

## Einwohnergemeinde Heimberg

### Überbauungsordnung «Louelipark»

mit Änderung Zonenplan, Richtplan, Zonenplan Naturgefahren und Gewässerraum

---

---

Mitwirkungsbericht

November 2024

7495\_MWB\_241029\_AL.indd/bm/sw

## Inhalt

### **A Übersicht**

1.	Mitwirkungsaufgabe	3
2.	Eingaben und Stellungnahme	3
3.	Resultat der Mitwirkung	3
4.	Mitwirkende	5

### **B Eingaben**

1.	Generelles	6
2.	Öffentliche und gemeinschaftliche Nutzungen	6
3.	Gemeindeinfrastruktur	7
4.	Ortsbild	9
5.	Dimension und Dichte	12
6.	Gewerbe	13
7.	Grün- und Naturräume	15
8.	Nachhaltigkeit	15
9.	Verkehr und Parkierung	16
10.	Soziales Wohnen	25
11.	Weiteres	26

## A Übersicht

### 1. Mitwirkungsaufgabe

Die Mitwirkung zur Überbauungsordnung «Louelipark» in der Gemeinde Heimberg fand im Anschluss an die Ausarbeitung des Richtkonzepts und der Überbauungsordnung statt. Die Unterlagen wurden vom 1. Mai 2023 bis 2. Juni 2023 öffentlich aufgelegt.

Gegenstand dieser öffentlichen Mitwirkung war die Überbauungsordnung «Louelipark» mit folgenden Unterlagen:

- Überbauungsplan
- Überbauungsvorschriften
- Änderung Zonenplan
- Änderung Zonenplan Naturgefahren und Gewässer-  
raum
- Änderung Richtplan

Weitere Unterlagen:

- Erläuterungsbericht
- Richtkonzept vom 29. April 2022

Die interessierte Bevölkerung von Heimberg wurde am 9. Mai 2023 an einer öffentlichen Informationsveranstaltung über die Überbauungsordnung «Louelipark» orientiert.

### 2. Eingaben und Stellungnahme

Innerhalb der Mitwirkungsfrist gingen 26 Eingaben ein. Dieser Mitwirkungsbericht fasst in Kapitel 3 die Anliegen der Mitwirkenden zur Überbauungsordnung «Louelipark» zusammen, nimmt aus Sicht der Gemeinde dazu Stellung und zeigt auf, wie darauf reagiert wird.

Kapitel 4 gibt eine Übersicht über die Mitwirkenden.

### 3. Resultat der Mitwirkung

Die Mitwirkung zeigt die Skepsis der Mitwirkenden gegenüber der Dichte der vorgesehenen Bebauung. Aufgrund der Auswertung der Mitwirkung veranlasste der Gemeinderat eine Konsolidierung des Richtkonzepts mit dem Ziel, die Angemessenheit der Dichte zu überprüfen. Zusammen mit der Projektträgerschaft, den beauftragten Architekten und dem Vorsitzenden des Beurteilungsgremiums des qualitätssichernden Verfahrens sondierte er die Möglichkeiten zur Reduktion der Dichte. Dabei wurde darauf Wert gelegt, dass die Schlüsselemente des Projekts und die wichtigen Erkenntnisse aus der Ideenstudie beibehalten werden konnten.

Die wesentlichen Änderungen aufgrund der Mitwirkung zur Überbauungsordnung «Louelipark» sind:

- Der Gemeinderat kommt zum Schluss, dass das höchste Gebäude im Baubereich I nicht über das Gebäude bei der Migros an der Bernstrasse hinausragen soll. Die Höhe des Baubereichs wird deshalb von bisher max. 30.0 auf max. 27.0 m reduziert, was 8–9 Geschosse zulässt. In der Folge wird das maximale Nutzungsmass von 40' auf 38'000 m<sup>2</sup> GFo reduziert.
- Die minimalen Gebäudeabstände aus dem Richtkonzept werden gesichert. Grundsätzlich definieren die Baubereiche die minimalen Gebäudeabstände. Zusätzlich ist zwischen den Gebäuden in den Baubereichen C und D, F und G sowie G und H ein minimaler Gebäudeabstand von 12.5 m einzuhalten.
- Die Überbauungsvorschriften werden so ergänzt, dass «gemeinschaftliche Nutzungen» generell zulässig sind. Auf eine Minimalvorgabe wird verzichtet.
- Art. 1 wird präzisiert, dass eine «gestaffelte» (statt etappierte) Realisierung erfolgt.
- Gegenüber dem Stand für die Mitwirkung wird der Baubereich J bis an den Strassenabstand der Stockhornstrasse (5.0 m) heran ausgeweitet, um für die Anpassung an die Bedürfnisse der künftigen Nutzer eine möglichst grosse Flexibilität zu haben.
- Art. 24 (Erschliessung der UeV) wird ergänzt, dass mit geeigneten Massnahmen sicherzustellen ist, dass die Zu- und Wegfahrt für Autos und Schwerverkehr über die Stockhornstrasse nach Osten zur Bernstrasse geführt wird.
- Die projektierten Bäume und die Lage der Einfahrten in die Einstellhalle werden hinweisend im Überbauungsplan eingetragen.

Parallel zur Vorprüfung wurden Gespräche mit Mitwirkenden geführt und weitere Abklärungen vorgenommen. Diese führen zu folgenden Änderungen im Dossier für die öffentliche Auflage:

- Zu- und Wegfahrt zum Areal sollen nur aus/in Richtung der Stockhornstrasse Ost/Bernstrasse erfolgen. Das bereits vorgesehene Rechtsabbiegeverbot bei der Ausfahrt in die Stockhornstrasse wird mit einem (Links)Einbiegeverbot aus Richtung Alpenstrasse (Strassensignalisation ausserhalb des UeO-Perimeters, in separatem Verfahren zu verfügen) ergänzt. Um dieses Regime durchzusetzen, werden die Einmündung nach Osten abgedreht und die beiden Fahrspuren baulich getrennt (Poller), so dass eine direkte Fahrt nur in der zulässigen Richtung möglich ist. Sollte sich in Zukunft zeigen, dass dies nicht genügt, könnte eine Barrierenanlage nachgerüstet werden, die eine Zufahrt nur erlaubt, wenn ein Fahrzeug von Osten auf der Stockhornstrasse zufährt. Der Fuss- und Veloverkehr ist von diesen Beschränkungen nicht betroffen. Details sind im Kapitel 4.1.6 ausgeführt und in Anhang 1 dokumentiert. Im Richtkonzept wird die geänderte Situation nachgeführt.
- Neben der maximal zulässigen Höhe im Baubereich I (Änderung vor der kantonalen Vorprüfung) wurde auch noch das maximal zulässige Mass an Geschossfläche oberirdisch GFo reduziert (vgl. auch Ausführungen in Kap. 6.3 und im Mitwirkungsbericht).
- Auch die geschärften Bestimmungen zu den minimalen Gebäudeabstände erfolgten parallel zur Vorprüfung.

## 4. Mitwirkende

Während der Auflagefrist gingen 26 Mitwirkungseingaben ein:

E EinwohnerInnen, GrundeigentümerInnen

P Parteien, Interessensgemeinschaften, Leiste, Verbände, Organisationen, Unternehmen

<i>Nr.</i>	<i>Kategorie</i>	<i>Mitwirkende</i>	<i>Stellungnahmen zu Anliegen unter Nrn.</i>
1	E	Anwohner	3.1, 4.1, 6.1, 9.10, 9.13, 11.7
2	E	Einwohner Untere Au	3.1, 9.10, 9.11, 9.13
3	E	Anwohnende	4.4, 11.12
4	E	Anwohnende	9.14, 9.15, 9.16
5	E	Einwohner	1.1, 4.2, 4.9, 9.4, 11.1
6	E	Anwohnender	1.1, 4.3, 4.10, 5.1, 10.1
7	E	Anwohnende	1.1, 7.1, 11.7
8	E	Einwohner Untere Au	4.1, 4.8, 5.1, 6.5, 9.10
9	E	Einwohner	3.1, 4.4, 4.10, 9.13, 11.11
10	E	Einwohner	9.13
11	E	Anwohnende	5.1, 9.14, 9.15, 9.16
12	E	Einwohner	4.1
13	E	Anwohnende	9.14, 9.15, 9.16
14	E	Anwohnende	4.3, 8.1, 8.2, 9.10
15	E	Einwohner	3.1, 4.5, 6.2
16	E	Einwohner	9.12
17	E	Anwohnende	4.6, 9.15
18	P	BKW Energie AG	11.2, 11.3
19	P	BLS Netz AG	9.6, 9.17, 9.18, 11.4, 11.5, 11.6
20	P	Christliche Gemeinde Heimberg	11.8
21	P	Leist Obere Au	1.1, 2.1, 3.1, 4.7, 5.1, 7.2, 8.3, 9.1, 9.2, 9.5, 9.13
22	P	Leist Untere Au	3.2, 4.8, 5.1, 9.10, 9.11, 9.13, 10.2
23	P	SIA Sektion Bern, Regionalgruppe Oberland	1.1, 6.3, 8.4, 9.1, 11.10
24	P	SP Heimberg	1.1, 2.1, 2.2, 4.3, 6.4, 7.1, 8.3, 9.7, 9.13, 10.1
25	P	SVP Heimberg	3.1, 6.6, 9.1
26	P	VCS Regionalgruppe Thun-Oberland	4.6, 8.3, 9.1, 9.3, 9.5, 9.6, 9.7, 9.8, 9.9, 11.9

Anliegen Eingaben Anliegen  
 Nr. Nr.

