

Kantonale Überbauungsordnung: Transitplatz für Ausländische Fahrende, Wileroltigen

Beschluss, Stand: 13.09.2023



Erläuterungsbericht

Weitere Unterlagen

- Überbauungsplan 1:250
- Überbauungsvorschriften

Impressum

Auftraggeber: Kanton Bern, Amt für Gemeinden und Raumordnung, Abteilung Kantonsplanung
Auftragnehmer: georegio ag, Bahnhofstrasse 35, 3400 Burgdorf und
c+s ingenieure ag, Kalchofenstrasse 20, Postfach 224, 3415 Hasle b. B.
Titelbild: Standort vorgesehener Halteplatz Wileroltigen

Version	Datum	Inhalt
1.0	21.09.2021	Entwurf Bericht
2.0	17.11.2021	Mitwirkung
3.0	20.07.2022	Ämterkonsultation
4.0	30.05.2023	Öffentliche Auflage
5.0	13.09.2023	Beschluss

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage, Zielsetzung und Verfahren	1
1.1	Bedarf nach einem Transitplatz ausländische Fahrende	1
2	Raumplanerischer Auftrag	1
2.1	Vorarbeiten	1
2.2	Standortevaluation	1
2.3	Bestehende und projektierte Halteplätze im Kanton Bern	2
2.4	Kantonale Überbauungsordnung (KUeO)	3
2.5	Kosten für Erstellung und Betrieb des Transitplatzes	3
3	Standort Wileroltigen	4
3.1	Geprüfte Standortvarianten	4
3.2	Gewählter Standort «Süd»	4
4	Kantonale Überbauungsordnung (KUeO)	5
4.1	Zielsetzung	5
4.2	Überbauungsplan	5
4.3	Stellplätze	7
4.4	Überbauungsvorschriften	8
4.5	Stellung zur kommunalen Grundordnung	9
4.6	Auswirkungen (Bericht nach Art. 47 Raumplanungsverordnung RPV)	10
4.7	Platzordnung	15
5	Bauliche Massnahmen und Baugesuch	15
5.1	Zufahrt und Einfriedung	16
5.2	Platzgestaltung	16
5.3	Platzwart- und Entsorgungsbereich	17
5.4	Sanitäranlagen	17
5.5	Ver- und Entsorgung	18
5.6	Ausnahme- und Spezialbewilligungen	20
6	Verfahren	21
6.1	Art des Verfahrens	21
6.2	Organisation und Zuständigkeiten	21
6.3	Öffentliche Mitwirkung	21
6.4	Ämterkonsultation	21
6.5	Öffentliche Auflage, Einsprachen	21
6.6	Termine	22

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1	Übersicht der Halteplätze für Fahrende im Kanton Bern	3
Abb. 2	links: Variante «Nord», rechts: Variante «Süd», Stand 2018	4
Abb. 3	Übersicht Überbauungsplan	6
Abb. 4	links: Fläche der Stellplätze, rechts: mögliche Einteilung in 36 Stellplätze	7
Abb. 5	Gestaltung Stellplätze. Links: rechteckige Form, Rechts: unregelmässige Form	7
Abb. 6	Zu- und Wegfahrt über bestehenden Rastplatz mit Schrankensystem	9
Abb. 7	Gefahrenhinweise (braun) randlich betroffen	12
Abb. 8	beanspruchte Fruchtfolgeflächen	13
Abb. 9	Geplanter Aufenthaltsbereich	16
Abb. 10	Visualisierung Platzwartgebäude	17

Abb. 11 Visualisierungen und Grundriss der Sanitäranlagen	17
Abb. 12 Anschluss Wasserversorgung	18
Abb. 13 Abwasserentsorgung	19
Abb. 14 Stromversorgung	20

Beilagen

- A – Mitwirkungsbericht
- B – Bericht zur Ämterkonsultation

1 Ausgangslage, Zielsetzung und Verfahren

Jenische, Sinti und Roma mit fahrender Lebensweise (im Folgenden: Fahrende) haben als anerkannte nationale Minderheit das Recht auf diskriminierungsfreien Zugang zu angemessenen Halteplätzen. Die Raumplanung hat daher sicherzustellen, dass entsprechende Halteplätze in ausreichender Anzahl vorhanden sind und deren Zugänglichkeit, Funktionalität und Ausrüstung den Bedürfnissen der Fahrenden gerecht wird (siehe BGE 129 II 321). Die vorliegende kantonale Überbauungsordnung (KUeO) schafft die nötigen planerischen Grundlagen für die Schaffung eines solchen Halteplatzes für ausländische Fahrende.

1.1 Bedarf nach einem Transitplatz ausländische Fahrende

Eine gemeinsame Halteplatznutzung von ausländischen und schweizerischen Fahrenden kommt aufgrund der unterschiedlichen Anforderungen an Lage, Grösse und Infrastruktur sowie der unterschiedlichen Kultur nicht in Frage. In der Praxis ist die Nutzung von Halteplätzen vielfach auf schweizerische Fahrende beschränkt. Damit ausländische Fahrende nicht diskriminiert werden, muss auch ihnen eine entsprechende Infrastruktur zur Verfügung stehen.

Mit der Schaffung eines Transitplatzes für ausländische Fahrende können unerwünschte Landnahmen im Rahmen von Spontanhalten vermieden werden. Die diesbezüglichen Erfahrungen in anderen Kantonen mit dauerhaften Transitplätzen sind positiv.

Im Kanton Bern besteht bislang trotz steigender Nachfrage kein dauerhafter Transitplatz für ausländische Fahrende. Der 2018/2019 zur Verfügung gestellte provisorische Transitplatz in der Gemeinde Brugg bei Biel sowie der 2019/2020 zur Verfügung gestellte provisorische Transitplatz in Gampelen waren jeweils sehr gut ausgelastet und trugen zu einer Entlastung der Situation bei, sie verursachten jedoch einen hohen personellen und finanziellen Aufwand. Auf lange Sicht sind provisorische (temporäre) Transitplätze keine Lösung, es werden langfristig gesicherte Haltemöglichkeiten für ausländische Fahrende benötigt.

2 Raumplanerischer Auftrag

2.1 Vorarbeiten

Im «Konzept für Stand-, Durchgangs- und Transitplätze für Fahrende im Kanton Bern» (2011) werden die Grundlagen zum Thema zusammengefasst und die Aufgabenteilung zwischen Kanton, Gemeinden und Fahrenden bei der Planung, Realisierung und dem Betrieb von Halteplätzen festgelegt. Das «Standortkonzept für Fahrende im Kanton Bern» (2013) zeigt den Bedarf nach neuen Halteplätzen auf und enthält Ergebnisse einer ersten Standortevaluation.

Der Regierungsrat des Kantons Bern erteilte der Direktion für Inneres und Justiz (DIJ) am 21. Mai 2014 den Auftrag, bis zu fünf neue Stand- und Durchgangsplätze für Schweizerische und bis zu zwei neue Transitplätze für ausländische Fahrende bereit zu stellen (RRB 691/2014).

Gegenstand der vorliegenden Planung ist die Schaffung eines Transitplatzes für ausländische Fahrende in Wileroltigen.

2.2 Standortevaluation

In den Jahren 2014/2015 erfolgte gestützt auf einen Auftrag des Regierungsrates eine Standortevaluation mit rund 4'500 Parzellen in Kantonseigentum. Zusätzlich wurden einzelne Grundstücke im Besitz des Bundes, von Gemeinden und Privatpersonen berücksichtigt. Insbesondere im Hinblick auf Transitplätze wurden Grundstücke der armasuisse und des Bundesamts für Strassen

(ASTRA) geprüft. Die Evaluation für Transitplatzstandorte wurde parallel zu jener für Halteplätze für schweizerische Fahrende durchgeführt. Die Arbeiten wurden durch die Arbeitsgruppe Fahrende des Kantons Bern begleitet, in welcher der Kanton, die Regierungsstatthalter, die bernischen Kommunalverbände und die Fahrenden vertreten sind.

Resultat der Standortevaluation war eine Liste von möglichen Parzellen pro Region. Jedes Grundstück wurde danach hinsichtlich Verfügbarkeit und Eignung geprüft unter Einbezug der Standortgemeinden, Grundeigentümerschaften sowie weiteren Akteuren. Die geprüften Standorte befanden sich inner- wie ausserhalb der Bauzone. Mögliche Standortoptionen für einen Transitplatz innerhalb der Bauzonen konnten aus diversen Gründen nicht weiterverfolgt werden (fehlende Verfügbarkeit, ungeeignete Form, Grösse, Lage, ungeeignete Erschliessungsmöglichkeiten). Als Ergebnis dieser Abklärungen wurde der Standort Meinisberg weiterverfolgt.

In der Herbstsession 2016 wies der Grosse Rat den vom Regierungsrat beantragten Objektkredit zurück und beauftragte den Regierungsrat unter anderem, in Zusammenarbeit mit den Gemeinden auf einer anderen Parzelle bzw. zu deutlich tieferen Kosten einen Transitplatz bereit zu stellen.

Nach dem Rückweisungsauftrag des Grossen Rats im September 2016 wurden weitere mögliche Standorte im Kantons- und Bundeseigentum sowie aufgrund von Hinweisen aus der Bevölkerung (private Grundstücke) geprüft. Es konnte, neben der Option in Wileroltigen, kein für die Realisierung eines Transitplatzes geeigneter Standort gefunden werden. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) als Eigentümerin erklärte sich bereit, Teile der Parzelle für die Realisierung eines Transitplatzes für ausländische Fahrende zur Verfügung zu stellen. Dieser Standort war in der Standortevaluation im Jahr 2014/2015 bereits als grundsätzlich geeignet bezeichnet worden. Nach erfolgter Standortanalyse wurde der Transitplatz Wileroltigen im kantonalen Richtplan mit dem Koordinationsstand Festsetzung aufgenommen.

Der Grosse Rat des Kantons Bern stimmte in der Märzsession 2019 dem Objektkredit von CHF 3.33 Millionen für die Planung, Projektierung und Realisierung des Transitplatzes Wileroltigen zu. Gegen den Beschluss des Grossen Rates vom 13. März 2019 wurde das fakultative Finanzreferendum ergriffen. Am 9. Februar 2020 nahm die Berner Stimmbevölkerung den Kredit für den Transitplatz Wileroltigen an. Dagegen wurde beim Verwaltungsgericht des Kantons Bern eine Stimmrechtsbeschwerde eingereicht. Mit Urteil vom 23. November 2020 hat das Verwaltungsgericht die Stimmrechtsbeschwerde abgewiesen.

