schwarzenburg

Gemeinde Schwarzenburg
Änderung kommunaler Verkehrsrichtplan

Erläuterungsbericht (Bericht nach Art. 112 Abs. 2 BauV / Art. 47 RPV)

Öffentliche Mitwirkung



Bern, 25. März 2025/GR

BHP RAUMPLAN

BHP Raumplan AG • Güterstrasse 22a • 3008 Bern
T 031 388 60 60 • info@raumplan.ch • raumplan.ch

Impressum

Auftraggeberin
Gemeinde Schwarzenburg
Bernstrasse 8
3150 Schwarzenburg

Auftragnehmende
BHP Raumplan AG
Güterstrasse 22a
3008 Bern

Bearbeitung
Bernhard Leder
Lena Strauss

2436_310_3_SchwaBu_RPVerkehr_EB_250325.docx

Inhaltsverzeichnis

1. Planungsgegenstand 1

1.1 Ausgangslage 1

1.2 Absichten 2

1.3 Rahmenbedingungen 2

1.4 Planungsziel 6

2. Änderung Verkehrsrichtplan 6

2.1 Allgemeines 6

2.2 Geänderte Verhältnisse und Beweggründe 6

2.3 Änderungen im Massnahmenkatalog 11

2.4 Änderungen im Verkehrsrichtplan Teil 2 11

3. Planerische Beurteilung 12

3.1 Übereinstimmung mit den übergeordneten Planungen 12

3.2 Auswirkungen der Planung 13

3.3 Würdigung 14

4. Planerlassverfahren 15

4.1 Planungsorganisation 15

4.2 Öffentliche Mitwirkung 15

4.3 Kantonale Vorprüfung 16

4.4 Beschluss und Genehmigung 16

1. Planungsgegenstand

1.1 Ausgangslage

Lage

Das nördliche Bahnhofsgebiet befindet sich an zentraler Lage angrenzenden an den Bahnhof sowie in nächster Nähe zum Dorfkern von Schwarzenburg (vgl. Abb. 1).



Abbildung 1 Ausschnitt Luftbild (swisstopo) mit Markierung des nördlichen Bahnhofgebietes (rot gestrichelt)

Potenzial

Aufgrund der zentralen Lage im Dorf und der guten Erschliessung (sowohl öV wie auch MIV) eröffnen sich sowohl auf dem eigentlichen Bahnhofs-Areal wie auch in den angrenzenden Gebieten Potenziale für eine qualitätsvolle und zeitgemässe Siedlungsentwicklung nach innen (vgl. Abb. 1).

Eintrag im Kommunalen Verkehrsrichtplan

Zur Sicherung einer langfristigen und zweckmässigen Erschliessung des nördliche Bahnhofgebietes wurde im kommunalen Verkehrsrichtplan im Zuge der Gesamtrevision der Ortsplanung 2010 (OPR; genehmigt Mai 2011) die Massnahme «N2: neue Gebietserschliessung» festgelegt. Der kommunale Verkehrsrichtplan ist ein behördenverbindliches Instrument zur Sicherung der wichtigsten Verkehrsverbindungen. Er dient als Grundlage jeglicher Planung auf Gemeindeebene.

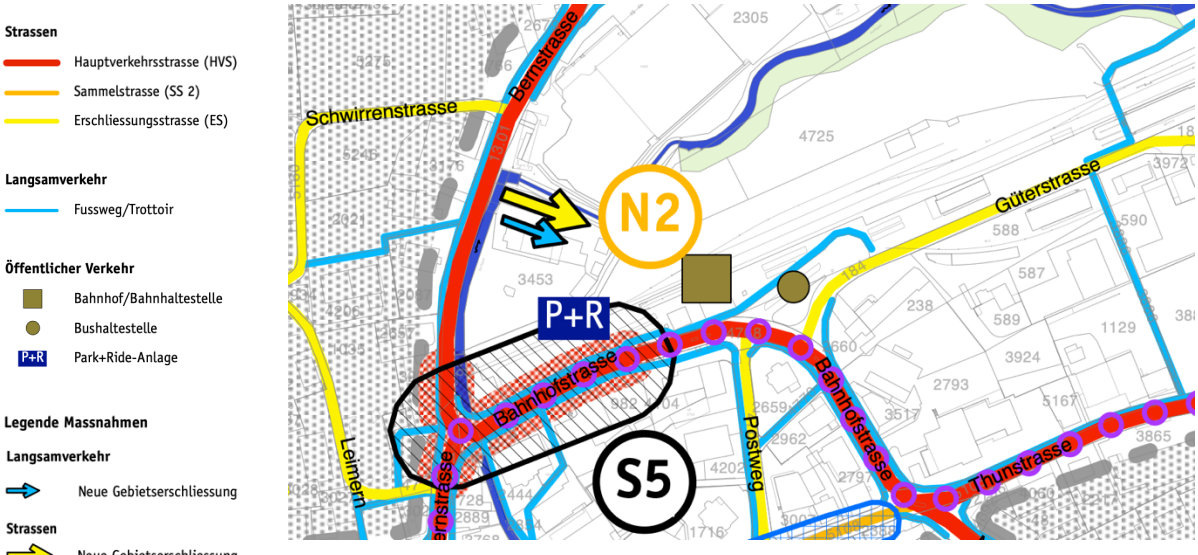


Abbildung 2 Auszug aus dem kommunalen Verkehrsrichtplan (genehmigt Mai 2011).

1.2 Absichten

Neue Erschliessungs-möglichkeiten

Seit dem Richtplaneintrag im Rahmen der Ortsplanungsrevision 2010 haben sich - insb. durch die Verlegung und Renaturierung des Dorfbaches und geänderter übergeordneter Rahmenbedingungen - die Gegebenheiten geändert. Sie entsprechen nicht mehr der damaligen Situation des Richtplaneintrages vor über einem Jahrzehnt (vgl. Kapitel 1.5). Auch zeigte sich mit einer 2015 durchgeführten Entwicklungs- und Bebauungsstudie eine neue Möglichkeit das nördliche Bahnhofsgebiet einfach und preiswert direkt ab Bahnhofstrasse zu erschliessen (Kapitel vgl. 1.4.1).

Entscheid Gemeinderat

Aufgrund der neuen Ausgangslage hat der Gemeinderat von Schwarzenburg im Herbst 2024 beschlossen, den Richtplaneintrag anzupassen. Damit soll auf die geänderten Verhältnisse eingegangen und zugleich eine mögliche zukünftige Entwicklung mit einer geeigneten Erschliessung sichergestellt werden.

1.3 Rahmenbedingungen

1.3.1 Kommunale Rahmenbedingungen

Potenzialstudie «Siedlungsentwicklung nach innen»

Siedlungsentwicklung nach Innen

Aus Sicht der Gemeinde Schwarzenburg weist das gesamte nähere Umfeld des Bahnhofs aufgrund seiner zentralen Lage und guten ÖV-Erschliessung ein strategisches Entwicklungspotenzial auf. Dieser Umstand wurde nicht zuletzt in der «Potenzialstudie Siedlungsentwicklung nach Innen» bestätigt, welche vom Gemeinderat im Sinne eines strategischen Grundlagenpapiers am 18. Mai 2018 beschlossen wurde. Darin fungiert das Bahnhofsareal als sogenanntes «Umstrukturierungsgebiet» zwischen den Verdichtungsgebieten «Dorfbach» und «Büel».