Stellungnahme

Umsetzung

## B Eingaben

Kapitel B zeigt die Mitwirkungseingaben und die Stellungnahmen dazu im Detail auf. Dies erfolgt thematisch gegliedert. Kommt es zu inhaltlichen Überschneidungen, wird jeweils auf die erste Eingabe resp. Stellungnahme/Massnahme mit dem gleichen oder ähnlichen Inhalt verwiesen.

### 1. Generelles

1.1	5 6 7 21 23 24	Mehrere Mitwirkende sind mit den Grundsätzen der Überbauungsordnung einverstanden. Die Nutzungsaufteilung in Wohnen und Gewerbe, das Erschliessungskonzept, die Begegnungsmöglichkeiten (Quartierplatz, Spielwiese, Park), die Revitalisierung des Loueligrabens werden gelobt. Die Qualitätssicherung im Rahmen Projektentwicklung und Realisierung wird begrüsst. Auch wird bemerkt, dass die neue Überbauung für Anwohnende eine starke Verbesserung gegenüber dem gegenwärtigen Zustand darstellt.	Kenntnisnahme
-----	-------------------------------	--	---------------

### 2. Öffentliche und gemeinschaftliche Nutzungen

2.1	21 24	Der gemeinschaftlich genutzte Teil der Siedlung wird von mehreren mitwirkenden Organisationen sehr begrüsst.	Kenntnisnahme
	21	Jedoch wird ein konkretes und verbindliches Raumkonzept gewünscht, welches Angebote wie ein Quartiertreff, Kaffee, Mehrzweckräume, Urbangardening, Kita, etc. prüft und integriert. Dabei soll der gemeinschaftlichen Nutzung mehr Gewicht erteilt werden. Insbesondere das Angebot der Kinderbetreuung muss aufgrund der zu erwartenden steigenden Anzahl Kinder zwingend überprüft werden.	Es ist der Gemeinde und der Grundeigentümerschaft ein Anliegen, gemeinschaftliche Nutzflächen anzubieten.  Das Erdgeschoss im Baubereich I mit dem dazugehörigen Aussenraum eignet sich am besten für Nutzungen um gemeinschaftlichen Sinn. Dies soll jedoch nicht in der Überbauungsordnung festgeschrieben werden, um Flexibilität für die langfristige Entwicklung zu bewahren.  Die Überbauungsvorschriften werden so ergänzt, dass «gemeinschaftliche Nutzungen» generell zulässig sind. Auf eine Minimalvorgabe wird verzichtet.

UeV Art. 5 Abs. 1

<i>Anliegen Nr.</i>	<i>Eingaben Nr.</i>	<i>Anliegen</i>	<i>Stellungnahme</i>	<i>Umsetzung</i>
2.2	24	Die mitwirkende Organisation macht auf den seit längerem gewünschten Dorfkern Heimbergs aufmerksam und schlägt aufgrund des zentralen Standorts eine Integration dessen in der neuen Siedlung «Louelipark» vor.	<p>Zwischen dem südlichen Gewerbebau und den nördlichen Wohnbauten soll ein attraktiv gestalteter Begegnungsraum entstehen. Dabei handelt es sich um ein gross dimensioniertes Quartierzentrum mit direkter Anbindung an die öffentliche Langsamverkehrsverbindung. Dieses Zentrum gibt dem Quartier eine eigene Identität und soll eine Anziehungskraft über die Quartiergrenzen hinaus entwickeln. Die Ideenstudie hat aber auch gezeigt, dass nicht ein Zentrum für den gesamten Ortsteil Untere Au erzwungen werden kann. Mit dem Richtkonzept und der UeO schafft die Gemeinde die planerischen Voraussetzungen, dass eine solche Nutzung mit der entsprechenden Ausstrahlung geschaffen werden kann.</p> <p>Aufgrund der vielen Läden im Ortsteil Obere Au sind Verkaufsf lächen hier nur beschränkt marktfähig. Die Belebung, bzw. Zentrumsbildung kann nicht vom Konsum abhängig gemacht werden und muss über eine attraktive Aussenraumgestaltung erfolgen, mit Nutzflächen zur aktiven Nutzung und zur Erholung. Kleingewerbliche Nutzungen, Läden, Restaurants, Cafés oder Bars sind im südlichen Gewerbebau erwünscht, können aber nicht erzwungen werden.</p>	

### 3. Gemeindeinfrastruktur

3.1	1 2 9 15 21 25	Mehrere Mitwirkende erwähnen, dass die notwendige Gemeindeinfrastruktur, wie Schulhäuser, Kindergärten, Turnhallen, Kanalisation, Strassen etc. aktuell nicht auf ein Wachstum von zusätzlich 700 Personen ausgelegt ist. Es wird eine frühzeitige Planung und eine Darstellung der dadurch entstehenden Kosten seitens der Gemeinde gefordert.	<p>Mit der Zonenplanänderung und dem Kreditbeschluss für das neue Schulhaus Untere Au (Realisierung bis 2025) schafft die Gemeinde die Voraussetzungen den nach heutigem Wissen absehbaren Schulraumbedarf in der Unteren Au für die kommenden Jahre zu decken. Dabei ist das Entwicklungspotenzial des Loueliparks bereits berücksichtigt. Für den Louelipark wird von insgesamt rund 60 zusätzlichen Schulkindern (ca. 10 % der Bewohnenden) ausgegangen, welche gestaffelt ab 2026 in die Schule eintreten werden. Der Bedarf nach einer zusätzlichen Turnhalle besteht seit langen Jahren unabhängig von der Entwicklung des Rigips-Areals und soll ebenfalls bald angegangen werden. Die Gemeinde ist daran, die Schulraumstrategie für die Summe aller Entwicklungen weiter zu erarbeiten.</p>	
-----	-------------------------------	---	--	--

<i>Anliegen Nr.</i>	<i>Eingaben Nr.</i>	<i>Anliegen</i>	<i>Stellungnahme</i>	<i>Umsetzung</i>
			<p>Der Anschluss an die Kanalisation und alle anderen nötigen Infrastrukturen ist integraler Bestandteil der Planung. Der Anschluss an das Fernwärmenetz war zum Zeitpunkt der öffentlichen Mitwirkung noch in Prüfung. Während des weiteren Planungsverlaufs zeigte sich, dass ein Anschluss aus Kapazitätsgründen nicht machbar ist.</p>	
3.2	22	<p>Um die Gemeindeinfrastruktur (Schulen, Turnhallen, Strassen, Gemeinschaftsräume, etc.) auf das geplante Wachstum vorzubereiten zu können, wird eine Verschiebung des Baubeginns um mindestens 2–3 Jahre gefordert. Zudem sollte die Realisierung etappiert geschehen.</p>	<p>Aktueller Schulraumbedarf: vgl. 3.1</p> <p>Eine Realisierung in Etappen wird durch die UeO grundsätzlich ermöglicht, ist jedoch nicht vorgesehen.</p> <p>Es soll eine über wenige Jahre gestaffelte Realisierung erfolgen, so dass die Wohnungen von 2026 bis 2029 bezogen werden können. Eine über weitere Jahre oder noch länger etappierte Bautätigkeit beeinträchtigen die Wohnqualität der zuerst erstellten Gebäude und der Nachbarschaft unverhältnismässig. Aus heutiger Sicht ist die Nachfrage anhaltend hoch, so dass von einem guten Absatz ausgegangen wird.</p> <p>Art. 1 wird präzisiert, dass eine «gestaffelte» (statt etappierte) Realisierung erfolgt.</p>	<p>UeV Art. 1</p>

Anliegen Eingaben Anliegen  
Nr. Nr.

Stellungnahme

Umsetzung

#### 4. Ortsbild

4.1 1 Mehrere Mitwirkende kritisieren die Höhe der geplanten Gebäude im «Louelipark». Gebäude mit dieser Höhe sind ortsfremd und passen nicht ins Dorfbild von Heimberg.  
8  
12

Das höchste Gebäude übertrifft nicht die Höhe der bestehenden blauen Silos der Rigips.

Das höchste Gebäude wurde in der Ideenstudie vertieft geprüft und gewürdigt. Das Beurteilungsgremium kommt zum Schluss, dass sich die Lage zwischen Bahngleis und Loueligrabe gut für ein höheres Gebäude eignet. Im Zusammenspiel mit dem Gewerbebau lässt das höhere Gebäude eine identitätsstiftende Aussenraumsituation entstehen.

Aufgrund der Mitwirkungseingaben hat der Gemeinderat an einem Workshop die Themen Dichte, Höhe und Nutzung überprüft. Als Grundlage erarbeitete das Projektteam der E2A-Architekten drei Varianten unterschiedlicher Dichte auf unveränderter Basis des städtebaulichen Konzepts, welches aus der Ideenstudie hervorging. Für den Workshop wurden Philipp Husstein, Architekt und Präsident des Beurteilungsgremiums und Wim Eckert von E2A beigezogen.

Der Gemeinderat bestätigt grundsätzlich die Entwicklung und das Ergebnis der Ideenstudie (Teilgebiet C1) sowie die Weiterbearbeitung zum Richtkonzept. Er begrüsst insbesondere die Freiraumqualitäten, die gewerbliche Nutzung und die vielfältige Bebauung.

