabstände bei einem Polygon, ausgehend von Nord oder Südfassade?	Geopunkt	<p>Geopunkt erlaubt sich den Hinweis, dass im vorliegenden Verfahren das Richtprojekt nur richtungsweisenden Charakter hat (im Plan orientierend dargestellt). Vorliegender Genehmigungsinhalt ist der Gestaltungsplan mit SBV. Der Gestaltungsplan mit SBV hat die Machbarkeit eines Projekts aufzeigen, welches im nachfolgenden Baubewilligungsverfahren den materiellen Bauvorschriften entspricht. Daher sind folgende Ausführungen notwendig:</p> <p>Der Grenzabstand wird für jede Fassade separat aufgrund der Gebäudelänge und -breite ermittelt. Für die Bestimmung der Gebäudelänge und -breite ist das flächenkleinste Rechteck zu bilden, welches die projizierte Fassadenlinie umfasst (vgl. § 21 Abs. 2 und 3 KBV). In der Beilage VI des Gestaltungsplans wurden die flächenkleinsten Rechtecke für die polygonalen Gebäude des Richtprojekts ausgewiesen. Der Grenzabstand lässt sich anschliessend aus der Tabelle im Anhang II der KBV überprüfen.</p> <p>Die Gebäudelängen und -breiten des Gebäudes A2 sind kleiner 22 m bzw. kleiner 19 m und daher resultieren wie vom Projektverfasser dargelegt die Grenzabstände von 6.00 m bzw. 5.40 m.</p> <p>Im Gestaltungsplan werden die Baubereiche grösser als das Richtprojekt ausgewiesen bzw. in jede Richtung 1.50 m Anpassungsspielraum für Projektanpassungen im Baubewilligungsverfahren belassen. Es ist gängige Praxis im Gestaltungsplan einen gewissen Anpassungsspielraum für das nachfolgende zu belassen. Das Gebäude A2 könnte somit weiter nach Norden verschoben werden sowie die Dimensionen vergrössert werden (in Abhängigkeit des zulässigen Nutzungsmasses) bis hin zu ca. 25 m Gebäudelänge. Ab 25 m wäre ein Grenzabstand von 6.80 m notwendig. Der Baubereich A2 weist gegenüber der nördlichen Parzelle einen minimalen Abstand von 7.855 m auf. Somit wäre der Grenzabstand auch bei einer maximalen Ausnützung des Baubereichs A2 und in Abweichung zum richtungsweisenden Richtprojekt eingehalten. Für die öffentliche Auflage weist wir darauf hin, dass die Bauprofile für die maximal möglichen Bauten zu profilieren sind (= Baubereiche Gestaltungsplan und nicht Richtprojekt).</p>
			Der Velounterstand bei Hauseingang Seite Bitzartweg ist nicht fest am Hauptgebäude. Hat das eine Einfluss bei der Brechnung der Grenzabstände?	Geopunkt	<p>Es hat keinen Einfluss. Der Velounterstand und das Hauptgebäude sind hinsichtlich Grenzabstand separat zu beurteilen (vgl. § 28 Abs. 1bis KBV). Die Velounterstände sind überdeckt vorgesehen und haben daher einen Grenzabstand gegenüber nicht einbezogenen Grundstücken einzuhalten (vgl. § 10 SBV). Dabei gelten die Velounterstände aufgrund ihrer Höhe als eingeschossige Bauten. Eingeschossige Bauten bis 11.99 m Länge bzw. Breite haben einen Grenzabstand von 2 m einzuhalten (vgl. Anhang II KBV). Im Gestaltungsplan ist dies offensichtlich eingehalten.</p>
			Beurteilung des Zugangsweges zum Haupteingang. Nutzung als Fahrradweg, Mofa, E-Bike etc? Was wird in dem Unterstand eingestellt?	Architekt	<p>Im Gestaltungsplan ist das gesamte Wegnetz für den Gebrauch von Langsamverkehr ausgewiesen. Dies bedeutet gemäss dem «Leitbild Langsamverkehr» vom Amt für Strassen ASTRA, dass die Fortbewegung zu Fuss, auf Rädern oder Rollen zulässig ist, welche durch menschliche Muskelkraft angetrieben wird. Ausgenommen werden Wasser- und Luftverkehrsformen, sowie auch unterstützte Fortbewegungsformen (Beispiel: Elektrovelos). Die Velounterstände sind für dieselbe Art von Verkehrsmittel zulässig. Anderen Verkehrsmitteln wie beispielsweise einem Motorrad ist es nicht erlaubt ist bis zu den Veloständern vorzufahren.</p>
			Nordseitig sollte das Wachstum von Bäumen und Sträuchern eingerechnet werden.	Architekt	<p>Die Bepflanzung wird mit einem Landschaftsarchitekten geplant. s. auch ausführlicher Mitwirkungsbericht Branger Architekten AG.</p>

ID	Positive Äusserung	Negative Äusserung	Änderungswunsch	behandeln durch	Stellungnahmen zusammengefasst
9	Parkverbotsmarkierung westlicher Teil Friedhofstrasse	Parkierungssituation südlich Bündenareal	Parkverbotsmarkierung Bündenweg bis Anfang Sitekareal	BIK	Die verkehrspolizeilichen Massnahmen müssen im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ganzheitlich geregelt werden.

Mitwirkungsbericht

Stellungnahme Branger Architekten AG
vom 27.01.2026

Solothurn, 27.01.2026

Mitwirkungsbericht: Stellungnahme der Mitwirkungsbegehren gemäss Zuweisung

Geschätzte Einwohner von Bettlach
Geschätzte Nachbarschaft

Vielen Dank für Ihre zahlreichen Mitwirkungsschreiben und die Schilderung Ihrer Anliegen. Wir können Ihre Anliegen nachvollziehen und haben grosses Verständnis dafür.

In der vorliegenden Stellungnahme wägen wir sämtliche Interessen ab, um in einem gemeinsamen Prozess die beste Lösung von der Überbauung «Bündenpark» zu erhalten.

Für die konstruktive Stellungnahme der Mitwirkungsbegehren werden diese nach Themenbereichen sortiert und behandelt.

Inhaltsverzeichnis

- 1 Wohnungsmix und Wohnungsgeometrie**
Mitwirkungsbegehren von Benedetto und Anna Maria Di Giulio, Tom Rickli und Tom Varrin
- 2 Sichtschutz, Lärm und Privatsphäre**
Mitwirkungsbegehren von Fritz und Marlis Messer-Kunz, Marko Parravicini und Otto Kunz
- 3 Terrain und Topografie**
Mitwirkungsbegehren von Fritz und Marlis Messer-Kunz, Marko Parravicini und Otto Kunz
- 4 Nutzung Weg und Velounterstände**
Mitwirkungsbegehren von Otto Kunz
- 5 Wegführung Parzelle, Zugänge Gebäude**
Mitwirkungsbegehren von Fritz und Marlis Messer-Kunz
- 6 Position Gebäude und Velounterstände**
Mitwirkungsbegehren von Marko Parravicini
- 7 Position Zufahrt und Pflanzplätze**
Mitwirkungsbegehren von Benedetto und Anna Maria Di Giulio
- 8 Umplatzierung bestehendes Gartenhaus Nachbar Nord**
Mitwirkungsbegehren von Marko Parravicini

Schlusswort

Beilagen

- Beilage I: Bundesamt für Statistik: Diverse Tabellen und Grafiken
Beilage II: Bundesamt für Statistik: Bevölkerungspyramide Schweiz
Beilage III: Bundesamt für Strassen ASTRA: Leitbild Langsamverkehr

Solothurn, 27.01.2026

1 Wohnungsmix und Wohnungsgeometrie.

Mitwirkungsbegehren von Benedetto und Anna Maria Di Giulio, Tom Rickli und Tom Varrin

Der Wohnungsmix ist in der aktuellen Planungsphase noch nicht definitiv festgelegt. Wir nehmen das Thema der 4.5-Zi- und 5.5-Zi-Wohnungen auf und besprechen es mit der Bauherrschaft. Ein Café im Erdgeschoss ist zum aktuellen Zeitpunkt wegen der benötigten Infrastruktur vor Ort nicht denkbar. Bei der Weiterbearbeitung müssen alle Abhängigkeiten und direkte Zusammenhänge in Bezug auf den Wohnungsmix und die Nutzungen geprüft und berücksichtigt werden.

Unter Berücksichtigung des Wohnungsbedarfs und -nachfrage, den langjährigen und bewährten Erfahrungen der Fondation d'Ebauches S.A. und Branger Architekten AG und nicht zuletzt auch unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit, wird dem Begehren bezüglich Wohnungsmix und Nutzung in den nächsten Schritten Beachtung geschenkt. Es ist grundsätzlich nicht möglich in der aktuellen Planungsphase verbindliche Aussagen zu machen, da sehr viele Abhängigkeiten, Zusammenhänge und nicht zuletzt auch Ungewissheiten vorhanden sind. Neben den bereits erwähnten Punkten ist es aus unserer Sicht nicht sinnvoll einen verbindlichen Wohnungsmix festzulegen, da die Planung ein laufender und andauernder Prozess ist und für die Erarbeitung einer hochstehenden Lösung gestalterischen Spielraum in der Entwicklung benötigt wird.

Ebenfalls muss beachtet werden, in welche Richtung sich der Schweizer Wohnungsmarkt bewegt. Die Tendenzen zeigen, dass immer weniger Personen pro Wohnung leben (*Beilage I*). Ein optimaler Wohnungsmix sollte mit dem Bedarf von Wohnungsgrössen und -flächen übereinstimmen, um eine möglichst geringe Anzahl an Leerständen zu haben und auch langfristige Tendenzen und Prognosen in der Entwicklung abzudecken. Der aktuelle Wohnungsmix ist aus unserer Sicht nicht familienfeindlich. Der Bedarf der älteren Bevölkerungsschichten an einer Wohnung wird immer grösser. Dies schafft den Platz und die Möglichkeit für junge Familien deren Einfamilienhäuser zu übernehmen. Die Bevölkerungspyramide der Schweiz (*Beilage II*) zeigt eine Prognose mit einem steigenden Anteil der älteren Bevölkerungsschicht, während der Anteil der jüngeren Bevölkerungsschicht weitgehend stagniert.

Auch die Einteilung und Geometrie der einzelnen Räume ist in der aktuellen Planungsphase noch nicht definitiv. Unter Berücksichtigung der Möblierungsmöglichkeiten werden die Wohnungen und die einzelnen Räume in einem nächsten Schritt geprüft und wo nötig verbessert. Es ist unser Bestreben sowohl eine funktionale, nutzungsbezogene und auch architektonisch möglichst hochstehende Überbauung zu erschaffen und unter Berücksichtigung aller nötigen Gesichtspunkten die beste Variante der Gebäude und Wohnungen zu finden und umzusetzen.

2 Sichtschutz, Lärm und Privatsphäre

Mitwirkungsbegehren von Fritz und Marlis Messer-Kunz, Marko Parravicini und Otto Kunz

Dem Wunsch nach einem natürlichen Sichtschutz in Form einer Bepflanzung, insbesondere im Norden der Parzelle, können wir entgegenkommen. Auch hier behalten wir uns im Zuge der gestalterischen Freiheit vor bereits verbindliche Aussagen zu machen. Die Umsetzung der Massnahme wird im Umgebungskonzept des Landschaftsarchitekten so gut wie möglich berücksichtigt und integriert. Wir sind bestrebt die Wahrung von Privatsphäre und die Verhinderung der gegenseitigen Einsehbarkeit so gut wie möglich zu gewährleisten. Wo nötig werden Lärmschutzmassnahmen vorgenommen.

3 Terrain und Topografie

Mitwirkungsbegehren von Fritz und Marlis Messer-Kunz, Marko Parravicini und Otto Kunz

Die geplante Topografie trägt als Sicht- und Lärmschutzmassnahme einen positiven Effekt zur Schlichtung der Befürchtungen bei. Der nördlich geplante Gehweg ist rund 2.00 m unterhalb der Gartensitzplätze, wodurch allein mit dem Verlauf des Terrains ein natürlicher Sicht- und Lärmschutz entsteht. Die Situation kann mit den im Kapitel 2 «Sichtschutz, Lärm und Privatsphäre» beschriebenen Massnahmen zusätzlich entschärft werden.

Solothurn, 27.01.2026

4 Nutzung Weg und Velounterstände

Mitwirkungsbegehren von Otto Kunz

Im Gestaltungsplan ist das gesamte Wegnetz für den Gebrauch von Langsamverkehr ausgewiesen. Dies bedeutet gemäss dem «Leitbild Langsamverkehr» vom Amt für Strassen ASTRA (*Beilage III*), dass die Fortbewegung zu Fuss, auf Rädern oder Rollen zulässig ist, welche durch menschliche Muskelkraft angetrieben wird. Ausgenommen werden Wasser- und Luftverkehrsformen, sowie auch unterstützte Fortbewegungsformen (Beispiel: Elektrovelos). Die Velounterstände sind für dieselbe Art von Verkehrsmittel zulässig. Anderen Verkehrsmitteln wie beispielsweise einem Motorrad ist es nicht erlaubt bis zu den Veloständern vorzufahren.

5 Wegführung Parzelle, Zugänge Gebäude

Mitwirkungsbegehren von Fritz und Marlis Messer-Kunz

Die Planung der Wegführung und der Gebäudezugänge muss sehr sorgfältig erfolgen, weil dabei einige Zusammenhänge bestehen und in der Beurteilung miteinbezogen werden müssen. Anpassungen der Wegführung und der Gebäudezugänge haben grosse Auswirkungen auf andere Bereiche. Diese Auswirkungen werden unten aufgelistet und werden nicht abschliessend dargestellt.

Neuorganisation Weg

- Feuerwehruzufahrten
 - Überprüfung Richtlinien
- Nutzungsziffern
 - Überprüfung Richtlinien

Zugänge Gebäude

- Verschiebung bzw. Drehung Gebäude (Grundrisse wurden bereits überprüft bezüglich Anpassung Grundriss EG)
 - Überprüfung Grenz- und Gebäudeabstände
- Ausrichtungen / Orientierung Wohnungen
- Anpassungen Terrain
 - Erdüberdeckungen
 - Statik

Einstellhalle

- Anschluss Einstellhalle an Gebäude
- Neuorganisation Parkplätze
- Neuorganisation Kellerräume
- Neuorganisation Schutzräume
 - Überprüfung Richtlinien

Nach unserem Verständnis bezieht sich das Mitwirkungsbegehrens auf den Sichtschutz vom Weg auf die Gartensitzplätze bzw. Wohngebäude. Wir schätzen die Auswirkungen für eine Anpassung der Gebäudezugänge A1 und A2 als unverhältnismässig gross ein. Einige der Auswirkungen wie beispielsweise Richtlinien oder Statik könnten Ihre Anliegen sogar verunmöglichen oder weitere Auswirkungen mit sich ziehen. Die vorliegende Situation zeigt, dass durch die geplante Höhendifferenz bereits ein natürlicher Sichtschutz zu den Gartensitzplätzen entsteht. Dieser Sichtschutz kann zusätzlich verstärkt werden durch die Integration von natürlichen Sichtschutzelementen wie beispielsweise Bäume, Hecken, Sträucher oder Sonstigem. Wir erachten einen natürlichen Sichtschutz zielführender als die Neuordnung der Wege und Gebäudezugänge.

Solothurn, 27.01.2026

6 Position Gebäude und Velounterstände

Mitwirkungsbegehren von Marko Parravicini

Die Platzierung der Gebäude und Velounterstände muss äusserst sorgfältig erfolgen, weil insbesondere dabei sehr viele Zusammenhänge und auch Abhängigkeiten bestehen, welche bei der Beurteilung zwangsläufig miteinbezogen werden müssen. Deshalb sind Anpassungen an der Position der Gebäude oder Velounterstände mit grossen und teilweise auch negativen Auswirkungen verbunden, welche einen nicht zu vernachlässigen grossen Einfluss in unterschiedlichen Bereichen haben. Diese Auswirkungen werden unten aufgelistet und werden nicht abschliessend dargestellt.

Verschiebung Gebäude

- Überprüfung Grenz- und Gebäudeabstände
- Ausrichtungen / Orientierung Wohnungen
- Anpassungen Terrain
 - Erdüberdeckungen
 - Statik
- Auswirkungen auf Einstellhalle

Auswirkungen auf Einstellhalle

- Statik Einstellhalle
- Anschluss Einstellhalle an Gebäude
- Neuorganisation Parkplätze
- Neuorganisation Kellerräume
- Neuorganisation Schutzräume
 - Überprüfung Richtlinien

Verschiebung Velounterstände

- Verlust übergeordnetes Gesamtkonzept
- Verlust Klarheit, Orientierung und Übersicht
- Zusammenhang Velostellplätze und Gebäudeeingänge
- Neuorganisation Wegführung
 - Überprüfung Richtlinien

In den drei Varianten, insbesondere der Variante 1, wird die gegenseitige Einsehbarkeit als möglicher Ansatz betrachtet. Die Umsetzung der Variante 1 erweist sich jedoch als sehr schwierig und unverhältnismässig. Unterhalb des Gebäudes A2 befindet sich die Einstellhalle. In einer konventionellen Bauweise ist die Anordnung des Gebäudes A2 wegen der Einstellhalle statisch nicht möglich und vom funktionalen, räumlichen und gesetzlichen Gesichtspunkt ist eine Umplatzierung der Einstellhalle kaum machbar. Es müssten folglich ungeheure Aufwände in der Ausführung betrieben werden, um die Variante 1 zu ermöglichen. Auch die Varianten 2 und 3 wurden geprüft. Diese stellen sich als weniger problematisch dar als die Variante 1. Auch hier sind wir zum Schluss gekommen, dass die Verbesserung der Einsehbarkeit und des Lärmes nicht im Verhältnis mit den Auswirkungen steht. Wir sehen einen Sichtschutz gemäss den in den beiden Kapiteln «2 Sichtschutz und Privatsphäre» und «3 Terrain und Topografie» beschriebenen Massnahmen zur Entschärfung der Situation als zielführender.

Die Velounterstände folgen einem klaren und übergeordneten Konzept, bei dem jedes Gebäude mit einem Vorplatz und einem dazugehörigen Velounterstand an das Wegnetz anschliesst. Der Erhalt dieses Konzeptes wird als grösserer Mehrwert als die Sicht- und Lärmschutzmassnahme eingeschätzt. Hier ist eine alternative Lösung mit demselben Effekt sinnvoll.

Solothurn, 27.01.2026

7 Position Zufahrt und Pflanzplätze

Mitwirkungsbegehren von Benedetto und Anna Maria Di Giulio

Unterhalb des Terrains befinden sich drei miteinander verbundene Einstellhallen, welche aus funktionalen, räumlichen und gesetzlichen Gründen in Ihrer Position festgelegt sind. Die erste Einstellhalle wird über die Friedhofsstrasse erschlossen und hat eine unterirdische Anbindung an die Gebäude A3, A4 und B3. Wegen den Gebäude- und Grenzabständen ist diese Einstellhalle in ihrer Position festgesetzt. Die mittlere Einstellhalle wird entweder über die untere oder die obere Einstellhalle erschlossen. Diese Einstellhalle hat keinen Anschluss zu einem Gebäude, befindet sich jedoch räumlich zwischen den vier Gebäude B1, B2, A3 und A4 und ist somit auch in der Position festgesetzt. Die drei Treppenaufgänge sind gleichzeitig auch die Fluchtwege und führen ins Quartier. Hier besteht die Idee, dass auch Anwohner diese Parkplätze mieten könnten. Die oberste Einstellhalle schliesst an die Gebäude A1, A3, B1 und B2. Auch diese Einstellhalle ist wegen den Gebäude- und Grenzabständen in ihrer Position festgesetzt.

Im Zonenreglement von Bettlach ist für die Parzelle «Bünden» festgelegt, dass unterirdisch 2.0 Parkplätze pro Wohnung erstellt werden müssen. Die Erstellung dieser hohen Anzahl Parkplätze ist mit einem grossen planerischen und finanziellen Aufwand verbunden und liegt ausschliesslich im Interesse der Anwohner und der Gemeinde. Damit diese Vorgabe erfüllt wird, können wir die Einstellhallen in Ihrer Grösse nicht anpassen. Die Einstellhallen wird ausserdem von den Gebäuden und der Parzelle eingegrenzt und kann folglich in Ihrer Position auch nicht angepasst werden.

Wenn wir nun davon ausgehen, dass die Einstellhallen in Ihrer Grösse und Position festgesetzt sind, dann gibt es nur zwei Möglichkeiten die Ausfahrt zu platzieren. Die erste Möglichkeit wäre über den Bitzartweg. Dies hätte den Verlust eines Pflanzplatzes zur Folge und würde zudem die Situation nicht lösen, sondern nur vom Bündenweg auf den Bitzartweg verschieben. Die zweite Möglichkeit ist, wie im Richtprojekt dargestellt, die Ausfahrt über den Bündenweg. Hier könnte die Ausfahrt oberirdisch auf der Parzelle erfolgen und danach auf die Friedhofstrasse führen. Dies macht jedoch auch wenig Sinn, weil die Autos parallel zur Strasse fahren würden und an dem Pflanzplatz und Spielplatz vorbeiführen. Auch hier sehen wir die Situation nicht als entschärft, sondern eher noch als verschärft an.

Wir erachten es deshalb als sinnvoll die Verkehrssituation mit den von der Einwohnergemeinde Bettlach vorgeschlagenen Massnahmen zu entschärfen und nicht durch eine Umpositionierung der Ausfahrt. Die Erschliessung der mittleren Einstellhalle wird aufgrund ihrer Lage und Zugänglichkeit primär durch die Einfahrt Süd erfolgen. Wir nehmen an, dass ungefähr 2/3 des Verkehrs über die Einfahrt Süd und nur ungefähr 1/3 über die Einfahrt West erfolgen wird.

8 Umplatzierung bestehendes Gartenhaus Nachbar Nord

Mitwirkungsbegehren von Marko Parravicini

Weil sich das bestehende Gartenhaus nicht auf der Parzelle GB-Nr. 684 «Bünden» befindet, kann es auch nicht im Zuge dieses Gestaltungsplanverfahrens behandelt werden. Der Wunsch nach der Umplatzierung des Gartenhauses muss in einem separaten Baugesuch behandelt und mit der Bauherrschaft koordiniert werden. Wir können diesbezüglich eine helfende Hand anbieten.

Schlusswort

Im Namen von Branger Architekten AG bedanken wir uns für Ihr Interesse und Ihr Verständnis.

Mitwirkungsbericht

Beilage I

Bundesamt für Statistik: Diverse Tabellen und Grafiken

Bewohnte Wohnungen ¹⁾ nach Zimmerzahl und nach Kanton 2024								T 09.03.02.06
	Bewohnte Wohnungen							Anteil Personen, die keiner Wohnung zu- geordnet sind (in %)
	Total	mit ... Zimmer(n)						
		1	2	3	4	5	6+	
Schweiz	4 084 910	210 843	568 754	1 093 692	1 164 105	649 591	397 925	0.5
Zürich	730 318	42 394	115 056	215 134	204 882	98 095	54 757	0.4
Bern	502 427	21 059	63 783	143 654	148 850	81 221	43 860	0.5
Luzern	193 702	6 669	23 128	48 333	60 628	33 199	21 745	0.4
Uri	16 780	426	1 478	3 475	5 742	3 265	2 394	0.2
Schwyz	73 836	2 229	7 839	16 530	24 529	14 002	8 707	0.3
Obwalden	17 163	532	1 825	3 847	5 286	3 408	2 265	0.2
Nidwalden	20 355	659	2 126	4 696	7 063	3 857	1 954	0.3
Glarus	19 194	584	1 956	4 032	5 736	4 088	2 798	0.2
Zug	57 394	2 168	7 021	14 512	19 521	9 532	4 640	0.8
Freiburg	148 865	6 646	18 866	38 446	42 453	27 634	14 820	0.3
Solothurn	131 678	3 771	13 051	31 843	39 694	27 105	16 214	0.4
Basel-Stadt	103 004	9 437	24 181	38 610	18 590	6 691	5 495	0.5
Basel-Landschaft	136 350	3 392	14 460	37 060	41 840	25 287	14 311	0.2
Schaffhausen	41 109	1 197	4 486	10 627	12 231	7 561	5 007	0.6
Appenzell A.Rh.	25 102	703	2 407	4 773	6 689	5 146	5 384	0.1
Appenzell I.Rh.	7 022	180	632	1 197	1 359	1 307	2 347	0.2
St.Gallen	240 354	8 478	27 266	51 905	71 895	45 231	35 579	0.2
Graubünden	99 362	7 092	12 829	22 007	29 773	16 414	11 247	0.4
Aargau	321 372	8 608	33 339	75 155	96 552	69 850	37 868	0.4

Abb. 1: Bewohnte Wohnungen nach Zimmerzahl und nach Kanton, 2024

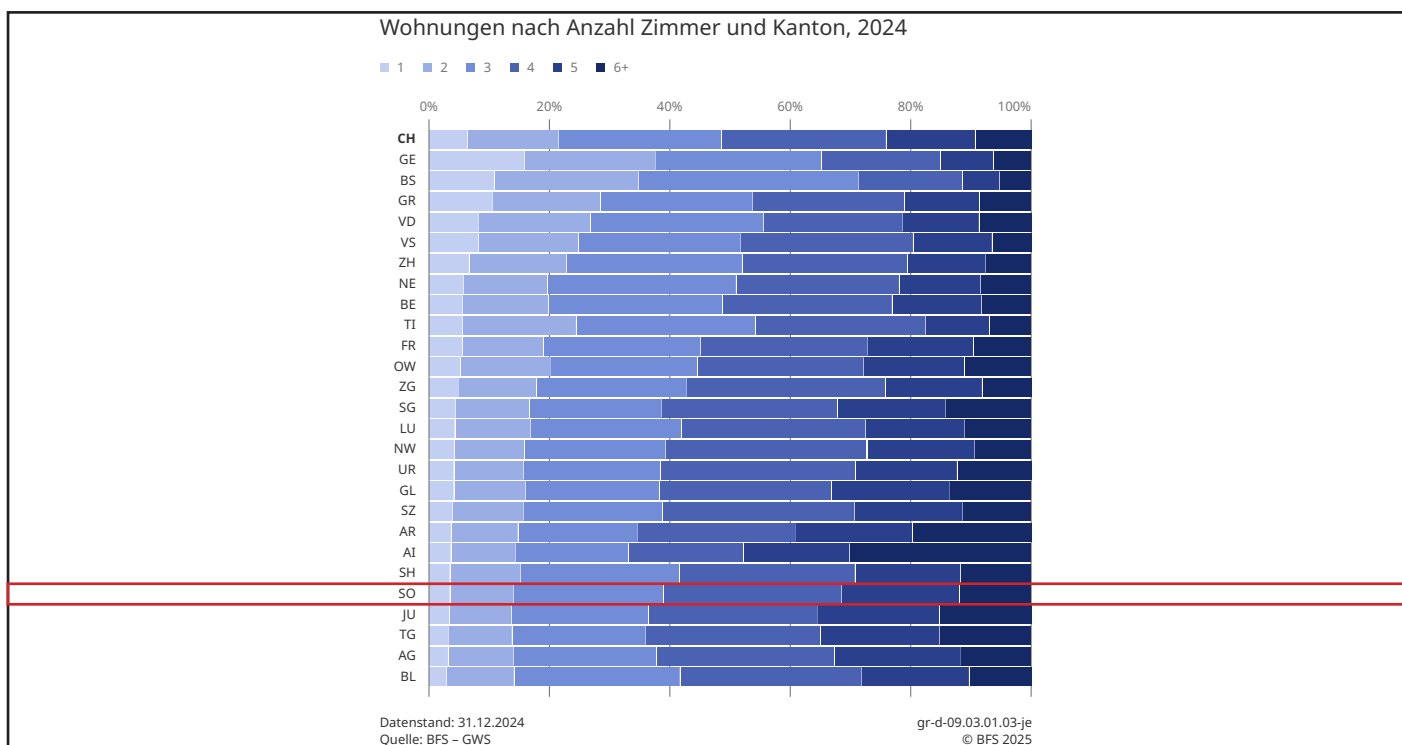


Abb. 2: Wohnungen nach Anzahl Zimmer und Kanton, 2024

Bewohnte Wohnungen ¹⁾ nach der Anzahl Bewohner und nach Kanton								T 09.03.02.07
	Bewohnte Wohnungen							Anteil Personen, die keiner Wohnung zugeordnet sind (in %)
	Total	mit in der Wohnung						
		1 Person	2 Personen	3 Personen	4 Personen	5 Personen	6+ Personen	
Schweiz	4 084 910	1 506 521	1 331 063	523 768	501 262	161 717	60 579	0.5
Zürich	730 318	266 491	238 252	96 368	91 419	27 335	10 453	0.4
Bern	502 427	191 751	174 130	56 724	55 383	18 040	6 399	0.5
Luzern	193 702	66 876	66 489	23 656	25 013	8 653	3 015	0.4
Uri	16 780	5 612	6 089	1 885	2 126	797	271	0.2
Schwyz	73 836	24 470	26 010	9 408	9 669	3 244	1 035	0.3
Obwalden	17 163	5 663	6 127	2 008	2 336	754	275	0.2
Nidwalden	20 355	6 822	7 674	2 416	2 444	789	210	0.3
Glarus	19 194	7 121	6 357	2 398	2 247	795	276	0.2
Zug	57 394	18 542	19 489	7 999	8 247	2 446	671	0.8
Freiburg	148 865	49 971	47 297	21 135	21 072	6 955	2 435	0.3
Solothurn	131 678	47 488	45 664	15 844	15 534	5 105	2 043	0.4
Basel-Stadt	103 004	48 556	29 458	11 765	9 292	2 883	1 050	0.5
Basel-Landschaft	136 350	47 647	47 480	17 351	17 328	4 923	1 621	0.2
Schaffhausen	41 109	15 868	13 698	4 825	4 609	1 514	595	0.6
Appenzell A.Rh.	25 102	8 977	8 571	2 804	3 013	1 249	488	0.1
Appenzell I.Rh.	7 022	2 262	2 489	768	885	455	163	0.2
St.Gallen	240 354	86 450	79 760	28 640	29 818	11 188	4 498	0.2
Graubünden	99 362	39 097	33 830	11 218	10 937	3 306	974	0.4
Aargau	321 372	106 250	111 720	41 471	42 517	14 043	5 371	0.4
Thurgau	132 323	45 221	45 713	16 431	16 992	5 688	2 278	0.2
Tessin	173 485	72 823	51 882	23 539	18 591	5 199	1 451	0.5

Abb. 3: Bewohnte Wohnungen nach der Anzahl Bewohner und nach Kanton, 2024

Bewohnte Wohnungen ¹⁾ nach Haushaltszusammensetzung und Gebäudekategorie, nach Kanton												T 09.03.02.17	
	Bewohnte Wohnungen												
	Total	Zusammensetzung der Privathaushalte						Ein erwachsener Mann mit minderjähriger/en Person(en)	Eine erwachsene Frau mit minderjähriger/en Person(en)	Zwei Erwachsene unterschiedlichen Geschlechts mit minderjähriger/en Person(en)	Zwei Erwachsene gleichen Geschlechts mit minderjähriger/en Person(en)	Drei oder mehr Erwachsene mit minderjähriger/en Person(en)	Andere Haushaltstypen ²⁾
		Ein erwachsener Mann	Eine erwachsene Frau	Zwei Erwachsene unterschiedlichen Geschlechts	Zwei Erwachsene gleichen Geschlechts	Drei oder mehr Erwachsene							
Schweiz	4 084 910	717 700	788 336	1 132 302	135 711	379 164	14 943	96 704	635 503	16 619	167 286	642	
Einfamilienhäuser	871 012	67 478	84 868	303 239	19 061	133 934	3 265	10 813	188 258	3 135	56 922	39	
Mehrfamilienhäuser	2 396 808	463 239	526 235	633 802	82 052	175 891	8 701	66 347	349 202	10 019	80 944	376	
Wohngebäude mit Nebennutzung	712 079	159 770	154 932	170 529	30 310	59 931	2 620	17 619	87 465	3 071	25 679	153	
Gebäude mit teilweiser Wohnnutzung	105 011	27 213	22 301	24 732	4 288	9 408	357	1 925	10 578	394	3 741	74	
Zürich	730 318	125 830	140 620	198 319	29 363	66 762	2 226	16 103	118 338	2 974	29 720	63	
Einfamilienhäuser	113 025	7 011	10 181	38 341	2 660	18 605	368	1 529	25 572	500	8 254	4	
Mehrfamilienhäuser	470 871	85 230	99 052	124 218	18 905	35 968	1 507	11 977	75 062	1 993	16 927	32	
Wohngebäude mit Nebennutzung	129 739	29 200	26 916	32 360	7 037	10 733	313	2 373	16 467	437	4 068	15	
Gebäude mit teilweiser Wohnnutzung	16 683	4 569	4 471	3 400	761	1 456	38	224	1 237	44	471	12	
Bern	502 427	87 934	103 745	151 750	15 276	39 218	1 730	11 167	72 658	1 756	17 112	81	
Einfamilienhäuser	103 532	7 685	10 557	40 245	1 888	13 330	380	1 171	22 311	323	5 641	1	
Mehrfamilienhäuser	296 096	57 973	71 462	83 446	9 814	17 686	986	7 952	37 690	1 119	7 920	48	
Wohngebäude mit Nebennutzung	84 684	17 756	17 833	23 373	2 922	6 761	304	1 721	10 764	243	2 988	19	
Gebäude mit teilweiser Wohnnutzung	18 115	4 520	3 893	4 686	652	1 441	60	323	1 893	71	563	13	
Luzern	193 702	31 431	35 439	58 186	6 011	17 822	502	3 714	32 234	602	7 752	9	
Einfamilienhäuser	29 851	1 731	2 071	10 509	564	5 081	89	269	7 234	93	2 210	0	
Mehrfamilienhäuser	129 847	22 190	26 540	38 257	4 050	9 624	333	2 912	20 805	425	4 306	5	
Wohngebäude mit Nebennutzung	29 697	6 428	6 063	8 050	1 191	2 664	67	458	3 667	67	1 040	2	
Gebäude mit teilweiser Wohnnutzung	4 707	1 082	765	1 370	206	453	13	75	528	17	196	2	
Uri	16 780	2 880	2 731	5 566	385	1 886	35	223	2 706	50	616	2	
Einfamilienhäuser	3 784	284	307	1 355	76	579	4	29	894	12	244	0	
Mehrfamilienhäuser	10 243	1 934	1 908	3 413	231	775	20	154	1 499	29	280	0	
Wohngebäude mit Nebennutzung	2 093	492	404	616	53	169	9	27	250	5	68	0	
Gebäude mit teilweiser Wohnnutzung	660	170	112	182	25	63	2	13	63	4	24	2	
Solothurn	131 678	23 294	24 186	40 234	3 642	11 541	412	2 858	19 896	449	5 155	11	
Einfamilienhäuser	45 073	3 539	4 603	17 530	939	6 023	147	484	9 175	113	2 517	3	
Mehrfamilienhäuser	67 505	15 042	15 671	17 778	1 983	4 028	214	1 959	8 609	253	1 960	8	
Wohngebäude mit Nebennutzung	15 738	3 817	3 293	4 081	571	1 204	40	354	1 773	64	541	0	
Gebäude mit teilweiser Wohnnutzung	3 362	896	619	845	149	286	11	61	339	19	137	0	

Abb. 4: Bewohnte Wohnungen nach Haushaltszusammensetzung und Gebäudekategorie nach Kanton, 2024

Belegungsdichte der bewohnten Wohnungen ¹⁾ nach der Zimmerzahl und nach Kanton								T 09.03.02.03.02
2024								
	Bewohner pro Wohnung							Anteil Personen, die keiner Wohnung zugeordnet sind (in %)
	Total	in Wohnungen mit ... Zimmer(n)						
		1	2	3	4	5	6+	
Schweiz	2.2	1.2	1.4	1.9	2.5	2.8	2.9	0.5
Zürich	2.2	1.2	1.3	1.9	2.7	2.9	3.0	0.4
Bern	2.1	1.2	1.3	1.8	2.4	2.7	2.9	0.5
Luzern	2.2	1.1	1.3	1.8	2.5	2.8	3.0	0.4
Uri	2.2	1.2	1.3	1.7	2.3	2.8	3.0	0.2
Schwyz	2.3	1.1	1.3	1.8	2.4	2.8	3.0	0.3
Obwalden	2.3	1.2	1.3	1.8	2.4	2.8	3.0	0.2
Nidwalden	2.2	1.2	1.3	1.7	2.3	2.7	3.0	0.3
Glarus	2.2	1.1	1.3	1.7	2.3	2.6	2.7	0.2
Zug	2.3	1.1	1.3	1.8	2.6	2.9	3.1	0.8
Freiburg	2.3	1.2	1.3	1.9	2.6	2.9	3.0	0.3
Solothurn	2.2	1.1	1.3	1.7	2.4	2.6	2.8	0.4
Basel-Stadt	2.0	1.2	1.3	1.9	2.7	2.9	2.9	0.5
Basel-Landschaft	2.2	1.2	1.3	1.8	2.4	2.7	2.8	0.2
Schaffhausen	2.1	1.1	1.3	1.7	2.3	2.6	2.8	0.6
Appenzell A.Rh.	2.2	1.2	1.3	1.7	2.3	2.6	2.8	0.1
Appenzell I.Rh.	2.3	1.2	1.3	1.7	2.2	2.5	3.0	0.2
St.Gallen	2.2	1.1	1.3	1.8	2.4	2.7	2.9	0.2
Graubünden	2.1	1.2	1.3	1.8	2.3	2.6	2.8	0.4
Aargau	2.3	1.1	1.3	1.8	2.5	2.7	2.9	0.4

Abb. 5: Belegungsdichte der bewohnten Wohnungen nach Zimmerzahl und nach Kanton, 2024

Durchschnittliche Wohnfläche nach Zimmerzahl und Kanton								T 09.03.01.14
2024								
	Durchschnittliche Wohnfläche (in m ²)							
	Total	Mit ... Zimmer(n)						
		1	2	3	4	5	6+	
Schweiz	98.9	35.6	57.9	80.3	106.8	139.0	179.1	
Zürich	97.2	37.2	60.3	80.8	106.8	140.6	185.4	
Bern	95.7	33.9	56.5	78.2	103.8	135.0	170.4	
Luzern	103.7	34.7	58.0	82.0	106.2	139.2	174.2	
Uri	100.9	30.9	55.4	80.6	101.1	131.5	163.5	
Schwyz	110.0	34.0	57.9	85.0	111.9	144.9	182.5	
Obwalden	103.8	31.4	57.1	83.3	110.0	141.3	176.3	
Nidwalden	107.9	33.2	58.1	85.5	111.9	143.3	179.1	
Glarus	104.6	32.3	56.9	79.9	104.3	131.0	173.5	
Zug	107.0	34.0	60.7	86.8	112.7	144.9	191.8	
Freiburg	103.9	31.1	56.4	81.5	110.6	145.4	180.2	
Solothurn	107.6	35.8	59.2	80.5	107.9	140.4	175.7	
Basel-Stadt	79.3	34.3	55.6	75.6	101.3	130.8	177.5	
Basel-Landschaft	105.3	39.0	60.0	79.6	107.9	139.3	177.3	
Schaffhausen	106.6	38.1	59.0	80.7	108.0	141.2	179.2	
Appenzell-Ausserrhoden	111.3	34.0	56.7	79.9	103.2	134.3	177.2	
Appenzell-Innerrhoden	114.9	31.9	53.4	76.4	103.7	131.1	169.1	
St. Gallen	104.8	34.4	57.4	80.5	104.0	134.2	171.4	
Graubünden	89.6	30.3	52.8	77.7	103.3	132.8	173.8	

Abb. 6: Durchschnittliche Wohnfläche nach Zimmerzahl und Kanton, 2024

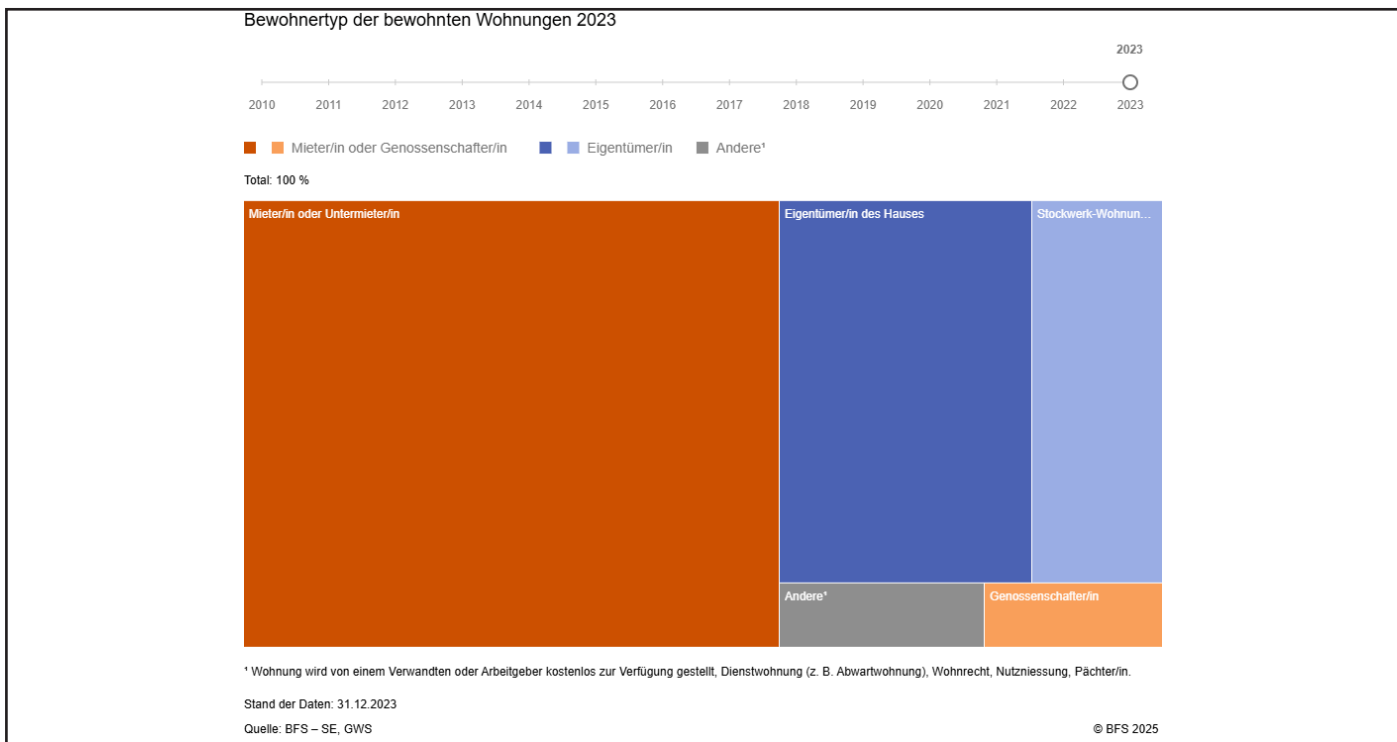


Abb. 5: Bewohnertyp der bewohnten Wohnungen, 2023

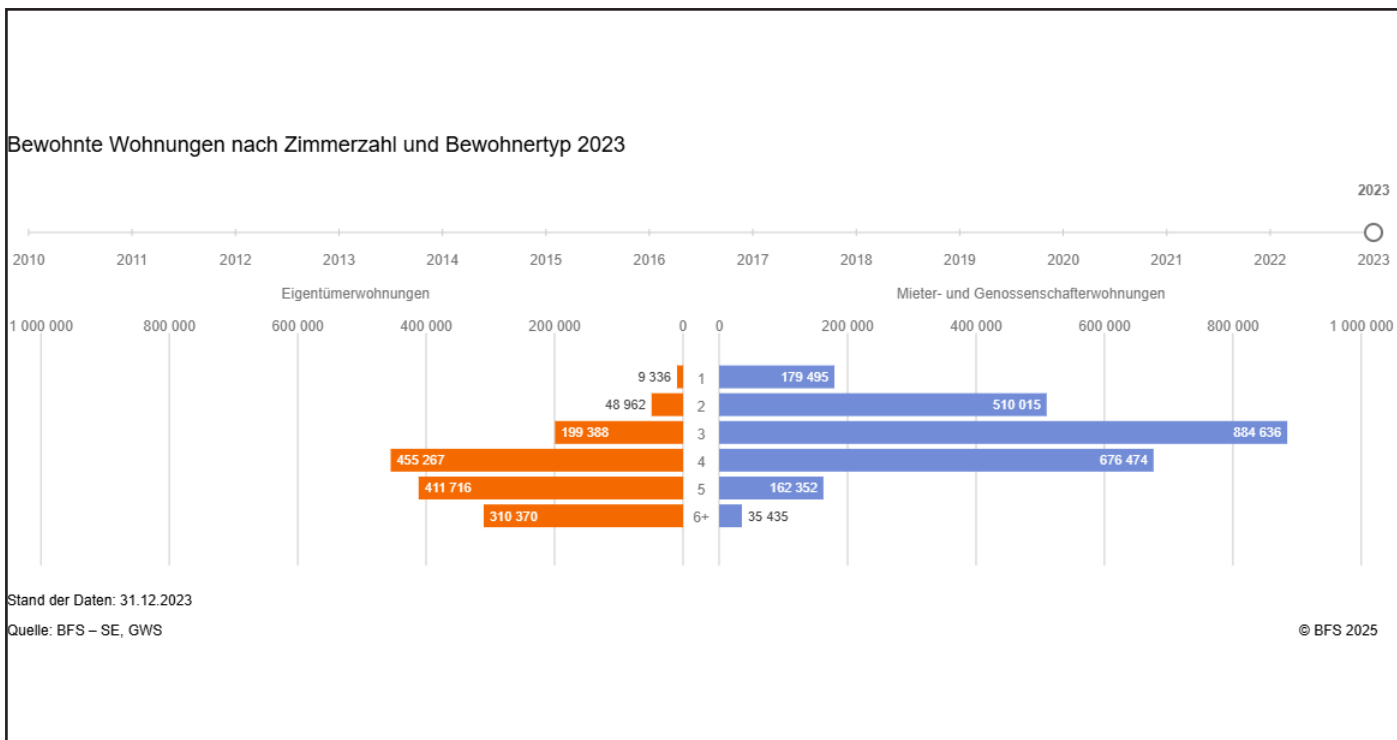


Abb. 6: Bewohnte Wohnungen nach Zimmerzahl und Bewohnertyp, 2023

Mitwirkungsbericht

Beilage II

Bundesamt für Statistik: Bevölkerungspyramide Schweiz

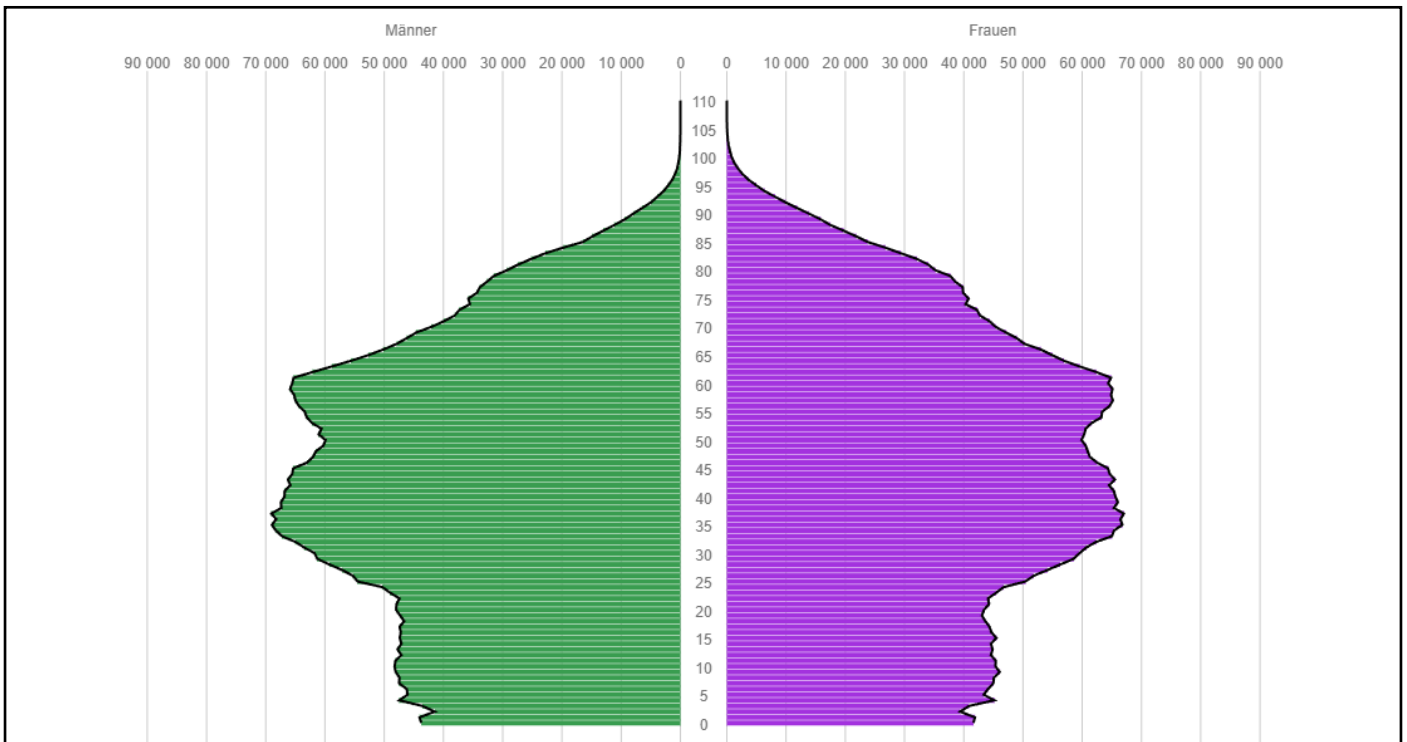


Abb. 1: Alterspyramide der Bevölkerung der Schweiz, Referenzszenario 2025

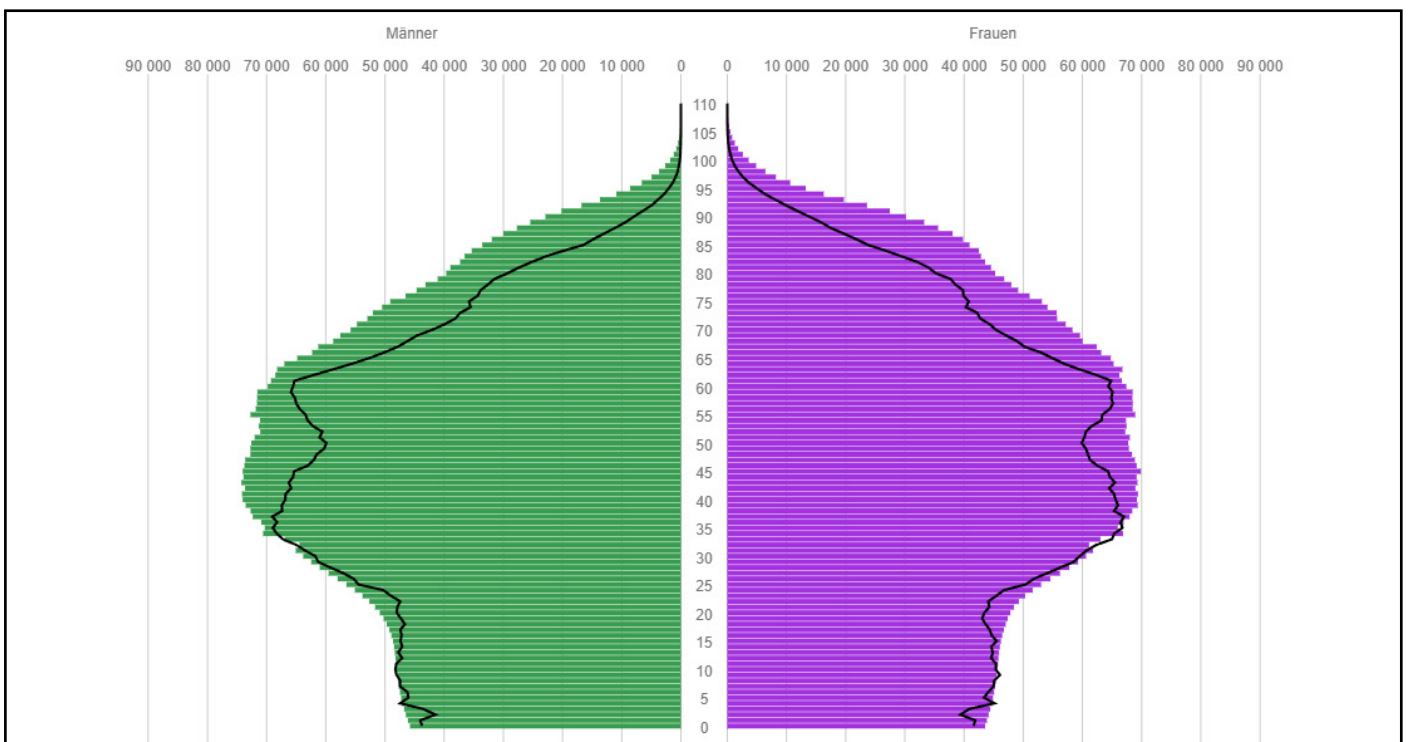


Abb. 2: Alterspyramide der Bevölkerung der Schweiz, Referenzszenario 2055

Mitwirkungsbericht

Beilage III

Bundesamt für Strassen ASTRA: Leitbild Langsamverkehr



Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Énergie et de la Communication

Dipartimento federale dell'Ambiente, dei Trasporti, dell'Energia e delle Comunicazioni

U V E K

E T E C

A T E C

Entwurf

Leitbild

Langsamverkehr



Auftrag

Vision

Grundstrategie

Leitsätze

Massnahmen



Inhaltsverzeichnis

1. Warum der Bund den Langsamverkehr fördern will	3
Was ist Langsamverkehr?.....	3
Verbindlichkeit des Leitbildes	3
2. Bundesverfassung als Auftrag	4
3. Ausgangslage	5
4. Vision	6
5. Neues Grundverständnis	8
6. Grundstrategie	10
7. Leitsätze	12
LS 1 Raumplanung und Planung.....	12
Massnahmen	32
LS 2 Infrastruktur.....	13
Massnahmen	34
LS 3 Städte und Agglomerationen	14
Massnahmen	36
LS 4 Leit- und Informationssystem	15
Massnahmen	38
LS 5 Sicherheit	16
Massnahmen	40
LS 6 Kombinierte Mobilität.....	17
Massnahmen	42
LS 7 Bildung und Öffentlichkeitsarbeit.....	18
Massnahmen	44
LS 8 Forschung und Entwicklung, Pilot- und Demonstrationsanlagen.....	19
Massnahmen	46
LS 9 Statistik und Evaluation.....	20
Massnahmen	48
LS 10 Mobilinfosystem Schweiz	21
Massnahmen	50
LS 11 Zusammenarbeit und Zuständigkeiten	22
Massnahmen	52
LS 12 Finanzierung	23
Massnahmen	54
LS 13 Anschubprogramm	24
Massnahmen	56
8. Umsetzung des Leitbildes	25

Massnahmenkatalog

Das Leitbild enthält in konzentrierter Form die Vision, die Grundstrategie und dreizehn Leitsätze zur langfristigen Förderung des Langsamverkehrs in der Schweiz. Zur Vertiefung und Ergänzung dieser allgemeinen und teilweise abstrakten Aussagen wurde der vorliegende Massnahmenkatalog mit folgendem Inhalt erstellt:

Auftrag von Bundesrat Leuenberger.....	28
Begründungen und Erläuterungen zu den Leitsätzen	32
Auflistung der wichtigsten konkreten Massnahmen zu den Leitsätzen.....	32
Abkürzungsverzeichnis	59

Wer hinter dem Leitbild Langsamverkehr steht61

1. Warum der Bund den Langsamverkehr fördern will

Bundesrat Moritz Leuenberger beauftragte das ASTRA am 10. Mai 2001 mit der Ausarbeitung eines departementalen Leitbilds zur Förderung des Langsamverkehrs (LV). Aufgrund der wachsenden Verkehrsprobleme (insbesondere in Agglomerationen und Städten) ist der Anteil des LV (am Gesamtverkehr) zu erhöhen. Mit einer koordinierten Verkehrspolitik sollen die einzelnen Verkehrsträger nach ihren Stärken optimal eingesetzt und miteinander verknüpft werden. Mittelfristig soll der Langsamverkehr denselben Status wie der öffentliche und der motorisierte Individualverkehr erreichen, damit sich die Mobilität in der Schweiz in Richtung Nachhaltigkeit entwickelt.