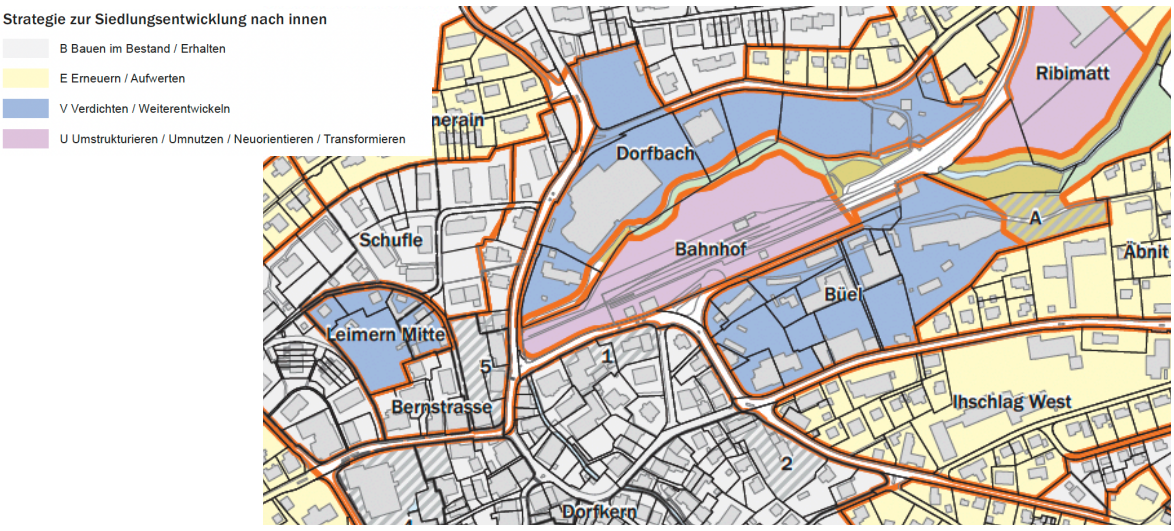


Abbildung 3 Ausschnitt Karte «Nutzungspotenziale»; Potenzialstudie «Siedlungsentwicklung nach innen»; Gemeinde Schwarzenburg, April 2018.

Baurechtliche Grundordnung

Zone mit Planungspflicht Nr. 11

Gemäss rechtskräftigem «Zonenplan Siedlung» (Teil Süd) befindet sich das nördliche Bahnhofsgebiet *zu Teilen* gemeinsam mit der Parzelle Nr. 3453 («Walki») in der Zone mit Planungspflicht (ZPP) Nr. 11 «Bahnhof». Gemäss Artikel 30 des Gemeindebaureglements (GBR neu; alt Art. 38) bezweckt die ZPP Nr. 11 die Sicherung der notwendigen Flächen für die Umgestaltung des Dorfbachs, eine ortsintegrierte Neuüberbauung nördlich des Bahnhofareals sowie die zweckmässige Erschliessung des Gebietes für den privaten Verkehr. Als Nutzung ist eine Mischnutzung mit Wohnen und Arbeiten im Sinne der Wohn- und Arbeitszone WA3 festgelegt. Mit dem Hochwasserschutzprojekt ist einer der Planungszwecke der ZPP mit der Verlegung des Dorfbaches bereits umgesetzt (vgl. 1.4 Geänderte Verhältnisse).

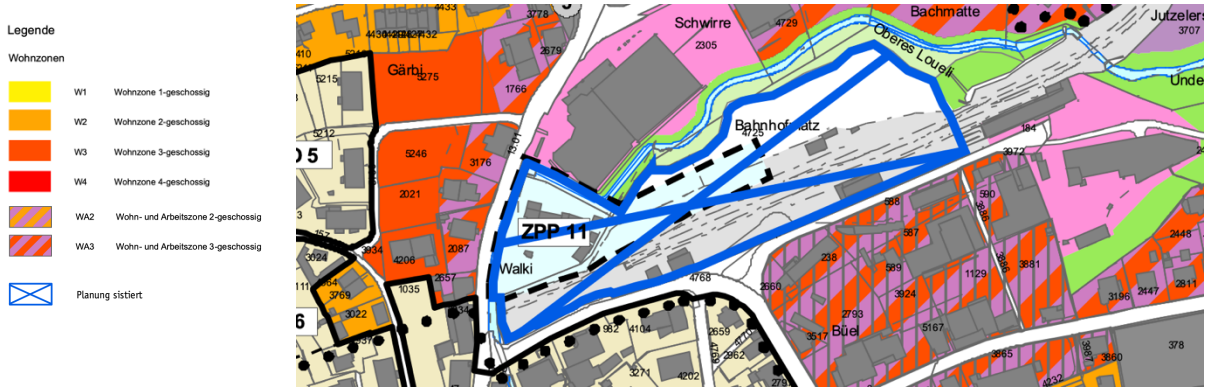


Abbildung 4 Ausschnitt Zonenplan Siedlung (Teil Süd).

Sistierung und Bauland

Die ZPP Nr. 11 besteht bereits seit einigen Jahrzehnten, wurde jedoch im Rahmen der letzten OPR 2010 aufgrund unklarer Entwicklungsabsichten im direkten Umfeld des Bahnhofs «sistiert», d. h. von der Revision ausgenommen (vgl. Abb. 4). Dabei gilt es zu beachten, dass bislang nur der westliche Bereich von Parzelle Gbbl. Nr. 5442 der Bauzone (resp. ZPP) zugewiesen ist. Damit eine Arealentwicklung ermöglicht werden könnte, wäre eine Erweiterung der ZPP Nr. 11 resp. eine entsprechende Einzonung der östlichen Flächen der Parzelle notwendig.

1.3.2 Kantonale Rahmenbedingungen

Kt. Richtplan Raumkonzept: Zentrum 3. Stufe

Die Gemeinde Schwarzenburg wird gemäss Raumkonzept des Kantons Bern dem Entwicklungsraum «Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen» zugeteilt. Die Gemeinde Schwarzenburg ist zudem als Zentrum 3. Stufe festgesetzt (Regionales Zentrum von kantonaler Bedeutung). Die Gürtel der Agglomerationen und die Schwerpunkte auf den Entwicklungsachsen sollen einen beträchtlichen Anteil des angestrebten Wachstums des Kantons übernehmen. Dazu sollen geeignete Angebote für das Wohnen und Arbeiten geschaffen oder weiter ausgebaut – fokussiert auf zentrale, durch den öV gut erschlossene bzw. gut erschliessbare Lagen. Das grosse Potenzial der Siedlungsentwicklung nach innen ist mit Umnutzungen und Verdichtungen konsequent auszuschöpfen.

Siedlungsentwicklung nach innen

Der Kanton Bern forciert mit dem revidierten kantonalen Richtplan die Siedlungsentwicklung nach Innen. Gemäss Massnahmenblatt A_01 soll die

Bevölkerung der Zentren der 3. Stufe wie Schwarzenburg in den nächsten 15 Jahren um rund 10 % wachsen. So sollen u.a. zentral gelegene und gut erschlossene Bauzonenreserven aktiviert und mobilisiert werden.

