

Einwohnergemeinde Belp

Arbeitszone Viehweid (Parz. Nrn. 601, 900)

Mitwirkungsbericht

November 2025

Inhalt

A	Zusammenfassung	3
1.	Gegenstand	3
2.	Verfahren und Eingaben	3
3.	Ergebnis der Mitwirkung	3
B	Eingaben und Stellungnahmen	4
1.	Allgemein	4
2.	Erschliessung und Verkehr	4
3.	Nutzung, haushälterische Bodennutzung und baupolizeilichen Masse	10
4.	Kommunaler Richtplanung	12
5.	Weiteres	13

A Zusammenfassung

1. Gegenstand

Die Parzellen Belp Gbbl.-Nrn. 601 und 900 im Ortsteil Viehweid sollen kurz- bis mittelfristig baulich entwickelt werden. Etwas mehr als die Hälfte der Gesamtfläche ist aktuell bereits eingezont, wovon wiederum rund die Hälfte überbaut ist. Auf Begehren des Grundeigentümers sollen die noch der Landwirtschaftszone zugehörige Teilfläche der Parz. Nr. 601 und die Parzelle Nr. 900 in die Arbeitszone A1 eingezont werden. Im Hinblick auf eine Begrenzung der durch die geplante Entwicklung ausgelösten Fahrten wird das Baureglement punktuell angepasst.

2. Verfahren und Eingaben

Die Einzonung erfolgt im ordentlichen Verfahren nach Art. 57a ff. BauG mit Mitwirkung, kantonaler Vorprüfung, öffentlicher Auflage, der Beschlussfassung durch die Stimmberechtigten sowie der Genehmigung durch den Kanton. Der Gemeinderat hat vom 6. Juni bis zum 7. Juli 2025 die öffentliche Mitwirkung gewährt. In diesem Zeitraum lagen die Akten in der Gemeindeverwaltung während den Büroöffnungszeiten öffentlich auf. Weiter standen sie auf www.belp.ch zur Einsicht bereit. Ergänzend dazu fand am 16. Juni 2025 eine öffentliche Orientierung im Aaresaal statt. Während der Mitwirkungsfrist konnte jedermann schriftlich und begründet Einwendungen erheben und Anregungen unterbreiten. Die Mitwirkungseingaben und die jeweiligen Stellungnahmen des Gemeinderates werden im vorliegenden Mitwirkungsbericht dargelegt.

3. Ergebnis der Mitwirkung

Die Planungsunterlagen wurden aufgrund der Mitwirkungseingaben überprüft, auf Anpassungen wurde jedoch verzichtet.

B Eingaben und Stellungnahmen

1. Allgemein

Verf.-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme des Gemeinderates und Massnahmen
004	(...) Als Eigentümerin der Parzelle Nr. 1086 bin ich direkt von der geplanten Einzonung der Parzellen Nr. 601 und 900 betroffen. Die Einzonung von der heutigen Landwirtschaftszone in die Arbeitszone A1 stellt eine erhebliche Beeinträchtigung und Wertverminderung meiner Liegenschaft mit drei Familienwohnungen dar. (...)	Kenntnisnahme.
004	<u>Ungeeigneter Standort:</u> Die Parzelle Nr. 601 ist bereits zu knapp 70% der Arbeitszone A1 zugewiesen. Verschiedene Projekte wurden in den letzten Jahren von professionellen Investoren entwickelt, aber nie umgesetzt. Die Rahmenbedingungen in der Viehweide sind offensichtlich nicht geeignet, um gewerbliche Neubauprojekte zu realisieren. Eine Vergrösserung der Arbeitszone von heute 11619 m ² auf Parzelle Nr. 601 um insgesamt 9443 m ² (5182 m ² auf Parzelle Nr. 601 und 4261 m ² auf Parzelle 900) verbessert die Rahmenbedingungen nicht, sondern verschärft die bestehende Problematik zusätzlich. Aus diesem Grund ist eine Vergrösserung der Bauzone an diesem Standort nicht zielführend und wird abgelehnt.	Die Einzonung erfolgt in einem Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten gemäss dem Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) und liegt damit im regionalen Interesse. Die angesprochenen früheren Entwicklungsprojekte sind nicht vergleichbar mit der vorliegenden Einzonung und der dadurch beabsichtigten Entwicklung.