Das vorliegende Leitbild zeigt, wie der **Bund** den Langsamverkehr fördern will. Die vielen, sehr wichtigen LV-Förderungsmassnahmen, die alleine in die Zuständigkeit der Kantone, Agglomerationen, Städte und Gemeinden sowie der Privaten fallen, sind damit nicht Gegenstand des vorliegenden Leitbilds.

Die fachliche Grundlage für dieses Leitbild besteht aus sieben Teilberichten, welche durch Experten des Langsamverkehrs im Auftrag des ASTRA erstellt wurden (siehe Seite 61). Dabei wurden die Themenbereiche Fussverkehr, Wandern, Velo fahren (Alltag und Freizeit), Historische Verkehrswege, Geographische Informationssysteme sowie LV-Anliegen der Agglomerationen/Städte/Gemeinden spezifisch aufgearbeitet. Diese Expertenberichte müssen nicht mit der Bundesmeinung übereinstimmen. Sie dienen jedoch als ausgezeichnete Auslegeordnung für die Erarbeitung des Leitbildes. Zusammen mit einschlägigen Fachorganisationen, Behindertenorganisationen, der Beratungsstelle für Unfallverhütung sowie mit verschiedenen Bundes- und Kantonsvertretern konnte auf dieser Basis das Leitbild entwickelt und aufgebaut werden.

Was ist Langsamverkehr (LV)?

3

Langsamverkehr steht für Fortbewegung zu Fuss, auf Rädern oder Rollen, angetrieben durch menschliche Muskelkraft.

Langsamverkehr im Sinne dieses Leitbildes umfasst insbesondere Fussverkehr und Wandern, Velo fahren (auch mit Mountainbikes, Renn- und Liegevelos), sowie Fortbewegung mit fahrzeugähnlichen Geräten wie z.B. Inline-Skaten.

Ausgenommen sind Wasser- und Luftverkehrsformen, Reiten, von Motoren angetriebene oder unterstützte Fortbewegungsarten (z.B. mit Elektrovelos) und wintersportliche Aktivitäten wie Skilanglauf, Winterwandern oder Schneeschuhlaufen.

Im Marketing wird als Synonym für Langsamverkehr der Begriff «Human Powered Mobility» verwendet.

Verbindlichkeit des Leitbildes

Das Leitbild Langsamverkehr und der Massnahmenkatalog sind eine Handlungsgrundlage für alle Beteiligten und Betroffenen. Im Rahmen der bundesbehördlichen Zuständigkeiten soll das Leitbild verbindlich werden. Es definiert die Vorgaben für künftige Weisungen und Rechtsetzungsprozesse. Zudem schlägt das Leitbild neue Zuständigkeiten der beteiligten Akteure vor. Im Weiteren schafft der Bund mit diesem Leitbild verlässliche Rahmenbedingungen für alle am Prozess der LV-Förderung Mitwirkenden. Für die Partner des Bundes hat das Leitbild demzufolge einen empfehlenden Charakter.

2. Bundesverfassung als Auftrag

4 Auftrag

Die aktuellen gesellschaftlichen Bedürfnisse bezüglich Langsamverkehr sind mit einem neuen verkehrspolitischen Verständnis anzugehen. Das vorliegende Leitbild des Bundes soll in diesem Sinne eine Grundlage zur zeitgemässen und zukunftsorientierten Entwicklung einer kohärenten Verkehrspolitik bilden. Der Anteil der Langsamverkehrsetappen ist innerhalb von 10 Jahren um 15% zu erhöhen. Basierend auf der aktuellen Bundesverfassung kann der Langsamverkehr bereits heute unter verschiedenen Titeln durch den Bund gefördert werden.

Nachhaltige Entwicklung

Gesundheit und Sport

Umwelt

Raumplanung

Verkehr

Fussverkehr und Wandern

Energie

Tourismus

Gewinnpotenzial

Der Langsamverkehr weist ein erhebliches, derzeit ungenutztes Potenzial zur Verbesserung des Gesamtsystems Personenverkehr, zur Entlastung der Umwelt (Luft, Lärm, Energie) und zur Förderung der Gesundheit auf. Überdies stärkt er den sanften Tourismus und trägt zu Einsparungen bei den öffentlichen und privaten Ausgaben im Bereich Verkehr bei. Diese Vorteile des Langsamverkehrs gilt es zu nutzen. Namentlich:

- seinen Beitrag zur verbesserten Wohn- und Lebensqualität sowohl in dichtbesiedelten Gebieten als auch im ländlichen Raum;
- seinen komparativen Vorteil beim Personenverkehr über kurze Distanzen, den sich insbesondere die Gemeinden, Städte und Agglomerationen zunutze machen sollten;
- sein Potenzial, allen den Zugang zu selbständiger Mobilität und freier Bewegung zu ermöglichen;
- seine hohe volkswirtschaftliche Effizienz, die bei einer Vernetzung mit dem öffentlichen und dem motorisierten Individual-Verkehr besonders in den Agglomerationen zum Tragen kommt;
- seine positiven Wirkungen auf die Erreichung der energie- und umweltpolitischen Ziele;
- seinen Beitrag zur Erhöhung des bewegungsaktiven Bevölkerungsanteils im Alltag und in der Freizeit, womit sich die volkswirtschaftlichen Kosten des Gesundheitswesens senken lassen;
- seine volkswirtschaftlichen Impulse in der Freizeit- und Tourismusbranche.

Innerhalb von 10 Jahren soll der Anteil der Langsamverkehrsetappen von heute 47% auf rund 54% aller Verkehrsetappen steigen.

+15%

3. Ausgangslage

Langsamverkehr ist die Nummer Eins bei der Verkehrsmittelwahl

In der Schweiz sind durchschnittlich 90% der Bevölkerung täglich mindestens einmal unterwegs. Sie wählen sowohl im Alltag als auch in der Freizeit am häufigsten ein Verkehrsmittel ohne Motor: Die eigenen Füsse oder das Velo (47%). Damit sind sie fast ebenso lange (42% der täglichen Wegzeit) unterwegs wie mit dem eigenen motorisierten Verkehrsmittel (46%). Acht Prozent der durchschnittlichen Tagesdistanz werden mit eigener Muskelkraft zurückgelegt. Der Langsamverkehr prägt daher in hohem Masse das Verkehrsgeschehen.

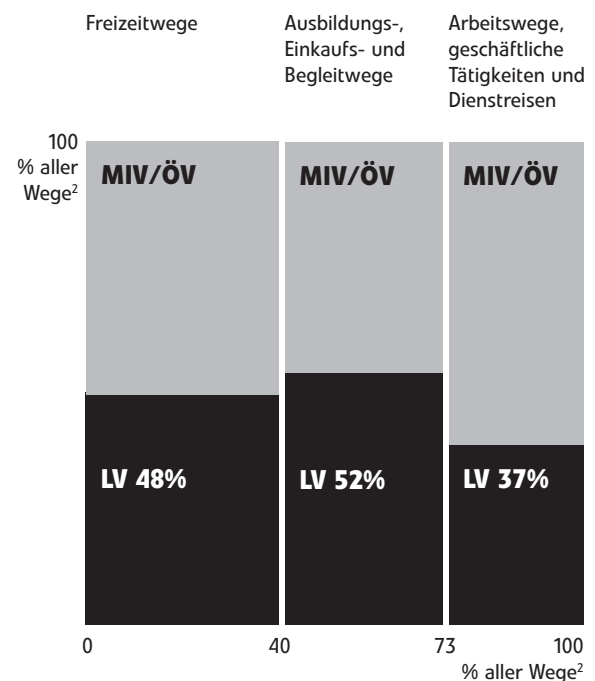
Der höchste Langsamverkehrsanteil für Einkaufs- und Ausbildungswege

Verkehr entsteht immer dort, wo die Standorte der unterschiedlichen Aktivitäten (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Erholen etc.) auseinander liegen. Durch die Bereitschaft und die Möglichkeit, immer grössere Distanzen in kürzerer Zeit zwischen den einzelnen Aktivitäten zurückzulegen, nimmt das Verkehrsaufkommen stetig zu. Ein markanter Teil verursacht der Freizeitverkehr, nämlich 40% aller Wege (und 49% der Wegzeit bzw. 44% der zurückgelegten Distanzen). Dieser hohe Anteil erklärt sich dadurch, dass die gesamte Bevölkerung in ihrer Freizeit unterwegs sein kann. Ausbildungs-, Einkaufs- und Begleitwege verursachen 33% aller Wege. Die restlichen 27% entfallen auf Arbeitswege, geschäftliche Tätigkeit und Dienstreisen der erwerbstätigen Bevölkerung. Der Anteil des Langsamverkehrs ist mit 52% beim Ausbildungs-, Einkaufs- und Begleitverkehr am höchsten und damit unwesentlich höher als beim Freizeitverkehr (48%). Arbeitswege hingegen werden nur zu 37% mit Langsamverkehrsmitteln zurückgelegt.

Verkehrsmittelwahl im Personenverkehr

	Anzahl Etappen ¹ (%)	Unterwegszeit (%)	Tagesdistanz (%)
Langsamverkehr LV	47	42	8
Zu Fuss	41	36	5
Velo	6	6	3
Mot. Individualverkehr MIV	42	46	73
Öff. Verkehr ÖV	11	12	19

Der LV-Anteil der verschiedenen Verkehrszwecke



¹Etappe: Jeder Weg besteht aus einer oder mehreren Etappen. Eine Etappe ist der Teil eines Weges, der mit dem gleichen Verkehrsmittel zurückgelegt wird, wobei das Zufussgehen als ein Verkehrsmittel betrachtet wird. Bei jedem Verkehrsmittelwechsel (auch bei Umsteigen zwischen zwei gleichartigen Verkehrsmitteln) beginnt eine neue Etappe. Die Mindestlänge für eine Etappe beträgt 25 Meter.

²Weg: Ein Weg beginnt immer dann, wenn sich jemand mit einem Ziel (z.B. Arbeitsort) oder zu einem bestimmten Zweck (z.B. Spazieren) in Bewegung setzt.

Ein Weg endet immer dann, wenn das Ziel erreicht ist, also der Verkehrszweck wechselt oder wenn sich jemand eine Stunde oder länger am gleichen Ort aufhält.

Quelle Tabelle und Grafik: Bundesamt für Raumentwicklung, Bundesamt für Statistik (2001): Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten. Bern und Neuenburg.

4. Vision:

Mit Langsamverkehr schwungvoll durch Alltag und Freizeit

6



1. Eine bewegungsaktive Bevölkerung geniesst den Langsamverkehr im Alltag wie in der Freizeit als wesentliches Element ihrer Lebensqualität.

2. Alle Personen – unabhängig von Alter und Fähigkeiten – können in der Schweiz jederzeit attraktive, sichere und zusammenhängende Wegnetze, Aufenthaltsräume und Nebenanlagen nutzen.



3. Die LV-Benutzerinnen und -Benutzer können sich in der Schweiz auf eine einheitliche Signalisation der Infrastruktur verlassen und haben über ein integrales, modernes Mobilitätsinfosystem freien Zugriff auf alle langsamverkehrsrelevanten Daten.

4. Der Langsamverkehr bildet zusammen mit dem öffentlichen und dem motorisierten Individual-Verkehr ein leistungsfähiges und volkswirtschaftlich effizientes Gesamtsystem für den Personenverkehr.

5. Neues Grundverständnis: Drei statt zwei Säulen für den Personenverkehr

8

**Motorisierter
Individual-
verkehr**

MIV

Personenwagen

Lastwagen

Motorräder

Mofas

E-Bikes

**Langsam-
verkehr**

LV

Fussverkehr

**Velo fahren
(inkl. Mountainbikes,
Renn- und Liegevelos)**

Wandern

**Fortbewegung mit fahrzeug-
ähnlichen Geräten
(z.B. Inline-Skaten)**

**Öffentlicher
Verkehr**

ÖV

Eisenbahn

Tram

öffentliche Busse

Seilbahnen

Schiffe

Luftverkehr

Die drei Säulen des Personenverkehrs

Dem Langsamverkehr wird jene Bedeutung beigemessen, die ihm aufgrund der wirtschaftlichen und ökologischen Vorteile sowie den positiven Auswirkungen auf die Lebensqualität zusteht. Bei der Weiterentwicklung der öffentlichen Verkehrs- und Aufenthaltsräume sowie der Infrastrukturen sind die Anliegen des LV entsprechend zu berücksichtigen.

Die Verkehrssicherheit wird entsprechend den Grundsätzen von VISION ZERO kontinuierlich erhöht. Im Zuge dieser Entwicklung werden gleichzeitig die bestehenden infrastrukturellen Einschränkungen des LV-Angebots aufgehoben. Damit wird die Voraussetzung geschaffen, die allen eine freie Wahl der Verkehrsmittel ermöglicht.

Drei grundlegende Prinzipien prägen das Mobilitätsangebot in der gesamten Schweiz:

- **konkurrenzfähige Transportketten von LV im Verbund mit ÖV und/oder MIV,**
- **gleichberechtigtes Nebeneinander aller Mobilitätsformen auf sicher ausgestalteten Mischverkehrsflächen,**
- **die Raumentwicklung orientiert sich vermehrt an einer Siedlungsstruktur der kurzen und direkten Wege.**

6. Grundstrategie

10

Damit die Vision Realität werden kann, hat der Bund das vorliegende Leitbild erarbeitet. Es ist ein Bekenntnis des Bundes zu einer Förderung und Weiterentwicklung des Langsamverkehrs in der Schweiz – sowohl im Alltag als auch in der Freizeit – innerhalb wie auch ausserhalb der besiedelten Gebiete.

Gesamtschweizerisch werden flächendeckend günstige Rahmenbedingungen und Handlungsgrundlagen geschaffen, welche dem LV als drittem Element des Gesamtsystems Personenverkehr Rechnung tragen. Auf dieser Basis stimmen Bund, Kantone, Agglomerationen, Städte und Gemeinden ihre Verkehrspolitik und deren Umsetzung aufeinander ab.

Verschiedene Projekte des Bundes sollen abgestimmt auf dieses Leitbild Verbesserungen gegenüber der heutigen Verkehrssituation bewirken. Das erhebliche Synergiepotenzial der folgenden Vorhaben soll zu Gunsten des Langsamverkehrs genutzt werden:

- Das **Agglomerationsprogramm** umfasst Massnahmen zur Lösung der Verkehrsproblematik in den Städten und Agglomerationen.
- Entsprechend den Grundsätzen von VISION ZERO soll eine **Strassenverkehrssicherheitspolitik** umgesetzt werden, welche die Zahl der schwer verunfallten und getöteten Personen drastisch senkt.
- Mit dem **Sachplan Strasse** werden die langfristigen raumrelevanten Eckwerte unserer künftigen Mobilität auf den Strassen festgelegt und die dafür erforderlichen Zuständigkeiten geregelt.
- **EnergieSchweiz** unterstützt u.a. die kombinierte Mobilität: Mittels Konzepten, Projekten und Produkten wird ein modernes, energieeffizientes Mobilitätsmanagement in Unternehmungen, Institutionen, Verwaltungen und Gemeinden gefördert.

Dem Subsidiaritätsprinzip entsprechend legt das vorliegende Leitbild den Schwerpunkt auf den Handlungsbedarf und den Handlungsspielraum des Bundes. Die ebenso bedeutenden regionalen und lokalen LV-Aufgaben (z.B. Errichtung von Begegnungszonen) oder Elemente mit ausschliesslich privatwirtschaftlicher Nutzung werden daher an dieser Stelle nicht behandelt. Das Leitbild ist jedoch von zentraler Bedeutung für die vertikale Koordination der Verkehrspolitik (Bund, Kantone, Agglomerationen, Städte und Gemeinden) im Bereich des Langsamverkehrs.

Die Grundstrategie (LV-Politik) legt die «Marschrichtung» für die kommenden zehn Jahre fest. Sie beinhaltet die Absichten des Bundes und hält fest, wie er gemeinsam mit allen Partnern vorgehen will, um die gesteckten Ziele zu erreichen. Leitsätze und die dazugehörigen Massnahmen konkretisieren die Strategie in abgegrenzten Handlungsfeldern (siehe Massnahmenkatalog, Seite 27).

Die Grundstrategie basiert auf fünf Pfeilern:

1. Neue Angebote und Dienstleistungen

Bund, Kantone und Dritte gewährleisten die Grundversorgung mit LV-Infrastrukturen und -Dienstleistungen. Dazu gehören namentlich Wege und Wegnetze, optimierte Umsteigeanlagen zu den privaten und öffentlichen Verkehrsmitteln, sowie der Einsatz moderner Informations- und Kommunikationsmittel zur Nutzung der LV-Angebote.

Die LV-Infrastrukturen sind attraktiv und sicher ausgestaltet. Sie wachsen zu lückenlosen Netzen zusammen. Diese Infrastruktur ist sowohl auf die Nutzung im Alltag als auch auf die freizeitorientierten Formen des Langsamverkehrs ausgerichtet. Damit leistet der Langsamverkehr einen wichtigen Beitrag zur Steigerung der Lebensqualität in den Siedlungsräumen und fördert gleichzeitig eine Regionalentwicklung mit sanftem Tourismus.

Alle Personen und Regionen des Landes haben Anspruch auf ein kostenloses Grundversorgungsangebot an LV-Infrastruktur und -Dienstleistungen. Die flächendeckende Grundversorgung erfolgt in der ganzen Schweiz nach denselben Grundsätzen. Der Umfang und die Qualität dieses Service Public wird durch einen breit abgestützten politischen Entscheidungsprozess neu definiert.

▲ siehe Leitsätze 1 bis 6 und 10

2. Evaluation, Weiterentwicklung und intensivere Kommunikation

Der Langsamverkehr wird durch kontinuierliche Information, Beratung und Motivation der Öffentlichkeit gefördert. Die Aus- und Weiterbildung zum Thema LV ist auf allen Bildungsstufen intensiver zu betreiben. Pilot- und Demonstrationsanlagen im Bereich LV und der multimodalen Transportketten werden unterstützt.

▲ siehe Leitsätze 7, 8 und 9

3. Neue Kooperationen und Zuständigkeiten

Die Umsetzung des Leitbilds verlangt neue Formen der Zusammenarbeit und Zuständigkeiten. Der Bund übernimmt eine strategische Rolle, indem er u.a. Normen und Standards erarbeitet, Beitragsbedingungen festlegt sowie den Vollzug beratend unterstützt. Die Kantone sind für die operative Umsetzung zuständig. Mit privaten Institutionen, die sich auf nationaler Ebene kontinuierlich im LV-Bereich engagiert haben, werden neue Partnerschaften entwickelt und aufgebaut.

▲ siehe Leitsatz 11

4. Neue finanzielle Basis für den LV

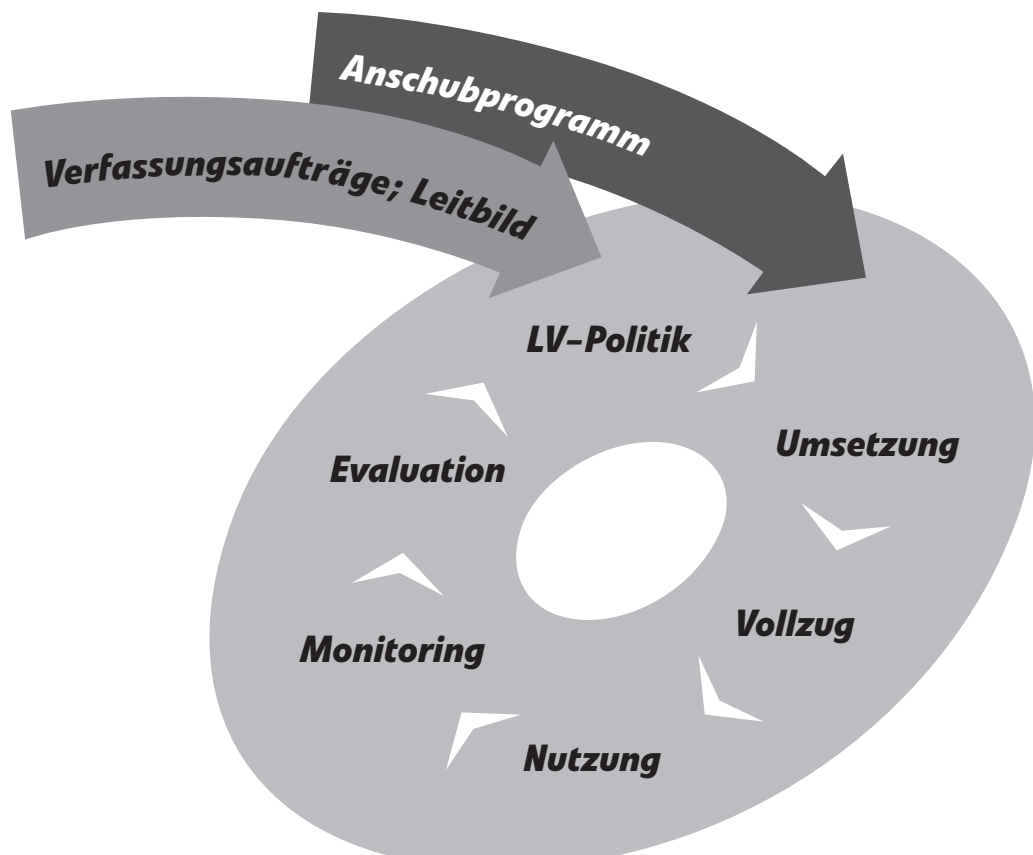
Bund, Kantone und Dritte engagieren sich gemeinsam für den Langsamverkehr. Der Bund sieht zweckgebundene Beiträge an die Errichtung und den Unterhalt von LV-Infrastrukturen sowie für bestimmte LV-Dienstleistungen vor.

▲ siehe Leitsatz 12

5. Anschubprogramm

Um auf den unmittelbaren Handlungsbedarf reagieren zu können, wird ein spezielles Anschubprogramm lanciert. Es umfasst umsetzungsfähige Massnahmen mit gutem Kosten-Nutzen-Verhältnis. Im Zentrum stehen die Sanierung von Unfallschwerpunkten und die Förderung von LV-Anlagen im Agglomerationsverkehr (einschliesslich kombinierte Anlagen). Zudem sind mit diesem Programm Planungsgrundlagen zu schaffen, welche den bestehenden Nachholbedarf aufzeigen und dessen Beseitigung ermöglichen.

▲ siehe Leitsatz 13



Wie der Bund den Langsamverkehr fördert

5. Die Kernaussagen als Leitsätze

12



LS 1 Raumplanung und Planung

Planerische Grundlagen und die Instrumente der Raumplanung sollen dazu beitragen, die Infrastruktur und die Dienstleistungen beim Langsamverkehr kontinuierlich zu verbessern. Es werden kommunal-lokale, kantonl-regionale und nationale Infrastrukturen unterschieden. Jede Kategorie hat spezifischen Anforderungen zu genügen.



LS 2 Infrastruktur

Sowohl inner- als auch ausserhalb der Siedlungsgebiete sind für den Langsamverkehr kohärente Wegnetze, Nebenanlagen und Aufenthaltsräume zu bauen, betreiben, unterhalten und erneuern. Dabei ist sicherzustellen, dass die LV-Infrastruktur entsprechend der potenziellen Nachfrage zu jeder Tages- und Jahreszeit attraktiv und sicher ist.



LS 3 Städte und Agglomerationen

Eine umfassende Ausschöpfung des LV-Potenzials, unterstützt von einer Raumentwicklung gegen «innen», trägt erheblich zur Verbesserung des Verkehrsablaufs in städtischen Gebieten bei. Diese Entwicklung in Richtung eines effizienten Gesamtverkehrssystems geht einher mit der Steigerung der Lebens- und Standortqualität sowie einer erhöhten Wettbewerbsfähigkeit von Städten und Agglomerationen.



LS 4 Leit- und Informationssystem

Basierend auf der Strassenverkehrsgesetzgebung wird gesamtschweizerisch ein einheitliches Leit- und Informationssystem zur Förderung des Langsamverkehrs geschaffen. Dieses System stützt sich auf ein ganzheitliches Konzept und umfasst alle Formen des Langsamverkehrs. Soweit erforderlich wird das Signalisationskonzept auf verwandte Signalisationssysteme abgestimmt.



LS 5 Sicherheit

Die LV-Anlagen entsprechen den Bedürfnissen eines hohen subjektiven Sicherheitsempfindens (Gewalttaten und Übergriffe auf LV-Benutzerinnen und -Benutzer).

Entsprechend den Grundsätzen von VISION ZERO gibt es keine toten oder schwer verletzten Langsamverkehrsteilnehmenden mehr. In diesem Sinne wird das Strassenverkehrssystem so ausgestaltet, dass es tolerant ist gegenüber unvermeidbarem, menschlichem Fehlverhalten.

Die LV-Infrastrukturen ausserhalb des Geltungsbereichs des Strassenverkehrsgesetzes (z.B. Wanderwege oder Aufenthaltsräume für LV) werden nach hohen sicherheitstechnischen Standards geplant, gebaut, betrieben, unterhalten und erneuert. Die Benutzerinnen und Benutzer dieser Anlagen sind durch geeignete Leit- und Informationssysteme auf potenzielle Gefahren aufmerksam zu machen.



LS 6 Kombinierte Mobilität

Die optimale Verknüpfung der Infrastrukturanlagen des Langsamverkehrs mit jenen der öffentlichen und privaten Verkehrsmittel ermöglicht allen einen direkten, attraktiven und sicheren Umstieg von einem zum anderen Verkehrsmittel (multimodaler Verkehr).



LS 7 Bildung und Öffentlichkeitsarbeit

Eine sachgerechte, kontinuierliche Information und Beratung der Öffentlichkeit über die Bedeutung, die Möglichkeiten und die Anforderungen des Langsamverkehrs trägt zur LV-Förderung bei. Der rege Informationsaustausch auf nationaler und internationaler Ebene sowie die praxisnahe Aus- und Weiterbildung auf allen Bildungsstufen gewährleistet flächendeckend das erforderliche Fachwissen für die Realisierung von Massnahmen zur LV-Förderung und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.



LS 8 Forschung und Entwicklung, Pilot- und Demonstrationsanlagen

Die Forschung und Entwicklung sowie die Erstellung von Pilot- und Demonstrationsanlagen im Bereich des Langsamverkehrs und der multimodalen Transportketten werden intensiviert. Die Schweiz steigert die Aktivitäten auf nationaler und internationaler Ebene hinsichtlich...

...Forschung und Entwicklung in den Bereichen Infrastruktur, volkswirtschaftliche Effekte, Evaluation der LV-Förderung, objektive Verkehrssicherheit und subjektives Sicherheitsempfinden, Verkehrsregelungen, Dienstleistungen für die Bildungs- und Informationsbelange sowie für die Weiterentwicklung technischer Normen;

...Pilot- und Demonstrationsanlagen als publikumswirksames Informationsinstrument und für die Erlangung von Praxiserfahrungen als Basis der Weiterentwicklung von Recht, Technik und Verkehrskultur.



LS 9 Statistik und Evaluation

Die Langsamverkehrsstatistik ist als gleichwertiger Teil in die offizielle Verkehrsstatistik zu integrieren. Der Bund erhebt regelmässig die relevanten Daten aller Formen des LV. Die Daten werden quantitativ und qualitativ so erhoben, dass sie für die Planung und Evaluation von Fördermassnahmen geeignet sind. Der Langsamverkehr wird in alle sachverwandten Statistiken des Bundes miteinbezogen.



LS 10 Mobilinfosystem Schweiz

Sämtliche räumlichen Informationen zum Langsamverkehr sind in einem national einheitlichen geographischen Informationssystem integriert. Mit einer flächendeckenden Kooperation zwischen Bund, Kantonen, Agglomerationen und Dritten wird sichergestellt, dass sämtliche LV-relevanten Geoinformationen in einem allgemein anerkannten Standard verknüpft sind. Die Resultate sind Teil eines «Mobilinfosystems Schweiz» und stehen als Service public dauerhaft zur Verfügung.



LS 11 Zusammenarbeit und Zuständigkeiten

Die öffentliche Hand schafft günstige Rahmenbedingungen für die wirksame Förderung des Langsamverkehrs. Zu diesem Zweck sind volkswirtschaftlich sinnvolle Formen der Zusammenarbeit auf den Ebenen Public-Public und Public-Private zu realisieren.



LS 12 Finanzierung

Der Bund leistet Beiträge an die Planung, den Bau, den Betrieb, den Unterhalt und die Erneuerung von LV-Infrastrukturen sowie für die Erbringung von bestimmten LV-Dienstleistungen. Er verwendet dazu zweckgebundene Mineralölsteuererträge.

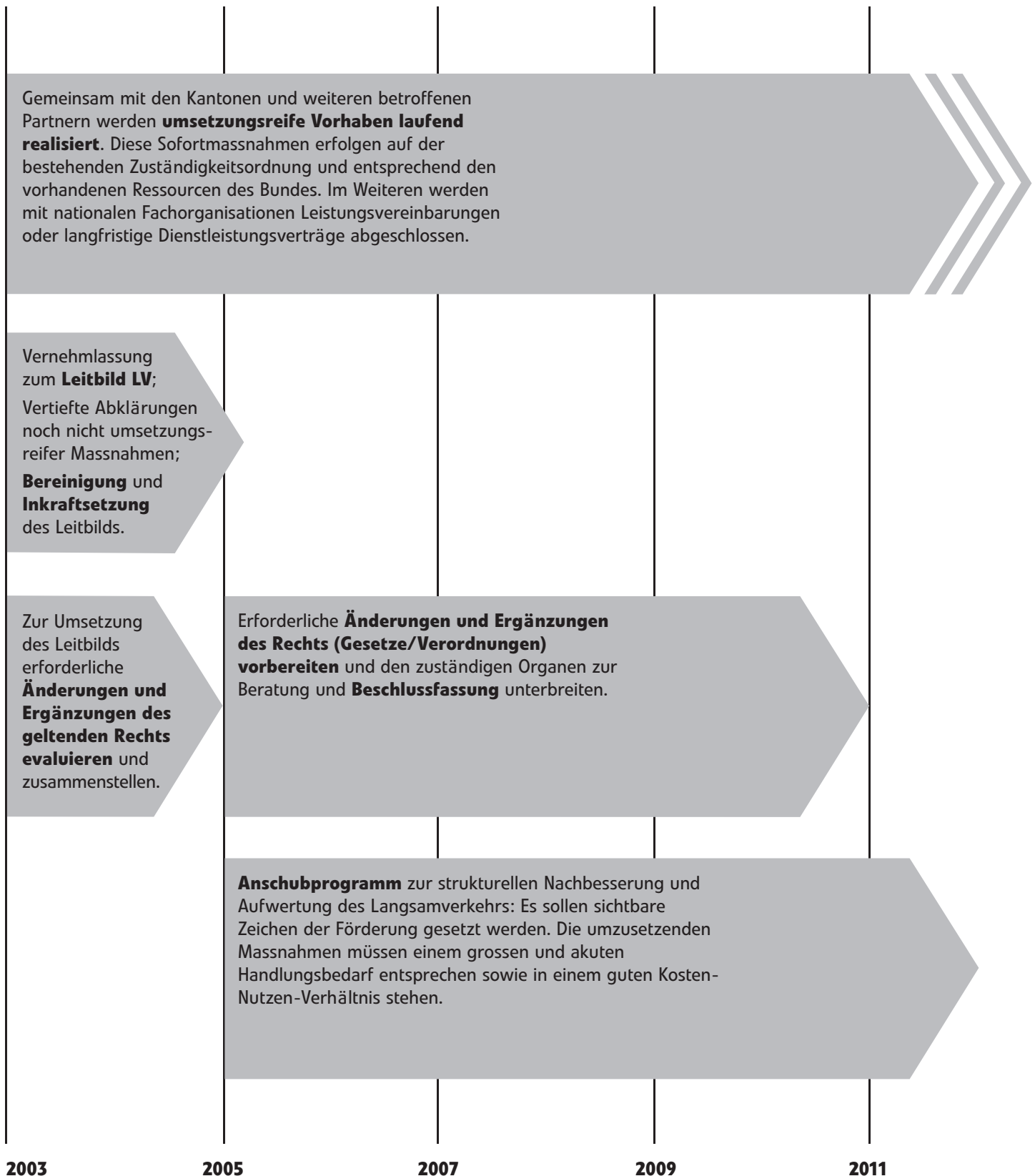


LS 13 Anschubprogramm

Der Bund startet zur Initialisierung der Fördermassnahmen ein mehrjähriges Anschubprogramm. Die Programmteile müssen drei Ansprüchen genügen: es muss ein grosser und akuter Handlungsbedarf bestehen, es muss ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis ausgewiesen werden, und es müssen umsetzungsreife Massnahmen vorliegen.

8. Umsetzung des Leitbildes

Die Förderung des Langsamverkehrs wird durch den Bund stufenweise und nach Massgabe der zusätzlich verfügbaren personellen und finanziellen Mittel intensiviert. Es ist geplant, das Leitbild auf der Basis von folgenden Grundmodulen umzusetzen:





Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Énergie et de la Communication

Dipartimento federale dell'Ambiente, dei Trasporti, dell'Energia e delle Comunicazioni

U V E K

E T E C

A T E C

Entwurf

Massnahmen- katalog Langsamverkehr



Auftrag

Erläuterungen und Massnahmen

Abkürzungsverzeichnis

Auftrag von Bundesrat Leuenberger

28 Herrn Direktor
Olivier Michaud
Bundesamt für Strassen
3000 Bern

3003 Bern, 10. Mai 2001

Auftrag an den Direktor ASTRA:

Erarbeitung eines departementalen Leitbildes zur Förderung des Langsamverkehrs

Sehr geehrter Herr Direktor

Ausgehend von den folgenden Ausführungen erteile ich Ihnen den Auftrag, den Entwurf eines departementalen Leitbildes zur Förderung des Langsamverkehrs zu erarbeiten:

1 AUSGANGSLAGE

1.1 Handlungsbedarf

Zusammen mit dem öffentlichen Verkehr und dem motorisierten Individualverkehr soll der Langsamverkehr so weiterentwickelt werden, dass der gesamte Landverkehr sich in Richtung der Nachhaltigkeit entfaltet. Der Handlungsbedarf zur Förderung des Langsamverkehrs zeigt sich namentlich durch

- die in der Departementsstrategie des UVEK verankerte Zielsetzung, den Anteil des Langsamverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen,
- verschiedene parlamentarische Vorstösse, welche eine aktivere Haltung des Bundes fordern (z.B. Ip Vollmer: «Finanzierung der Veloförderung»; EA Hollenstein: Unterstützung der Städte für Projekte «Ohne Auto in die Stadt»; P Onken: «Wahrung der übergeordneten Interessen- und Koordinationsaufgaben beim Fuss- und Wanderwegnetz»; Ip Eymann: «Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer auch für Verkehrsinfrastruktur-Einrichtungen in Agglomerationen und Städten»),
- die Verkehrsüberlastung, insbesondere der Agglomerationen und Städte, aufgrund der bestehenden räumlichen, ökonomischen und ökologischen Grenzen der Mobilitätssysteme,
- den Wunsch nach vermehrter Wohn- und Lebensqualität sowohl in dichtbesiedelten Gebieten als auch im ländlichen Raum,
- den hohen und immer noch zunehmenden Anteil der Bevölkerung, der sich aus gesundheitlicher Sicht zu wenig bewegt, dadurch Gesundheitskosten von zweieinhalb Milliarden Franken jährlich verursacht und bei dem der Langsamverkehr ein besonderes Potenzial zur Gesundheitsförderung hat, und
- das Programm EnergieSchweiz und das CO₂-Gesetz, welche eine etwa 10%ige Reduktion des Verbrauchs fossiler Energien im Mobilitätssektor vorgeben. Dabei kann die Förderung des Langsamverkehrs einen Beitrag zur Reduktion des Energieverbrauchs leisten.

1.2 Bearbeitungsraum

Im vorliegenden Auftrag werden unter Langsamverkehr folgende nicht-motorisierte Fortbewegungsformen verstanden:

- Fussverkehr (innerhalb des Siedlungsgebiets; Art. 2 Fuss- und Wanderweggesetz, FWG, SR 704)
- Wandern (ausserhalb des Siedlungsgebiets; Art. 3 FWG)
- Velo fahren
- Neue Mobilitätsformen (wie Inlineskates, Skateboards, Kickboards usw.)

Der Auftrag konzentriert sich somit grundsätzlich auf die Behandlung derjenigen Fortbewegungsformen, welche allein auf der menschlichen Muskelkraft (human powered mobility) basieren (vgl. Ziff. 4.2. betr. besonderer Abgrenzungs- und Verknüpfungsfragen).

Dabei gilt es, insbesondere alle relevanten Fragen zu bearbeiten, die den Bewegungs- und Aufenthaltsraum des Langsamverkehrs betreffen (inkl. die für eine erfolgreiche Intermodalität erforderlichen Umsteigebeziehungen sowie unter bestmöglichem Einbezug der historischen Verkehrswege der Schweiz (vgl. Art. 3 Abs. 2 FWG)).

2 ZIEL

Entsprechend der Zielsetzung des UVEK, den Anteil des Langsamverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen, und dem Wissen, dass die Förderung des Langsamverkehrs eine Querschnittsaufgabe ist, die zahlreiche Fachgebiete

der Politik tangiert und sämtliche staatlichen Organisationsebenen (Bund, Kantone, Regionen/Agglomerationen, Gemeinden) einbezieht, sollen überall möglichst günstige Rahmenbedingungen für den Langsamverkehr geschaffen werden. Mit dem vorliegenden Auftrag sollen die vielfältigen, möglichen Massnahmen zur Förderung des Langsamverkehrs erarbeitet werden. Damit sind namentlich

- die bereits heute bestehenden Handlungsspielräume des Bundes zur Förderung des Langsamverkehrs aufzuzeigen und entsprechende Massnahmen zu treffen bzw. vorzuschlagen,
- die auf Bundesebene bestehenden finanziellen, organisatorischen, institutionellen, fachlichen und rechtlichen Lücken im Bereich Förderung des Langsamverkehrs aufzuzeigen und gegebenenfalls Massnahmen vorzuschlagen, mit denen diese künftig geschlossen werden sollen,
- die finanziell, fachtechnisch oder rechtlich relevanten Entscheide mit Berührungspunkten zum Langsamverkehr auf ihre Langsamverkehrs-Verträglichkeit hin zu überprüfen und
- Massnahmen aufzuzeigen und vorzuschlagen, wie die anderen staatlichen Ebenen und Körperschaften, öffentliche und private Unternehmen angehalten und unterstützt werden können, damit auch sie vermehrt geeignete Massnahmen zu Gunsten des Langsamverkehrs treffen.

3 AUFTRAG AN DEN DIREKTOR ASTRA

Bis Ende März 2002 ist der Entwurf eines Leitbildes des UVEK zur Förderung des Langsamverkehrs zu erarbeiten. Im Kompetenzbereich des Bundes soll dieses Leitbild die Handlungsfelder aufzeigen, Prioritäten und Strategien festlegen sowie die konkrete Umsetzung der bearbeiteten Massnahmen vorschlagen.

Mit dem zu erarbeitenden Leitbild des UVEK will ich insbesondere

ökonomische Dimension

- die finanziellen Lücken zur effizienten Förderung des Langsamverkehrs schliessen und Lösungsvorschläge erarbeiten, welche ein langfristiges Finanzierungssystem für den Langsamverkehr darstellen könnten (z.B. analog dem Fonds zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs),
- mit der Schaffung günstiger Voraussetzungen für den freizeit- und tourismusorientierten Langsamverkehr wirtschaftliche Impulse, insbesondere in wirtschaftlichen Randgebieten und touristischen Regionen, geben,

- die Bedürfnisse des Langsamverkehrs in die Raumplanung einbinden und damit u.a. auch den Vollzug und die Unterstützung der gesetzlichen Aufgaben von Bund, Kantonen und Gemeinden stärken und

ökologische Dimension

- einen Beitrag zur Entlastung der Agglomerationen und anderer verkehrsbelasteter Gebiete vom motorisierten Verkehr leisten und damit die Lebensqualität verbessern,
- einen mittelbaren Beitrag leisten an die Reduktion der durch den motorisierten Verkehr bedingten Umweltbelastungen sowie den Verbrauch fossiler Energien, z.B. durch die Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl mittels zweckmässiger Verkehrsinformationssysteme, welche den Langsamverkehr miteinbeziehen,
- multimodale (alle Verkehrsträger betreffende) und intermodale (zwischen Verkehrsmitteln betreffende) Transportketten fördern, mit besonderer Beachtung der Schnitt- und Umsteigstellen,

soziale Dimension

- die freie Mobilitätswahl auch künftigen Generationen sichern, indem die drei Grundformen der Mobilität im Landverkehr (motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, Langsamverkehr) auf allen staatlichen Ebenen grundsätzlich gleichwertig behandelt werden,
- allen Bevölkerungskreisen (insbesondere auch Kindern, Jugendlichen, Betagten oder Behinderten) in allen Landesteilen und Regionen einen zweckmässigen Zugang zu ihren Wohn-, Einkaufs-, Arbeits-, Ausbildungs-, Freizeit- und Spielplätzen (Nahverkehr) dauerhaft sicherstellen,
- beitragen zur kontinuierlichen Erhöhung des Anteils der bewegungsaktiven Bevölkerung mit der positiven Wirkung auf die Volksgesundheit.

4 RAHMENBEDINGUNGEN

4.1 Erarbeitungsgrundsätze

4.1.1 Durch eine ämterübergreifende Kooperation ist sicherzustellen, dass die oben aufgeführten Gesichtspunkte und Anliegen bei der Erarbeitung des Leitbildes frühzeitig einbezogen werden.

4.1.2 Gemeinsam mit externen Partnern inner- und ausserhalb der Bundesverwaltung sind tragfähige Lösungen zu suchen; allfällige Zielkonflikte sind dabei offenzulegen und die getroffenen Wertungen zu begründen.

30 **4.2 Abgrenzungen und Verknüpfungen**

Bezüglich Aufgabenteilung und Zusammenarbeit mit den Kantonen, Agglomerationen und Gemeinden sind die Erkenntnisse des Projektes «Neuer Finanzausgleich» zu berücksichtigen und stufengerechte Entscheidungsstrukturen vorzuschlagen.

Die energiepolitisch motivierte Förderung von Mischformen, wie Elektrovelos und Ähnlichem, soll in diesem Leitbild nicht behandelt werden. Hingegen sind die rechtlichen Aspekte der Koexistenz dieser Mobilitätsformen mit dem Langsamverkehr zu beleuchten.

Die angestrebte Veränderung der Mobilitätsbedürfnisse in Richtung nachhaltiger Mobilität hat Wechselwirkungen mit der Raumentwicklung. Im Bereich der Gesamtverkehrs- und Raumordnungspolitik gilt es deshalb, ebenfalls eine Abgrenzung der Arbeiten vorzunehmen: Die Koordination aller Verkehrsträger oder beispielsweise die Schaffung neuer Raumstrukturen, welche weniger motorisierten Individualverkehr erzeugen, stehen nicht im Zentrum der Arbeiten. Dazu können allenfalls Hinweise gegeben werden.

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit, namentlich für die schwächsten Verkehrsteilnehmenden, ist eines der wichtigsten Anliegen zur Förderung des Langsamverkehrs. Für den gesamten öffentlichen Strassenraum ist dieser Aspekt indessen im Rahmen des Auftrags «Erarbeitung der Grundlagen für eine Strassenverkehrssicherheitspolitik des Bundes» zweckmässige Massnahmen zu behandeln und die entsprechenden Massnahmen vorzuschlagen. Verkehrssicherheitsfragen sind damit grundsätzlich nicht Gegenstand des vorliegenden Auftrags. Hingegen sind im vorliegenden Auftrag spezifische Aspekte bezüglich der Sicherheit des Langsamverkehrs, die im Bericht Strassenverkehrssicherheit nicht oder nur am Rande behandelt werden, zu bearbeiten (z.B. Wandern und Mountainbiken).

5 FOLGEARBEITEN NACH PROJEKTENDE

Im Anschluss an die Erarbeitung des Leitbildes (erste Phase) sollen ab Frühjahr 2002 die genehmigten Massnahmen nach Massgabe der zusätzlich verfügbaren personellen und finanziellen Mittel sukzessive umgesetzt werden.

In dieser zweiten Phase der Arbeiten zur Förderung des Langsamverkehrs sollen alle beteiligten Partner des Langsamverkehrs stärker miteinbezogen werden. Diese Phase umfasst damit vier Elemente:

1. Umsetzen der Massnahmen gemäss Leitbild,
2. Breite Vernehmlassung zum Leitbild zur Förderung des Langsamverkehrs,

3. Vertiefende Abklärungen von Massnahmen, die noch nicht umsetzungsreif sind und
4. Rechtliche Änderungen bis auf die Kompetenzstufe Bundesrat.

In der dritten Phase sollen die gemäss dem Leitbild erforderlichen gesetzlichen Bestimmungen vorbereitet und den zuständigen Organen zur Beratung und Beschlussfassung unterbreitet werden.

6 TERMINE

- | | |
|---|---|
| ■ Zwischenbericht | Dezember 2001 |
| ■ Entwurf Leitbild (Phase I) abgeschlossen mit dem Vorlegen des Entwurfs des departementalen Leitbildes zur Förderung des LV | März 2002 |
| ■ Umsetzung des Leitbildes (Phase II) Gemäss Anträgen des Projektausschusses, bzw. gemäss Entscheid des Vorstehers des UVEK, u.a. Vernehmlassung bei Kantonen, Institutionen und Verbänden usw. | ab Juni 2002 |
| ■ Abschluss Leitbildumsetzung (Phase III) | Etwa 10 Jahre nach Leitbildgenehmigung |

Einzelne, bereits früher reife Teilvorhaben zur Förderung des Langsamverkehrs sind laufend und nach Massgabe der vorhandenen Ressourcen zu realisieren.

Mit freundlichen Grüssen
sig. den 10. Mai 2001

Moritz Leuenberger

Kopie z. K.:

ARE, BAG, BASPO, BAV, BFE, BFS, BUWAL, EFV, SECO, L+T

1. Raumplanung und Planung

Planerische Grundlagen und die Instrumente der Raumplanung sollen dazu beitragen, die Infrastruktur und die Dienstleistungen beim Langsamverkehr kontinuierlich zu verbessern. Es werden kommunal-lokale, kantonal-regionale und nationale Infrastrukturen unterschieden. Jede Kategorie hat spezifischen Anforderungen zu genügen.

Die räumliche Anordnung von Wohn-, Arbeits-, Freizeit- und Einkaufsort bestimmt im Alltag massgeblich die Wahl des Verkehrsmittels. Mit raumplanerischen Instrumenten – kantonalen, regionalen und kommunalen Richtplänen sowie Sachplänen bzw. Konzepten des Bundes – soll eine Raum- und städtebauliche Entwicklung unterstützt werden, die den Langsamverkehr als Teil des gesamten Systems des Personenverkehrs stärkt. Aus diesem Grund sind die raumwirksamen Tätigkeiten von Gemeinden, Kantonen und Bund auf dieses Ziel hin aufeinander abzustimmen und zu harmonisieren.

Durch die Einteilung der Infrastrukturanlagen und Dienstleistungen des Langsamverkehrs in die verschiedenen Kategorien ist es möglich, für die Erfüllung der Sachaufgaben aller staatlichen Ebenen die Ziele stufengerecht festzulegen. Gegebenenfalls können auch räumlich konkrete Anweisungen gemacht werden. So lassen sich die verfolgten Ziele, die eingesetzten Mittel sowie die Prioritäten zur Förderung des Langsamverkehrs innerhalb des Gesamtverkehrssystems ganzheitlich planen. Der konsequente Einbezug des Langsamverkehrs bei planerischen Arbeiten trägt dazu bei, dass der öffentliche Mobilitätsraum sich auf kohärente Weise und abgestimmt auf die vorhandenen Bedürfnisse weiterentwickelt. Attraktive und sichere Netze, Nebenanlagen und Aufenthaltsräume für den Langsamverkehr können auf diese Weise im Zuge von anstehenden Bau-, Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten im Strassenraum kontinuierlich geschaffen werden.

Planungsgrundlagen in Form von Vollzugshilfen, Normen und Weisungen des Bundes definieren stufengerecht die funktionalen Ziele und die qualitativen Anforderungen des Langsamverkehrs an den öffentlichen Mobilitäts- und Aufenthaltsraum.

Massnahmen

- 1. Bund und Kantone überprüfen im Rahmen der Revisionen der kantonalen Richtpläne, ob diese Planungen die raumplanerischen Ziele und Grundsätze zur Förderung des Langsamverkehrs erfüllen.**
- 2. Es wird eine rechtliche Grundlage geschaffen, um die Planung im Bereich Langsamverkehr auf dem Niveau von Sachplänen oder Konzepten des Bundes zu ermöglichen.**
- 3. Der Bund erarbeitet zusammen mit den Kantonen, Agglomerationen und Fachorganisationen Vollzugshilfen und Normen für die Planung von attraktiven und sicheren Wegnetzen, Nebenanlagen und Aufenthaltsräumen des Langsamverkehrs.**

Sachplan Strasse

Der Sachplan Strasse stellt die aktuelle Situation, die Ziele und die konzeptionellen Bedingungen der schweizerischen Strassenverkehrspolitik dar. Er definiert Grundsätze und Grundlagen in den verschiedenen von der individuellen Mobilität betroffenen Bereichen. Mit dem Sachplan wird auch ein neues Bundesstrassen-netz festgelegt und dieses für den Planungshorizont 2020 auf seine Funktion überprüft. Der Sachplan wird in zwei Phasen umgesetzt:

- die konzeptionellen Inhalte werden im Herbst 2002 in die Vernehmlassung gegeben;
- die Koordinationsblätter zu den Infrastrukturprojekten werden 2003 bis 2004 erarbeitet.

Das Vernehmlassungsdokument vom Herbst 2002 enthält noch keine Festlegungen zum Langsamverkehr. Diese sollen erst in der bereinigten Fassung aufgrund der definitiven Version des Leitbilds Langsamverkehr integriert werden. Der konzeptionelle Teil des Sachplans enthält aber Grundsätze, welche indirekte Auswirkungen auf den Langsamverkehr zur Folge haben. Dazu gehören:

- eine koordinierte Verkehrspolitik, welche die Erhöhung des LV-Anteils am Gesamtverkehr erleichtert;
- die Förderung von Verkehrssystemlösungen, bei denen für alle Verkehrsformen gleichwertige Bedingungen bestehen.