1.3.3 Region

RGSK Bern-Mittelland

Das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) ist ein Instrument mit Richtplancharakter und bildet eine behördenverbindliche Grundlage für die kommunalen Planungen. Die Gemeinde Schwarzenburg ist auch im RGSK 2021 als regionales Zentrum von kantonaler Bedeutung (Zentrum 3. Stufe) gemäss kantonalem Richtplan festgelegt.

Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet

Das Bahnhofsareal ist zusammen mit dem angrenzenden Büel-Quartier (Bahnhof-/Thun-/Güterstrasse) im RGSK als regionales «Umstrukturierungsgebiet» (BM.S-UV.2.004 «Bahnhof»; Fläche 4.2 ha; Zwischenergebnis) definiert. Gerade in diesen Gebieten soll die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert werden. Es handelt sich dabei um unternutzte Gebiete innerhalb des Siedlungskörpers oder gering bebaute Bauzonen mit guter ÖV- und MIV-Erschliessung. Die Gemeinden haben die Umnutzung der Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete aktiv und prioritär zu fördern, treiben die Verfügbarkeit voran und stellen die erforderlichen Infrastrukturen zur Verfügung.

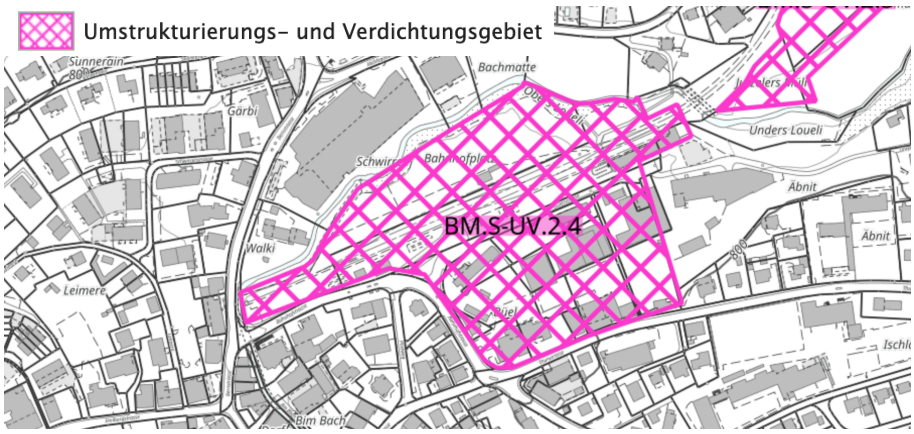


Abbildung 5 Ausschnitt Übersichtskarte RGSK 4 der Region Bern-Mittelland.

1.3.4 Eidgenössische Rahmenbedingungen

Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS)

Ortsbild von nationaler Bedeutung

Das Dorf Schwarzenburg ist im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von *nationaler* Bedeutung als Kleinstadt aufgenommen (3. Fassung von 1998, Publikationsjahr 2000). Das Bahnhofgebiet ist gemäss Aufnahmeplan des ISOS von zwei Einträgen tangiert:

Umgebungsrichtung VIII

Der nördliche Teil des Bahnhofsgebiets (primär Gebiet südlich der Bernstrasse resp. des Mühlegässli) befindet sich innerhalb der «Umgebungsrichtung VIII», beschrieben als *«vom Dorfbach durchflossene Geländemulde, partielle überbaut, zu intaktem Tal zwischen Wahlern und Schwarzenburg geöffnet»*. Es gilt das Erhaltungsziel a, welches den *«Erhalt der Beschaffenheit der Freifläche und die Bewahrung der für das Ortsbild wesentliche Vegetation und Altbauten»* vorsieht.

Gebiet V

Das Gebiet mit den heutigen Bahnhofanlagen sowie die südlich angrenzenden Gebiete sind dem «Gebiet V» zugewiesen. Für das «*Bahnhofquartier, baulich und nutzungsmässig heterogen, bebaut ab 1907*» gilt das Erhaltungsziel C, welches den «*Erhalt des Charakters; Gleichgewicht zwischen Alt- und Neubauten bewahren, die für den Charakter wesentlichen Elemente integral erhalten*» vorsieht.

Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)

IVS

Die Bernstrasse ist im IVS als historischer Verlauf mit regionaler Bedeutung ausgewiesen. Das Bahnhofsgebiet selbst enthält keinen Eintrag im IVS.

1.3.5 Rahmenbedingungen Verkehr

Motorisierter Individualverkehr

Innerorts des Dorfes gilt grundsätzlich Tempo 50.

DTV

Die beiden Kantonsstrassen Bern- und Bahnhofsstrasse weisen gemäss Daten aus dem kantonalen Geoportal einen durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) zwischen 5'001 – 8'000 Motorfahrzeugen pro Tag auf.

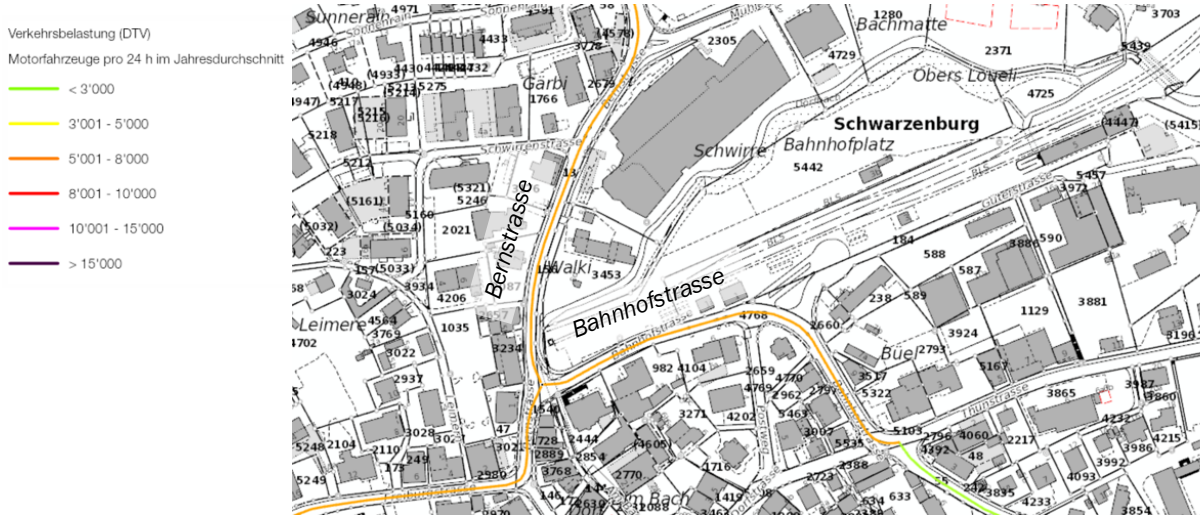


Abbildung 6 Auszug Karte «Verkehrsbelastung (DTV)» (Geoportal Kanton Bern).

Öffentlicher Verkehr

öV-Güteklasse

Das Bahnhofsareal inkl. Dorfzentrum weist aufgrund seiner Lage in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Schwarzenburg und dem Anschluss ans S-Bahn-Netz Bern (Endbahnhof der Linie S6) eine «öV-Güteklasse C» auf. Es stellt somit die höchstmögliche Güteklasse in der Umgebung dar.