2. Erschliessung und Verkehr

Verf.-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme des Gemeinderates und Massnahmen
001	Die Umzonung sei aus verkehrstechnischer Hinsicht abzulehnen. Der Verkehr an der Viehweidstrasse ist am Limit und diese Woche bereits 2x kollabiert. Es vermag nicht noch weiteren mot. Verkehr zu	Im Vorfeld zur Zonenplanänderung wurde die Verkehrssituation eingehend untersucht und die notwendigen Schlüsse daraus gezogen. Eine gewisse Verkehrszunahme ist namentlich ausserhalb der Spitzen

Verf.-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme des Gemeinderates und Massnahmen
	schlucken. Eventualantrag: Der Umzonung kann zugestimmt werden, wenn eine massive Verbesserung der verkehrstechnischen Zustände zu erwarten ist.	möglich, insb. wenn der Anschluss an die Viehweidstrasse optimiert wird. Mit den spezifischen Baureglementsbestimmungen wird sichergestellt, dass die künftigen Nutzungen kein übermässiges Verkehrsaufkommen generieren.
002	<u>Verkehrssituation / Sachpläne Wanderrouthenetz und Veloverkehr</u> Die neue Arbeitszone liegt im Zubringerdienst-Perimeter, was aktuell auch eine Zu- und Wegfahrt über Lehnweg, Bützackerweg und Mittelweg ermöglicht. Seit der Öffnung des Bützackerwegs (keine Sackgasse mehr) und der Asphaltierung des Mittelwegs wird diese Route zunehmend von Autos und Lastwagen, insbesondere von Lieferanten, genutzt — vor allem bei Stau auf der Viehweidstrasse. Manche nutzen sie auch, um direkt in den Jägerheimweg abzubiegen, ohne über die Viehweidstrasse zu fahren. Diese verstärkte Nutzung beeinträchtigt/schmälert bereits heute das Wander- und Veloroutennetz auf diesen Wegen. Laut Erläuterungsbericht sollte die Erschliessung ausschliesslich über den Fahrhubelweg erfolgen, was aktuell nicht sichergestellt ist. Die rechtliche Situation bezüglich der Nutzung dieser Wege ist unklar. Zwar besteht am Bützackerweg ein Fahrverbot, am Mittelweg jedoch gar keine Signalisierung. Bereits vor einigen Jahren wurde die Gemeinde Belp sowie die Flurgenossenschaft auf die Gefahrensituation durch den gemischten Verkehr hingewiesen (Autos, Motorräder, LKWs, Landmaschinen, Velos, Wanderer, Schulkinder, Reiter). Unabhängig von einer neuen Einzonung sollten dringend Massnahmen zur Verbesserung der Situation auf Lehnweg, Bützackerweg und Mittelweg erarbeitet werden. Ich danke Ihnen für die Prüfung meines Anliegens und hoffe, dass bald konkrete Schritte zur Verkehrsberuhigung und Signalisation eingeleitet werden <u>Verkehrssituation — Bestvariante</u> Die vorgeschlagene Beibehaltung der bestehenden Erschliessung («Nulllösung») wird kritisch gesehen — insbesondere von den im	Die Signalisation ist nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens. Eine Zufahrt über resp. ein direkter Anschluss ab dem Baugebiet an den Lehnweg kann jedoch ausgeschlossen werden. Die Gemeinde hat auf die Beschwerden bzgl. Missachtung des Fahrverbots auf dem Lehnweg reagiert und Verkehrszählungen durchgeführt. Dabei zeigte sich, dass diese unerlaubte Ausweichroute nur äusserst selten benutzt wird. Auch eine erhebliche Steigerung aufgrund der Einzonung ist nicht zu erwarten. Andernfalls wäre punktuelle Massnahmen zu evaluieren. Kenntnisnahme.

