

Zone mit Planungspflicht (ZPP) D „Dükerweg“

MITWIRKUNGSBERICHT



14. April 2014

DURCHFÜHRUNG MITWIRKUNGSVERFAHREN

A MITWIRKUNGSUNTERLAGEN UND -FRIST

Die Unterlagen zur Zone mit Planungspflicht (ZPP) D "Dükerweg" lagen vom 17. Februar bis 18. März 2014 in der Gemeindeverwaltung in Steffisburg während der Büroöffnungszeiten öffentlich auf. Zudem fand am 13. Februar 2014 eine Orientierungsveranstaltung statt, an welcher der Gemeinderat über die Planung informierte. Folgende Unterlagen waren Bestandteil der Mitwirkung:

- Änderung Baureglement
- Änderung Zonenplan
- Erläuterungsbericht
- Nutzungsstudie Planung Dükerweg (Verkehrsgrundlagen)
- Verkehrsrichtplan
- Zwei Modelle

Die wichtigsten Unterlagen konnten auf der Homepage der Gemeinde unter www.steffisburg.ch heruntergeladen werden.

B PUBLIKATION

Ausgeschrieben war das Mitwirkungsverfahren im Amtsanzeiger vom 6. und 13. Februar 2014. Die Mitwirkung war zudem auch auf der Homepage der Gemeinde Steffisburg angekündigt.

C EINGABEFRIST DER STELLUNGNAHMEN

Stellungnahmen konnten bis am 18. März 2014 an die Gemeindeverwaltung Steffisburg gerichtet werden.

D MITWIRKENDE

Es gingen 12 schriftliche Stellungnahmen und eine summarische Beurteilung aus dem Orientierungsanlass vom 13. Februar 2014 ein.

E LISTE DER MITWIRKENDEN

Nr.	
1	Thomas Dermond, Zelgstrasse 18, 3612 Steffisburg
2	Brigitte Berger, ohne Adressangabe
3	anonym
4	summarische Beurteilung (aus dem Orientierungsanlass)
5	SP Steffisburg
6	EDU Steffisburg
7	GRÜNE Steffisburg
8	GLP Grünliberale Partei Steffisburg
9	VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Regionalgruppe Thun-Oberland
10	Sandra und Martin Huber, Bahnhofstrasse 17, 3612 Steffisburg
11	Fritz und Verena Lauber, Bahnhofstrasse 21, 3612 Steffisburg
12	Martin und Cornelia Lauber, Bahnhofstrasse 21, 3612 Steffisburg
13	Michael Riesen, Brucheggweg 3, 3612 Steffisburg

F HINWEIS ZUR SCHREIBWEISE

Die Mitwirkungseingaben wurden unverändert abgeschrieben. Korrekturen inhaltlicher Art sind keine erfolgt; Rechtschreibfehler wurden nur wo sinnvoll und möglich korrigiert; teilweise wurden Satzzeichen wegen der besseren Lesbarkeit angepasst.

Im ganzen Bericht wird einheitlich die Terminologie "Dükerweg" verwendet (nicht Dückerweg).

1. ALLGEMEINE AUSWERTUNG ZUM FRAGEBOGEN

Pro Frage aus dem Fragebogen wurden jeweils die Schlüsse summarisch gezogen.

Stärken und Schwächen des Unterdorfs (i.S. Gschwendareal) – heute?	
1	Das Unterdorf wirkt heute unstrukturiert. Die Ueberbauung Dükerweg könnte helfen, dass dem Unterdorf eine moderne und frische Erscheinung gegeben wird, die evt. Neue Investitionen fördert in die Renovation alter Liegenschaften.
2	Stärken: <ul style="list-style-type: none">- Viel Raum für junge Musiker- Raum für Begegnungen- Günstige Möglichkeiten eine eigene Werkstatt zu eröffnen.
3	Schwächen: Das Ortsbild im Unterdorf ist nicht wirklich schön und bedarf einer Erneuerung. Der Weg vom Coop her Richtung Steffisburg ist nur auf einer Strassenseite durchgehend. (Bereich Rest. Linde, Deyhle fehlt Trottoir der Strasse entlang) Das Restaurant Linde ist ein Schandfleck. Dort sollte unbedingt eine Lösung gefunden werden. Das Dorf wirkt verzettelt, Unterdorf und Oberdorf sind nicht attraktiv miteinander verbunden. Es fehlt ein Verweilpunkt, Treffpunkt, Sitzgelegenheiten (ohne Restaurant) wo sich Junge, aber auch ältere Leute treffen können. Gemütliches Sitzen auf einer Bank. (Parkmässig) Radstreifen auf Hauptstrasse fehlt durchs Dorf.
4	Stärken: <ul style="list-style-type: none">- Zentrale Lage- Gute Erschliessung mit öV- Nähe zu öffentlichen Einrichtungen (Post/Gemeinde/Banken..)- Treffpunkt für Junge- Best. Potenzial- Durchmischung Detailhändler u. Gastronomie Schwächen: <ul style="list-style-type: none">- Brandruine Rest. Linde- Unattraktiv für Fahrradfahrer (Parkplatzproblem)- Optisch unattraktiv- Städtebaulich schlecht

	<ul style="list-style-type: none"> - Erschliessung zur Zulgstrasse fehlt (Dükerbrücke) - Zwielightiges Quartier
5	<p>Von Aussen her sind die Gebäulichkeiten (i.S. Gschwend-Areal) für ein Dorfzentrum nicht unbedingt eine gute Visitenkarte. Der positive Aspekt der heutigen Gebäulichkeiten ist, dass diese seit Jahren dem Kleingewerbe, Gastgewerbe und einigen Vereinen und Clubs zur Verfügung stehen. Diese "Nischenkultur" im Unterdorf wird dadurch verschwinden.</p> <p>Aus planerischer Sicht ist aber eine Aufwertung – und damit eine Öffnung für breite Bevölkerungsschichten – sehr zu empfehlen.</p>
6	<p>Das Unterdorf ist geprägt von der Kantonsstrasse. Das Gschwend-Areal ist heruntergekommen und wenig einladend. Die dortigen Geschäfte/Betriebe wirken wenig Vertrauen erweckend. Entlang der Strasse Geschäfte oder schlecht genutzte Plätze (Astra-Areal).</p>
7	<p>Stärken:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einer der zentralsten Orte in Steffisburg mit bester Versorgung und Erschliessung. - Vielfältige Nutzung vor allem durch viele Kleinbetriebe. - Erschwingliche Mieten für Individuen, Familien, Kleinbetriebe und Gruppen, auch einkommensschwache. - Hoher Anteil Langsamverkehr und wenig Motorfahrzeugverkehr im und durch das Areal. - Einige geborgene und attraktive Orte. - Etliche das Dorfbild positiv prägende historische Gebäude. <p>Schwächen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einige der Gebäude sind nicht ortsbildverträglich. - Kein zugseitiger Durchgang.
8	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> - Preisgünstige Räume für Junge, Künstler, Kleingewerbe im Gschwend Areal - Preisgünstiger Wohnraum für sozial Schwächere im Gschwend Areal <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Risiko bei Brandausbruch im unübersichtlichen, verwinkelten Gebäudekomplex - Gschwend Areal wirkt alt, in desolatem Zustand, unattraktiv - Eine grosses, zentral gelegenes Gebiet wird schlecht genutzt - Brandruine "Linde" ruiniert über Jahre das Dorfbild im Allgemeinen, das Unterdorf im Speziellen.
13	<p>Stärken: Raum für Gewerbebetriebe und Freizeit wie Wösch-Oase, Anbindung an ÖV, Verkehrssituation mit Parkplätzen</p>