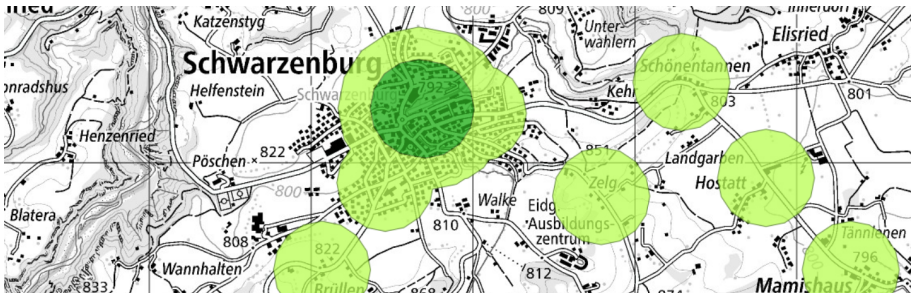


Abbildung 7 Auszug Karte ÖV Güteklasse (Geoportal swisstopo)

1.4 Planungsziel

Planungsziel

Mit der vorliegenden Anpassung des kommunalen Verkehrsrichtplans soll den geänderten Rahmenbedingungen Rechnung getragen werden. Damit soll insbesondere durch die Sicherstellung einer zukünftigen Gebietserschliessung das mittel- bis langfristige Entwicklungspotential des nördlichen Bahnhofsareals gesichert werden.

2. Änderung Verkehrsrichtplan

2.1 Allgemeines

Ausgangslage

Der rechtskräftigte kommunale Verkehrsrichtplan wurde am 27. Mai 2011 genehmigt. Er besteht aus dem Planwerk «Verkehrsrichtplan Teil 1» (gesamte Gemeinde) und «Verkehrsrichtplan Teil 2» (Schwarzenburg Dorf) sowie dem dazugehörigen Massnahmenkatalog.

Änderung Massnahme N2

Die Änderungen beschränken sich ausschliesslich auf die Massnahme «N2», aufgeführt im Verkehrsrichtplan Teil 2 und im Massnahmenkatalog. Die weiteren Inhalte des Verkehrsrichtplanes inklusive der allgemeingültigen Inhalte bleiben unverändert.
Dabei wird die Lage der Massnahme N2 «Neue Gebietserschliessung» (Strassen und Langsamverkehr) von der Bernstrasse (Bereich zwischen Walki und Einkaufszentrum) neu an die Bahnhofstrasse verlegt (Bereich heutige Zufahrt Kurzzeitparkierung).

Aufbau

Im nachfolgenden Kapitel werden die geänderten Verhältnisse und Rahmenbedingungen erläutert, welche zur vorliegenden Änderung geführt haben. In den Kapiteln 2.3 und 2.4 werden die konkreten Änderungen am Instrumentarium erläutert.

2.2 Geänderte Verhältnisse und Beweggründe

2.2.1 Hochwasserschutzmassnahmen Dorfbach

Neuer Bachverlauf

Im Juli 1985 wurde das Zentrum von Schwarzenburg durch ein heftiges Unwetter mit massiven Überschwemmungen des Dorfbachs heimgesucht. Um die Gefahrenbereiche zu reduzieren, wurden über die letzten Jahre am Dorfbach Hochwasserschutzmassnahmen umgesetzt. Einerseits wurde oberhalb des Dorfes in der unteren Dorfmatte ein Rückhaltebecken erstellt. Andererseits wurde die Kapazität des Dorfbaches zwischen dem Rückhaltebecken und dem Bahndamm BLS vergrössert und durch den Bahndamm BLS ein zweiter Durchlass realisiert. In diesem Kontext wurde auch der Bachverlauf des Dorfbachs auf Parzelle Gbbl. Nr. 3453 geändert: Nachdem er zuvor entlang der Bernstrasse floss, verläuft der Bach neu im rückwärtigen Raum entlang der Parzellengrenze der Parzellen Gbbl. Nr. 5442 und 3453:

Verlauf Bach



Abbildung 8 Auszug Luftbild 2011 (swisstopo)

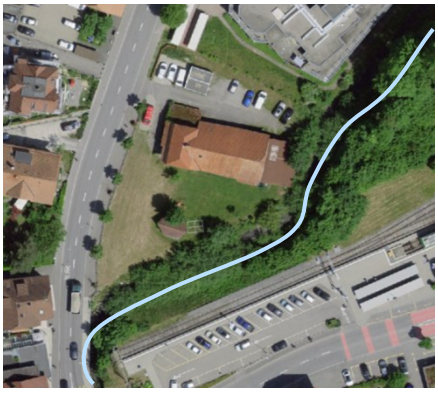


Abbildung 9 Auszug Luftbild 2021 (swisstopo)

Neuer Grünraum

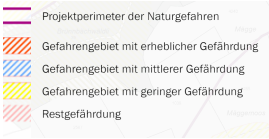
Das verbreiterte und naturnahe Bachbeet bietet seitdem mehr Platz für den Dorfbach selbst, wie aber auch für die Gewässervegetation. Seit der Bachverlegung vor rund einem Jahrzehnt bildet sich nun neu eine revitalisierte grüne Vegetation zwischen dem Bahnhofsgebiet und den westlich des Dorfbaches gelegenen Parzellen.



Abbildung 10 Photo mit Blick Richtung Dorfbach (Standort der vorgesehenen Gebietserschliessung gemäss heutigem Richtplaneintrag).

Hochwasserschutz

Das grundlegende Ziel der durchgeführten Massnahmen, der Hochwasserschutz, konnte erreicht werden. Durch die Umlegung und dem damit verbundenen grosszügigerem Bachbett konnte der Hochwasserschutz im gesamten Gebiet der Bachmatte verbessert und die Gefährdungssituation stark reduziert werden.



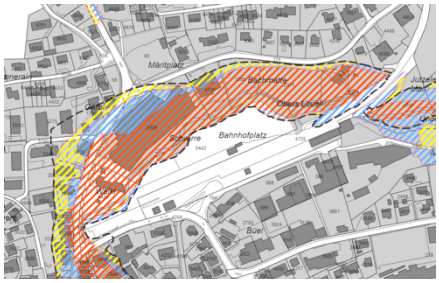


Abbildung 11 Auszug Zonenplan Naturgefahren (OPR 2010)

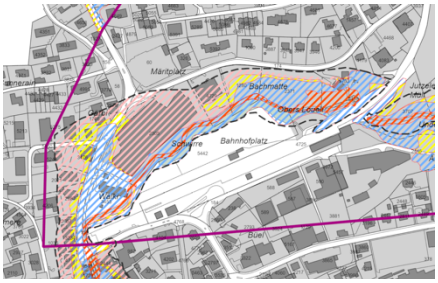


Abbildung 12 Auszug Naturgefahren (Stand Genehmigung)

Topografie

Der Bachraum des Dorfbachs ist zusammen mit der Topographie ein prägendes Element der Bachmatte und dem Gebiet rund um den Bahnhof. Die Geländekuppe des Bahnhofgebiets sackt nördlich zum Dorfbach signifikant ab, so dass auch heute in der «Bachmatte» die ehemalige Schwemmebene erkennbar ist. Das natürliche Plateau des Bahnhofgebiets wurde mit Erstellung der Bahnlinie Bern-Schwarzenburg im Bereich der heutigen Stumpengeleise/Kreisel künstlich aufgeschüttet.