Verf.-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme des Gemeinderates und Massnahmen
	Perimeter lebenden Anwohnern und ansässigen Firmen. Die Entscheidung zugunsten geringerer Erschliessungskosten auf Kosten der Verkehrssicherheit lässt Zweifel an der tatsächlichen Priorität des Entwicklungsraums aufkommen. Da mit der Einzonung eine Mehrwertabgabe verbunden ist, sollte diese zweckgebunden für eine zeitgemässe Erschliessung — idealerweise über einen neuen Kreisel — verwendet werden. Die Variante Kreisel wird deshalb als beste Lösung betrachtet, nicht zuletzt aufgrund weiterer nachvollziehbarer Argumente. – Trotz Verbesserungen durch die Sanierung der Viehweidstrasse bleibt das Linksabbiegen vom Fahrhubelweg Richtung Autobahn gefährlich und mit langen Wartezeiten verbunden. Dieses Problem betrifft viele Verkehrsteilnehmer. Gleichzeitig wird die Sinnhaftigkeit des verlassenen Kreisels Campagna hinterfragt, da er trotz seines Nutzens zur Temporeduktion an einem weniger relevanten Ort steht – im Gegensatz zum sinnvolleren Standort beim Fahrhubelweg. – Zudem wird im Teilgebiet 4a ein Neubau mit Verkaufsladen entstehen, dessen Erschliessung ebenfalls über den Mittelweg/Fahrhubelweg erfolgen soll — ein weiterer Punkt, der in die Planung der optimalen Lösung einbezogen werden muss. Fazit: Eine sichere und effiziente Erschliessung — insbesondere in Form eines neuen, strategisch platzierten Kreisels — ist im Interesse aller Betriebe (z. B. des Abfallzentrums Belp) sowie der Verkehrssicherheit. Eine Nulllösung ist keine tragbare Option für das neu eingezonte Arbeitszonen-Gebiet Viehweid (Parz. Nrn. 601, 900).	Das Kostenargument ist nicht ausschlaggebend, erst recht nicht in Abwägung mit der Verkehrssicherheit. Ausschlaggebend für die Variante T-Kreuzung sind insbesondere die knappen Platzverhältnisse. Kenntnisnahme. Kenntnisnahme. Weder für die Teilgebiete innerhalb des Einzonungsperimeters noch für diejenigen ausserhalb sind aktuell konkrete Kauf- oder Bauabsichten bekannt. Kenntnisnahme.
003	<u>Annahmen Mehrverkehr (Ziffer 5 Studie)</u> Die Studie geht von zu optimistischen Annahmen bezüglich des Mehrverkehrs aus. Beispielsweise wird für Parzelle 2 ein Tagesdurchschnitt	Die Beschränkung der Verkaufsfläche auf 300 m² pro Verkaufseinheit ist nur ein Aspekt der Regelung. Zentral ist, dass auf den Parz. Nrn. 601