Der Gemeinderat kommt zum Schluss, dass das höchste Gebäude im Baubereich I nicht über das Gebäude bei der Migros an der Bernstrasse hinausragen soll. Die Höhe des Baubereichs wird deshalb von bisher max. 30.0 auf max. 27.0 m reduziert, was 8–9 Geschosse zulässt. In der Folge wird das maximale Nutzungsmass von 40' auf 38'000 m<sup>2</sup> G<sub>Fo</sub> reduziert.

<i>Anliegen Nr.</i>	<i>Eingaben Nr.</i>	<i>Anliegen</i>	<i>Stellungnahme</i>	<i>Umsetzung</i>
4.2	5	Der Mitwirkende fordert eine Redimensionierung der 7-geschossigen Gebäude auf 6 Geschosse und eine Reduzierung von 2 Geschossen auf dem Baufeld I.	vgl. Stellungnahme zu Nr. 4.1	
4.3	6 14 24	Die Mitwirkenden kritisieren die Höhe der Gebäude und fordern, dass sie nicht höher ausfallen sollten als die Gebäude der neuen Überbauung auf der Südmatte (8 Geschosse).	vgl. Stellungnahme zu Nr. 4.1	
4.4	3 9	Das Gesamtbild wird mit den geplanten Gebäude unnötig gestört, weshalb der Mitwirkende eine Gebäudehöhe von 4-5 Geschossen vorschlägt.	vgl. Stellungnahme zu Nr. 4.1	
4.5	15	Der Mitwirkende kritisiert das starke Wachstum von Heimberg und der Schweiz und fordert eine Gebäudehöhe, wie sie im Baureglement enthalten ist.	<p>Generell muss die Planung der Gemeinde von einem allgemeinen Bevölkerungswachstum und einer auch weiterhin zunehmenden Nachfrage nach Wohnraum in der Region Thun ausgehen. Dieser Wohnraum ist nach Möglichkeit an zentralen, gut erschlossenen Orten und mit haushälterischem Umgang mit der beschränkten Ressource Boden zu schaffen. Das Rigips-Areal erfüllt diese Voraussetzungen, so dass zwingend eine hohe Nutzungs- und Bebauungsdichte zu erreichen ist. Bei einer Reduktion der Nutzungsdichte auf diesem Areal steigt der Druck auf die Entwicklung der weiteren Baulandreserven der Gemeinde, die heute noch grün sind. Je mehr Nutzung auf diesem bereits vollständig bebauten Areal untergebracht werden kann, desto länger kann die Entwicklung der weiteren Reserven zurückgestellt bleiben.</p> <p>Das Baureglement definiert die Bauhöhen in den Regelbauzonen, in Heimberg sind dies 3 oder 4 Vollgeschosse. Für solche Zonen resp. Bauten besteht keine Planungspflicht und keine Qualitätssicherung. Im vorliegenden Fall einer Arealentwicklung wird grosser Wert auf die Qualität des Projekts und den Mehrwert für die Allgemeinheit gelegt. Im Gegenzug werden in der Überbauungsordnung auch Höhen festgelegt, die über das Mass der Regelbauzonen hinausgehen.</p>	

<i>Anliegen Nr.</i>	<i>Eingaben Nr.</i>	<i>Anliegen</i>	<i>Stellungnahme</i>	<i>Umsetzung</i>
4.6	17 26	Die Mitwirkenden loben die verschiedenen Baustile der geplanten Gebäude, sowie den Versuch den Kulturlandverlust möglichst gering zu halten. Jedoch wird eine Redimensionierung von mindestens 1-2 Geschossen aller Gebäude gefordert um das Ortsbild zu wahren und den zukünftigen Mehrverkehr zu minimieren.	Kenntnisnahme  vgl. Stellungnahme zu Nr. 5.4.1 ff.	
4.7	21	Die mitwirkende Organisation fordert Gebäudehöhen wie bei der Überbauung «Jumbo Süd» oder am Auweg beim Alterszentrum. So sollten die Gebäude maximal 5 Geschosse haben, damit keine Häuserschluchten entstehen.	vgl. Stellungnahme zu Nr. 6.4.1	
4.8	8 22	Die mitwirkende Person resp. Organisation fordert eine Gebäudehöhe von maximal 20 Meter um so das Dorfbild zu erhalten und den Charakter der Gemeinde zu wahren.	vgl. Stellungnahme zu Nr. 6.4.1	
4.9	5	Der Mitwirkende kritisiert die sehr geringen Gebäudeabstände und fordert eine Vergrösserung deren, bspw. durch das Zusammenrücken der Baufelder F & G.	vgl. Stellungnahme zu Nr. 6.4.1	
4.10	6 9	Es wird kritisiert, dass durch zu geringe Gebäudeabstände Häuserschluchten entstehen, welche das Wohnen stark einschränken. Aus diesem Grund fordern zwei Mitwirkende grössere Gebäudeabstände.	Es ist richtig, dass für das Raumgefühl im Aussenraum die Abstände zwischen den Gebäuden wichtig sind. Diese wirken jedoch immer auch im Verhältnis zu Höhen und Längen der Gebäude. Das städtebauliche Konzept überzeugt durch den Wechsel von eher engen zu grosszügigen Aussenräumen, so dass eine grosse Vielfalt unterschiedlicher Aussenraumqualitäten Raumwirkungen und Durchblicke entsteht. Auch können so die grossen, allgemein zugänglichen Grünräume freigespielt werden.  Die Anordnung der Baubereiche resp. der Gebäude darin ist Ergebnis einer intensiven Projektierungsphase durch die Fachpersonen. Diese erachten den vorliegenden Stand als gut verträglich.	UeV Art. 6 Abs. 4

Anliegen Eingaben Anliegen  
Nr. Nr.

Stellungnahme

Umsetzung

Die minimalen Gebäudeabstände aus dem Richtkonzept werden in der UeO grundsätzlich durch die Baubereiche gesichert. In wenigen Fällen würde dies eine Verengung gegenüber dem Richtprojekt erlauben. Dies soll ausgeschlossen sein. Deshalb wird neu zusätzlich zwischen den Gebäuden in den Baubereichen C und D, F und G sowie G und H ein minimaler Gebäudeabstand von 12.5 m vorgeschrieben (Art. 6 Abs. 4(neu)).

## 5. Dimension und Dichte

5.1 6 Mehrere Mitwirkende kritisieren die Dimensionen und Dichte  
8 der geplanten Siedlung. Wohnraum für weitere 700 Personen  
11 widerspricht dem in der Ortsplanungsrevision festgelegten  
21 Wachstumsziel von Heimberg.  
22

Die Gemeinde strebte in der Ortsplanungsrevision ein «geringes» Wachstum an. Gleichwohl hat sie sich zur Innenentwicklung bekannt. Das Rigips Areal ist bereits bebaut und aufgrund der Lage der beste Ort zur Innenentwicklung.

Die Entwicklung des ehemaligen Rigips-Areals hat für den Gemeinderat Priorität, da es sich um ein bereits vollständig bebautes und am zentralen Standort bestens erschlossenes Areal handelt. Die Umstrukturierung mit einer angemessenen Dichte ist einerseits eine übergeordnete Vorgabe, andererseits kann damit auch der Entwicklungsdruck von weiteren Bauzonenreserven, insbesondere vom gemeindeeigenen Entwicklungsgebiet «Bir Underfüerig» (ZPP Nr. 7) für einen längeren Zeitraum gedämpft werden. Als Eigentümerschaft der ZPP Nr. 7 hat es der Gemeinderat in der Hand, die weiteren Entwicklungsschritte der Gemeinde auszulösen oder zurückzuhalten.

Je weniger Wohnraum auf dem Rigips-Areal geschaffen wird, desto früher und rascher wird der Realisierungsdruck auf die weiteren Baulandreserven steigen.

<i>Anliegen Nr.</i>	<i>Eingaben Nr.</i>	<i>Anliegen</i>	<i>Stellungnahme</i>	<i>Umsetzung</i>
		<b>6. Gewerbe</b>		
6.1	1	Der Mitwirkende weist auf das «Lädelisterber» hin und hinterfragt die Kleingewerbefläche mit bis zu 200 Arbeitsplätzen.	<p>Im Süden des Loueliparks sollen Flächen für Gewerbetreibende geschaffen werden. Aus Sicht der Gemeinde sind auch publikumsoffene Verkaufsnutzungen erwünscht, wobei man dies keineswegs vorschreibt. Gemeinde und Bauherrschaft sind sich bewusst, dass nur ein geringes Potenzial für kleine «Lädeli» besteht. Die Chance soll jedoch nicht verbaut werden. Ausgeschlossen ist ein zusätzliches grossflächiges Detailhandelsangebot.</p> <p>Aus Sicht der Gemeinde ist es wichtig, dass genügend Gewerbeflächen verfügbar sind. Damit soll der Verknappung und damit Teuerung der Gewerbeflächen entgegengewirkt werden. Der Standort eignet sich aufgrund der guten Erschliessung und der bestehenden Lärmsituation durch Bahn und Stockhornstrasse sehr gut für Gewerbenutzungen.</p>	
6.2	15	Der Mitwirkende kritisiert die Auslagerung vom Gewerbe und Industrieland und der daraus entstehende Mehrverkehr. Aus diesem Grund wird die Erhaltung der Gewerbezone und die Errichtung einer kleineren Wohnzone gefordert.	<p>Im Rahmen der Ortsplanungsrevision wurde der Grundsatzentscheid bereits getroffen, dass der Gewerbeanteil ca. 10% im Areal betragen soll. Dies begründet sich durch die zentrale Lage im Siedlungsgebiet. Auf dem Projektperimeter soll im Gewerbeteil eine möglichst hohe Arbeitsplatzdichte erreicht werden. Für Industrie und produzierende Gewerbe mit grösserem Flächenbedarf sollen die Gewerbegebiete Winterhalde und Töpferweg weiterentwickelt werden, damit der Verkehr nicht durch das Siedlungsgebiet führt. Im Süden hat die Gemeinde langfristig die Möglichkeit, weitere Gewerbeflächen zu schaffen. Die Grundlage dazu wäre die Erschliessung Heimberg Süd.</p>	