	<p>Schwächen: keine vor allem bauliche und wirtschaftlich optimale Nutzung des Areals, heterogene Bauten, optisch und städtebaulich gar nicht ansprechend, Fremdkörper</p>
	<p>Zusammenfassung der Planungsbehörde zu den Stärken:</p> <ul style="list-style-type: none">- Als grösste Stärken des Areals werden von den Mitwirkenden insbesondere die zentrale Lage, die gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr, die Nähe zu den öffentlichen Einrichtungen und die guten Versorgungsangebote in der Umgebung angegeben.- Weiter werden die vielfältigen und kostengünstigen Nutzungsmöglichkeiten und Angebote für Kleingewerbe, Gastgewerbe, Vereine, Clubs, Kultur und Kunstschaffende sowie auch der preisgünstige Wohnraum als Stärken des heutigen Areals beurteilt. <p>Zusammenfassung der Planungsbehörde zu den Schwächen:</p> <ul style="list-style-type: none">- Die ganze Gebäudegruppe im Planungssperimeter ist für Steffisburg keine gute Visitenkarte. Sie ist heruntergekommen, wirkt nicht einladend, optisch und städtebaulich unattraktiv und ist in einem desolaten Zustand.- Die Brandruine des Restaurants Linde wird von mehreren Mitwirkenden als starke Beeinträchtigung des Ortsbildes beurteilt.- Mehrfach wird auf den fehlenden Zugang zur und entlang der Zulg hingewiesen.

Positive Magnete im Unterdorf - heute?	
1	Könnte wohl die frisch dastehende Adler-Liegenschaft sein und die kleinen Läden entlang der Strasse. (Mühlelädeli, Optiker, Veloladen etc.) Anmerkung: Wäre es sinnvoll, eine Fussgängerbrücke zu erstellen Richtung Kindergarten/Schulanlagen.
3	Im Unterdorf hat es viele attraktive Geschäfte aber die grenzen sich vom Oberdorf ab, resp. umgekehrt. (Mühlistübli, Coccinella, Wenger Wohnen, Polysport.
4	<ul style="list-style-type: none"> - Modegeschäft Hänsenberger - Brockenstube Frauenverein Steffisburg - Coop vergrössern und mehr Parkmöglichkeiten anbieten - Zukünftige Dükerbrücke - Neuüberbauung Kassenstutz
5	Das kleinere Gewerbe mitten im Zentrum unserer Gemeinde. Günstige Mietflächen für das Gewerbe und den Handel.
6	Die Begegnungszone des Gasthof Adler (Biergarten).
7	Unterdorf allgemein: <ul style="list-style-type: none"> - Post, Gemeindehaus, Werkhof, Höchhus, Zulg, Restaurants, Läden, Ärzte, Banken, Alterheim Areal: <ul style="list-style-type: none"> - Zahlreiche Kleinbetriebe wie Brockenhaus, Velo-Bieri, FEG, Wöschoase usw. - Historisches Bieri-Haus, historische Häusergruppe. - Ungestörtes "Hängen"/Spielen an der Zulg.
8	Restaurant Adler Einkaufsmöglichkeiten in Fachgeschäften <ul style="list-style-type: none"> - Modehaus Hänsenberger - Mühlistübli - Polysport - Coop
13	Zulg, Gasthof Adler, Post, Detaillisten, Coop, ÖV-Anbindung

Zusammenfassung der Planungsbehörde zu den positive Magneten im Unterdorf-heute:

- Von den Mitwirkenden werden übereinstimmend das breite Angebot - Einkauf (Coop, Detaillisten, Velo-Bieri), öffentliche Dienstleitungen (Post, Gemeindehaus, Werkhof), Dienstleistung (Ärzte, Banken, Optiker, Altersheim, Brockenhaus, FEG) und Restaurants (Höchhus, Wöschoase) - als positive Magnete im Unterdorf erwähnt.

Zukünftige Angebote und mögliche Nutzungen im Unterdorf (i.S. Gschwendareal)?	
1	Die Nutzung durch Coop scheint wohl schon unter Dach und Fach zu sein!!!!. Ansonsten ist ein ausgewogenes Programm von Gewerbe und Dienstleistung erstrebenswert. Wohnungen für Familien im Miet- und Eigentumsverhältnis. Sicher sollten spezifische Behindertengerechte Wohnungen erstellt werden.
2	Nur die Hälfte überbauen: Läden und Wohnungen, das Zulogseitige Gebäude zur bisherigen Nutzung stehen lassen!.
3	<ul style="list-style-type: none"> - Es sollte einen Treffpunkt geben, wo man sich (auch mit kleineren Kindern) draussen aufhalten kann. Ev. mit Bistro mit Spielplatz im Aussenbereich. Nicht direkt an Strasse. - Der Weg entlang der Zulog sollte unbedingt vom Reckweg her weitergeführt werden Richtung Zulogbrücke, durch das Dükerweg-Gebiet und für alle zugänglich sein! - Jungentreff ev. in die Dorfmitte verlegen=mehr Besuch!? - Bitte unbedingt mehr Grünfläche entlang der Strasse planen. Wer sitzt schon gerne auf einem Betonplatz im Sommer?! Bäume pflanzen.
4	<ul style="list-style-type: none"> - Gute Durchmischung der Einwohner - Wohnungen - Wohnen im Alter - Preiswerte Alterswohnungen m. Verpflegungsmöglichkeiten für ältere Leute, z. Bsp. Coop Restaurant . - Gute, günstige und familienfreundliche Wohnmöglichkeiten - Begegnungszentrum - Gute Durchmischung Detailhandel - Grösserer Coop Laden - Schuh- u. Kleiderläden - Haltestelle öV (alters- und behindertengerecht)
5	<p>Eine gesunde Mischung ist nach Meinung der SP für dieses "Filet-Stück" anzustreben. Dass dies etwas die Quadratur im Kreis ist, versteht sich von selbst. Der Investor möchte sicherlich gute Rendite erzielen. Damit wäre als Mieter einer der grossen Detailhändler (in diesem Fall wohl am ehesten COOP) und das Angebot von guten Eigentumswohnungen für ihn erstrebenswert.</p> <p>Das Interesse der Gemeinde sollte aber auch sein, dass es in der Überbauung auch für das Kleingewerbe möglich ist, günstige Lokalitäten zu mieten. Zuguterletzt wäre es auch sehr zu begrüssen, wenn günstiger Wohnraum angeboten werden kann.</p>