Verf.-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme des Gemeinderates und Massnahmen
	von 24-68 Fahrzeugen pro Tag angenommen. Für das Gebiet 2 bestehen gemäss Ziffer 5.1 weiterhin Absichten, ein McDonald's Schnellrestaurant zu realisieren. Sollte dies zutreffen, wäre mit einem erheblich höheren Verkehrsaufkommen zu rechnen (Verkehrsstudie UeO Viehweid Ost): Die Verkehrsstudie wäre somit hinfällig, bei einer Abweichung um den Faktor 10. Hier bedarf es einer verbindlichen Regelung im Baureglement, welche die Möglichkeit von verkehrsintensiven Verkaufs- und Gewerbeflächen verhindert. Die Reduktion auf 300 m² ist nicht ausreichend. <u>Verkehrssicherheit:</u> Innerhalb eines Abschnitts von weniger als 200 Metern sind drei neue Ein- und Ausfahrten vorgesehen (Tamoil, Fahrhubelweg, Neue Arbeitszone). Das Unfallrisiko wird entsprechend erhöht. Die Verkehrssicherheit könnte durch einen Kreisverkehr auf Höhe des Fahrhubelweges erheblich verbessert werden, da somit die gefährlichen, querenden Ausfahrten erheblich reduziert werden könnten. Der Linksabbieger vom Fahrhubelweg in Richtung Rubigen wird bereits heute nicht mehr genutzt, stattdessen wird der Weg über den Rechtsabbieger und die Agip-Tankstelle bevorzugt. Dieses Verhalten wird auch durch die Verkehrszählung bestätigt (nur 5 Abbieger im Spitzenabendsfenster). Es sollte jedoch nicht der Schluss gezogen werden, dass nur eine geringe Anzahl in Richtung Rubigen abbiegen möchte. Zusätzlich wird der Fussweg entlang der geplanten Einfahrt über weite Strecken unterbrochen. Hier sind zusätzliche Massnahmen zur Verkehrssicherheit für Fussgänger beim Queren der Einfahrtbereiche vorzusehen.	und 900 keine Nutzungen zulässig sind, die ein überdurchschnittliches Verkehrsaufkommen verursachen; genannt werden reine Lagerbetriebe, Speditionen und Verteilzentren. Weder eine McDonalds-Filiale noch der mittlerweile zurückgezogene und nicht weiterverfolgte Entwurf der Überbauungsordnung Viehweid Ost sind Gegenstand des vorliegenden Verfahrens. Eine McDonalds-Filiale wäre angesichts der geplanten Baureglementsbestimmungen nicht mehr zonenkonform, da sie ein überdurchschnittliches Verkehrsaufkommen verursachen würde. Die Situation bzgl. (potenzieller) Anschlüsse an die Viehweidstrasse wird durch die vorliegende Einzonung nicht verändert, da diese nicht an die Viehweidstrasse grenzt. Die Gestaltung der Anschlüsse ist mit dem kant. Tiefbauamt zu definieren. Im Zusammenhang mit der Optimierung des Anschlusses Fahrhubelweg ist insgesamt von einer Erhöhung der Verkehrssicherheit auszugehen.
003	<u>Umgehungsverkehr</u> Wir beobachten bereits jetzt, dass viele Fahrzeuge den Lehnweg-Mittelweg, besonders während der Abendspitzenzeiten, verbotenerweise als Ausweichroute. Dieser Umgehungsverkehr wird mit dem geplanten Mehrverkehr erheblich steigern, weshalb (allf. zeitlich begrenzte)	Verkehrszählungen der Gemeinde haben ergeben, dass diese unerlaubte Ausweichroute nur äusserst selten benutzt wird. Auch eine erhebliche Steigerung aufgrund der Einzonung ist nicht zu erwarten. Andernfalls wären punktuelle Massnahmen zu evaluieren.