2.3 Bestehende und projektierte Halteplätze im Kanton Bern

Die folgende Karte zeigt eine Übersicht der Halteplätze für Fahrende im Kanton Bern (Koordinationsstand: siehe Massnahmenblatt D_08 Kantonalen Richtplan 2030):

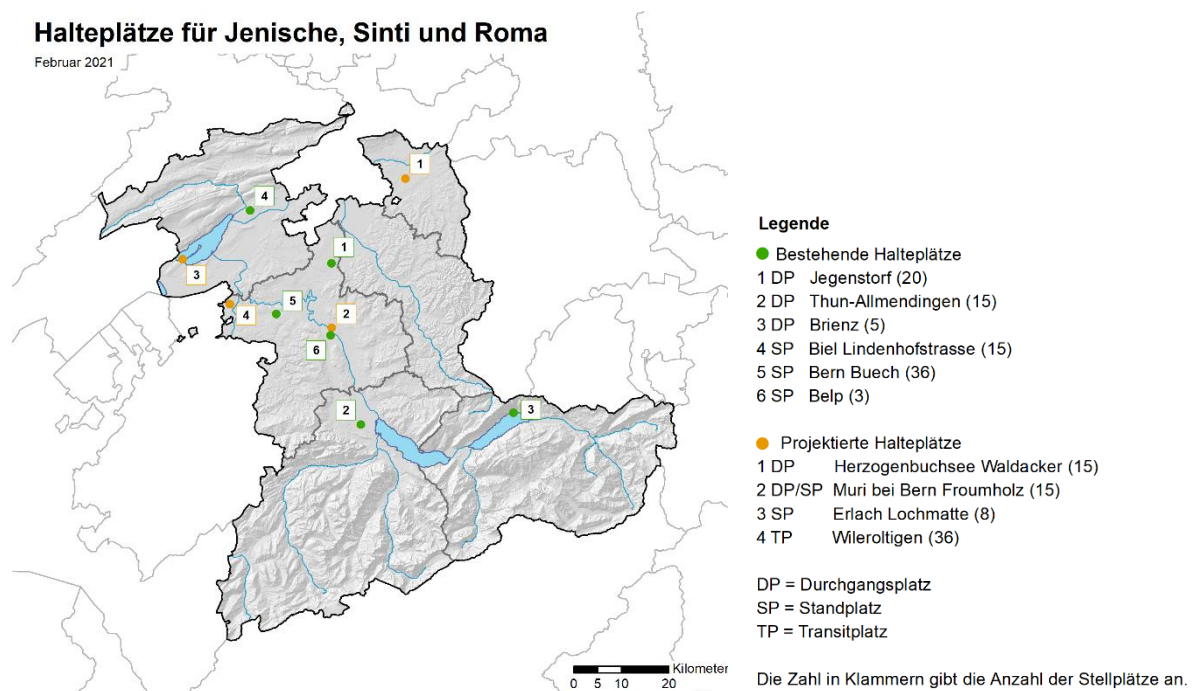


Abb. 1 Übersicht der Halteplätze für Fahrende im Kanton Bern
(Quelle: Amt für Gemeinden und Raumordnung)

2.4 Kantonale Überbauungsordnung (KUeO)

Die DIJ kann zur Wahrung kantonaler oder gefährdeter regionaler Interessen eine kantonale Überbauungsordnung (KUeO) erlassen und darin insbesondere Halteplätze für Fahrende festlegen (Art. 102 Abs. 1 Bst. e BauG). Die DIJ beabsichtigt, den projektierten Transitplatz für ausländische Fahrende in der Gemeinde Wileroltigen mit der vorliegenden KUeO raumplanerisch zu sichern.

Die KUeO wird im koordinierten Verfahren nach Koordinationsgesetz erlassen und der zu erlassende Gesamtentscheid beinhaltet demnach ebenfalls die Baubewilligung.

2.5 Kosten für Erstellung und Betrieb des Transitplatzes

Für die Kosten der Planung, Erstellung und den Betrieb des Transitplatzes kommt der Kanton auf, wobei die Betriebskosten grundsätzlich durch kostendeckende Platzgebühren gedeckt werden sollen. Der Transitplatz La Joux-des-Ponts im Kanton Fribourg kann beispielsweise kostendeckend betrieben werden.

Der Kanton Bern verfügt mit Art. 30 des kantonalen Kulturförderungsgesetzes (KKFG) über die nötige rechtliche Grundlage, um allfällige Betriebsdefizite aus Mitteln des Kulturförderungsfonds zu übernehmen.

Zu den durch den Kanton zu übernehmenden Erstellungskosten gehören auch für die Realisierung allenfalls nötige Abgaben und Gebühren. Allfällige Vergütungen an Anschlussgebühren, die dem Kanton angerechnet werden, aber bereits durch das ASTRA geleistet wurden, werden diesem zurückerstattet.

3 Standort Wileroltigen

3.1 Geprüfte Standortvarianten

Aus Sicht des Kantons sowie der Fahrenden eignet sich der Standort angrenzend an den bestehenden Rastplatz an der Autobahn A1 bei Wileroltigen als Transitplatz für ausländische Fahrende. In Zusammenarbeit mit dem ASTRA, als Grundeigentümerin der Parzelle, wurden verschiedene Nutzungsvarianten geprüft. Abb. 2 zeigt die zwei geprüften Varianten «Nord» und «Süd» mit dem Planungsstand von 2018.

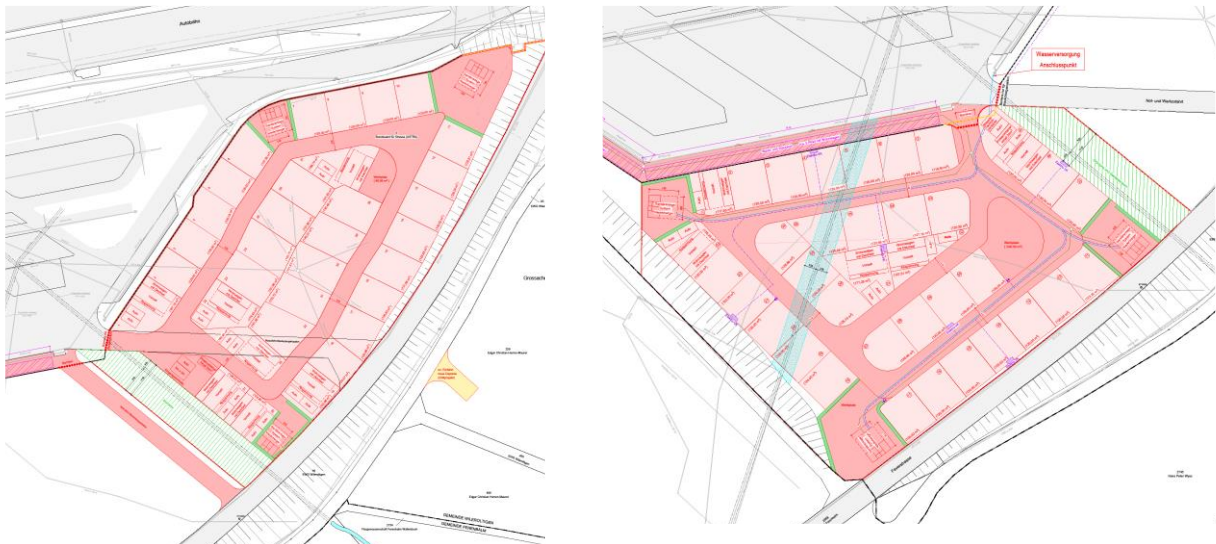


Abb. 2 links: Variante «Nord», rechts: Variante «Süd», Stand 2018

Es zeigte sich, dass die Variante «Süd» trotz des grösseren Flächenbedarfs und der Tatsache, dass der Perimeter von zwei eingedolten Gewässern durchquert wird, gegenüber der Variante «Nord» deutliche Vorteile aufweist. Variante «Süd» weist eine grössere räumliche Distanz zur Autobahn auf (Lärm, Sicherheitsaspekte, Immissionen, Einsehbarkeit), verfügt über eine direktere Zufahrt vom Rastplatz auf den Transitplatz (Verkehrssicherheit), bedingt keine Umlegung der Not- und Werkzufahrt und kann mit einem geringeren finanziellen Aufwand realisiert werden.

Die Variante «Nord» wurde daher aufgrund dieser deutlichen Nachteile nicht mehr weiterverfolgt. Aufgrund der genannten Nachteile der Variante «Nord» und den insgesamt hohen Kosten wurde auch eine Variante «Komplett» (Kombination der beiden Varianten «Nord» und «Süd») nicht weiterverfolgt. Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich ausschliesslich auf die Variante «Süd».

3.2 Gewählter Standort «Süd»

Der Perimeter des Transitplatzes umfasst eine Fläche von rund 7'135 m² und bietet Platz für insgesamt 36 Stellplätze. Es sind zwei Sanitäranlagen sowie ein Platzwartgebäude vorgesehen. Die Erschliessung erfolgt über den nördlich angrenzenden Autobahnrastplatz. Die bestehende Not- und Werkzufahrt ist gesichert und kann unverändert belassen werden. Die Lärmbelastung aufgrund der Nationalstrasse A1 ist tolerierbar, es müssen keine Lärmschutzvorrichtungen vorgesehen werden. Der Perimeter der KUeO liegt allerdings innerhalb einer Fruchtfolgefläche und wird heute ackerbaulich genutzt. Ein detaillierter Beschrieb des Perimeters folgt im Kapitel 4.

4 Kantonale Überbauungsordnung (KUeO)

4.1 Zielsetzung

Mit dem Erlass der Kantonalen Überbauungsordnung (KUeO) in Form der grundeigentümergebundenen Nutzungsplanung, werden die planungsrechtlichen Grundlagen geschaffen und gleichzeitig im koordinierten Verfahren die Baubewilligung für die Erstellung der notwendigen Bauten und Anlagen für die Nutzung als Transitplatz für ausländische Fahrende erteilt.

4.2 Überbauungsplan

Der Perimeter der KUeO wird im Überbauungsplan festgelegt und umfasst eine Fläche von 7'656 m². Der Transitplatz ohne den Sektor Gewässerraum Ost umfasst eine Fläche von 7135 m². Die für die mobilen Wohneinheiten (Wohnwagengespann) nutzbare Fläche beträgt 4'711 m².