6	Schön wäre eine Begegnungszone entsprechend Mühleplatz Thun in der Nähe der Zulg. Das wird aber finanziell kaum machbar sein
7	<ul style="list-style-type: none"> - Mehr Wohnnutzung, allerdings vermutlich nur für Zahlungskräftige. - Attraktiver zulgseitiger Durchgang.
8	<p>Einkaufen Wohnen: Altersgerechte Wohnungen berücksichtigen. Ältere sollen in eine belebte Umgebung integriert werden. Spezielle Wohnformen wie Alters-WG's in Planung einbeziehen. Gewerbe Dienstleistungen</p>
13	Wohnen (auch Alterswohnungen; sehr attraktiv mit Zulg als Gewässer), Gewerbe (Handwerk, Dienstleistung, Detaillisten, Grossverteiler), Freizeit (Bar wie Wösch-Oase; Saal für grössere Anlässe als Ersatz für Landhaus-Saal; Kino), Parkiermöglichkeiten für IV für Weiterfahrt mit ÖV nach Thun; Mindestmass an alternativer Energieversorgung in der Überbauung (Sonne, zentrale Schnitzelheizung)
	<p>Zusammenfassung der Planungsbehörde zu den zukünftigen Angeboten und möglichen Nutzungen im Unterdorf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Für das neue Gschwendareal werden ein Ort der Begegnungen und Treffpunkte mit attraktiven und grosszügigen Aussen- und Grünräumen mit vielen Bäumen gewünscht. - Eine gute Durchmischung der Einwohner mit generationenübergreifenden Wohnraumangebot, Alterswohnungen, günstige Wohnungen für Familien im Miet- und Eigentumsverhältnis, ebenfalls behindertengerecht, soll angestrebt werden. - Ein ausgewogenes Angebot von Gewerbe und Dienstleistung und einem breiten Angebot des Detailhandels zusammen mit einem Grossverteiler wird gewünscht. - Attraktiver zulgseitiger Durchgang soll realisiert werden.

Zukünftige Magnete im Unterdorf?	
2	Die alten Häuser an der Austrasse + Unterdorfstr. 24 (Deyhle Innendekorationen) unbedingt stehen lassen. Ein Dorf lebt doch von Alt <u>und</u> Neu!
3	<ul style="list-style-type: none"> - kleine Geschäfte, KEINE Grossmärkte wie z.B. Denner, Aldi, Interdiscout...!!! - schnell zugängliche Geschäfte, gute Abstellplätze für Velofahrer. - Bar, Pub.. attraktive Ausgangsangebote für Abend - Platz für Spielgruppen - kleine Räume für Kursangebote wie Zumba, Rückbildungsturnen usw.
4	<ul style="list-style-type: none"> - Gastronomischer und kultureller Treffpunkt - Attraktive Grünflächen - Öffentliche grüne "Verweilzone" im D1 (Treffzone) - Kombiniertes Alterstreff und Kinderspielplatz - "Steffi" Tower
5	Optimal wären allfällig COOP als grosser Detailhändler, Kleingewerbe, Kulturbetriebe, Gastgewerbe, günstiger Wohnraum, Eigentumswohnungen und Begegnungszonen.
6	Einladende Geschäfte, die heutige Sortimentslücken decken, Ruheoasen.
7	Uferweg entlang der Zulg.
8	Einkaufsangebote eines grösseren Anbieters im Bereich Kleider, Schuhe, Sportartikel wie Ochsner Sport, Ochsner Schuhe, Vögele, H&M "Steffis Tower", Überbauung Dükerweg mit Leuchtturm-Charakter bezüglich Gebäudeform und Energiekonzept.
13	Die neue Bebauung des Areals bietet Steffisburg die einmalige Chance, sich städtebaulich modern zu entwickeln. Diese Chance gilt es zu packen. Magnete: Treffpunkt und Anziehungspunkt für Jung und Alt aufgrund guter Durchmischung von Dienstleistungen, Gewerbe und Wohnen. Man trifft sich im Café, in der Bar, im Kino, im neuen Gemeindesaal. Die Bewohner flanieren entlang der Zulg. Evtl. kann hier der Weg entlang der Zulg auch auf der linken Flussseite durchgängig gestaltet werden. Dies wäre ein enormer Gewinn. Es sind genügend Parkplätze vorhanden, allenfalls auch für Pendler (vom rechten und linken Zulgebiet). Alternative zum Dorfplatz.
Zusammenfassung der Planungsbehörde zu den zukünftigen Magneten im Unterdorf:	

- Ein breites Einkaufsangebot mit gastronomischen und kulturellen Treffpunkten und mit attraktiven Grünflächen als "Verweilzone", kombinierter Alterstreff und Kinderspielplatz wären die neuen Magnete im Unterdorf!
- Die Überbauung Dükerweg sollte Leuchtturm-Charakter haben bezüglich ortsbaulichem Erscheinungsbild und Energiekonzept sowie dem durchgehenden Uferweg entlang der Zulg.