2. Infrastruktur

34

Leitsatz

Sowohl inner- als auch ausserhalb der Siedlungsgebiete sind für den Langsamverkehr kohärente Wegnetze, Nebenanlagen und Aufenthaltsräume zu bauen, betreiben, unterhalten und erneuern. Dabei ist sicherzustellen, dass die LV-Infrastruktur entsprechend der potenziellen Nachfrage zu jeder Tages- und Jahreszeit attraktiv und sicher ist.

Erläuterung

Die Förderung des Langsamverkehrs setzt eine qualitativ gute Infrastruktur und ein attraktives Umsteigeangebot auf andere Verkehrsmittel voraus. Grundsätzlich sind folgende Bedingungen beim Ausbau und der Weiterentwicklung von LV-Infrastrukturen zu erfüllen:

- lückenlose Wegnetze für jede Form des LV;
- ein der Kategorie entsprechendes, homogenes Qualitäts-Niveau;
- leicht verständliche Signalisation (vgl. LS 4);
- eine architektonische Gestaltung der LV-Infrastruktur, die bei der Instrumentalisierung von Siedlung und Landschaft die lokalen Gegebenheiten (Siedlungs- und Landschaftsarchitektur) berücksichtigt.

Darüber hinaus sind innerhalb des Siedlungsgebietes insbesondere folgende Elemente bei der Weiterentwicklung der LV-Infrastruktur zu berücksichtigen:

- eine auf die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität ausgerichtete Gestaltung des öffentlichen Strassenraums;
- durch eine zweckmässige Gestaltung der LV-Anlagen ist auch der Zugang für Kinder, ältere Personen sowie mobilitätsbehinderte Menschen zu gewährleisten. Als mobilitätsbehindert gelten Menschen, welche die öffentlichen Mobilitäts-Dienstleistungen nicht, oder nur unter erschwerten Bedingungen nutzen können. Dazu zählen Menschen mit einer dauernden physischen oder psychischen Behinderung, ältere Personen oder solche mit Kinderwagen, schwerem Gepäck oder einer zeitlich begrenzten Behinderung (z.B. durch Beinbruch);
- in Städten und Agglomerationen ist die Weiterentwicklung der LV-Infrastruktur zu Gunsten eines kohärenten Gesamtverkehrssystems zu fördern (vgl. LS 3). Dabei sind insbesondere auch benutzerfreundliche LV-Anlagen zu erstellen, die einen direkten, attraktiven und sicheren Umstieg auf andere Mobilitätsformen erlauben;
- es braucht genügend zweckmässige Anlagen für den «ruhenden Langsamverkehr» wie Veloabstell- und Gepäckanlagen.

Massnahmen

- 1. Der Bund legt die planerischen Grundsätze und Vorgaben an die LV-Infrastruktur fest und erlässt die entsprechenden gesetzlichen Grundlagen.**
- 2. Der Bund stellt den Kantonen zweckgebundene Globalbeiträge für Bau, Betrieb, Unterhalt und Erneuerung der LV-Infrastruktur zur Verfügung.**
- 3. Müssen der Bund oder die Kantone aufgrund anderer Interessen bestehende LV-Infrastrukturanlagen aufheben oder verändern, ist für angemessenen und zweckmässigen Ersatz zu sorgen, der einem beispielhaften Standard entspricht.**
- 4. Der Bund sowie seine Anstalten und Betriebe berücksichtigen bei der Planung, beim Bau, Betrieb, Unterhalt und der Erneuerung ihrer eigenen Anlagen (Nationalstrassen, Meliorationsvorhaben, militärische Anlagen, Flugplätze, Bürogebäude etc.) die Anliegen und Bedürfnisse des LV in vorbildlicher Weise.**
- 5. Bestehende Anlagen des Bundes sowie seiner Anstalten und Betriebe werden hinsichtlich Erfüllung der LV-Anforderungen (z.B. Veloabstellplätze, Garderoben und Duschen) überprüft und im Fall vorhandener Mängel saniert.**

3. Städte und Agglomerationen

36

Leitsatz

Eine umfassende Ausschöpfung des LV-Potenzials, unterstützt von einer Raumentwicklung gegen «innen», trägt erheblich zur Verbesserung des Verkehrsablaufs in städtischen Gebieten bei. Diese Entwicklung in Richtung eines effizienten Gesamtverkehrssystems geht einher mit der Steigerung der Lebens- und Standortqualität sowie einer erhöhten Wettbewerbsfähigkeit von Städten und Agglomerationen.

Erläuterung

Die Lebensqualität einer Agglomeration, aber auch ihre Standortgunst für Dienstleistungs- und Industriebetriebe wird zu einem erheblichen Teil von der erfolgreichen Bewältigung des Personenverkehrs bestimmt. Aus diesem Grund sind in den Agglomerationen effiziente Gesamtverkehrssysteme auszubauen und qualitativ zu verbessern.

Zwischen Siedlungsstruktur, Erreichbarkeit und Modal Split (die Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf die verschiedenen Verkehrsmittel) gibt es eine enge Wechselwirkung. Derzeit besteht ein ungenutztes Potenzial von rund 20% beim Fussverkehr bei Distanzen unter einem Kilometer bzw. rund 50% beim Veloverkehr bei Distanzen unter drei Kilometern (bezogen auf den Modal Split). Solche Potenziale sollen ausgeschöpft werden. Der Langsamverkehr ist deshalb bei der Raum- und Verkehrsentwicklung seiner aktuellen und zukünftigen Bedeutung entsprechend zu fördern. Die positiven Wirkungen kommen insbesondere in Städten und Agglomerationen zum Tragen:

- Für Kinder, ältere Menschen und Mobilitätsbehinderte ist der Langsamverkehr in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr oft der einzige Zugang zur Mobilität.
- Der öffentliche Raum – und die Strasse ist ein bedeutender Teil dieses Raums – übernimmt eine wichtige Funktion für die sozialen Kontakte aller Bevölkerungsschichten.
- Der LV trägt insbesondere in Städten und Agglomerationen zur Erreichung der Ziele der Luftreinhaltung, des Lärmschutzes und des Energiesparens bei.
- Durch die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs für Distanzen unter drei Kilometern kann nicht nur eine effiziente Mobilität erreicht werden, sondern auch eine Verbesserung der Gesundheit der Bevölkerung.
- Der LV weist einen geringen Infrastruktur- und Raumbedarf aus. In den Städten und Agglomerationen erreichen Investitionen in den LV daher ein günstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis.

Massnahmen

- 1. Der Verkehr in den Städten und Agglomerationen ist unter Einbezug aller Verkehrsarten (d.h. ÖV, MIV und LV) sowie den räumlichen und umweltpolitischen Aspekten durch zweckmässige Trägerschaften zu planen. Dabei sind die Mobilitätsbedürfnisse aller in einer wirtschaftlich tragbaren und volkswirtschaftlich möglichst effizienten Form zu befriedigen.**
- 2. Der Bund beteiligt sich im Rahmen von Agglomerationsprogrammen an der Planung und Realisierung solcher Gesamtverkehrssysteme. Eine Unterstützung durch den Bund erfolgt nur dann, wenn die planerischen und umsetzungsorientierten Anforderungen zugunsten des ÖV, MIV und LV sowie deren Verknüpfung erfüllt und dauerhaft sichergestellt sind.**
- 3. Die Finanzhilfe des Bundes zugunsten des Agglomerationsverkehr wird u.a. mit folgenden, spezifischen Anforderungen bezüglich dem Langsamverkehr verknüpft:**
 - **zusammenhängende, attraktive und sichere Fuss- und Velowegnetze;**
 - **direkte, sichere und attraktive Umsteigemöglichkeiten zum ÖV und MIV;**
 - **eine ausreichende Anzahl sicherer und attraktiver Veloabstellanlagen;**
 - **Ausgestaltung des öffentlichen Raums, so dass allen Bevölkerungsgruppen der Zugang zur Mobilität gewährleistet ist.**

Finanzierung und Koordination Agglomerationsverkehr

Das UVEK hat im Jahre 2000 eine Expertengruppe unter Leitung des Ständerates Dr. Peter Bieri eingesetzt und ihr den Auftrag erteilt, politisch tragfähige und umsetzbare Vorschläge zur Lösung der Verkehrsproblematik in den Agglomerationen zu erarbeiten. Ende Mai 2002 veröffentlichte diese Expertengruppe ihre Empfehlungen und den erläuternden Bericht, mit u.a. folgenden Ausführungen: «Vor allem in den Agglomerationen ist nur der kombinierte Ansatz Erfolg versprechend: Lösungen des Agglomerationsverkehrs sind nur möglich, wenn Schiene, Strasse und Langsamverkehr gemeinsam betrachtet werden.»

Die wichtigste Massnahme dabei ist eine Verfassungsänderung, die es erlaubt, aus zweckgebundenen Mineralölsteuererträgen Schienen- und Strasseninvestitionen des Agglomerationsverkehrs zu unterstützen. Diese Änderung ist in der Botschaft vom 14. November 2001 zur Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgaben zwischen Bund und Kantonen (NFA) enthalten. Nach Antrag des Bundesrates soll in Artikel 86 Absatz 3 Bundesverfassung ein neuer Buchstabe bis mit folgendem Wortlaut eingefügt werden: «Massnahmen zur Verbesserung des Verkehrsablaufs in Städten und Agglomerationen».

Die Expertengruppe schlägt im Weiteren vor, mittels einer Programmfinanzierung Bundesbeiträge an den Agglomerationsverkehr zu leisten. Die Agglomerationen müssen sich dabei in Trägerschaften für den Agglomerationsverkehr organisieren. Diese Trägerschaften sollen Agglomerationsprogramme ausarbeiten, welche alle Verkehrsarten – d.h. ÖV, MIV und LV – sowie auch räumliche und umweltpolitische Aspekte berücksichtigen. Der Bund sieht vor, seine Finanzbeiträge auf der Basis dieser Agglomerationsprogramme zu bemessen. Die Förderung des Langsamverkehrs in Städten und Agglomerationen soll in diesem Sinne explizit durch den Bund mitfinanziert werden.

4. Leit- und Informationssystem

38

Leitsatz

Basierend auf der Strassenverkehrsgesetzgebung wird gesamtschweizerisch ein einheitliches Leit- und Informationssystem zur Förderung des Langsamverkehrs geschaffen. Dieses System stützt sich auf ein ganzheitliches Konzept und umfasst alle Formen des Langsamverkehrs. Soweit erforderlich sind auch verwandte Signalisationssysteme in das System miteinzubeziehen.

Erläuterung

Ein gesamtschweizerisch einheitliches Leit- und Informationssystem trägt wesentlich zur Förderung des Langsamverkehrs bei. Die Umsetzung erfolgt inner- und ausserorts in Form von Wegweisungen, Zusatztafeln, Bodenmarkierungen, Informationstafeln etc. Das Leit- und Informationssystem soll der Bevölkerung sowie der Tourismus- und Freizeitbranche das ganze LV-Angebot leicht zugänglich machen (bezüglich digitale Informationssysteme, vgl. LS 10):

- Eine professionell aufgebaute und unterhaltene Signalisation führt sowohl inner- als auch ausserhalb des Siedlungsraums zu einem wesentlichen Qualitätssprung des LV-Angebotes.
- Mit einem nationalen Leit- und Informationssystem kann die Bildung eines marktfähigen Labels für den LV vereinfacht werden. Damit kann das Marktpotenzial des LV – vor allem, aber nicht nur im Tourismus- und Freizeitbereich voll ausgeschöpft werden.
- Mit der Einheitlichkeit der Leit- und Informationssysteme verbessern sich die Orientierungsmöglichkeiten. Dies führt besonders in unübersichtlichen Situationen zu einer erhöhten Sicherheit der Benutzerinnen und Benutzer.
- Verhaltensänderungen bei der Verkehrsmittelwahl lassen sich durch die Vermittlung von Wissen und Werten beeinflussen. Alle wissen sofort, was beim Benutzen von signalisierten Wegen oder Aufenthaltsräumen zu erwarten ist. Beispiele sind: Inlineskating-Routen, ein Bergwander-, Velo- oder Mountainbikeweg, gedeckte Veloabstellplätze. Zugangsschwellen lassen sich auf diese Weise abbauen. Leit- und Informationssysteme für den LV wirken in verschiedener Weise in diese Richtung: Sie sind eine permanente Werbung für das LV-Angebot, sie dienen als Identifikationsmerkmal und tragen zum Imagegewinn der LV-Benutzerinnen und Benutzer bei.
- Leit- und Informationssysteme vermitteln bisher kaum bekannte oder nicht wahrgenommene Wegnetzzusammenhänge. Dies insbesondere im Verbund mit dem ÖV und dem MIV. Der LV ist dabei ein zentraler Teil der intermodalen Transportketten eines optimierten Systems «Personenverkehr».

Massnahmen

- 1. Der Bund erarbeitet gemeinsam mit den Kantonen und den Fachorganisationen ein Konzept für ein alle LV-Formen umfassendes Leit- und Informationssystem. Angrenzende Signalisationskonzepte (z.B. Signalisation der Parahotellerie, Jagdbannbezirke, Reitwege, Winterwanderwege, Langlaufloipen-Netze etc.) sind dabei zu berücksichtigen. Er setzt dieses Konzept auf der zweckmässigen Rechtssetzungsebene (Signalisationsverordnung, Fuss- und Wanderweggesetz, etc.) um.**
- 2. Der Bund erarbeitet auf der neuen rechtlichen Basis gemeinsam mit den interessierten Organen einschlägige Fachnormen (VSS SN) und allfällig erforderliche Vollzugshilfen.**
- 3. Die Kantone sind für die Umsetzung der neuen Rechtsvorschriften und Normen verantwortlich. Der Bund unterstützt sie bei dieser Aufgabe, sofern konzeptionelle und planerische Vorgaben im Sinne einer nationalen Signalisation eingehalten werden. Im Sinne einer Anschubinvestition unterstützt der Bund die Kantone zum Beispiel durch die Zurverfügungstellung von Signalisationsmaterial.**

5. Sicherheit

40

Leitsatz

Die LV-Anlagen entsprechen den Bedürfnissen eines hohen subjektiven Sicherheitsempfindens (Gewalttaten und Übergriffe auf LV-Benutzerinnen und -Benutzer).

Entsprechend den Grundsätzen von VISION ZERO gibt es keine toten oder schwerverletzten Langsamverkehrsteilnehmenden mehr. In diesem Sinne wird das Strassenverkehrssystem so ausgestaltet, dass es tolerant ist gegenüber unvermeidbarem, menschlichem Fehlverhalten.

Die LV-Infrastrukturen ausserhalb des Geltungsbereichs des Strassenverkehrsgesetzes (z.B. Wanderwege oder Aufenthaltsräume für LV) werden nach hohen sicherheitstechnischen Standards geplant, gebaut, betrieben, unterhalten und erneuert. Darüber hinaus sind die Benutzerinnen und Benutzer dieser Anlagen durch geeignete Leit- und Informationssysteme auf potenzielle Gefahren aufmerksam zu machen.

Erläuterung

Eine Sicherheit vermittelnde und gewährleistende Infrastruktur ist für die Förderung des LV eine unabdingbare Grundvoraussetzung. Unsichere oder als unsicher empfundene Infrastrukturen werden durch LV-Teilnehmende nicht oder nur beschränkt genutzt. Dies gilt sowohl bezüglich des subjektiven Sicherheitsempfindens (Gewalttaten und andere Übergriffe) als auch bezüglich der objektiven Verkehrssicherheit.

Massnahmen mit der primären Zielsetzung, die Verkehrssicherheit der LV-Teilnehmenden zu erhöhen, sind nicht Gegenstand dieses Leitbilds. Beruhend auf der Sicherheitsphilosophie VISION ZERO werden diese Massnahmen im Rahmen der neuen Strassenverkehrssicherheitspolitik weiter verfolgt. Im Zentrum der neuen Sicherheitsphilosophie steht dabei die Einsicht, dass der Mensch Fehler begeht – auch im Strassenverkehr. Als Folge davon muss sich das Strassenverkehrssystem so weit als möglich den Fähigkeiten der Menschen – besonders auch älterer Menschen, Kinder und Mobilitätsbehinderter – anpassen. Es sind deshalb Voraussetzungen zu schaffen, die nach Möglichkeit ein Fehlverhalten der motorisierten und nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmenden auffangen. Die Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit dürfen indessen nicht zu Einschränkungen oder Erschwernissen beim LV führen (z.B. Unter- oder Überführungen, Umwege durch Beseitigung von Fussgängerstreifen etc.).

LV-Infrastrukturen ausserhalb des öffentlichen Strassenraums (z.B. Wanderwege, Mountainbike-Routen) können und sollen nicht nach den Grundsätzen von VISION ZERO ausgebaut und betrieben werden. Bei diesen Infrastrukturen muss primär die Eigenverantwortung der Benutzenden zum Tragen kommen. Der Erholungswert dieser Räume würde durch die erforderlichen sicherheitstechnischen Infrastrukturbauten zu stark eingeschränkt. Zudem wäre die Realisierung eines solchen Sicherheitsniveaus weder effizient noch volkswirtschaftlich tragbar. Dennoch sollen auch bei diesen Infrastrukturen einheitliche technische Standards angewandt und zweckdienliche, zeitgemässe Informations- und Leitsysteme aufgebaut werden, welche allen Benutzerinnen und Benutzern eine angemessene Sicherheit bieten.

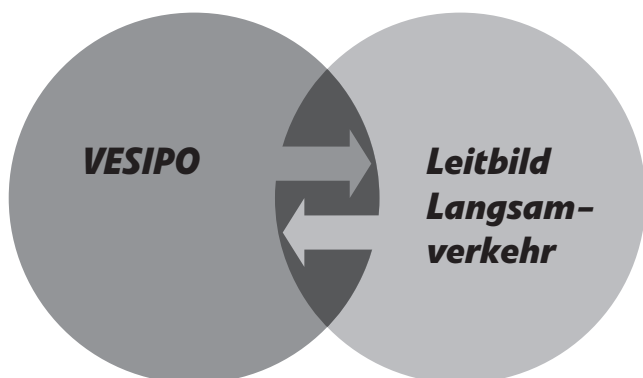
Massnahmen

1. **Das Sicherheitsempfinden und das Wohlbefinden im öffentlichen Raum werden zu einem zentralen Aufgabengebiet der Raum- und städtebaulichen Planung. Der Bund konzipiert entsprechende Massnahmenpakete und überprüft diese anhand von Pilot- und Demonstrationsanlagen. Die Resultate sind für allfällige Verbesserungen auf rechtlicher und technischer Ebene einzusetzen. Daraufhin erarbeitet der Bund Vollzugshilfen für Kantone und Gemeinden.**
2. **Der Bund erarbeitet technische Normen zur sicherheitsoptimierten Ausgestaltung der LV-Infrastrukturen ausserhalb des Strassenraums, eine Haftungsregelung der öffentlichen Hand für diese Anlagen sowie das Leit- und Informationssystem (vgl. LS 4) zur Erhöhung der Sicherheit der LV-Teilnehmenden.**
3. **Im Rahmen des Projekts VESIPO formuliert der Bund zusammen mit den Kantonen und den interessierten Kreisen eine neue Strassenverkehrssicherheitspolitik. Die Umsetzung und Finanzierung von VESIPO erfolgt ausserhalb des Anschubprogramms des vorliegenden Leitbilds (vgl. LS 13).**

Strassenverkehrssicherheitspolitik des Bundes (VESIPO)

Nach den Grundsätzen von VISION ZERO formuliert der Bund zusammen mit den Kantonen und interessierten Kreisen eine neue Strassenverkehrssicherheitspolitik. Er erarbeitet im Rahmen des Projekts VESIPO die erforderlichen Massnahmen zur Erhöhung der Strassenverkehrssicherheit. Damit soll das Ziel erreicht werden, die Zahl der schwer verunfallten und getöteten Personen im Strassenverkehr drastisch – als Vision sogar auf Null – zu senken. Selbstverständlich ist diese Stossrichtung auch ein zentrales Anliegen zur Förderung des Langsamverkehrs. Es geht in erster Linie darum, die Unfallrate der LV-Teilnehmenden drastisch zu senken und Unfallschwerpunkte zu sanieren. Dies sowohl inner- und ausserorts auf den Strassen als auch auf Fuss- und Wanderwegen sowie auf Velowegen. Die Verkehrssicherheit der LV-Teilnehmenden kann im Rahmen von VESIPO insbesondere durch folgende Massnahmen erhöht werden:

- Sanierung von Stellen mit einer Häufung von Unfällen;
- Sicherung von Fussgänger-Querungen;
- Sicherung von Querungen und Linksabbiegemanövern für den leichten Zweiradverkehr;
- Massnahmen zur Verbesserung der Schulwege;
- Mobilitätsausbildung und Sicherheitserziehung auf allen Schulstufen;
- Kampagne für das Tragen von Velohelmen; Velohelmtragepflicht.



6. Kombinierte Mobilität

42

Leitsatz

Die optimale Verknüpfung der Infrastrukturanlagen des Langsamverkehrs mit jenen der öffentlichen und privaten Verkehrsmittel ermöglicht allen einen direkten, attraktiven und sicheren Umstieg von einem zum anderen Verkehrsmittel (multimodaler Verkehr).

Erläuterung

Der Langsamverkehr, vor allem der Fussverkehr, ist für einen grossen Teil der Bevölkerung der primäre und in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr der einzig mögliche Zugang zur Mobilität. Daher sind die zentralen Elemente für die Bildung von frei wählbaren, modularen Wegketten zu verbessern:

- Die Schaffung direkter, attraktiver und sicherer Umsteigemöglichkeiten an den Schnittstellen der verschiedenen Verkehrsmittel (Haltestellen, Bahnhöfe, Mobil-Centers etc.). Dazu gehören diebstahlsichere und wettergeschützte Anlagen für den ruhenden Langsamverkehr (Veloabstell- und Gepäckaufbewahrungsanlagen, Sitzgelegenheiten etc.).
- Die Schaffung eines Angebots mit einfachen und attraktiven Transportmöglichkeiten für Velos, Kinderwagen und Gepäck in öffentlichen Verkehrsmitteln.
- Die Erarbeitung kundengerechter Zugriffsmöglichkeiten zu interaktiven Mobilitätsinformationen (vor und während der Reise) wie Fahrpläne, Angaben zu den einzelnen LV-Netzen, Bike&Ride- und Park&Ride-Anlagen, Berichte über den Strassenzustand und zu den aktuellsten Verhältnissen bei den öffentlichen Verkehrsmitteln (vgl. LS 10).

Massnahmen

- 1. Der Bund legt die allgemein verbindlichen, gesamtschweizerischen Grundlagen für die Planung, den Bau, Betrieb, Unterhalt und Erneuerung von Anlagen für die kombinierte Mobilität fest. Bei Bedarf erarbeitet er zusammen mit den interessierten Kreisen entsprechende Vollzugshilfen.**
- 2. Bund und Kantone sorgen dafür, dass im Rahmen der Bestellungen der Verkehrsleistungen beim öffentlichen Verkehr und der Leistungsvereinbarungen für die Infrastrukturen des ÖV die Anliegen der kombinierten Mobilität integriert werden. Dazu gehören beispielsweise Anlagen für den ruhenden Langsamverkehr oder Mitnahmemöglichkeiten für Velos und Kinderwagen.**

Programm EnergieSchweiz

EnergieSchweiz trägt zur energieeffizienten Mobilität und zur Senkung der CO₂-Emissionen des Verkehrs bei. Dazu gehören Massnahmen wie die Verbesserung der Fahrzeuge und des Fahrverhaltens sowie die Förderung der kombinierten Mobilität. Ziel des Programmtails Mobilität ist es, vor allem den Modal Split hin zum öffentlichem Verkehr und zum Langsamverkehr zu beeinflussen. Zentrale Punkte sind hierzu bedürfnisgerechte Schnittstellen zwischen Verkehrsträgern und attraktive Wegketten. Schwerpunktbereiche von EnergieSchweiz mit Bezug zum Langsamverkehr sind:

- Freizeitmobilität (z.B. nachhaltiger Sportverkehr, «sanfter» Tourismus),
- Schnittstellen und Wegketten (z.B. Mobilitätszentralen, Velostationen),
- Kommunikation und Information (z.B. Mobilitätsradio, www.mobilservice.ch),
- Modellvorhaben (z.B. Modellkanton TI, Modellstadt Burgdorf, Modellquartier Gundeldingerfeld Basel),
- Label «Energierstadt» mit Mobilitätsberatung für Gemeinden,
- Mobilitätsmanagement in Unternehmen und Gemeinden.

7. Bildung und Öffentlichkeitsarbeit

44

Leitsatz

Eine sachgerechte, kontinuierliche Information und Beratung der Öffentlichkeit über die Bedeutung, die Möglichkeiten und die Anforderungen des Langsamverkehrs trägt zur LV-Förderung bei. Der rege Informationsaustausch auf nationaler und internationaler Ebene sowie die praxisnahe Aus- und Weiterbildung auf allen Bildungstufen gewährleistet flächendeckend das erforderliche Fachwissen für die Realisierung von Massnahmen zur LV-Förderung und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Erläuterung

Fachwissen bei Behörden und Privaten verbessert das Verständnis für verkehrspolitische, -technische und -planerische Gesamtzusammenhänge. Nur so ist die Weiterentwicklung des Strassen- und Wegnetzes sowie des Aufenthaltsraums im Sinne einer attraktiven und sicheren LV-Infrastruktur und -Dienstleistung möglich. Information, Aus- und Weiterbildung spielen daher eine zentrale Rolle bei der langfristigen Förderung des Langsamverkehrs.

Um das Potenzial des Langsamverkehrs auszuschöpfen braucht es eine grundsätzliche Veränderung des Mobilitätsverhaltens. Deshalb sind das Image, die Wertschätzung und die Bedeutung des LV im Alltag und in der Freizeit zu steigern. Die Vermittlung diesbezüglicher Informationen und das Aufzeigen des konkreten Nutzens der LV-Förderung sind dabei von zentraler Bedeutung.

Massnahmen

- 1. Der Bund verstärkt gemeinsam mit den Kantonen und Fachorganisationen die Öffentlichkeitsarbeit mit dem Ziel einer flächendeckenden Vermittlung der wesentlichsten Informationen über den Langsamverkehr. Im Vordergrund stehen Fachtagungen, Kongresse, Ausstellungen, Informationsbroschüren, Preisverleihungen für beispielhafte LV-Förderungsmaßnahmen etc.**
- 2. Der Bund stellt mit Vollzugshilfen und Beratungen sicher, dass alle Kantone, Agglomerationen, Städte und Gemeinden ihre LV-Aufgaben fachgerecht und nach dem aktuellsten Stand der Technik wahrnehmen können.**
- 3. Gemeinsam mit den Kantonen verstärkt und institutionalisiert der Bund die Angebote im Bereich der Aus- und Weiterbildung zum Thema Langsamverkehr. Dies insbesondere durch:**
 - **interdisziplinäre Vertiefungsrichtungen an Fachhochschulen und Universitäten;**
 - **Lehrmittel zur Mobilität mit dem Fokus auf den Langsamverkehr.**

8. Forschung und Entwicklung, Pilot- und Demonstrationsanlagen

Die Forschung und Entwicklung sowie die Erstellung von Pilot- und Demonstrationsanlagen im Bereich des Langsamverkehrs und der multimodalen Transportketten werden intensiviert. Die Schweiz steigert die Aktivitäten auf nationaler und internationaler Ebene hinsichtlich...

... Forschung und Entwicklung in den Bereichen Infrastruktur, volkswirtschaftliche Effekte und Evaluation der LV-Förderung, objektive Sicherheit und subjektives Sicherheitsempfinden, Verkehrsregelungen, Dienstleistungen für die Bildungs- und Informationsbelange sowie für die Weiterentwicklung technischer Normen;

... Pilot- und Demonstrationsanlagen als publikumswirksames Informationsinstrument und für die Erlangung von Praxiserfahrungen als Basis der Weiterentwicklung von Recht, Technik und Verkehrskultur.

Eine zielgerichtete Forschung und Entwicklung übt einen starken Einfluss auf die Wirksamkeit der LV-Förderung aus. Deshalb sind die positiven Auswirkungen der Förderung des Langsamverkehrs in ihrer sozialen, ökonomischen und ökologischen Dimension vertieft zu untersuchen. Die erzielten Ergebnisse sollen jeweils auf einem geeigneten Weg partnerschaftlich umgesetzt werden. Dabei gilt es auch die internationalen Verbindungen und Weiterentwicklungen aktiv mitzuverfolgen und sich – wo eine Umsetzung in der Praxis Erfolg verspricht – zu beteiligen. Ein Bedarf nach vermehrtem Fachwissen zeichnet sich insbesondere in folgenden Handlungsfeldern ab:

- Technische und rechtliche Optimierung von Infrastruktur und Verkehrsregeln hinsichtlich der Bedürfnisse des Langsamverkehrs sowie der Verknüpfung des LV mit dem ÖV und MIV;
- Forschung zum Langsamverkehr im Alltag bezüglich sozialer, psychologischer, ökonomischer und historischer Fakten (Schliessen der vorhandenen Wissenslücken);
- Erforschung des Freizeitmarktes, da sich die Motive und Bedürfnisse für die Ausübung des freizeitorientierten Langsamverkehrs stark gewandelt haben;
- Verbesserung der technischen Verkehrssicherheit der Velos und der fahrzeugähnlichen Geräte wie Inline-Skates, Trottinette, Kinderräder etc.;
- Neuentwicklung der Instrumente zur Evaluation der Fördermassnahmen (vgl. LS 9);
- Weiterentwicklung der interaktiven Informationssysteme, um allen einen modernen Zugang zu aktuellen LV-Informationen zu ermöglichen (vgl. LS 10).

Massnahmen

47

- 1. Der Bund stellt sicher, dass der Bedarf an Forschung & Entwicklung (F&E) beim Langsamverkehr umfassend und kontinuierlich abgedeckt wird. Er berücksichtigt dabei die Entwicklungen auf nationaler und internationaler Ebene. Er arbeitet eng mit Partnern aus der Privatwirtschaft sowie nationalen Institutionen und Organisationen zusammen.**
- 2. Der Bund realisiert zusammen mit Kantonen, Agglomerationen, Städten, Gemeinden und der Wirtschaft Pilot- und Demonstrationsanlagen (P&D). Er stellt sicher, dass die zuständigen Behörden und die Wirtschaft über die neuen Erkenntnisse kontinuierlich informiert und bei deren Umsetzung beraten werden. Der effiziente und effektive Einsatz der F&E-Mittel ist zu gewährleisten, indem die Praxiserfahrungen von P&D-Anlagen die Zielrichtung der künftigen F&E im Bereich des LV vorgeben.**

9. Statistik und Evaluation

48

Leitsatz

Die Langsamverkehrsstatistik ist als gleichwertiger Teil in die offizielle Verkehrsstatistik zu integrieren. Der Bund erhebt regelmässig die relevanten Daten aller Formen des LV. Die Daten werden quantitativ und qualitativ so erhoben, dass sie für die Planung und Evaluation von Fördermassnahmen geeignet sind. Der Langsamverkehr wird in alle sachverwandten Statistiken des Bundes miteinbezogen.

Erläuterung

Quantitativ und qualitativ geeignete Datengrundlagen sind die Basis für die Evaluation und Umsetzung von Fördermassnahmen. Der Anteil des LV am gesamten Personenverkehr und seine Bedeutung für den intermodalen Verkehr wurden bis zur Bekanntgabe der neuesten Mobilitätskennzahlen des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten massiv unterschätzt. Deshalb soll die Statistik zum LV in folgende Richtung ausgebaut werden:

- genaue Definition der einzelnen Formen von Langsamverkehr;
- separate Erfassung jeder Form von LV;
- keine Festlegung einer unteren Altersgrenze bei der Erfassung der Mobilität;
- Erhebung des quantitativen und qualitativen Angebots im LV ergänzend zu den Daten des Verkehrsnachfrageverhaltens; insbesondere sind Daten wie Netzlänge und -qualität, Anlagen für ruhenden LV etc. zu erfassen;
- periodische Verkehrszählungen in jeder Form von LV;
- Erhebung des Anteils des LV an Wegketten oder am intermodalen Verkehr.

Massnahmen

1. Die Angaben zum Verkehrsverhalten (Mikrozensus 2000 und folgende) werden speziell aus der Sicht des Langsamverkehrs ausgewertet und hinsichtlich der Bedürfnisse einer LV-Statistik überprüft.
2. Der Langsamverkehr wird in die behördliche Statistik des Bundes (BFS) aufgenommen. Gemeinsam mit den Kantonen und den Fachorganisationen erarbeitet der Bund ein Konzept für eine LV-Statistik.
3. Dieses Konzept wird durch den Bund umgesetzt und in die bestehenden statistischen Erhebungen integriert. Damit wird die regelmässige Erhebung der relevanten LV-Statistikdaten sichergestellt.
4. Der Bund erarbeitet gemeinsam mit den Kantonen und den Fachverbänden ein Evaluationskonzept für die laufende Beurteilung der ergriffenen Massnahmen zur Förderung des LV.
5. Die statistisch relevanten Daten zum Langsamverkehr werden periodisch in Spezialpublikationen für die Öffentlichkeit aufbereitet. Die Publikationen weisen die positiven und negativen Aspekte des LV aus, beispielsweise
 - Vergleiche mit anderen Verkehrsarten,
 - Unfälle, Unfallgeschehen, Unfallverhütung,
 - Auswirkungen auf den Energieverbrauch und auf die Umwelt,
 - Stellenwert für die Gesundheit der Bevölkerung,
 - Bedeutung für den Tourismus,
 - volkswirtschaftliche Kosten und Nutzen,
 - Evaluation der staatlichen Förderung des LV.

Mikrozensus Verkehrsverhalten

Alle fünf Jahre werden seit 1974 in der Schweiz statistische Erhebungen zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung durchgeführt (Mikrozensus Verkehrsverhalten). Im Jahr 2000 wurden 27'918 Haushalte bzw. 29'407 Einzelpersonen zu folgenden Schwerpunkten telefonisch befragt: Besitz von Fahrzeugen, Führerausweisen und Abonnements; tägliches Verkehrsaufkommen (Anzahl Wege, Zeitaufwand, Distanzen); Verkehrszwecke und Verkehrsmittelbenutzung; Reisen mit Übernachtungen und Flugreisen; Einstellungen zur Verkehrspolitik der Schweiz. Die erhobenen Daten ermöglichen ein detailliertes Bild zum Personenverkehr in der Schweiz. Sie dienen als statistische Grundlagen für die Vorbereitung und Erfolgskontrolle politischer Massnahmen, aber auch als Input für vertiefte Analysen der Verkehrsentwicklung.

Diese Ergebnisse des Mikrozensus Verkehrsverhalten liefern zur Zeit die einzigen gesamtschweizerischen Angaben zum Langsamverkehr. Die erhobenen Daten erlauben detaillierte soziodemografisch und regionalisiert differenzierte Aussagen zu den zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegten Wegen. Der nächste Mikrozensus soll im Jahre 2005 durchgeführt werden.

10. Mobilinfosystem Schweiz

50

Leitsatz

Sämtliche räumlichen Informationen zum Langsamverkehr sind in einem national einheitlichen geographischen Informationssystem integriert. Mit einer flächendeckenden Kooperation zwischen Bund, Kantonen, Agglomerationen und Dritten wird sichergestellt, dass sämtliche LV-relevanten Geoinformationen in einem allgemein anerkannten Standard verknüpft sind. Die Resultate sind Teil eines «Mobilinfosystems Schweiz» und stehen als Service public dauerhaft zur Verfügung.

Erläuterung

Im Sinne der Strategie des Bundesrats für eine Informationsgesellschaft in der Schweiz sollen die Möglichkeiten der neuen Informations- und Kommunikationstechnologie (NIKT) zugunsten der Förderung des Langsamverkehrs genutzt werden. Die nationale Zusammenführung der räumlichen Informationen zum LV bewirkt erhebliche Synergieeffekte für seine Förderung. So können günstige Voraussetzungen zur Erzielung volkswirtschaftlicher Mehrwerte geschaffen werden. Damit dies möglich wird, müssen alle Geoinformationen mit direktem und indirektem Bezug zum LV uneingeschränkt miteinander vernetzt werden. Nebst der Verbesserung des Vollzugs durch die öffentlichen Hand ermöglicht dies der Privatwirtschaft eine kundenorientierte Aufbereitung von attraktiven LV-Produkten.

Aus diesen Gründen ist ein qualitativ hochwertiges, interaktives Mobilitätsinformationssystem für den Langsamverkehr aufzubauen. Dieses beinhaltet mindestens die Geoinformationen zu den nationalen und kantonal-regionalen sowie eventuell den kommunalen LV-Wegnetzen und zu den historischen Verkehrswegen. Im Weiteren bietet es Zusatzinformationen wie Passierbarkeit von Wanderwegen, aktuelle Gefahrenhinweise zu Wander- und Velowegen infolge Umweltereignissen, Fahrpläne des öffentlichen Verkehrs, P&R- und B&R-Anlagen, Mietangebote für Autos und Velos etc.

Miteinander vernetzte Geodaten zum LV erzeugen volkswirtschaftliche Mehrwerte, weil damit die Förderung des LV auf allen staatlichen Ebenen bezüglich Qualität und Effektivität besser wahrgenommen werden kann. Damit werden unter anderem folgende Ziele angestrebt:

- nationaler Verbund der georeferenzierten Informationen und Vereinheitlichung der Daten der LV-Netze mit den Kategorien national, kantonal-regional sowie eventuell kommunal-lokal;
- einheitliches Planen, Bauen, Betreiben, Unterhalten und Erneuern von Infrastrukturen des Langsamverkehrs, beispielsweise in den Bereichen der Planung der Wegnetze und der Realisierung der Signalisation;
- einfache und rechtzeitige Berücksichtigung der Anliegen des LV bei sämtlichen raumwirksamen Vorhaben wie Meliorationen, Eisenbahn- und Strassenbau, Ausbau ÖV, Siedlungsplanung etc.;
- zielgerichteter Einsatz der Finanzmittel der öffentlichen Hand und zweckmässige Evaluation des staatlichen Handelns;
- LV-Geoinformationen können zudem für touristische Angebote und auch weitere Dienstleistungen der Privatwirtschaft genutzt werden. Damit entstehen weitere Mehrwerte. Es lassen sich neue Märkte rund

um den LV erschliessen und als Folge davon resultieren wiederum Innovationen und beschäftigungswirksame Investitionen.

Bei der Umsetzung des Mobilinfosystems Schweiz – Teil Förderung des LV – gelten folgende Grundsätze:

- Alle haben den gleichen Zugang zu den LV-Informationen. Dies unabhängig von Ort und Zeit sowie auf allen Ebenen. Die Nutzung der Informationen ist kostenlos oder zu Niedrigpreisen möglich.
- Die Geoinformationen zum LV werden der Wirtschaft frei zugänglich gemacht. Damit wird ein fairer Wettbewerb (insbesondere der Bereiche Freizeit und Tourismus sowie Planungs- und Bauwirtschaft) gefördert.
- Verlässliche Rahmenbedingungen für die Nutzung der LV-Geoinformationen schaffen Akzeptanz und Vertrauen bei den Endkunden und der Wirtschaft.
- Die LV-Geoinformationen werden parallel zur digitalen Diffusionsform auch über die bestehenden, konventionellen Kommunikationskanäle (z.B. Stadtpläne, Wanderkarten, Bücher zum LV-Angebot usw.) verbreitet.

Massnahmen

51

- 1. Der Bund erarbeitet in enger Kooperation mit Kantonen, Agglomerationen, Städten und Gemeinden ein Konzept für den Aufbau und die Nachführung der LV-relevanten Geoinformationen. Der Bund legt die Vorgaben für eine standardisierte Erfassung und Beschreibung dieser Daten so fest, dass sie als Teil der nationalen Geodaten-Infrastruktur der Schweiz (NGDI-CH) auch anderweitig und dauerhaft nutzbar sind.**
- 2. In der Form von Partnerschaften – innerhalb der öffentlichen Hand und mit Privaten – wird das Konzept stufenweise umgesetzt. Der Bund sorgt für eine hohe Qualität und Homogenität der integrierten LV-Daten. Zudem stellt er zusammen mit allen Partnern eine zweckmässige Nachführung und Weiterentwicklung der räumlichen LV-Informationen (Data Warehousing) sicher.**
- 3. Die verschiedenen Ersteller der Geoinformationen (die sogenannten Datenherren wie Kantone, Städte, Gemeinden oder Fachorganisationen) sorgen gemeinsam mit dem Bund für eine kontinuierliche Promotion der verfügbaren Informationen zum LV.**
- 4. Der Bund erstellt und betreibt eine flächendeckende Grunddienstleistung als Service public, der allen einen einfachen Zugang zu den LV-Geoinformationen ermöglicht. Dazu gehört insbesondere die Verknüpfung des LV mit den Angeboten von ÖV und MIV.**

11. Zusammenarbeit und Zuständigkeiten

52

Leitsatz

Die öffentliche Hand schafft günstige Rahmenbedingungen für die wirksame Förderung des Langsamverkehrs. Zu diesem Zweck sind volkswirtschaftlich sinnvolle Formen der Zusammenarbeit auf den Ebenen Public-Public und Public-Private zu realisieren.

Erläuterung

Für eine erfolgreiche gesamtschweizerische Förderung des LV-Grundangebots müssen die Zuständigkeiten und Rahmenbedingungen teilweise ergänzt oder neu geschaffen werden. Die Zuweisung der Zuständigkeiten soll dabei gemäss dem Subsidiaritätsprinzip erfolgen. Es gilt also zu berücksichtigen, dass die verschiedenen im Zusammenhang mit der Förderung des LV anfallenden staatlichen Aufgaben derjenigen staatlichen Ebene zugewiesen werden, die sie am besten zu lösen vermag. Im Übrigen ist sicherzustellen, dass die bereits heute erfolgreichen Vollzugspartnerschaften mit oft ehrenamtlich tätigen privaten Vereinigungen weitergeführt und weiterentwickelt werden können.

Der Bau, Betrieb, Unterhalt und die Erneuerung der LV-Infrastruktur ist und bleibt eine Aufgabe der Kantone, Städte, Gemeinden und Agglomerationen. Sie können diese Aufgaben in Zusammenarbeit mit Fachorganisationen wahrnehmen. Die Fachorganisationen leisten bereits heute vielerorts wertvolle, oft ehrenamtliche Vereinsarbeit, welche keinesfalls gefährdet werden soll. Im Gegenteil: Der Nachwuchsförderung ist im Rahmen der Umsetzung des Leitbilds genügend Beachtung zu schenken. Zur Sicherstellung des LV-Grundangebots muss die Zuständigkeitsordnung trotzdem teilweise ergänzt, weiterentwickelt oder neu geschaffen werden, weil...

Erläuterung

...die Förderung des Langsamverkehrs nur aus einem ganzheitlichen Ansatz heraus Synergieeffekte und damit das volkswirtschaftliche Optimum erbringen kann.

...die Konzeption, Planung und Umsetzung der Massnahmen in der heutigen Zeit ein immer professionelleres Vorgehen verlangen (neue Technologien und Instrumente, veränderte Nachfrage nach Freizeitaktivitäten etc.).

...die Leistung nur dann bedarfsgerecht und wirtschaftlich erbracht werden kann, wenn die Nutzniesser mit den Kosten- und Entscheidungsträgern optimal zusammenwirken.

Die institutionellen Rahmenbedingungen zur Förderung des Langsamverkehrs werden massgeblich von folgenden, politisch zu beantwortenden Fragen definiert:

- Welche LV-Dienstleistungen sind durch den Bund zu erbringen oder mitzutragen?
- Welchen Anteil soll der Bund selber anbieten?
- Welche Dienstleistungen soll der Bund in Zusammenarbeit mit anderen staatlichen Ebenen oder mit Dritten erbringen?

Der vorliegende Entwurf des Leitbilds und der Massnahmenkatalog zeigen auf, in welche Richtung sich der Bund im Bereich der Förderung des Langsamverkehrs engagieren kann und will. Dies impliziert, dass die zahlreichen und wichtigen LV-Förderungsmaßnahmen im Zuständigkeitsbereich der Kantone, Städte, Gemeinden und Agglomerationen sowie der Privatwirtschaft nicht Gegenstand des Leitbilds sein können.

Massnahmen

- 1. Der Bund übernimmt bei der LV-Förderung im Sinne der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgaben eine strategische Rolle. Diese Zuständigkeit beinhaltet unter anderem:**
 - die Erarbeitung und den Erlass von planerischen und technischen Vorgaben, Normen und Standards;
 - die Unterstützung und Beratung der Kantone, Agglomerationen, Städte und Gemeinden beim Vollzug;
 - Anschubfinanzierungen;
 - die partnerschaftlich ausgehandelte Förderung von LV-Programmen;
 - Global- bzw. Pauschalbeiträge an kantonale oder durch Agglomerationsträgerschaften vorgesehene LV-Förderungsmaßnahmen (vgl. auch LS 3).
- 2. Die Kantone sind für die operative Umsetzung der Aufgaben im Bereich des Langsamverkehrs zuständig. Die entsprechenden institutionellen und personellen Voraussetzungen sind in allen Kantonen auf gleichwertigem Niveau zu schaffen. Die Kantone können analog zur Bundesebene die LV-Dienstleistungen in Partnerschaft mit Wirtschaft und Fachorganisationen erbringen.**
- 3. Der Langsamverkehr ist ein Service public, der die unterschiedlichsten Partner betrifft. Der Bund schafft zweckmässige institutionelle Rahmenbedingungen, um die effiziente Erfüllung dieser öffentlichen Dienstleistungen zu gewährleisten. Aufgrund der Kriterien «flächendeckende Grundversorgung», «Qualität» und «Preis» sind jeweils Vereinbarungen zur spezifischen Leistungserbringung zwischen Bund, Kantonen, Fachverbänden und Dritten auszuhandeln.**
- 4. Der Bund errichtet für die Koordination sowie den Wissens- und Erfahrungsaustausch eine nationale LV-Plattform. Hier sind Kantone, Agglomerationen, Städte und Gemeinden sowie Fachorganisationen vertreten.**

Der Bund leistet Beiträge an die Planung, den Bau, den Betrieb, den Unterhalt und die Erneuerung von LV-Infrastrukturen sowie für die Erbringung von bestimmten LV-Dienstleistungen. Er verwendet dazu zweckgebundene Mineralölsteuererträge.

Mit dem Leitbild und dessen Umsetzung wird der LV neben dem ÖV und MIV ein gleichwertiger Teil der Verkehrsgrundversorgung. Eine kontinuierliche Förderung des Langsamverkehrs setzt jedoch voraus, dass die Finanzierung der vorgeschlagenen Massnahmen auf eine sichere, dauerhafte Basis gestellt wird. Das Leitbild weist dabei dem Bund eine strategische Rolle zu. Damit verbunden ist der Grundsatz der Mitfinanzierung. So entspricht die Förderung des Langsamverkehrs den Prinzipien zur Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgaben. Mit dem vorliegenden Leitbild werden Bund und Kantone gestärkt, indem die Aufgabenerfüllung beim LV immer jener staatlichen Ebene zugeteilt wird, die sie am besten zu erfüllen vermag (vgl. LS 11).

Im Weiteren erfolgt die LV-Förderung durch den Bund im Rahmen der übergeordneten ordnungs-, wettbewerbs- und finanzpolitischen Grundsätze und unter Beachtung folgender Prinzipien:

- Für alle Dienstleistungen gilt grundsätzlich, dass die Benutzerinnen und Benutzer für die Kosten der Leistungen aufkommen sollen. Wo die Ziele des Service public dies erfordern, sind gemeinwirtschaftliche Leistungen zu definieren und finanziell abzugelten. Ein Service public muss den folgenden Prinzipien entsprechen:
 - die Grundversorgung hat flächendeckend allen zur Verfügung zu stehen;
 - das Angebot muss dauerhaft in einer definierten Qualität gewährleistet werden;
 - die Leistungen müssen für alle erschwinglich sein oder gratis zur Verfügung stehen.
- Die Umsetzung von Massnahmen zur Erhöhung der Strassenverkehrssicherheit und zur Bewältigung der Herausforderungen im Agglomerationsverkehr ist eng mit den Fördermassnahmen des Fuss- und Veloverkehrs verknüpft. Das Aufsplitten der Kosten auf die Verkehrsträger LV, ÖV und MIV ist allerdings nicht überall möglich und auch nicht immer sinnvoll. In diesen Fällen ist der Langsamverkehr im Sinne des Leitbilds als eigenständiger Teil des Gesamtverkehrssystems zu behandeln. Spezifische Massnahmen zu Gunsten des LV sind dort von Anfang an in die Gesamtprogramme einzubinden und im gleichen Zug finanziell sicherzustellen.
- Die Bundesbeiträge erfolgen ausschliesslich in der Form von programmorientierten Globalsubventionen oder Pauschalbeiträgen. Dabei darf der Bundesanteil bei Planung, Bau, Betrieb, Unterhalt und Erneuerung der LV-Infrastruktur insgesamt i.d.R. nicht mehr als 50 Prozent betragen.

Der Langsamverkehr – vor allem der Fussverkehr – hat Züge eines Grundrechts. Dieses Angebot muss demzufolge überall gratis benützt werden können. Konflikte und qualitative Beeinträchtigungen beim LV entstehen oft durch die unterschiedlichen Ansprüche der verschiedenen Verkehrsmittel. Bisher wurden die Bedürfnisse des Langsamverkehrs zu wenig berücksichtigt. Die Folge waren eine geringere Attraktivität und Sicherheit. Gemäss dem Verursacherprinzip soll daher ein Teil der zweckgebundenen Einnahmen des Strassenverkehrs auch für die Finanzierung des LV bereitgestellt werden.

Die erweiterten Dienstleistungen des Langsamverkehrs – z.B. die Schaffung besserer Voraussetzungen für das Wandern oder Velofahren, Informationssysteme, Veloabstellanlagen und Umsteigedienstleistungen zum ÖV und MIV etc. – müssen zu vergleichbar günstigen Bedingungen oder gratis angeboten werden. Nur auf diese Weise lässt sich ein optimaler Förderungseffekt erreichen. Trotzdem hat der Bund zu überprüfen, ob eine obligatorische Veloabgabe und/oder eine freiwillige Abgabe wie zum Beispiel ein «Wanderpass» als ergänzende Finanzierungsquelle in Frage kommt.

Massnahmen

55

- 1. Der Bundesrat unterbreitet dem Parlament einen Bundesbeschluss (Anschubprogramm, vgl. LS 13) zur Förderung des Langsamverkehrs.**
- 2. Der Bund leistet im Rahmen von Agglomerationsprogrammen Finanzhilfen an den Agglomerationsverkehr, sofern ein koordiniertes Management von Verkehr und Siedlungsentwicklung sichergestellt ist und die spezifischen Anliegen des LV dabei im Sinne des Leitbilds berücksichtigt sind (Städte und Agglomerationen, vgl. LS 3).**
- 3. Bei der Überführung des Anschubprogramms in das ordentliche Recht wird die Finanzhilfe des Bundes zur Förderung des LV unter Berücksichtigung der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgaben neu ausgestaltet. Dem Parlament sind die entsprechenden rechtlichen Regelungen im Rahmen der vorgesehenen Änderung des Fuss- und Wanderweggesetzes vom 4. Oktober 1985 zu unterbreiten.**

13. Anschubprogramm

56

Leitsatz

Der Bund startet zur Initialisierung der Fördermassnahmen ein mehrjähriges Anschubprogramm. Die Programmteile müssen drei Ansprüchen genügen: es muss ein grosser und akuter Handlungsbedarf bestehen, es muss ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis ausgewiesen werden, und es müssen umsetzungsreife Massnahmen vorliegen.

Erläuterung

Das sukzessive und modulare Umsetzen der Massnahmen des Leitbilds erlaubt eine strukturelle Nachbesserung und Aufwertung des Langsamverkehrs. Zudem besteht heute ein grosser Nachholbedarf. Deshalb soll mit einem besonderen Anschubprogramm die Aufwertung des LV in der Schweiz beschleunigt werden. Ein Teil der Massnahmen ist zudem auch bereits in anderen Programmen enthalten. (Projekt Verkehrssicherheitspolitik, Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs, EnergieSchweiz). Das LV-Anschubprogramm bildet in diesem System das «Dach» für die gesamte LV-Förderung. Insgesamt soll dafür ein Betrag von rund 50 Millionen Franken zur Verfügung gestellt werden. In einem Zeitraum von etwa sieben Jahren sind damit spezifische Aktivitäten in verschiedenen Bereichen zu initialisieren und umzusetzen. Das Anschubprogramm soll sichtbare Zeichen setzen, wo...

...ein akuter, spürbarer Handlungsbedarf ausgewiesen ist,

...Kosten und Nutzen in einem günstigen Verhältnis stehen,

...konkrete und umsetzungsreife Projekte und Massnahmen vorliegen.