Im Überbauungsplan werden verbindlich festgelegt:

- Einfriedungen
 - Einfriedungen inklusive Eingangstor mit Höhenbegrenzung
- Sektor «Stellplätze»
 - Bereich für Stellplätze
 - Erschliessung Stellplätze
 - Gewässerraum (symmetrisch)
- Sektor «Sanitäranlagen»
 - Baubereiche Sanitäranlagen
 - Vorplätze Sanitäranlagen
- Sektor «Erschliessung Transitplatz und Technik»
 - Baubereich Platzwartgebäude
 - Betriebsgelände
 - Entsorgungsbereich
 - Befestigter Werkplatz
 - Erschliessung Transitplatz
 - Grünbereich Eingang
 - Bankett
- Sektor «Gewässerraum Ost»
 - Gewässerraum (asymmetrisch)
 - Erhaltung Fruchtfolgefläche

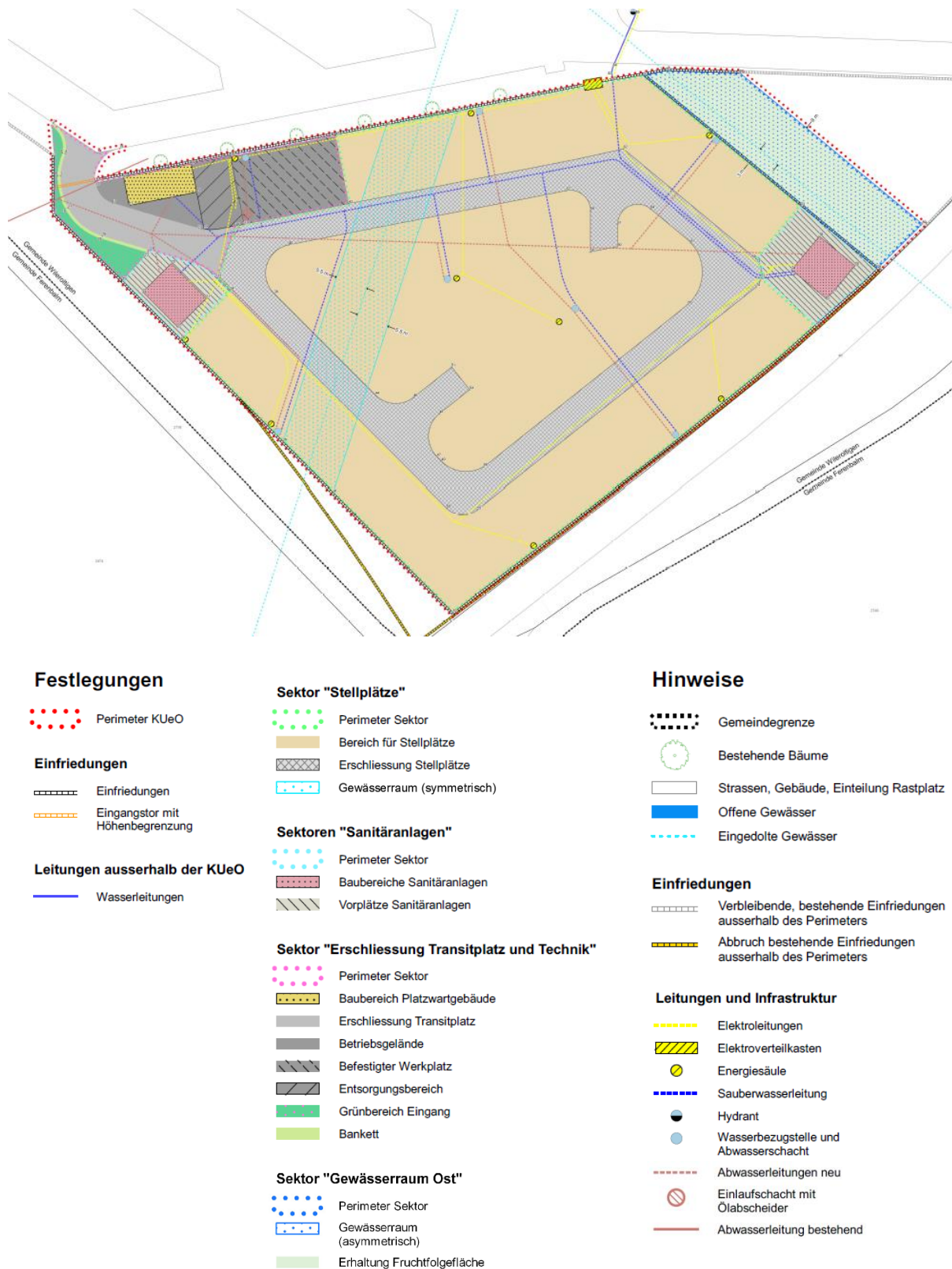


Abb. 3 Übersicht Überbauungsplan

4.3 Stellplätze

Der Transitplatz soll auf einer Fläche von 4'711 m² Platz für 36 Stellplätze bieten. Diese Fläche ist in Abb. 4 links sandfarben dargestellt. Die Flächen für Zufahrt, interne Erschliessung, Grünfläche und Sanitäranlagen sind grau dargestellt. Der Sektor «Gewässerraum Ost», der zur KUeO, aber nicht zum Transitplatz gehört, ist angedeutet.

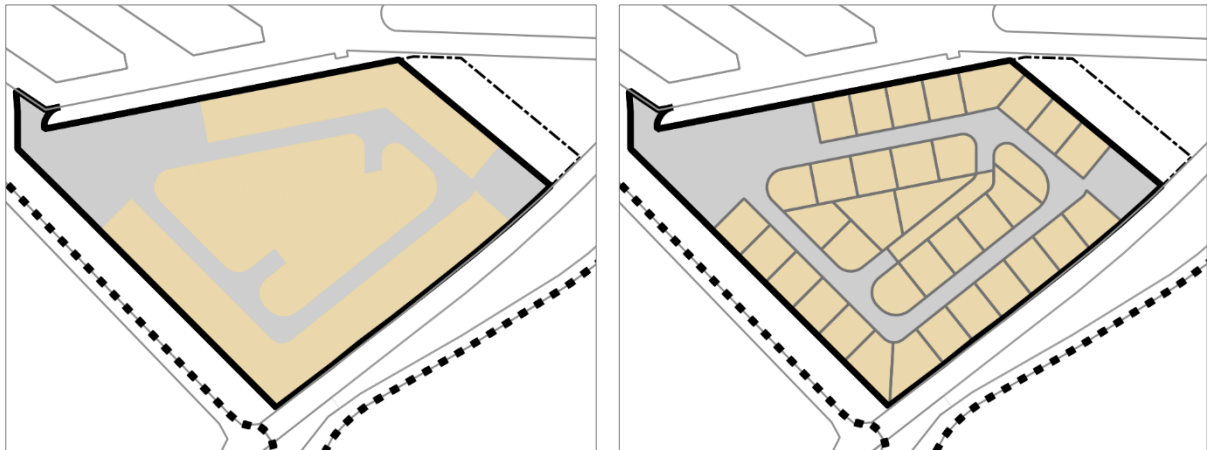


Abb. 4 links: Fläche der Stellplätze, rechts: mögliche Einteilung in 36 Stellplätze

Abb. 4 rechts illustriert, wie die 36 Stellplätze und die Durchfahrt angeordnet werden können, um sicherzustellen, dass die Fläche optimal genutzt wird. Sie zeigt, dass einerseits genügend Platz für 36 mobile Wohneinheiten besteht, der Platz aber nicht überdimensioniert ist. Diese Stellplätze bieten Platz für zwei Autos, einen Wohnwagen mit Deichsel sowie ein Vorzelt mit Abspannung. Wie in Abb. 5 zu sehen ist, beschränkt sich die Dimensionierung der Stellplätze auf das Notwendige.

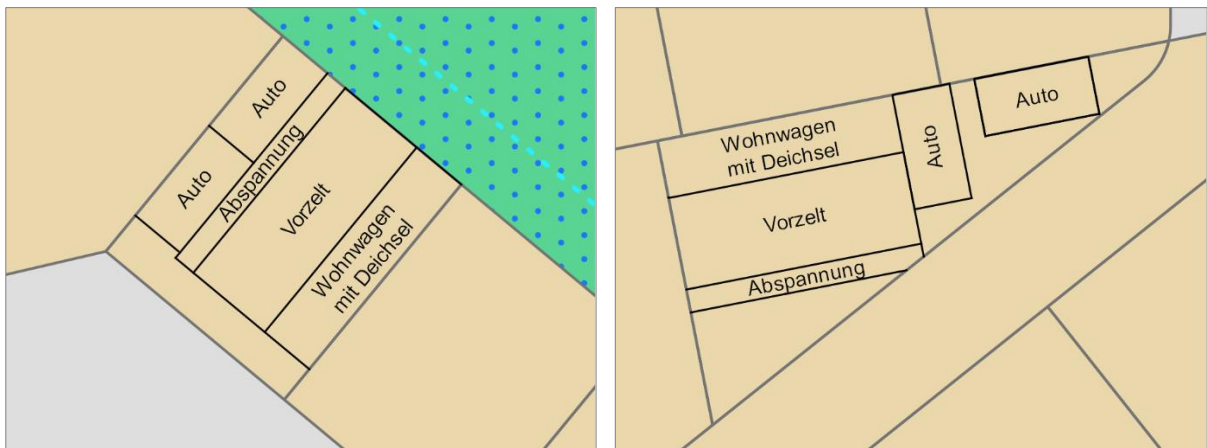


Abb. 5 Gestaltung Stellplätze. Links: rechteckige Form, Rechts: unregelmässige Form

In der Ausführung des Transitplatzes wird die Einteilung nicht markiert. Sie wird darum auch nicht im Überbauungsplan oder dem Baugesuch aufgeführt. Ebenfalls nicht im Überbauungsplan eingezeichnet ist der im Sektor «Stellplätze» zugelassene Aufenthaltsbereich. Dieser besteht aus dem gleichen Material (Schotterrassen) wie der Rest der Stellplätze und wird lediglich mit Steinblöcken abgegrenzt. Er kann im Betrieb je nach Bedarf verschoben und vergrössert, respektive verkleinert werden.