Eindrücke zum Verfahren und zu den Grundlagen?	
1	Es ist klar das die Geldgeber hier das Sagen haben, es wäre schön wenn mit dem Ausführenden hier auch die Anliegen der Bevölkerung berücksichtigt werden.
3	Grundsätzlich überzeugt die Überbauung und trägt zu einem modernen Dorfbild bei, welches gemäss den Plänen gefällt! Unserer Meinung nach fehlt der Aspekt Austrasse/Bahnhofstrasse Ost bei der ganzen Verkehrsplanung/vorstellung = Sperrung für Durchgangsverkehr. Geplante Grünflächen rund um die Mehrfamilienhäuser sehen attraktiv aus.
4	Offen, transparent, den Erwartungen entsprechend.
5	Wir finden das eingeschlagene Verfahren sehr transparent und informativ. Alle Interessen-Parteien inkl. Gemeinde Steffisburg bieten allen Interessierten die Möglichkeit, hier mitzuwirken. Die vorhandenen Unterlagen inklusive die zwei Nutzungsstudien sind sehr sinnvoll. Wir gehen davon aus, dass die Überbauung nach den heutigen Energie/Minergie-Standards realisiert wird.
6	Das Verfahren wurde sehr transparent gehandhabt, die Projekte gehen auf viele Anliegen ein. Der Gemeinderat hat hier eine gute Arbeit getan. Es ist zu wünschen, dass die Widerstände nun gebrochen sind und auch der letzte Landbesitzer einlenkt, damit sich Steffisburg im Gschwend-Areal und Unterdorf weiter entwickeln kann. Wünschenswert wären Wohnbauten, die sich auch der Kleinverdiener leisten kann, ruhig auch mit Ausblick auf die Zulg.
7	<ul style="list-style-type: none"> - Dank den sehr guten Unterlagen ist eine Beurteilung möglich. - Der Perimeter sollte auf den zulgseitigen Teil reduziert werden. D2 enthält das unbedingt zu erhaltene Bieri-Haus und –Garten , D3 die kürzlich renovierte FEG. Beide sollten bis auf einen Uferweg auf absehbare Zeit bleiben, wie sie sind. In D1 sollte die Gruppe der erhaltenswerten Häuser Austrasse und Unterdorfstrasse erhalten bleiben. Das Schär-Haus ist in gutem Zustand und es wäre oekologisch kontraproduktiv, es abzubrechen. Die Drohung, den Besitzer zu enteignen ist in diesem Fall nicht angebracht. Der Perimeter sollte deshalb diese Teile auslassen. - Die ZPP ist bezüglich Wohnungen grundsätzlich als "autofrei" zu definieren, beim Gewerbe das gesetzliche Minimum von Parkplätzen als Maximum zu verfügen. Steffisburg und seine Umgebung leiden sehr unter zu viel motorisiertem Verkehr und eine weitere Zunahme kann nicht hingenommen werden, auch wenn dieser von der Unterdorfstrasse selbst aufgenommen werden könnte. Die ZPP ist mit der STI-Buslinie 1 nach Thun Bahnhof Thun, sowie weiteren Linien nach oben, ÖV-mässig sehr gut erschlossen. Die ZPP liegt ideal zwischen den Geschäften des Unterdorfs (u.a. Coop) und des Oberdorfs sowie in unmittelbarer Nähe zu den weiter oben aufgelisteten Orten. Die geplante Grenze von 2200 Anzahl Fahrten pro Tag ist viel zu hoch. - Die für diese Fahrten vorgesehene zweistöckige Tiefgarage kann nicht hingenommen werden, auch weil sie weit unter dem Wasserspiegel der Zulg zu liegen käme. Bei einem extremen Hochwasser Zulg/Bösbach ist die Flutung wahrscheinlich. - Die Grundzüge zur Energienutzung der Neubauten sind zu vage und gehen zu wenig weit. Neue Gebäude sollten grundsätzlich als Plusenergie-Häuser

	<p>und aus möglichst oekologischen Materialien gebaut werden, insbesondere als Holz-oder mindestens Hybridhäuser.</p> <ul style="list-style-type: none">- Heute gibt es im Areal rund ein Dutzend Wohnungen und zwei Dutzend Betriebe. Viele davon werden sich künftige Mieten nicht leisten können und in Steffisburg keine vergleichbare Möglichkeit finden. Es besteht die Gefahr, dass ein Teil der neuen Lokalitäten leer stehen wird; das Vorhaben scheint überdimensioniert.- Die neuen höheren Gebäude scheinen nicht in jedem Fall ortsbildverträglich.
8	<p>Die Konzepte der Testprojekte und deren Visualisierung sind sehr hilfreich, sich mögliche Ausprägungen und Nutzungen praktisch vorzustellen. Es scheint uns, dass die Vorgaben an die Planungszone stark auf den möglichen Investor, die HRS Investment AG ausgerichtet. Es ist Aufgabe der Gemeinde, eine Grundordnung festzulegen, die primär die Bedürfnisse der Gemeinde berücksichtigt und für mehrere Investoren eine attraktive Gelegenheit bietet. Die Vorstellungen der Gemeinde dürfen nicht den Wünschen eines möglichen einzelnen Investors untergeordnet werden.</p> <p>Nach unserem Kenntnisstand hat Herr Peter Ammann, PA Beteiligungen AG, Hilterfingen seine Anteile an Liegenschaften in der ZPP Dükerweg verkauft und sein Verbleib im Beurteilungsgremium ist für uns nicht nachvollziehbar.</p> <p><i>Anmerkung: Peter Ammann, PA Beteiligungen AG, Hilterfingen hat seine Anteile an Liegenschaften in der ZPP Dükerweg verkauft und ist seither nicht mehr Mitglied des Beurteilungsgremiums. Das Beurteilungsgremium zur Testplanung ist mittlerweile mit einem Beschluss des Gemeinderates aufgelöst worden.</i></p>
13	<p>Sehr guter Eindruck. Gut vorbereitetes Geschäft. Die Unterlagen sind ansprechend illustriert und absolut verständlich. Besten Dank an alle Beteiligten für die Vorbereitung dieses anspruchsvollen, aber für Steffisburg äussert wichtigen Geschäfts.</p>
	<p>Zusammenfassung der Planungsbehörde zu den Eindrücken zum Verfahren und zu den Grundlagen:</p> <ul style="list-style-type: none">- Der Gemeinderat nimmt zur Kenntnis, dass das gewählte Verfahren als transparent und informativ beurteilt wird und die Arbeit als gutes Werk gelobt und verdankt wird.- In der Gesamtbetrachtung werden die Resultate der Planung für die Aufwertung des Unterdorfes als gut bewertet.