<i>Anliegen Nr.</i>	<i>Eingaben Nr.</i>	<i>Anliegen</i>	<i>Stellungnahme</i>	<i>Umsetzung</i>
6.3	23	Die mitwirkende Organisation fordert eine aktive Sicherstellung des Gewerbeanteils von 10% im Erdgeschoss. Damit wird die Belebung des Ortes mit öffentlichem Charakter weiter unterstützt.	Im Verfahren wurden verschiedene Varianten diskutiert, wie der Gewerbeanteil von rund 10% angeordnet werden soll. Man ist zum Ergebnis gekommen, dass die Nachfrage durch Laufkundschaft im Ortsteil Untere Au zu tief ist für dezentral angeordnete gewerbliche Erdgeschossnutzungen. Diese sollen sich auf einen Teilbereich mit Direktzugang ab der Stockhornstrasse anordnen und den umliegenden Aussenraum beleben. Das Konzept erreicht dies mit den Baubereichen I und J.	
6.4	24	Die mitwirkende Partei fordert Mietpreise der Gewerbeflächen, welche auch für Kleingewerbe mit geringem Umsatz (bspw. Secondhand Shop) finanzierbar sind.	Es werden Angebote in unterschiedlichen Preissegmenten angeboten. Die Mietzinsen sind mit den konkreten Interessenten zu klären. Dies ist jedoch nicht Gegenstand der UeO.	
6.5	8	Die Gewerbefläche ist zu klein und zu wenig flexibel; Die Verkehrszufahrt für den Gewerbeverkehr ist zu eng und zu unübersichtlich. Dies verringert die Verkehrssicherheit.	Das Richtkonzept zeigt eine mögliche Anordnung von Gewerbeflächen und Erschliessung. Die UeO legt mit dem Baubereich J die maximal mögliche Ausdehnung fest. Wie diese genutzt werden, ist im Rahmen der weiteren Projektierung auf die konkreten Bedürfnisse der künftigen Nutzenden abzustellen. Damit ist die unter diesen Umständen grösstmögliche Flexibilität erreicht.	Gegenüber dem Stand für die Mitwirkung wird der Baubereich J bis an den Strassenabstand der Stockhornstrasse (5.0 m) heran ausgeweitet, um für die Anpassung an die Bedürfnisse der künftigen Nutzer eine möglichst grosse Flexibilität zu haben.
6.6	25	Die mitwirkende Partei lehnt die Überbauungsordnung «Louelipark» aus qualitativen und quantitativen Gründen ab, weil das Gewerbe zu wenig berücksichtigt ist.	vgl. Stellungnahme zu Nr. 5.6.1 ff.	

Anliegen Nr.	Eingaben Nr.	Anliegen	Stellungnahme	Umsetzung
<b>7. Grün- und Naturräume</b>				
7.1	7 24	Die Revitalisierung des Loueligrabens wird von mehreren Mitwirkenden begrüsst. Dabei wird eine Zugänglichkeit für die gesamte Bevölkerung sowie die kinderfreundliche Gestaltung der Spielflächen nach den neuesten spielpädagogischen Erkenntnissen gewünscht.	<p>Eine attraktive und kinderfreundliche Gestaltung des Quartierparks ist der Gemeinde und der Bauherrschaft ein grosses Anliegen. Dies ist jedoch nicht Gegenstand der UeO und soll in der weiteren Projektentwicklung geklärt werden.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass der Raum nicht im Eigentum der Öffentlichkeit ist. Die Aussenräume werden für die Allgemeinheit zugänglich sein, für den Unterhalt sind aber die Privaten zuständig.</p>	
7.2	21	Die mitwirkende Organisation erwähnt die weitere Möglichkeit die Siedlung mit einem Biotop oder Schwimmteich, sowie Pflanzland für die Bewohnenden aufzuwerten.	Die Anregung wird aufgenommen und in der weiteren Projektierung der Aussenräume überprüft. Eine Vorschrift in der UeO wird jedoch nicht als stufengerecht angesehen.	
<b>8. Nachhaltigkeit</b>				
8.1	14	Der Mitwirkende fordert eine Prüfung, ob die Gebäude in Holzbauweise realisiert werden könnten, da diese Bauart dem heutigen Trend der Ökologie entsprechen würde. Dabei wird auf Beispiele aus der Schweiz, welche in der Sendung NZZ Format «Bauen mit Holz» (vom 23.02.23) gezeigt wurden, verwiesen.	Die Fassadenmaterialisierung war nicht Gegenstand des qualitätssichernden Verfahrens und wird in der UeO nicht geregelt. Im weiteren Verfahren wird auch der Einbezug von Holz geprüft. Welche Architektur schlussendlich umgesetzt wird, muss die weitere Projektierung ergeben und unterliegt der Qualitätssicherung gemäss Art. 8 UeV. Eine Vorschrift in der UeO wird jedoch nicht als stufengerecht angesehen.	
8.2	14	Es wird bemerkt, dass die Dachvorsprünge fehlen um die Gebäudefassaden vor Witterungseinflüsse (Regen) zu schützen.	Das architektonische Konzept der Ideenstudie geht davon aus, dass Baukörper ohne Attikas oder Dachvorsprünge erstellt werden. Welche Architektur schlussendlich umgesetzt wird, muss die weitere Projektierung ergeben und unterliegt der Qualitätssicherung gemäss Art. 8 UeV.	
8.3	21 24 26	Die mitwirkenden Organisationen begrüssen eine klimaoptimierte Bebauung mit Photovoltaik, Fernwärme und evtl. Wärmepumpen mit dem Ziel eines tiefen Watt-Wohnbauprojektes.	Kenntnisnahme	

<i>Anliegen Nr.</i>	<i>Eingaben Nr.</i>	<i>Anliegen</i>	<i>Stellungnahme</i>	<i>Umsetzung</i>
8.4	23	Die im Erläuterungsbericht beschriebenen Minimalvorgaben reichen für ein Projekt dieser Dimension nicht aus. Die mitwirkende Organisation empfiehlt das Projekt nach dem Massnahmenfächer des Standards Nachhaltiges Bauen Schweiz SNBS oder einer vergleichbaren Planungshilfe zu planen und mit höchstmöglichem Zielwert (z.B. SNBS Platin-Zertifikat) zu realisieren.	Der Standard des SNBS gilt als Zielvorgabe. Offen sind insbesondere noch Abklärungen zur Energieversorgung. Eine Vorschrift in der UeO wird jedoch nicht als stufengerecht angesehen.	

## 9. Verkehr und Parkierung

### Mobilitätskonzept

9.1	21 23 25 26	Mehrere mitwirkende Organisationen fordern ein konkretes und transparentes Verkehrs- und Mobilitätskonzept, welches in Zusammenarbeit mit der Gemeinde erstellt wird und den zukünftige Mehrverkehr berücksichtigt.	<p>Das gesetzliche Mobilitätskonzept ist vorgesehen, wenn bei der Baubewilligung der untere Rand der Bandbreite an PP für die Wohnnutzung (0.5 PP/Whg) nicht erreicht wird. Dann werden verbindliche Massnahmen festgeschrieben.</p> <p>Für die Gemeinde ist es wichtig, dass ein Parkplatzangebot geschaffen wird, das dem Bedarf entspricht. Durch die Aufhebung der Laternenparkplätze wird in der Gemeinde künftig der verfügbare Parkraum knapp, so dass eine weitere Belastung aus dem Entwicklungsareal wegen fehlender Parkplätze ausgeschlossen werden muss. Ausserdem soll kein Suchverkehr in die Quartiere entstehen. Innerhalb der gesetzlichen Bandbreite und der baulichen Möglichkeiten (Bereiche ohne Unterbauung, Grundwasser lässt nur ein Untergeschoss ohne weiteres zu etc.) ist es Sache der Bauherrschaft aufgrund von Erfahrungswerten die passende Anzahl Abstellplätze zu erstellen. Eine Einschränkung der Bandbreite nach BauV wird daher als nicht zweckmässig angesehen.</p> <p>Angesichts der zentralen Lage, der guten Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und der Anbindung an die Velohauptroute Richtung Thun wird jedoch erwartet, dass der Modal-Split zu Gunsten dieser Verkehrsträger verschoben wird und durchschnittlich weniger Fahrten mit dem Auto gemacht werden.</p>	
-----	----------------------	---	--	--