4.4 Überbauungsvorschriften

4.4.1 Allgemeines

Der in der Kantonalen Überbauungsordnung (KUeO) bezeichnete Wirkungsbereich dient als Transitplatz dem befristeten Aufenthalt von ausländischen Fahrenden. Der Wirkungsbereich umfasst den Perimeter des Transitplatzes inklusive Detailerschliessung Verkehr.

Parallel zum Überbauungsplan werden die Baugesuchsunterlagen ausgearbeitet (siehe Kap. 5).

4.4.2 Nutzung

Die maximale Belegung ist auf 36 Wohneinheiten (Stellplätze) beschränkt. Eine Wohneinheit dient einer Familie und kann mehrere (Wohn-)Wagen und Fahrzeuge umfassen.

Zulässig ist neben der Wohnnutzung auch die gewerbliche Nutzung.

Die Nutzung erfolgt während der Reisesaison. In der Regel also in den Monaten März bis Oktober.

4.4.3 Bauten und Anlagen

Die zulässigen Bauten und Anlagen sowie die baupolizeilichen Masse werden pro Sektor festgelegt.

Im Osten und im Westen ist je eine Sanitäranlage vorgesehen. Diese beiden Flächen bilden den Sektor «Sanitäranlagen». Die baulichen Massnahmen sind in Kap. 5.4 beschrieben.

Im Sektor «Erschliessung Transitplatz und Technik» sind neben der Verkehrserschliessung ein Grünbereich, ein Platzwartgebäude und ein Entsorgungsbereich mit Platz für ein Gasdepot und zwei Mulden vorgesehen. Ebenfalls zulässig ist ein befestigter Werkplatz.

In all diesen Sektoren sind zudem Einfriedungen sowie Elektro-, Wasser- und Abwasserleitungen vorgesehen. Zusätzliche Hochbauten und Terrainveränderungen sind nicht zulässig.

Notwendige Bauarbeiten und die Gestaltung werden im Baugesuch konkretisiert (siehe Kap.5).

Zusätzlich wird im Sektor «Gewässerraum Ost» der östliche Gewässerraum asymmetrisch festgelegt. Der Sektor gehört zur KUeO, liegt aber ausserhalb des Transitplatzes. Er wird weiterhin landwirtschaftlich genutzt.

4.4.4 Erschliessung

Die Erschliessung des Transitplatzes erfolgt via Autobahn A1 und über den bestehenden Rastplatz. Durch die separate Zu- und Wegfahrt im Westen des Perimeters muss der Zugang für die Not- und Werkzufahrt nicht verschoben werden.

Der Vorteil dieser Erschliessung liegt u.a. auch darin, dass die umliegenden Ortschaften nicht vom täglichen Zu- und Wegfahrtverkehr der Fahrenden frequentiert werden.



Abb. 6 Zu- und Wegfahrt über bestehenden Rastplatz mit Schrankensystem

4.4.5 Umgebungsgestaltung

Um die Sanitäreinrichtungen ist ein Sichtschutz vorgesehen. Möglich sind beispielsweise durchgehende, dicht gepflanzte Hecken mit standortheimischer Zusammensetzung. Diese sollen primär als Sichtschutz und zur Gliederung/Abgrenzung des Areals dienen. Die Bepflanzung ist in Absprache mit der Grundeigentümerschaft der Parzelle Nr. 2 zu erhalten, sachgerecht zu pflegen und nötigenfalls zu ersetzen.

4.4.6 Weitere Bestimmungen

Die Überbauungsvorschriften regeln ausserdem den Gewässerschutz, die Beleuchtung, die Kosten von Erstellung und Betrieb, den Lärmschutz, den Wegfall der Nutzung sowie das Inkrafttreten. Zudem werden spätere Aus- und Umbauten auf die Baubereiche beschränkt.

Der Lärm- und Gewässerschutz sowie die Beleuchtung werden in den Kapiteln 4.6.3, 4.6.5 und 4.6.6 genauer erläutert, die Kosten in Kapitel 2.5.

4.5 Stellung zur kommunalen Grundordnung

Die für den Transitplatz beanspruchte Fläche liegt vollumfänglich in der Landwirtschaftszone und wird mit der KUeO einer Spezialzone nach Art. 18 Raumplanungsgesetz (RPG) zugewiesen werden. Es handelt sich um eine Nichtbauzone, deren Zweckbestimmung in den Zonenvorschriften klar zu umschreiben ist. Als Nichtbauzone dürfen nur zweckgebundene Bauten und Anlagen von untergeordneter Bedeutung erstellt werden.

Gemäss Art. 102 Abs. 1 Bst. b des kantonalen Baugesetzes BauG kann die Direktion für Inneres und Justiz zur Wahrung kantonalen Interesses in kantonalen Überbauungsordnungen Zonen für öffentliche Nutzungen, so z.B. für Halteplätze für Fahrende, festlegen.

Die KUeO überlagert die kommunale Grundordnung. Sollte die KUeO durch Beschluss der Direktion für Inneres und Justiz aufgehoben werden, gelten ab diesem Zeitpunkt die dann zumal rechtskräftigen Vorschriften der baurechtlichen Grundordnung der Einwohnergemeinde Wileroltigen.

Die Überbauungsvorschriften orientieren sich so weit wie möglich am Baureglement der Gemeinde Wileroltigen. Aufgenommen wird unter anderem die Pflicht zur Bepflanzung mit standortheimischen Bäumen und Gehölzen und die Pflicht zur Begrünung von Flachdächern. Für das Platzwartgebäude und die Sanitäranlagen werden die vorgeschriebene Höhenbegrenzung sowie die minimalen

Grenzabstände für Kleinbauten übernommen. Die vorgesehenen Flachdächer sind gemäss Baureglement für Kleinbauten gestattet. In Wileroltigen werden die Kleinbauten aber noch nicht BMBV-konform «Nebenbauten» genannt.

4.6 Auswirkungen (Bericht nach Art. 47 Raumplanungsverordnung RPV)

Bei der Erstellung und dem Betrieb des Transitplatzes werden die Ziele und Grundsätze der Raumplanung (Art. 1 und 3 Raumplanungsgesetz RPG) eingehalten, Anregungen aus der Bevölkerung (Art. 4 Abs. 2 RPG) aufgenommen sowie die Sachpläne und Konzepte des Bundes (Art. 13 RPG) und der kantonale Richtplan (Art. 8 RPG) berücksichtigt.

Nachfolgend wird auf einzelne Auswirkungen eingegangen. Ist ein Themenbereich nicht aufgeführt, sind keine weiteren Auswirkungen zu erwarten.

4.6.1 Orts- und Landschaftsbild

Der Standort des geplanten Transitplatzes liegt nicht in einem Ortsbilschutzgebiet und es sind keine erhaltens- oder schützenswerten Gebäude betroffen. Die vorgesehenen Hochbauten (Sanitäranlagen und Platzwartgebäude) sind in ihrem Erscheinungsbild dem Standort angepasst und fügen sich dadurch gut in die Umgebung ein.

Der Standort liegt auch nicht in einem Landschaftsschutz- oder Landschaftsschongebiet. Die notwendigen baulichen Massnahmen bewirken zwar einen Eingriff in das Landschaftsbild, durch die Erstellung des Transitplatzes unmittelbar angrenzend an den bestehenden Rastplatz wird allerdings die Wirkung auf die offene Landschaft minimiert. Die vorgesehene Bepflanzung mit Niederhecken um die Sanitäreinrichtungen bilden einen räumlichen Abschluss gegen die nur während der Reise-saison genutzten Stellplatzflächen. Die vorgesehene Begrünung der Einfriedung (siehe auch Kapitel 5.1) sowie die leicht erhöhte Ferienbalmstrasse schirmen den Transitplatz ab. Selbst falls aus Lärmschutzgründen (siehe Kap. 4.6.3) auf der Nordseite eine nicht begrünte Lärmschutzwand als Einfriedung gewählt wird, bleiben zur offenen Landschaft gegen Süden und Osten begrünte Zäune möglich. Durch all diese Massnahmen tritt der Transitplatz weniger prominent in Erscheinung.

Der Eingriff ins Orts- und Landschaftsbild ist somit nicht erheblich.

4.6.2 Verkehr

Die verkehrliche Erschliessung des Areals erfolgt unter Berücksichtigung der bestehenden Verkehrswege. Das Vorhaben führt zu keinem wesentlichen zusätzlichen Verkehrsaufkommen. Für die Zufahrt zu den Stellplätzen für die mobilen Wohneinheiten der Fahrenden werden die bestehenden Zugfahrzeuge verwendet. Die täglichen Zu- und Wegfahrten erfolgen in der Regel mit Personewagen.

4.6.3 Lärm

Bei den auf dem Transitplatz abgestellten mobilen Wohneinheiten handelt es sich um Fahrnisbauten, welche nicht als Gebäude im Sinne der Umweltschutz- bzw. Lärmschutzgesetzgebung gelten, sofern sie nicht länger als drei Monate am gleichen Standort stehen und damit der Baubewilligungspflicht unterstehen.

Gemäss Art. 6 Abs. 1 Bst. p des kantonalen Baubewilligungsdekrets BewD ist zudem das Abstellen von Fahrzeugen von Fahrenden während einer Dauer von bis zu sechs Monaten pro Kalenderjahr (an Standorten, welche die Gemeindebehörde mit Zustimmung der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer zur Verfügung stellt) baubewilligungsfrei.

Auf dem Transitplatz ist das Abstellen von mobilen Wohneinheiten von Fahrenden baubewilligungsfrei, so dass die Belastungsgrenzwerte gemäss LSV nicht zur Anwendung kommen. Die

Sanitäranlage gilt gemäss Art. 2 Abs. 6 lit. a LSV nicht als lärmempfindlicher Raum. Das Platzwartgebäude gilt ebenfalls nicht als lärmempfindlicher Raum, da sich der Platzwart nur vorübergehend und unregelmässig darin aufhalten wird (Art. 2 Abs. 6 lit. b LSV e contrario).

Die Überbauungsvorschriften wurden so formuliert, dass bei Bedarf in Zukunft auch eine alternative Einfriedung mit Lärmschutz möglich wäre.

Mit der Wahl der lärmärmeren Variante «Süd» sowie der genannten Formulierung der Überbauungsvorschriften ist der Lärmschutz im Sinne des Vorsorgeprinzips (Art. 1 Abs. 2 USG) erfolgt.