2. AUSWERTUNG DER ZUSÄTZLICHEN ANREGUNGEN UND FRAGEN

Anregungen und Fragen, welche im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens aufgeworfen wurden		Antworten und Stellungnahmen der Planungsbehörde
4	<ul style="list-style-type: none"> - Anstelle sechs Geschosse acht Geschosse erlauben. 	<ul style="list-style-type: none"> - Aufgrund der Resultate der Testplanung ist die Realisierung von sechs Geschossen punktuell denkbar. Acht Geschosse sind bezüglich der Einordnung ins Ortsbild nicht verträglich.
	<ul style="list-style-type: none"> - Dükerbrücke jetzt bauen 	<ul style="list-style-type: none"> - Im 2012 wurde das Ingenieurbüro B+S AG, Bern mit einer Verkehrsstudie beauftragt. Zitat Resultat: <i>"...Die Verkehrsentwicklung des Oberdorfes hat jedoch einen grossen Einfluss auf die Leistungsfähigkeit des Kreisels Zulgrücke und damit auf die hier gemachten Aussagen zur Leistungsfähigkeit des Netzes um das Gschwendareal. Ein neuer Kreisel Zulgrasse/Dükerweg ist aus Leistungsfähigkeitsgesichtspunkten bei den untersuchten Varianten nicht notwendig, der Platz dafür, wie der für einen Kreisel Unterdorfstrasse/Austrasse sollte jedoch im Hinblick auf den geplanten Umfahrungstunnel für das Oberdorf freigehalten werden."</i>
5	Wir gehen davon aus, dass die Überbauung nach den heutigen Energie/Minergie-Standards realisiert wird.	<ul style="list-style-type: none"> - Im Baureglement sind die entsprechenden Bestimmungen enthalten (<i>"Im Interesse einer ressourcenschonenden Entwicklung sind die Zielvorgaben des Gebäudestandards 2011 Energiestadt einzuhalten. Zudem ist der SIA-Effizienzpfad Energie und eine möglichst CO₂-neutrale Energieversorgung anzustreben."</i>).
6	Wünschenswert wären Wohnbauten, die sich auch der Kleinverdiener leisten kann, ruhig auch mit Ausblick auf die Zulg	<ul style="list-style-type: none"> - Wohnraum, den sich auch Kleinverdiener leisten können, kann nicht in der baurechtlichen Grundordnung der Gemeinde vorgeschrieben werden. Es ist im Interesse der Investorin, Wohnraum mit marktgerechten Preisen anzubieten. Neuer Wohnraum ist aus Erfahrung aber tendenziell teurer.

Anregungen und Fragen, welche im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens aufgeworfen wurden	Antworten und Stellungnahmen der Planungsbehörde
<p>7 Der Perimeter sollte auf den zugseitigen Teil reduziert werden. D2 enthält das unbedingt zu erhaltende Bieri-Haus und -Garten, D3 die kürzlich renovierte FEG. Beide sollten bis auf einen Uferweg auf absehbare Zeit bleiben, wie sie sind. In D1 sollte die Gruppe der erhaltenswerten Häuser Austrasse und Unterdorfstrasse erhalten bleiben. Das Schär-Haus ist in gutem Zustand und es wäre oekologisch kontraproduktiv, es abzubrechen. Die Drohung, den Besitzer zu enteignen, ist in diesem Fall nicht angebracht. Der Perimeter sollte deshalb diese Teile auslassen.</p>	<p>Der Planungssperimeter der ZPP D entspricht der bisherigen Zonenordnung in der rechtsgültigen Ortsplanung. Eine Reduktion des ZPP Perimeters widerspricht raumplanerischen Grundsätzen. Insbesondere die Koordination der Erschliessung ist von Bedeutung und wird vorgeschrieben. In Gebiet D1 wird verlangt, dass die Erschliessung von zusätzlicher Bruttogeschossfläche Sektor D2 über den Sektor D1 sicherzustellen ist. Zudem ist vorgeschrieben, dass entlang der Zug ein durchgehender, öffentlicher Uferweg (Fortsetzung des Reckweges bis zur Dorfbrücke) zu realisieren sei. Es handelt sich nicht um eine Drohung, da innerhalb einer Zone mit Planungspflicht ein Gesamtprojekt umzusetzen ist. Diese Realisierung liegt im öffentlichen Interesse.</p>
<p>Die ZPP ist bezüglich Wohnungen grundsätzlich als "autofrei" zu definieren, beim Gewerbe das gesetzliche Minimum von Parkplätzen als Maximum zu verfügen. Steffisburg und seine Umgebung leiden sehr unter viel zu viel motorisiertem Verkehr und eine weitere Zunahme kann nicht hingenommen werden, auch wenn dieser von der Unterdorfstrasse selbst aufgenommen werden könnte. Die ZPP ist mit der STI-Buslinie 1 nach Thun und Bahnhof Thun sowie weiteren Linien nach oben öV-mässig sehr gut erschlossen. Die ZPP liegt ideal zwischen den Geschäften des Unterdorfs (u.a. Coop) und des Oberdorfs sowie in unmittelbarer Nähe zu den weiter oben aufgelisteten Orten. Die geplante Grenze von 2200 Anzahl Fahrten pro Tag ist viel zu hoch.</p>	<p>Die Berechnung der erforderlichen Autoabstellplätze richtet sich nach den Bestimmungen der kantonalen Bauverordnung (Art. 49ff). Die Bestimmungen geben eine Bandbreite vor. Dabei muss der tiefere Faktor für die Agglomerationsgemeinden angewendet werden.</p> <p>Die Festlegung von maximal 2200 Anzahl Fahrten pro Tag entspricht den Bestimmungen des gültigen Umweltrechtes. Bei den Bestimmungen der Fahrten wurden nicht nur die Fahrten zur Verkaufsnutzung, sondern auch die der Wohnnutzung (650 DTV) berücksichtigt. Die Bestimmungen sind demnach strenger als es vom Umweltrecht verlangt wird.</p>
<p>Die für diese Fahrten vorgesehene zweistöckige Tiefgarage kann nicht hingenommen werden, auch weil sie weit unter dem Wasserspiegel der Zug zu liegen käme. Bei einem extremen Hochwasser Zug/Bösbach ist die Flutung wahrscheinlich.</p>	<p>Die Auflagen des Hochwasserschutzes müssen bei dem Bauvorhaben berücksichtigt werden. Bauliche Massnahmen sind evtl in der Überbauungsordnung oder im Baubewilligungsverfahren festzulegen.</p>