Allgemeine Massnahmen*	Beitrag Bund	Beschreibung/Bemerkungen
Förderung des LV in Agglomerationen im Rahmen der Agglomerationsprogramme (vgl. LS 3)	k.A.	Betrag offen, Finanzierung über zweckgebundene Mineralölsteuererträge gemäss Programm «Finanzierung und Koordination Agglomerationsverkehr»
Förderung des LV im Rahmen von EnergieSchweiz	k.A.	gemäss Programmfinanzierung EnergieSchweiz
Sanierung von Unfallhäufungsstellen; Veloland Schweiz	(ca. 30 Mio.)	Finanzierung gemäss Verteilschlüssel für die Verwendung von zweckgebundenen Mineralölsteuererträgen abhängig von den Ergebnissen und der Umsetzung von VESIPO
Massnahmen Leitbild*	Beitrag Bund	Beschreibung/Bemerkungen
Optimierung Fuss- und Wanderwegnetz (vgl. LS 1 und LS 4)	16 Mio.	Insbesondere Planung und Signalisation
Optimierung Veloland Schweiz/Skatingland (vgl. LS 1 und LS 4)	8 Mio.	Insbesondere Planung und Signalisation (ohne Sanierung Unfallhäufungsstellen, da diese Massnahmen durch VESIPO abgedeckt werden sollen, siehe oben)
Kombinierte Mobilität/Velostationen (vgl. LS 3)	17 Mio.	Grosser Nachholbedarf auch bei Städten ausserhalb der Agglomerationen (ländlicher Raum); in Abstimmung mit Programm EnergieSchweiz und dem Agglomerationsprogramm
Aufbau eines nationalen Mobilinfosystems (vgl. LS 10)	8 Mio.	Dimensionierung auf das Notwendige für den effizienten und effektiven Vollzug des IVS, des FWG sowie des Veloland Schweiz auf den Stufen Bund, Kantone und Gemeinden sowie Fachorganisationen
Anschubprogramm TOTAL:	49 Mio.	

*Die Einzelmassnahmen sind jeweils unter den Leitsätzen konkretisiert.

Abkürzungsverzeichnis

ARE	Bundesamt für Raumentwicklung	L+T	Bundesamt für Landestopographie
ASTRA	Bundesamt für Strassen	NIKT	Neue Informations- und Kommunikationstechniken
BAG	Bundesamt für Gesundheit	MIV	Motorisierter Individualverkehr
BASPO	Bundesamt für Sport	NFA	Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgaben zwischen Bund und Kantonen
BAV	Bundesamt für Verkehr	ÖV	Öffentlicher Verkehr
BFE	Bundesamt für Energie	P&D	Pilot- und Demonstrationsanlagen
BFS	Bundesamt für Statistik	P&R	Park und Ride
bfu	Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung	SAW	Schweizer Wanderwege
BUWAL	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft	SBB	Schweizerische Bundesbahnen
B&R	Bike and Ride	seco	Staatssekretariat für Wirtschaft
EFV	Eidg. Finanzverwaltung	SN	Schweizer Norm
F&E	Forschung und Entwicklung	SVG	Strassenverkehrsgesetz
FWG	Fuss- und Wanderweggesetz	UVEK	Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
GIS	Geographisches Informationssystem	VESIPO	Strassenverkehrssicherheitspolitik
HPM	Human Powered Mobility	VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute
IVS	Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz		
KOGIS	Koordinationsstelle für GI und GIS des Bundes		
LV	Langsamverkehr		

Wer hinter dem Leitbild Langsamverkehr steht

Auftraggeber:

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)

Erstellt durch:

Bundesamt für Strassen (ASTRA)

Mitwirkende Bundesämter:

Bundesamt für Energie (BFE)

Bundesamt für Gesundheit (BAG)

Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)

Bundesamt für Sport (BASPO)

Bundesamt für Statistik (BFS)

Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL)

Bundesamt für Verkehr (BAV)

Staatssekretariat für Wirtschaft (seco)

Im Weiteren haben an der Erarbeitung des Leitbilds mitgewirkt:

Kantonsvertreterinnen und -vertreter

Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu)

Procap (vormals Schweizerischer Invalidenverband SIV)

Expertenberichte:

In den sieben Expertenberichten sind umfassend jene Massnahmen zusammengestellt die aus der jeweiligen spezifischen Sicht einer Fachorganisation zugunsten der LV-Förderung ergriffen werden sollten. Diese Expertenberichte müssen nicht mit der Bundesmeinung übereinstimmen. Sie dienen jedoch als ausgezeichnete Auslegeordnung für die Erarbeitung des Leitbildes sowie des Massnahmenkatalogs. Diese Expertenberichte sind im Internet unter www.langsamverkehr.ch abrufbar.

Fachstelle	Expertenbericht
Fussverkehr Schweiz	LV-Leitbild: Expertenbericht Fussverkehr
Schweizer Wanderwege (SAW)	LV-Leitbild: Teilbereich Wandern
IG Velo Schweiz	Elemente einer Strategie des Bundes für den Veloverkehr
Stiftung Veloland Schweiz	Elemente einer Strategie zur Förderung der Human Powered Mobility (HPM) und der kombinierten Mobilität, insbesondere für Schweiz-Mobil und Veloland Schweiz (Velowandern)
Geographisches Institut der Universität Bern, Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS)	LV-Leitbild: Teilbereich Historische Verkehrswege
Bundesamt für Landestopographie (L+T), Koordinationsstelle für Geoinformationen und geographische Informationssysteme beim Bund (KOGIS)	LV-Leitbild: Expertenbericht Geografische Information und Geografisches Informationssystem für den LV (GI & GIS LV)
Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS): Fachgruppe der Stadt- und Gemeindeingenieure, Tiefbauamt der Stadt Bern	Elemente einer Strategie zur LV-Förderung aus Sicht der Agglomerationen, Kantone und Gemeinden

Impressum:

Lektorat und Gestaltung:
Bruckert/Wüthrich, Olten;
Velobüro Olten;
Aebi, Schlup & Partner AG,
Grenchen.

Bilderquellen:

Velobüro Olten: S.2 alle, S.6/7 oben links, oben rechts und unten links, S.15, Umschlag-Rückseite; Bildagentur AURA, Luzern: S.6/7 unten mitte und rechts, S.20/21 und 24; VCS/Karen Cordes: Titelseite rechts, S.12; Markus Senn, Biel: Titelseite links, S.19 und S.23; Bildagentur blue planet, Zürich: S.14 (David P. Hall); Photofuture Tanner, Murten: S.13; Modellstadt/Hans-Kaspar Schiesser, Herzogenbuchsee: S.16; Fotoservice-SBB: S.17; IG Velo CH/Kurt Egli, Winterthur: S.18; Schweizer Wanderwege (SAW), Riehen: S.22.

Bezugsquelle:

ASTRA
STRADOK
3003 Bern
Fax: 031 323 23 03
E-Mail: stradok@astra.admin.ch

Das Leitbild kann auch in elektronischer Form unter www.langsamverkehr.ch heruntergeladen werden.



Bundesamt für Strassen ASTRA

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation
3003 Bern
www.astra.admin.ch



Von: [Wüthrich Daniela](#)
An: [Barbara Leibundgut](#)
Betreff: GP Bünden, Mitwirkungsbeiträge / Antwort Geopunkt
Datum: Mittwoch, 21. Januar 2026 15:31:46
Anlagen: [image.png](#)

Hallo Barbara

Du hast uns gebeten, folgende zwei Fragen zu beantworten:

- Gibt es Unterschiede in der Berechnung der Grenzabstände bei einem Polygon, ausgehend von Nord- oder Südfassade?
- Antwort Geopunkt:

Wir erlauben uns den Hinweis, dass im vorliegenden Verfahren das Richtprojekt nur richtungsweisenden Charakter hat (im Plan orientierend dargestellt). Vorliegender Genehmigungsinhalt ist der Gestaltungsplan mit SBV. Der Gestaltungsplan mit SBV hat die Machbarkeit eines Projekts aufzeigen, welches im nachfolgenden Baubewilligungsverfahren den materiellen Bauvorschriften entspricht. Daher sind folgende Ausführungen notwendig:

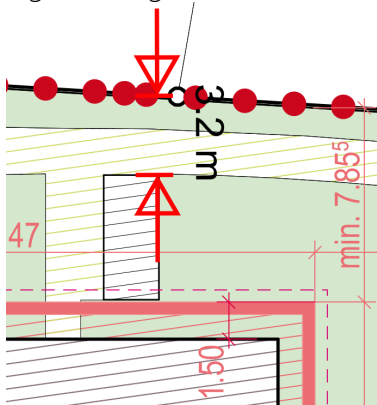
Der Grenzabstand wird für jede Fassade separat aufgrund der Gebäudelänge und -breite ermittelt. Für die Bestimmung der Gebäudelänge und -breite ist das flächenkleinste Rechteck zu bilden, welches die projizierte Fassadenlinie umfasst (vgl. § 21 Abs. 2 und 3 KBV). In der Beilage VI des Gestaltungsplans wurden die flächenkleinsten Rechtecke für die polygonalen Gebäude des Richtprojekts ausgewiesen. Der Grenzabstand lässt sich anschliessend aus der Tabelle im Anhang II der KBV überprüfen.

Die Gebäudelängen und -breiten des Gebäudes A2 sind kleiner 22 m bzw. kleiner 19 m und daher resultieren wie vom Projektverfasser dargelegt die Grenzabstände von 6.00 m bzw. 5.40 m.

Im Gestaltungsplan werden die Baubereiche grösser als das Richtprojekt ausgewiesen bzw. in jede Richtung 1.50 m Anpassungsspielraum für Projektanpassungen im Baubewilligungsverfahren belassen. Es ist gängige Praxis im Gestaltungsplan einen gewissen Anpassungsspielraum für das nachfolgende zu belassen. Das Gebäude A2 könnte somit weiter nach Norden verschoben werden sowie die Dimensionen vergrössert werden (in Abhängigkeit des zulässigen Nutzungsmass) bis hin zu ca. 25 m Gebäudelänge. Ab 25 m wäre ein Grenzabstand von 6.80 m notwendig. Der Baubereich A2 weist gegenüber der nördlichen Parzelle einen minimalen Abstand von 7.855 m auf. Somit wäre der Grenzabstand auch bei einer maximalen Ausnützung des Baubereichs A2 und in Abweichung zum richtungsweisenden Richtprojekt eingehalten. Für die öffentliche Auflage weisen wir darauf hin, dass die Bauprofile für die maximal möglichen Bauten zu profilieren sind (= Baubereiche Gestaltungsplan und nicht Richtprojekt).
- Der Velounterstand bei Hauseingang Seite Blitzartweg ist nicht fest am Hauptgebäude. Hat das einen Einfluss bei der Berechnung der Grenzabstände?
- Antwort Geopunkt:

Es hat keinen Einfluss. Der Velounterstand und das Hauptgebäude sind hinsichtlich Grenzabstand separat zu beurteilen (vgl. § 28 Abs. 1^{bis} KBV). Die Velounterstände sind überdeckt vorgesehen und haben daher einen Grenzabstand gegenüber nicht einbezogenen Grundstücken einzuhalten (vgl. § 10 SBV). Dabei gelten die

Velounterstände aufgrund ihrer Höhe als eingeschossige Bauten. Eingeschossige Bauten bis 11.99 m Länge bzw. Breite haben einen Grenzabstand von 2 m einzuhalten (vgl. Anhang II KBV). Im Gestaltungsplan ist dies offensichtlich eingehalten:



Freundliche Grüsse

Daniela Wüthrich

Geopunkt AG

Von Roll-Strasse 29

4702 Oensingen

+41 62 388 38 29

daniela.wuethrich@geopunkt.ch

www.geopunkt.ch

Anhang III - Antworten Bau- und Infrastrukturkommission zu den Mitwirkungsbeiträgen in ihrem Bereich

Anliegen	BIK	BIK-Antworten
Bündenweg Ausbau Lärmschutz eventl 2 Trottoirs eventl Tempo 30 Zone	BIK	Sowohl der Bünden- wie auch der Bitzartweg sind noch nicht saniert. Die Strassensanierung muss auf das Bauprojekt abgestimmt sein. Ein Trottoir beidseits des Bündenwegs und des Bitzardwegs sind aufgrund der Strassenbreite nicht möglich. Lärmschutzmassnahmen sind nicht vorgesehen, weil sie kaum nutzbringend erstellt werden können. Tempo 30 wird im Gesamtkontext des Dorfes überprüft.
Sicherheit höchste Prio		Der Sicherheit soll sowohl während der Bauphase wie auch für den Betrieb ein grosses Gewicht beigemessen werden. Es werden Absperrungen, Markierungen und Routenführungen geprüft. Die definitive Ausgestaltung von Massnahmen müssen im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ausgearbeitet werden.
Hauptverkehr soll auf Friedhofstrasse sein	BIK	Die Friedhofstrasse ist gemäss rechtmässigem Erschliessungsplan ab der Dorfstrasse bis und mit Einmündung Bitzartweg als Sammelstrasse klassiert.
Halte- und Parkverbot Friedhofstrasse	PUEK (Parkierungskonzept) BIK (Einzelmassnahme)	Im Rahmen des Baubewilligungsprozesses müssen einzelne temporäre Verkehrsmassnahmen geprüft werden.
Verkehrsführung in der Bauphase Schulweg sichern evtl. Geschwindigkeitsbegrenzung Später Ausbau der Friedhofstrasse evtl. als Wohnstrasse zum Erhalt der Qualität für Fussgänger in Richtung Ost		Der Sicherheit muss sowohl während der Bauphase wie auch für den Betrieb ein grosses Gewicht beigemessen werden. Es werden Absperrungen, Markierungen und Routenführungen geprüft. Die definitive Ausgestaltung von Massnahmen müssen im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ausgearbeitet werden. Eine Umklassierung der Sammelstrasse "Friedhofstrasse" z.B. in eine Wohnstrasse ist aufgrund der Planbeständigkeit innerhalb von 5 Jahren seit Inkraftsetzung der Ortsplanung nicht möglich. Die Sicherheit muss mit anderen geeigneten Massnahmen gewährleistet werden.
Parkverbotsmarkierung Bündenweg bis Anfang Sitekareal	BIK	Die verkehrspolizeilichen Massnahmen müssen im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ganzheitlich geregelt werden.

Gestaltungsplan "Bündenpark"

GB Nr. 684 in 2544 Bettlach
mit Sonderbauvorschriften

1:500 Verfahrensstand / Planungsstatus

Öffentliche Auflage vom _____ bis _____

Beschlossen vom Gemeinderat am _____

Die Gemeindepräsidentin: _____ Der Gemeindegemeinschafter:

Genehmigt vom Regierungsrat mit RRB Nr. _____ am _____

Der Staatsschreiber: _____

Publikation im Amtsblatt am _____

08.12.2025 / dk

Branger Architekten AG
Fegetzallee 7, 4500 Solothurn
Tel. 032 654 20 70, Fax 032 654 20 80
info@brangerarchitekten.ch, www.brangerarchitekten.ch



Situation 1:500

Legende Gestaltungsplan

Genehmigungsinhalt

- Geltungsbereich
- Baubereiche A
- Baubereiche B
- Platzbereich C
- Pflanzbereiche D
- Erschliessungsbereiche E
- Baubereich unterirdische Bauten und Unterebenebauten
- Langsamverkehr und Vorplätze
- Verkehrerschliessung
- Grünflächen
- Pflanzplätze
- Baumpflanzung (laufende Abklärungen bezügl. Baumstandorte)
- Kommunale Baulinie innerhalb des Geltungsbereiches
- Container-Standplatz
- Ein- / Ausfahrt

Orientierungsinhalt

- Projektierte Gebäude
- Projektierte unterirdische Bauten und Unterebenebauten
- Gliederung Platz
- Kommunale Baulinie ausserhalb des Geltungsbereiches
- Bereiche für oberirdische Besucher- und Kurzzeitparkplätze
- Rampe Einstellhalle

Sonderbauvorschriften

Allgemeine Bestimmungen

§ 1 Zweck
1 Der Gestaltungsplan bildet die rechtliche Grundlage für eine Wohnüberbauung mit erhöhten Anforderungen an Architektur, Aussenraumqualität und Erschliessung.
2 Das Richtprojekt ist richtungweisend verbindlich.

§ 2 Geltungsbereich
1 Der Gestaltungsplan und die Sonderbauvorschriften gelten für das im Plan durch eine rot punktierte Linie gekennzeichnete Gebiet.

§ 3 Stellung zur Bau- und Zonenordnung
1 Soweit die Sonderbauvorschriften nichts anderes bestimmen, gelten die Bau- und Zonenvorschriften der Einwohnergemeinde Bettlach und die einschlägigen kantonalen Bauvorschriften.

Bauvorschriften

§ 4 Nutzung
1 Baubereiche A: Zulässig sind Wohnbauten sowie nicht störende Kleingewerbe- und Dienstleistungsbetriebe, deren Bauweise der W3 angepasst ist. In der Wohnzone, 3-geschossig ist ein Gewerbe- und Dienstleistungsanteil von max. 50 % der Bruttogeschossfläche zulässig.
2 Baubereiche B: Zulässig sind Wohnbauten sowie nicht störende Kleingewerbe- und Dienstleistungsbetriebe, deren Bauweise der W3 angepasst ist. In der Wohnzone, 3-geschossig ist ein Gewerbe- und Dienstleistungsanteil von max. 50 % der Bruttogeschossfläche zulässig.
3 Platzbereich C: Zulässig ist die Gestaltung eines öffentlich zugänglichen und nutzbaren Platzes. Die multifunktionale Fläche dient als Begegnungsort.
4 Pflanzbereiche D:
5 Erschliessungsbereiche E: Zulässig sind versiegelte Flächen, welche als Abstellplatz oder als Zu-/Wegfahrt dient.

§ 5 Nutzungsmass
1 Die Überbauungsziffer ergibt sich aus den Baubereichen.

§ 6 Grünflächenziffer
1 Die minimale Grünflächenziffer beträgt 0.4. Der Stammdurchmesser eines hochstämmigen Baumes muss mindestens 8 cm betragen. Er muss mit seinem Wurzelwerk in Humus von mindestens 1.6 m x 1.6 m Fläche und mindestens 80 cm Tiefe versetzt werden.

§ 7 Erdüberdeckungen
1 Die Erdüberdeckung über unterirdischen Bauten ist so zu modellieren, dass Pflanzen- und wo vorgesehen - Sträucher und Bäume über ausreichend Wurzelraum verfügen, um langfristig gedeihen zu können.

§ 8 Kleinbauten
1 Es können Kleinbauten bis je 20 m² Grundfläche (nur eingeschossige An- und Nebenbauten) im Rahmen der übrigen baupolizeilichen Bestimmungen auch ausserhalb der im Plan festgelegten Baubereiche zugelassen werden, sofern diese einem gesellschaftlichen Interesse entsprechen.
2 Zugelassen sind Kleinbauten für die Lagerung von Gartenmobiliar, -werkzeug, -geräten oder Ähnlichem. Dies dient insbesondere der Verwertung des Platzbereiches C und der Pflanzbereiche D.
3 Des Weiteren sind Kleinbauten zulässig, welche nachweislich die Qualität der öffentlichen Räume bzw. Plätze steigern.

§ 9 Baubereiche / Platzbereich / Pflanzbereiche / Erschliessungsbereiche
1 Die Baubereiche stellen die maximale Ausdehnung der Baukörper dar. Darüber hinausragende Bauteile bis max. 1.20 m sind zulässig. Für die einzelnen Bereiche gelten folgende Vorschriften:
2 Baubereiche A: Zulässig ist im jeweiligen Baubereich je ein 3-geschossiges Gebäude ohne Attika. Technisch bedingte Dachaufbauten werden nicht an die Fassadenhöhe angerechnet, sofern sie mindestens um das Mass ihrer Höhe von der Fassadenflucht zurückversetzt sind. Dachaufbauten sind zusammengefasst zu erstellen.
min. Geschosszahl: 3G ohne Attika
max. Geschosszahl: 3G ohne Attika
max. Gesamthöhe: 12.50 m

3 Baubereiche B: Zulässig ist im jeweiligen Baubereich je ein 3-geschossiges Gebäude ohne Attika. Technisch bedingte Dachaufbauten werden nicht an die Fassadenhöhe angerechnet, sofern sie mindestens um das Mass ihrer Höhe von der Fassadenflucht zurückversetzt sind. Dachaufbauten sind zusammengefasst zu erstellen.
min. Geschosszahl: 3G ohne Attika
max. Geschosszahl: 3G ohne Attika
max. Gesamthöhe: 12.50 m

4 Platzbereich C: Öffentlich zugänglicher und nutzbarer Platz. Zulässig sind eingeschossige Bauten von mehr als 20 m² Grundfläche, wenn diese zur Bewirtschaftung des Platzes dienen und die Platzsituation nachweislich verbessern. Wasserspiele sind zulässig.

5 Pflanzbereiche D: öffentlich mietbare Flächen für das private Gärtnern und Anpflanzen. Kleinbauten sind zulässig.

6 Erschliessungsbereiche E: Zulässig sind für die Erschliessung relevante Anlagen wie offene und überdachte Einfahrten der Einstellhallen, Besucherparkfelder, Anlieferung und Containerstellplätze.

§ 10 Grenz- und Gebäudeabstände
1 Die Grenz- und Gebäudeabstände sind im Plan festgelegt und bedürfen, auch bei Unterschreitung gesetzlicher Abstände, keiner beschränkten dinglicher Rechte. Die Grenzabstände gegenüber nicht einbezogenen Grundstücken sind einzuhalten, respektive mittels Näher- und Grenzbaurecht zu regeln.

§ 11 Energieversorgung
1 Es besteht eine Prüfpflicht zur mehrheitlichen Versorgung des Energiebedarfs mit erneuerbarer Energie.
2 Im Baubewilligungsverfahren ist ein von der Baubewilligungsbehörde zu genehmigendes Energiekonzept einreichen.

§ 12 Etappierung
1 Die Überbauung ist in einer Etappe zu realisieren.

Gestaltung

§ 13 Dachgestaltung:
1 Die Dachneigung darf maximal 10,0° betragen.
2 Flachdächer sind extensiv zu begrünen.

§ 14 Fassadengestaltung:
1 Verglasungen sind unter Berücksichtigung der Empfehlung der Vogelwarte Sempach "Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht" zu realisieren.
2 Die Fassadengestaltung soll gebäudebewohnende Tierarten (Fassadenbrüter) z.B. mittels geeigneter Nischen in oder an der Fassade fördern.

Erschliessung / Parkierung / Ver- und Entsorgung

§ 15 Erschliessung
1 Die Fahrverkehrserschliessung ist nur über die im Gestaltungsplan bezeichneten Bereiche E zulässig.
2 Für den Langsamverkehr ist eine separate Verbindung zwischen den Gebäuden aus versickerbarem Untergrund sicherzustellen bzw. ein Untergrund zu wählen, welcher eine Versickerung über eine belebte Bodenpassage (über die Schulter) zulässt.
3 Es ist auf eine behindertengerechte Ausgestaltung der Erschliessungsanlagen und den Übergangsbereichen zu den Erdgeschossen zu achten.

§ 16 Gemeinschaftsanlagen
1 Die uneingeschränkte Benützung aller gemeinsamen Einrichtungen wie Wege, Plätze, Parkierungsanlagen, Kinderspielflächen, Pflanzplätze und der gleichen sind zu dulden.

§ 17 Abstellplätze
1 Die im Richtprojekt eingetragenen Autoabstellplätze sind in der Anordnung und Gestaltung richtungweisend. Ihre definitive Zahl wird im Baugesuchverfahren festgelegt.
2 Die Parkierung hat, mit Ausnahme der Besucher- und Kurzzeitparkplätze, unterirdisch zu erfolgen.
3 Für Fahrräder und Mofas müssen gedeckte Abstellplätze gemäss der Norm VSS 40 065 und VSS 40 066 sichergestellt werden, die ebenerdig oder über Rampen zugänglich und der Grösse des Bauvorhabens angepasst sind.
4 Die Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Minimum zu beschränken.

§ 18 Kehrichtbeseitigung
1 Die Kehrichtbeseitigung hat zentralisiert und angrenzend an den Bündelweg, resp. die Friedhofstrasse zu erfolgen. Es sind ausreichende, gegen aussen abgeschirmte Abstellplätze für Container vorzusehen.

§ 19 Werkleitungen
1 Im Geltungsbereich des Gestaltungsplans sind alle benötigten Werkleitungen / Infrastrukturen - sowie durch die Werkeigentümer nicht anders vorgesehen - durch die Grundeigentümer bzw. Bauberechtigten zu erstellen und zu unterhalten. Sind Leitungen aufgrund des Bauvorhabens anzupassen oder zu verlegen (z.B. Dimension) gehen die Kosten vollständig zu Lasten des Grundeigentümers. Lage und Ausdehnung werden im Baubewilligungsverfahren festgelegt.
2 Massgebend für die Dimensionierung der notwendigen Anlagen und Werkleitungen sind die Nutzungspläne der Einwohnergemeinde Bettlach (GWP, GEP) sowie die einschlägigen Vorschriften der Prüf- und Bewilligungsbehörden (AfU, SGV, weitere).
3 Die Abwasserentsorgung richtet sich nach dem Generellen Entwässerungsplan (GEP) der Einwohnergemeinde Bettlach.
4 Niederschlagsabwasser von Plätzen und Grundstückserschliessung ist in erster Linie über eine belebte Bodenpassage zur Versickerung zu bringen.
5 Das Dachwasser soll nach Möglichkeit mit Retentionsmassnahmen über Versickerungsanlagen (Versickerungsmulden) mit eventueller Einplanung eines oberflächigen Überlaufes in die Mischwasserkanalisation entwässert werden. Bei ungenügender Versickerungsleistung kann die Baubehörde eine Notentlastung oder Einleitung in die Kanalisation bewilligen.

Umgebung

§ 20 Umgebungs- und Platzgestaltung
1 Die detaillierte Umgebungs- und Platzgestaltung ist im Baubewilligungsverfahren festzulegen.
2 Das Richtprojekt ist richtungweisend verbindlich, insbesondere hinsichtlich der Privatheit/Öffentlichkeit der Grünflächen.
3 In den Grünflächen können Gruppen von freiwachsenden einheimischen Sträuchern und Kleinbäumen zur Strukturierung und für die Gewährleistung von Privatsphäre verortet werden.

§ 21 Spielplätze und Aufenthaltsräume (gem. KBV §41)
1 Die Spielplätze und Aufenthaltsräume sind im Baubewilligungsverfahren im Platzbereich C nachzuweisen.
2 Es sind geeignete Spielplätze und Aufenthaltsräume für Kinder zu schaffen und zu unterhalten. Die Spielflächen sollen in angemessener Grösse geschaffen werden, im Minimum aber 100 m² ausmachen.
3 Die Spielplätze sind so anzulegen, dass sie den Anforderungen der Sicherheit vor dem Verkehr und der Gesundheit entsprechen und sind so auszugestalten und einzurichten, dass sie den Bedürfnissen der Benutzer angemessen Rechnung tragen.
4 Die Spielplätze und Aufenthaltsräume sind naturnah zu gestalten und möglichst mit versickerungsfähigen Belägen auszustatten.

Schutz

§ 22 Bodenschutz
1 Ein Bodenschutzkonzept ist gemeinsam mit dem Baugesuch einzureichen. Das Bodenschutzkonzept ist vorgängig mit dem Amt für Umwelt zu besprechen.

§ 23 Lichtemissionen
1 Aussenbeleuchtungen sind auf das notwendige Minimum zu beschränken und so auszurichten, dass die Umgebung nicht übermässig belastet wird. Sie sind nach oben und in Richtung Grünflächen abzuschirmen.
2 Aussenbeleuchtungen mit einer Farbtemperatur von mehr als 3'000 Kelvin sind nicht zulässig.
3 Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens sind die Vollzugshilfe "Empfehlungen zur Vermeidung von Lichtemissionen" des Bundesamtes für Umwelt (BAFU 2021) und die SIA-Norm 491 anzuwenden.

§ 24 Zufahrt Blaulichorganismen
1 Die Ausgestaltung der Zufahrt für Blaulichorganismen ist, während dem Baubewilligungsverfahren durch die zuständigen Behörden zu prüfen. Im Bereich der Grünflächen sind die Bewegungs- und Stellflächen naturnah zu gestalten

Schlussbestimmungen

§ 25 Ausnahmen
1 Die Baubewilligungsbehörde kann im Interesse einer besseren ästhetischen, wohngygienischen oder funktionalen Lösung untergeordnete Abweichungen von Plan und Sonderbauvorschriften zulassen, wenn das Konzept der Überbauung erhalten bleibt, und die öffentlichen und achtenswerten nachbarlichen Interessen gewahrt bleiben.

§ 26 Inkrafttreten
1 Der vorliegende Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften tritt nach der Genehmigung durch den Regierungsrat und mit der Publikation des Genehmigungsbeschlusses im Amtsblatt in Kraft.

Raumplanungsbericht

Gestaltungsplan „Bündenpark“

GB Nr. 684 in 2544 Bettlach

Mit Sonderbauvorschriften

Version 2.1, 08.12.2025 / dk



Branger Architekten AG

Fegetzallee 7, 4500 Solothurn

Inhaltsverzeichnis

1.	Anlass und Gegenstand der Planung	3
2.	Grundlagen	4
3.	Ausgangslage	4
3.1	Planungsperimeter	4
3.2	Raumplanerische und baurechtliche Ausgangslage	8
4.	Projektbeschreibung	15
4.1	Situation 1:2000	16
4.2	Situation 1:1000	17
4.3	Umgebungskonzept	18
4.4	Baubereiche A	19
4.5	Baubereiche B	20
4.6	Platzbereich C	21
4.7	Pflanzbereiche D	22
4.8	Erschliessungsbereiche E	23
4.9	Farb- und Materialkonzept	24
4.10	Grünflächen und Bepflanzung	26
5.	Planungszweck und Verfahren	28
5.1	Ziele / Zweck der Gestaltungsplanung	28
5.2	Verfahren und Planbeständigkeit	28
6.	Planungsgegenstand	29
6.1	Gestaltungsplan	29
6.2	Sonderbauvorschriften	29
7.	Projektauswirkungen und Interessenabwägung	31
7.1	Kommunales Interesse	31
7.2	Raumplanung	31
7.3	Siedlung und Ortsbild	31
7.4	Verkehr, Erschliessung und Infrastruktur	32
7.5	Wasserversorgung und Entwässerung	35
7.6	Lärm	37
7.7	Umweltbereiche	37
7.8	Fazit Interessensabwägung	40
8.	Planungsablauf und Information	40
8.1	Kantonale Vorprüfung	41
8.2	Öffentliche Mitwirkung	43
9.	Schlusskommentar	44
	Beilagen	45

1. Anlass und Gegenstand der Planung

Die Fondation d'Ebauches S.A. besitzt im Osten von Bettlach die unbebaute Parzelle „Bündenpark“ mit einer Fläche von 12'209 m². Sie befindet sich im Siedlungsraum von Bettlach und soll mit einer Wohnüberbauung, als gezielte Verdichtung nach innen, das Quartier erweitern. Um den erhöhten architektonischen Anforderungen, aber auch den erhöhten Anforderungen an Aussenraumqualitäten und Erschliessung gerecht zu werden, wurden Branger Architekten AG beauftragt eine Machbarkeitsstudie als Grundlage und daraus resultierend den Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften, sowie den dazugehörigen Raumplanungsbericht zu erarbeiten. Die Rahmenbedingungen für den vorliegenden Gestaltungsplan wurden in einer Informationsveranstaltung zur neuen Ortsplanungsrevision mit rund 40 interessierten Anwohnern aus der Einwohnergemeinde Bettlach verkündet.

Das Quartier „Bünden“ ist geprägt durch seine heterogene Bebauungsstruktur. Die Machbarkeitsstudie hat gezeigt, dass sich die Parzelle hervorragend für eine verdichtete Bauweise nach innen eignet und sich die Baukörper optimal in das umliegende Quartier integrieren lassen. Der neu geschaffene Wohnraum und die Wohnqualität innerhalb der Einwohnergemeinde Bettlach wird mit einer heterogenen Durchmischung gestärkt. Der vorliegende Raumplanungsbericht hat zum Ziel, eine Dokumentation des Planungsprozesses, sowie die Recht- und Zweckmässigkeit des Gestaltungsplanes mit Sonderbauvorschriften für die Überbauung „Bündenpark“ auf der Parzelle GB Bettlach 684 aufzuzeigen.



Abb.1: Luftbild der Parzelle „Bündenpark“ (geo.so.ch, Zugriff am 15.04.2025)

2. Grundlagen

Zur Erarbeitung des vorliegenden Raumplanungsberichtes wurden folgende Grundlagen herangezogen:

- Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG) vom 22. Juni 1979 (Stand 1. Januar 2019)
- Raumplanungsverordnung (RPV) vom 28. Juni 2000 (Stand 1. Juli 2022)
- Kantonales Planungs- und Baugesetz PBG vom 3. Dezember 1978 (Stand 1. Oktober 2024)
- Kantonale Bauverordnung KBV vom 3. Juli 1978 (Stand 1. Oktober 2024)
- Kantonaler Richtplan 10/2018. Bau-Departement des Kantons Solothurn, 2018 (RRB Nr. 2017/1557, BBI 2018 7734)
- Interaktive Karten des Kantons Solothurn (geo.so.ch)
- Nutzungspläne der Einwohnergemeinde Bettlach (RRB Nr. 2024/1104)
- Zonenreglement der Einwohnergemeinde Bettlach (RRB Nr. 2024/1104)
- Baureglement der Einwohnergemeinde Bettlach (RRB Nr. 2024/1160)

3. Ausgangslage

3.1 Planungspereimeter

Der Perimeter befindet sich im östlichen Teil von Bettlach und umfasst die Parzelle GB 684, welche im Projekt als „Bündenpark“ bezeichnet wird. Der Perimeter wird im Westen durch den Bündenweg, im Osten durch den Bitzartweg und im Süden durch die Friedhofstrasse begrenzt. Auf dem südöstlich angrenzenden Grundstück GB 684 befindet sich eine Trafostation der AEK Energie AG. Der Geltungsbereich der Parzelle Bündenpark hat eine Fläche von rund 11'484 m² und befindet in leichter Hanglage mit einem Gefälle von ungefähr 5.00 % von Nordwest nach Südost.

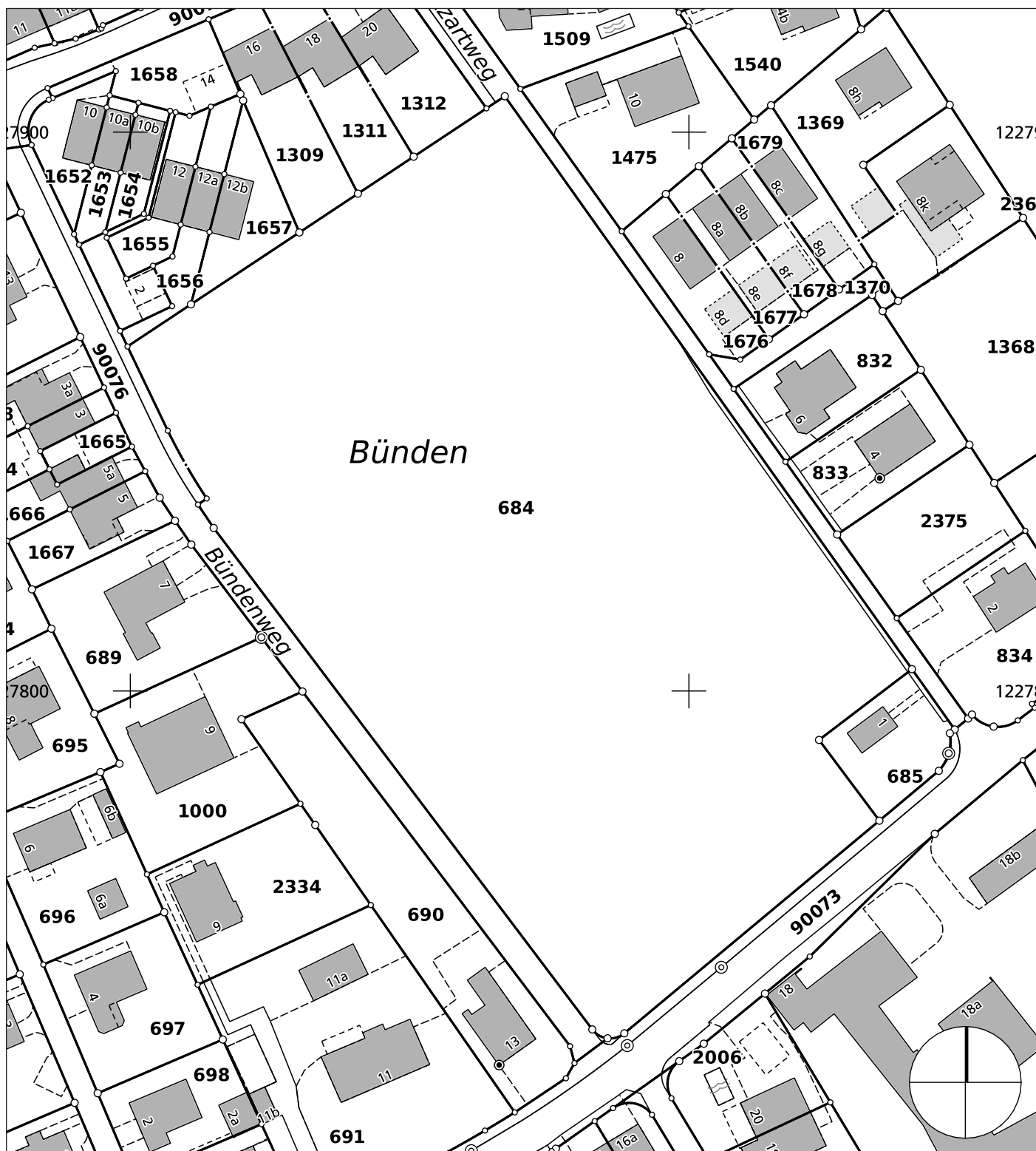


Abb.2: Aktuelle Situation der amtlichen Vermessung mit der Parzelle Bündenpark GB 684. (geo.so.ch, Zugriff am 15.04.2025)



Abb.3: Fotografie mit Blick auf die Parzelle von der nordwestlichen Ecke



Abb.4: Fotografie mit Blick auf die Parzelle von der südwestlichen Ecke



Abb.5: Fotografie mit Blick auf die Parzelle von der nordöstlichen Ecke



Abb.6: Fotografie mit Blick auf die Parzelle von der südöstlichen Ecke

3.2 Raumplanerische und baurechtliche Ausgangslage

Für den Gestaltungsplan verbindliche oder richtungsweisende, raumplanerischen und baurechtlichen Grundlagen:

3.2.1 Räumliches Leitbild Bettlach 2013

Das Räumliche Leitbild der Einwohnergemeinde Bettlach wurde am 10. Dezember 2013 durch die Gemeindeversammlung verabschiedet. Das Räumliche Leitbild bildete die wichtigste Grundlage für die Ortsplanungsrevision. Im Räumlichen Leitbild wurde das Gebiet Bünden nicht speziell behandelt. Es sind daher die allgemeinen Leitsätze zu berücksichtigen:

Für die Themen Bevölkerung, Wohnraum und Ortsentwicklung wurden folgende Leitsätze verabschiedet:

3.2.1.1 Übergeordneter Leitsatz

Die Gemeinde Bettlach präsentiert sich als Wohn- und Arbeitsdorf mit hoher Lebensqualität. Durch die Nähe zu verschiedenen Naherholungsgebieten sowie urbanen Zentren, wie Grenchen und Solothurn, bietet Bettlach ein attraktives Wohngebiet. Diese Qualitäten gilt es zu erhalten und die Siedlungsqualität weiter zu fördern. Dabei soll Bettlach weiterhin als „Dorf“ wahrgenommen werden.

3.2.1.2 Leitsatz Bevölkerungsentwicklung und Baulandbedarf

Wir streben ein moderates Bevölkerungswachstum von rund 0.2 % pro Jahr an (ca. 10 Personen pro Jahr). Für die angestrebte Entwicklung ist der Bedarf an Wohnraum bzw. Bauland sowie die nötige Infrastruktur sicherzustellen. Diese Bevölkerungsentwicklung soll unter Wahrung des Dorfcharakters verfolgt werden.

3.2.1.3 Leitsatz Nutzung bestehender Baulandreserven

Wir setzen uns für die massvolle Nutzung der bestehenden unbebauten Baulandreserven ein. Insbesondere Massnahmen zur Bekämpfung der Baulandhortung sind aktiv umzusetzen (erhöhte Verfügbarkeit von bestehenden Baulandreserven).

3.2.1.4 Leitsatz Neue Entwicklungsgebiete / Verdichtungsgebiete

Kurz- bis langfristig schaffen wir bei Bedarf neue Entwicklungsgebiete für Einfamilienhäuser sowie Mehrfamilienhäuser mit einer verdichteten, qualitativ ansprechenden Bauweise an verkehrstechnisch zentraler Lage (mittlere bis hohe Dichte entlang Hauptverkehrsachsen). Dabei soll das Siedlungsgebiet – unter Berücksichtigung der Wohnqualität – an bestimmten Lagen gezielt verdichtet werden (Innenverdichtung anstelle von Aussenentwicklung).

Dabei wurde als mögliche kurz- bis langfristige Massnahme vorgeschlagen: Nach Möglichkeit Förderung einer verdichteten Bauweise beispielsweise durch Prüfung der Ausscheidung von zusätzlichen 3-geschossigen Wohnzonen.

3.2.1.5 Leitsatz Bevölkerungsstruktur

Als agglomerationsgeprägtes Dorf setzen wir in erster Linie auf Familien. Bei der Dimensionierung der Wohnzone wird eine gesunde Durchmischung angestrebt, unter Berücksichtigung der vorhandenen Strukturen (bezüglich Alter, Einkommen etc.). Dabei sind Wohnzonen für Einfamilienhäuser sowie Mehrfamilienhäuser sicherzustellen.

Dabei wurde als mögliche kurz- bis mittelfristige Massnahme vorgeschlagen: Bei grösseren Überbauungen mit Mehrfamilienhäusern ist eine ansprechende Aussenraum- / Freiraumgestaltung mit geeigneten Massnahmen sicherzustellen (z. B. durch Gestaltungspläne, ergänzende Vorschriften).

3.2.1.6 Leitsatz Qualität Ortsbild / Quartiere

Wir setzen uns für eine hohe Qualität im Ortskern und von neuen Quartieren ein und verbessern die Qualität nicht mehr zeitgemässer Bausubstanzen.

Dabei wurde als mögliche kurz- bis langfristige Massnahme vorgeschlagen: Festlegung spezifischer Gestaltungsziele über grössere sensible Gebiete (z. B. Zentrum).

Für die Themen Erschliessung und Verkehr wurde im übergeordneten Leitsatz festgehalten:

Wir erhalten die bestehende, gute Infrastruktur im Bereich MIV, öV sowie LV und sorgen dafür, dass die verkehrstechnische Sicherheit auch in Zukunft gewahrt bleibt. Der motorisierte Verkehr ist auch weiterhin so zu lenken, dass die Wohnqualität möglichst wenig beeinträchtigt wird.

3.2.2 Ortsplanungsrevision Bettlach, Quartieranalyse

In der Quartieranalyse ist das Gebiet Bünden dem Quartier 3 «Büelen» zugewiesen. Unter Chancen, Risiken und Empfehlungen wurde damals festgehalten: «Eine Innenverdichtung auf den bereits eingezonten, jedoch noch nicht bebauten Parzellen wird empfohlen. Vor allem die grossflächige Parzelle GB Nr. 684 bietet sich an für ein richtungsweisendes Wohnbauprojekt in verdichteter Bauweise. Hauptsächlich durch ihre zentrumsnahe Lage ergeben sich bei einer Innenentwicklung auf dieser Parzelle günstige Voraussetzungen, welche durch einen Qualitätsanspruch seitens Gemeinde unterstrichen werden sollten. Eine Gestaltungsplanwürdigkeit ist aus unserer Sicht fraglos gegeben.»

3.2.3 Ortsplanungsrevision Bettlach, Raumplanungsbericht

Die Parzelle GB Nr. 684 wurde in der Ortsplanungsrevision von der zweigeschossigen Wohnzone W2a in die dreigeschossige Wohnzone W3 aufgezont. Gleichzeitig wurde die Parzelle mit einer Gestaltungsplanpflicht überlagert und im Zonenreglement wurden für den Gestaltungsplan verbindliche Vorgaben definiert.

Der orientierende Raumplanungsbericht der Ortsplanung äussert sich dazu wie folgt:

„Die grosse unbebaute Parzelle (GB Nr. 684) inkl. GB Nr. 685 im Quartier Bünden wird in die W3 aufgezont. Auf dem Gebiet besteht ein erhebliches Potenzial für eine qualitative Siedlungsentwicklung nach Innen, welches durch eine Aufzoning auch einen effektiven Beitrag - im Sinne eines Zielbeitrags - leisten kann. Durch die Gestaltungsplanpflicht sowie vorgängigem informellen Qualitätsverfahren (Workshop) wird zudem eine optimale bzw. qualitätsvolle Überbauung (u.a. in Bezug auf Einbettung ins Quartier, Erschliessung, Aussenraum, Architektur etc.) angestrebt. Der Grundeigentümer hat eine Vorstudie (Machbarkeitsstudie) zur Überprüfung möglicher Überbauungen erarbeitet und der Gemeinde vorgestellt. Dabei hat sich unter anderem gezeigt, dass mit einer Dreigeschossigkeit (W3) mit Flachdach oder leicht geneigten Dächern keine Gebäude entstehen, die höher sind als die in der Umgebung bereits bestehenden Gebäude. Zudem führt eine Dreigeschossigkeit insgesamt über das ganze Gebiet zu einer kleineren Gebäudefläche als bei einer 2-geschossigen Überbauung, was sich vorteilhaft auf die Bebauungsstruktur (lockerer) und auf einen grösser werdenden Aussenraum auswirkt.

Die grosse unbebaute Parzelle im Quartier Bünden (GB Bettlach Nr. 684) wird neu mit einer Gestaltungsplanpflicht belegt. Eine quartierverträgliche Eingliederung einer grösseren Überbauung kommt einer hohen Bedeutung zu. Der Gestaltungsplan ist dazu das richtige raumplanerische Instrument. Die Geschossigkeit der Grundnutzung (W3) darf dabei nicht überschritten, auch sind keine Attikas zulässig.“

3.2.5 Erschliessungsplan

Erschliessungsplan: Gemäss rechtsgültigem Erschliessungsplan (RRB Nr. 1104 vom 2. Juli 2024) ist die Parzelle GB Nr. 684 über die Erschliessungsstrassen Bündenweg und Bitzartweg sowie über die Sammelstrasse Friedhofstrasse erschlossen. Für die Strassen ist ein Ausbau inkl. Trottoir vorgesehen. Dazu wird die Einwohnergemeinde Bettlach ost- und westseitig Land erwerben müssen. Mit der letzten Ortsplanungsrevision wurde innerhalb des Gestaltungsplanperimeters auf die Festlegung von Strassenbaulinien verzichtet. Diese sind im Rahmen des Gestaltungsplans zu definieren.

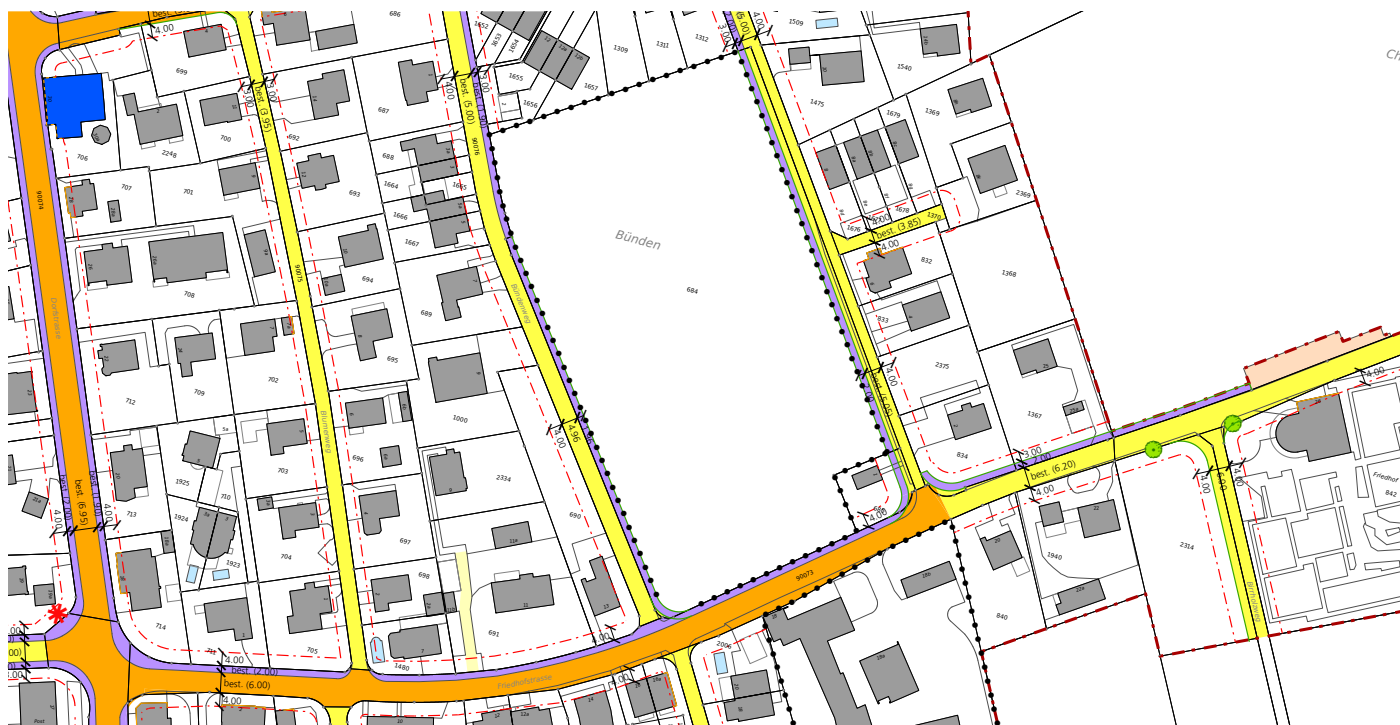
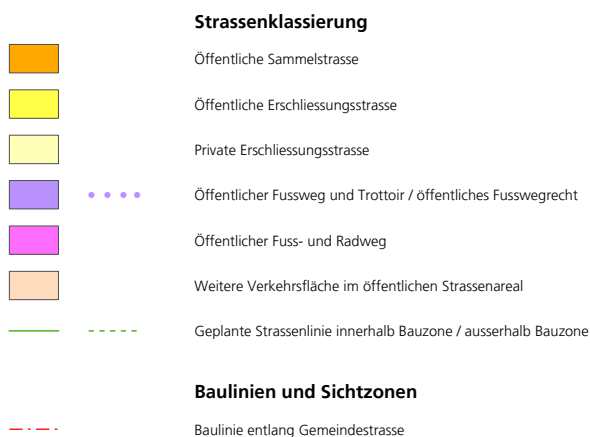


Abb.8: Erschliessungsplan der Gemeinde Bettlach (geo.so.ch, Zugriff am 15.04.2025)

Orange: öffentliche Sammelstrasse / Gelb: öffentliche Erschliessungsstrasse

3.2.6 Rechtsgültiges Zonenreglement inkl. Pflichtenheft

Gemäss rechtsgültigem Zonenreglement gelten folgende Vorgaben (nicht abschliessend):

§ 4 Gebiete mit Gestaltungsplan und Gebiete mit Gestaltungsplanpflicht

Zweck

¹ Die Gestaltungsplanpflicht bezweckt in Ergänzung zu § 44 PBG die Sicherstellung einer ortsbaulich und architektonisch hochstehenden Überbauung mit attraktiven Aussen-, Frei- und Grünräumen in planerisch empfindlichen bzw. wertvollen Gebieten.

Pflicht / Darstellung

² Die Gebiete mit Gestaltungsplanpflicht werden im Bauzonenplan gebietsspezifisch für alle Bauzonen definiert. Ergänzend gilt § 46 PBG.

Inhalte / Anforderungen

³ Im Rahmen von Gestaltungsplänen sind ergänzend zu den gebietsspezifischen Anforderungen gemäss § 4 Abs. 7 dieses Reglements eine Sicherstellung der Finanzierung des Überbauungsprojekts (Finanzierungsnachweis einer Schweizer Bank oder einer ähnlichen vom Gemeinderat anerkannten Organisation), Massnahmen für eine gestalterisch und qualitativ gute Einpassung in das Quartier sowie Angaben (oberirdisch / unterirdisch, Lage etc.) zur Parkierung festzulegen. Der Gemeinderat kann weitere Inhalte verlangen.

Zulässige Abweichungen (Bonus)

⁴ Die Gestaltungspläne und die Sonderbauvorschriften können von den allgemeinen baupolizeilichen Bestimmungen abweichen (gemäss § 44 ff PBG). Über die zulässigen Abweichungen befindet der Gemeinderat auf der Grundlage eines Gestaltungsplans und in Anlehnung an § 39 KBV. Ein Bonus auf der Geschoszahl ist nicht zulässig. Es besteht kein Anspruch auf einen Bonus.

Befreiung

⁵ Von der Gestaltungsplanpflicht ausgenommen sind An- und Umbauten bestehender Bauten sowie Ergänzungsbauten (Nebenbauten) in allen Bauzonen, sofern keine überwiegenden Interessen entgegenstehen, insbesondere die Immissionen auf die Nachbarschaft nicht zunehmen.

Gebiete mit genehmigtem Gestaltungsplan

⁶ Bei Aufhebung eines rechtskräftigen Gestaltungsplans gilt weiterhin die Gestaltungsplanpflicht.