4.6.4 Gewässer und Naturschutz

Durch das Gebiet des geplanten Transitplatzes verlaufen zwei eingedolte Gewässer. Das westliche Steibächli (GNBE73006) und der östliche Brüggelbach (GNBE73007) entspringen im südlich des Perimeters gelegenen Faverwald und fliessen im Bereich des Rastplatzes der Autobahn A1 zusammen. Südöstlich des geplanten Transitplatzes befindet sich zudem das Naturschutzgebiet Faverried.

Nach einer Ortung der genauen Verläufe der beiden eingedolten Bäche wurde ersichtlich, dass die bestehenden planerischen Grundlagen nur teilweise korrekt sind. Das Steinbächli ist ab der Ferenbalmstrasse eingedolt und durchquert im westlichen Teil das Gelände des geplanten Transitplatzes und des Rastplatzes Wileroltigen unterirdisch. Der Brüggelbach fliesst vom Faverwald durch das Naturschutzgebiet Faverried und durchquert (ebenfalls eingedolt) im Bereich der Not- und Werkzufahrt des Rastplatzes das Gelände des geplanten Transitplatzes.

Der Transitplatz kann in den geplanten Ausmassen nicht erstellt werden, ohne dass Gewässerräume tangiert werden. Gemäss rechtlichen Abklärungen des AGR muss bei den eingedolten Gewässern auch im vorliegenden Fall ein Gewässerraum ausgeschieden werden. Dieser beträgt bei beiden Gewässern 11 m. Der Gewässerraum des westlichen Gewässers wird symmetrisch ausgeschieden.

Beim östlichen Gewässer wird der Gewässerraum mit 3 und 8 m ab der Gewässerachse asymmetrisch ausgeschieden. So kann der ganze Gewässerraum ausserhalb des Transitplatzes, angrenzend an die Einfriedung gelegt werden. Der Zugang zum Gewässer ist so weiterhin sichergestellt. Eine Ausdolung ist in diesem Gewässerabschnitt wenig realistisch, wird durch den asymmetrischen Gewässerraum aber nicht zusätzlich erschwert. Die Parzelle erstreckt sich beidseits des eingedolten Gewässers und damit ist beidseitig die gleiche Grundeigentümerschaft betroffen. Daher ist keine schriftliche Zustimmung der vom breiteren Gewässerraum betroffenen Grundeigentümerschaft notwendig.

Beide Gewässerräume sind im KUeO-Plan vermasst. Die befestigten Flächen wurden so gelegt, dass die beiden Gewässerräume nicht betroffen sind.

4.6.5 Grundwasserschutz

Gemäss Vorabklärungen sowie dem Amtsbericht Wasser und Abfall vom Oktober 2022 sind aus Sicht Grundwasserschutz auf der betroffenen Parzelle keine Vorbehalte vorhanden.

Die Überbauungsvorschriften und das Betriebskonzept regeln den Umgang mit Abwasser. Das Einleiten von verschmutztem Abwasser in die Werkleitung hat bei Ausgussstellen, den Sanitäranlagen oder dem Werkplatz zu erfolgen. Für den Gewässerschutz relevante Arbeiten dürfen nur auf dem befestigten Werkplatz durchgeführt werden. Hierzu gehören unter anderem Maler- und Schleifarbeiten.

4.6.6 Beleuchtung

Das Platzwartgebäude und die Sanitäranlagen verfügen über eine eigene Beleuchtung. Die Beleuchtung des Areals ist auf individuelle, mobile Leuchten bei den Wohneinheiten beschränkt. Diese müssen gemäss kantonalen Vorgaben (Immissionsschutz Kanton Bern) Lichtverschmutzung vermeiden.

Eine fest installierte Beleuchtung des Areals ist möglich, falls das aus Sicherheitsgründen erforderlich ist. Dabei ist bei Planung und Betrieb darauf zu achten, dass Lichtverschmutzung gemäss den kantonalen Vorgaben vermieden wird.

4.6.7 Naturgefahren

Im nordwestlichen Teil des Transitplatzes liegt eine kleine Fläche im Gebiet mit Gefahrenhinweisen. Der Transitplatz ist aber durch die Autobahn und den Rastplatz vom offenen Gewässer getrennt. Aufgrund der topographischen Verhältnisse kann eine Gefährdung bezüglich Wasserprozesse gemäss kantonaler Fachstelle annähernd ausgeschlossen werden.



Abb. 7 Gefahrenhinweise (braun) randlich betroffen

4.6.8 Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen

Der Perimeter des geplanten Transitplatzes für Fahrende liegt in der Landwirtschaftszone. Für die Nutzung als Transitplatz werden Fruchtfolgeflächen (FFF) beansprucht (siehe Abb. 8). 7'217 m² werden für den Transitplatz und neu nicht mehr bewirtschaftbare Kleinflächen permanent beansprucht. Zusätzlich ist geplant für einen Installationsplatz eine Fläche von 1'255 m² temporär zu beanspruchen. Die Situation des Streifens nördlich des Transitplatzes wird durch das vorliegende Projekt nicht verändert. Bereits heute ist dieser durch einen Zaun an der gleichen Stelle abgegrenzt.

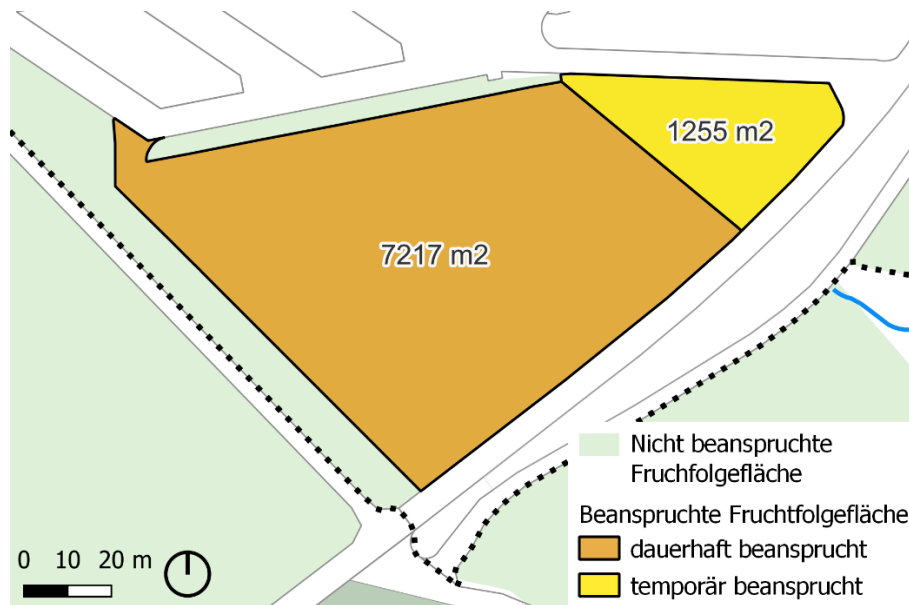


Abb. 8 beanspruchte Fruchtfolgeflächen

Bei der Zuweisung von Landwirtschaftsland zu einer Spezialzone nach Art. 18 RPG handelt es sich um eine bodenverändernde Nutzung. Die Beanspruchung von FFF setzt eine Interessenwägung und die Prüfung von Alternativen voraus (Art. 11b Abs. 3 BauV).

Standortgebundenheit: Gemäss Art. 8b Abs. 3 Bst. a BauG dürfen Fruchtfolgeflächen für bodenverändernde Nutzungen beansprucht werden, sofern der damit verbundene Zweck ohne die Beanspruchung von FFF nicht sinnvoll erreicht werden kann. In Kapitel 2.2 wird die kantonsweite Standortanalyse erläutert. Mögliche Standortoptionen innerhalb der Bauzonen konnten wegen fehlender Verfügbarkeit, ungeeigneter Form, Grösse, Lage und Erschliessung nicht weiterverfolgt werden. Es resultierte der Standort in Wileroltigen, welcher in den kantonalen Richtplan als Festsetzung eingetragen wurde. Damit ist der Nachweis der Standortgebundenheit erbracht.

Interessenabwägung: Gemäss den durchgeführten Standortanalysen (siehe Kapitel 2.2) eignet sich im Kanton Bern einzig der Standort in Wileroltigen zur Errichtung eines Transitplatzes für ausländische Fahrende. Mit dem vorgenommenen Eintrag im kantonalen Richtplan wird das kantonale Interesse zur Bereitstellung von Plätzen für Fahrende bezeichnet. Dem gegenüber liegen die Interessen zur Aufrechterhaltung der FFF an diesem Standort. Die Interessen zur Realisierung des Transitplatzes überwiegen jenen der Aufrechterhaltung von FFF aufgrund der fehlenden Alternativstandorte. Die nicht für den Transitplatz genutzten Flächen werden jedoch weiterhin für die landwirtschaftliche Nutzung zur Verfügung stehen sowie wird der abzutragende Oberboden genutzt werden für Bodenverbesserungsmassnahmen.

Ziel und optimale Nutzung: Nach Art. 8b Abs. 3 Bst. b BauG setzt die Beanspruchung von FFF für bodenverändernde Nutzungen eine optimale Nutzung der betreffenden Flächen insbesondere durch eine kompakte Anordnung des Siedlungsgebiets, eine flächensparende Anordnung von Bauten und Anlagen und eine besonders hohe Nutzungsdichte voraus. Nach Art. 11c Abs. 6 BauV ist die besonderes hohe Nutzungsdichte bei der Beanspruchung von FFF durch bodenverändernde Nutzungen qualitativ nachzuweisen. Durch eine zweckmässige und möglichst raumsparende Anordnung der Bauten und Stellplätze auf dem Transitplatz wird die optimale Nutzung der beanspruchten FFF sichergestellt (Art. 8a Abs. 2 Bst b BauG). In Kapitel 4.3 wird dargelegt, dass die einzelnen Stellplätze und der Bereich als Ganzes ausreichen, aber nicht überdimensioniert sind.

Zur optimalen Nutzung gehört auch, dass bei nicht vermeidbaren Restflächen eine möglichst gut bewirtschaftbare Grösse erhalten bleibt. Der Perimeter wurde daher so weit wie möglich nach Westen verschoben, um die Restfläche im Osten zu vergrössern. Eine weitere Verschiebung, bis an den bestehenden Weg, ist aber aufgrund der steilen Böschung nicht möglich. Für die Nutzung als Transitplatz ist ein genügend flaches Gelände zwingend.