Verf.-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme des Gemeinderates und Massnahmen
	Schutzmassnahmen wie bspw. Pollern vorzusehen sind.	
004	<u>Ungenügende Verkehrserschliessung und Verkehrssicherheit:</u> Die Verkehrsstudie Viehweid 2024 von B+S Ingenieure und Planer zeigt in Übereinstimmung mit den mündlichen Erläuterungen von Remo Schwarz anlässlich der Informationsveranstaltung auf, dass die Viehweidstrasse bereits 2024 bis an die Kapazitätsgrenze belastet war. Die bisherige Verkehrsentwicklung und aktuelle Verkehrsprognosen belegen, dass auch ohne zusätzliche Bauvorhaben die Verkehrsmenge zunehmen wird, respektive bereits zugenommen hat. Bevor weitere Bauzonen geschaffen werden, sind die Verkehrsüberlastung und die bestehenden Sicherheitsprobleme auf der Viehweidstrasse konzeptionell zu entschärfen. Die drei aufgezeigten Anschlusslösungen des Fahrhubelwegs in die Viehweidstrasse lösen das Problem nicht, sondern verschärfen es durch den zusätzlichen Verkehr. Dass ausgerechnet die Variante mit der tiefsten Kapazität auch aus Kostengründen favorisiert wird, befremdet. Die zusätzliche Ein- und Ausfahrt aus Gebiet 1 auf die Viehweidstrasse ist unübersichtlich und stellt ein zusätzliches Sicherheitsrisiko insbesondere für den Langsamverkehr dar. Der Lehnweg als nationale Veloroute und Wanderweg ist aus Sicherheitsgründen in jedem Fall für die Erschliessung von Gebiet 1 und 3 zu sperren. Aus den aufgeführten Gründen ist auch aus verkehrstechnischer Sicht eine Vergrösserung der Bauzone nicht zielführend und wird abgelehnt.	Die Studie zeigt auf, dass eine gewisse Verkehrszunahme möglich ist. Die Verkehrszahlen wurden im Jahr 2024 erhoben, zudem blieb die Verkehrsmenge auf der Viehweidstrasse in den letzten Jahren weitgehend konstant. Ausserhalb der Spitzenstunden ist die Verkehrsbelastung unproblematisch, so dass der von Gewerbebetrieben ohne Publikumsverkehr verursachte Mehrverkehr nicht stark ins Gewicht fällt. Angesichts der beschränkten zusätzlichen Kapazität auf der Viehweidstrasse macht eine teure, deutlich mehr Fläche beanspruchende Lösung mit mehr Kapazität aus Sicht des Gemeinderates keinen Sinn. Ein (allfälliger) zusätzlicher Anschluss an die Viehweidstrasse würde an einer sehr übersichtlichen Stelle mit geradem Strassenverlauf erfolgen. Eine Erschliessung (Zu- oder Wegfahrt) ist aufgrund der bestehenden und auch künftig geltenden Durchfahrtsbeschränkung kein Thema.
004	<u>Baureglement, Art der Nutzung:</u> Der maximal zusätzlich verkraftbare Verkehr infolge der Einzonung wird durch die neue Verkehrsknotenlösung begrenzt und ist folglich mit einer definierten Anzahl von zulässigen Fahrten festzusetzen und zu messen. Die im Baureglement gewählte Formulierung «überdurchschnittliches Verkehrsaufkommen»	Eine Beschränkung auf eine absolute Zahl an Fahrten resp. deren Messung ist nicht praktikabel, insbesondere nicht auf Stufe baurechtliche Grundordnung. Die gewählte Formulierung hat sich vielfach bewährt.

Verf.-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme des Gemeinderates und Massnahmen
	wird der Problematik nicht gerecht, ist zu schwammig und öffnet Tür und Tor für eine weitere Verschärfung der Verkehrsüberlastung.	
005	(...) Im Projektperimeter Viehweid, Parzellen 601 und 900 ist die Zubringerleitung «Aaretal I» verlegt. Als Transportleitung bringt sie das Trinkwasser vom oberen Aaretal ins Versorgungsgebiet. Sie weist einen Durchmesser von 90 cm auf und besteht aus Schleuderbetonröhren. Solche Rohre sind auf Setzungen sehr empfindlich, weshalb der Frage der Fundation der Leitung besondere Beachtung geschenkt werden muss. Da die Bodenverhältnisse entlang der Viehweide stellenweise instabil sind, waren teilweise äusserst aufwändige Fundations- und Schutzmethoden erforderlich. Die Leitung ist im Bestand geschützt. <u>Anregung und Antrag zu den Parzellen 601 / 900</u> Zum Schutz der öffentlichen Leitung stellen wir den Antrag, einen Freihaltekorridor von 2 mal 3 m einzuzeichnen. (Siehe Werksvorschriften 3.2.2 Abstände zu Bauten und Strassen). Der entsprechende Planausschnitt liegt dem Schreiben bei. Im Baureglement ist der Schutz der Leitung mit folgendem Text zu gewährleisten: – Die Wassertransportleitung «Aaretal 1» der Wasserverbund Region AG quert die Arbeitszone A1 wie im Plan eingezeichnet. – Bauten und stammbildende Pflanzen haben einen Abstand von 7.0 m zur Leitungsachse aufzuweisen. – Der Zugang zur Leitung für Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten (auch mit Baumaschinen) muss jederzeit gewährleistet sein.	Kenntnisnahme. Analog zu den übrigen bereits eingezonten Parzellen im Bereich der Leitung wird auf eine Ergänzung des Plans und der Vorschriften verzichtet. Der Verlauf der Leitung ist in der Zonenplanänderung hinweisend dargestellt. Die erforderlichen Bauabstände gilt es im Rahmen der späteren Baubewilligungsverfahren zu berücksichtigen. Der beantragte beidseitige Bauabstand von 7 m wird allerdings als deutlich zu hoch beurteilt; er entspricht in diesem Ausmass auch nicht den Forderungen zu früheren Planungen.
006	<u>Verkehrssicherheit Einmündung Fahrhubelweg-Viehweidstrasse</u> Wegen des hohen Verkehrsaufkommens zu Spitzenzeiten ist das Linksabbiegen vom Fahrhubelweg in die Viehweidstrasse erschwert. Wegen der dort befindlichen Ein-/Ausfahrt zur Tamoil-Tankstelle wird die Verkehrssituation zusätzlich unübersichtlich. Bei stockendem Verkehr oder Stau auf der Viehweidstrasse bleibt der	Kenntnisnahme.