<i>Anliegen Nr.</i>	<i>Eingaben Nr.</i>	<i>Anliegen</i>	<i>Stellungnahme</i>	<i>Umsetzung</i>
		<b>Parkierung MIV</b>		
9.2	21	In der Überbauung Louelipark sollte ein autoreduziertes Wohnen angestrebt werden. Dafür muss ein Konzept erarbeitet werden, welches die Fussgängerverbindung zum Bahnhof sicherstellt, und eine Tiefe Auto pro Kopf Rate anstrebt. Diese kann in der Louelisiedlung bei 0.5 - 0.8 Auto pro Kopf liegen. Nebst den ökologischen Vorteilen kann damit eine erhebliche Kosteneinsparnis, Schaffung qualitätsvoller Aussenräume und eine bessere Akzeptanz in der Heimberger Bevölkerung aufgrund von weniger hohem, zusätzlichem Verkehrsaufkommen bewirkt werden.	Die beiden Parkplatzschlüssel von 1 Parkplatz pro Mietwohnung und 1.2 Parkplätzen Eigentumswohnung sind für die Lage in Heimberg bereits tief angesetzt. Der Maximalwert gemäss kantonaler Baugesetzgebung liegt bei 2 Parkplätzen pro Wohnung. Heimberg ist eine Agglomerationsgemeinde von Thun an der Zugstrecke Thun–Konolfingen. Die Lage am Rand der Agglomeration erfordert noch viele Parkplätze, welche aber unterdurchschnittlich viele Fahrten erzeugen, da das Angebot LV/ÖV gut ist. Ein beachtlicher Anteil der erwerbstätigen Bevölkerung in Heimberg arbeitet aber in der Stadt und Agglomeration Bern.	
			vgl. auch Stellungnahme zu Nr. 9.1	
9.3	26	Der VCS fordert einen weiteren Artikel in der Überbauungsordnung wie folgt: Art. 31 Abstellplätze Motorfahrzeuge  1) Die zulässige Parkplatzzahl im Wirkungsbereich wird bestimmt aus der Bemessung der Parkplätze für Wohnnutzungen sowie für übrige Nutzungen: a) Für Wohnnutzungen gilt: für Mietwohnungen 0.7 - 0.85; für Eigentumswohnungen 1.0  b) Die zulässige PP-Zahl für die übrige Nutzung bemisst sich gemäss Bauverordnung Art. 49 ff. BauV und bleibt vorbehalten.  c) E-Car-Lademöglichkeiten sind in der Tiefgarage einzurichten.		
			vgl. Stellungnahme zu Nr. 9.1	
		Begründung: Der zusätzliche Verkehr wird über die Alpenstrasse geführt, die heute schon überlastet ist. Am Kreisel und bei der Zufahrt zur Autobahn wird es zu noch mehr Stau kommen. Darum sollte eine autoreduzierte Siedlung angestrebt werden.	Es gilt die gesetzliche Vorgabe Art. 18a BauG und 56a BauV (neu seit 2023).  Der Verkehr soll auf die Bernstrasse geführt werden (vgl. 9.13).	

<i>Anliegen Nr.</i>	<i>Eingaben Nr.</i>	<i>Anliegen</i>	<i>Stellungnahme</i>	<i>Umsetzung</i>
9.4	5	Der Mitwirkende erwähnt, dass die 10 oberirdischen Besucher-Parkplätze für das Gewerbe eindeutig zu wenig sind, es sei denn die Einstellhalle ist öffentlich zugänglich.	Die ca. 10 oberirdischen Parkplätze dienen Besuchern und Kunden. Die UeO macht keine Vorgaben zu genauer Anzahl und Lage, es handelt sich jedoch um den voraussichtlich realisierbaren Umfang. Es ist vorgesehen, unter dem Gebäude eine Einstellhalle zu realisieren. Grösse und Aufteilung des Untergeschosses kann im Zuge der weiteren Projektierung und Realisierung auf die tatsächlichen Bedürfnisse der künftigen Betriebe abgestimmt werden.	
9.5	21 26	Der VCS fordert einen weiteren Artikel in der Überbauungsordnung wie folgt: Art. 25a Carsharing 1) Mit der ersten Etappe wird mindestens ein Abstellplatz für Carsharing-Fahrzeuge erstellt und ein entsprechendes Angebot geschaffen, welches aufrechtzuerhalten ist. Spätestens in der letzten Etappe wird ein zweiter Abstellplatz mit entsprechendem Angebot erstellt, welches aufrechtzuerhalten ist.  2) die Abstellplätze für Carsharing-Fahrzeuge sind im Bereich Quartierstrasse anzuordnen.	In der Gemeinde gibt es keinen Mobility-Standort mehr. Dieser war zu wenig rentabel. Gemeinderat und Projektträgerschaft stimmen zu, dass ein Standort direkt am Bahnhof sehr wünschenswert ist und bei der weiteren Projektierung einbezogen werden soll. Eine Verpflichtung von möglichen Carsharing-Anbietern kann jedoch mit der Überbauungsordnung nicht durchgesetzt werden. Ein fix für Mobility reservierter Parkplatz könnte nicht anderweitig genutzt werden.  Das der UeO zu Grunde liegende Verkehrskonzept sieht keine oberirdischen Autoparkplätze im Quartier vor. Dies soll nicht durch Carsharing-Fahrzeuge aufgeweicht werden. Entsprechend sind auch diese in den Einstellhallen oder südlich des Gewerbegebäudes (Baubereich J) anzuordnen.	
		<b>Parkierung Velo</b>		
9.6	19 26	Die mitwirkenden Organisationen fordern, dass die oberirdischen zentralen Veloabstellplätze näher bei den Wohnungen und / oder Strassen liegen müssen. Zudem fehlen bei den Eingängen der Gebäude A, B und E oberirdische Veloabstellplätze, welche zwingend ergänzt werden sollten.	Aus Gründen der Aussenraumgestaltung sollen die Veloabstellplätze für die Baubereiche A und B möglichst gesammelt an der «Wohnstrasse» platziert werden. Der Baubereich E liegt neben den beiden grossen (zentralisierten) Velounterständen. Direkt an der Fassade sind keine weiteren nötig.  In der UeO werden nur die grossen (zentralisierten) Velounterstände abschliessend verortet. Zusätzlich sind dezentral kleinere Veloabstellplätze vor den Baubereichen zulässig. Die genaue Lage wird mit der weiteren Projektierung festgelegt.	

<i>Anliegen Nr.</i>	<i>Eingaben Nr.</i>	<i>Anliegen</i>	<i>Stellungnahme</i>	<i>Umsetzung</i>
9.7	24 26	<p>Der VCS fordert einen weiteren Artikel in der Überbauungsordnung wie folgt:</p> <p>Art. 32 Veloabstellplätze</p> <p>1) Die Bemessung der Veloabstellplätze richtet sich nach den Zimmern der Wohnungen: 1 Abstellplatz pro Zimmer und wird im Baubewilligungsverfahren definitiv festgelegt.</p> <p>2) Die Hälfte der Veloparkplätze sind oberirdisch anzuordnen.</p> <p>3) E-Velo-Lademöglichkeiten sind in den unterirdischen Abstellplätzen einzurichten.                      Begründung: Die Siedlung liegt an der Velohauptroute nach Münsingen, Bern, Thun.</p> <p><b>Quartierstrasse</b></p>	<p>Es gilt Art. 54c Abs. 1 Bst. a BauV, wonach für jede Wohnung mindestens zwei Veloabstellplätze bereitzustellen sind. Im Projekt sind über 2 Veloabstellplätze pro Wohnung und resp. ca. 0.78 Veloabstellplätze pro Zimmer vorgesehen. Diese Zahlen werden sich aber im weiteren Projektverlauf noch verschieben.</p> <p>Die neuen gesetzlichen Vorschriften zur Elektrifizierung der Abstellplätze für Elektrofahrzeuge sind ausreichend. Die Art. 18a BauG und 56a BauV beziehen sich grundsätzlich auch auf E-Bikes.</p>	
9.8	26	<p>Der VCS unterstützt den Art. 25 Bereich «Quartierstrasse», wünscht sich jedoch, dass die alleeartig gepflanzten Bäume im UeO-Plan ersichtlich sind.</p>	<p>Die Sicherstellung der Allee ist der Gemeinde ein grosses Anliegen. Aufgrund diverser Projektunsicherheiten möchte man die genaue Lage noch nicht abschliessend definieren. Die Bäume werden hinweisend im Überbauungsplan eingetragen.</p>	UeP (Hinweis)
9.9	26	<p>Der VCS wünscht das Artikel 25 «Quartierstrasse» mit dem folgenden Absatz ergänzt wird:</p> <p>5) neu: Sie ist als Begegnungszone auszubilden, wo die Fussgänger / Velos Vortritt haben.                      (Erläuterung: Dies bei Tempo 20)</p>	<p>Gemeinderat und Projektträgerschaft streben ebenfalls eine Begegnungszone auf der Quartierstrasse mit Tempo 20 an. Dabei handelt es sich jedoch um eine verkehrspolizeiliche Anordnung, die nicht im Planungsinstrument verankert werden kann/soll.</p>	