Keine Kompensationspflicht: Die Beanspruchung von FFF in Erfüllung einer gesetzlich vorgeschriebenen Aufgabe oder zur Umsetzung eines im kantonalen Richtplan festgesetzten Vorhabens unterliegt nicht der Kompensationspflicht (Art. 8b Abs. 4 Bst. a BauG). Die Schaffung eines Transitplatzes für ausländische Fahrende in Wileroltigen ist im kantonalen Richtplan, Massnahmenblatt D_08 (Rückseite) mit dem Koordinationsstand «Festsetzung» (FS) aufgeführt und untersteht damit nicht der Kompensationspflicht.

Der als Folge der nötigen baulichen Massnahmen anfallende Bodenaushub soll aber, wie im folgenden Kapitel präzisiert wird, möglichst für die Aufwertung degradierter Fruchtfolgeflächen eingesetzt werden.

4.6.9 Boden

Gemäss Art. 8c BauG ist unverschmutzter Bodenaushub für die Aufwertung und Rekultivierung von Kulturland zu verwenden, sofern dies ökologisch sinnvoll, technisch möglich und wirtschaftlich zumutbar ist.

Bei Bauvorhaben ab einer Fläche von 2'000 m² ausserhalb der Bauzone bzw. 5'000 m² innerhalb der Bauzone sind gemäss Art. 34a BauV ein Bodenschutzkonzept einzureichen und eine bodenkundliche Baubegleitung beizuziehen. Da der Transitplatz eine Fläche von gut 7'000 m² aufweist, wurde durch die B+S Ingenieure und Planer AG ein Bodenschutzkonzept erarbeitet (Siehe separates Dokument «Bodenschutzkonzept»).

Bei einem immerwährenden Kiesplatz ist der Ober- und Unterboden vorgängig abzutragen und entsprechend dem Bodenschutzkonzept und den geltenden Vollzugsrichtlinien¹ zu verwerten. Idealerweise soll dieser für die Aufwertung degradierter Böden auf nahen Landwirtschaftsflächen verwendet werden. So kann deren Qualität gesichert oder wiederhergestellt werden.

Gemäss Bodenschutzkonzept ist der Boden bezüglich physikalischer und chemischer Bodeneigenschaften sowie bezüglich Fremdstoffe verwertbar und somit auch verwertungspflichtig. Die biologische Belastung konnte noch nicht abschliessend untersucht werden, da zum Untersuchungszeitpunkt frisch umgepflügt war und die Vegetation entsprechend noch nicht genügend entwickelt war.

Der Standort des für den Bau nötigen, temporären Installationsplatzes soll möglichst bodenschonend gewählt werden. Denkbar ist, dass er auf dem bestehenden Rastplatz eingerichtet wird. In zweiter Priorität ist ein Standort auf der nur noch beschränkt bewirtschaftbaren Fläche zwischen Gewässerraum und der Not- und Werkzufahrt vorgesehen und im Bodenschutzkonzept gesichert.

4.6.10 Löschwasserversorgung

Für die Sicherstellung der Löschwasserversorgung gelten folgende Bedingungen:

- Die Löschwasserversorgung ist im Versorgungsgebiet mit Hydranten sicherzustellen (Art. 39 Abs. 1 Feuerschutz- und Feuerwehrverordnung FFV). Das Versorgungsgebiet bzw. das erschliessungspflichtige Gebiet für die Trink-, und Löschwasserversorgung umfasst Bauzonen und geschlossene Gebiete ausserhalb der Bauzone (Art. 9 Abs. 1 Wasserversorgungsgesetz WVG).
- Der Löschwasserschutz im erschliessungspflichtigen Gebiet gilt gemäss Schweizer Feuerwehrverband als erfüllt, wenn ein Gebäude nicht weiter als 80 m von einem Hydranten entfernt ist. Weiter wird vom Schweizer Feuerwehrverband ein Abstand zwischen Hydranten von 60 – 100 m im Versorgungsgebiet vorgeschrieben.

¹ VBBO, VWEA

- Der Löschwasserschutz im erschliessungspflichtigen Gebiet gilt gemäss Schweizer Feuerwehrverband als erfüllt, wenn ein dynamischer Druck von 2 bar bei 1200 l/min mit Tanklöschfahrzeugen bzw. 3.5 bar bei 1200 l/min ohne Tanklöschfahrzeuge vorhanden ist.

Der nächste Hydrant steht im Nordosten des Wirkungsbereichs der KUeO, auf der anderen Seite der Not- und Werkzufahrt. Daher muss kein neuer Hydrant installiert werden.

4.6.11 Störfallvorsorge

Der Transitplatz Wileroltigen liegt gemäss der aktuellen Konsultationsbereichskarte Störfallvorsorge des Kantons Bern nicht im Konsultationsbereich. Weil er vor der Überarbeitung der Konsultationsbereichskarte teilweise innerhalb des Konsultationsbereichs lag, wurden die entsprechenden Abklärungen trotzdem gemacht. Diese ergaben, dass der Referenzwert in keiner betrachteten Scannerzelle überschritten wird. Aus Sicht der Störfallvorsorge gibt es darum auf der Parzelle Nr. 2 in Wileroltigen keine Einwände oder Vorbehalte gegen einen Transitplatz für ausländische Fahrende.

4.6.12 Baulinien Nationalstrasse

Der Transitplatz Wileroltigen liegt vollständig innerhalb der Baulinien entlang der Nationalstrasse. Entsprechend ist die Erstellung von Bauten und Anlagen nur ausnahmsweise möglich. Gemäss ASTRA kann dem vorliegenden Vorhaben grundsätzlich zugestimmt werden. Es verweist aber darauf, dass gemäss Bundesgesetz über die Nationalstrassen die Interessen der Nationalstrasse bei Bauvorhaben innerhalb der Baulinien gewahrt werden müssen. Die Bestimmungen der nationalstrassenrechtlichen Bewilligung gehen darum den Überbauungsvorschriften vor und werden wie andere übergeordnete Vorschriften nicht in diesen behandelt.

Die heute gültige nationalstrassenrechtliche Baulinie behält ihre Gültigkeit sowie ihre Bedeutung sowohl während der Nutzung als Transitplatz als auch nach Wegfall der Nutzung.

4.7 Platzordnung

Für den Betrieb des Transitplatzes wird durch das Regierungsstatthalteramt (RSTA) Bern-Mittelland ein Betriebskonzept erarbeitet. Der Betriebskonzeptentwurf liegt der öffentlichen Auflage dieser KUeO bei. Auf Grundlage des Betriebskonzeptes wird eine Platzordnung erstellt, welche insbesondere folgende Inhalte regelt:

- Öffnungszeiten des Transitplatzes
- Modalitäten für An- und Abmeldung
- Benutzung des Platzes und der Infrastrukturen
- Höhe der Kautions
- Platzmiete
- Gebühren für Ver- und Entsorgung

5 Bauliche Massnahmen und Baugesuch

Für den Betrieb des Transitplatzes Wileroltigen sind diverse bauliche Massnahmen erforderlich. Die Baugesuchsunterlagen werden parallel zur Überbauungsordnung ausgearbeitet.

5.1 Zufahrt und Einfriedung

Die geplante Zufahrt erfolgt über den Autobahnrastplatz im Nordwesten des Wirkungsperimeters der KUeO. Die Not- und Werkzufahrt im Nordosten des Perimeters wird durch das Projekt nicht tangiert. Die Zufahrt ist der einzige Zugang zum Gelände und ist mit einem zweiflügligen Eingangstor mit mechanisch schwenkbarer Höhenbegrenzung auf 2.1 m ausgestattet. Der Transitplatz wird mit einer 2.0 m hohen Einfriedung umgrenzt. Vorgesehen ist ein begrünter Doppelstabmattenzaun. Bis die Begrünung blickdicht wird, ist ein temporärer Sichtschutz vorgesehen. Diese neue Einfriedung ersetzt entlang des Transitplatzes den bestehenden ca. 1.2 m hohen Zaun.

Gemäss Art. 56 der Strassenverordnung (SV) müssen Einfriedungen bis 1.2 m einen Abstand von 0.5 m ab Fahrbahnrand einhalten. Höhere Zäune sind um die Mehrhöhe zurückzusetzen. Die geplante Einfriedung von 2.0 m muss demnach um die Mehrhöhe von 0.8 m zurückversetzt werden, so dass sie einen Abstand von 1.3 m (80 cm + 50 cm) zum Fahrbahnrand einhält.

5.2 Platzgestaltung

Die Gesamtfläche der vorgesehenen KUeO umfasst rund 7'660 m². Die Erschliessung des Transitplatzes, der Technikbereich, Flächen für Sanitäranlagen und der Werkplatz werden befestigt. Diese befestigten Flächen machen zusammen rund 1'050 m² aus. Die Fläche der Stellplätze (inkl. Aufenthaltsbereich) von rund 4'720 m² wird als Schotterrasen erstellt. Die Stellplätze werden nicht markiert. Der Aufenthaltsbereich wird mit Steinblöcken abgegrenzt und soll vorerst keine weiteren Installationen enthalten. Er kann im Betrieb bei Bedarf verschoben und vergrössert, respektive verkleinert werden. Die Ausgestaltung soll in Zusammenarbeit mit den Fahrenden in der Betriebsphase bestimmt werden.

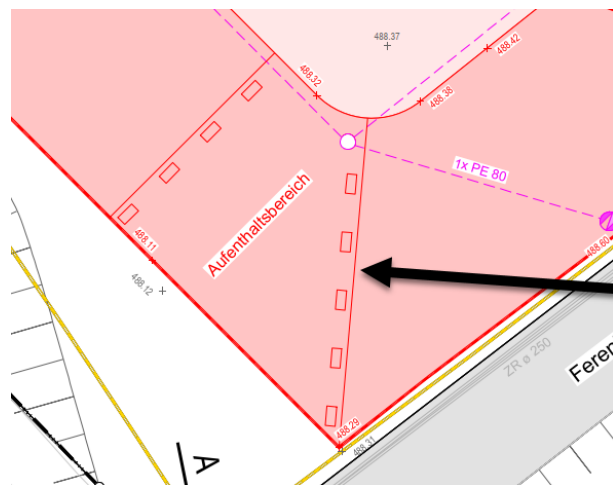


Abb. 9 Geplanter Aufenthaltsbereich

Die arealinterne Erschliessung von rund 1'290 m² wird aus Mergel erstellt und unterscheidet sich daher optisch von den Stellplätzen. Die restlichen Flächen von rund 80 m² werden als Grünbereiche gestaltet. Der Transitplatz umfasst damit insgesamt rund 7140 m².