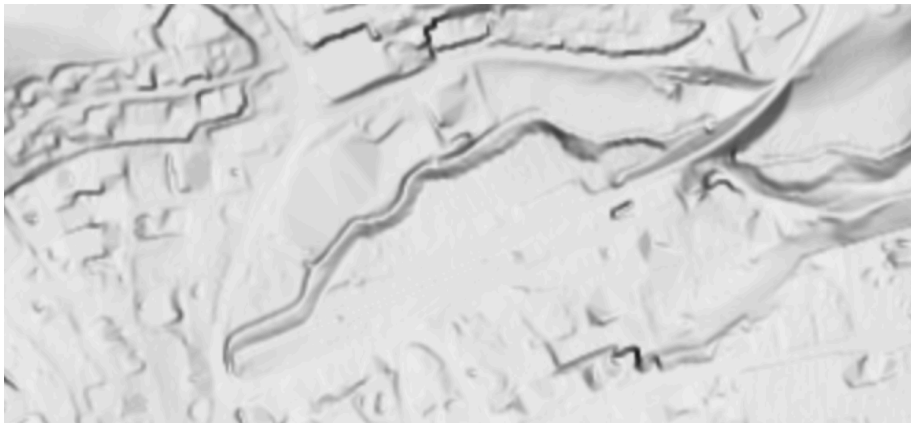


Abbildung 13 Auszug aus dem Höhenmodell (Geoportal swisstopo).

ISOS

Die Geländemulde zwischen Bernstrasse und Dorfbach im Gebiet der Walki und Bachmatte ist im ISOS (Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung) der «Umgebungsrichtung VIII» mit «Erhaltungsziel a» zugeteilt. Dabei sind die Beschaffenheiten zu erhalten und störende Eingriffe zu verhindern. Eine Erschliessung über den Dorfbach inkl. dazugehöriger Vegetation in die Geländekuppe des Bahnhofgebiets wäre nur mit signifikanten Eingriffen in das Orts- und Landschaftsbild möglich.

Kontext Erschliessung Bahnhofgebiet

Einschätzung

Mit der im Zuge des Hochwasserschutzprojekts verbunden Bachverlegung hat sich die bereits vorgängig schwierige Ausgangslage einer Erschliessung über die Bernstrasse signifikant akzentuiert. Für eine allfällige Erschliessung wäre die Erstellung einer neuen Brücke, der Eingriff in die Bachvegetation sowie die Überwindung der natürlichen Topographie notwendig. Nebst dem unverhältnismässigen Eingriff in Topographie sowie Orts- und Landschaftsbild handelt es sich hierbei um eine äusserst kostspielige Variante, welche für die Erschliessung von grob «nur» 8'000 m^2 potenziellen Bauland kaum als wirtschaftlich beurteilt werden kann.

2.2.2 Zonenplan Gewässerraum

Umsetzung der Gewässerräume

Im Rahmen der laufenden Teilrevision der Ortsplanung werden aktuell die Gewässerräume im Zonenplan festgelegt. Für den Dorfbach im Bereich der Bachmatte ist gemäss Entwurf «Zonenplan Gewässerraum» eine Breite von 18m vorgesehen, resp. festzulegen (Stand: 2. Vorprüfung).

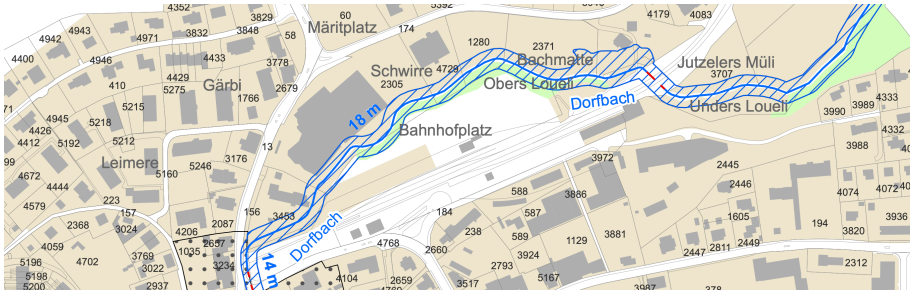


Abbildung 14 Auszug «Zonenplan Gewässerraum» (Teil Süd; Stand 2. Vorprüfung).

Kontext Erschliessung Bahnhofgebiet

Einschätzung

Die Nutzung innerhalb des Gewässerraums richtet sich nach Artikel 41c der eidgenössischen Gewässerschutzverordnung. Grundsätzlich dürfen nur standortgebundene, im öffentlichen Interesse liegende Anlagen wie Fuss- und Wanderwege, Flusskraftwerke oder Brücken erstellt werden. Ob einer Brücke zur reinen Erschliessung von potenziellem Bauland bei Vorliegen von Alternativen ein «öffentliches Interesse» zukommt und insbesondere eine «Standortgebundenheit» vorliegt, scheint aus Sicht der Gemeinde zumindest unsicher.

2.2.3 Abklärungen zur zukünftigen Gebietserschliessung

Abklärungen und Gespräche

Die mittel- bis langfristige Gebietserschliessung des potenziellen «Entwicklungsgebiets» nördlich des Bahnhofs war seit der letzten Gesamtrevision der Ortsplanung im Jahr 2010 Gegenstand von diversen Abklärungen und mehreren Besprechungen zwischen der Gemeinde und der Grundeigentümerschaft der Parzellen Nrn. 5442 des nördlichen Bahnhofgebietes, der BLS Immobilien AG sowie der Betreiberin des Bahnhofs, der BLS Netz AG.

Entwicklungs- und Bebauungsstudie (2015)

Entwicklungs- und Bebauungsstudie

Gemäss einer Entwicklungs- und Bebauungsstudie der BLS von April 2015 können die heutigen Gleisanlagen als Kopfbahnhof ausgebildet werden, was den Rückbau der heutigen Stumpengeleise ermöglichen würde. Dies ermöglicht nicht zuletzt eine einfachere und preiswertere Erschliessung des Entwicklungsgebietes direkt ab Bahnhofstrasse.

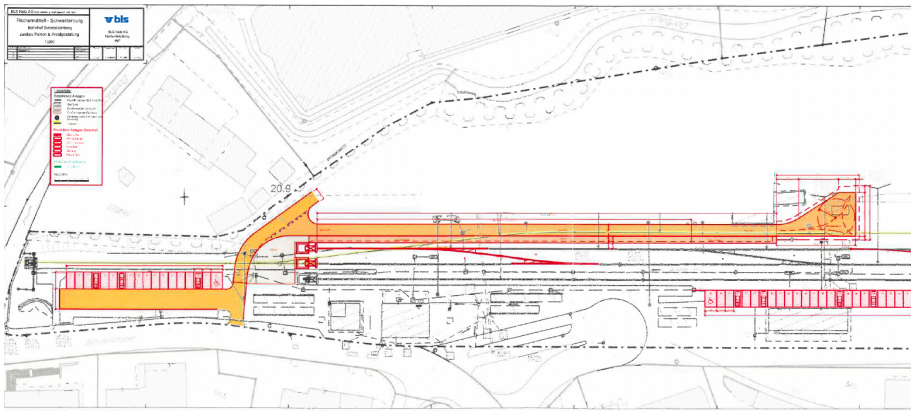


Abbildung 15 Mögliche Erschliessung Bahnhofsgebiet (BLS Netz AG Netzentwicklung, Stand 21.12.2016).