<i>Anliegen Nr.</i>	<i>Eingaben Nr.</i>	<i>Anliegen</i>	<i>Stellungnahme</i>	<i>Umsetzung</i>
		<b>Bernstrasse</b>		
9.10	1 2 8 14 22	Die neue Überbauung muss ausschliesslich via Stockhornstrasse ans Strassennetz angebunden werden. Um diese besser gewährleisten zu können, sollte über einen Kreisel bei der Kreuzung Stockhornstrasse – Bernstrasse nachgedacht werden.	<p>Die Gemeinde nimmt die Mehrbelastung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur sehr ernst. Es wurde ein Verkehrsgutachten in Auftrag gegeben, welches die Kapazität des Knotens Stockhornstrasse/Bernstrasse untersucht.</p> <p>Dieses zeigt, dass bei einem Verkehrsfluss von 100 % des Fahrtenaufkommens des MIV (Zielvorgabe) über den Knoten Stockhornstrasse/Bernstrasse die Verkehrsqualität des Knotens zur massgebenden (worst case) Abendspitzenstunde von B (sehr gut) zu D (genügend) reduziert wird. Die durchschnittliche Wartezeit erhöht sich von 15 auf 28 Sekunden.</p> <p>Grundsätzlich wird die Verkehrsgüte D vom Kanton als genügend angesehen. Sollte sich die Situation verändern, könnte der Knoten zum Kreisel ausgebaut werden.</p> <p>Zu beachten ist auch, dass der Kanton laufend daran ist, das Gesamtverkehrssystem im Raum Thun Nord zu überprüfen und mit gezielten Massnahmen zu optimieren.</p> <p>Das Verkehrsgutachten zeigt auch, dass bei einem (unerwünschten) Verkehrsabfluss in Richtung Alpenstrasse der Knoten Stockhornstrasse/Alpenstrasse keine relevante Mehrbelastung erfährt (keine Änderung der Verkehrsqualität). Es bleibt aber die Absicht von Projekt, UeO und Gemeinderat, dass der Verkehr ausschliesslich in Richtung Bernstrasse geführt wird.</p> <p>Um dieses Regime durchzusetzen, werden die Einmündung nach Osten abgedreht und die beiden Fahrspuren baulich getrennt (Poller), so dass eine direkte Fahrt nur in der zulässigen Richtung möglich ist. Sollte sich in Zukunft zeigen, dass dies nicht genügt, könnte eine Barrierenanlage nachgerüstet werden, die eine Zufahrt nur erlaubt, wenn ein Fahrzeug von Osten</p>	

Anliegen Eingaben Anliegen  
Nr. Nr.

Stellungnahme

Umsetzung

auf der Stockhornstrasse zufährt. Der Fuss- und Veloverkehr ist von diesen Beschränkungen nicht betroffen. Dies wurde durch verkehrsteiner, Bern detailliert überprüft und ist im Anhang 1 zum Erläuterungsbericht dokumentiert.

Art. 24 (Erschliessung der UeV) legt fest, dass mit geeigneten Massnahmen sicherzustellen ist, dass die Zu- und Wegfahrt für Autos und Schwerverkehr über die Stockhornstrasse nach Osten zur Bernstrasse geführt wird.

Der Gemeinderat erkennt, dass bereits im heutigen Zustand und auch nach der Realisierung des Projekts das Verkehrsregime der Alpenstrasse zu überprüfen ist und mögliche Massnahmen ausgearbeitet und breit diskutiert werden müssen. Dies betrifft aber nicht mehr den Wirkungsbereich der UeO. Über die gesamte Gemeinde, unabhängig von der UeO, sind als Massnahmen vorgesehen resp. in Diskussion (Stand Herbst 2024):

- Verlegung der Hauptschulwege von der Alpenstrasse auf die Achse Dammweg/Dälenwaldweg («hinten herum»).
- Verkehrsberuhigung auf der Alpenstrasse durch Verengungen bei den behindertengerecht umgestalteten Bushaltestellen.
- Die Einrichtung einer Tempo 30-Zone (statt Strecken-30) wird demnächst beim Kanton eingereicht. Sie umfasst auch die Aufhebung von Fussgängerstreifen.
- Schriftliche Umfrage bei der Gesamtbevölkerung, um ein Bild über die Problemwahrnehmung zu erhalten.
- Grundsätzlich ist sich der Gemeinderat der Situation bewusst, weitere Massnahmen sollen überprüft und ergriffen werden, wenn die anstehenden umgesetzt sind und weitere Schritte nötig sind. Viele weitere Ideen sind vorhanden, aber nicht spruchreif. Nach der Realisierung der Massnahmen aus dem geltenden Verkehrsrichtplan soll dessen Revision angegangen werden.

Anliegen Nr.	Eingaben Nr.	Anliegen	Stellungnahme	Umsetzung
		<b>Stockhornstrasse</b>		
9.11	2 22	Eine Erschliessung des Loueliparks muss über die Stockhornstrasse geschehen, um die bereits überlastete Alpenstrasse entlasten zu können. In diesem Zusammenhang muss die vorhandene Strassenbrücke über die Eisenbahn mit einem Trottoir verbreitert werden. Heute geschehen bereits regelmässig gefährliche Begegnungen zwischen Autos und Personen, welche die Brücke benützen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Das Geschwindigkeitsverkehrsregime wird überwacht und durchgesetzt. Bisherige Messwerte zeigen eine gute Einhaltung. Zusätzliche dauernde Smiley-Anlagen im Umfeld der Schule können ein Signal setzen und zusätzlich für die Schulwegthematik sensibilisieren. Mit fix installierten Geräten könnten permanente Messwerte generiert werden.</li> <li>- Elterntaxi sind im Schulumfeld ein Problem, für welches der Gemeinderat Massnahmen überprüft. Allenfalls können mit dem Schulhausneubau zusätzliche Massnahmen überprüft werden. Es handelt sich jedoch grundsätzlich um öffentliche Parkplätze, die auch die weiteren öffentlichen Anlagen (Kirche/Friedhof, Aula, Sportanlagen etc.) erschliessen und deshalb nicht aufgehoben werden können.</li> <li>- Bei allen Massnahmen ist der Vorbehalt zu machen, dass es einen ergebnisoffenen, zeitintensiven politischen Prozess benötigt.</li> </ul>	
9.12	16	Der Mitwirkende fordert eine neue Linienführung der Stockhornstrasse im Bereich der Stöckli AG. Die aktuell ungenügende Kurve sollte im Hinblick auf das erhöhte Verkehrsaufkommen verbessert werden. Der Mitwirkende schlägt vor, dass die Gemeinde Heimberg das Areal der Stöckli AG erwirbt und die Stöckli AG bspw. im Gewerbeland der neuen Überbauung Loueligraben ein Ersatzareal erhält.	Der Erwerb der Parzelle Nr. 758 (Stöckli AG) durch die Gemeinde wurde überprüft und verworfen. Die heutige Situation wirkt auch beruhigend und soll deshalb belassen werden. Es wäre kontraproduktiv, die Verkehrsführung Richtung Alpenstrasse für den MIV attraktiver zu gestalten, dies würde die Alpenstrasse als «Schleichweg» zur Umfahrung der Bernstrasse aufwerten.	

<i>Anliegen Nr.</i>	<i>Eingaben Nr.</i>	<i>Anliegen</i>	<i>Stellungnahme</i>	<i>Umsetzung</i>
		<b>Alpenstrasse</b>		
9.13	1 2 9 10 21 22 24	Mehrere Mitwirkende kritisieren die Erschliessung des Loueliparks für den motorisierten Verkehr. Es ist zwingend notwendig, dass die Erschliessung nicht über die bereits überlastete Alpenstrasse (und Schützenstrasse) erfolgen darf. Dazu sind passende Massnahmen zu ergreifen.	<p>Die Gemeinde nimmt die Mehrbelastung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur sehr ernst. Grundsätzlich wird auf dem Areal resp. in der UeO das mögliche gemacht, dass keine zusätzliche Belastung der Alpenstrasse entsteht. Darüber hinaus ist der Gemeinderat auf unterschiedliche Ebenen und Zeithorizonten daran, die Verkehrsprobleme auf den Gemeindestrassen in den Griff zu bekommen.</p> <p>Es war seit Beginn des Verfahrens eine wichtige Rahmenbedingung, dass der Verkehr über die Stockhorn- auf die Bernstrasse geleitet wird. Der Verkehr soll nicht auf die Alpen- oder Schützenstrasse geleitet werden.</p> <p>Dazu soll bei der Arealausfahrt ein Linksabbiegegebot resp. ein Rechtsabbiegeverbot verfügt werden. Ausserdem ist Schleichverkehr über das Prodega-Areal zu verhindern. Weitere Massnahmen auf der Stockhorn- und der Alpenstrasse sind zu prüfen. Sie würden in jedem Fall Auswirkungen auf die Verkehrsströme in der Gemeinde haben, so dass eine grossräumige Betrachtung nötig ist.</p> <p>Das Verkehrsgutachten der verkehrsteiner, Bern vom 8. November 2023 zeigt auf, dass der Knoten Bernstrasse-Stockhornstrasse das zu erwartende zusätzliche Verkehrsaufkommen gut absorbieren kann, ohne dass bauliche oder weitere Massnahmen ergriffen werden müssen. Ein Kreisverkehr ist nicht nötig, stellt aber langfristig eine Option dar.</p> <p>Die Überbauung ist nicht an die Schützenstrasse angebunden und wird dort keinen Verkehr verursachen. In diese Richtung (Fahrt nach Norden) ist auch kein Ausweichverkehr zu erwarten, denn er ist viel länger.</p>	