Der Sektor «Gewässerraum Ost» mit rund 520 m² liegt zwar im Perimeter der KUeO, aber ausserhalb des eingefriedeten Transitplatz-Areals und wird weiterhin landwirtschaftlich genutzt. Er dient ausschliesslich zur Festlegung des Gewässerraums (Siehe Kap. 4.6.4) sowie zur Erhaltung der bestehenden Fruchtfolgefläche.

5.3 Platzwart- und Entsorgungsbereich

Im nordwestlichen Teil der KUeO wird ein Platzwartgebäude als Büroräumlichkeit erstellt. Es verfügt über eine barrierefreie Nasszelle und ist beheizt. Die genauen Masse sind dem Baugesuch zu entnehmen.



Abb. 10 Visualisierung Platzwartgebäude

Auf einem befestigten Entsorgungsbereich sind ein Gasdepot sowie zwei Deckelmulden à 10 m³ vorgesehen. Der Bereich ist aber so ausgestaltet, dass er auch für grössere Mulden Platz bietet, falls dies nötig sein sollte.

5.4 Sanitäranlagen

Es sind zwei Sanitäranlagen vorgesehen. Weil sie nur im Sommerhalbjahr genutzt werden, sind die Gebäude nicht wärmegeklämt und werden nicht temperiert. Als nicht beheizte Gebäude müssen sie keine spezifischen gesetzlichen Anforderungen für den Umgang mit Energie erfüllen. Die Warmwasseraufbereitung mit einem Wärmepumpenboiler entspricht aber einer nachhaltigen Lösung. Die vorgesehene Fassadengestaltung und das Raumkonzept sind in Abb. 11 ersichtlich und werden im Baugesuch definitiv festgelegt.

Hinsichtlich der Funktionalität entspricht das Gebäude den Anforderungen der ausländischen Fahrenden.

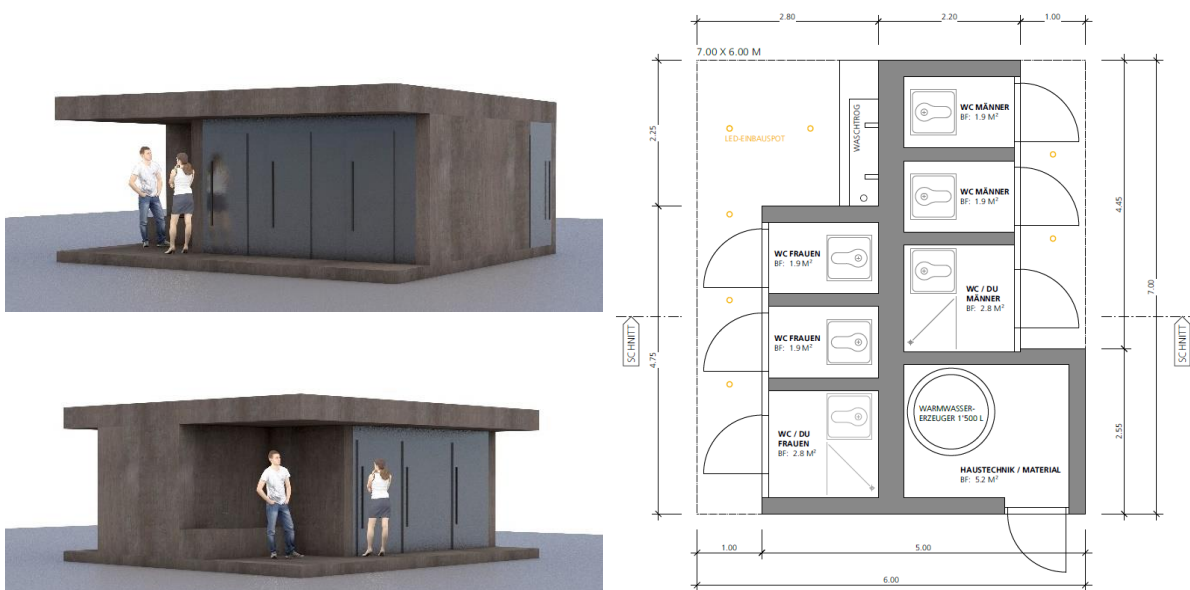


Abb. 11 Visualisierungen und Grundriss der Sanitäranlagen

Die Eckwerte liegen unter den in den Überbauungsvorschriften festgelegten maximal möglichen Massen. Die Sanitärgebäude können somit innerhalb der im Überbauungsplan festgelegten Baubereiche erweitert oder ersetzt werden.

Eckwerte

- Masse:
 - Gebäudelänge: 7.0 m
 - Gebäudebreite: 6.0 m
 - Fassadenhöhe traufseitig: 2.9 m
- 4 Toiletten (Damen / Herren)
- 2 Duschräume mit je einer Toilette
- Wasch- und Ausgussbecken für die Abwasserentsorgung
- Installationsraum mit Warmwassererzeugung
- Stromanschlüsse, Bewegungsmelder für Licht

5.5 Ver- und Entsorgung

Anlässlich der Vorabklärungen durch den Kanton wurde festgestellt, dass in der Nähe des geplanten Transitplatzes, auf dem Rastplatz Wileroltigen, bereits Infrastrukturen für Abwasserentsorgung, Wasser- und Stromversorgung bestehen. Die Ausgangslage zur Bereitstellung der Ver- und Entsorgungsinfrastruktur des Transitplatzes ist somit bereits bestehend. Laut Auflagen des ASTRA ist aber eine vom Rastplatz unabhängige Infrastruktur zur Ver- und Entsorgung zu erstellen. Nachfolgend werden die Anschlusspunkte beschrieben und in den Abb. 12 bis Abb. 14 illustriert. Ausserhalb des KUeO-Perimeters wird ein Luftbild dargestellt. Die Legende beschränkt sich die relevanten Signaturen. Eine vollständige Legende ist in Kap. 4.2 oder im Überbauungsplan zu finden.

5.5.1 Wasserversorgung, Löschwasserleitung

Der Rastplatz ist an der öffentlichen Wasserversorgung von Wileroltigen angeschlossen. Der Anschluss erfolgt mittels Absperrschieber vor dem Hydranten im Bereich der Not- und Werkzufahrt. Im Perimeter wird Sauberwasser zur östlichen Sanitäranlage geführt, wo sich auch der Wasserzähler befindet. Von da wird das Sauberwasser zur zweiten Sanitäranlage, zum Platzwartgebäude, zum Werkplatz und zu sieben Wasserentnahmestellen im Bereich für Stellplätze geführt. Die Erschliessung innerhalb des Wirkungssperimeters wird im Überbauungsplan hinweisend dargestellt, kann sich aber noch ändern.

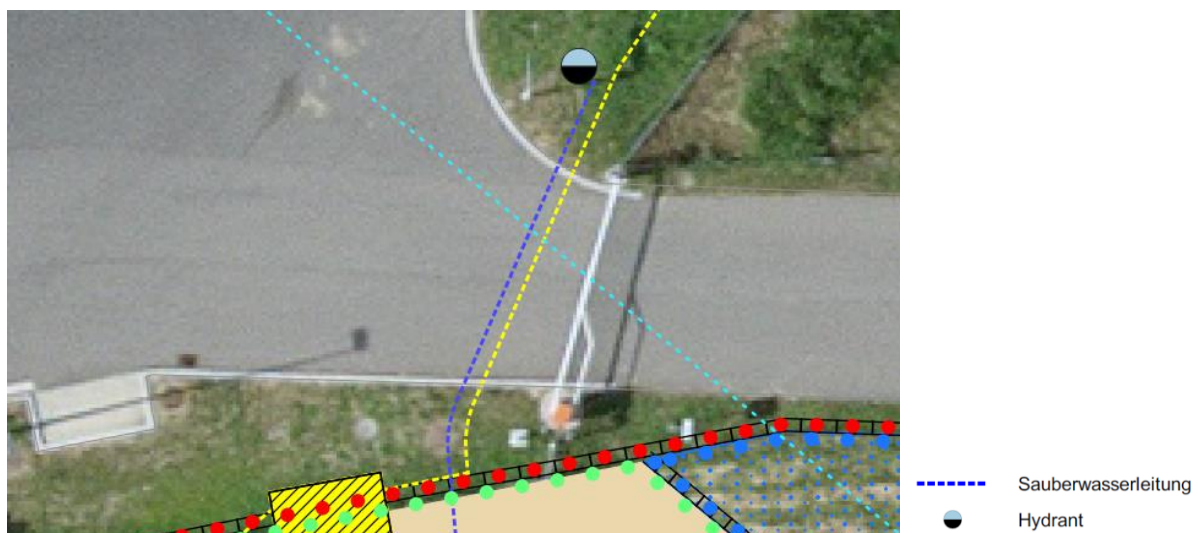


Abb. 12 Anschluss Wasserversorgung

5.5.2 Abwasserentsorgung

Neue Abwasserleitungen für die Sanitäranlagen, das Platzwartgebäude und den Werkplatz sowie die Abwasserschächte bei den Wasserentnahmestellen werden an die Abwasserleitung angeschlossen, welche für den provisorischen Transitplatz des ASTRA erstellt wurde. Dieser liegt innerhalb der KUeO, es handelt sich also um den nächsten möglichen Anschlusspunkt. Die Entwässerung des Werkplatzes erfolgt über einen Einlaufschacht in die neue Abwasserleitung. Beim Werkplatz ist ein Ölabscheider vorgesehen.

Bei den Wasserentnahmestellen werden Abwasserschächte erstellt und an neue Abwasserleitungen angeschlossen. Über den Einlaufschacht wird jeweils ein Brunnenring gesetzt, sodass die Öffnung rund 30 cm über dem Terrain zu liegen kommt. Damit wird sichergestellt, dass kein Oberflächenwasser in den Schacht gelangen kann. Die Öffnung wird mit einem metallenen Gitterdeckel gesichert. In diesen Schächten kann Grauwasser entsorgt werden. Schwarzwasser darf dagegen nur bei den Sanitäranlagen entsorgt werden. Im Betriebskonzept wird die Abwasserentsorgung genauer beschrieben.