Erschliessung via Bahnhofstrasse

Dieser Umstand wurde auch an der gemeinsamen Besprechung im Dezember 2022 bestätigt, an welcher die BLS Immobilien AG mündlich festhielt, dass mit dem geplanten Bahnhofsumbau und der Weichenverlegung die ursprüngliche Erschliessungsoption ab Bernstrasse im Nordosten ad acta gelegt werden kann. Die neue Gebietserschliessung entspräche somit grundsätzlich der aktuellen Erschliessungssituation, bei welcher die heutigen Park&Ride-Parkplätze beim Abstellgleis mit einem Anschluss von der Bahnhofstrasse erschlossen werden. Damit wird auch keine zusätzliche Einfahrt auf die Kantonsstrasse benötigt.

Entscheid Gemeinde und Zustimmung TBA OIK II (Sommer 2024)

Variantenentscheid

Aufgrund der vorerwähnten geänderten Gegebenheiten fand im Juni 2024 erneut ein Gespräch zwischen der Gemeinde und der Grundeigentümerschaft sowie dem kantonalen Tiefbauamt (TBA) OIK II statt. Für die langfristige Gebietserschliessung des nördlichen Bahnhofgebiets soll neu die Erschliessung ab Bahnhofstrasse sichergestellt werden (analog der heutigen Erschliessung der Kurzzeitparkplätze P+R). Der Gemeinderat Schwarzenburg hat hierzu seinen Beschluss im Sommer 2024 gefällt.
Das TBA OIK II als Eigentümerin der beiden Kantonsstrassen Bern- und Bahnhofstrasse unterstützt die geplante Gebietserschliessung ab Bahnhofstrasse. Die Erschliessung ab Bahnhofstrasse ist insbesondere mit Blick auf Topografie und Gewässer die beste Lösung zur Erschliessung des nördlichen Bahnhofgebietes. Bereits die Entwicklungs- und Bebauungsstudie aus dem Jahr 2015 hat dies bestätigt.

Entgegen der Haltung der Gemeinde und dem TBA OIK II wurde vonseiten der Grundeigentümerschaft der Wunsch geäussert, weiterhin an der aktuell vorgesehenen Gebietserschliessung ab Bernstrasse festzuhalten. Leider musste die Gemeinde Schwarzenburg als zuständige Planungsbehörde konstatieren, dass vonseiten Grundeigentümerschaft keine belastbaren Unterlagen vorliegen, welche diesen Wunsch aus fachlicher Sicht untermauern könnte. Die Gemeinde Schwarzenburg hat dank der bisherigen Kontakte Kenntnis von den Abhängigkeiten, welche bei der geplanten Umgestaltung des Bahnhofs durch die Bahnbetreiberin zu berücksichtigen sind (u.a. Abhängigkeit zur Masterplanung Bahnhof Bern). Der Nachweis der für eine potenzielle Arealentwicklung notwendigen Gebietserschliessung bleibt durch die Grundeigentümerschaft auch nach Jahren ungeklärt. Dabei kommt auch dem Umstand Bedeutung zu, dass mit der Entwicklungs- und Bebauungsstudie vom April 2015 die einzige der Gemeinde zur Verfügung stehende und ausreichend belastbare Grundlage zum Schluss gelangt, die Gebietserschliessung neu via Bahnhofstrasse sicherzustellen.

Für die neue Erschliessungslösung ab Bahnhofstrasse sprechen aus Sicht der Gemeinde Schwarzenburg zusammenfassend folgende Gründe:

- Aus heutiger Sicht scheint fraglich, ob eine Brücke über den Dorfbach aufgrund der übergeordneten Gewässerschutzgesetzgebung ohne Weiteres bewilligungsfähig wäre (Standortgebundenheit, öffentliches Interesse).
- Die angestrebte Lösung weist mit grosser Wahrscheinlichkeit eine bessere Wirtschaftlichkeit auf. Daneben stellt sich auch die Frage der

Finanzierbarkeit einer solchen Brücke, welche sich zusätzlich aufgrund der topographischen Verhältnisse akzentuieren dürfte.
- Mit der angestrebten Lösung können allfällige Eingriffe in die Vegetation wie auch Topographie verhindert werden.
- Die Lage der neuen Gebietserschliessung erfordert keinen zusätzlichen Anschluss ans übergeordnete Kantonsstrassennetz.
- Weitere potenzielle Erschliessungsvarianten aus Norden aus dem Gebiet Bachmatte wurden durch die Siedlungsentwicklung der vergangenen Jahre erschwert. Zudem stellt sich auch hier die zentrale Frage des Gewässerraums und der Topographie.
- Die angestrebte Erschliessungsvariante ab Bahnhofstrasse ermöglicht zukünftig im Sinne einer Rückfallebene auch eine mögliche Erschliessung resp. Parkierung auf den südlichen Flächen des Bahnhofsgebiets. Aufgrund der unmittelbaren Lage am Bahnhof ist bspw. auch die Erstellung einer autoarmen Wohnüberbauung und damit die Realisierung einer (reduzierten) Anzahl Parkplätze auf Parzelle Gbbl. Nr. 4725 denkbar.

2.3 Änderungen im Massnahmenkatalog

Die Änderungen beschränken sich ausschliesslich auf die Massnahme N2 und werden nachfolgend zusammenfassend erläutert:

Titel

Neu wird der Titel der Massnahme N2 auf «Nördliches Bahnhofgebiet» geändert.

Fotos

Die Fotos der Massnahme «N2» zeigen den bisherig vorgesehenen Zugang am ehemaligen Standort der Massnahme. Die Fotos werden mit der Ansicht des zukünftigen Standorts der Gebietserchliessung ersetzt.

Ziel/Massnahme

Neu ist die Erschliessung ab Bahnhofstrasse sicherzustellen. Im Sinne einer Rückfallebene ist auch eine Erschliessung ab/über Güterstrasse denkbar.

2.4 Änderungen im Verkehrsrichtplan Teil 2

Verschiebung Pfeile

Im Verkehrsrichtplan werden die beiden Pfeile der neuen Gebietserschliessung «Strasse» (MIV) und «Langsamverkehr» an den neuen (ungefähren) Standort an der Bahnhofstrasse verschoben. Die Beschriftung der Massnahme bleibt bestehen, auch sind weitere Anpassungen im Verkehrsrichtplan nicht notwendig.

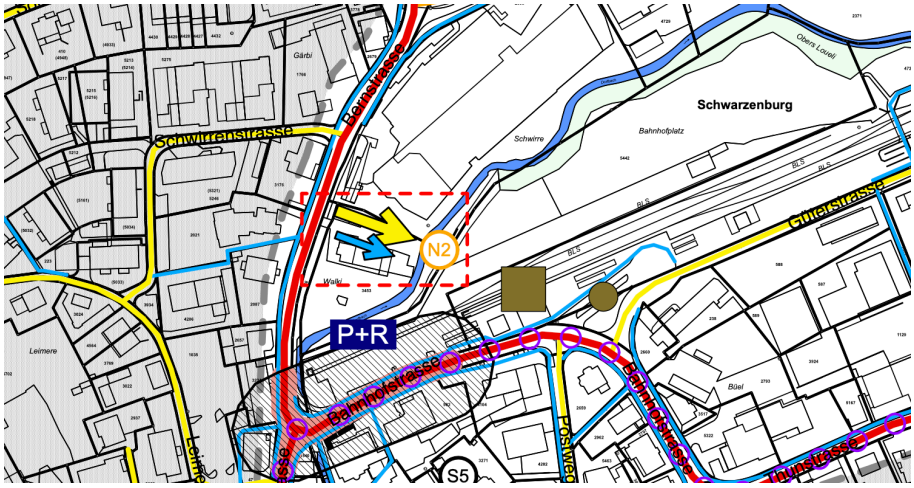


Abbildung 16 Auszug Änderung Verkehrsrichtplan Teil 2 (alter Zustand).