<i>Anliegen Nr.</i>	<i>Eingaben Nr.</i>	<i>Anliegen</i>	<i>Stellungnahme</i>	<i>Umsetzung</i>
		<b>Fabrikweg</b>		
9.14	4 11 13	Der Fabrikweg ist auf der nördlichen Seite der drei Grundstücke 395, 429 und 428 zu einem grösseren Teil auf den privaten Grundstücken und wird als öffentlicher Fuss- und Radweg und oft auch als Fahrweg genutzt, was auch nach den vorliegenden Plänen weiterhin so bleiben wird. Es würde eine wesentliche Mehrbelastung der privaten Fusswege geben, für welche für die Parzelle 428 und 429 kein Wegrecht vorliegt. Dem Plan ist zu entnehmen, dass dieser Fuss- und Radweg der neuen Überbauung von privaten Grundstücken auf Gemeindegrund verlegt wird. Die Mitwirkenden stellen den Antrag, dass die Verlegung auch entlang der privaten Parzellen 395, 429 und 428 vorgenommen wird.	Auch wenn es keine vollständige privatrechtliche Sicherung des Wegs gibt, handelt es sich um einen öffentlichen Fuss- und Veloweg im Unterhalt der Gemeinde. Wenn dies die Grundeigentümerschaften wünschen, kann ein Erwerbsverfahren eingeleitet werden.  Die Verlegung der LV-Verbindung wird von der Bauherrschaft getragen. Eine (vorgezogene) Fortsetzung bis zur Unterführung ist zu prüfen, würde jedoch zu Lasten des Spielplatzes gehen. Eine Verschiebung nach Norden ist nicht Gegenstand der vorliegenden UeO, sondern soll in einem separaten Verfahren oder spätestens mit der Entwicklung der ZPP Nr. 7 diskutiert werden.	
9.15	4 11 13 17	Bei der ersten Information bezüglich der Überbauung Louelipark wurde von Fuss- und Radwegen gesprochen, welche die neuen Gebäude untereinander verbinden. Handelt es sich dabei um Privatwege, die nicht benutzt werden können oder ist hier eine Regelung angedacht, dass die Anstösser diese Wege auch als Verbindungsweg nutzen können? Die Frage stellt sich insbesondere ob vom Ende des Fabrikweges zur Überbauung ein Durchgang möglich ist, der nur von den Anwohnenden der Parzellen Nrn. 230, 427, 428. 395, 396 passiert werden darf? Umgekehrt müsste ein Durchgang für die Überbauung via Fabrikweg vermieden werden.	Bei diesem Teil des Fabrikwegs handelt es sich um eine Privatstrasse. Öffentlich rechtlich erfolgt keine Anbindung. Die Wegbeziehung ist Gegenstand privater Vereinbarungen.  Bei den vorgeschriebenen arealinternen Verbindungen handelt es sich um gemeinschaftliche Wege. Angesichts der zahlreichen Bewohner der Anlage ist ein Abschliessen nicht realistisch.  Eine Anbindung an den Fabrikweg ist nicht vorgesehen, da keine Fortsetzung möglich ist. Die Abzäunung des Areals wird in der UeO nicht geregelt, sondern ist für das Bauprojekt zwischen den Nachbarn zu regeln. Eine einseitige Zugangsmöglichkeit ist dabei unrealistisch. Für beidseitige Zugangsmöglichkeiten zeigen sich die Projektentwickler offen.	

<i>Anliegen Nr.</i>	<i>Eingaben Nr.</i>	<i>Anliegen</i>	<i>Stellungnahme</i>	<i>Umsetzung</i>
<b>Bahnhoferschliessung</b>				
9.16	4 11 13	Beim Umbau des Bahnhofs Heimberg wird das Perron auf der Westseite im Norden gekürzt und im Süden verlängert um so einen direkten Zugang der Überbauung Louelipark zum Bahnhof zu gewährleisten. In den vorliegenden Plänen ist kein solcher Zugang erkennbar. Wurde dieser vergessen oder wurden die Pläne dahingehend verändert?	Der Gemeinde ist die Perronverlagerung und eine mögliche Direktanbindung bekannt. Die Abklärungen mit der BLS im Vorfeld der Projektierung ergaben, dass ein offizieller Perronzugang von dieser Seite nicht zweckmässig ist, da nur ein Perron erschlossen wäre und die Anbindung nicht behindertengerecht wäre. Sie ist daher nicht in die Projektentwicklung eingeflossen.	
9.17	19	Die BLS bemerkt in ihrer Mitschrift, dass eine mögliche Perronverlängerung bis ungefähr Mitte des Hauses E in der weiteren Planung zu berücksichtigen ist.	In der weiteren Projektierung wird die Perronverlängerung berücksichtigt.	
9.18	19	Die geplante Anbindung des Areals an die Bahn erfolgt nur über die westlich bzw. nördlich geplante Verkehrsfläche. Eine attraktive Anbindung für Bahnreisende könnte über den Fabrikweg angestrebt werden.	vgl. 9.15	
<b>10. Soziales Wohnen</b>				
10.1	6 24	Mehrere Mitwirkende fordern alternative Wohnformen, wie Möglichkeiten für Grossfamilien oder altersgerechte und behindertengerechte Wohnungen, sowie bezahlbaren Wohnraum. Zudem wird die Prüfung einer genossenschaftlichen Nutzung gewünscht.	Sowohl bei der Bernischen Pensionskasse, als auch bei der Frutiger AG handelt es sich nicht um gemeinnützige Bauträger. Die Gemeinde Heimberg hat keine Anforderungen an gemeinnützigen Wohnungsbau festgelegt. Die Grundeigentümerschaft plant entsprechend dem Standort Wohnungen im mittleren Preissegment.	

<i>Anliegen Nr.</i>	<i>Eingaben Nr.</i>	<i>Anliegen</i>	<i>Stellungnahme</i>	<i>Umsetzung</i>
10.2	22	Die mitwirkende Organisation fordert eine stärkere Ausrichtung auf Familien um so eine überdurchschnittliche Belegung von 2.5 Personen pro Wohnung zu erreichen. Dies würde zur besseren Integration und einem stärkeren Gemeinschaftsgefühl im Wohngebiet beitragen.	<p>Nach aktuellem Projektstand ist folgender Wohnungsspiegel angedacht:</p> <p>Stockwerkeigentum:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– 1.5 Zimmer: 0</li> <li>– 2.5 Zimmer: 1</li> <li>– 3.5 Zimmer: 29</li> <li>– 4.5 Zimmer: 27</li> <li>– 5.5 Zimmer: 6</li> </ul> <p>Miete:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– 1.5 Zimmer: 26</li> <li>– 2.5 Zimmer: 77</li> <li>– 3.5 Zimmer: 88</li> <li>– 4.5 Zimmer: 49</li> <li>– 5.5 Zimmer: 0</li> </ul> <p>Der Anteil der für Familien geeigneten Wohnungen (3.5 Zimmer und grösser) beträgt ca. 66%.</p>	

## 11. Weiteres

### Partizipation

11.1	5	Der Mitwirkende fordert mehr öffentliche Anlässe, bei welchen das Vorhaben der breiten Öffentlichkeit präsentiert wird.	Nach der Auswertung der Mitwirkung soll ein weiterer Informationsanlass durchgeführt werden. Ausserdem fand am 3. April 2023 ein zusätzlicher Workshop mit den Gewerbetreibenden statt. Die gesamte Arealentwicklung wurde von Anfang an und bei jedem Zwischenschritt mit regelmässigen Informationsanlässen und vielen Einzelgesprächen mit Direktbetroffenen begleitet. Der Gemeinderat beabsichtigt, dies auch so weiterzuführen.	
	5	Ausserdem wird das bisherige Vorgehen kritisiert, bei welchem die verschiedenen Projektstudien der Bevölkerung nicht vorgelegt wurden.	Die anderen vier Studien sind durch den Schlussbericht zur Ideenstudie öffentlich einsehbar. Der Schlussbericht ist Teil des Planungsdossiers. Auf eine Ausstellung aller Studien wurde verzichtet. Es fanden öffentliche Infoveranstaltungen am 23. Mai 2022 und am 9. Mai 2023 statt. Zudem fanden Nachbarschaftsinformationen am 18. Mai 2022 statt.	

<i>Anliegen Nr.</i>	<i>Eingaben Nr.</i>	<i>Anliegen</i>	<i>Stellungnahme</i>	<i>Umsetzung</i>
		<b>BKW</b>		
11.2	18	<p>Auf der vom erwähnten Bauvorhaben betroffenen Parzellen Nr. 872,235,396,428,429, 427,230,239,192,1869,752 führt die BKW Energie AG 16/0,4 Kilovolt-Kabelleitungen durch und befindet sich die Transformatorenstation der BKW Energie AG. Die BKW überprüft die Bauvorhaben hinsichtlich der Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften. Im Bereich von elektrischen Anlagen sind insbesondere die Leitungsverordnung (LeV) und die Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV) zu beachten.</p>	<p>Kenntnisnahme. Die Abstimmung ist Aufgabe der Bauherrschaft und erfolgt im Rahmen der weiteren Projektierung. Erste Gespräche haben stattgefunden und die offenen Punkte konnten geklärt werden. Zur Koordination der verschiedenen Infrastrukturanlagen, erarbeitet die Bauherrschaft unter Einbezug der Gemeinde einen Infrastrukturplan.</p>	
	18	<p>Die Transformatorenstation der BKW Energie AG ist vom geplanten Bauvorhaben Überbauungsordnung «Louelipark» betroffen, welches zudem die bestehenden 16/0,4 Kilovolt-Kabelleitungen beeinträchtigen könnte. Dieses Bauvorhaben muss vorab mit dem Projektleiter Herr Martin Egli der BKW Energie AG abgestimmt werden, um den Schutz und die Funktionsfähigkeit der Leitungen und der Station zu gewährleisten.</p> <p>Gestützt auf die Bestimmungen des Stromversorgungsgesetz (StromVG) ist die BKW verpflichtet, ein sicheres, effizientes und leistungsfähiges Netz zu betreiben. Die Transformatorenstation und 16 Kilovolt-Kabelleitungen sind gesetzeskonforme bewilligte Anlagen im Verteilnetz der BKW und tragen einen wesentlichen Beitrag zur Stromversorgung bei. Die Station und Leitungen dürfen zu keinem Zeitpunkt in ihrem Bestand und störungsfreiem Betrieb gefährdet werden. Dies gilt für das aufgelegte Projekt sowie auch für spätere Projekte.</p> <p>Sobald die öffentliche Auflage publiziert wird, wird die BKW im Sinne einer Einsprache geltend machen, dass der Bestand und störungsfreie Betrieb als auch die Zugänglichkeit der Leitungen und Anlage jederzeit zu gewährleisten ist und behält sich im Widerhandlungsfalle die Geltendmachung von Schadenersatz vor.</p>	<p>siehe oben</p>	