Das Meteorwasser von Platz und Gebäuden wird grundsätzlich versickert. Bei versiegelten Flächen wird über die Schulter in umliegende Flächen versickert. Im Bereich der Stellplätze wird also kein Oberflächenwasser in die Abwasserleitung geleitet. In jeweils einer Ecke der Vorplätze der Sanitärgebäude ist eine Sickergrube für die Versickerung des Dachwassers vorgesehen. Bei der westlichen wird neben dem Dachwasser des Sanitärgebäudes auch jenes des Platzwartgebäudes versickert. Die Bodenuntersuchung zeigte, dass der Boden senkrecht durchwaschen ist. Entsprechend ist zu erwarten, dass in diesem Boden das anfallende Wasser problemlos versickern kann.

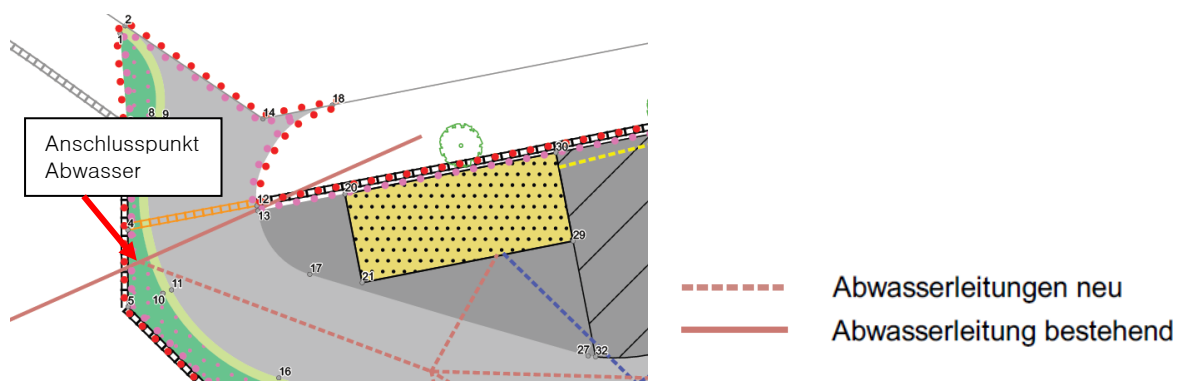


Abb. 13 Abwasserentsorgung

5.5.3 Stromversorgung

Für die Stromversorgung der mobilen Wohneinheiten ist ein Elektroverteilkasten vorgesehen. Daran angeschlossen sind neun Energiesäulen mit Stromanschlüssen und -zählern. Die Erschliessung bis zum Transitplatz ist ab einer Trafostation der BKW gesichert. Die vorgesehene Erschliessung innerhalb des Wirkungsperimeters wird im Überbauungsplan hinweisend dargestellt.

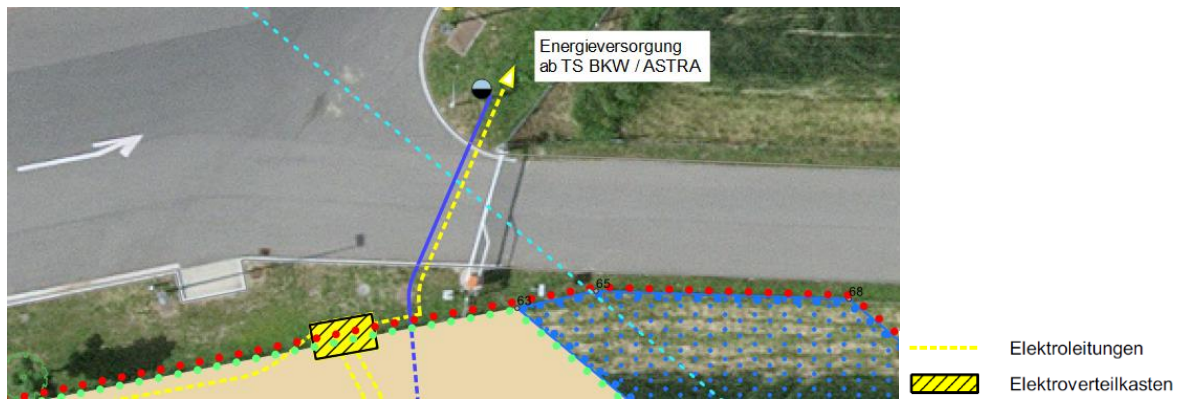


Abb. 14 Stromversorgung

5.6 Ausnahme- und Spezialbewilligungen

Bei der Projektrealisierung sind weitere Themenbereiche betroffen, die Spezialbewilligungen erfordern. Die folgenden Bewilligungen werden im Rahmen der Erarbeitung des Baugesuchs eingeholt:

- Eine wasserbaupolizeiliche Ausnahme nach Art. 48 WBG ist erforderlich (Bauen über eingedoltem Gewässer)
- Gewässerschutzgesuch
- Terrainveränderung > 2'000 m²:
 - Baugesuchsformular mit Begründung für die Terrainveränderung
 - Situations- und Detailplan im Massstab 1:1000 oder grösser mit Längs- und Querprofilen (mit altem und projektiertem Terrainverlauf)
- Ausnahmegesuch nach RPG 24 für Bauen ausserhalb der Bauzone
- Bäuerliches Bodenrecht: Es wird eine Erwerbsbewilligung (Art. 65 Abs. 1 lit. a BGG) benötigt. Diese Bewilligung ist ausserhalb des KUeO-Verfahrens einzuholen.
- Bauten und Anlagen innerhalb der Baulinien Nationalstrasse: Bewilligung des ASTRA gemäss Art. 44 des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen und Art. 30 i.V. Art. 29 der Nationalstrassenverordnung. Diese Bewilligung ist ausserhalb des KUeO-Verfahrens einzuholen.

6 Verfahren

6.1 Art des Verfahrens

Halteplätze für Fahrende sind von kantonalem Interesse, weshalb die planungsrechtliche Sicherung gemäss Art. 102 Abs. 1 Bst. e BauG mit dem Erlass einer Kantonalen Überbauungsordnung (KUeO) «Transitplatz für ausländische Fahrende, Wileroltigen» erfolgt.

Ein koordiniertes Verfahren mit einem Gesamtentscheid der DIJ-Direktorin über die kantonale Überbauungsordnung nach Art. 102 BauG und die Baubewilligung ermöglicht das dafür erforderliche effiziente Verfahren. Dabei wird das Bauvorhaben in der kantonalen Überbauungsordnung mit einer ordentlichen Baubewilligung nach Art. 32a BauG geregelt.

6.2 Organisation und Zuständigkeiten

Das Planerlassverfahren KUeO wird durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) vorbereitet (Art. 121 BauV). Gestützt auf Art. 102 BauG beschliesst die Direktion für Inneres und Justiz (DIJ) die KUeO.

Die Entwürfe der Planungsunterlagen wurden unter der Federführung der Abteilung Kantonsplanung des AGR erarbeitet. Das Tiefbauamt TBA übernimmt die Bauherrschaft. Die georegio ag, Burgdorf, unterstützte die Erarbeitung der KUeO, parallel dazu die c+s ingenieure ag, Hasle b. B., die Erarbeitung des Bauprojekts.

Auf der strategischen Ebene besteht ein Projektausschuss mit den im Projekt direkt involvierten Ämtern (AGR, TBA, RSTA). Begleitet werden die Arbeiten durch die Arbeitsgruppe Fahrende des Kantons Bern sowie die politische Begleitgruppe. In dieser von Regierungsrätin Evi Allemann geleiteten Begleitgruppe sind die betroffenen Interessengruppen (Bürgerkomitee Wileroltigen, Berner Bauernverband, ASTAG, Fahrende), das Bundesamt für Kultur, kantonale Stellen, der Kanton Fribourg sowie umliegende Gemeinden vertreten.

6.3 Öffentliche Mitwirkung

Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung vom 26. November 2021 – 7. Januar 2022 war die Bevölkerung eingeladen und berechtigt, schriftliche Eingaben und Einwände zuhanden des Amtes für Gemeinden und Raumordnung vorzubringen. Das Ergebnis der Mitwirkung und der Änderungsbedarf wurden in einem Mitwirkungsbericht vom 26.11.2021 – 7.1.2022 festgehalten (Beilage A).

Der Entwurf der KUeO wurde kurz nach Beginn der öffentlichen Mitwirkung an einer öffentlichen Orientierungsveranstaltung vom 9. Dezember 2021 vorgestellt.

6.4 Ämterkonsultation

Im Rahmen einer Ämterkonsultation werden unter der Federführung des AGR die nötigen Amts- und Fachberichte eingeholt und die KUeO und die Baugesuchsunterlagen auf deren Rechtmässigkeit geprüft. Das Ergebnis der Ämterkonsultation ist im entsprechenden Bericht vom 11.10.2022 bis 11.01.2023 festgehalten (Beilage B).

6.5 Öffentliche Auflage, Einsprachen

Die öffentliche Auflage der KUeO erfolgte vom 1. Juni 2023 bis 3. Juli 2023. In diesem Rahmen gingen eine Einsprache sowie eine Rechtsverwahrung ein. In der Einspracheverhandlung vom 25.

Juli 2023, sowie im anschliessenden bilateralen Kontakt, konnte eine Vereinbarung zwischen den Einsprechenden und dem Kanton Bern getroffen werden. Die Einsprechenden haben als Teil dieser Vereinbarung ihre Einsprache zurückgezogen. Die Rechtsverwahrung bleibt bestehen.

6.6 Termine

Die Erarbeitung und der Erlass der KUeO «Transitplatz für ausländische Fahrende, Wileroltigen» erfolgen in folgenden Schritten:

- Startsitzenz ArbeitsgruppeAugust 2020
- Überprüfung Standortvarianten und Wahl des definitiven Standortes..... März 2021
- KUeO-Entwurf.....September 2021
- Öffentliche Mitwirkung November 2021–Januar 2022
- Orientierungsveranstaltung 9. Dezember 2021
- Bereinigung Unterlagen..... Frühling 2022
- Ämterkonsultation11. Oktober 2022 – 11. Januar 2023
- Bereinigung Unterlagen..... 1. Quartal 2023
- Öffentliche Auflage..... 1. Juni 2023 – 3. Juli 2023
- Evtl. Einspracheverhandlungen 3. Quartal 2023
- Gesamtentscheid Direktion für Inneres und Justiz (DIJ)
(Erlass KUeO und Baubewilligung im koordinierten Verfahren) 4. Quartal 2023
- Kommunikation/Information anschliessend