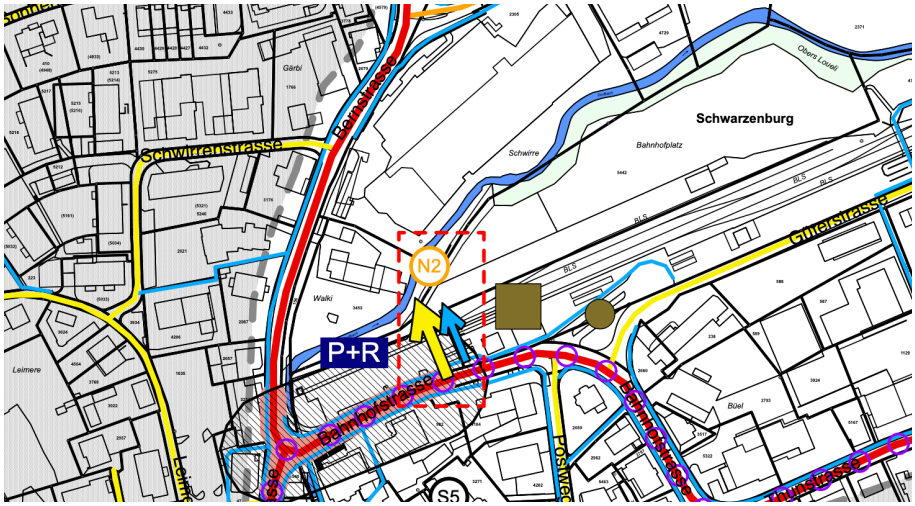


Abbildung 17 Auszug Änderung Verkehrsrichtplan Teil 2 (neuer Zustand).

3. Planerische Beurteilung

3.1 Übereinstimmung mit den übergeordneten Planungen

Entwicklungsziele kant. Richtplan

Als regionales Zentrum von kantonaler Bedeutung hat die Gemeinde Schwarzenburg den Auftrag der Siedlungsentwicklung nach Innen besondere Beachtung zu schenken. Die Agglomerationsgürtel haben einen beträchtlichen Anteil des angestrebten Wachstums des Kantons zu übernehmen. Mit der vorliegenden Planungsmassnahme können die geeigneten Rahmenbedingungen für die mittel- bis langfristige Siedlungsentwicklung an zentralster und durch den öV gut erschlossenen Lage sichergestellt werden. Die Anpassung des Richtplans schafft die Voraussetzungen für eine allfällige Umstrukturierung, Verdichtung und Neuüberbauung des heute anderweitig genutzten nördlichen Bahnhofareals.

RGSK Bern-Mittelland

Wie in Kapitel 1.3.3 dargelegt, gilt das gesamte Bahnhofsgebiet als «regionales Umstrukturierungs-/Verdichtungsgebiet» (BM.S-UV.2.004). Dabei handelt

es sich um unternutzte, nicht mehr genutzte Gebiete innerhalb des Siedlungskörpers oder gering bebaute Bauzonen mit guter ÖV- und MIV-Erschliessung. Die Gemeinden die Umnutzung dieser Gebiete aktiv und prioritär zu fördern, treiben die Verfügbarkeit voran und stellen die erforderlichen Infrastrukturen zur Verfügung. Mit der Änderung des Richtplaneintrags wird die nach aktuell bestem Wissensstand Erschliessungsoption für das nördliche Bahnhofgebiet langfristig sichergestellt. Damit kommt die Gemeinde ihrem Auftrag zur Sicherung der notwendigen Erschliessung nach. Damit werden auch die Voraussetzungen geschaffen, im Rahmen der kommenden Gesamtrevision der Ortsplanung eine potenzielle Einzonung der nördlichen Flächen und ggf. weitere Massnahmen zur qualitätsvollen Innenentwicklung im Gesamtgebiet zu prüfen.

Gewässerschutzgesetzgebung

Mit der Richtplananpassung werden auch die geänderten Rahmenbedingungen am ursprünglich vorgesehenen Standort der Gebietserschliessung berücksichtigt. Mit dem Hochwasserschutzprojekt und der damit verbundenen Bachverlegung wie auch der geänderten Gewässerschutzgesetzgebung haben sich die Voraussetzungen für eine mögliche Gebietserschliessung via Bernstrasse wesentlich geändert und die Herausforderungen akzentuiert. Mit dem neu vorgesehenen Anschluss an die Bahnhofstrasse wird nicht zuletzt die laufende Teilrevision zur Umsetzung der Gewässerräume und die damit verbunden Auflagen für Bauten (öffentliches Interesse, Standortgebundenheit) antizipiert.

3.2 Auswirkungen der Planung

3.2.1 Siedlungsentwicklung

Auswirkung Siedlung

Mit der vorliegenden Richtplananpassung können die geeigneten Rahmenbedingungen für die mittel- bis langfristige Siedlungsentwicklung an zentralster und durch den öV gut erschlossenen Lage sichergestellt werden. Damit werden die Voraussetzungen geschaffen, im Rahmen der kommenden Gesamtrevision der Ortsplanung eine potenzielle Einzonung der nördlichen Flächen und ggf. weitere Massnahmen zur qualitätsvollen Innenentwicklung im Gesamtgebiet zu prüfen.
Das Bahnhofsgebiet stellt ein für die Gemeinde Schwarzenburg strategisch wichtiges Gebiet dar, welchem für die zukünftige Siedlungsentwicklung wesentliche Bedeutung zukommt. Aufgrund seiner unmittelbaren Lage am Bahnhof wie auch angrenzend an das historische Dorfzentrum eignet sich das Gebiet besonders für eine nachhaltige Innenentwicklung. Mit der Verschiebung der Zufahrt können zudem potenzielle Eingriffe in das Fliessgewässer und die Vegetation entlang des Bachs verhindert werden.

3.2.2 Verkehr

DTV

Sowohl die ehemals und die nun neu vorgesehene Gebietserschliessung münden in eine Kantonsstrasse mit einem eher geringem DTV (vgl. Kapitel 1.3.5). Sie sind aufgrund ähnlicher Begebenheiten vergleichbar und weisen grundsätzlich noch ausreichend Kapazitäten auf. Mit einer potenziellen Siedlungsentwicklung auf dem nördlichen Bahnhofsgebiet ist mit keinem

signifikanten Mehrverkehr zu rechnen, welcher den jeweiligen Abschnitt der Kantonsstrasse belasten würde.