Anregungen und Fragen, welche im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens aufgeworfen wurden	Antworten und Stellungnahmen der Planungsbehörde
<p>Die Grundzüge zur Energienutzung der Neubauten sind zu vage und gehen zu wenig weit. Neue Gebäude sollten grundsätzlich als Plusenergie-Häuser und aus möglichst oekologischen Materialien gebaut werden, insbesondere als Holz- oder mindestens Hybridhäuser.</p>	<p>Die Bestimmungen zur Energieversorgung sind auf das Energieleitbild der Gemeinde Steffisburg und den regionalen Energierichtplan der Regionsgemeinden abgestimmt. Die Bestimmungen gehen in diesem Planungssperimeter wesentlich weiter als die in der gültigen baurechtlichen Grundordnung geltenden Energiebestimmungen. Die Bestimmungen sind im regionalen Vergleich beispielhaft.</p> <p>Im Baureglement sind die entsprechenden Bestimmungen enthalten (<i>"Im Interesse einer ressourcenschonenden Entwicklung sind die Zielvorgaben des Gebäudestandards 2011 Energiestadt einzuhalten. Zudem ist der SIA-Effizienzpfad Energie und eine möglichst CO₂-neutrale Energieversorgung anzustreben."</i>).</p>
<p>Heute gibt es im Areal rund ein Dutzend Wohnungen und zwei Dutzend Betriebe. Viele davon werden sich künftige Mieten nicht leisten können und in Steffisburg keine vergleichbare Möglichkeit finden. Es besteht die Gefahr, dass ein Teil der neuen Lokaltäten leer stehen wird; das Vorhaben scheint überdimensioniert.</p>	<p>Subjektive Feststellung. Es kann davon ausgegangen werden, dass der oder die Investoren marktgerechte Angebote realisieren.</p>
<p>Die neuen höheren Gebäude scheinen nicht in jedem Fall ortsbildverträglich.</p>	<p>Die Ergebnisse der Testplanung wurden von Fachleuten und dem Vertreter der Kantonalen Denkmalpflege als ortsbildverträglich beurteilt. Mit dem qualifizierten Planungsverfahren wird eine städtebaulich qualitätsvolle Neuüberbauung vorgeschrieben. Die definitiven Gebäudehöhen werden in diesem Verfahren ermittelt. Die Testplanung gibt nur den Rahmen für die baurechtliche Grundordnung vor.</p>
<p>8 <u>Verkehr</u> Die Erschliessung über die Austrasse beurteilen wir nicht als optimal. Die Realisierung der Dükerbrücke muss fester Bestandteil der ZPP Dükerweg sein. Lediglich einen "Korridor" offen zu halten für eine mögliche spätere Realisierung erachten wir als nicht zielführend. Bei einer grosszügigen Ausnutzungsziffer für verdichtetes Bauen und damit</p>	<p>Im 2012 wurde das Ingenieurbüro B+S AG, Bern mit einer Verkehrsstudie beauftragt. Die Belastung des Strassennetzes im Zusammenhang mit der Nutzung des Areals Dükerweg wurde untersucht. Zitat Resultat: <i>"...Die Verkehrsentwicklung des Oberdorfes</i></p>

Anregungen und Fragen, welche im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens aufgeworfen wurden	Antworten und Stellungnahmen der Planungsbehörde
<p>höhere Rendite darf von einem Investor auch eine Mitfinanzierung der Verkehrser-schliessung verlangt werden. Es ist uns ein grosses Anliegen, dass die Gemeinde die einmalige Gelegenheit wahrnimmt, mit den parallel laufenden Entwicklungsplanungen im Oberdorf und zum Düker Areal, die Dorfumfahrung West zu realisieren. Wir sind der Meinung, dass die Gemeinde in der jetzigen Situation für Jahrzehnte die letzte Gele-genheit hat, das Dorfzentrum mit einer Umfahrung vom Durchgangsverkehr zu entlas-ten. Es ist unrealistisch, damit zu rechnen, dass eine Umfahrung West in den nächsten 20 bis 50 Jahren in Angriff genommen wird, wenn die Schlüsselparzellen neu überbaut sind.</p>	<p><i>hat jedoch einen grossen Einfluss auf die Leistungsfähigkeit des Kreisels Zulgrücke und damit auf die hier gemachten Aussagen zur Leistungsfähigkeit des Netzes um das Gschwendareal. Ein neuer Kreisel Zulgrasse/Dükerweg ist aus Leistungsfähigkeitsge-sichtspunkten bei den untersuchten Varianten nicht notwendig, der Platz dafür, wie der für eine Kreisel Unterdorfstrasse/Austrasse sollte jedoch im Hinblick auf den geplanten Umfahrungstunnel für das Oberdorf freigehalten werden."</i></p>
<p><u>Gebäudehöhe</u> Im Sinne einer zukünftigen nach innen verdichteten Bauweise darf für die Höhe der Ge-bäude nicht der heutige übliche Standard als Massstab übernommen werden. Wir schlagen vor, die maximale Anzahl Geschosse entlang der Unterdorfstrasse auf 5 statt 4 Geschosse inkl. Attika festzulegen. Als Kernstück der Überbauung sollte in der zwei-ten Bautiefe ab der Unterdorfstrasse punktuell für einzelne Gebäude eine Gebäudehö-he über 6 Geschosse möglich sein.</p>	<p>Die Ergebnisse der Testplanung wurden von Fachleuten und dem Vertreter der Kantonalen Denkmalpflege als ortsbildverträglich be-urteilt. Mit qualifizierten Planungsverfahren wird eine städtebaulich qualitätsvolle Neuüberbauung vorgeschrieben. Die definitiven Ge-bäudehöhen werden in diesem Verfahren ermittelt. Die Testpla-nung gibt nur den Rahmen für die baurechtliche Grundordnung vor.</p>
<p><u>Energie</u> Wir begrüssen ausdrücklich, dass der <i>Gebäudestandard 2011 Energiestadt</i> und der <i>SIA Effizienzpfad Energie</i> als Zielvorgaben in der Grundordnung festgeschrieben werden und damit ein deutliches Zeichen Richtung 2000 Watt Gesellschaft setzen. Mit dem Grundsatz "<i>...eine möglichst CO2-neutrale Energieversorgung anzustreben</i>" wird es dem Bauherrn überlassen, wie er die Begriffe "möglichst" und "anzustreben" interpretiert. Wir schlagen vor, für den Anteil Erneuerbarer Energie einen konkreten messbaren Wert vorzugeben. Wir sehen 80% als realistisches Ziel und sind der Mei-nung, dass wir damit genügend Anreize setzen, einen hohen Anteil der verbrauchten Energie im Überbauungssperimeter selber zu produzieren. Der Zielwert sollte mit einem Energiekonzept verifiziert werden, welches Auskunft darüber gibt, mit welchen Techno-logien eine so hohe autarke Energieversorgung der gesamten Überbauung möglich ist und dass entsprechende Bestimmungen in das Baureglement einfliessen.</p>	<p>Die Bestimmungen zur Energieversorgung sind auf das Energie-leitbild der Gemeinde Steffisburg und den regionalen Energiericht-plan der Regionsgemeinden abgestimmt. Die Bestimmungen ge-hen in diesem Planungssperimeter wesentlich weiter als die in der heutigen Grundordnung geltenden Energiebestimmungen. Die Bestimmungen sind im regionalen Vergleich beispielhaft.</p>