<i>Anliegen Nr.</i>	<i>Eingaben Nr.</i>	<i>Anliegen</i>	<i>Stellungnahme</i>	<i>Umsetzung</i>
11.3	18	<p>Die BKW weist des Weiteren darauf hin, dass das Arbeiten in der Nähe einer elektrischen Anlage erhebliche Gefahren verursachen, weshalb die nachfolgenden Sicherheitsvorschriften einzuhalten sind:</p> <p>Bei Bauarbeiten in der Nähe der Leitung ist grösste Vorsicht geboten, damit die Personen - wie auch die Versorgungssicherheit jederzeit gewährleistet werden kann.</p> <p>Kabelleitungen - Das BKW-Merkblatt für Baufachleute «Arbeiten in der Nähe von Kabeln» ist einzuhalten.</p> <p>Die BKW bittet um die Zustellung des finalen Baugesuchs und über Informationen bei allfälligen Änderungen, wodurch die Unterlagen neu beurteilt werden müssten.</p> <p><b>BLS</b></p>	<p>Kenntnisnahme. Die notwendigen Vorkehrungen werden durch die Bauherrschaft auf Stufe Bauprojekt getroffen.</p>	
11.4	19	<p>Die BLS fordert basierend auf dem Art. 43 Abs. 2 der Lärm-schutzverordnung (LSV) eine Aufstufung der Lärmempfindlichkeitsstufe für die Baufelder E + I auf die Stufe ES III.</p>	<p>Die Berechnungen der Gartenmann Engineering AG haben gezeigt, dass hinsichtlich des Eisenbahnlärms für die neu geplanten Wohnbauten in den Baubereichen A-I die Immissionsgrenzwerte ES II, für das gemischt genutzte Gebäude im Baubereich J die Immissionsgrenzwerte ES III eingehalten werden.</p>	
11.5	19	<p>Die BLS informiert über zu erwartende Auflagen bei der Bauausführung betreffend der Sicherheitsmassnahmen, Schutzmassnahmen bei Betrieb von Kränen, Maschinen usw.; Bauten an über oder neben der Bahn; Grabarbeiten im Bereich von Fahrleitungsfundamenten; SBB-Reglement I-20025 «Unterhalt der Grünflächen: Wald, Gehölze und Einzelbäume»; Abzäunung und Elektroinstallationen in Bahnnähe.</p>	<p>Kenntnisnahme. Die notwendigen Vorkehrungen werden auf Stufe Bauprojekt getroffen.</p>	
11.6	19	<p>Gemäss der BLS muss sichergestellt werden, dass die bahntechnischen Einrichtungen des Bahnüberganges Loueligraben (km 29.518) und dessen elektrische Erschliessung nicht beeinträchtigt werden. Der Zugang, Unterhalt und Reparatur dieser Anlagenteile muss für Bahnpersonal jederzeit möglich sein.</p>	<p>Dieser Bahnübergang ist bereits ausser Betrieb und wird im Rahmen des Bahnhofumbaus aufgehoben (siehe Auflageprojekt 2020 BLS, Plan Nr. 10841-101, Beilage 11 und Kurzbericht Zeltner Ingenieure 3.3 Durchwegung: «Der Rigips interne Bahnübergang beabsichtigt die BLS aus Bahnsicherungs- und Sicherheitsgründen aufzuheben.», Beilage 3)</p>	

<i>Anliegen Nr.</i>	<i>Eingaben Nr.</i>	<i>Anliegen</i>	<i>Stellungnahme</i>	<i>Umsetzung</i>
		<b>Weitere</b>		
11.7	1 7	Die Mitwirkenden und Miteigentümer:innen der Parzelle Nr. 1043 sind aktuell durch eine Lärmschutzmauer von den Emissionen des heutigen LKW-Parkplatzes geschützt. Sie möchten wissen, ob diese mit der geplanten Überbauung bestehen bleibt. Zudem fordern sie, dass falls die Umlegung des Grabehüsibachs bereits früher vorgenommen wird, eine frühzeitige Information sowie Begehung durchgeführt wird.	Für die bestehende Lärmschutzwand auf der Parzelle Nr. 1043 besteht keine Dienstbarkeit. Die Lärmschutzwand befindet sich im Freihaltebereich «Gewässerraum Grabehüsibach». Kommt es zu einer Freilegung des Bachs, muss die Lärmschutzwand weichen. Ob die Lärmschutzwand bis dann bleiben kann, muss im Zuge der weiteren Projektentwicklung geklärt werden.	
11.8	20	Die christliche Gemeinde Heimberg hat ihr aktuelles Gemeinde- und Begegnungszentrum in einem Industriequartier im nördlichen Teil der Gemeinde. Aus mehreren Gründen sei dieser Standort ungenügend. Seit längerem suchen sie einen neuen Standort und möchten diesen gerne im geplanten Louelipark realisieren. Sie fordern eine Prüfung ihrer Idee, einen öffentlichen Begegnungsort mit Räumlichkeiten und Angeboten wie Bistro und Indoorspielplatz. Die Räume sollen bewusst für alle nutzbar sein, für Seminare, Schulungen, Weiterbildungen, Ausstellungen, kulturelle Anlässe, Vereinsanlässe, Familienfeste usw. Für die Verwaltung der Räume würde ein neuer Verein gegründet der politisch und konfessionell unabhängig ist. Eine Mietung kommt für die mitwirkende Organisation nicht in Frage. Die Ausscheidung als Stockwerkeigentum müsste mit den Eigentümern neu verhandelt werden.	Die konkrete Nutzung des südlichen Gewerbetells ist Sache der Grundeigentümerschaft. Interessierte Organisationen können gerne den Kontakt über die Bauverwaltung zur Grundeigentümerschaft suchen. Die planungsrechtlichen Vorgaben lassen solche Nutzungen zu.	
11.9	26	Die mitwirkende Organisation fordert, dass die Einfahrten in die Einstellhalle analog den Hauseingängen besser sichtbar in den Plan gezeichnet werden sollen, da sie aktuell nur schlecht zu identifizieren sind.	Die Darstellung der projektierten Einfahrten in die Einstellhalle wird im Überbauungsplan ergänzt (Hinweis).	UeP UeV Art. 4

<i>Anliegen Nr.</i>	<i>Eingaben Nr.</i>	<i>Anliegen</i>	<i>Stellungnahme</i>	<i>Umsetzung</i>
11.10	23	Die mitwirkende Organisation fordert angemessene Massnahmen für die Qualitätssicherung im Projekt Louelipark. Es wird bedauert, dass die Trägerschaft weder die Ideenstudie nach SIA 143 ausgeschrieben hat noch bereit ist, den nächsten Schritt einen nach SIA geprüften Projektwettbewerb auszuloben. Weiter wird die im Richtplan festgeschriebene Qualitätssicherung in Projektentwicklung und Realisierung sehr begrüsst. Dabei ist die Realisierung zwingend durch qualifizierte Fachpersonen aus den Fachgebieten Architektur / Städtebau und Landschaftsarchitektur sicherzustellen.	Die Gemeinde hat gemeinsam mit der Grundeigentümerschaft einen sehr aufwändigen Studienauftrag in Anlehnung an die SIA-Ordnung 143 mit 5 Projektteams und zwei Bearbeitungstiefen durchgeführt. Aus Sicht der Gemeinde wurde damit eine sehr hohe Qualität erreicht. Die weitere Qualitätssicherung wird durch die UeO vorgegeben. Der Gemeinderat geht davon aus, dass die Realisierung weiterhin durch qualifizierte Fachpersonen erfolgt.	
11.11	9	Der Mitwirkende äussert seine Überzeugung davon, dass das aktuelle Projekt «Louelipark» an einer Urnenabstimmung von der Gemeinde Heimberg nicht angenommen wird.	Kenntnisnahme.	
11.12	3	Die Mitwirkenden kritisieren die Lage der Abfallcontainer. Dieser liegt zu nahe an der Stockhornstrasse, so dass deren Anwohnende von den durch die Entsorgung entstehenden Lärmemissionen belastet werden. Zudem sollte eine Unterfluranlage bevorzugt werden.	Die Container für die Entsorgung befinden sich genug weit von der Stockhornstrasse entfernt (ca. 10 m). Sie müssen gemäss der Überbauungsordnung unterflur erstellt werden.	