Gebietsspezifische Anforderungen (Buchstabe siehe Bauzonenplan)

⁷ Neben den in Abs. 3 erwähnten Inhalten / Anforderungen sind die folgenden gebietsspezifischen Angaben und Anforderungen im Rahmen des Gestaltungsplans aufzuzeigen bzw. zu erfüllen:

B Bünden

- Ausnützung der gesamten Fläche.
- Bauungskonzept mit Bauweise, Nutzweise, Anzahl Wohnungen, Wohnungs-Mix, Gemeinschaftseinrichtungen, Aussen-, Frei- und Grünraumgestaltung.
- Erschliessung ab dem öffentlichen Strassenareal (gebündelte Erschliessung mit max. 2 Areal-Einfahrten / -Ausfahrten).
- Oberirdische (nur Besucher- und Kurzzeitparkplätze erlaubt) und unterirdische Parkierung (2 Parkplätze pro Wohnung).
- Erreichbarkeit für Notfallorganisationen (Bsp. Feuerwehr) und Unterhalts- / Entsorgungsfahrzeuge.
- Ein zusätzliches Attikageschoss bei 3 Vollgeschossen ist nicht gestattet.
- Maximale Gesamthöhe von 12.50 m.
- Prüfpflicht zur mehrheitlichen Versorgung des Energiebedarfs mit erneuerbarer Energie.

§ 14 Wohnzone, 3-geschossig (W3)*Zweck*

¹ In der Zone W3 sind Wohnhäuser gestattet.

Nutzung

² Wohnbauten sowie nicht störende Kleingewerbe- und Dienstleistungsbetriebe (z.B. Büro, Arztpraxen, Friseurbetriebe, Ateliers etc.), deren Bauweise der W3 angepasst ist.

1-geschossige Wohnbauten sind nicht zugelassen.

In der Wohnzone, 3-geschossig ist ein Gewerbe- / Dienstleistungsanteil von max. 50 % der Bruttogeschossfläche zulässig.

Baumasse

³ Vgl. Anhang I (Bauvorschriften und Nutzungsziffern) dieses Reglements.

Bezeichnung	min. Geschosszahl [G]	max. Geschosszahl [G]	Zulässigkeit Attikageschoss	max. Gebäudelänge [G]	max. Fassadenhöhe [Fh]	max. Gesamthöhe [Gh]	max. Überbauungsziffer [ÜZ] Anteil oberirdisch Anteil Unterniveaubauten	max. Grünflächenziff. [GZ]	Lärmempfindlichkeitsstufe
W3 Wohnzone 3-geschossig	2G	3G	ja		10.50 m		30 % 80 %	40 %	ES II ES III

Abb.9: Anhang I (Bauvorschriften und Nutzungsziffern)

3.2.7 Rechtsgültiges Baureglement

Gemäss rechtsgültigem Baureglement gelten insbesondere folgende Vorgaben (nicht abschliessend):

- § 8 Bepflanzungen und Sichtzonen
- § 9 Einfriedungen und Stützmauern entlang von Gemeindestrassen
- § 10 Abstellplätze, Garagenvorplätze und Ein- und Ausfahrten
- § 12 Nebenräume in Mehrfamilienhäusern und Wohnsiedlungen
- § 16 Umgebungsgestaltung und Terrainveränderungen
- § 17 Werkleitungen
- § 18 Fassadengestaltung

3.2.8 Grundbuch / Dienstbarkeiten

- Auf dem Grundstück GB Bettlach Nr. 684 ist eine Dienstbarkeit eingetragen:
Last Durchleitungsrecht, Bau- und Pflanzungsbeschränkung zu Gunsten SWG, Grenchen

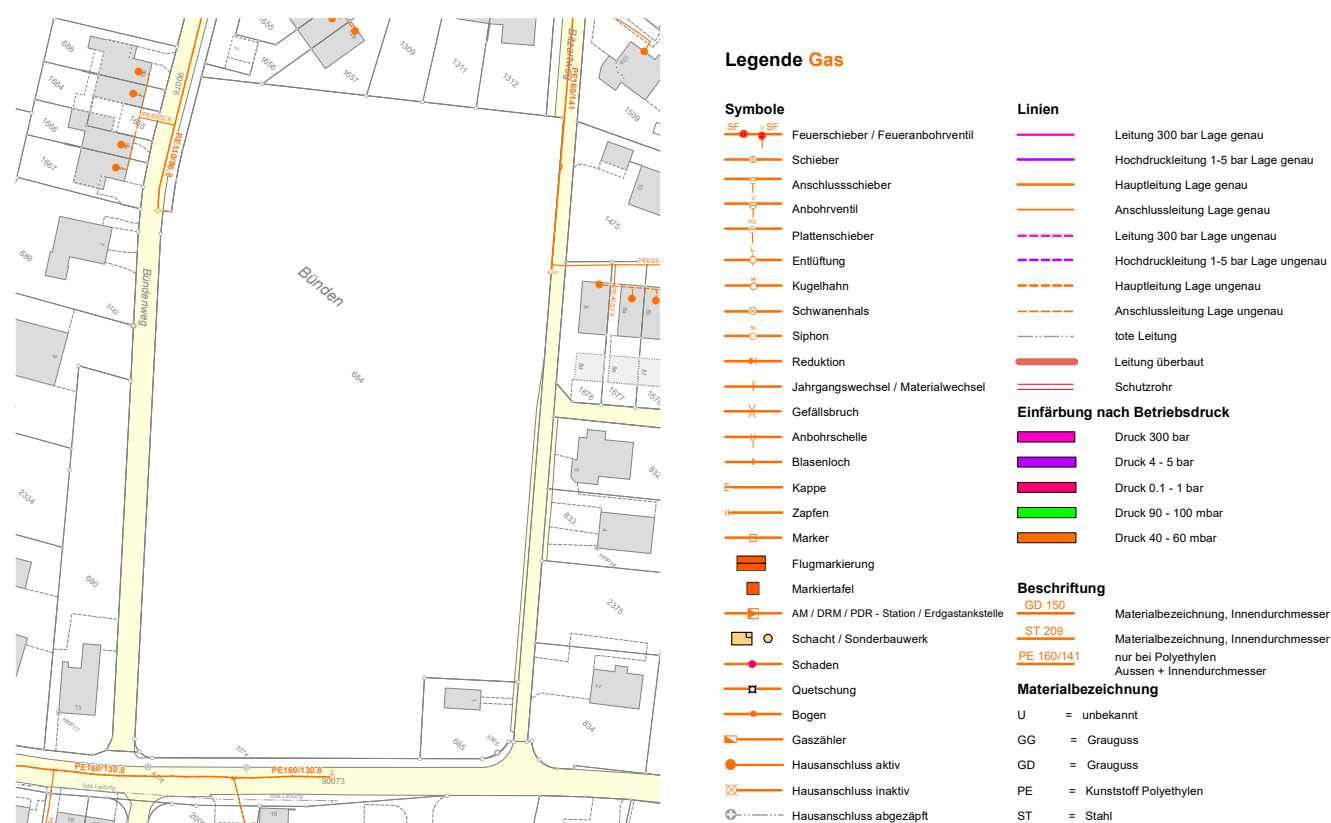


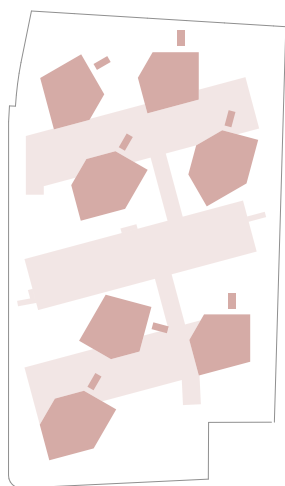
Abb.10: Werkleitungsplan inkl. Legende der SWG (Gas), Stand 15.04.2025

4. Projektbeschreibung

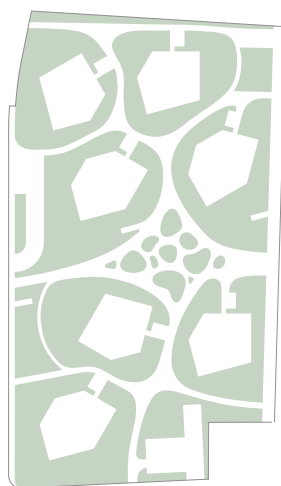
Das Konzept der Überbauung setzt sich aus einem Gefüge von unterschiedlichen polygonalen Volumen zusammen. Eine auf den ersten Blick zufällig wirkende Anordnung der Gebäude ist in Wahrheit eine äusserst raffinierte und präzise Platzierung der einzelnen Volumen, die eine Antwort auf eine Vielzahl von Fragestellungen bieten kann. Innerhalb des baurechtlich vorgegebenen Perimeters stehen die Gebäude in einem sehr komplexen Zusammenhang. Die oberen vier Gebäude und die unteren drei Gebäude sind jeweils mit einer Einstellhalle unterhalb des Terrains räumlich und statisch miteinander verbunden. Die Gebäude wurden sorgfältig konzipiert, dass aus raumplanerischer, funktionaler und gestalterischer Sicht eine hochstehende Lösung entsteht. Um auf ein breites Spektrum von unterschiedlichen Bevölkerungsschichten ansprechend zu wirken, wurde nicht nur die Geometrie und die Platzierung der beiden Gebäudetypen, sondern auch der Wohnungsmix vielfältig gewählt.

Ein gesamtheitliches Überbauungs- und Umgebungskonzept stärkt das Ensemble und erzeugt zudem eine Orientierung. Die übergeordnete Struktur gliedert die Umgebung in inselartige Bereiche, in denen jeweils ein Gebäude oder landschaftliches Element platziert ist. Mit dieser Gliederung entsteht sowohl Platz für eine öffentliche als auch eine private Nutzung der Aussenräume. Mit einem Park im Herzen der Parzelle und zwei Pflanzplätzen können auch aussenstehende Besucher in einem weitreichenden Umfang von der neu geschaffenen Überbauung und dessen Umgebung profitieren, wodurch eine grosse Akzeptanz in der Bevölkerung von Bettlach zu erwarten ist.

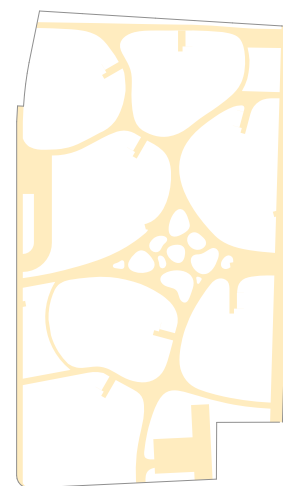
Die Wegführung der Überbauung wurde sehr präzise nach den natürlichen Bewegungsflüssen der Besucher gewählt. Dabei schliesst jedes Gebäude mit einem Vorplatz und einem Velounterstand an das parzellenübergreifende Wegnetz an. Mit der sorgfältigen Platzierung der Gebäude und der beiden Einstellhallen entsteht eine äusserst effiziente Erschliessung. Von Norden nach Süden ist das Terrain aufgrund seiner Nähe zum Jura mehrere Meter abfallend. So kann mit nur zwei Einstellhallen und jeweils einer in der Topografie integrierten Einfahrt die Erschliessung der gesamten Parzelle sichergestellt werden. Die beiden Einfahrten bilden zusammen mit den angrenzenden Besucherparkplätzen ein landschaftliches Element, welches sowohl für die Bewohner als auch für die Besucher als Ankunftsort dient.



Architektur



Umgebung



Erschliessung

4.1 Situation 1:2000



4.2 Situation 1:1000



4.3 Umgebungskonzept



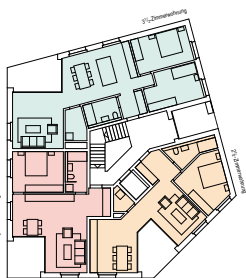
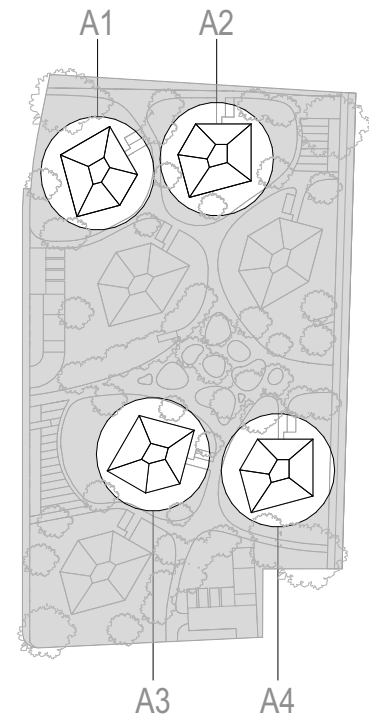
4.4 Baubereiche A

Die fünfeckigen Volumen im Baubereich A gibt es in zwei Varianten. Diese unterscheiden sich durch eine Spiegelung.

Die dreigeschossigen Gebäude sind so konzipiert, dass die Wohnungen auf jedem Geschoss einzigartig sind. Sei es durch den Bezug zum Aussenraum im Erdgeschoss, die Schlichtheit im ersten Obergeschoss oder die überhöhten Räume in der Dachschräge des zweiten Obergeschosses, die Wohnungen bekommen durch jedes dieser Merkmale ihren individuellen Charakter.

Durch die Gegebenheiten der Sonneneinstrahlung und die geschickte Ausrichtung der Gebäude entsteht eine sehr demokratische Priorisierung der einzelnen Wohnungen und der Raumanordnung.

Es steht zur Diskussion ein Gebäude im Baubereich A für Alterswohnungen zu konzipieren.



Gebäude A1 / A3, EG



Gebäude A1 / A3, OG



Gebäude A2 / A4, EG



Gebäude A2 / A4, OG

Anzahl Gebäude Typ A1

2 Gebäude

Anzahl Gebäude Typ A2

2 Gebäude

Anzahl Wohnungen total (Baubereich A)

36 Wohnungen

2.5-Zimmerwohnungen (45%)

Pro Gebäude: 4 Wohnungen
Insgesamt: 16 Wohnungen

3.5-Zimmerwohnungen (55%)

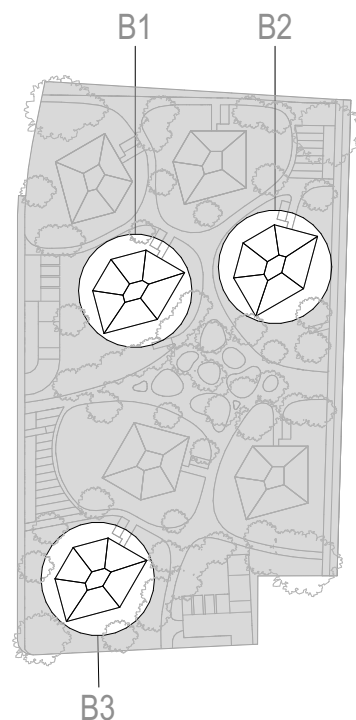
Pro Gebäude: 5 Wohnungen
Insgesamt: 20 Wohnungen

4.5 Baubereiche B

Die sechseckigen Volumen im Baubereich B sind lediglich in einer Variante vorhanden.

Analog zum Baubereich A sind auch im Baubereich B die dreigeschossigen Gebäude so konzipiert, dass die Wohnungen in jedem Geschoss von ihren individuellen Eigenschaften profitieren können. Zudem folgt die Ausrichtung der Gebäude denselben Gegebenheiten der Sonneneinstrahlung, wodurch eine Kohärenz zwischen den Gebäuden im Baubereich A und B entsteht.

Die Volumen bilden einerseits ein homogenes Gefüge, welches sich andererseits durch schlichte Differenzierungen der einzelnen Gebäude hervorragend in das heterogene Quartier einbinden lässt. Mit den fein abgestimmten Unterschieden der einzelnen Gebäudetypen repräsentiert die Überbauung eine hohe architektonische Vielfalt, welche auf ein breites Spektrum von Nutzer abgestimmt ist.



Gebäude B1 / B2 / B3, EG



Gebäude B1 / B2 / B3, OG

Gesamtübersicht Baubereiche A und B

Anzahl Gebäude total:	7 Gebäude
Anzahl Wohnungen total:	63 Wohnungen
2.5-Zimmerwohnungen total (39%):	25 Wohnungen
3.5-Zimmerwohnungen total (51%):	32 Wohnungen
4.5-Zimmerwohnungen total (10%):	6 Wohnungen

Anzahl Gebäude Typ B:

3 Gebäude

Anzahl Wohnungen total (Baubereich B)

27 Wohnungen

2.5-Zimmerwohnungen (33%)

Pro Gebäude:	3	Wohnungen
Insgesamt:	9	Wohnungen

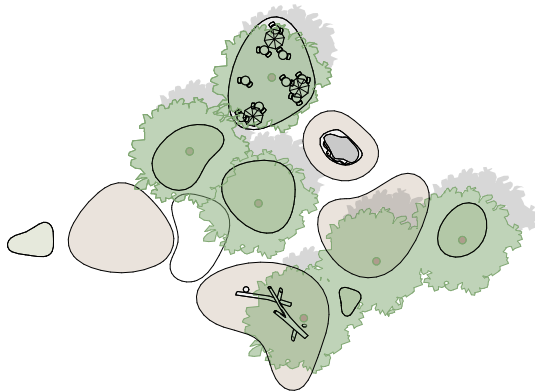
3.5-Zimmerwohnungen (45%)

Pro Gebäude:	4	Wohnungen
Insgesamt:	12	Wohnungen

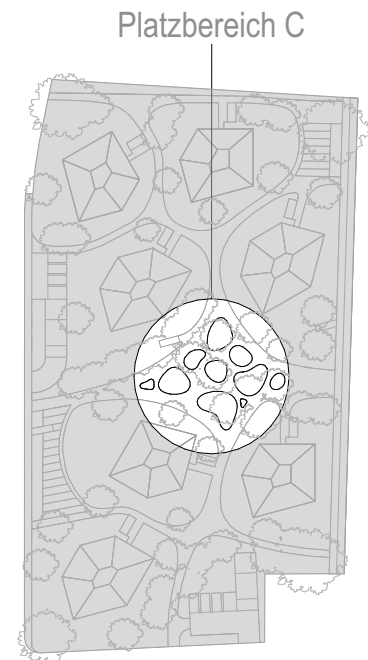
4.5-Zimmerwohnungen (22%)

Pro Gebäude:	2	Wohnungen
Insgesamt:	6	Wohnungen

4.6 Platzbereich C



Platzbereich C: Sitzplatz / Spielplatz Zentrum



Im Herzen der Anlage bildet sich ein Platz zum Verweilen. Durch eine Differenzierung der unterschiedlichen Beläge bilden sich mehrere kleinere „Inseln“ in organischen Formen mit dem Ziel eine entschleunigende Wirkung zu erzeugen. Diese Zonierung im Zentrum gehört klar den Fussgängern und verhindert allein durch ihre Feingliedrigkeit die Präsenz von Verkehrsmittel. Anders als die übrige Wegführung auf dem Grundstück erschwert die Zonierung im Zentrum eine Durchquerung mit dem Fahrrad erheblich.

Jede dieser Inseln hat eine unterschiedliche Funktion. Einige der Inseln sind begrünt und haben die Funktion als Nährboden für die schattenspendende Bepflanzung zu dienen. Andere Inseln haben einen Belag aus Holzschnitzel und werden mit Hilfe von Möblierungen zu Spielzonen, welche in ihrer Gesamtheit einen Spielplatz bilden. Es gibt auch einen Brunnen im Zentrum, welcher sich mit seiner Form optimal in dieses organische Gefüge einbindet. Zuletzt bildet ein Kiesplatz mit Sitzmöglichkeiten eine Ruhe- sowie Pausenzonierung für die Besucher des Parkes.

Der Platzbereich dient als zentraler Treffpunkt, welcher nicht nur die neue Überbauung, sondern das gesamte Quartier aufwerten soll. Der zentrale Platzbereich bildet somit eine Wertsteigerung für die gesamte Gemeinde Bettlach

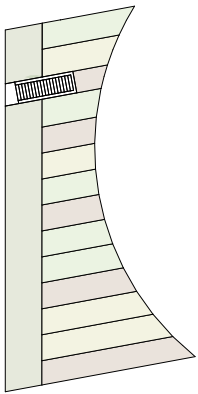


Abb.11: Referenz Sitzplatz

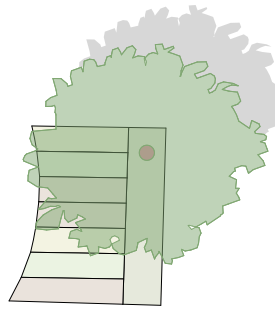


Abb.12: Referenz Spielplatz

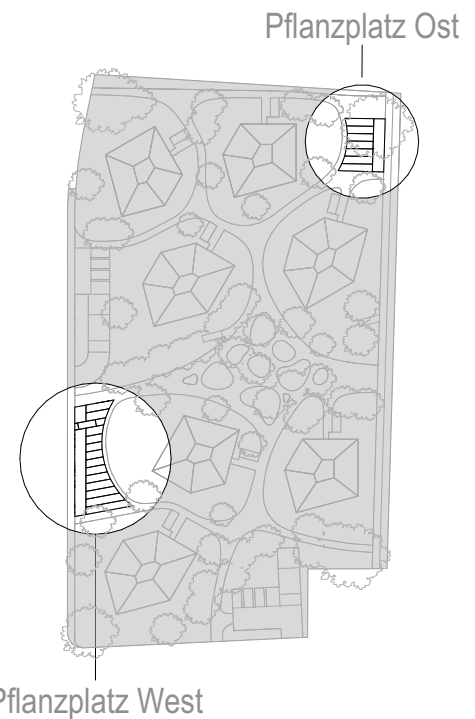
4.7 Pflanzbereiche D



Pflanzplatz West



Pflanzplatz Ost



Pflanzplatz West

Anders als die übrigen Bereiche gehören die Pflanzplätze allein den Leuten von Bettlach. Diese Bereiche werden nicht geplant oder reguliert, weil sie durch Eigenschaften wie Aneignung, Adaptierbarkeit, Diversität, Interaktion und Zugänglichkeit geprägt sind.

Die Vorteile einer verdichteten Bauweise sind unbestritten. Einer dieser Vorteile ist, dass genau solche Bereiche freigespielt werden können, in denen die Bewohner leidenschaftlich ihren Hobbies nachgehen können.

Die Idee dieser Bereiche ist eine Begegnungszone zu schaffen, in der die Besucher frei anpflanzen und gärteln können. Sie können Pflanzplätze mieten, in denen sie ihr eigenes kleines Reich erschaffen können. Diese Pflanzplätze können entweder in SBB-Rahmen sein oder auch frei in der Erde.

Der Platzbereich C und der Pflanzbereich D haben zum Zweck eine grosse Akzeptanz in der Bevölkerung zu erzeugen. Mit diesen Bereichen gibt es nicht nur neuen, qualitativ hochwertigen Wohnraum auf der Parzelle, sondern auch gesellschaftlich wertvolle und frei zugängliche Aussenräume, welche die Überbauung aufwerten und für das gesamte Quartier und auch für die gesamte Einwohnergemeinde Bettlach eine Wertsteigerung darstellen.

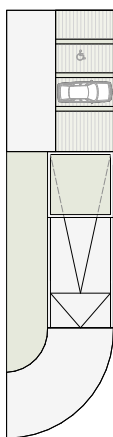


Abb. 13: Referenz Pflanzplatz

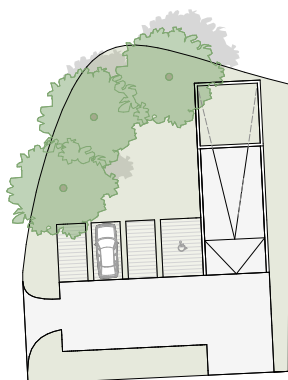


Abb. 14: Referenz Pflanzplatz

4.8 Erschliessungsbereiche E

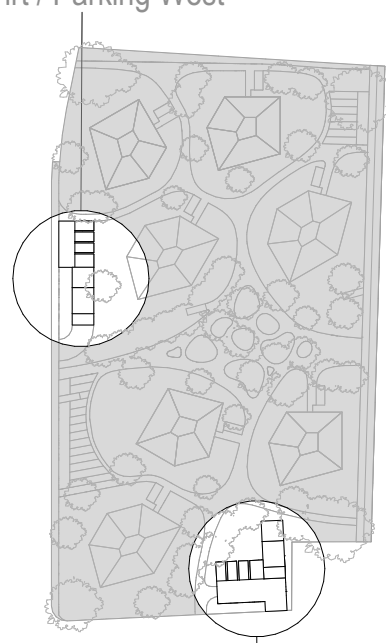


Zufahrt / Parking West



Zufahrt / Parking Süd

Zufahrt / Parking West



Zufahrt / Parking Süd

Parkplatznachweis (Soll):

Pro Wohnung erforderlich:	2.0 PP Bewohner	63 x 2.0 PP	=	126 Parkplätze	Bewohner
	0.1 PP Besucher	63 x 0.1 PP	=	7 Parkplätze	Besucher
Total Parkplätze erforderlich:		126 PP + 7 PP	=	133 Parkplätze	Total

Parkplätze Richtprojekt (Ist):

Parkplätze Bewohner in Einstellhalle:				126 Parkplätze	Bewohner
Parkplätze Besucher oberirdisch:				8 Parkplätze	Besucher
Total Parkplätze Richtprojekt:		126 PP + 8 PP	=	134 Parkplätze	Total

Die Platzierung der Einstellhallen wird einerseits durch die Setzung der Gebäude und andererseits durch die Baulinien eingegrenzt. Bei dem Richtprojekt wird mit drei präzise bis an die Baulinie platzierten und räumlich miteinander verbundenen Einstellhallen das Potenzial der Parzelle optimal ausgeschöpft. Die Anbindung der drei Einstellhallen an das öffentliche Verkehrsnetz erfolgt über zwei Ein- und Ausfahrten. Die beiden an die Gebäude angebotenen Einstellhallen sind optimal für die Bewohner der Siedlung Bündenpark. Die Ausgänge der mittleren Einstellhalle sind zum Quartier und zum Park ausgerichtet, wodurch auch Externe von den Einstellhallen profitieren können.

Das Richtprojekt weist mit 134 Parkplätzen einen Parkplatz mehr aus als nötig. Somit werden die erhöhten architektonischen Anforderungen, sowie die erhöhten Anforderungen an Aussenraumqualitäten und Erschliessung sichergestellt.

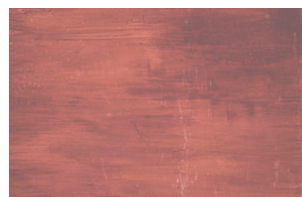
4.9 Farb- und Materialkonzept



Abb.15: Visualisierung 1: Gebäude A2, A3, A4, B2, B3, Blick Richtung Nordwesten



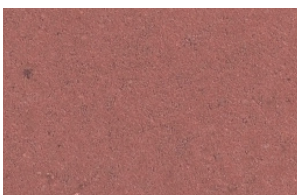
Holzschalung, grün lackiert



Metall, rot lackiert



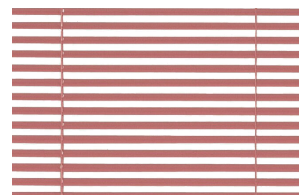
Rafflamellenstoren, hellgrau



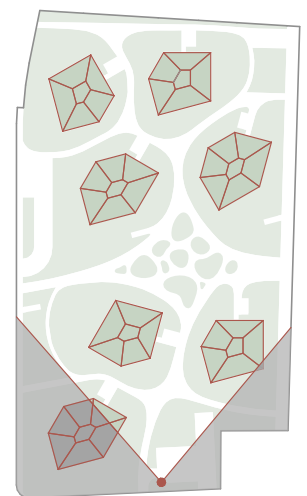
Betonsockel, rot gestrichen



Metall, Chromstahl



Rafflamellenstoren, rot



Standort Visualisierung 1

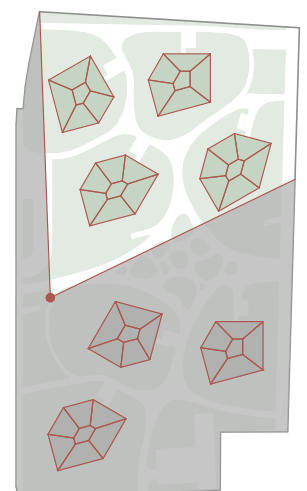


Abb.16: Visualisierung 2: Gebäude A1, B1 und B2, Blick Richtung Norden

Für das Farb- und Materialkonzept wurde bereits ein Vorschlag erarbeitet. Dieser Vorschlag zeigt ein Bild wie die gebaute Umgebung aussehen könnte und ist nicht als eine abschliessende Ausformulierung zu verstehen. Das definitive Farb- und Materialkonzept muss während des Baugesuchverfahrens bestimmt werden. In den weiteren Projektphasen könnte es folglich Abweichungen von den oben aufgeführten Visualisierungen geben.

Bei der Wahl der Materialien wird grossen Wert auf Nachhaltigkeit, Wirtschaftlichkeit und Beständigkeit gelegt. Die Materialien sollen sinnvoll eingesetzt werden, damit ihre spezifischen Eigenschaften so gut wie möglich genutzt werden können. Das Farbspektrum bewegt sich in den Farben grün, rot und grau.

Die Umgebungsgestaltung weicht in den Visualisierungen von dem angedachten Umgebungskonzept ab. Die Umgebung in den Visualisierungen wurde so gewählt, dass die Sicht auf die Gebäude nicht zu stark durch Bepflanzung beschränkt wird.



Standort Visualisierung 2

4.10 Grünflächen und Bepflanzung



Abb.17: Referenz Spielgeräte im Grünen

Grosse Einzelbäume signalisieren den Auftakt des neuen Quartiers. Im Zusammenspiel mit den benachbarten Bepflanzungen, bilden sie strassenübergreifende Landmarken. Quartiergärten bieten eine allmendartige Schnittmengenfläche für aktive Nachbarschaftspflege.

Grossflächige Magerwiesen- und Blumenrasenflächen umwogen die fein gegliederten Holzbauten und bieten Platz für oberflächliche Versickerung. Ein Netz aus anmutig geschwungenen Wegen verbindet die Baukörper, welche durch Ihren polygonalen Charakter eine maximale Durchsicht ermöglichen und Räume mit verschiedenen Stimmungen und Intimitätsstufen schaffen.

Die Sichtachsen auf die Juramarken, insbesondere der Hasenmatt, sind immer wieder inszeniert und die gegenüberliegende Aareebene mit den sanften rahmenden Hügelzügen ermöglichen ein Weitegefühl. Flankiert wird die Durchwegung durch einheimische Hochstammbäume und Heister. Lockere Strauchgruppen strukturieren die naturnahen Flächen und können gezielt zur Steigerung der Privatsphäre vor Wohnungen platziert werden.



Abb.18: Referenz Quartierplatz und Spielinseln

Der Quartierplatz ist das Herz der Wohnanlage und ermöglicht gleichzeitig eine neue Quartierdurchwegung. Zahlreiche Arme des Wegenetzes führen zu ihm und umrahmen einen grossen Mergelplatz mit inselartigen Tropfen. Farbenfrohe Grünflächen, naturnahe Spielflächen und Erholungsinfrastruktur, abwechselnd unter Baumdächern oder besonnt, strukturieren den Gemeinschaftsort unaufgeregt und befriedigen unterschiedlichste Nutzungsansprüche. Schatten, Sonne, Wasser, Spiel, Bewegung und Begegnung werden zu Erholung und Beschäftigung geboten.

In der Zwischenschicht unter dem sickerfähigen Belag und über der Einstellhalle kann Regenwasser gespeichert werden, welches einen kühlenden Effekt hat und als Speicher für die Pflanzen dient. Im weiteren Verlauf des Wegenetzes sind ruhigere Erholungsorte zu finden und kann Flora und Fauna in den extensiv gehaltenen Siedlungsumfassenden Grüngürtel mit ökologischen Strukturelementen beobachtet werden.

Die Besucherparkierung ist durch ruhig anmutende Rasenliner begrünt materialisiert.

5. Planungszweck und Verfahren

5.1 Ziele / Zweck der Gestaltungsplanung

Zielsetzung: Der vorliegende Gestaltungsplan „Bündenpark“ verfolgt folgende übergeordnete Zielsetzungen:

- Schaffen der planungsrechtlichen und gestalterischen Grundlage für die Sicherstellung einer ortsbaulich und architektonisch hochstehenden Überbauung mit attraktiven Aussen-, Frei- und Grünräumen für die nachhaltige und qualitativ hochwertige Entwicklung des Gebiets auf der Grundlage des Richtprojekts
- Erfüllen der Gestaltungsplanpflicht gemäss der rechtsgültigen Ortsplanungsrevision der Gemeinde Bettlach unter Einbezug und Abgleich der Interessen verschiedener Akteure.

Raumplanungsbericht: Der Raumplanungsbericht nach Art. 47 RPV zeigt den Planungsprozess sowie die Recht- und Zweckmässigkeit des vorgesehenen Projektes auf. Er dokumentiert die Interessenabwägung und die möglichen Auswirkungen des Vorhabens aus raumplanerischer Sicht.

5.2 Verfahren und Planbeständigkeit

Nutzungsplanverfahren: Der vorliegende Gestaltungsplan mit SBV bedingt ein Nutzungsplanverfahren nach kantonalem Recht gemäss §§ 15-21 PBG. Der Plan erhält nach der kantonalen Vorprüfung, der öffentlichen Mitwirkung, der öffentlichen Auflage mit Einsprachemöglichkeit und nach der Publikation des Genehmigungsbeschlusses (Regierungsratsbeschluss) im Amtsblatt Rechtskraft.

Planbeständigkeit: Die rechtsgültige Ortsplanung der Einwohnergemeinde Bettlach wurde mit RRB Nr. 1104 am 2. Juli 2024 genehmigt. Mit dem vorliegenden Gestaltungsplan wird die Gestaltungsplanpflicht gemäss der rechtsgültigen Nutzungsplanung erfüllt.



Abb.19: Visualisierung 3: Vogelperspektive Siedlung Bündenpark mit einer Dachneigung von 7.5°

6. Planungsgegenstand

6.1 Gestaltungsplan

Der vorliegende Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften regelt insbesondere die Nutzung, Gestaltung und die innere Erschliessung der Parzelle GB Nr. 684 in Bettlach. Grundlage des Gestaltungsplanes bildet das Richtprojekt, Stand 08. Mai 2025 (vgl. Beilage II). Im Folgenden werden die wesentlichen Festlegungen des Gestaltungsplanes mit Sonderbauvorschriften kurz erläutert.

6.2 Sonderbauvorschriften

6.2.1 Allgemeine Bestimmungen (§§ 1 - 3)

Der vorliegende Gestaltungsplan legt die Gestaltung und Nutzung für den Projektperimeter grundeigentümerlich fest und schafft die planungsrechtliche und gestalterische Grundlage für die bauliche Realisierung des Richtprojektes. Der Gestaltungsplan wird mit Sonderbauvorschriften gemäss § 45 PBG verbunden.

Bestandteil der Gestaltungsplanung ist der Gestaltungsplan im Massstab 1:500, die Sonderbauvorschriften sowie der vorliegende Raumplanungsbericht nach Art. 47 RPV.

6.2.2 Bauvorschriften (§§ 4 - 12)

Gemäss dem Richtprojekt sind die Nutzungen Wohnbauten sowie nicht störende Kleingewerbe- und Dienstleistungsbetriebe mit allen dazugehörigen Platz-, Pflanz und Erschliessungsbereichen zulässig. Die Gebäude sind 3-geschossig ohne Attika und dürfen eine maximale Gesamthöhe von 12.50 m erreichen. Die unterirdische Einstellhalle ist 1-geschossig vorgesehen.

Es besteht eine Prüfpflicht zur mehrheitlichen Versorgung des Energiebedarfs mit erneuerbarer Energie. Hierfür wurde die Versorgung mit Pellets (Hackschnitzel) geprüft und verworfen. Die Abklärung für den Anschluss an ein bestehendes Fernwärmenetz sind noch nicht abgeschlossen. Im Baubewilligungsverfahren wird ein Energiekonzept eingereicht, welches von der Behörde genehmigt werden muss.

Die Überbauung ist in einer Etappe zu realisieren.

6.2.3 Gestaltung (§ 13 - 14)

Die städtebauliche Qualität der Bebauung wird mit verbindlichen Vorgaben sichergestellt. Das Richtungsprojekt ist richtungsweisend verbindlich und erfüllt erhöhte architektonische Anforderungen, aber auch erhöhte Anforderungen an Ausenraumqualität und Erschliessung.

Die Dachneigung darf zwischen 5.0° und 10.0° sein. Flachdächer sind nicht zugelassen.

6.2.4 Erschliessung / Parkierung / Ver- und Entsorgung (§§ 15 - 19)

Die Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) erfolgt über die Friedhofstrasse und den Bündenweg.

Die Parkierung für den MIV erfolgt mit Ausnahme einer begrenzten Anzahl Parkplätze unterirdisch. Die definitive Anzahl an unterirdischen Parkplätzen für Motorfahrzeuge ist im Baubewilligungsverfahren festzulegen. Der Anteil an oberirdischen Besucher- und Kundenparkplätze muss ebenso im Baubewilligungsverfahren festgelegt werden.

Es soll ein attraktives Angebot an Veloabstellplätzen geschaffen werden. Die Anzahl der Veloabstellplätze ist gemäss der VSS-Normen 640 065 und 640 066 zu erstellen.

Für den Langsamverkehr ist eine separate Verbindung zwischen den Gebäuden aus versickerbarem Untergrund sicherzustellen. Zusätzlich ist auf eine behindertengerechte Ausgestaltung der Erschliessungsanlagen und den Übergangsbereichen zu den Erdgeschossen zu achten.

Im Bereich des Containerplatzes ist eine zentrale Containersammelstelle mit entsprechender Abfall- und Recyclingsammelanlage vorzusehen. Diese muss gegen aussen abgeschirmt werden. Die Bedarfsgrundlagen werden im Baubewilligungsverfahren festgelegt.

Im Geltungsbereich des Gestaltungsplans sind alle benötigten Werkleitungen / Infrastrukturen - sowie durch den Werk-eigentümer nicht anders vorgesehen - durch die Grundeigentümer bzw. Bauberechtigten zu erstellen und zu unterhalten. Falls eine Verlegung der bestehenden Leitungen aufgrund des Bauvorhabens vorgenommen werden muss, erfolgt diese zu Lasten des Grundeigentümers.

6.2.5 Umgebung (§§ 20 - 21)

Die detaillierte Umgebungs- und Platzgestaltung ist im Baubewilligungsverfahren festzulegen. Dabei ist das Richtprojekt richtungsweise verbindlich. Die Spielplätze und Aufenthaltsräume sind gemäss KBV § 41 im Baubewilligungsverfahren im Platzbereich C nachzuweisen.

6.2.6 Schutz (§§ 22 - 24)

Ein Bodenschutzkonzept ist gemeinsam mit dem Baugesuch einzureichen.

Aussenbeleuchtungen sind auf das notwendige Minimum zu beschränken und so auszurichten, dass die Umgebung nicht übermässig belastet wird.

Die Ausgestaltung der Zufahrt für Blaulichtorganisationen ist, während dem Baubewilligungsverfahren durch die zuständigen Behörden zu prüfen. Im Bereich der Grünflächen sind die Bewegungs- und Stellflächen naturnah zu gestalten.

7. Planungszweck und Verfahren

7.1 Kommunales Interesse

Die Einwohnergemeinde Bettlach anerkennt das Potenzial des Gebiets, welches zu einer qualitätsvollen Innenentwicklung genutzt werden soll. Bedingung der Einwohnergemeinde zur Entwicklung der Parzelle ist die Bereitschaft der Bauherrschaft sich auf den gemeinsamen Planungsprozess einzulassen.

Die grossflächige Parzelle GB Nr. 684 bietet sich für das vorliegende richtungsweisende Wohnbauprojekt in verdichteter Bauweise an. Durch die zentrumsnahe Lage ergeben sich bei der Innenentwicklung auf dieser Parzelle günstige Voraussetzungen, welche durch den Qualitätsanspruch seitens Einwohnergemeinde unterstrichen werden.

Fazit kommunales Interesse: Das Vorhaben ist im Sinne der strategischen Ziele der Einwohnergemeinde Bettlach. Es bestehen keine Interessenskonflikte.

7.2 Raumplanung

Zonenkonformität / Gebietsspezifische Anforderungen: Die dreigeschossige Wohnzone (W3) lässt Wohnbauten sowie nicht störende Kleingewerbe- und Dienstleistungsbetriebe (z.B. Büro, Arztpraxen, Friseurbetriebe, Ateliers etc.), deren Bauweise der W3 angepasst ist zu.

Die Baumasse des Richtprojekts sind mit einer maximalen Geschosshöhe von 3 eingehalten. Ein zusätzliches Attikageschoss ist nicht zulässig. Weiter wird die max. Gesamthöhe von 12.50 m gemäss den gebietsspezifischen Anforderungen definiert bzw. durch das Richtprojekt eingehalten. Die max. Überbauungsziffer sowie die min. Grünflächenziffer werden eingehalten (vgl. Beilage VI und VII). Die bauliche Dichte wird mit der Festlegung der Baubereiche und den maximalen Baumassen bestimmt. Die Baubereiche weisen folgende maximalen Masse auf: A: 436.30 m² / B: 469.80 m²

Das Richtprojekt weist mit 6'805 m² Grünfläche einen Grünflächenanteil von 59% aus.

Das Richtprojekt weist mit 2'431 m² Gebäudefläche eine Überbauungsziffer von 21% aus

Das Bauvorhaben und die vorgesehene Nutzung sind in der Wohnzone W3 zonenkonform.

Fazit Raumplanung: Aus raumplanerischer Sicht bestehen keine Interessenskonflikte.

7.3 Siedlung und Ortsbild

Bettlach ist nicht im Inventar schützenswerter Ortsbilder der Schweiz vertreten. Es befinden sich keine Gebäude mit Schutzstatus im Perimeter. Der Perimeter ist umgeben von Wohnzone.

Durch die Gestaltungsplanpflicht sowie vorgängigem informellen Qualitätsverfahren (Workshop) wird eine optimale bzw. qualitätsvolle Überbauung angestrebt. Dies soll vor allem in Bezug auf die Einbettung ins Quartier, Erschliessung, Aussenraum und Architektur angestrebt werden. Der Grundeigentümer hat im Jahr 2020 eine Vorstudie (Machbarkeitsstudie) zur Überprüfung möglicher Überbauungen erarbeiten lassen und der Einwohnergemeinde vorgestellt. Dabei hat sich unter anderem gezeigt, dass mit einer Dreigeschossigkeit (W3) mit Flachdach oder leicht geneigten Dächern keine Gebäude

entstehen, die höher sind als die in der Umgebung bereits bestehenden Gebäude. Zudem führt eine Dreigeschossigkeit insgesamt über das ganze Gebiet zu einer kleineren Gebäudefläche als bei einer 2-geschossigen Überbauung, was sich vorteilhaft auf die Bebauungsstruktur (lockerer) und auf einen grösser werdenden Aussenraum auswirkt. Die Parzelle wird mit einem richtungweisenden Wohnbauprojekt dicht überbaut werden. Grundlage dafür bilden die gebietspezifischen Vorgaben für den Gestaltungsplan sowie die im Rahmen der Ortsplanung vorgenommene Aufzoning in die W3.

Terrainveränderungen: Die Terrainveränderungen werden auf ein absolutes Minimum beschränkt und betragen gemäss Richtprojekt max. 1.20 m.

Fazit Siedlung und Ortsbild: Betreffend Siedlung und Ortsbild besteht kein Interessenskonflikt

7.4 Verkehr, Erschliessung und Infrastruktur

Erschliessung ÖV: In ca. 150 m Distanz liegen die Bushaltestellen Post und Krone. Die Bushaltestellen bedienen mit dem Fahrplan 2025 folgende Strecken:

Feld-Nr.	Strecke	Verkehrsmittel
40 024	Weinbergstrasse - Grenchen Süd - Bettlach Post	Bus
40 025	Monbijou - Grenchen Nord - Grenchen Süd - Bettlach Post	Bus
40 026	Grenchen Süd - Bettlach Bahnhof	Bus
40 030	Lingeriz - Grenchen Süd - Bettlach (Abendrundkurs)	Bus
40 031	Bettlach Gesundheitszentrum - Bahnhof - Dorfplatz - Allmend	Bus

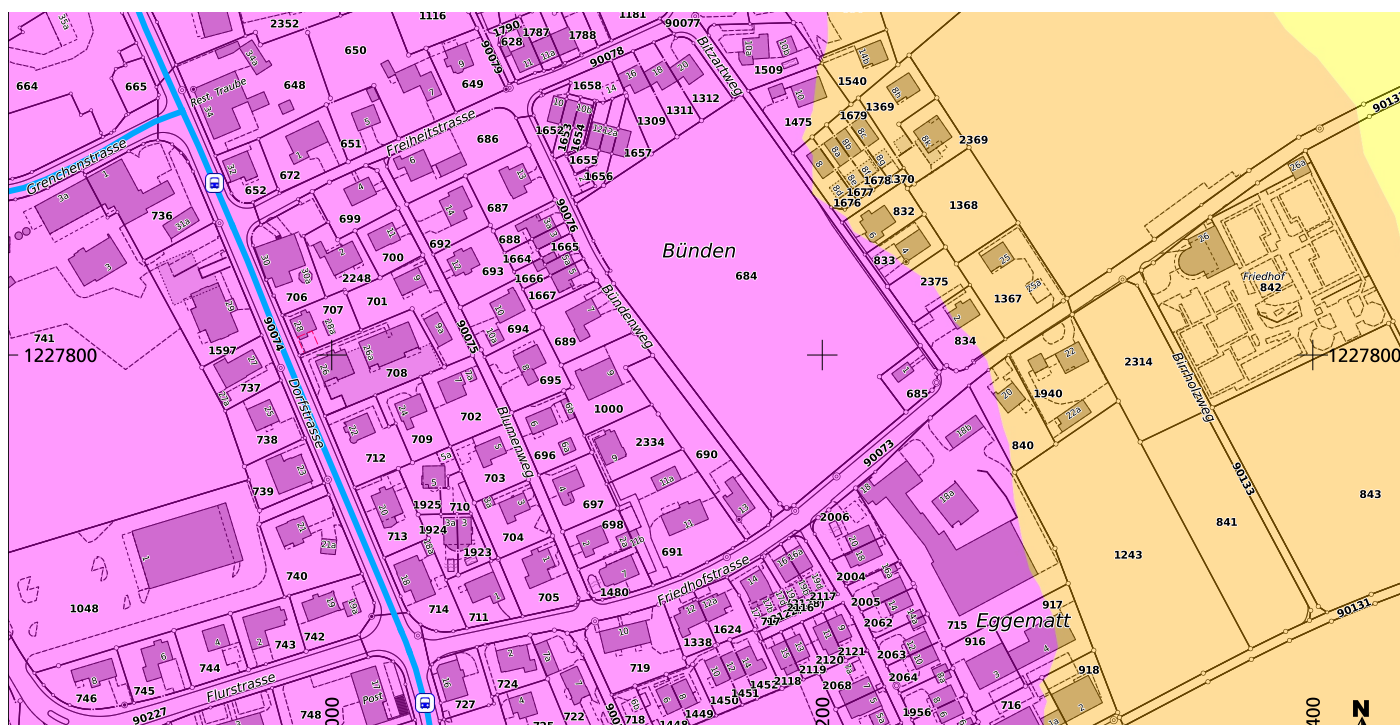


Abb.20: öV-Erschliessungsgüte, öV-Netz, sowie Haltestellen (geo.so.ch, Zugriff am 15.04.2025)

Bei der Post Bettlach werden nach dem neuen Buskonzept der BGU ab Dezember 2025 die Linien:

20 (Dorfplatz - Bahnhof Bettlach - Grenchen Süd Grenchen Nord - Karl Mathy),

22 (Bellach - Lommiswil - Bhf. Bettlach - Dorfplatz - Grenchenstrasse - Grenchen Süd - Grenchen Nord - Fichtenweg) und

25 (Bettlach Allmend - Diebold-Schilling-Strasse - Grenchen Süd - Grenchen Nord - Alpenblick) durchfahren.

Der Projektperimeter liegt in der ÖV-Güteklasse C. Für die Bushaltstellen Post und Krone entspricht dies in der Distanzkategorie bis 300 m einem Verbindungstrakt von 10 – 19 Minuten.

Erschliessung MIV und LV: Der Planungsperimeter ist erschlossen. Die Erschliessung des Gestaltungsplans für den MIV erfolgt über die beiden Erschliessungsbereiche, welche eine Ein- und Ausfahrt mittels Bündenstrasse (Erschliessungsstrasse) bzw. Friedhofstrasse (Sammelstrasse) vorsehen. Die beiden Ein- und Ausfahrten sind in beiden Richtungen möglich. Im Bauprojekt könnte sich möglicherweise ergeben, dass die Ein- und Ausfahrt in eine Richtung entlang des Bündenweges sinnvoller ist. Die Erschliessung für den LV erfolgt über das kommunale Verkehrsnetz. Der Perimeter weist ost-, west- und südseitig öffentliche Trottoirs aus.

Die Verbindung in das nördliche Dorfzentrum erfolgt über den Fuss- und Radweg der St. Klemenzstrasse und die Verbindung in das westlich gelegene Schulhaus Einschlag kann über den Fuss- und Radweg der Flurstrasse erfolgen.

Weiter verläuft ein lokaler Wanderweg auf der Dorfstrasse (Verbindung zum Bahnhof).

Innerhalb des Gestaltungsplanperimeters sind verschiedene Durchwegungsmöglichkeiten und Zuwegungen zu den Gebäuden für den LV vorhanden. Bei jedem Gebäude sind in unmittelbarer Nähe zum Gebäudeeingang Veloabstellmöglichkeiten vorgesehen. Weiter weist jedes Gebäude einen Velokeller im Untergeschoss auf. Es wurde darauf geachtet, dass diese möglichst einfach nutzbar sind (wo möglich Zugang max. durch eine Tür). Anzahl und Geometrie der Veloabstellplätze erfolgen entsprechend den Normen SN 40'065 und 40'066.

Abstellplätze für Velos: Die abschliessende Festlegung der Anzahl Abstellplätze gemäss VSS-Norm 40065 erfolgt im Bauwilligungsverfahren durch die Baubehörde.

Abstellplätze für Fahrzeuge: Für die minimale Anzahl der Abstellplätze von Fahrzeugen gelten folgende Vorgaben:

- Anzahl gemäss Zonenreglement § 4 Abs. 7 «gebietsspezifische Anforderungen: «Oberirdische (nur Besucher- und Kurzzeitparkplätze erlaubt) und unterirdische Parkierung (2 Parkplätze pro Wohnung).

Gemäss unten aufgeführter Berechnung und den angenommenen 63 Wohnungen sind rund 133 Parkplätze zu erstellen.

Berechnung gemäss Zonenreglement § 4 Abs. 7		
Bewohner	Besucher / Kunden	Total
126	6.3	132.3

Abb.21: Parkplatzberechnung gemäss Zonenreglement

Die Einwohnergemeinde Bettlach hat in ihrem Zonenreglement die Vorgabe von mind. 2 Parkfeldern pro Wohnung vorgegeben. Dies, um sicherzustellen, dass sich die Parkierungssituation auf öffentlichem Grund gegenüber der heutigen Situation nicht verschlechtert.

Die abschliessende Festlegung der Anzahl Abstellplätze erfolgt im Baubewilligungsverfahren durch die Baubehörde.

Verkehrsaufkommen

Berechnung anhand Parkfeldzahl:

Für das Verkehrsaufkommen wird von Montag bis Samstag mit 3 Fahrten pro Tag und Parkfeld ausgegangen. Für den Sonntag wird mit 2 Fahrten pro Tag und Parkfeld gerechnet. Entsprechend ergeben sich 371 Fahrten pro Tag (DTV).

Für den Spitzenstundenverkehr wird von einer Annahme von 10% des DTV ausgegangen (37 Fz/h). Auf eine Kapazitätsberechnung des Knotens Friedhofstrasse-Dorfstrasse wurde aufgrund der niedrigen Verkehrsbelastung verzichtet. Es ist davon auszugehen, dass der zusätzliche Mehrverkehr die Leistungsfähigkeit des bestehenden Verkehrsnetzes nicht signifikant beeinflusst.

Schleppkurvennachweise: Die fahrdynamische Prüfung wurde mittels Schleppkurvennachweise vorgenommen. Die Geometrie der Abstellplätze wurde gemäss der VSS-Norm erstellt.

Sichtweiten: Die Einhaltung der Sichtweiten gemäss VSS-Norm 40 273a auf den Bündenweg ist problemlos möglich. Die Sichtweiten bei der Ausfahrt auf die Friedhofstrasse sind eingehalten. In Richtung Osten verläuft die Sichtweite über das Grundstück GB Bettlach Nr. 685 (Vgl. Beilage VII).

Feuerwehzufahrten und Stellflächen: Die Zufahrten und Stellflächen wurden gemäss der FKS-Richtlinie für Feuerwehzufahrten, Bewegungs- und Stellflächen geplant (vgl. Beilage VIII). Die Feuerwehzufahrten, Bewegungs- und Stellflächen werden frühzeitig (während der kantonalen Vorprüfung) mit der Solothurnischen Gebäudeversicherung-Abteilung Feuerwehr abgesprochen und die Resultate im vorliegenden Bericht ergänzt.

Baulinien: Im Gestaltungsplanperimeter werden die Baulinien festgelegt.

Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS): Südlich des Gestaltungsplanperimeters verläuft die Friedhofstrasse. Die Friedhofstrasse ist als historischer Verkehrsweg von nationaler Bedeutung erfasst, aber nicht Teil des Bundesinventars (Art. 3 VIVS). Die Friedhofstrasse enthält somit nur noch wenig oder keine historische Wegsubstanz und ist in der Inventarkarte daher als graue Linie dargestellt. Für die vorliegende Planung besteht daher kein Interessenkonflikt mit dem IVS.