Anregungen und Fragen, welche im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens aufgeworfen wurden	Antworten und Stellungnahmen der Planungsbehörde
<p>9 Wir möchten uns jedoch zu den verkehrsrelevanten Punkten der ZPP äussern, insbesondere bezüglich der Nutzung und den zu erwartenden Fahrten. Dem Entwurf Ergänzung des Baureglements ZPP Dükerweg ist diesbezüglich folgendes zu entnehmen:</p> <p>Zitat aus Anpassung Baureglement - Art der Nutzung (Nutzungsart) - Mass der Nutzung Teilbereich D1:</p> <p>Bei den Grundsätzen ist zu lesen, dass im Teilgebiet D1 die Anzahl Fahrten (DTV) von 2 '200 nicht überschritten werden darf.</p> <p>Weil diese Angaben einigen Interpretationsspielraum zulassen, weisen wir auf folgende problematische Punkte hin:</p>	
<p>Ab 2'000 DTV gilt ein Standort als verkehrsintensiv, und für ein entsprechendes Projekt wird gemäss Fahrleistungsmodell des Kt. Berns ein Fahrtenkontingent benötigt, welches für die Region bereits ausgeschöpft ist. Es stellt sich uns daher die Frage, ob die erwähnten 2'200 DTV bereits mit dem heutigen Verkehrsaufkommen gegeben sind, oder ob diese für ein neues Bauprojekt gelten sollen?</p>	<p>Bei den Bestimmungen der Fahrten wurden nicht nur die Fahrten zur Verkaufsnutzung, sondern auch die der Wohnnutzung berücksichtigt. Die Festlegungen basieren auf der im 2012 durch das Ingenieurbüro B+S AG Bern erarbeitete Verkehrsstudie. Die Aufteilung des DTV sieht rund 650 Fahrten für die Wohnnutzung und die restlichen Fahrten (1'550) für die gewerbliche und Verkaufsnutzung. Die Bestimmungen sind demnach strenger als es vom übergeordnetem Umweltrecht verlangt wird.</p>
<p>Wie sieht das Fahrtencontrolling aus und welche Massnahmen werden bei einer Überschreitung ergriffen?</p>	<p>Ein allfälliges Fahrtencontrolling ist nicht Gegenstand des Planerlassverfahrens zur Grundordnung. Sofern ein Controlling erforderlich ist, wird es im Planerlassverfahren zur UeO oder im Baubewilligungsverfahren zu regeln sein.</p>
<p>Die Aussage bezüglich der Verkaufsfläche für Güter des täglichen Bedarfs ist unklar, dürfen mehrere solche Flächen erstellt werden, jedoch nur eine mit mehr als 1'000 m2 BGF?</p>	<p>Es darf maximal eine Verkaufsfläche für Güter des täglichen Bedarfs mit mehr als 1'000 m2 BGF realisiert werden. Es kann somit nur ein Grossverteiler im Perimeter angesiedelt werden. Zusätzlich</p>

Anregungen und Fragen, welche im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens aufgeworfen wurden	Antworten und Stellungnahmen der Planungsbehörde
	sind Detaillisten mit eine Verkaufsfläche <1'000 m2 BGF möglich.
<p>10 Grundsätzlich gefällt die geplante Überbauung, da sie das Ortsbild attraktiver macht und zeitgemäss ist. Jedoch wird festgestellt, dass bei allen berechneten Verkehrsleitoptionen nirgends die Option erwähnt wurde, dass die Austrasse sowie die Bahnhofstrasse Ost für den motorisierten Verkehr gesperrt werden könnten.</p>	<p>Die positive Beurteilung zur neuen Überbauung wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Wir als Anwohner der Bahnhofstrasse Ost haben schon jetzt in Stosszeiten einen regen Durchgangsverkehr, der mit der geplanten Überbauung Dükerweg (aber auch mit dem zukünftigen Verkehrswachstum) um einiges zunehmen wird. Beim jetzigen Verkehrsaufkommen ist es uns zwischen 17-18 Uhr kaum möglich, den Grüncontainer, Zeitung, Karton und Abfallsäcke über die Strasse auf die vorgesehene Abstellfläche zu bringen.</p> <p>Bei unserem Haus ist zudem als Verkehrsberuhigung ein Verkehrshindernis "zulaufwärts", das als Fussgängerzone deklariert ist. Doch täglich fahren die Fahrzeuge über diese Fussgängerzone und gefährden Personen. Die Geduld der Autofahrer ist so nichtig klein, dass täglich gehupt wird und gefährlich manövriert wird, Velofahrer weichen aus und fahren über das Trottoir, sogar Autos fahren zwischen dem Richtungspfeil und unserem Grundstück durch und gefährden direkt Personen! Auch das gesetzlich vorgeschriebene Tempo von 30 km/h wird selten eingehalten.</p>	<p>Die Begehren der Anwohner an der Bahnhofstrasse Ost sind bekannt. Tempo 30 wurde auf den Strassen Bahnhofstrasse / Astrastrasse / Austrasse umgesetzt und die Einhaltung und Auswirkungen dieser Massnahme wird kontrolliert und gemessen. Generell hat sich die Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr verbessert.</p> <p>Die Realisierung des Bypasses Thun Nord (BTN) und dessen Begleitprojekte (verkehrlich flankierende Massnahmen) werden zudem auch Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung des Strassennetzes Steffisburg haben. Die Bahnhofstrasse Ost / Astrastrasse wird gemäss Umweltverträglichkeitsbericht zum BTN massiv entlastet. Ob diese Zahlen stimmen, kann erst nach der Inbetriebnahme des BTN nachgewiesen werden. Hierzu werden bereits heute regelmässig Messungen gemacht.</p>

<i>Anregungen und Fragen, welche im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens aufgeworfen wurden</i>	<i>Antworten und Stellungnahmen der Planungsbehörde</i>
<p>Wir sind überzeugt, dass bei weniger oder mehr als den berechneten Mehrverkehr von 2000 Fahrten pro Tag durch die neue Überbauung die Bahnhofstrasse Ost noch stärker befahren wird, da viele Fahrzeuge nicht via Unterdorfstrasse auf die Zugstrasse fahren werden oder auch nicht über die Stockhornstrasse, die in Stosszeiten überlastet ist. Somit wird auf die Bahnhofstrasse Ost ausgewichen. Gemäss dem aktuellen Richtplan Verkehr der Gemeinde Steffisburg der uns vorliegt, besteht schon seit Jahren die Option, die Bahnhofstrasse Ost für den motorisierten Durchgangsverkehr zu sperren. Die Voraussetzungen (notwendige Sanierungen/Ausbauten) dazu sind erfolgt. Die jetzige Verkehrsberuhigung auf der Bahnhofstrasse Ost bringt nicht den gewünschten Effekt. Im Gegenteil, es werden täglich mehrere Male die Strassenverkehrsvorschriften missachtet, zum Teil massiv.</p>	<p>Die im 2012 durch das Ingenieurbüro B+S AG Bern erarbeitete Verkehrsstudie zum Areal Dükerweg gibt keinen Aufschluss über die mögliche Mehrbelastung auf der Bahnhofstrasse Ost / Austrasse durch die Arealüberbauung. Entsprechende Verkehrsmodellrechnungen müssten noch in Auftrag gegeben und ausgewertet werden.</p>
<p>Antrag Wir stellen mit diesem Schreiben den Antrag, dass die Befahrung der Bahnhofstrasse Ost für den motorisierten Durchgangsverkehr gesperrt wird. Die Gemeinde Steffisburg soll die geplante Massnahme für die Bahnhofstrasse Ost im Verkehrsrichtplan umsetzen. Dies würde mit der Realisierung der jetzt geplanten Überbauung Dükerweg einhergehen.</p>	<p>Das aktuell geltende Verkehrsregime auf den Strassen Bahnhofstrasse Ost / Austrasse / Astrastrasse ist auf die heutigen Nutzungsformen abgestimmt. Allfällig weitergehende Massnahmen und deren Nutzen, wie sie im Antrag gefordert werden, können aufgrund zusätzlicher Verkehrsmodellberechnungen im Zusammenhang mit der Arealüberbauung Dükerweg, den Berechnungen zum BTN und der stattfindenden Messungen im betroffenen Gebiet geprüft werden.</p>
<p>11 Bezugnehmend auf Dokument: Mitwirkung 17.2. bis 18.3.2014 "Ergänzung Baureglement, Art.59 ZPPD Dükerweg", bitten wir um Kenntnisnahme folgender Einwände und Vorschläge:</p>	