Verf.-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme des Gemeinderates und Massnahmen
	Velostreifen für Velos befahrbar. Schnelle E-Bikes können mit einer Geschwindigkeit von über 40 km/h die Autokolonne rechts überholen und verursachen damit bei der Einmündung Fahrhubelweg zusätzlichen Rückstau und ein erhöhtes Kollisionsrisiko. In der Verkehrsstudie wird die Verkehrssicherheit des T-Knotens für Velos als «gut» bezeichnet. Aufgrund meiner erfahrenen und beobachteten heiklen Verkehrssituationen erachte ich die Sicherheit für Velofahrer bereits im heutigen Zustand als mittelmässig bis ungünstig. Mit zusätzlichem Einmündungsverkehr erhöht sich das Unfallrisiko für Velofahrer bei der Variante T-Knoten noch weiter. Gemäss Verkehrsstudie könnten zusätzlich 100 Fahrzeuge pro Stunde auf den Fahrhubelweg gebracht werden (davon 35 als Wegfahrten Richtung Rubigen), ohne dass der Zustand «kritisch» erreicht werde. Diese theoretische Einschätzung erachte ich als unrealistisch. Ein erhöhtes Verkehrsaufkommen kann mit einem T-Knoten nicht ohne verminderte Verkehrssicherheit und temporären Rückstau bei den Wegfahrten aus dem Fahrhubelweg bewältigt werden. Sollten die Parzellen 601 und 611 überbaut werden, ist dem zukünftigen Mehrverkehr aus dem Fahrhubelweg Rechnung zu tragen. Die Verkehrserschliessung ist dem entsprechenden Kapazitätsbedarf anzupassen.	Kenntnisnahme.

3. Nutzung, haushälterische Bodennutzung und baupolizeilichen Masse

Verf.-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme des Gemeinderates und Massnahmen
004, 006	<u>Haushälterische Bodennutzung</u>: Die sich bereits in der Arbeitszone A1 befindliche Fläche von 11'619 m² auf Parzelle Nr. 601 ist massiv unternutzt. Bevor wertvolle Landwirtschaftsfläche eingezont und überbaut wird, soll die bestehende Bauzone sinnvoll ausgenutzt und mit der für	Die bestehenden unbebauten Reserven resp. inneren Reserven auf bebauten Grundstücken sind beschränkt und lassen keine Ansiedlung von grösseren Betrieben zu. Eine gewisse Reserve ist für einen Standort wie Belp zudem sinnvoll – insbesondere wenn es sich um Areale im