Fazit Verkehr, Erschliessung und Infrastruktur: Die Erschliessung des Projektperimeters ist für den MIV, LV und öV sichergestellt. Es sind ausreichend Abstellplätze für Fahrzeuge vorgesehen. Die Leistungsfähigkeit des übergeordneten Verkehrsnetzes wird nicht eingeschränkt.

7.5 Wasserversorgung und Entwässerung

Generelle Wasserversorgungsplanung GWP: Der Planungsperimeter kann auf Basis der rechtsgültigen Generellen Wasserversorgungsplanung (GWP) (RRB Nr. 1057 vom 23. Juni 2025) als erschlossen bezeichnet werden. Die umliegenden Hydranten Nrn. 44, 46 und 163 versorgen den Perimeter im Bedarfsfall mit Löschwasser. Ein weiterer Hydrant im südwestlichen Gebiet ist gemäss GWP geplant. Die Themen Löschwasser und Löschleistung bzw. der allfällige Bedarf an zusätzlichen Hydranten sind im Baubewilligungsverfahren zu behandeln und mit der Solothurnischen Gebäudeversicherung (SGV) abzusprechen.

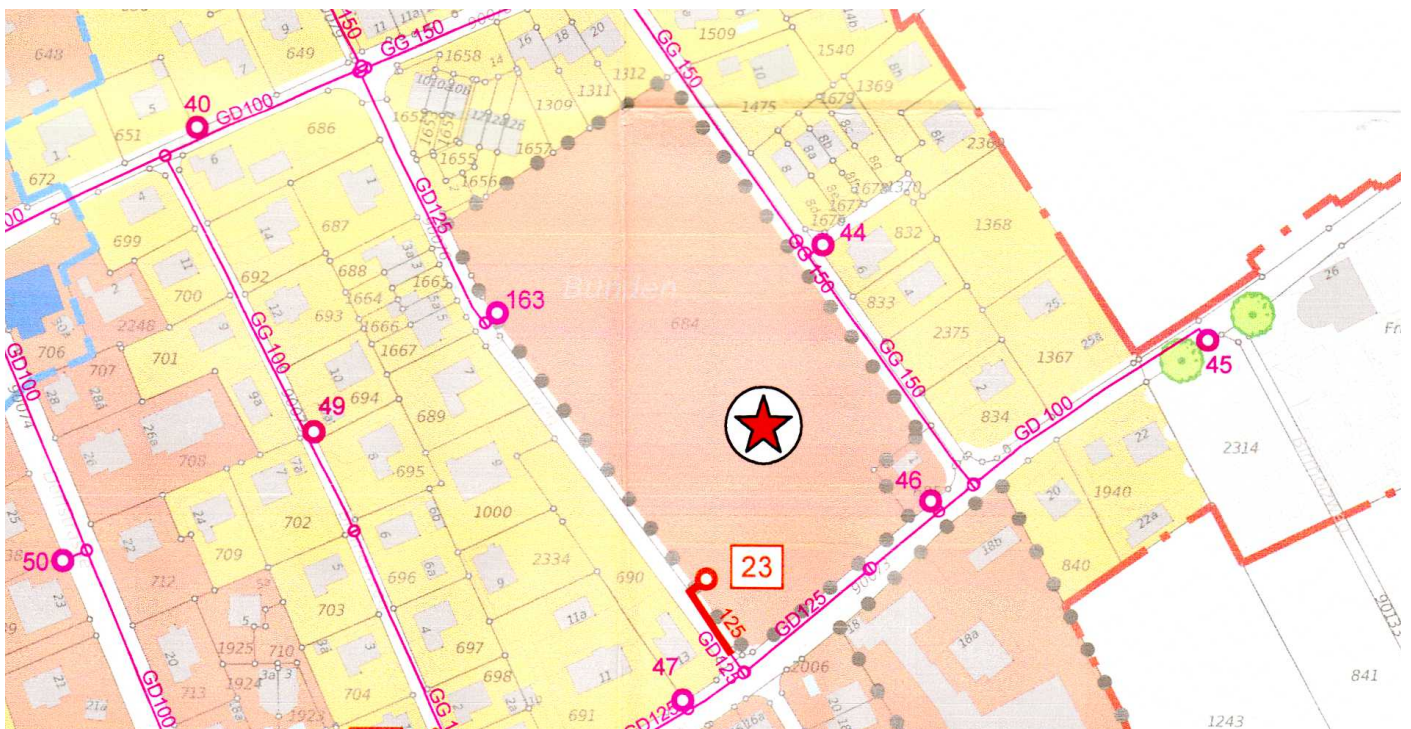


Abb.22: Ausschnitt aus dem rechtsgültigen GWP der Einwohnergemeinde Bettlach (RRB 2025 / 1057), Stern: Noch nicht überbaute Gebiete
Hydranten-Situation ist gemäss den Vorschriften der SGV auszuführen.

Generelle Entwässerungsplanung GEP: Für das Richtprojekt wurde ein Entwässerungskonzept und die Entwässerungssystematik erarbeitet (vgl. Beilage VI).

Zusammengefasst gelten gemäss GEP für GB Bettlach Nr. 684 folgende Bedingungen:

- Gebiet im Mischsystem
- Gebiet mit Versickerungs-Prüfpflicht

Die Parzelle kann im Mischsystem entwässert werden. Schmutz- und Regenabwasser sind aber dennoch getrennt zu fassen und in separaten Leitungen abzuführen. Erst an der Parzellengrenze erfolgt der Zusammenschluss. Das Schmutzwasser ist gemäss den definierten Anschlusspunkten aus dem GEP direkt an die Gemeindekanalisation anzuschliessen. Demnach ist eine Aufteilung im westlichen Grundstücksbereich in die Kanalisation Bündenweg (KS 42.52 – 42.51) und im östlichen Bereich in die Kanalisation Bitzartweg (KS 44 – 42) vorzunehmen.

Mit dem beiliegenden Entwässerungskonzept wurde definiert, wie das anfallende Schmutz- und Regenabwasser abzu- und zu entsorgen ist. Dazu müssen die Vorgaben der generellen Entwässerungsplanung der Einwohnergemeinde Bettlach zwingend eingehalten werden. Insbesondere ist darauf zu achten, dass die vorgegebenen Anschlusspunkte und die max. Einleitmengen berücksichtigt werden. Die Entsorgung des Regenabwassers soll mittels Versickerung geschehen. Dabei soll primär das unverschmutzte Dachwasser in den geplanten VA versickert werden. Platzwasser und Oberflächenwasser soll über die Schulter in die angrenzenden Grünflächen geleitet und dort versickert werden.

Vor Baubeginn ist eine Baugrunduntersuchung durchzuführen, sodass die hydrogeologischen Bedingungen frühzeitig bekannt sind. Danach ist es möglich die Dimensionierung der Versickerungsanlagen vorzunehmen sowie die entsprechenden Platzbedürfnisse zu eruieren. Anschliessend kann die Erschliessungs- und Werkleitungsplanung erfolgen.

7.6 Lärm

Der Gestaltungsplanperimeter ist der Lärmempfindlichkeitsstufe (ES) II zugeordnet. Die umliegenden Parzellen sind ebenso der ES II zugeordnet. Betreffend den Lärmarten Strassenverkehrslärm, Eisenbahnlärm sowie Industrie- und Gewerbelärm ist der Perimeter als unproblematisch zu betrachten. Im Baubewilligungsverfahren sind die Lärmemissionen der Einstellhalle (im Falle einer mechanischen Belüftung) sowie von HKL-Anlagen aufzuzeigen.

Fazit Lärm: Im Bereich Lärm bestehen im Rahmen des vorliegenden Nutzungsplanverfahren keine Interessenskonflikte.

7.7 Umweltbereiche

Boden, Altlasten, archäologische Fundstellen

Im Perimeter sind keine belasteten Standorte, keine archäologischen Fundstellen sowie keine Verdachtsflächen (Prüfperimeter Bodenabtrag) vorhanden. Der Gestaltungsplanperimeter umfasst eine Fläche von insgesamt 12'209 m². Davon werden voraussichtlich rund XY m² überbaut oder versiegelt. Dies bedingt einen Abtrag des fruchtbaren Ober- und Unterbodens. Im Rahmen des Baugesuchverfahrens ist deshalb ein Bodenschutzkonzept zu erarbeiten. Dabei sind der vorhandene Boden und dessen Eigenschaften/Qualität vor Ort fachkundlich zu beurteilen. Das Bodenschutzkonzept legt folgende Massnahmen und deren Umsetzung verbindlich fest.

- a. Festlegung der Bodenschutzmassnahmen und Mitarbeit bei der Erstellung der Submissionsunterlagen: Maschinenlisten, Verfahren, Zeitpläne, Schlechtwetterregelung gem. Phase 1 Norm SN 640 583 und in Absprache mit den jeweils zuständigen kantonalen Fachstellen.
- b. Materialmanagement: Planung der Triage des Bodenmaterials, der Materialflüsse, der Bodenlager und der Wiederverwendung des Bodenmaterials.
- c. Aufzeigen, wie das überflüssige Bodenmaterial verwertet wird bzw. wieso und in welchem Ausmass es deponiert werden muss.

d. Bodenkundliche Baubegleitung durch die vorgängig bestimmte Fachperson gem. Phase 2 Norm SN 640 583:

- Erfassung von Niederschlägen und Saugspannung des Bodens durch Tensiometer
- Information der auf der Baustelle Beschäftigten über Bodenschutzmassnahmen
- Protokollierung der relevanten Erdarbeiten
- Beratung der Bauleitung bezüglich des Bodenschutzes
- Teilnahme an bodenrelevanten Bausitzungen
- Information der kantonalen
- Einreichen eines Schlussberichts Boden nach Abschluss der Erdarbeiten zuhanden der zuständigen kantonalen Bodenschutzfachstelle

Das Bodenschutzkonzept ist vor der Erteilung der Baubewilligung durch die jeweils zuständigen kantonalen Fachstellen zu genehmigen.

Naturgefahren

Gemäss dem rechtsgültigen kommunalen Plan Naturgefahren (RRB Nr. 1104 vom 2. Juli 2024) ist für den Gestaltungsplanperimeter keine Gefährdung ausgewiesen.

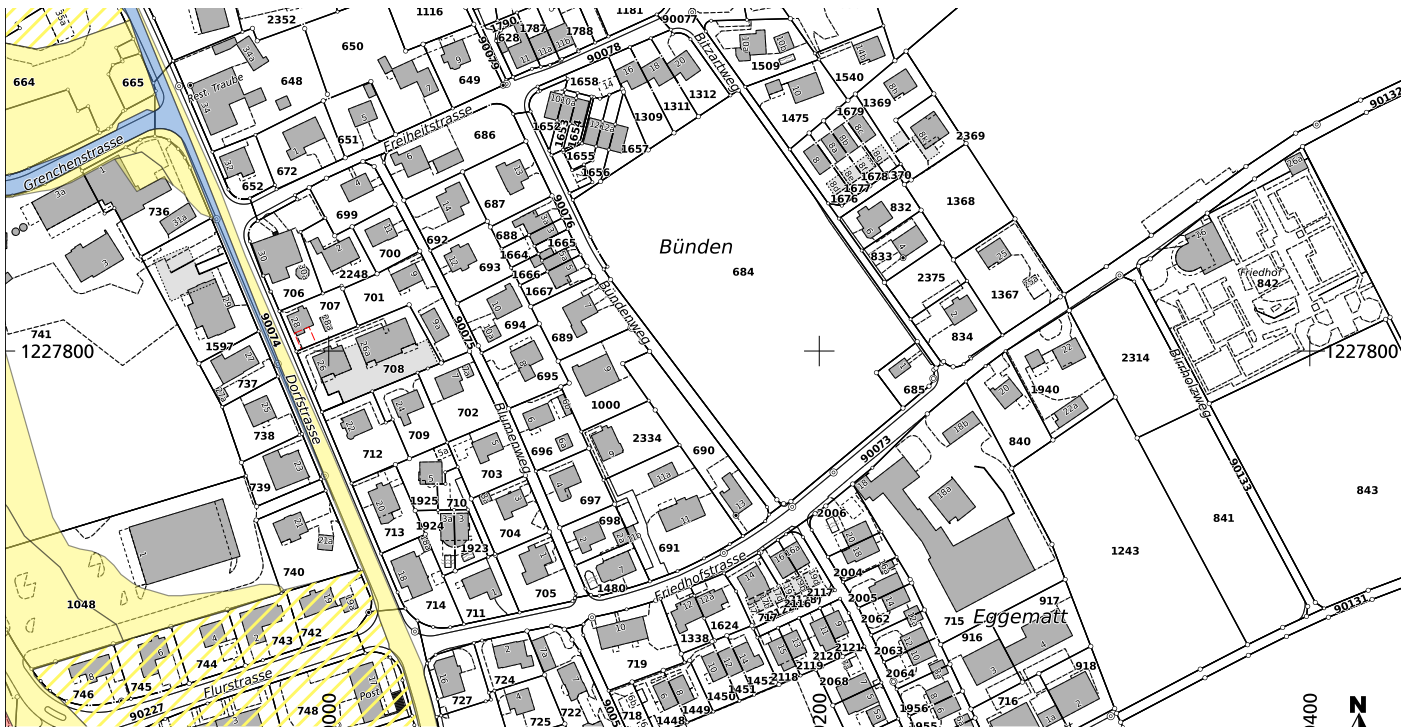


Abb.24: Synoptische Gefahrenkarte (geo.so.ch, Zugriff am 15.04.2025)

Grundwasser

Das Areal liegt gemäss digitaler Gewässer- und Grundwasserschutzkarte vollumfänglich im Gewässerschutzbereich «übrige Bereiche, ÜB». Auch die übrigen Bereiche sind durch die Gewässerschutzgesetzgebung geschützt. Insbesondere gelten darin die flächendeckenden Schutzbestimmungen, nämlich die Sorgfaltspflicht, das Verunreinigungsverbot und die Bestimmungen zur quantitativen Erhaltung der Grundwasservorkommen.

Gemäss kantonalem Geoportal ist im Gebiet kein Grundwasservorkommen vorhanden. Der tiefste Einbaupunkt des Richtprojekts liegt auf einer Höhe von XY m ü. M (Terrain ca. XY m ü. M).

Fazit Grundwasser: Es besteht kein Interessenkonflikt im Bereich Grundwasser.

Oberflächenabfluss

Die Karte des Gefahrenprozess Oberflächenabfluss zeigt für den Gestaltungsplanperimeter keine grossflächige Gefährdung auf.



Abb.25: Oberflächenabfluss (geo.so.ch, Zugriff am 15.04.2025)

Störfallvorsorge / Katastrophenschutz

Gemäss Art. 11a Störfallverordnung (StFV) ist vorgeschrieben, dass die Störfallvorsorge in der Nutzungsplanung zu berücksichtigen ist. Vorliegendes Projekt liegt in keinem Konsultationsbereich und ist nicht risikorelevant. Entsprechend sind keine Massnahmen notwendig.

Fazit Störfallvorsorge / Katastrophenschutz: Es bestehen keine Interessenkonflikte.

Flora, Fauna, Lebensräume

Im kommunalen Naturinventar und -Konzept (2020) sind für den Gestaltungsplanperimeter keine Inhalte ausgewiesen.

Nicht relevante Umweltbereiche

Gewässer, Erschütterung, NIS, Wald, Abfälle, umweltgefährdende Organismen, Landschaft, Luftreinhaltung etc.

Schutzraumbefreiung

Eine Befreiung der Schutzraumpflicht wird angestrebt.

7.8 Fazit Interessensabwägung

Der vorliegende Gestaltungsplan „Bündenpark“ mit Sonderbauvorschriften weist keine signifikanten Interessenskonflikte mit den in der Interessensabwägung behandelten Aspekte auf. Der Erlass des Gestaltungsplans inkl. Sonderbauvorschriften ist daher recht- und zweckmässig. Das Vorhaben wird von der Einwohnergemeinde unterstützt.

8. Planungsablauf und Information

- 25.03.2020: Erstes Gespräch mit Gemeinde (Gemeindepräsidentin Frau Leibundgut und Planungskommissionspräsident Herr Baumgartner) und Architekt (Fred-Marc und Luca Branger)
- 07.05.2020: Machbarkeitsstudie Evaluation mit 12 Varianten z.Hd. der Bauherrschaft Fondation d'Ebauches S.A. Faubourg de l'Hôpital 3, 2001 Neuchâtel
- 14.05.2020: Zweites Gespräch mit Gemeinde (Gemeindepräsidentin Frau Leibundgut und Planungskommissionspräsident Herr Baumgartner), Architekt (Fred-Marc Branger) und Bauherrschaft (Herr Paasch).
- 14.08.2020: Sitzung weiteres Vorgehen: Eingabe an Gemeinde bezüglich der Mitwirkung, mit wichtigen Grundsatzgedanken und Begründung
- 26.08.2020: Zeitungsbericht: Eine Infoveranstaltung zur Ortsplanungsrevision in der Bettlacher Büelenhalle war ordentlich besucht (mit Contact-Tracing wegen Corona)
- 15.09.2020: Antragsformular mit Begleitbrief zur Ortsplanungsrevision Bettlach / Öffentliche Mitwirkung

- 15.09.2020: Machbarkeit mit Volumenmodellen und städtebaulichem, architektonischem Konzept
11.11.2020: Präsentation der Dokumentation für die Planungs-, Umwelt- und Energiekommission (PUEK)
27.01.2021: Präsident der Planungskommission Herr Baumgartner orientierte, dass der Gemeinderat sich positiv für 3 Geschosse und nur MFH entschieden hat
11.02.2021: Bestätigungsschreiben Einwohnergemeinde Bettlach betreffend Antrag vom 15.09.2020
29.04.2021: Orientierungsveranstaltung Mehrzweckhalle Büelen zur geplanten Überbauung des Grundstückes
08.06.2021: Bebauungskonzept Bünden, Parzelle GB 684, 2544 Bettlach, Version 1.0
08.06.2021: Dachvarianten mit verschiedenen Neigungen für die Präsentation der öffentlichen Mitwirkung
22.11.2024: Genehmigung Ortsplanungsrevision Bettlach
03.04.2025: Sitzung mit Gemeinde: Weiteres Vorgehen und Eingabe
24.06.2025: Eingabe Gemeinderats-Sitzung
23.10.2025: Kantonale Vorprüfung (Dauer: ca. 3-6 Monate)
25.11.2025: Eingabe Gemeinderats-Sitzung

Weiteres Vorgehen:

- unbestimmt: Öffentliche Mitwirkung (Die Mitwirkungsform ist eine öffentliche Informationsveranstaltung)
unbestimmt: Gemeinderats-Sitzung
unbestimmt: Öffentliche Auflage (Dauer: 30 Tage Einsprachefrist)

8.1 Kantonale Vorprüfung

Aufgrund des Berichtes *Bettlach: Vorprüfung Gestaltungsplan „Bündenpark“*, vom 23. Oktober 2025, in der Beilage X Kantonale Vorprüfung, wurden die unten aufgelisteten Anpassungen am Planungsdossier vorgenommen.

8.1.1 Raumplanung S. 2

Die bauliche Dichte wurde bewusst nicht ausgereizt, um eine Überbauung mit hoher architektonischer und aussenräumlicher Qualität zu erschaffen, welche sich städtebaulich gut in die bestehende Siedlung eingliedern kann.

Das Umgebungskonzept wurde in enger Zusammenarbeit mit Schneider-Schmid Landschaftsarchitektur ausgearbeitet. Die im Gestaltungsplan ausgewiesenen Grünflächen wurden im Richtprojekt Umgebung richtungsweise verbindlich verfeinert, sowie auch die Privatheit bzw. Öffentlichkeit der Flächen bearbeitet. Dabei wurde das Prinzip der Schwammstadt weitgehend in das Umgebungskonzept integriert. Zudem wurde das neue Kapitel „4.10 Grünflächen und Bepflanzung“ erstellt, in dem die Grünflächen und die Bepflanzung erläutert werden.

Die Vermassungen der flächenkleinsten Rechtecke wurde für die abschliessende Prüfung der Grenz- und Gebäudeabstände in der Beilage VI ergänzt.

8.1.2 Verkehr, S. 2-3

Das arealinterne Wegnetz ist für den gesamten Langsamverkehr, insbesondere auch Veloverkehr, vorgesehen.

8.1.3 Umwelt S. 3-4

Lärm / Licht S.3: Im Rahmen des Baubewilligungsverfahren wird ein Lärmschutznachweis erstellt, indem aufgezeigt wird, dass die Planungswerte für die Zufahrt der Einstellhallen oder allfälligen HLKK-Anlagen gemäss der Lärmschutzverordnung (LVS) eingehalten werden.

Überprüfung Übereinstimmung Generelle Entwässerungsplanung (GEP) S.3: Für den Umgang mit dem Regenwasser steht das Prinzip der Schwammstadt als Ansatz für ein klimagerechtes Wassermanagement in Siedlungsgebieten im Vordergrund. Sowohl für die Umgebungs- als auch für die Dachflächen wird das Regenwasser über Retentionsmassnahmen versickert. Falls keine vollständige Versickerung möglich sein sollte, wird eine teilweise Versickerung einer vollständigen Ableitung vorgezogen.

Überprüfung Übereinstimmung Generelle Wasserversorgungsplanung (GWP) S.4: Der vorliegende Raumplanungsbericht bezieht sich in der Planung und im Kapitel 7.5 *Wasserversorgung und Entwässerung* auf die aktuelle Generelle Wasserversorgungsplanung (GWP). Massgebend dafür ist der neue Plan „GWP Bettlach, Zukünftige Anlagen (Ersetzt Plan vom 2. Mai 2018), Übersichtsplan 1:2'500, Plan Nr. B2059.200/01, Holliger AG, Bern, 13 Juli 2023“, genehmigt mit RRB Nr. 2025/1057 vom 23. Juni 2025.

Überprüfung Übereinstimmung Generelle Wasserversorgungsplanung (GWP) S.4: Der Löschschutz und die Hydranten-Situation wurde bereits mit Herrn Peter Meister von der Abteilung Feuerwehr der Solothurnischen Gebäudeversicherung (SGV) abgeklärt. Die Hydranten-Standorte 44, 46 und 163 sind gemäss dem aktuellen GWP bereits erstellt. Sobald der geplante Hydranten-Standort 23 ebenfalls erstellt ist, funktioniert die Löschwasserversorgung. Die Distanz von den Gebäudeeingängen zum nächsten Hydranten darf nicht grösser als 120m sein, was in dem Richtprojekt gewährleistet ist.

Feuerwehruzufahrten und Stellflächen S.4: Die Feuerwehruzufahrten und Stellflächen wurden ebenfalls mit Herrn Peter Meister besprochen und dementsprechend in Lage und Anzahl optimiert. Da die Gebäudehöhe bei allen Gebäuden unter 11.00 m ist, werden diese gemäss der FKS-Richtlinie für Feuerwehruzufahrten, Bewegungs- und Stellflächen als „Gebäude geringer Höhe“ eingestuft. Dies bedeutet, dass die Standorte der Löschfahrzeuge maximal 80.00 m zu den Gebäudeeingängen entfernt sein dürfen und Stellflächen an diesen Standorten eine minimale Breite und Länge von 6.00 bzw. 11.00 m haben müssen. Das Umgebungskonzept und die vorgesehene Bepflanzung wurden vom Landschaftsarchitekten geprüft und dementsprechend angepasst.

8.1.4 Gestaltungsplan S. 4

Die Legende für das Wegnetz wurde von „Fusswege und Vorplätze“ zu „Langsamverkehr und Vorplätze“ geändert.

Die „Bereiche für oberirdische Besucher- und Kurzzeitparkplätze“, sowie die „Rampe Einstellhalle“ wurden vom Genehmigungsinhalt in den Orientierungsinhalt versetzt.

Die Legende wurde ergänzt mit „Baumpflanzung (laufende Abklärungen bezüglich Baumstandorte)“. Im Gestaltungsplan werden, bis das Richtprojekt Umgebung dazu abschliessende Aussagen macht, noch keine Bäume verbindlich verortet. Dabei wird der Standort- und Artenwahl grosse Bedeutung beigemessen.

8.1.5 Sonderbauvorschriften S. 4-5

Die beiden Paragraphen §§ 7 *Erdüberdeckungen* und §§ 14 *Fassadengestaltung* wurden ergänzt. Die Nummerierung der darauffolgenden Paragraphen hat sich aufgrund der Überarbeitung geändert.

§§ 1 *Zweck* S.4: Dieser Paragraph lautet gemäss dem Vorschlag der Kantonalen Vorprüfung neu: „Der Gestaltungsplan bildet die rechtliche Grundlage für eine Wohnüberbauung mit erhöhten Anforderungen an Architektur, Aussenraumqualität und Erschliessung“.

§§ 6 *Grünflächenziffer* S.4: Die Bepflanzung der Grünflächen wurde nicht in in diesem Paragraphen, sondern im Paragraphen §§ 20 *Umgebungs- und Platzgestaltung* ergänzt. Der Absatz 2 dieses Paragraphen wurde erweitert, um auf die Privatheit/ bzw. Öffentlichkeit der Grünflächen im Richtprojekt zu verweisen. Zudem wurde der Absatz 3 ergänzt, um eine qualitäts-sichernde Gestaltung von privaten Aussenräumen bei Bedarf zu ermöglichen, jedoch nicht vorzuschreiben. Zusätzlich wurde die Verfeinerung der Grünflächen und Bepflanzungen im Kapitel 4.10 *Grünflächen und Bepflanzung* des Raumplanungsberichtes in Textform ergänzt.

§§ 7 *Erdüberdeckungen* S.5: Dieser Paragraph wurde auf Empfehlung der Kantonalen Vorprüfung ergänzt, um einen ausreichenden Wurzelraum für die Bepflanzung sicherzustellen.

§§ 9 *Baubereiche / Platzbereich / Pflanzbereiche / Erschliessungsbereiche* S.5: Im Abs. 6 *Erschliessungsbereiche* E wurde ergänzt, was in diesen Bereichen zulässig ist.

§§ 14 *Fassadengestaltung* S.5: Auf Empfehlung der Kantonalen Vorprüfung wurde dieser Paragraph den beiden Absätzen Abs. 1 und Abs. 2 ergänzt. Hier geht es um vogelfreundliches Bauen, sowie die Förderung von Fassadenbrüter.

§§ 15 *Erschliessung* S.3-4: Das Wegnetz soll nach Möglichkeit aus versickerungsfähigem Untergrund bestehen. Wo dies nicht möglich ist, wird neu eine Verisckerung über eine belebte Bodenpassage ermöglicht (über die Schulter). Dies entspricht dem überarbeiteten Entwässerungskonzept aus dem Paragraphen §§ 19 *Werkleitungen*.

§§ 17 *Abstellplätze* S.5: Hier wurde der Abs. 4 ergänzt, um die Versickerung des Regenwassers zu fördern.

§§ 19 *Werkleitungen* S.3: In diesem Paragraphen wurden die Absätze 3,4 und 5 ergänzt. Auch hier ist die Absicht die Versickerung des Regenwassers zu fördern.

§§ 21 *Spielplätze und Aufenthaltsräume (gem. KBV § 41)* S.5: Dieser Paragraph wurde auf Empfehlung der Kantonalen Vorprüfung ergänzt mit dem Abs. 4 für eine naturnahe und möglichst sickerfähige Gestaltung der Flächen und Beläge.

8.1.6. Beilagen Raumplanungsbericht

Folgende Beilagen wurde im Zuge der Überarbeitung angepasst:

Beilage II - Richtprojekt: Die Umgebungsgestaltung des Richtprojektes hat sich mit der Überarbeitung des Landschaftsarchitekten und der Feuerwehruzufahrten und Stellflächen verändert.

Beilage III - Richtprojekt Umgebung: Im Zuge der Ausarbeitung der Grünflächen und der Verfeinerung des Umgebungskonzeptes hat der Landschaftsarchitekt einen aktualisierten Plan erstellt.

Beilage VI - Grenz- und Gebäudeabstände: Die Vermassungen der flächenkleinsten Vierecke wurden ergänzt.

Beilage VII - Nachweis Nutzungsziffer: Mit der vertieften Auseinandersetzung der Feuerwehruzufahrten und Stellflächen hat sich der Anteil an befestigten Flächen und Grünflächen minimal angepasst.

Beilage VIII - Nachweis Sichtzonen: Mit der Präzisierung der Baumpflanzung wurden die Sichtbermen neu geprüft.

Beilage IX - Nachweis Stellplätze Blaulichtorganisationen: Die Feuerwehruzufahrten und Stellflächen wurden mit der SGV besprochen und im Zusammenhang mit der Baumpflanzung und der Umgebungsgestaltung präzisiert.

Beilage X - Kantonale Vorprüfung: Der Bericht wurde nach der Kantonalen Vorprüfung als Beilage ergänzt.

Beilage XI - Mitwirkungsbericht: Diese Beilage wird nach der Öffentlichen Mitwirkung ergänzt.

8.2 Öffentliche Mitwirkung

Dieses Kapitel wird nach der Öffentlichen Mitwirkung ergänzt.

9. Schlusskommentar

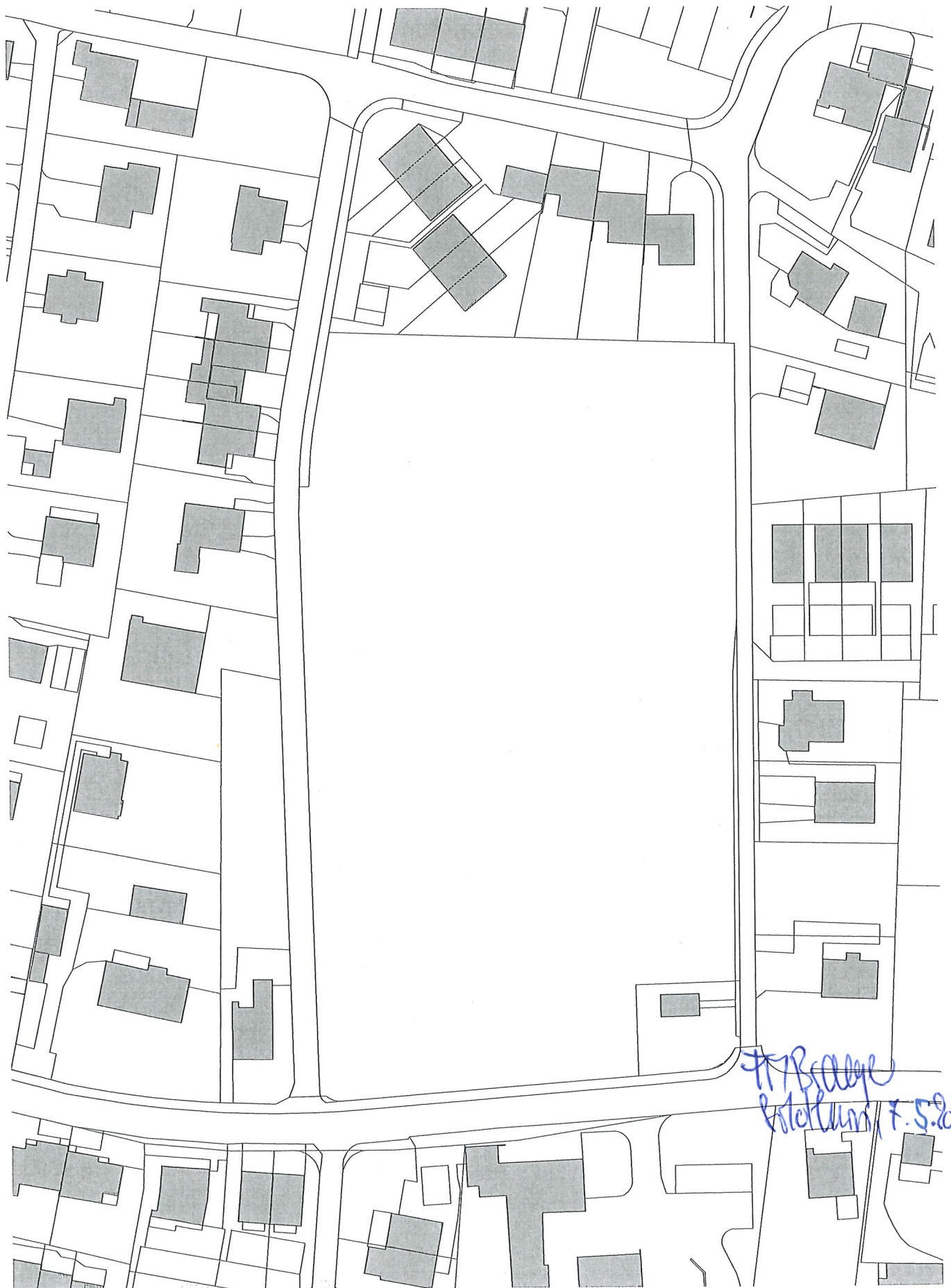
Unter Abwägung der raumplanerischen, wirtschaftlichen und ökologischen Aspekte ist der vorliegende Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften und das richtungsweisende Richtprojekt der Branger Architekten AG aus Sicht der Gemeinde Bettlach zu begrüssen. Hier wird eine gezielte Verdichtung nach innen vorgeschlagen, welche erhöhten architektonischen Anforderungen, aber auch den erhöhten Anforderungen an die Aussenraumqualität und Erschliessung gerecht wird. Die Siedlung „Bündenpark“ ist viel mehr als nur ein Renditeobjekt und bietet der Gemeinde Bettlach ein reichhaltiges öffentliches Angebot auf der Parzelle an, um eine grosse Akzeptanz zu erreichen.

Beilagen

Beilage I:	Machbarkeitsstudie - Herleitung Konzept
Beilage II:	Richtprojekt
Beilage III:	Richtprojekt Umgebung
Beilage IV:	Wohnungsspiegel
Beilage V:	Entwässerungskonzept
Beilage VI:	Nachweis Grenz- und Gebäudeabstände
Beilage VII:	Nachweis Nutzungsziffern
Beilage VIII:	Nachweis Sichtzonen
Beilage IX:	Nachweis Stellplätze Blaulichtorganisationen
Beilage X:	Kantonale Vorprüfung
Beilage XI:	Mitwirkungsbericht

Beilage I

Machbarkeitstudie - Herleitung Konzept



*H. Branger
Architekt
7.5.2020*

Inhaltsverzeichnis

1. Machbarkeit V1	EFH / zweigeschossig / AZ 0.25
2. Machbarkeit V2	EFH / zweigeschossig / AZ 0.40
3. Machbarkeit V3	EFH / zweigeschossig / AZ 0.40
4. Machbarkeit V4	6 MFH / zweigeschossig / AZ 0.40
5. Machbarkeit V5	4 MFH / zweigeschossig / AZ 0.36
6. Machbarkeit V6	6 EFH / zweigeschossig / AZ 0.36
7. Referenz	Neubau Genossenschaft Horgen
8. Machbarkeit V7	7 MFH / zweigeschossig / AZ 0.39
9. Machbarkeit V8	7 MFH / zweigeschossig / AZ 0.44
10. Machbarkeit V9	7 MFH / zwei-/dreigeschossig / AZ 0.40
11. Machbarkeit V10	6 MFH / dreigeschossig / AZ 0.57
12. Machbarkeit V11.1	7 MFH / zweigeschossig / AZ 0.44
13. Machbarkeit V11.2	7 MFH / dreigeschossig / AZ 0.66
14. Einstellhalle V11.2	
15. Sonnendiagramm	Variante 11.1 / 11.2
16. Umgebungsstudie	Skizze 1 - 4
17. Terrainschnitt A-A	zwei- / dreigeschossig
18. Terrainschnitt B-B	zwei- / dreigeschossig
19. Technische Daten	
20. Berechnung V11.1 / 11.2	AZ/GFZo und ÜZ
21. Berechnung Parkplätze	
22. Wohnungsspiegel	
23. Grobkalkulation	V 11.2 - 7 MFH / dreigeschossig / AZ 0.66



20.02

Objekt: Machbarkeit Bünden GB 684 2544 Bettlach
 Bauherr: The Swatch Group Immobilien AG Faubourg de l'Hôpital 3 2001 Neuchâtel
 H:\1_Objekte\20.02 Machbarkeit Bünden Bettlach (Swatch)\1_CAD\10_Vorprojekt\20.02_Bünden_Analyse.pln

1.00.01 Machbarkeit V1

EFH / zweigeschossig / AZ 0.25
 Referenz Moosbach

Mst.	1:1000 / A4
Gez.	01.04.2020 / sl
Rev.	06.05.2020 / fb
Druck.	07.05.2020

Branger Architekten AG

■ Fegetzallee 7
 4500 Solothurn

Tel. 032 654 20 70
 Fax 032 654 20 80

info@brangerarchitekten.ch
 www.brangerarchitekten.ch



20.02	Objekt: Machbarkeit Bünden	GB 684	2544 Bettlach	
	Bauherr: The Swatch Group Immobilien AG	Faubourg de l'Hôpital 3	2001 Neuchâtel	
H:\1_Objekte\20.02 Machbarkeit Bünden Bettlach (Swatch)\1_CAD\10_Vorprojekt\20.02_Bünden_Analyse.pln				
1.00.02	Machbarkeit V2	EFH / zweigeschossig / AZ 0.4		Mst. 1:1000 / A4
				Gez. 01.04.2020 / sl
Branger Architekten AG	 Fegetzallee 7 4500 Solothurn	Tel. 032 654 20 70 Fax 032 654 20 80	info@brangerarchitekten.ch www.brangerarchitekten.ch	Rev. 06.05.2020 / fb
				Druck. 07.05.2020

Technische Daten / Variante 2

- Max. Ausnutzungsziffer AZ ⇒ 0.40
 - Parzellengrösse ⇒ 12'209 m²
 - Soll max. 0.40 ⇒ 4'883 m²

- Zweigeschossig
 - Ist: 15.5 m x 11.22 m x2 ⇒ 348 m² BGF pro EFH
 - 348 m² x 14 EFH ⇒ 4'872 m² BGF

 - Ausnutzungsziffer ⇒ 0.39**

- Überbauungsziffer ÜZ
 - Parzellengrösse ⇒ 12'209 m²
 - GF ⇒ 173.9 m²
 - GF x 14 EFH ⇒ 2'434.7 m²

$$\text{ÜZ} = \frac{\text{GF Total}}{\text{Grundstückfläche}} = \frac{2'434.7 \text{ m}^2}{12'209 \text{ m}^2} = \underline{\underline{0.20}}$$



20.02	Objekt: Machbarkeit Bünden	GB 684	2544 Bettlach
	Bauherr: The Swatch Group Immobilien AG	Faubourg de l'Hôpital 3	2001 Neuchâtel
H:\1_Objekt\20.02 Machbarkeit Bünden Bettlach (Swatch)\1_CAD\10_Vorprojekt\20.02_Bünden_Analyse.pln			
1.00.03	Machbarkeit V3	EFH / zweigeschossig / AZ 0.4	
		Mst.	1:1000 / A4
Branger Architekten AG ■ Fegetzallee 7 4500 Solothurn		Tel.	032 654 20 70
		Fax	032 654 20 80
		info@brangerarchitekten.ch www.brangerarchitekten.ch	
		Rev.	06.05.2020 / fb
		Druck.	07.05.2020



Mst. 1:1000



20.02	Objekt: Machbarkeit Bünden	GB 684	2544 Bettlach	Mst. 1:1000 / A4
	Bauherr: The Swatch Group Immobilien AG	Faubourg de l'Hôpital 3	2001 Neuchâtel	
1.00.04	H:\1_Objekte\20.02 Machbarkeit Bünden Bettlach (Swatch)\1_CAD\10_Vorprojekt\20.02_Bünden_Analyse.pln			Rev. 06.05.2020 / fb
	Machbarkeit V4			Druck. 07.05.2020
	6 MFH / zweigeschossig / AZ 0.4			
Branger Architekten AG		■ Fegetzallee 7 4500 Solothurn	Tel. 032 654 20 70 Fax 032 654 20 80	info@brangerarchitekten.ch www.brangerarchitekten.ch

Technische Daten / Variante 4

- Max. Ausnützungsziffer AZ \Rightarrow 0.40
 - Parzellengrösse \Rightarrow 12'209 m²
 - Soll max. 0.40 \Rightarrow 4'883 m²
 - Zweigeschossig
 - GF pro MFH \Rightarrow 406.5 m²
 - BGF pro MFH \Rightarrow 813 m²
 - 6 MFH** \Rightarrow 4'878 m²

$$\text{AZ Total} = \frac{\text{BGF Total}}{\text{Grundstückfläche}} = \frac{4'878 \text{ m}^2}{12'209 \text{ m}^2} = \underline{\underline{0.40}}$$

- Dreigeschossig
 - GF pro MFH \Rightarrow 406.5 m²
 - BGF pro MFH \Rightarrow 1'219.5 m²
 - 6 MFH** \Rightarrow 7'317 m²
 - Ausnützungsziffer** \Rightarrow **0.60**

- Überbauungsziffer ÜZ
 - Parzellengrösse \Rightarrow 12'209 m²
 - GF \Rightarrow 406.5 m²
 - GF x 6 MFH \Rightarrow 2'439 m²

$$\text{ÜZ} = \frac{\text{GF Total}}{\text{Grundstückfläche}} = \frac{2'439 \text{ m}^2}{12'209 \text{ m}^2} = \underline{\underline{0.20}}$$



20.02

Objekt: Machbarkeit Bünden GB 684 2544 Bettlach
 Bauherr: The Swatch Group Immobilien AG Faubourg de l'Hôpital 3 2001 Neuchâtel

H:\1_Objekte\20.02 Machbarkeit Bünden Bettlach (Swatch)\1_CAD\10_Vorprojekt\20.02_Bünden_Analyse.pln

1.00.05

Machbarkeit V5

4 MFH / zweigeschossig / AZ 0.36

Mst. 1:1000 / A4
 Gez. 16.04.2020 / fb
 Rev. 06.05.2020 / fb
 Druck. 07.05.2020

Branger Architekten AG

■ Fegetzallee 7
 4500 Solothurn

Tel. 032 654 20 70
 Fax 032 654 20 80

info@brangerarchitekten.ch
 www.brangerarchitekten.ch

Technische Daten / Variante 5

- Max. Ausnutzungsziffer AZ \Rightarrow 0.40
Parzellengrösse \Rightarrow 12'209 m²
Soll max. 0.40 \Rightarrow 4'883 m²

Zweigeschossig
GF pro MFH \Rightarrow 542.5 m²
BGF pro MFH \Rightarrow 1'085 m²
4 MFH \Rightarrow 4'340 m²

$$\text{AZ Total} = \frac{\text{BGF Total}}{\text{Grundstückfläche}} = \frac{4'340 \text{ m}^2}{12'209 \text{ m}^2} = \underline{\underline{0.36}}$$

Dreigeschossig
GF pro MFH \Rightarrow 542.5 m²
BGF pro MFH \Rightarrow 1'627.5 m²
4 MFH \Rightarrow 6'510 m²
Ausnutzungsziffer \Rightarrow **0.53**

- Überbauungsziffer ÜZ
Parzellengrösse \Rightarrow 12'209 m²
GF \Rightarrow 542.5 m²
GF x 4 MFH \Rightarrow 2'170 m²

$$\text{ÜZ} = \frac{\text{GF Total}}{\text{Grundstückfläche}} = \frac{2'170 \text{ m}^2}{12'209 \text{ m}^2} = \underline{\underline{0.18}}$$



20.02

Objekt: Machbarkeit Bünden GB 684 2544 Bettlach
 Bauherr: The Swatch Group Immobilien AG Faubourg de l'Hôpital 3 2001 Neuchâtel
 H:\1_Objekte\20.02 Machbarkeit Bünden Bettlach (Swatch)\1_CAD\10_Vorprojekt\20.02_Bünden_Analyse.pln

1.00.06 Machbarkeit V6

MFH / zweigeschossig / AZ 0.36

Branger Architekten AG

■ Fegetzallee 7
4500 Solothurn

Tel. 032 654 20 70
Fax 032 654 20 80

info@brangerarchitekten.ch
www.brangerarchitekten.ch

Mst.	1:1000 / A4
Gez.	16.04.2020 / fb
Rev.	06.05.2020 / fb
Druck.	07.05.2020

Solothurn, 06.05.2020

Technische Daten / Variante 6

▪ Max. Ausnutzungsziffer AZ	⇒	0.40	
		Parzellengrösse	⇒ 12'209 m ²
		Soll max. 0.40	⇒ 4'883 m ²
Zweigeschossig		GF	⇒ 2'360 m ²
		BGF	⇒ 4'720 m ²

$$\text{AZ Total} = \frac{\text{BGF Total}}{\text{Grundstückfläche}} = \frac{4'720 \text{ m}^2}{12'209 \text{ m}^2} = \underline{\underline{0.39}}$$

Dreigeschossig		GF	⇒ 2'360 m ²
		BGF	⇒ 7'080 m ²
		Ausnutzungsziffer	⇒ 0.58

▪ Überbauungsziffer ÜZ

Parzellengrösse	⇒ 12'209 m ²
GF Total	⇒ 2'360 m ²

$$\text{ÜZ} = \frac{\text{GF Total}}{\text{Grundstückfläche}} = \frac{2'360 \text{ m}^2}{12'209 \text{ m}^2} = \underline{\underline{0.19}}$$



20.02	Objekt: Machbarkeit Bünden	GB 684	2544 Bettlach
	Bauherr: The Swatch Group Immobilien AG	Faubourg de l'Hôpital 3	2001 Neuchâtel
H:\1_Objekte\20.02 Machbarkeit Bünden Bettlach (Swatch)\1_CAD\10_Vorprojekt\20.02_Bünden_Analyse.pln			
1.00.07	Machbarkeit V7	7 MFH / zweigeschossig / AZ 0.39	
		Mst.	1:1000 / A4
Branger Architekten AG ■ Fegetzallee 7 4500 Solothurn		Tel. 032 654 20 70 Fax 032 654 20 80	
		info@brangerarchitekten.ch www.brangerarchitekten.ch	
		Gez.	16.04.2020 / fb
■ Fegetzallee 7 4500 Solothurn		Rev.	06.05.2020 / fb
		Druck.	07.05.2020

Technische Daten / Variante 7

- Max. Ausnutzungsziffer AZ \Rightarrow 0.40
Parzellengrösse \Rightarrow 12'209 m²
Soll max. 0.40 \Rightarrow 4'883 m²

Zweigeschossig
GF pro MFH \Rightarrow 337.5 m²
BGF pro MFH \Rightarrow 675 m²
7 MFH \Rightarrow 4'725 m²

$$\text{AZ Total} = \frac{\text{BGF Total}}{\text{Grundstückfläche}} = \frac{4'725 \text{ m}^2}{12'209 \text{ m}^2} = \underline{\underline{0.39}}$$

Dreigeschossig
GF pro MFH \Rightarrow 337.5 m²
BGF pro MFH \Rightarrow 1'013 m²
7 MFH \Rightarrow 7'087.5 m²
Ausnutzungsziffer \Rightarrow **0.58**

- Überbauungsziffer ÜZ
Parzellengrösse \Rightarrow 12'209 m²
GF \Rightarrow 337.5 m²
GF x 7 MFH \Rightarrow 2'362 m²

$$\text{ÜZ} = \frac{\text{GF Total}}{\text{Grundstückfläche}} = \frac{2'362 \text{ m}^2}{12'209 \text{ m}^2} = \underline{\underline{0.19}}$$



GF = 383.5 m²
 BGF pro MFH = 767.0 m²

Pro MFH = 6 Whg

7 MFH
 BGF Total = 5'369 m² AZ = 0.439

Total = 42 Whg

Mst. 1:1000



<h1>20.02</h1>	Objekt: Machbarkeit Bünden	GB 684	2544 Bettlach
	Bauherr: The Swatch Group Immobilien AG	Faubourg de l'Hôpital 3	2001 Neuchâtel
H:\1_Objekte\20.02 Machbarkeit Bünden Bettlach (Swatch)\1_CAD\10_Vorprojekt\20.02_Bünden_Analyse.pln			
<h1>1.00.08</h1>	<h2>Machbarkeit V8</h2>	7 MFH / zweigeschossig / AZ 0.44	
		Mst.	1:1000 / A4
Branger Architekten AG Fegetzallee 7 4500 Solothurn		Gez.	16.04.2020 / fb
		Rev.	06.05.2020 / fb
		Druck.	07.05.2020
		Tel. 032 654 20 70	info@brangerarchitekten.ch
		Fax 032 654 20 80	www.brangerarchitekten.ch



GF = 383.5 m² 7 MFH (2-/3-geschossig)
 BGF pro MFH = 767.0 / 1'150.5 m² BGF Total = 6'519.5 m² AZ = 0.53
 Pro MFH = 6 / 9 Whg Total = 51 Whg

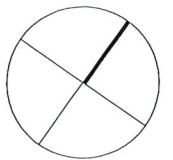
Mst. 1:1000
 0 10 20 30 40 50 100m

<h1>20.02</h1>	Objekt: Machbarkeit Bünden	GB 684	2544 Bettlach		
	Bauherr: The Swatch Group Immobilien AG	Faubourg de l'Hôpital 3	2001 Neuchâtel		
H:\1_Objekte\20.02 Machbarkeit Bünden Bettlach (Swatch)\1_CAD\10_Vorprojekt\20.02_Bünden_Analyse.pln					
<h1>1.00.09</h1>	<h2>Machbarkeit V9</h2>	7 MFH / zwei-/dreigeschossig / AZ 0.53		Mst.	1:1000 / A4
				Gez.	16.04.2020 / fb
Branger Architekten AG	Fegetzallee 7 4500 Solothurn	Tel. 032 654 20 70 Fax 032 654 20 80	info@brangerarchitekten.ch www.brangerarchitekten.ch	Rev.	06.05.2020 / fb
				Druck.	07.05.2020



GF = 383.5 m² 6 MFH
 BGF pro MFH = 1'150.5 m² BGF Total = 6'903 m² AZ = 0.57
 Pro MFH = 6 Whg Total = 54 Whg

Mst. 1:1000



<h1>20.02</h1>	Objekt: Machbarkeit Bünden	GB 684	2544 Bettlach
	Bauherr: The Swatch Group Immobilien AG	Faubourg de l'Hôpital 3	2001 Neuchâtel
H:\1_Objekte\20.02 Machbarkeit Bünden Bettlach (Swatch)\1_CAD\10_Vorprojekt\20.02_Bünden_Analyse.pln			
<h1>1.00.10</h1>	<h2>Machbarkeit V10</h2>		Mst. 1:1000 / A4
	6 MFH / dreigeschossig / AZ 0.57		Gez. 16.04.2020 / fb
Branger Architekten AG	Fegetzallee 7 4500 Solothurn	Tel. 032 654 20 70 Fax 032 654 20 80	Rev. 06.05.2020 / fb
			info@brangerarchitekten.ch www.brangerarchitekten.ch

Berechnungen Variante 10

Variante 10.1- Zweigeschossig / 6 MFH

GF pro MFH	⇒ 383.5 m ²
BGF pro MFH	⇒ 767.0 m ²
6 MFH	⇒ 4'602 m ²

$$\text{AZ / GFZo} = \frac{\text{BGF Total}}{\text{Grundstückfläche}} = \frac{4'602 \text{ m}^2}{12'209 \text{ m}^2} = \underline{\underline{0.376}}$$

GF pro MFH	⇒ 383.5 m ²
6 MFH	⇒ 2'301 m ²

$$\text{ÜZ} = \frac{\text{GF Total}}{\text{Grundstückfläche}} = \frac{2'301 \text{ m}^2}{12'209 \text{ m}^2} = \underline{\underline{0.19}}$$

Variante 10.2- Dreigeschossig / 6 MFH

GF pro MFH	⇒ 383.5 m ²
BGF pro MFH	⇒ 1'150.5 m ²
6 MFH	⇒ 6'903 m ²

$$\text{AZ / GFZo} = \frac{\text{BGF Total}}{\text{Grundstückfläche}} = \frac{6'903 \text{ m}^2}{12'209 \text{ m}^2} = \underline{\underline{0.56}}$$

GF pro MFH	⇒ 383.5 m ²
6 MFH	⇒ 2'301 m ²

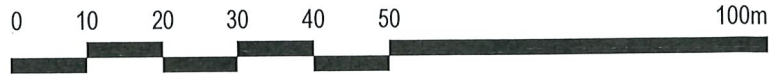
$$\text{ÜZ} = \frac{\text{GF Total}}{\text{Grundstückfläche}} = \frac{2'301 \text{ m}^2}{12'209 \text{ m}^2} = \underline{\underline{0.22}}$$



GF = 383.5 m²
 BGF pro MFH = 767.0 m²
 BGF Total = 5'369 m²

$$\frac{\text{BGF Total}}{\text{Grundstück}} = \frac{5'369 \text{ m}^2}{12'209 \text{ m}^2} = 0.439$$

Mst. 1:1000



Pro MFH = 6 Whg

Total = 42 Whg

<h1>20.02</h1>	Objekt: Machbarkeit Bünden	GB 684	2544 Bettlach
	Bauherr: The Swatch Group Immobilien AG	Faubourg de l'Hôpital 3	2001 Neuchâtel
H:\1_Objekt\20.02 Machbarkeit Bünden Bettlach (Swatch)\1_CAD\10_Vorprojekt\20.02_Bünden_Vorprojekt.pln			
<h1>1.00.11</h1>	<h2>Machbarkeit V11.1</h2>	7 MFH / zweigeschossig / AZ 0.44	
		Mst.	1:1000 / A4
Branger Architekten AG 		Fegetzallee 7 4500 Solothurn	
		Tel. 032 654 20 70 Fax 032 654 20 80	
		info@brangerarchitekten.ch www.brangerarchitekten.ch	
		Gez.	16.04.2020 / fb
		Rev.	06.05.2020 / fb
		Druck.	07.05.2020