Einschätzung TBA OIK

Dieser Umstand wurde auch vom Beteiligten des kantonalen Tiefbauamts OIK II am gemeinsamen Gespräch im Sommer 2024 bestätigt. Wie in Kapitel 2.2.3 dargelegt, wird die neu vorgesehene Gebietserschliessung ab Bernstrasse auch vom TBA OIK II unterstützt.

Zufahrt

Die Zufahrt der neuen Gebietserschliessung ist im Bereich der heutigen Zufahrt zur Kurzzeitparkierung vorgesehen. Neue Abbiegebeziehungen und Einmündungen in die Kantonsstrasse sind damit höchst wahrscheinlich nicht notwendig. Die Zufahrt befindet sich entsprechend in ausreichender Distanz zur nächsten Kreuzungssituation (Kreisel Bern-/Bahnhofsstrasse). Beeinträchtigungen der Bahnhofsstrasse aufgrund der neuen Gebietserschliessung sind daher nicht zu erwarten.

3.2.3 Umwelt

Auswirkungen auf die Umwelt

Mit der Richtplanänderung sind keine wesentlichen negativen Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten. Mit der Verschiebung der Zufahrt können jedoch potenzielle Eingriffe in das Fliessgewässer und die Vegetation entlang des Bachs verhindert werden. Die vorgesehene neue Gebietserschliessung baut auf bereits vorhandener Infrastruktur (Zufahrt Kurzzeitparkierung) auf; die potenzielle neue Flächenversiegelungen kann auf ein Minimum begrenzt werden.

3.2.4 Orts- und Landschaftsbild

Ortsbild, ISOS, Umgebung

Für eine allfällige Erschliessung des Bahnhofgebiets ab Bernstrasse gemäss altem Richtplaneintrag wäre die Erstellung eines neuen Brückenwerks, der Eingriff in die Bachvegetation sowie die Überwindung der natürlichen Topographie notwendig. Nebst dem unverhältnismässigen Eingriff in Topographie wären dabei auch wesentliche negative Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild zu erwarten.
Mit der neu vorgesehenen Gebietserschliessung ab Bahnhofstrasse können die Eingriffe in das Orts- und Landschaftsbild auf ein Minimum beschränkt werden. Die neue Gebietserschliessung knüpft an bestehender Infrastruktur an (Zufahrt Kurzzeitparkierung) und Bedarf nebst der Erschliessungsstrasse grundsätzlich keinen zusätzlichen Infrastrukturen oder wesentlicher Eingriffe in die Topographie.

3.3 Abschliessende Würdigung

Neue Gegebenheiten

Mit der Änderung der Massnahme «N2» des Richtplans Verkehr wird die nach aktuellem Wissensstand bestmögliche neue Gebietserschliessung des nördlichen Bahnhofgebiets langfristig behördenverbindlich sichergestellt. Damit wird insbesondere auch den Entwicklungen und Erkenntnissen der vergangenen Jahre Rechnung getragen.

Bestvariante

Die neu vorgesehene Gebietserschliessung ist die direkteste, kürzeste und hierdurch sehr wahrscheinlich auch wirtschaftlichste Erschliessung des nördlichen Bahnhofgebiets. Der Anschluss an die Kantonsstrasse ist mit der

heutigen Zufahrt zur P+R-Parkierung bereits gegeben. Die geplante Erschliessung wird auch vom zuständigen kantonalen Tiefbauamt OIK II unterstützt.

Eingriffstiefe

Durch die Änderung des Richtplaneintrags N2 können auch potenzielle negative Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild wie auch der Natur minimiert werden. Mit der Richtplanänderung wird nicht zuletzt der ISOS Umgebungsrichtung VIII, dem Gewässerschutz und der bestehenden Vegetation entlang des Dorfbachs Rechnung getragen.

4. Planerlassverfahren

4.1 Planungsorganisation

Gemeinderat als Planungsbehörde

Planungsbehörde ist die Einwohnergemeinde Schwarzenburg, vertreten durch den Gemeinderat. Zwischen- und Schlussergebnisse werden jeweils vor den gesetzlich verschriebenen Verfahrensschritten (Mitwirkung, Vorprüfung, Beschlussfassung und Genehmigung) dem Gemeinderat zur Verabschiedung unterbreitet.

Ordentliches Verfahren nach Art. 112 BauV

Für die vorliegende Anpassung des Richtplans Verkehr wird ein ordentliches Planerlassverfahren nach Art. 112 der kantonalen Bauverordnung (BauV), in Anlehnung an Art. 58 ff. des kantonalen Baugesetzes (BauG) durchgeführt. Das Verfahren beinhaltet die gesetzlich vorgegebenen Schritte der öffentlichen Mitwirkung, der kantonalen Vorprüfung, der Beschlussfassung durch den Gemeinderat sowie der Genehmigung durch den Kanton.

4.2 Öffentliche Mitwirkung

30-tägige Mitwirkungsfrist

In einem ersten Schritt wird die vorliegende Änderung des Richtplans Verkehr der Öffentlichkeit und Bevölkerung der Gemeinde Schwarzenburg zur öffentlichen Einsichtnahme unterbreitet. Im Rahmen der Mitwirkung nach Art. 58 BauG können bei der Gemeindeverwaltung *Einwendungen erhoben* und *Anregungen* zur Richtplanänderung unterbreitet werden. Start und Frist der Mitwirkung werden im amtlichen Anzeiger publiziert. Die Hochbau- und Raumplanungskommission hat das Geschäft an ihrer Sitzung vom 4. März beraten. Die Änderung des Richtplans Verkehr wurde vom Gemeinderat an seiner Sitzung vom 25. März 2025 zuhanden der öffentlichen Mitwirkung verabschiedet.

Ergebnisse

Ergebnisse der öffentlichen Mitwirkung ausstehend.
Sämtliche Eingaben und Anregungen werden je nach Umfang im vorliegenden Erläuterungsbericht oder aber in einem separaten «Mitwirkungsbericht» zusammengefasst und der Öffentlichkeit erneut zur Information und Kenntnisnahme zugänglich gemacht.

4.3 Kantonale Vorprüfung

Vorprüfung durch AGR

Ausstehend.

Nach Abschluss der Mitwirkung und der allfälligen Bereinigung der Planungsinstrumente wird die Änderung des Richtplans Verkehr dem Kanton (Amt für Gemeinden und Raumordnung) zur kantonalen Vorprüfung eingereicht. Dieses prüft die Planung insbesondere auf deren Konformität mit den übergeordneten Rahmenbedingungen und auf deren Genehmigungsfähigkeit.

Ergebnisse

Ergebnisse ausstehend.

4.4 Beschluss und Genehmigung

Beschlusskompetenz bei Gemeinderat

Ausstehend.

Die kommunalen Richtpläne als behördenverbindliche Planungsinstrumente liegen in der Beschlusskompetenz des Gemeinderats. Nach Abschluss der kantonalen Vorprüfung und der ggf. notwendigen Bereinigung der Planungsinstrumente wird die vorliegende Richtplanänderung durch den Gemeinderat beschlossen und zuhanden der Genehmigung durch den Kanton verabschiedet.

Genehmigung AGR

Ausstehend.

Gestützt auf Art. 112 Abs. 2 BauV erfolgt die Genehmigung durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung. Dieses prüft, ob die Planung rechtmässig und mit den übergeordneten Planungen vereinbar ist.