Verf.-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme des Gemeinderates und Massnahmen
	Neueinzonungen vorgesehenen Baumassenziffer von mindestens 2.4 verdichtet werden. Das Einzonungsbegehren basiert wohl eher auf dem Wunsch nach einer Wertsteigerung und nicht nach einer aus raumplanerischer Sicht sinnvollen Innenverdichtung. Die an der Informationsveranstaltung kommunizierten Nutzungsüberlegungen des örtlichen Gewerbes lassen sich auf der bereits eingezonten Fläche realisieren. Aus diesem Grund ist eine Vergrösserung der Bauzone nicht zielführend und wird abgelehnt.	regionalen Interesse handelt.
004	<u>Baureglement, Art der Nutzung:</u> Die Fläche ist maximal der Nutzungszone A1 (ES III) zuzuweisen. Eine Zuweisung zur Nutzungszone A2 (ES IV) würde die Belastung meines Grundstücks noch verstärken.	Dies ist so vorgesehen.
004, 006	<u>Baureglement, Art der Nutzung:</u> Die Limitierung der Verkaufsfläche in Anbetracht der Verkehrsüberlastung ist zwingend notwendig. Die im Baureglement gewählte Formulierung erlaubt die Realisierung einer unbegrenzten Anzahl kleineren Verkaufseinheiten. Dies führt wiederum zu einem nicht verkraftbaren Mehrverkehr. Deshalb ist für die gesamte Fläche der Parzellen Nr. 601 und 900 eine Begrenzung der Verkaufsfläche von insgesamt maximal 300 m ² festzulegen.	Die getroffene Regelung entspricht der gängigen Praxis in solchen Fällen. Eine Beschränkung der Totalfläche – zumal auf lediglich 300 m ² – wird nicht als sinnvoll erachtet. Eine Vielzahl von Verkaufsgeschäften ist nicht zu erwarten, insb. da dies bereits im heutigen Zustand möglich wäre und nicht passiert ist.
004	<u>Baureglement, Grenzabstände:</u> Sollten die Parzellen Nr. 601 und Nr. 900 tatsächlich im gemäss Baureglement möglichen Mass überbaut werden, hat dies hinsichtlich Lärmbelastung, Besonnung und Aussicht äusserst negative Auswirkungen auf die Wohnqualität meiner Liegenschaft. Aus diesem Grund soll ein minimaler Grenzabstand von Hochbauten zu meiner Parzelle eingehalten werden, welcher den üblichen Abstandsvorschriften von Wohnbauzonen entspricht. Die in Belp zulässige Wohnbauzone W4 mit einer vergleichbaren Gebäudehöhe von 13.0 m definiert einen grossen Grenzabstand von 12.0 m und einen kleinen Grenzabstand von 6.0 m. Ich bitte deshalb, entlang der Süd- und Westgrenze meines Grundstücks einen	Gemäss dem revidierten Baureglement gilt in der Arbeitszone A1 ein einheitlicher Grenzabstand von 4.0 m. Dieses Mass entspricht dem gängigen Standard und soll nicht korrigiert werden. Ein allenfalls abweichender grosser Grenzabstand gegenüber der Liegenschaft der Mitwirkenden käme zudem nicht zum Tragen, da dieser auf der besonnenen Längsseite gemessen wird.

Verf.-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme des Gemeinderates und Massnahmen
	minimalen Grenzabstand von 12.0 m und entlang der Nordgrenze einen minimalen Grenzabstand von 6.0 m festzusetzen. Mit Lärmschutzwänden entlang der Grundstücksgrenzen ist die Lärmbelastung auf ein für Wohnnutzung erträgliches Mass zu reduzieren.	