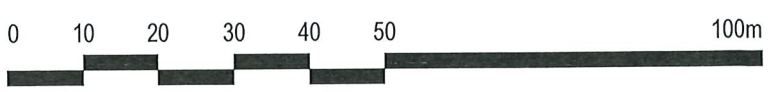
GF = 383.5 m²
 BGF pro MFH = 1'150.5 m²
 BGF Total = 8'053.5 m²

$$\frac{\text{BGF Total}}{\text{Grundstück}} = \frac{8'053.5 \text{ m}^2}{12'209 \text{ m}^2} = 0.66$$

Pro MFH = 9 Whg

Total = 63 Whg

Mst. 1:1000



<h1>20.02</h1>	Objekt: Machbarkeit Bünden	GB 684	2544 Bettlach
	Bauherr: The Swatch Group Immobilien AG	Faubourg de l'Hôpital 3	2001 Neuchâtel
H:\1_Objekte\20.02 Machbarkeit Bünden Bettlach (Swatch)\1_CAD\10_Vorprojekt\20.02_Bünden_Vorprojekt.pln			
<h1>1.00.11</h1>	<h2>Machbarkeit V11.2</h2>	7 MFH / dreigeschossig / AZ 0.66	
		Mst.	1:1000 / A4
Branger Architekten AG Fegetzallee 7 4500 Solothurn		Gez.	16.04.2020 / fb
		Rev.	06.05.2020 / fb
		Druck.	07.05.2020
		Tel. 032 654 20 70	info@brangerarchitekten.ch
		Fax 032 654 20 80	www.brangerarchitekten.ch



Berechnung PP gem. Norm

Zweigeschossig:

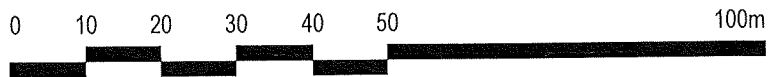
PP pro Geschoss = 4.5 PP
 PP pro MFH = 9 PP
 PP Total = 63 PP

Dreigeschossig:

PP pro Geschoss = 4.5 PP
 PP pro MFH = 13.5 PP
 PP Total = 94.5 PP

PP Total aktuell = 106 PP

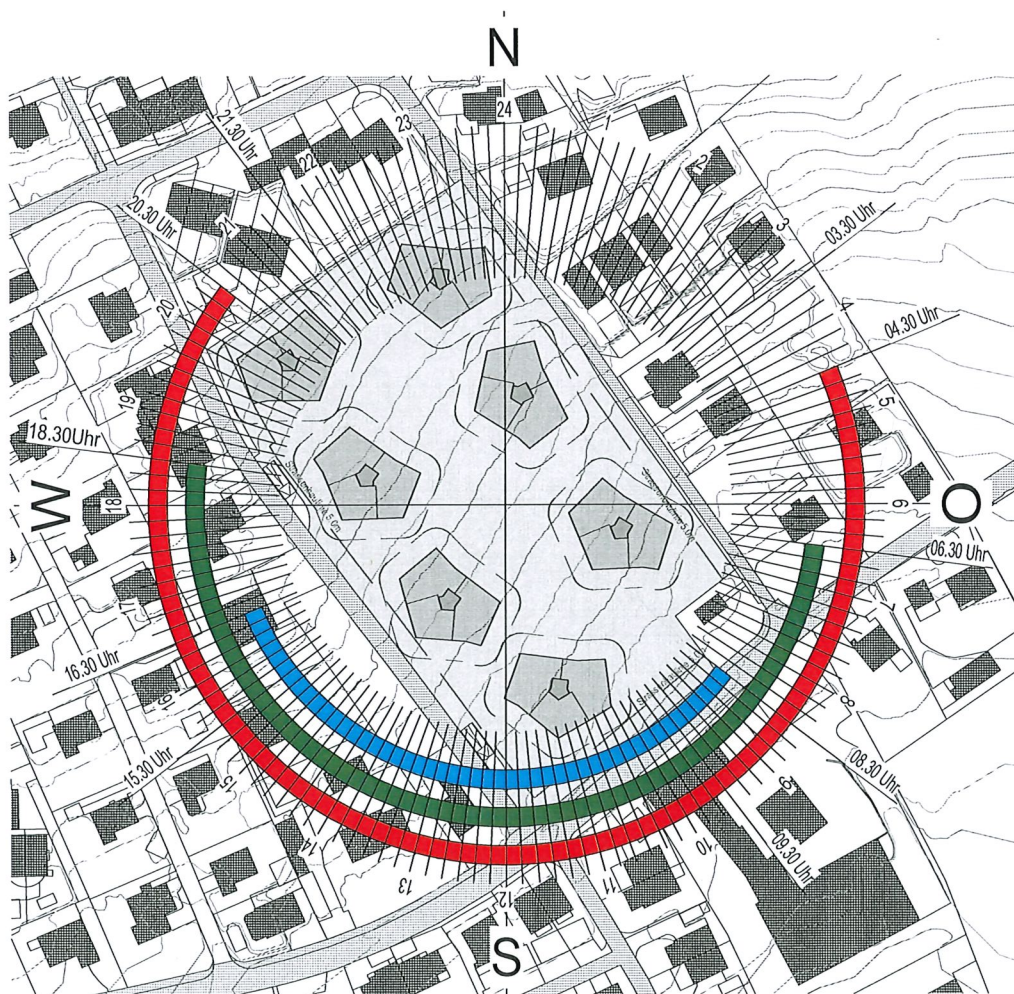
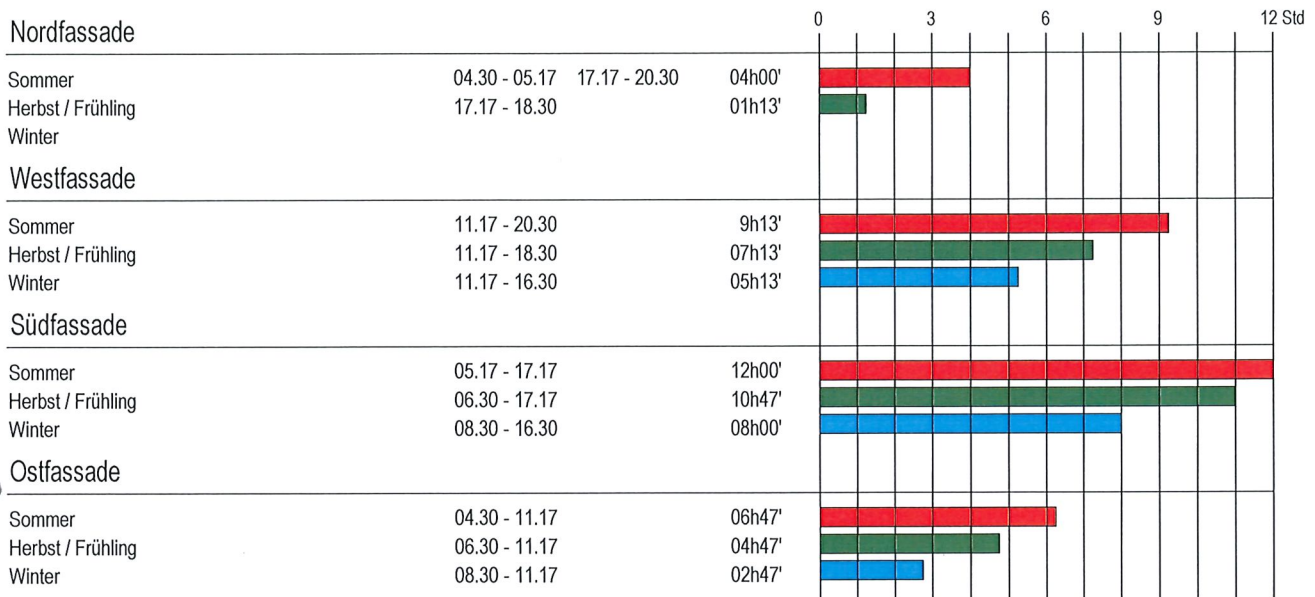
Mst. 1:1000



<h1>20.02</h1>	Objekt: Machbarkeit Bünden	GB 684	2544 Bettlach
	Bauherr: The Swatch Group Immobilien AG	Faubourg de l'Hôpital 3	2001 Neuchâtel
H:\1_Objekte\20.02 Machbarkeit Bünden Bettlach (Swatch)\1_CAD\10_Vorprojekt\20.02_Bünden_Vorprojekt.pln			
<h1>1.00.11</h1>	<h2>Einstellhalle V11.2</h2>		Mst. 1:1000 / A4
			Gez. 16.04.2020 / fb
7 MFH / dreigeschossig / AZ 0.66		Rev. 06.05.2020 / fb	
		Druck. 07.05.2020	
Branger Architekten AG 		■ Fegetzallee 7 4500 Solothurn	Tel. 032 654 20 70 Fax 032 654 20 80
		info@brangerarchitekten.ch www.brangerarchitekten.ch	

Sonnendiagramm

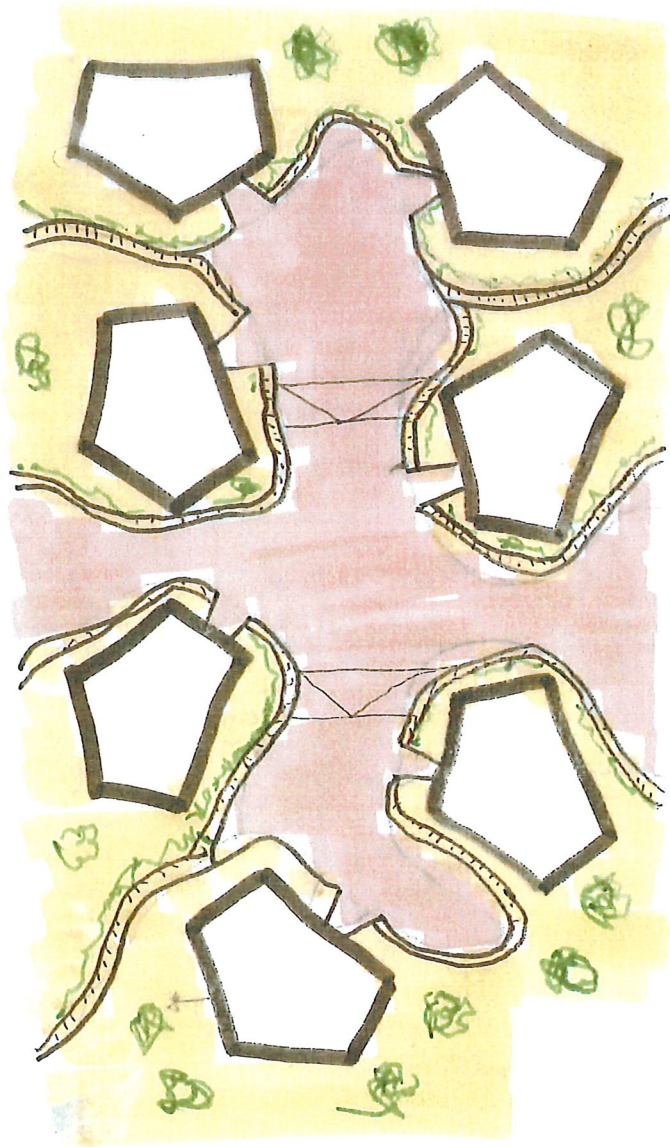
Solothurn, 04.05.2020



Sonnenstand

Sommeranfang	66°	21. Juni	04.30 Uhr - 20.30 Uhr = 16 Std
Frühlings- / Herbstanfang	43°	21. März / September	06.30 Uhr - 18.30 Uhr = 12 Std
Winteranfang	19°	21. Dezember	08.30 Uhr - 16.30 Uhr = 8 Std

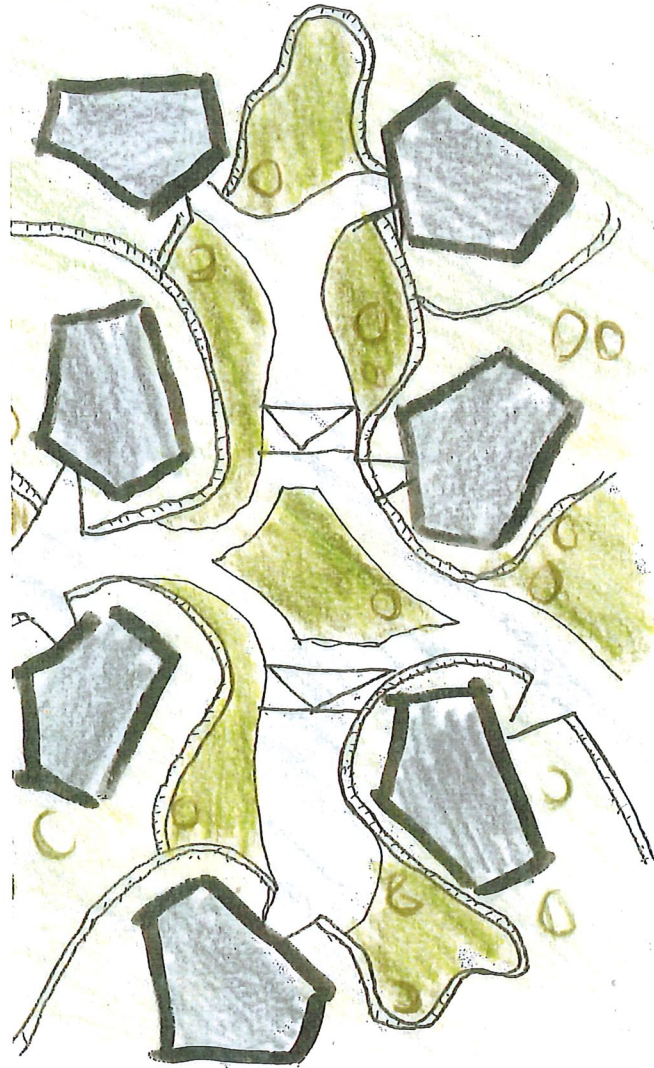
20.02 Machbarkeit Bündeln, Bettlach Umgebung 1



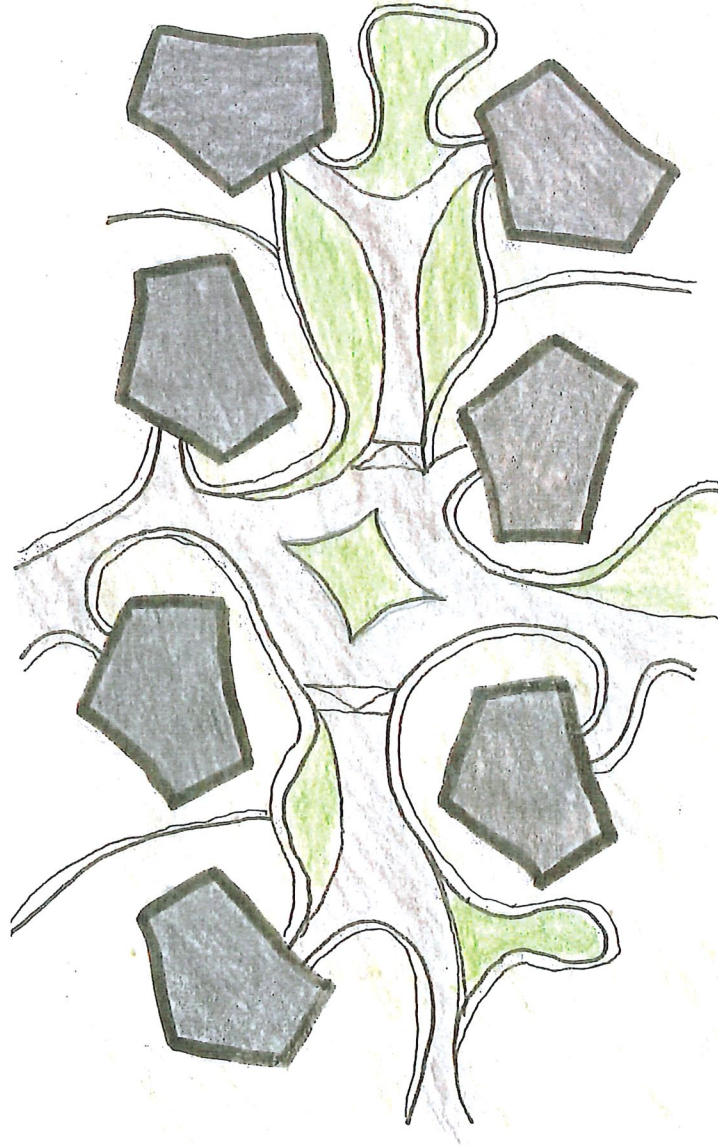
Mst. 1:1000

02.05.20/fb

20.02 Machbarkeit Bündlen, Bettlach Umgebung 2



20.02 Machbarkeit Bündeln, Bettlach Umgebung



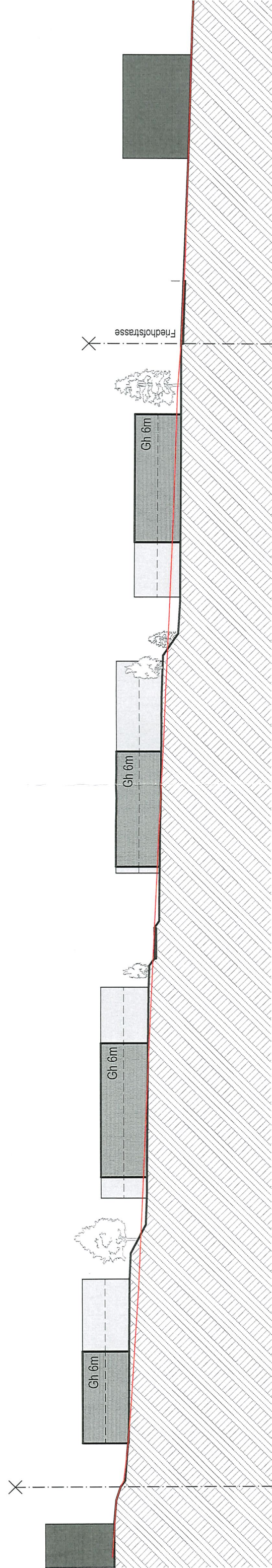
20.02 Machbarkeit Bündlen, Bettlach

Umgebung

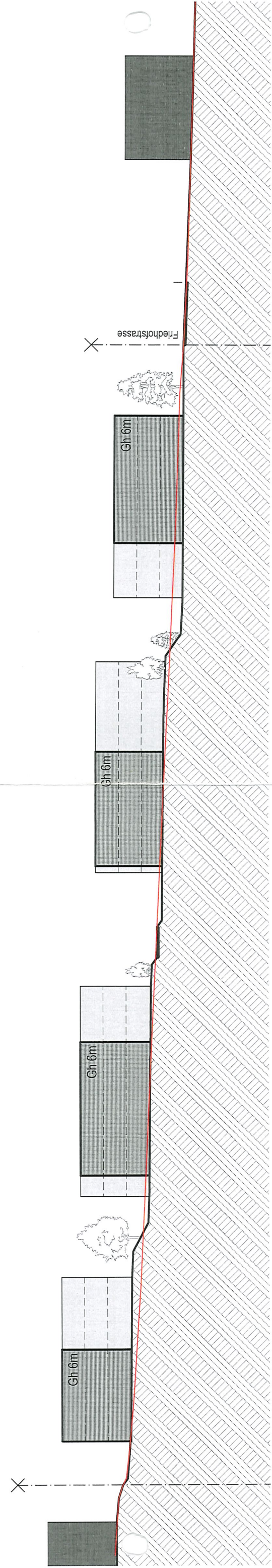


Mst 1:1000

06.05.20/FB



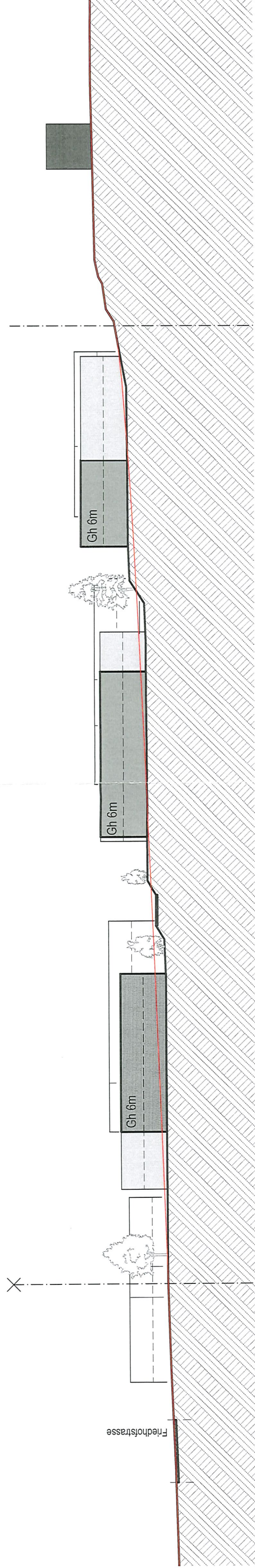
Variante 11.1 - zweigeschossig



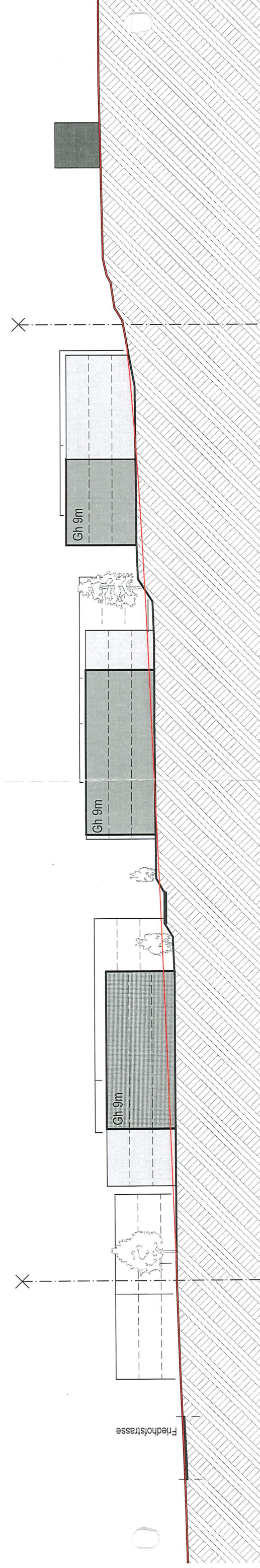
Variante 11.2 - dreigeschossig

20.02	Objekt:	Machbarkeit Bünden	GB 684	2544 Bettlach
	Bauherr:	The Swatch Group Immobilien AG	Faubourg de l'Hôpital 3	2001 Neuchâtel
1.02.01	H:1_Objekte\20.02 Machbarkeit Bünden Bettlach (Swatch)\1_CAD\10_Vorprojekt\20.02_Bünden_Vorprojekt.pln			
	Terrainschnitt A-A			
Branger Architekten AG	■ Fegetzallee 7		Tel. 032 654 20 70	info@brangerarchitekten.ch
	■ 4500 Solothurn		Fax 032 654 20 80	www.brangerarchitekten.ch
		Mst.	1:500 / A3	
		Gez.	27.04.2020 / fb	
		Rev.	06.05.2020 / fb	
		Druck.	07.05.2020	





Variante 11.1 - zweigeschossig



Variante 11.2 - dreigeschossig

20.02	Objekt:	Machbarkeit Bünden	GB 684	2544 Bettlach
	Bauherr:	The Swatch Group Immobilien AG	Faubourg de l'Hôpital 3	2001 Neuchâtel
1.02.02	H:\1_Objekte\20.02 Machbarkeit Bünden Bettlach (Swatch)\1_CAD\10_Vorprojekt\20.02_Bünden_Vorprojekt.pln			
	Terrainschnitt B-B			
Branger Architekten AG	Fegetzallee 7		4500 Solothurn	
	Tel. 032 654 20 70		info@brangerarchitekten.ch	
Fax 032 654 20 80		www.brangerarchitekten.ch		
		Mst.	1:500 / A3	
		Gez.	27.04.2020 / fb	
		Rev.	06.05.2020 / fb	
		Druck.	07.05.2020	



Technische Daten

- Ort ⇒ Bündenweg / Friedhofstrasse / Bitzartweg,
2543 Bettlach
- Grundstück ⇒ GB Nr. 684
- Grundstückflächen GSF ⇒ 12'209m²
- Zone ⇒ Wohnzone 2a
- Minimale Geschosszahl (G) ⇒ 1 Geschosse
- Maximale Geschosszahl (G) ⇒ 2 Geschosse
3 Geschosse bedingt Gestaltungsplan W3
- Maximale Gebäudehöhe (Gh) ⇒ 7.50 m
10.50 m (bedingt Gestaltungsplan W3)
- Maximale Ausnützungsziffer (AZ) ⇒ 0.40
- Minimale Grünflächenziffer (GZ) ⇒ 40%
- Abstellplätze ⇒ mind. 2 PP pro Wohnung (inkl. BPP)
Oberirdisch nur Besucherparkplätze erlaubt.

Grenz- und Gebäudeabstände

- Grenz- und Gebäudeabstände ⇒ gemäss Anhang II, Kantonale Bauverordnung
Strassenbaulinie: 5.00 m

Dienstbarkeiten

Noch offen

Berechnungen Variante 11.1 / 11.2

Variante 11.1 - Zweigeschossig / 7 MFH

GF pro MFH	⇒ 383.5 m ²
BGF pro MFH	⇒ 767.0 m ²
7 MFH	⇒ 5'369 m²

$$\text{AZ / GFZo} = \frac{\text{BGF Total}}{\text{Grundstückfläche}} = \frac{5'369 \text{ m}^2}{12'209 \text{ m}^2} = \underline{\underline{0.439}}$$

GF pro MFH	⇒ 383.5 m ²
7 MFH	⇒ 2'684.5 m²

$$\text{ÜZ} = \frac{\text{GF Total}}{\text{Grundstückfläche}} = \frac{2'684.5 \text{ m}^2}{12'209 \text{ m}^2} = \underline{\underline{0.22}}$$

Variante 11.2 - Dreigeschossig / 7 MFH

GF pro MFH	⇒ 383.5 m ²
BGF pro MFH	⇒ 1'150.5 m ²
7 MFH	⇒ 8'053.5 m²

$$\text{AZ / GFZo} = \frac{\text{BGF Total}}{\text{Grundstückfläche}} = \frac{8'053.5 \text{ m}^2}{12'209 \text{ m}^2} = \underline{\underline{0.66}}$$

GF pro MFH	⇒ 383.5 m ²
7 MFH	⇒ 2'684.5 m²

$$\text{ÜZ} = \frac{\text{GF Total}}{\text{Grundstückfläche}} = \frac{2'684.5 \text{ m}^2}{12'209 \text{ m}^2} = \underline{\underline{0.22}}$$

Berechnungen Parkplätze

2.5 Zi Whg	⇒ 1 PP
3.5 Zi Whg	⇒ 1.5 PP
4.5 Zi Whg	⇒ 2 PP

Variante 11.1 - Zweigeschossig / 7 MFH

Pro Geschoss	⇒ 4.5 PP
Pro MFH	⇒ 9 PP
Total (7 MFH)	⇒ 63 PP

Variante 11.2 - Dreigeschossig / 7 MFH

Pro Geschoss	⇒ 4.5 PP
Pro MFH	⇒ 13.5 PP
Total (7 MFH)	⇒ 94.5 PP

Wohnungsspiegel

Pro Geschoss	1x	2.5 Zi Whg	⇒ 62 m ² HNF
	1x	3.5 Zi Whg	⇒ 84 m ² HNF
	1x	4.5 Zi Whg	⇒ 100 m ² HNF

Variante 11.1 - Zweigeschossig / 7 MFH

Pro Geschoss	⇒ 3 Whg
Pro MFH	⇒ 6 Whg
Total (7 MFH)	⇒ 42 Whg

Variante 11.2 - Dreigeschossig / 7 MFH

Pro Geschoss	⇒ 3 Whg
Pro MFH	⇒ 9 Whg
Total (7 MFH)	⇒ 63 Whg

2544 Bettlach
2001 Neuchâtel

Objekt: 20.02 Machbarkeit Bünden, GB 684
Bauherr: The Swatch Group Immobilien AG, Faubourg de l'Hôpital 3

Solothurn, 07.05.2020

Grobkalkulation 7 Gebäude 3-geschossig Var. V11.2

Idee: 3x 2.5 Zimmer Wohnung; 3x 3.5 Zimmer Wohnung; 3x 4.5 Zimmer Wohnung auf 3 Stockwerken

Wohnung	m2 / Whg	Wohnungen	EH PP	Preis / Whg.	Anlagekosten	Monatzszins	Total Monatszins	Total Jahreszins	Bruttorendite in %
2.5 Zi-Whg	58 - 65m2	21		320'000	6'720'000	1'200	25'200	302'400	0.045
3.5 Zi-Whg	80 - 90m2	21		390'000	8'190'000	1'500	31'500	378'000	0.046
4.5 Zi-Whg	105 - 115m2	21		450'000	9'450'000	1'700	35'700	428'400	0.045
Einstellhalle		63	105	30'000	3'150'000	120	12'600	151'200	
Total		126 63	105	1'190'000	27'510'000	4'520	105'000	1'260'000	4.6

7 Häuser mit 63 Wohnungen und 105 Einstellhallenplätzen

1 Gebäude mit 9 Wohnungen (3x2.5 + 3x3.5 + 3x4.5 Zi-Whg.) = Fr. 27'510'000 / 7 = Fr. 3'930'000

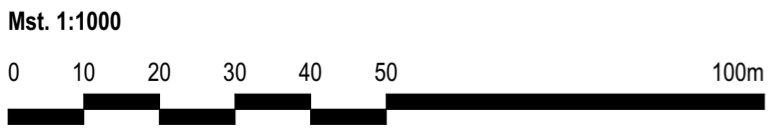
Annahme

12'209 m2 Grundstückfläche: 63 Wohnungen = 194 m2 / Wohnung * Fr. 350.- / m2 = Fr. 68'000.- / Whg. Landanteil Ø

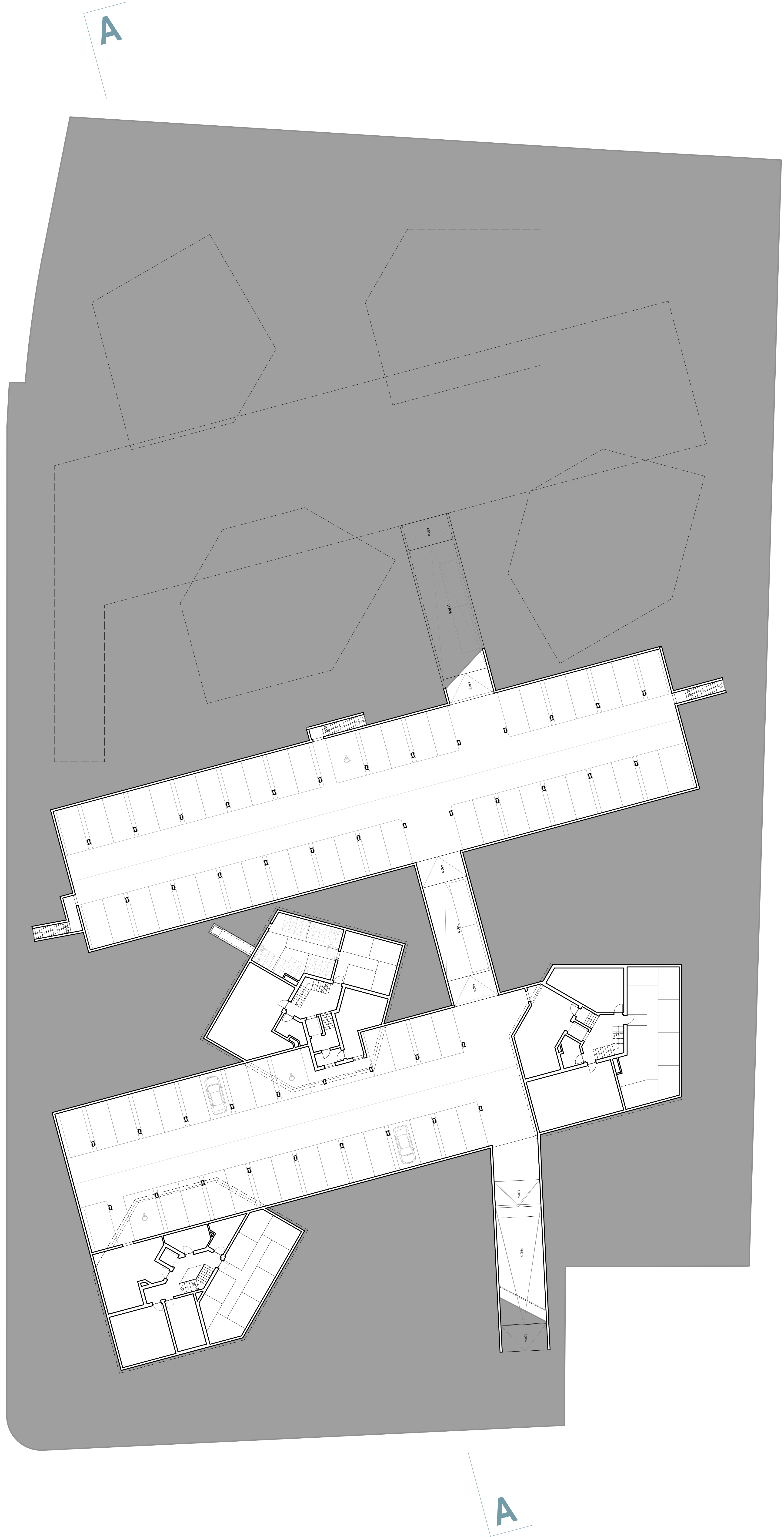
12'209 m2 * 350 = 4'273'000 = 15.5 % Landanteil je Wohnung im Ø

H:\1_Objekte\20.02 Machbarkeit Bünden Bettlach (Swatch)\2_Sekretariat\1_Korrespondenz\Grobkalkulation 7 Gebäude_07.05.2020

Beilage II
Richtprojekt



20.02	Objekt: Siedlung Bündenpark	GB Nr. 684	2544 Bettlach	Gez. 25.03.2021 / mje
	Bauherr: Fondation d'Ebauches S.A.	Faubourg de l'Hopital 3	2001 Neuchatel	Rev. 20.11.2025 / dk
1.00.02	Situation 1:500			
	Mst. 1:500 / A2			
0 - VORPROJEKT	H:\1_Objekte\20.02 Machbarkeit Bünden Bettlach (FESA)\1_Planung\7_Ausführungspläne (51)\20.02 Werkpläne.pln			
± 0.00 = 450 m.ü.M.	Branger Architekten AG	■ Fegetzallee 7	Tel. 032 654 20 70	info@brangerarchitekten.ch
		4500 Solothurn	Fax 032 654 20 80	www.brangerarchitekten.ch



B

A

B

A



20.02	Objekt: Siedlung Bündenspark Bauherr: Fondation d'Ebauches S.A.	GB Nr. 684 Faubourg de l'Hôpital 3	2544 Bettlach 2001 Neuchâtel	Gez. 25.03.2021 / mje Rev. 20.11.2025 / GK
1.01.00.1	Vorprojekt Grundrisse Ebene A			
0 - VORPROJEKT	H11: Objekt 20.02: Machbarkeitsstudie Bettlach (FE5411_Planung)_Ausführungslinie (S110202) Werkpläne.ph			
±0.00 = 450 m ü.M.	Branger Architekten AG Fogelstrasse 7 4500 Solothurn	Tel. 032 854 20 70 Fax 032 854 20 80	Info@brangerarchitekten.ch www.brangerarchitekten.ch	



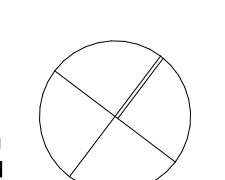
B

A

B

A

Mst. 1:200



20.02	Objekt: Siedlung Bündenspark Bauherr: Fondation d'Ebauches S.A.	GB Nr. 684 Faubourg de l'Hôpital 3	2544 Bettlach 2001 Neuchâtel	Gez. 25.03.2021 / mje Rev. 20.11.2025 / GK
1.01.00.2	Vorprojekt Grundriss Ebene B			
0 - VORPROJEKT	H11: Objekt 20.02: Machbarkeitsstudie Bettlach (FE5411_Planung)_Ausführungslinie (S110202) Werkpläne.ph			
±0.00 = 450 m ü.M.	Branger Architekten AG Foggtalstr. 7 4500 Solothurn	Tel. 032 854 20 70 Fax 032 854 20 80	Info@brangerarchitekten.ch www.brangerarchitekten.ch	Druck: 03.12.2025



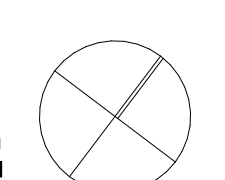
B

A

B

A

Mst. 1:200



20.02	Objekt: Siedlung Bündenspark Bauherr: Fondation d'Ebauches S.A.	GB Nr. 684 Faubourg de l'Hôpital 3	2544 Bettlach 2001 Neuchâtel	Gez. 25.03.2021 / mje Rev. 20.11.2025 / GK
1.01.00.3	Vorprojekt Grundriss Ebene C			Mst. 1:200 / A0 Druck: 03.12.2025
0 - VORPROJEKT	H11: Objekt 20.02: Machbarkeitsstudie Bettlach (FE5411_Planung)_Ausführungslinie (S110202) Werkpläne.pln			
± 0.00 = 450 m ü. M.	Branger Architekten AG Fogelstrasse 7 4500 Solothurn	Tel. 032 854 20 70 Fax 032 854 20 80	Info@brangerarchitekten.ch www.brangerarchitekten.ch	



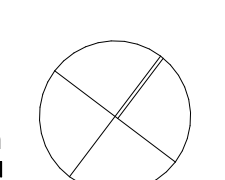
B

A

B

A

Mst. 1:200



20.02	Objekt: Siedlung Bündenspark Bauherr: Fondation d'Ebauches S.A.	GB Nr. 684 Faubourg de l'Hôpital 3	2544 Bettlach 2001 Neuchâtel	Gez. 25.03.2021 / mje Rev. 20.11.2025 / GK
1.01.00.4	Vorprojekt Grundriss Ebene D			Mst. 1:200 / A0 Druck: 03.12.2025
0 - VORPROJEKT	H11: Objekt 20.02: Machbarkeitsstudie Bettlach (FE5411_Planung)_Ausführungslinie (S110202) Werkpläne.ph			
±0.00 = 450 m ü.M.	Branger Architekten AG Feggtalstrasse 7 4500 Solothurn	Tel. 032 854 20 70 Fax 032 854 20 80	Info@brangerarchitekten.ch www.brangerarchitekten.ch	



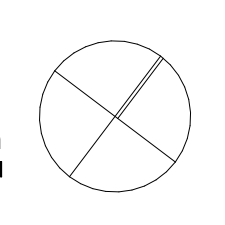
B

A

B

A

Mst. 1:200
0 2 4 6 8 10 20m



20.02	Objekt: Siedlung Bündenspark Bauherr: Fondation d'Ebauches S.A.	GB Nr. 684 Faubourg de l'Hôpital 3 2001 Neuchâtel	2544 Bettlach	Gez. 25.03.2021 / mje Rev. 20.11.2025 / GK
1.01.00.5	Vorprojekt Grunriss Ebene E			Mst. 1:200 / A0 Druck: 03.12.2025
0 - VORPROJEKT	H11: Objekt 20.02: Machbarkeitsstudie Bettlach (FE5411_Planung)_Ausführungslinie (S1) (20.02) Werkpläne.pln			
±0.00 = 450 m ü.M.	Branger Architekten AG Fegistaalstr. 7 4500 Solothurn	Tel. 032 854 20 70 Fax 032 854 20 80	Info@brangerarchitekten.ch www.brangerarchitekten.ch	



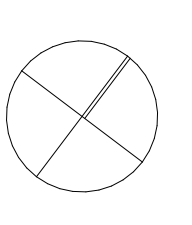
B

A

B

A

Mst. 1:200



20.02	Objekt: Siedlung Bündenspark Bauherr: Fondation d'Ebauches S.A.	GB Nr. 684 Faubourg de l'Hôpital 3 2001 Neuchâtel	2544 Bettlach	Gez. 25.03.2021 / mje Rev. 20.11.2025 / GK
1.01.00.6	Vorprojekt Grundriss Ebene F		Mst. 1:200 / A0	Druck: 03.12.2025
0 - VORPROJEKT	H11: Objekt 20.02: Machbarkeitsstudie Bünden Bettlach (FE5411_Planung)_Ausführungslinie (S112012) Werkpläne.pln			
±0.00 = 450 m ü.M.	Branger Architekten AG	Feghtallee 7 4500 Solothurn	Tel. 032 854 20 70 Fax 032 854 20 80	Info@brangerarchitekten.ch www.brangerarchitekten.ch



B

A

B

A



20.02	Objekt: Siedlung Bündenspark	GB Nr. 684	2544 Bettlach	Gez. 25.03.2021 / mje
	Bauherr: Fondation d'Ebauches S.A.	Faubourg de l'Hôpital 3	2001 Neuchâtel	Rev. 20.11.2025 / GK
1.01.00.7	Vorprojekt Grundriss Ebene G			Mst. 1:200 / A0
0 - VORPROJEKT	H111_Objekt020102_Machbarkei_Binden_Bettlach_FF5411_Planung7_Ausführungslinie_05102023_Werkpläne.ph			Druck: 03.12.2025
±0.00 = 450 m ü.M.	Branger Architekten AG	Fegitzallee 7 4500 Solothurn	Tel. 032 854 20 70 Fax 032 854 20 80	Info@brangerarchitekten.ch www.brangerarchitekten.ch



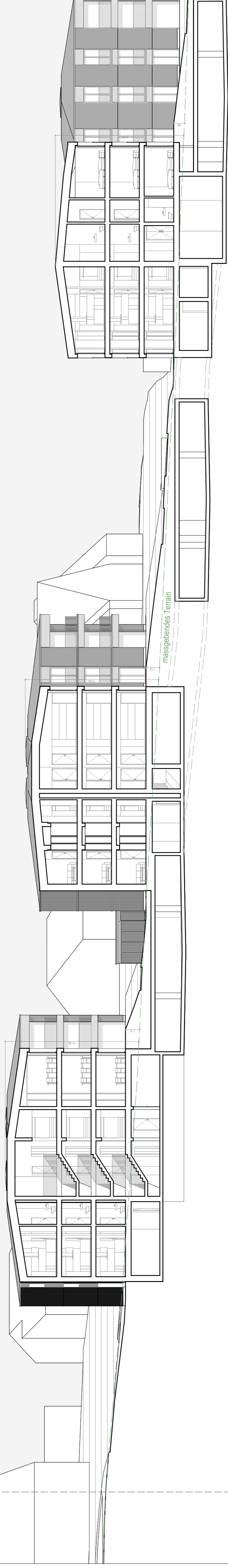
B

A

B

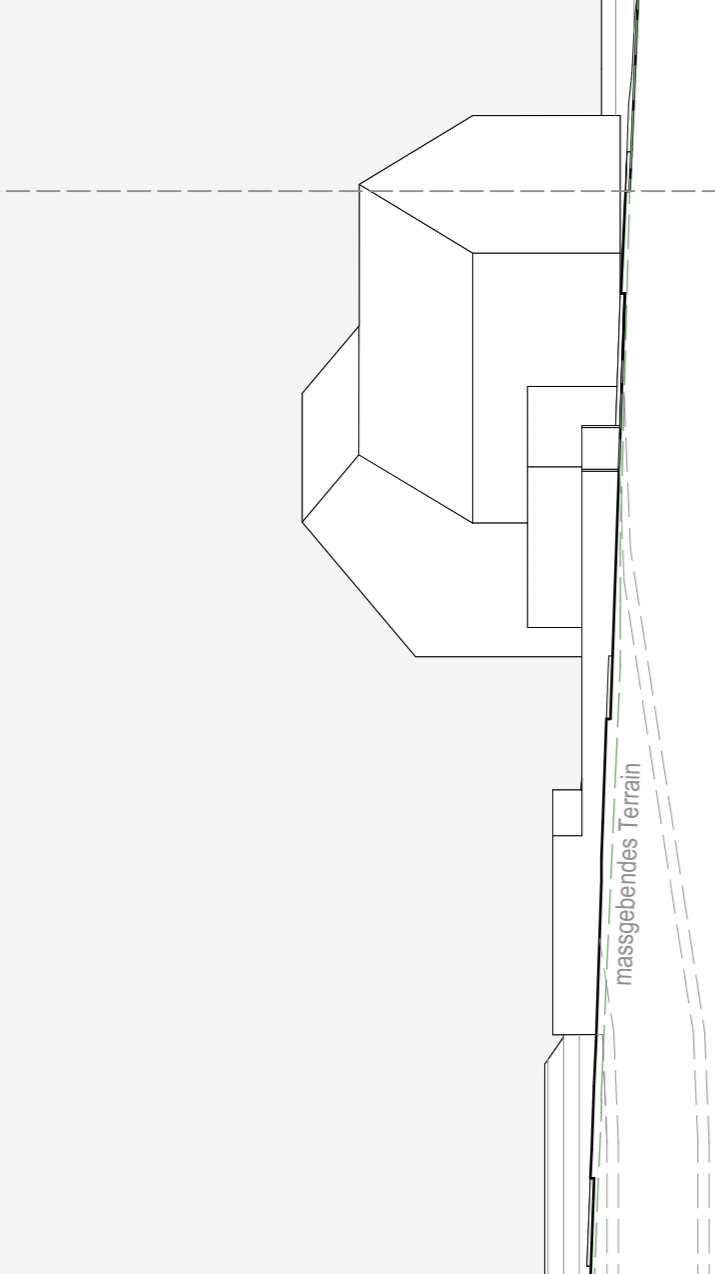
A

Grenze Nordwest

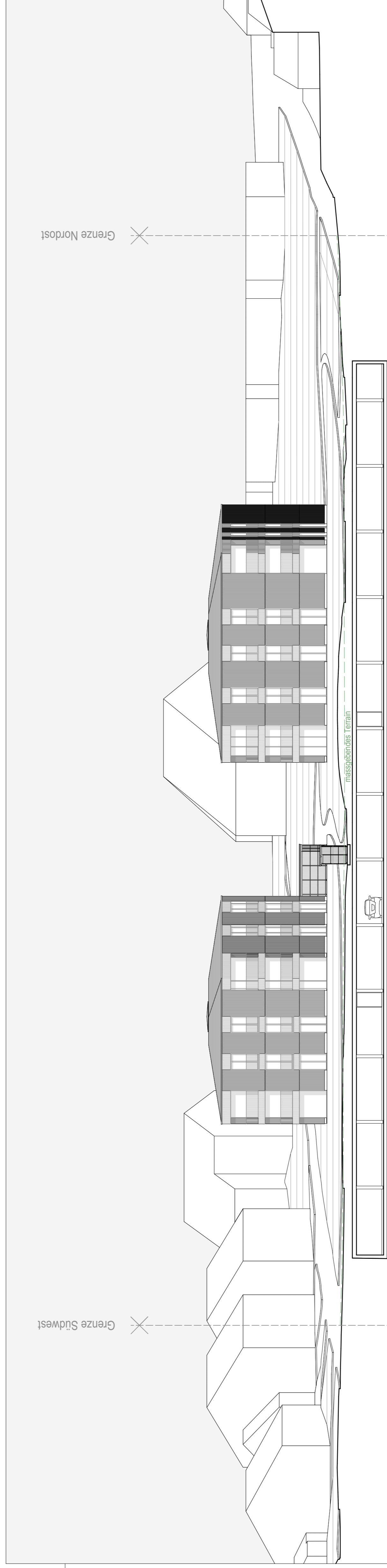


Längsschnitt A-A

Grenze Südost



Grenze Südwest



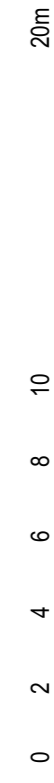
Querschnitt B-B

Grenze Nordost



Schematischer Grundriss 1:1000 mit Schnittlinien

Maßstab 1:200



20.02	Objekt: Siedlung Bündlerpark Bauherr: Fondation d'Ébauches S.A.	GB Nr. 684 Faubourg de l'Hôpital 3	2544 Bettlach 2001 Neuchâtel	Gez. 20.03.2025 / dk Rev. 20.11.2025 / dk
1.02.00.1	Schnitte			
0 - VORPROJEKT	H11_01ebau20.02_Maebauerei_Bünden_Bettlach (FEBA)/1_Planung7_Ausführungsgalerie (S11)20102_Werkzeuge.ph			
± 0.00 - 450 m.ü.M.	Branger Architekten AG Friedgässli 7 4500 Solothurn			
	info@brangerarchitekten.ch Tel. 032 664 20 70 Fax 032 664 20 80 www.brangerarchitekten.ch			

Beilage III

Richtprojekt Umgebung



806 ewg bettlach
gp wub buendenpark
plan nr. 102
richtprojekt umgebung 500 a1

**SCHNEIDER
SCHMID**

landschaftsarchitektur
ds 20.11.2025
GEZEIGNET DATUM

1:200
MASSSTAB

schneiderSchmid landschaftsarchitektur und gartenkmalpflege inhaber david schmid
ringstrasse 16 4600 otten | 062 205 03 30 | alter rainweg 4 5027 herznach | 079 676 59 71 | www.schneiderSchmid.ch

Beilage IV

Wohnungsspiegel

Solothurn, 21.11.2025, Vorprojekt Version 2.0

Wohnungsspiegel

	2.5-Zimmer	3.5-Zimmer	4.5-Zimmer	Total Wohnungen
Gebäude A1	4	5	0	9
Gebäude A2	4	5	0	9
Gebäude A3	4	5	0	9
Gebäude A4	4	5	0	9
Gebäude B1	3	4	2	9
Gebäude B2	3	4	2	9
Gebäude B3	3	4	2	9
Total	25	32	6	63 Wohnungen
Prozentualer Anteil	39.00 %	51.00 %	10.00 %	100.00 %

Wohnflächen

Baubereich A – Erdgeschoss

2-5 Zimmer: 58.0 m²
2.5 Zimmer: 66.5 m²
3.5 Zimmer: 90.3 m²

Baubereich A – Obergeschosse (2x)

2-5 Zimmer: 58.0 m²
3.5 Zimmer: 82.0 m²
3.5 Zimmer: 90.3 m²

Baubereich B – Erdgeschoss

2-5 Zimmer: 58.1 m²
3.5 Zimmer: 85.1 m²
3.5 Zimmer: 94.0 m²

Baubereich B – Obergeschosse (2x)

2-5 Zimmer: 58.1 m²
3.5 Zimmer: 85.1 m²
4.5 Zimmer: 112.7 m²



Beilage V

Entwässerungskonzept



BSB + Partner
Ingenieure und Planer

Kanton Solothurn
Gemeinde Bettlach

Fondation d'Ebauches S.A. «Bündenpark»

Entwässerungskonzept und Entwässerungssystematik

Kurzbericht Entwässerungskonzept und Entwässerungssystematik

Auftraggeber

Branger Architekten AG
Herr Dane Kunz / Fred Marc Branger
Fegetzallee 7
4500 Solothurn

Verfasser

BSB + Partner Ingenieure und Planer AG
Davide Secci
Leutholdstrasse 4, 4562 Biberist
Tel. 032 671 22 22
E-Mail: davide.secci@bsb-partner.ch

Dokumentinfo

Dokument Fondation d'Ebauches S.A. «Bündenpark»	Projektnummer -	Anzahl Seiten 11
Koreferat Thomas Mühlethaler	Datum 08.05.2025	Kürzel tmu
Ablageort K:\Tiefbau\Bettlach\Bünden\20250410_Entwaesserungskonzept_Bettlach_Bündenpark_rev1.docx		
Gedruckt	11.04.2025	

Änderungsverzeichnis

Version	Status, Änderung	Autor	Datum
001	1. Entwurf	dse	10.04.2025
002	Rev. 1	tmu	08.05.2025

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und Auftrag	4
2	Grundlagen	5
3	Projektperimeter	5
4	Rahmenbedingungen / Vorgaben	5
4.1	Allgemeine Rahmenbedingungen	5
4.2	Konzeptionelle Vorgaben	6
5	Entwässerungskonzept	9
6	Schlussbemerkungen	11

1 Ausgangslage und Auftrag

Die Fondation d'Ebauches S.A. besitzt im Osten der Gemeinde Bettlach das Grundstück GB Nr. 684 mit einer Fläche von rund 12'200 m². Das unbebaute Grundstück liegt in der Wohnzone W2a und soll mit einer Wohnüberbauung das angrenzende Quartier erweitern.