Anregungen und Fragen, welche im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens aufgeworfen wurden	Antworten und Stellungnahmen der Planungsbehörde
<p>1. Betreffend Mass der Nutzung, Teilbereich D1 errechnen wir eine AZ = 1.5 Diesen Wert betrachten wir als sehr hoch. Grundsätzlich begrüssen wir eine Verdichtung, sofern wirksame Massnahmen zum Schutz der näher liegenden Quartiere umgesetzt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Langsamverkehr ist stark zu bevorzugen. - Spätestens vor Baubeginn ist die Option "Signalisation Teilfahrverbot mit Zubringerdienst gestattet" für Bahnhofstrasse Ost der Massnahme Nr. 3.34 gemäss Verkehrsrichtplan umzusetzen. - Eine neu zu erstellende Dükerbrücke als direkte Zufahrt ab Zulgrasse (Kantonshauptstrasse) mit teilweiser öffentlicher Nutzung ist sehr wünschenswert. 	<p>Die positive Eingabe zur Verdichtung auf dem Areal Dükerweg wird zur Kenntnis genommen. Eine oberirdische Ausnützungsziffer von 1.5 wäre tatsächlich hoch. Beide Nutzungsstudien weisen jedoch eine AZ oberirdisch von max. 1.25 auf: Projekt bsr: BGF (oberirdisch) ca. 17'200 m2 Projekt HMS BGF (oberirdisch) ca. 16'900 m2</p> <p>Tempo 30 wurde auf den Strassen Bahnhofstrasse / Astrastrasse / Austrasse umgesetzt und die Einhaltung und Auswirkungen dieser Massnahme wird kontrolliert und gemessen. Generell hat sich die Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr verbessert.</p> <p>Der Gemeinderat beauftragt die Sicherheitskommission im Sinne des Antrages, die Umsetzung der Massnahme gemäss Verkehrsrichtplan für die Bahnhofstrasse Ost / Austrasse zu prüfen.</p> <p>zur Dükerbrücke siehe Stellungnahme unter Eingabe 4</p>
<p>2. Die max. Verkaufsfläche 5000m2 für Güter des täglichen Bedarfs entspricht einem grösseren Einkaufszentrum, knapp unter einem verkehrsintensiven Vorhaben gem. Bauverordnung. Es entspricht unseres Erachtens keinem Bedürfnis an dieser Lage. Die Verkaufsfläche ist auf max. 2000m2 zu beschränken.</p>	<p>Als Verkaufsfläche für Güter des täglichen Bedarfs darf nur eine Fläche mit mehr als 1'000 m2 BGF realisiert werden. Es darf somit nur ein Grossverteiler im Perimeter realisiert werden. Die Grösse der Verkaufsfläche hängt primär vom Sortimentsangebot ab. Die Fläche der verkehrsintensiven Verkaufsnutzung wird hauptsächlich durch den maximal Wert von 2'000 DTV bestimmt. Diese Vorgabe entspricht dem Bundesrecht und muss beim Vorhaben Areal Dükerweg berücksichtigt werden. Eine weitergehende Einschränkung der Verkaufsfläche wird abgelehnt.</p>

Anregungen und Fragen, welche im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens aufgeworfen wurden	Antworten und Stellungnahmen der Planungsbehörde
<p>3. Die Berechnung der erzeugten DTV im Verkehrsmodell B+S ist für uns nicht nachvollziehbar. Andere Methoden ergeben wesentlich höhere Werte. Wir zweifeln, ob die DTV Vorgaben ohne Projektanpassungen und flankierende Massnahmen einhaltbar sind.</p>	<p>Der in der Studie des Ingenieurbüros B+S AG, Bern berechnete DTV im Verkehrsmodell ist fachlich unbestritten und basiert auf Vergleichswerten aus vergleichbaren Projekten. Das Büro hat schweizweit grosse Erfahrungen im Umgang mit solchen verkehrintensiven Vorhaben.</p>
<p>12 Wir beziehen uns auf Dokument Mitwirkung 17.2.2014 bis 18.3.2014 Ergänzung Baureglement Art.59 ZPP-D Dükerweg. Wir stellen folgendes fest: Die AZ liegt für Baufeld D1 sehr hoch(= 1.5) mit 16'000m2 BGF für Wohnen und 5'000m2 für Verkauf von Gütern des tägl. Bedarfs. Diese Nutzung erzeugt höchste tägliche Fahrten(DTV) in einer Grossüberbauung mit Einkaufszenter. Gemäss Studie im Verkehrsmodell B+S AG sind ohne Bau der Dükerbrücke in Spitzenstunden grössere Verkehrsstaus auf der Unterdorfstrasse zu erwarten. Zudem erwarten wir auf Austrasse und oberer Bahnhofstrasse stark zunehmende Verkehrsbelastungen durch Transit von der Zulgrasse zur geplanten Überbauung.</p> <p>Folgende flankierende Massnahmen sind notwendig und in der ZPP verbindlich vorzuschreiben, falls die Eckwerte im vorgeschlagenen Rahmen festgelegt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung der Überbauung durch Bau der Dükerbrücke an die Zulgrasse (Hauptstrasse). - Starke Bevorzugung des Langsamverkehrs durch Umsetzung der Massnahme 3.34 gem. Richtplan Verkehr: "Sperrung der Bahnhofstrasse Ost für den motorisierten Durchgangsverkehr". 	<p>siehe Stellungnahmen zu Eingaben 10 und 11</p>

Vom Gemeinderat Steffisburg am 14. April 2014 genehmigt.

Gemeinderat Steffisburg
Gemeindepräsident Gemeindeschreiber

Jürg Marti Rolf Zeller