4. Kommunalen Richtplanung

Verf.-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme des Gemeinderates und Massnahmen
002	Die Parzellen Nrn. 601 und 900 bilden heute eine wertvolle Pufferzone zwischen der bestehenden Arbeitszone und dem angrenzenden Landschaftsschutzgebiet. Auch der bereits überbaute Teil der Parzelle Nr. 601 wahrt bewusst eine gewisse Distanz zum Lehnweg – vermutlich auch im Hinblick auf die darunter verlaufende Aaretal-Trinkwasserleitung des Wasserverbands Region Bern. Eine vollständige Überbauung dieser Flächen würde nicht nur die letzte verbleibende Freifläche in diesem Abschnitt beseitigen, sondern auch mögliche Entwicklungsperspektiven im Raum Belp–Gürbetal für kommende Generationen erheblich einschränken. Mit einer Einzonung dieser Parzellen wäre die bauliche Siedlungsgrenze in diesem Gebiet endgültig erreicht. Gerade im Hinblick auf künftige Entwicklungen – etwa durch Bevölkerungswachstum oder veränderte Mobilitätsbedürfnisse in Belp, Kehrsatz oder im unteren Gürbetal – sollten strategisch wichtige Flächen nicht vorschnell verbaut werden. Mögliche künftige Szenarien wären zum Beispiel: – Eine Neuverlegung oder Entlastung der überlasteten Viehweidstrasse über eine alternative Strassenachse; – Eine direkte Erschliessung des Flugplatzareals über den Bereich Viehweide/Lehnweg, etwa mit einem neuen Kreisel, der dort räumlich umsetzbar wäre;	Im Bereich der einzuzonenden Fläche besteht entlang des Lehnwegs fast durchwegs eine Bebauung, teilweise sogar darüber hinaus. Ein direkter Bezug zum angesprochenen Landschaftsschutzgebiet besteht deshalb nicht. Auch die unterirdisch verlaufende Trinkwasserleitung steht nicht im Zusammenhang mit dem Landschaftsschutzgebiet. Im Rahmen der durchgeführten Korridorstudie wurde eine Dosierungsanlage und eine Busspur aufgenommen, diese befinden sich jedoch im Gebiet Hohliebi resp. im Abschnitt ausserorts zwischen Belp und Viehweid und werden durch die vorliegende Einzonung nicht tangiert. Für die übrigen aufgeführten «künftigen Szenarien» bestehen keinerlei Absichten, auch nicht in langfristiger Perspektive. Weder auf Stufe Gemeinde noch bei der Regionalkonferenz oder beim Kanton werden entsprechende Absichten verfolgt. Entsprechend werden auch keine künftigen Projekte tangiert oder verhindert.

Verf.-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme des Gemeinderates und Massnahmen
	– Die Realisierung einer eigenen Busspur (Rubigen—Belp), was auf der heutigen Viehweidstrasse mangels Platz kaum möglich wäre. Die langfristige Sicherung der Funktionsfähigkeit des zentralen Verkehrskorridors A6 — Rubigen — Belp — Kehrsatz sollte in der raumplanerischen Überlegung Priorität haben. Auch denkbare Umfahrungsvarianten, etwa eine Nordumfahrung, dürfen nicht durch heutige Einzonungen verunmöglicht werden. Aus diesen Gründen spreche ich mich klar für ein Zuwarten mit der Umzonung der Parzellen Nrn. 601 und 900 aus.	

5. Weiteres

Verf.-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme des Gemeinderates und Massnahmen
003	<u>Entwässerungskonzept Meteorwasser</u> Die Mitwirkungsunterlagen enthalten keine Informationen zu diesem Thema. Wir gehen von Versickerungslösungen aus. Eine Einleitung in den Lehngraben würden wir mangels Abflusskapazitäten wegen Biberbau mit allen rechtlichen Mitteln bekämpfen. (Siehe hängige Verfahren in dieser Sache Zaugg AG, Wüthrich Geflügel AG).	Auf Stufe Nutzungsplanung sind keine Aussagen zur Versickerung möglich. Auf Stufe Baugesuch gelten die einschlägigen Gesetze und Normen. Kenntnisnahme.
006	<u>Lärmschutz</u> Wenn die Parzellen 601 und 900 mit der vorgesehenen Verdichtung überbaut und gewerblich genutzt werden, ist mit erheblichen Emissionen zu rechnen. Die Emissionen, insbesondere die Lärmbelastung, ist für die angrenzenden Wohnhäuser auf ein erträgliches Mass zu begrenzen. Mit entsprechenden Vorgaben ist die Erstellung von Schutzmassnahmen (Lärmschutzwände) sicherzustellen.	Die Arbeitszone A1 und die Landwirtschaftszone sind hinsichtlich der Lärmgrenzwerte identisch, so dass keine Lärmprobleme absehbar und somit keine Massnahmen nötig sind.