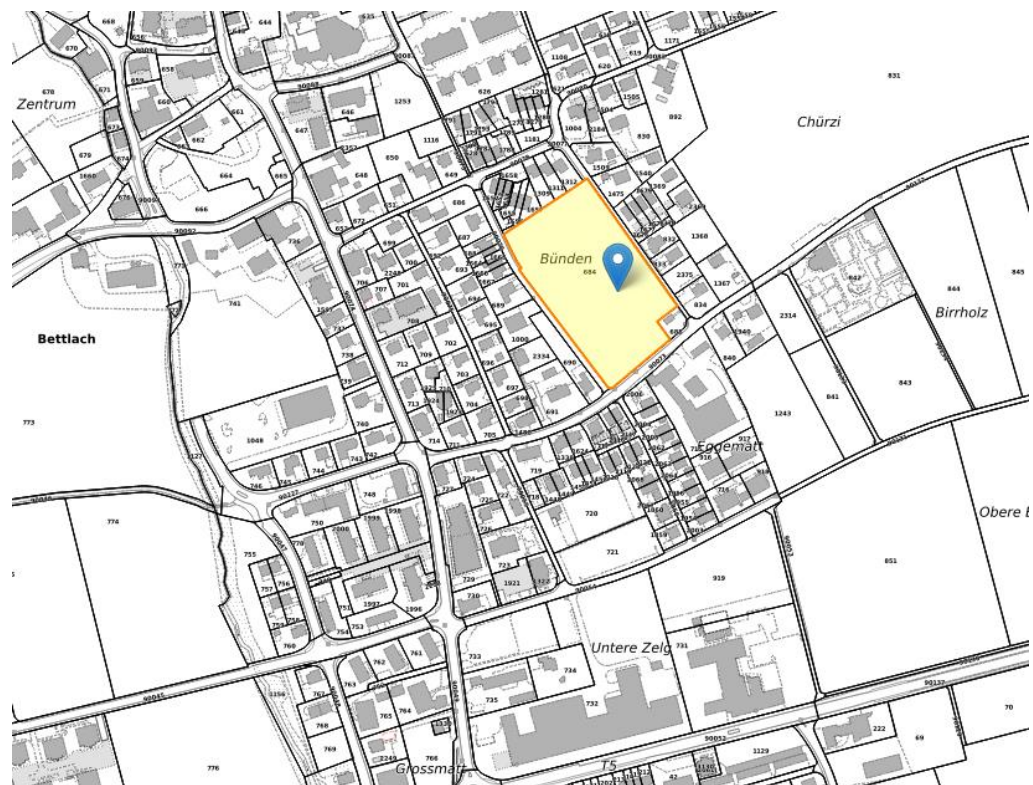


Abbildung 1: Auszug aus dem Geoportal SO (Amtliche Vermessung), Zugriff 08.04.2025

Die Branger Architekten AG hat eine Konzeptstudie für die geplante Überbauung sowie daraus resultierend den Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften inkl. Raumplanungsbericht erarbeitet.

Im Rahmen der Planungsarbeiten muss auch die Entwässerung des Grundstücks aufgezeigt werden. Hierzu hat die Branger Architekten AG das Büro BSB + Partner, Ingenieure und Planer, Biberist beauftragt, ein Entwässerungskonzept zu erarbeiten. Darin ist das Entwässerungssystem und die korrekte Entsorgung des Schmutz- und Regenabwassers aufzuzeigen unter Berücksichtigung der Vorgaben aus der Generellen Entwässerungsplanung (GEP) der Gemeinde Bettlach. Der Fokus liegt beim Umgang und der Entsorgung des anfallenden Regenwassers und auf der Grobdimensionierung von allfälligen Versickerungs- oder Retentionsanlagen.

2 Grundlagen

Folgende Grundlagen wurden für die Erarbeitung des vorliegenden Berichts verwendet:

Projektspezifische Grundlagen

- [1] Raumplanungsbericht, Gestaltungsplan «Bündenpark», Branger Architekten AG-vom 03.04.2025
- [2] Pläne zum Vorprojekt «Siedlung Bünden» Branger Architekten AG vom März 2025
- [3] Genereller Entwässerungsplan (GEP) Gemeinde Bettlach, BSB + Partner, Ingenieur und Planer vom Februar 2011
- [4] Auszug Werkkataster Abwasser der EG Bettlach, Zugriff über Infogis
- [5] Informationen auf SOGIS; Zugriff auf Plattform vom 08.04.2025

- [6] E-mail und Besprechung mit Branger Architekten AG vom 07.04.2025

Gesetzliche Grundlagen

Das Konzept stützt sich auf die aktuellen Gesetze, Verordnungen und Normen von Bund, Kanton und Fachverbänden. Insbesondere sind folgende zu nennen:

- [7] Richtlinie Abwasserbewirtschaftung bei Regenwetter (VSA, 2022)
- [8] Schweizern Norm Liegenschaftsentwässerung SN 592'000

3 Projektperimeter

Der Projektperimeter ist in Abb. 1 dargestellt.

4 Rahmenbedingungen / Vorgaben

4.1 Allgemeine Rahmenbedingungen

Verschmutztes und nicht verschmutztes Abwasser sind getrennt voneinander zu führen und zu entsorgen. Verschmutztes Abwasser muss behandelt werden. Im vorliegenden Fall soll dies via öffentliche Kanalisation in einer zentralen ARA geschehen. Die Vorgaben der SN 592'000 sind einzuhalten.

Nach Art. 7 Abs. 2 des Gewässerschutzgesetzes ist nicht verschmutztes Abwasser versickern zu lassen, sofern die örtlichen Verhältnisse dies erlauben. Es ergibt sich folgende Priorisierung für die Entsorgung von nicht verschmutztem Abwasser.

1. Versickerung
2. Einleitung in ein Gewässer (allenfalls mit Retention)
3. Einleitung in die Mischabwasserkanalisation (allenfalls mit Retention)

Es besteht somit eine gesetzliche Versickerungsprüfpflicht für das Gebiet «Bünden» und eine Teil-Versickerung ist gar keiner Versickerung vorzuziehen. Folgende Rahmenbedingungen sind zu beachten:

- Gebiet befindet sich im Gewässerschutzbereich ÜB
- Keine belasteten Standorte im Projektperimeter
- Kein Grundwasservorkommen im Gebiet gemäss Geoportal des Kt. Solothurn

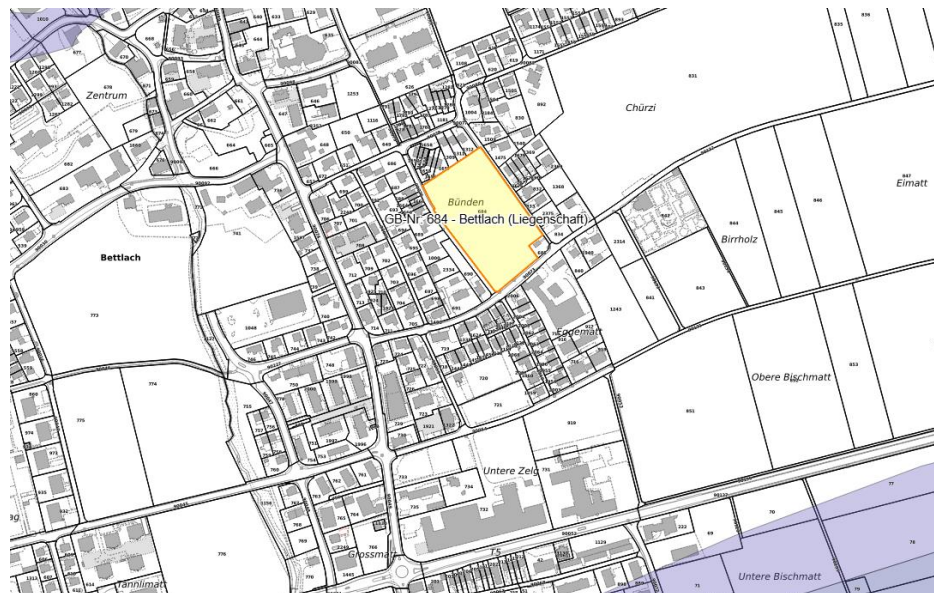


Abbildung 2: Karte Grundwassergeometrie von <https://geo.so.ch> Zugriff 08.04.2025

4.2 Konzeptionelle Vorgaben

Generelle Entwässerungsplanung (GEP)

Die Vorgaben des GEP Bettlach sind behördenverbindlich und somit für die Entwässerung zu beachten. Gemäss GEP gelten für GB Nr. 684 folgende Bedingungen:

- Gebiet im Mischsystem
- Gebiet mit Versickerungs-Prüfpflicht

Bei Neu- und Umbauten ist spätestens beim Aushub der Baugrube zu prüfen, ob das anfallende nicht verschmutzte Abwasser aufgrund der örtlichen Gegebenheiten versickert werden kann. Erlauben die festgestellten Verhältnisse dies nicht, so ist ein Versickerungsverzicht zu beantragen und zu begründen, wobei nach Möglichkeit Rückhaltmassnahmen aufzuzeigen sind (Art. 7 GSchG).

Die Parzelle kann somit im Mischsystem entwässert werden. Schmutz- und Regenabwasser sind aber dennoch getrennt zu fassen und in separaten Leitungen abzuführen. Erst an der Parzellengrenze erfolgt der Zusammenschluss.

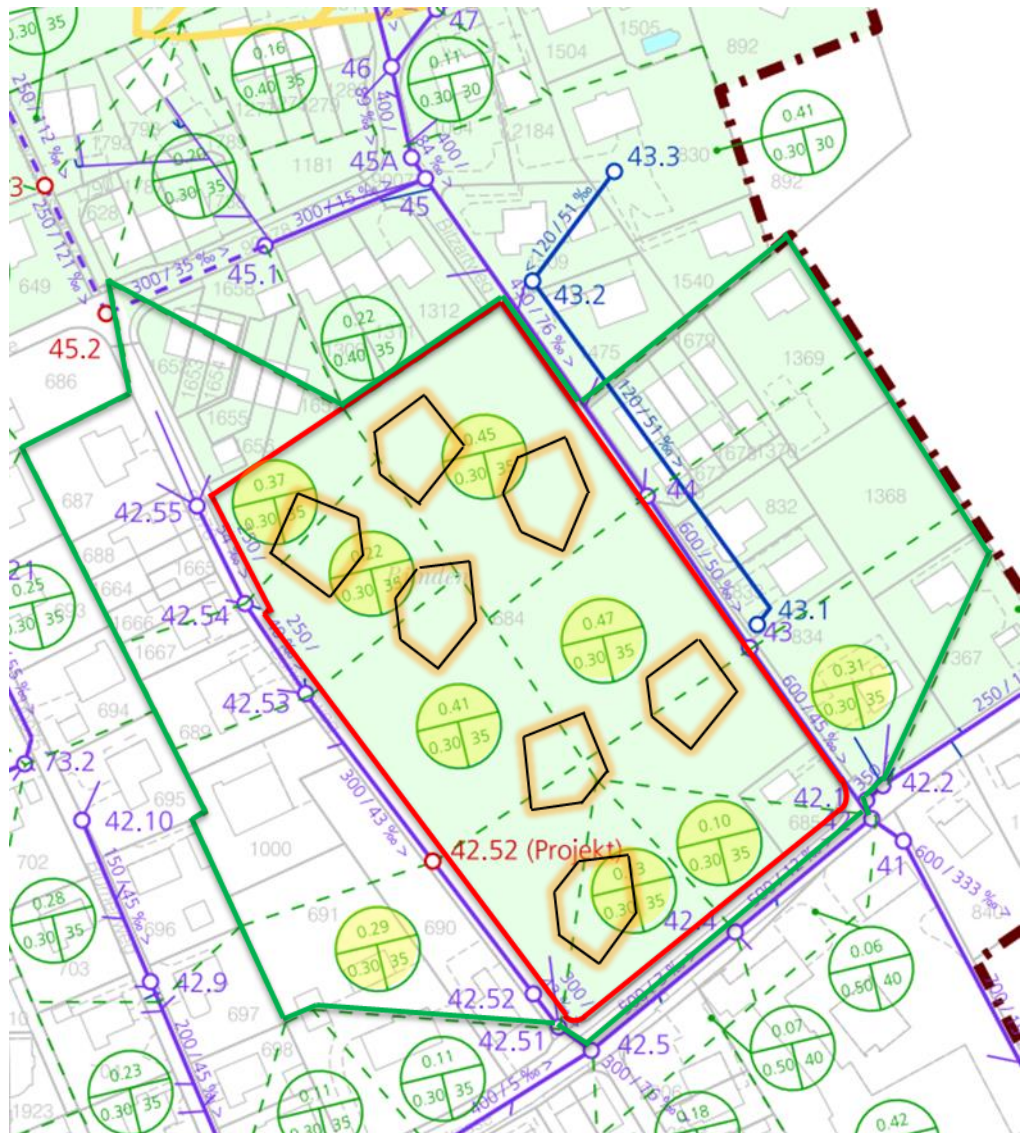


Abbildung 3: Verschnitt GEP-Nutzungsplan mit proj. Gebäuden aus Gestaltungsplan

Weiter sind die Versickerungsmöglichkeiten wie oben erwähnt vor Baubeginn zu prüfen, z.B. mittels Versickerungsversuch. Gemäss der Versickerungskarte aus der generellen Entwässerungsplanung sind die Bedingungen mässig gut. Allenfalls sind Retentionsmassnahmen aufzuzeigen.

- Versickerungsmöglichkeit gemäss GEP sind mässig gut.

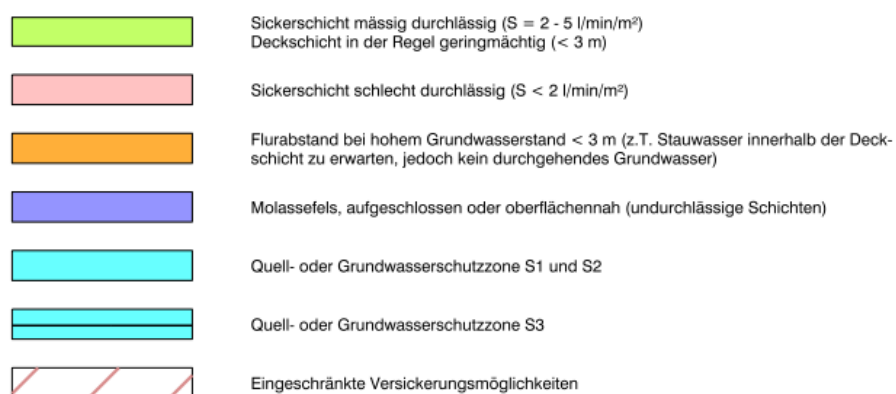
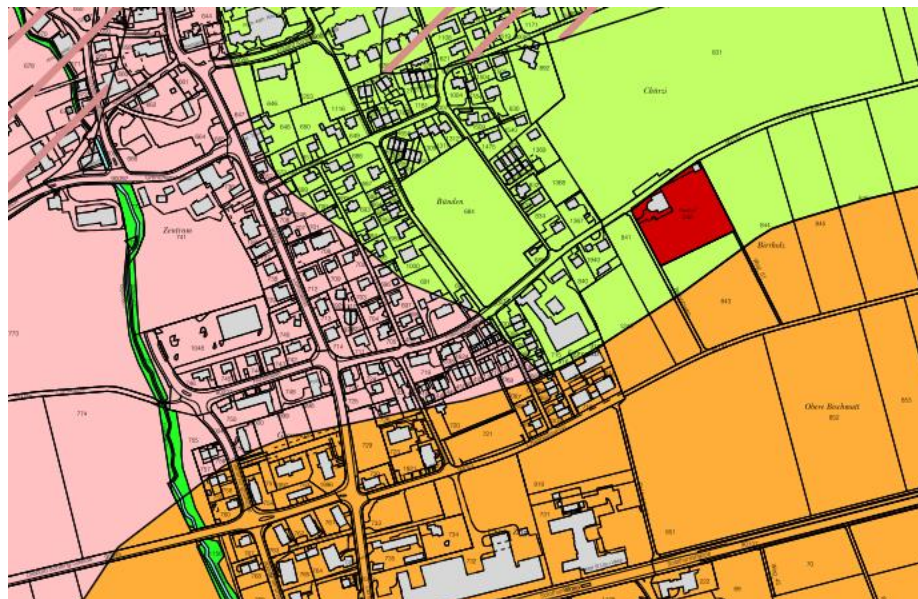


Abbildung 4: Versickerungskarte aus GEP

Gemäss den gängigen Richtlinien und Normen ist eine oberirdische Versickerung über eine belebte Oberbodenpassage einer unterirdischen Versickerung vorzuziehen, da sie einen besseren Grundwasserschutz gewährleistet. Aufgrund einer geringen Versickerungsleistung oder mangelnder Platzverhältnisse ist jedoch auch eine unterirdische Versickerung möglich.

Die Ausgestaltung der Versickerungsanlage hat nach der Richtlinie Abwasserbewirtschaftung bei Regenwetter [7] zu erfolgen. Folgende Grundsätze sind einzuhalten:

- Abstand zu HGW: Insgesamt mindestens 1m (bei unterird. Anlagen)
- Vorreinigung: durch Schlammsammler
- Ist keine vollständige Versickerung möglich, ist eine teilweise Versickerung gar keiner Versickerung vorzuziehen (über die Schulter, Speier, etc.)
- Dimensionierung grundsätzlich auf ein $z = 10$; jedoch ist in Absprache mit dem zuständigen Amt auch eine Dimensionierung mit $z < 10$ möglich

Hydraulik

Die max. Ableitmenge an Regenwasser von der Parzelle bzw. von den Teil-Einzugsgebieten (TZG) ist im GEP-Nutzungsplan vorgegeben. Der Abflussbeiwert beträgt 30%. Ebenfalls sind die Anschlusspunkte (Schächte) definiert (vgl. Abb. 3).

Der Schmutzwasseranfall spielt bei der konzeptionellen und hydraulischen Betrachtung eine untergeordnete Rolle; spätestens für die Detaildimensionierung müssen die effektiven Belastungswerte (LU-Werte) der Sanitäreinrichtungen herangezogen werden.

5 Entwässerungskonzept

Aufgrund der gesetzlichen Rahmenbedingungen und Vorgaben aus dem GEP wird nachfolgend das definierte Entwässerungskonzept für die Wohnsiedlung Bünden aufgezeigt und erläutert. Das Konzept beschränkt sich hauptsächlich auf die Entsorgung von Platzwasser (Umgebung, Vorplätze und übrige Verkehrsflächen) sowie der Entwässerung der Dächer.

Das Schmutzwasser ist gemäss den definierten Anschlusspunkten aus dem GEP direkt an die Gemeindekanalisation anzuschliessen. Demnach ist eine Aufteilung im westlichen Grundstücksbereich in die Kanalisation Bündenweg (KS 42.52 – 42.51) und im östlichen Bereich in die Kanalisation Bitzartweg (KS 44 – 42) vorzunehmen.

Dachwasser (unverschmutzt):

Es wird davon ausgegangen, dass sämtliches anfallendes Dachwasser unverschmutzt ist. Hierfür gilt grundsätzlich und in erster Priorität die Versickerung (gemäss GEP Bettlach Versickerungsprüfpflicht).

Wenn immer möglich sollten die Dächer extensiv begrünt werden. Der Spitzenabfluss kann durch den Dachaufbau (Retention auf Dach) mit dem Faktor 0.7 abgemindert werden. Je nach Dachaufbau kann dieser Wert bis 0.4 reduziert werden.

Da gemäss Projektpläne keine horizontalen Dachflächen geplant sind und folglich eine Dachretention erschwert wird, wurden im Konzept pro Gebäude Versickerungsanlagen vom Typ b (unterirdische Anlage) vorgesehen. Bei der Dimensionierung wurde der Rückhalt von Regenwasser für Betriebszwecke nicht berücksichtigt. Es ist denkbar, dass in bei einem Starkregenereignis das Retentionsvolumen bereits voll ist und das gesamte Dachwasser abflusswirksam wird. So wird die Dimensionierung auf den möglichen Spitzenabfluss ausgerichtet. Als Grundlage wird ein Regenereignis $z = 10$ Jahre und ein Sicherheitsfaktor von 1.5 verwendet.

Die gesamte reduzierte Dachfläche liegt bei rund 2'500 m². Damit ergibt sich für die Versickerungsanlage und einer angenommenen Versickerungsleistung im Untergrund (± 5 l/min x m²) ein Retentionsvolumen von 45 m³.

Dies erfordert den Einbau von ca. 250 m² sauberen Rundkies (16/32). Je nach Versickerungsleistung im Untergrund (ist bei Baustart noch zu bestimmen, Versickerungsversuch) kann es Anpassungen am Retentionsvolumen und damit an der Grösse der Anlage geben.

Wir haben mehrere dezentrale Versickerungsanlagen (VA) vorgesehen, damit die Zu- und Ableitungen möglichst kurz projektiert werden können. Die effektive Anzahl und Platzierung der VA ist bei der Detailprojektierung zu lösen. Vor den Einleitungen in die VA müssen zwingend Schlammsammler zur Vorreinigung angeordnet werden. Für die Dächer und Fassaden ist darauf zu achten, dass die Metallflächen (Blei-, Kupfer-, Zink- oder Zinninstallati-onen, welche mit dem Regenwasser in Kontakt kommen) klein gehalten werden (< 500 m²).

Rahmenbedingungen		Abflussbeiwert C	F _{red}	in ha	
Entwässerungsfläche	2'600 m ²	0.95		2470	0.247
Total				2470	0.247
Jährlichkeit des Regenereignisses (z)	10				
Sickerleistung des Untergrundes (s _{spez})	10 l/min*m ²				
Sicherheitsfaktor	1.5				
Porosität des Kieskörpers	0.2				
Variante unterirdisch Zone Mittelland					
versickerungswirksame Fläche [m ²]	180				
Versickerungsleistung der Anlage [l/s]	30.00				
spezifische Abflussmenge q _{ab} [l/s * ha _{red}]	121.46				
spezifisches Retentionsvolumen I _k [m ² * ha _{red}]	120.00				
Retentionsvolumen I _k [m ³]	29.64				
Retentionsvolumen mit Sicherheitsfaktor [m ³]	44.46				
erforderliche Retention bei n=1 [m ³]	222.30				
*Tiefe der Anlage [m] / Höhe Kieskörper	1.24				
*effektive Tiefe der Anlage ab OK-Terrain: Höhe Kieskörper + Überdeckung					

Vorplätze, Umgebung und Verkehrsflächen

Die Bezeichnung Verkehrsflächen schliesst die Zufahrten zu den Einstellhallen (ESH) sowie weitere Belagsflächen wie allfällige Umschlagplätze ein. Gemäss der Generellen Entwässerungsplanung der Einwohnergemeinde Bettlach darf im Perimeter für die Nutzung der Mischabwasserkanalisation lediglich eine Fläche von 30% abflusswirksam werden. So werden einerseits Verkehrsflächen (exkl. Umschlagplätze) über die Schulter mittels belebter Bodenschicht (Grünflächen) zur Versickerung gebracht, andererseits bestimmte Flächen (inkl. Umschlagplätze) allenfalls gedrosselt in die öffentliche Mischabwasserleitungen abgeleitet. Die ESH-Flächen inkl. Rampen sind der Kanalisation zuzuführen.

Die Grünflächen können mit der vorgesehenen Ausdehnung das zur Versickerung vorge-sehene Platzwasser aufnehmen. Die Grünflächen sind mit einer Schüttungshöhe von 20 cm Oberboden und 30 cm Unterboden anzulegen (absolutes Minimum: ≥ 30 cm Unterbo-den und Oberboden). Bei einer Bepflanzung ist auf tiefwurzelige Pflanzen zu verzichten. Ansonsten können unerwünschte präferenzielle Fließspfade entstehen.

6 Schlussbemerkungen

Mit dem vorliegenden Entwässerungskonzept wurde definiert, wie das anfallende Schmutz- und Regenabwasser abzuleiten und zu entsorgen ist.

Dazu müssen die Vorgaben der generellen Entwässerungsplanung der Gemeinde Bettlach zwingend eingehalten werden. Insbesondere ist darauf zu achten, dass die vorgegebenen Anschlusspunkte und die max. Einleitmengen berücksichtigt werden.

Die Entsorgung des Regenabwassers soll mittels Versickerung geschehen. Dabei soll primär das unverschmutzte Dachwasser in den geplanten VA versickert werden. Platzwasser und Oberflächenwasser soll über die Schulter in die angrenzenden Grünflächen geleitet und dort versickert werden.

Wir empfehlen vor Baubeginn eine Baugrunduntersuchung durchzuführen, sodass die hydrogeologischen Bedingungen frühzeitig bekannt sind. Danach ist es möglich die Dimensionierung der Versickerungsanlagen vorzunehmen sowie die entsprechenden Platzbedürfnisse zu eruieren. Dies ist wichtig, damit die Erschliessungs- und Werkleitungsplanung erfolgen kann.

BSB + Partner Ingenieure und Planer AG



Davide Secci



Thomas Mühlethaler

Biberist, 10.04.2025

Beilage VI

Nachweis Grenz- und Gebäudeabstände



B

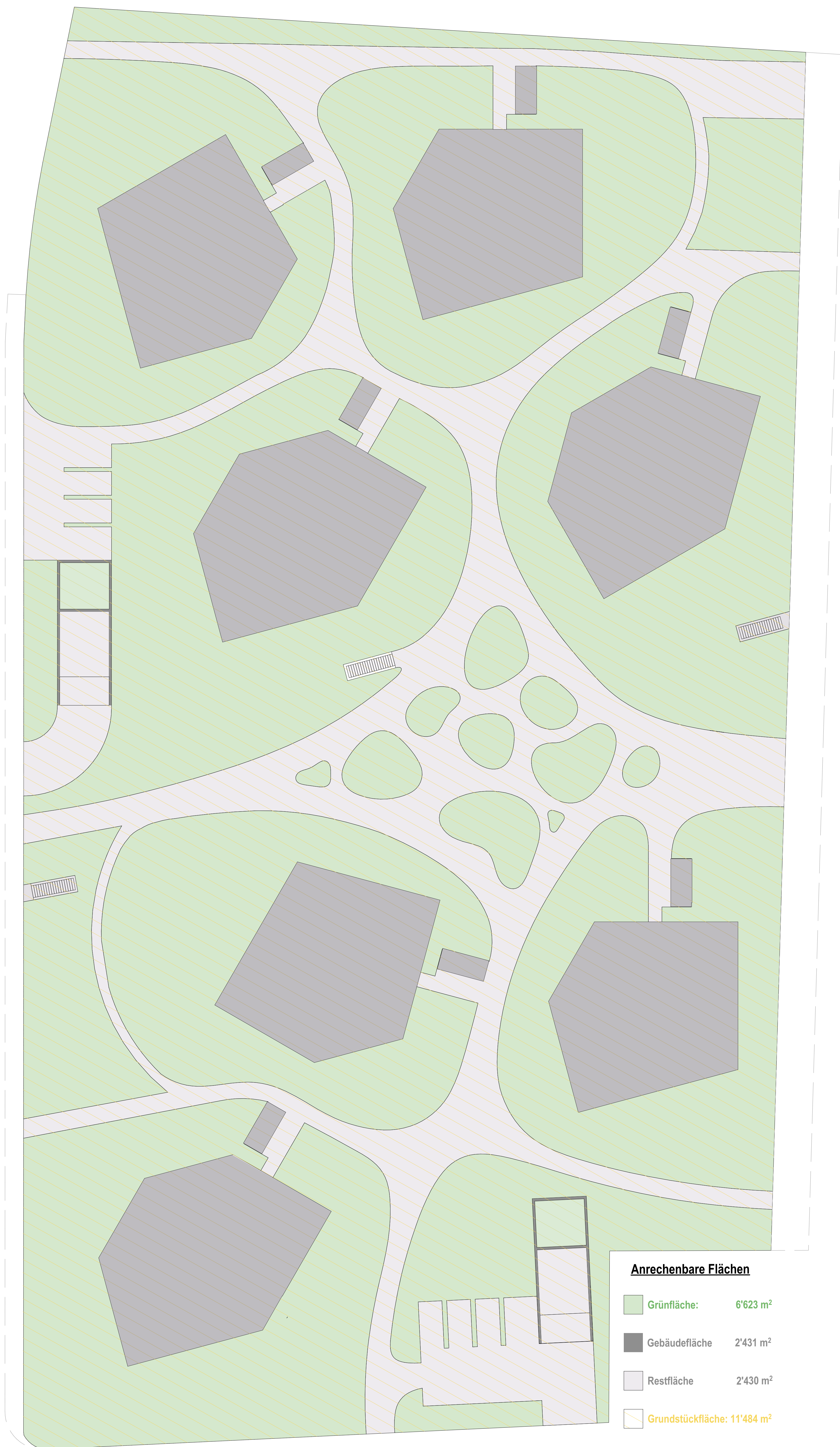
A

B

A

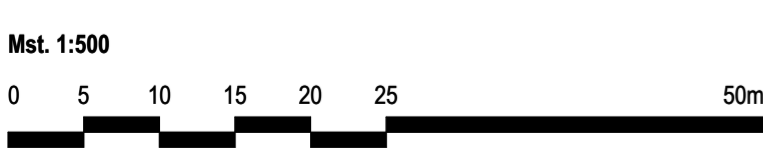
Beilage VII

Nachweis Nutzungsziffern



Beilage VIII

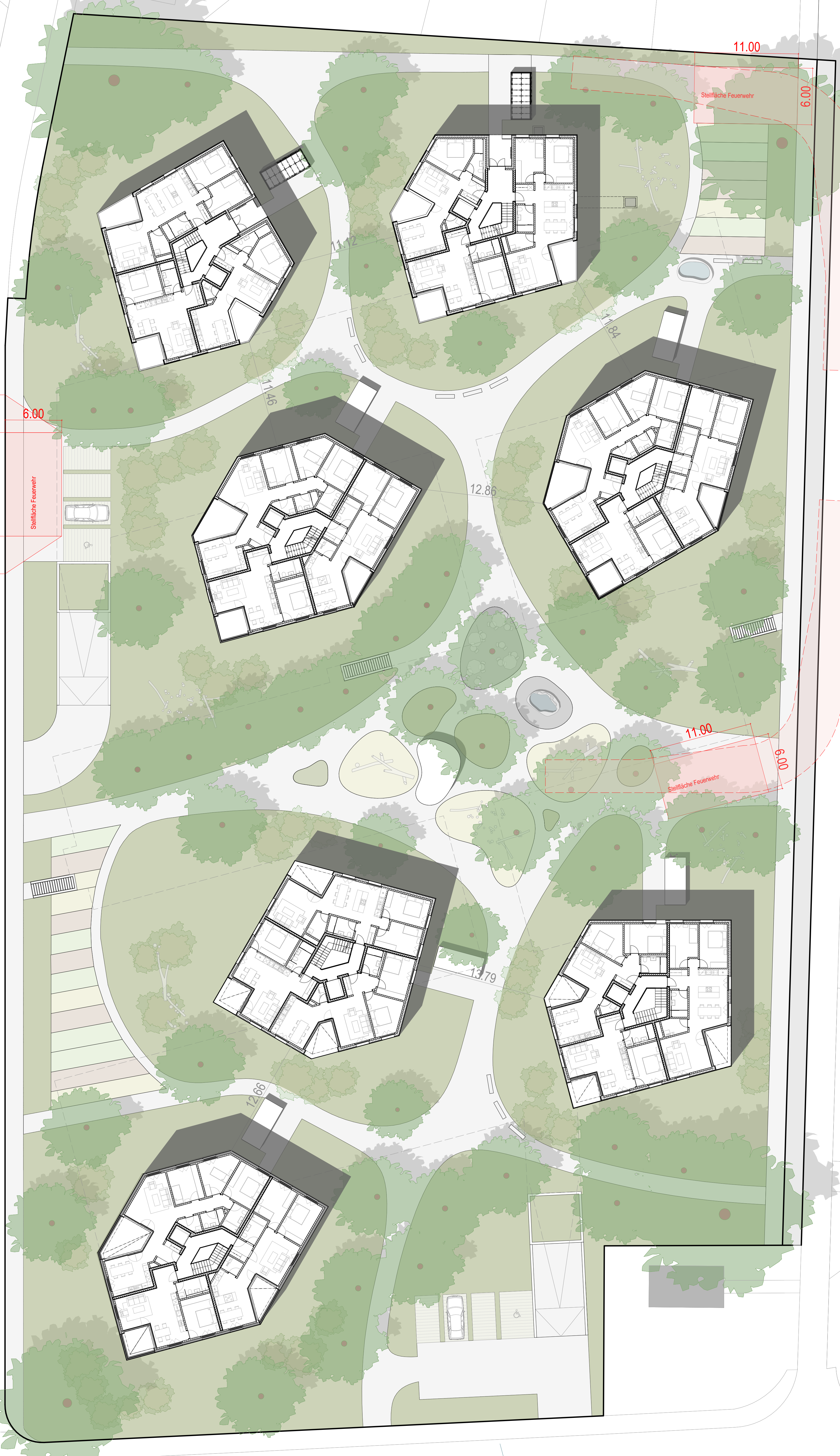
Nachweis Sichtzonen



20.02	Objekt: Siedlung Bündenpark	GB Nr. 684	2544 Bettlach	Gez. 08.05.2025 / dk
	Bauherr: Fondation d'Ebauches S.A.	Faubourg de l'Hopital 3	2001 Neuchatel	Rev. 20.11.2025 / dk
	1.06.00.14 Situation - Sichtzonen			Mst. 1:100 / A2
	0 - VORPROJEKT			Druck. 20.11.2025
H:\1_Objekte\20.02 Machbarkeit Bünden Bettlach (FESA)\1_Planung\7_Ausführungspläne (51)\20.02 Werkpläne.pln				
± 0.00 = 450 m.ü.M.	Branger Architekten AG	■ Fegetzallee 7 4500 Solothurn	Tel. 032 654 20 70 Fax 032 654 20 80	info@brangerarchitekten.ch www.brangerarchitekten.ch

Beilage IX

Nachweis Stellplätze Blaublichtorganisationen



4.00
11.00
4.00

11.00

6.00

11.00

6.00

14.68

12.86

13.79

12.86

A

B

B

A



20.02	Objekt: Siedlung Bündlerpark Bauherr: Fondation d'Ebauches S.A.	GB Nr. 684 Faubourg de l'Hôpital 3	2544 Bettlach 2001 Neuchâtel	Gez. 08.05.2025 / OK Rev. 20.11.2025 / OK
1.06.00.15	Grundriss - Blaulichtorganisationen			Mst. 1:200 / A0 Druck: 20.11.2025
0 - VORPROJEKT	H11: Objekt 20.02 Mächlerpark Bünden Bettlach (FE5411_Planung)_Ausführungslinie (S110203) Werkpläne.pln			
± 0.00 = 450 m ü.M.	Branger Architekten AG Festplatz 7 4500 Solothurn	Tel. 032 854 20 70 Fax 032 854 20 80	Info@brangerarchitekten.ch www.brangerarchitekten.ch	

Beilage X

Kantonale Vorprüfung

Amt für Raumplanung
Abteilung Nutzungsplanung

Werkhofstrasse 59
4509 Solothurn
Telefon 032 627 25 61
arp@bd.so.ch
arp.so.ch

Corinne Stauffiger
Kreisplanerin
Telefon 032 627 25 71
corinne.stauffiger@bd.so.ch

Gemeindepräsidium
Einwohnergemeinde Bettlach
Dorfstrasse 38
2544 Bettlach

23. Oktober 2025 / SC

Bettlach: Vorprüfung Gestaltungsplan «Bündenpark»

Sehr geehrte Frau Gemeindepräsidentin Leibundgut
Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben uns mit Begleitmail vom 27. August 2025 den Gestaltungsplan «Bündenpark» zur kantonalen Vorprüfung eingereicht. Gemäss dem Protokollauszug der Gemeinderatssitzung Bettlach vom 24. Juni 2025 wurde das Planungsdossier z. Hd. kantonaler Vorprüfung beschlossen. Das Planungsdossier umfasst folgende Dokumente:

- Gestaltungsplan «Bündenpark» GB Nr. 654 in 2544 Bettlach
- Sonderbauvorschriften
- Raumplanungsbericht nach Art. 47 RPV vom 13. Juni 2025
- Beilagen II-X zum Raumplanungsbericht (u.a. Richtprojekt)
- Protokollauszug Gemeinderat vom 24. Juni 2025
- Begleitmail vom 27. August 2025.

Wir haben die Unterlagen gemeinsam mit weiteren Ämtern und Fachstellen geprüft. Das Resultat der Vorprüfung ist nachstehend dargelegt.

1. Ausgangslage

Die Parzelle GB Bettlach Nr. 684 ist unbebaut und liegt innerhalb eines heterogenen Wohnquartiers in der Wohnzone W3. Sie umfasst eine Fläche von rund 1.2 ha. Die Einwohnergemeinde hat bei der Erarbeitung der Ortsplanungsrevision bereits erkannt, dass sich diese unbebaute Fläche sehr gut eignet, um eine dichte Wohnüberbauung mit hoher Qualität zu realisieren. Die Parzelle wurde deshalb mit einer Gestaltungsplanpflicht überlagert. Nach § 4 Zonenreglement der Einwohnergemeinde Bettlach ist kein Bonus auf die Geschosshöhe zulässig. Für den Perimeter sind zudem Attikageschosse nicht erlaubt. Über die weiteren Abweichungen befindet der Gemeinderat.

Die Parzelle ist über die Erschliessungsstrassen Bündenweg und Bitzartweg sowie die Sammelstrasse Friedhofstrasse erschlossen. Für die Strassen ist ein Ausbau inkl. Trottoir vorgesehen.

Geplant sind 7 polygonale Mehrfamilienhäuser mit total 63 Wohnungen. Durch unterschiedliche

Grundformen und Ausrichtungen entstehen vielfältige Wohnungsgrundrisse. Die Gebäude werden in zwei Gruppen zu vier bzw. drei Gebäuden angeordnet und jeweils an eine Tiefgarage angebunden. Eine dritte Einstellhalle liegt in der Mitte mit Ausgang ins Quartier. Die Einfahrten befinden sich am Bündenweg im Westen und an der Friedhofstrasse im Süden des Perimeters. Mittig zwischen den zwei Gruppen ist ein Platz für Spiel und Aufenthalt vorgesehen. Er soll nicht nur der Überbauung, sondern dem ganzen Quartier dienen. Ergänzend dazu gibt es auch zwei Pflanzplätze, die von allen Interessierten gemietet und gartenbaulich genutzt werden können.

2. Beurteilung

2.1. Raumplanung

Das dem Gestaltungsplan zu Grunde liegende Richtprojekt wurde mit viel Umsicht und Sorgfalt in enger Zusammenarbeit mit der Einwohnergemeinde erarbeitet. Das Konzept überzeugt mit grosszügigen und vielfältigen Freiräumen und einem stimmigen Gesamtbild. Es wird viel Wert auf eine gute Wohnqualität sowie die Integration der neuen Überbauung ins Quartier gelegt. Dabei steht nicht allein die bauliche Eingliederung im Vordergrund, sondern es sind mit den Pflanzplätzen und dem mittigen öffentlichen Platz auch Massnahmen vorgesehen, die zu sozialem Austausch anregen. Die Zielsetzung, ein neues Quartier in hoher Qualität zu realisieren kann aus unserer Sicht mit dem vorliegenden Projekt erreicht werden.

Aus raumplanerischer Sicht ist anzumerken, dass bei einer un bebauten Fläche dieser Grösse eine höhere Dichte zu begrüssen gewesen wäre. Die überaus grosszügigen Freiräume hätten vermutlich ein weiteres Gebäude zugelassen, ohne Grenz- und Gebäudeabstände sowie Nutzungsziffern auszureizen. Auch die Parkierung wäre kein Problem gewesen, sind doch aktuell doppelt so viele Parkfelder wie Wohnungen vorgesehen.

Das Umgebungskonzept macht Aussagen zu den Pflanzbereichen und zum Platz, jedoch nicht zu den weitläufigen weiteren Flächen zwischen den Gebäuden. Sind diese privat, halbprivat oder öffentlich? Wie werden sie gestaltet? Sind Baumpflanzungen vorgesehen? Wo (Drei Einstellhallen schränken die Möglichkeiten ein.)? Der Gestaltungsplan weist die Flächen lediglich als «Grünflächen» aus. In den Sonderbauvorschriften finden sich dazu keine Vorgaben. Nach dem Zonenreglement Bettlach ist eine einheimische und standortgerechte Bepflanzung vorzusehen. Wir regen an, die Aussenraumgestaltung weiter zu verfeinern bzw. ggf. durch ein Landschaftsarchitekturbüro überarbeiten zu lassen (vergleichbare Bearbeitungstiefe wie bei der Architektur, dort gibt es Ideen zur Materialisierung). Die Ergebnisse sollten im Richtprojekt dargestellt und die wichtigsten Grundsätze im Gestaltungsplan und den Sonderbauvorschriften festgehalten werden. Es böte sich hier die Chance, eine ökologische und vielfältige Aussenraumgestaltung zu realisieren u.a. auch in Kombination mit den Schwammstadtprinzipien (s. unten). Anregungen finden sich unter dem Abschnitt Sonderbauvorschriften.

Die Grenz- und Gebäudeabstände konnten nicht abschliessend geprüft werden, da in der Beilage VI die Seiten des flächenkleinsten Vierecks nicht vermassst wurden und deshalb die der Berechnung zu Grunde liegende Fassadenlänge nicht bekannt ist. Die Berechnung erfolgte aber grundsätzlich korrekt. Die Vermassungen bitte in der Beilage VI ergänzen.

Eine öffentliche Mitwirkung im Rahmen des Nutzungsplanungsverfahrens hat noch keine stattgefunden. Dies ist nach der Vorprüfung vorgesehen. Die Bevölkerung wurde an einer Orientierungsveranstaltung im Jahr 2021 bereits einmal über das Projekt informiert. Wir gehen davon aus, dass zu gegebener Zeit die Mitwirkungsergebnisse im Planungsdossier ergänzt werden.

2.2. Verkehr

Der Gestaltungsplanperimeter wird vollständig über kommunale Strassen erschlossen.

Das vorliegende Vorhaben erzeugt mit der gemäss Richtprojekt vorgesehenen Anzahl Parkfelder ca. 500 Fahrten pro Tag. Dieser Mehrverkehr kann vom übergeordneten Strassennetz aufgenommen werden. Es sind keine weiteren Nachweise erforderlich.

In § 13 der Sonderbauvorschriften (SBV) steht, dass «für den Langsamverkehr eine separate Verbindung zwischen den Gebäuden aus versickerbarem Untergrund sicherzustellen ist». Gemäss Legende des Gestaltungsplans sind aber nur «Fusswege und Vorplätze» und keine Veloverbindungen in der Situation dargestellt. Wir sehen dies als Widerspruch zu den Sonderbauvorschriften und würden eine Öffnung für den Veloverkehr begrüssen.

2.3. Umwelt

Lärm / Licht

Der Gestaltungsplanperimeter ist der Lärmempfindlichkeitsstufe (ES) II zugeordnet. Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ist aufzuzeigen, dass die Zufahrt zur Einstelle, sowie allfällige HLKK-Anlagen die Planungswerte gemäss der Lärmschutzverordnung (LSV) einhalten. Wir begrüssen den § 21 der Sonderbauvorschriften bezüglich Lichtemissionen und sind damit einverstanden.

Überprüfung Übereinstimmung Generelle Entwässerungsplanung (GEP)

Gemäss dem rechtsgültigen GEP der Einwohnergemeinde Bettlach (genehmigt mit RRB Nr. 7 vom 14. Januar 2014) gilt für den Gestaltungsplanperimeter eine Versickerungs-Prüfpflicht von nicht verschmutztem Abwasser (Niederschlagswasser). Somit ist die Versickerung vorzuziehen. Ebenfalls ist der Perimeter mit einer öffentlichen Mischwasserkanalisation erschlossen.

Im Raumplanungsbericht, Kapitel 7.5 «Wasserversorgung und Entwässerung» sowie in der Beilage V zum Entwässerungskonzept wird die Entwässerungsthematik nach den gesetzlichen Rahmenbedingungen beschrieben.

Hinsichtlich des Umgangs mit Regenwasser soll die Philosophie der Schwammstadt als Ansatz für ein klimaangepasstes Wassermanagement in Siedlungsgebieten im Vordergrund stehen. Es wird empfohlen, die naturnahe oberflächliche Wasserführung in die Umgebungsgestaltung zu integrieren. Niederschlagswasser sollte, wo immer möglich, mit eventuellen Rückhalte- und Retentionsmassnahmen versickert werden. Dies gilt auch für Dachflächen.

Wenn keine vollständige Versickerung möglich ist, ist eine teilweise Versickerung einer vollständigen Ableitung vorzuziehen. In solchen Fällen ist eine Kombination mit Retentionsmassnahmen sowie die Einplanung eines Notüberlaufs in die Mischabwasserkanalisation sinnvoll (VSA-Richtlinie, Abwasserbewirtschaftung bei Regenwetter, Modul DA, Kapitel 1.10.4). Dabei muss sichergestellt werden, dass ein oberflächliches Zurücklaufen von Mischabwasser auch bei Rückstau in der Kanalisation ausgeschlossen ist. Dies kann durch eine oberflächliche Versickerung (z. B. eine Versickerungsmulde) erreicht werden.

In den zugehörigen Sonderbauvorschriften (SBV) werden die Rahmenbedingungen zum Thema Entwässerung von Niederschlagsabwasser im § 17 «Werkleitungen», Absatz 2 nur auf das GEP verwiesen aber keine Rahmenbedingungen für diese Gestaltungsperimeter definiert.

Wir regen an in den Sonderbauvorschriften spezifischere Rahmenbedingungen zur Entwässerung aufzunehmen. Beispielhaft:

§ xx Entwässerung

1 Die Abwasserentsorgung richtet sich nach dem Generellen Entwässerungsplan (GEP) der Einwohnergemeinde Bettlach. Darüber hinaus gilt:

2 Niederschlagsabwasser von Plätzen und Grundstückerschliessungen ist in erster Linie über eine belebte Bodenpassage zur Versickerung zu bringen.

3 Dachwasser soll genutzt und über Anlagen versickert werden. Bei ungenügender Versicke-

rungsleistung kann die Baubehörde eine Notentlastung oder Einleitung in die Kanalisation bewilligen.

Überprüfung Übereinstimmung Generelle Wasserversorgungsplanung (GWP)

Das Areal ist grundsätzlich von der öffentlichen Wasserversorgung mit Trink- und Löschwasser versorgt. Der Raumplanungsbericht bezieht sich jedoch noch auf die alte GWP Bettlach, genehmigt mit RRB Nr. 1402 vom 11. September 2018. Die GWP Bettlach wurde vor kurzem teilrevidiert. Für das Vorhaben massgebend ist deshalb der neue Plan «GWP Bettlach, Zukünftige Anlagen (Ersetzt Plan vom 2. Mai 2018), Übersichtsplan 1:2'500, Plan Nr. B2059.200/01, Holinger AG, Bern, 13. Juli 2023», genehmigt mit RRB Nr. 2025/1057 vom 23. Juni 2025. Der Bericht ist entsprechend anzupassen. Die Umsetzung der Löschwasserversorgung muss entsprechend dieser Planung ausgeführt werden.

Gemäss teilrevidierter GWP ist der Löschschutz, namentlich die Hydranten-Situation, bei der Überbauung zu klären. Im Baubewilligungsverfahren ist deshalb mit der Solothurnischen Gebäudeversicherung SGV (Löschwasserversorgung) zu prüfen, ob die Hydrantenabstände gemäss den Vorgaben der SGV eingehalten werden. Allenfalls sind weitere Hydranten erforderlich oder bestehende sind zu versetzen. Ebenso ist der neue Hydrant Nr. 23 gemäss Teil-GWP (RRB Nr. 2025/1057) zu erstellen.

Feuerwehruzufahrten und Stellflächen

Die Zufahrten und Stellflächen sind gemäss der FKS-Richtlinie für Feuerwehruzufahrten, Bewegungs- und Stellflächen zu beschreiben und zu planen. Diese wurden im Bericht und in einem Plan angegeben. Wenn die Gebäude über 11m hoch ausgeführt werden, sind HRF-Stellflächen zu erstellen. Somit gibt es Einschränkungen bei der Aussenraumplanung (z.B. Bäume). Dies hat einen Einfluss auf den vorliegenden Gestaltungsplan. Sprechen Sie Feuerwehruzufahrten, Bewegungs- und Stellflächen frühzeitig mit der Solothurnischen Gebäudeversicherung-Abteilung Feuerwehr (032 627 97 07 oder 46 und wasserversorgung@sgvso.ch) ab.

Elementarschadenprävention

Die mögliche Gefährdung durch Naturgefahren sowie Oberflächenabfluss wurde im Raumplanungsbericht (Kap. 7.7) erwähnt.

3. Anmerkungen zu den Unterlagen

3.1. Gestaltungsplan

- Wir empfehlen die Rampen der Einstellhallen in den Orientierungsinhalt zu verschieben. Gleiches könnte man sich auch für die Besucherparkplatzbereiche überlegen. Beide sind über die Erschliessungsbereiche verbindlich in der Grösse begrenzt. So gäbe es etwas mehr Spielraum für die Bauprojektierung.

3.2. Sonderbauvorschriften

- § 1 Zweck: Die Formulierung von Absatz 1 ist nicht korrekt. Der Gestaltungsplan bildet die rechtliche Grundlage, nicht das Gebiet. Vorschlag: « Der Gestaltungsplan bildet die rechtliche Grundlage für eine neue Wohnüberbauung mit erhöhten Anforderungen...»
- § 6 Grünflächenziffer: Auf welche Flächen bezieht sich diese Bestimmung konkret? Aus dem Umgebungskonzept / Richtprojekt geht zu wenig klar hervor, wie die geplanten Grüninseln zu bepflanzen sind. Im Zusammenhang mit der Klimaerwärmung macht das Anpflanzen von Bäumen Sinn, um möglichst viel natürlichen Schatten zu generieren. Dies sollte aus unserer Sicht in den Sonderbauvorschriften klar festgehalten werden. Wir empfehlen der Einwohnergemeinde dies unter § 6 oder § 18 zu ergänzen.

- Erdüberdeckung: Damit auch unterkellerte Bereiche möglichst vielfältig bepflanzt werden können, empfehlen wir ergänzende Bestimmungen zur Erdüberdeckung.
Oberhalb der Einstellhalle ist eine ausreichende Erdüberdeckung vorzusehen:

- Bei Hecken und Sträuchern mindestens 60 cm
- Bei Baumstandorten mindestens 100cm (ideal 150 cm)

Formulierungsvorschlag: § x Abs. x

Die Erdüberdeckung über unterirdischen Bauten ist so zu modellieren, dass Pflanzen, Sträucher und – wo vorgesehen – Bäume über ausreichend Wurzelraum verfügen, um langfristig gedeihen zu können.

- § 8 Abs. 6 Erschliessungsbereiche: Hier sollte beschrieben werden, was innerhalb dieser Bereiche zulässig ist: Einfahrt Einstellhallen, Besucherparkfelder, Anlieferung,...
- § 15 Abstellplätze: Bodenversiegelungen wirken sich negativ auf den natürlichen Wasserhaushalt aus, da der Niederschlag nicht mehr in den Boden eindringen und auf natürliche Weise abfließen kann. Ein möglichst geringer Anteil an versiegelten Böden dient indirekt auch dem ökologischen Ausgleich. Bodenversiegelungen sind daher auf das notwendige Minimum zu beschränken. Sind Beläge unvermeidlich (z. B. behindertengerechte Beläge), sollten diese möglichst sickertfähig sein.
- § 19 Spielplätze: Wir empfehlen der Einwohnergemeinde ausserdem, den Spielplatz mit hoher Aufenthaltsqualität möglichst naturnah zu gestalten und entsprechende Vorschriften in den Sonderbauvorschriften zu verankern. Auch die Beläge sind dabei naturnah und versickerungsfähig zu gestalten.
- § 21 Wir begrüssen die Bestimmungen zur Vermeidung unnötiger Lichtemissionen.
- Fassadenbrüter: Wir empfehlen bei der Fassadengestaltung gebäudebewohnende Tierarten (Fledermäuse, Mauersegler (europaweit bedroht), in Halbhöhlen brütende Singvögel) z.B. mittels geeigneten Nischen in oder an Fassaden zu fördern.

Gebäudebewohnende Tierarten (Fledermäuse, Mauersegler (europaweit bedroht), in Halbhöhlen brütende Singvögel) können z.B. mittels geeigneten Nischen in oder an Fassaden gefördert werden. Bei grossen Glasflächen, bei stark spiegelnden Glasflächen, aber auch bei kleinen Glasflächen mit Durchsichten und Spiegelungen besteht insbesondere bei einem gut durchgrüntem Umfeld ein erhöhtes Risiko, dass Vögel ins Glas fliegen und tödlich verunfallen. Deshalb schlagen wir Massnahmen gegen Vogelkollisionen gemäss dem Leitfaden «Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht» der Schweizerischen Vogelwarte vor oder nach Möglichkeit auf Glas zu verzichten (zum Beispiel bei Brüstungen und Geländern).

4. Fazit und weiteres Vorgehen

Insgesamt stellen wir fest, dass das zu Grunde liegende Richtprojekt sowie die vorliegenden Unterlagen von guter Qualität sind. Die Aussagetiefe zu den Grünflächen ist noch zu verbessern. Die Unterlagen sind nach unseren Bemerkungen zu überarbeiten. Danach kann die öffentliche Auflage der vorliegenden Planung durchgeführt werden. Wir weisen darauf hin, dass die Baubereiche während der Auflagezeit zu profilieren sind (§ 44 Abs. 2 Planungs- und Baugesetz). Anschliessend sind die Unterlagen zur Genehmigung einzureichen. Auf unserer Homepage Amt für Raumplanung > Nutzungsplanung > Verfahren > Anträge zur Genehmigung ist aufgeführt, welche Unterlagen zur Genehmigung benötigt werden.

Bei Fragen zu unserem Bericht rufen Sie uns an.

Freundliche Grüsse

Corinne Stauffiger
Kreisplanerin

- Kopie an (per Mail):
- Intern SOBAU #103'139
 - Branger Architekten AG, Fegetzallee 7, 4500 Solothurn