

Einwohnergemeinde Roggwil

Zonenplan- und Baureglementsänderung «Brunnmatt»

Mitwirkungsbericht

Dezember 2019

AUSGANGSLAGE UND PROBLEMSTELLUNG	3
ORIENTIERUNG UND MITWIRKUNG	3
MITWIRKENDE	4
BEURTEILUNGSKRITERIEN FÜR DIE AUSWERTUNG DER MITWIRKUNG (LETZTE SPALTE)	4
FOLGERUNGEN AUS DER MITWIRKUNG	5
EINGABEN/STELLUNGNAHMEN	6

Ausgangslage und Problemstellung

Das Gewerbe- und Industrieareal Brunnmatt liegt (inklusive Strassen und Werkleitungen) im Eigentum der Lorze Logistik AG.

Die LIDL Schweiz DL AG schloss mit der Lorze Logistik AG im Frühjahr 2019 einen Kaufrechtsvertrag über das einschlägige Areal ab, um auf einer Fläche von ca. 7 ha eine Regionalgesellschaft Mitte mit integriertem Warenverteilzentrum (nachfolgend Regionalgesellschaft Mitte) erstellen zu können. Das Bauvorhaben sieht Büroräumlichkeiten und Lagerflächen vor, welche ca. 45'000 m² Gebäudefläche umfassen. Darunter fällt auch ein Parkhaus mit ca. 200 Abstellplätzen für die Angestellten. Das Vorhaben erfordert eine Rodungsbewilligung und Massnahmen zum Schutz des Grundwassers.

Das Areal ist der Zone für Arbeit und Freizeit «Brunnmatt» (ZAF) gemäss Art. 37 Baureglement zugeordnet. Verbunden mit Art. 43 ermöglicht diese Zone die Realisierung von 81'000 m² BGF oder ca. 90'000 m² GF, bei einer Grünflächenziffer von 20 % und einer maximalen Gebäudehöhe von 20 m mit durchschnittlich 3'200 Fahrten pro Tag. Sie basiert auf dem Richtplan für das Gebiet Brunnmatt (Areal Lorze AG) vom 22. Oktober 2007 (Richtplan «Brunnmatt» vom 22. Oktober 2007).

Orientierung und Mitwirkung

Gegenstand der Mitwirkung ist die Zonenplan- und Baureglementsänderung «Brunnmatt».

Der Gemeinderat von Roggwil brachte gestützt auf Art. 58 des kantonalen Baugesetzes die Zonenplanänderung ZPP „Brunnmatt“ zur öffentlichen Mitwirkungsaufgabe. Die Mitwirkungsaufgabe dauerte vom 22. Oktober bis am 25. November 2019. Die Publikation erfolgte im amtlichen Anzeiger vom 17. Oktober 2019. Die Planungsunterlagen wurden in Roggwil auf der Gemeindeverwaltung aufgelegt und konnte unter www.roggwil.ch eingesehen werden.

Zu Beginn der Mitwirkung wurde die Bevölkerung am 21. Oktober 2019 in der Aula Sekundarschulhaus umfassend über die Fa. Lidl, das Vorhaben und die Planänderung informiert.

Zudem standen am 15. und 20. November 2019 eine Vertretung der Bauherrschaft und des beauftragten Ortsplanungsbüros für Auskünfte zur Verfügung.

Während der Auflagefrist konnte jedermann schriftlich Anregungen und Einwendungen einreichen. Die Eingaben waren an den Gemeinderat von Roggwil zu richten. Die eingegangenen Stellungnahmen werden im vorliegenden Mitwirkungsbericht zusammengefasst und beantwortet. Es sind folgende 9 Eingaben eingereicht worden:

Mitwirkende

Institutionen, Parteien, Vereine

- I-1 Gemeinde Rothrist, Bernstrasse 108, 4852 Rothrist
- I-2 Regionalplanung zofingenregio, Thutplatz 19, 4800 Zofingen
- I-3 VCS Regionalgruppe Oberaargau-Emmental, Zentrales Regionalgruppensekretariat, Bollwerk 35, 3011 Bern
- I-4 Lebendiges Rottal, Präsident Manfred Steffen, Kohlplatzstrasse 33, 4932 Lotzwil
- I-5 Gemeinde Pfaffnau, Dorfstrasse 20, 6264 Pfaffnau
- I-6 Gewerbeverein Roggwil, Martin Stucki, St. Urbanstrasse 35, 4914 Roggwil

Private

- P-1 Marcel Moser, 4919 Roggwil
- P-2 Hans Schnyder, Route de Frinviller 10, 2534 Orvin
- P-3 Biodiversia GmbH, Jurastrasse 41, Postfach 1645, 4901 Langenthal

Beurteilungskriterien für die Auswertung der Mitwirkung (letzte Spalte)

- | | |
|------------------------------|---|
| A: Kenntnisnahme | Die Bemerkung wird zur Kenntnis genommen. |
| B: berücksichtigt | Das Anliegen wurde berücksichtigt. Im Feld „Bemerkungen“ wird dargestellt, wo dies geschehen ist. |
| C: nicht berücksichtigt | Das Anliegen kann nicht berücksichtigt werden; Kurzbegründung im Feld „Bemerkungen“. |
| D: nicht Gegenstand der ZPÄ | Das Anliegen ist nicht Gegenstand der ZPÄ |
| E: Hinweis für die Umsetzung | Das Anliegen muss gegebenenfalls bei der Umsetzung berücksichtigt werden. |

Folgerungen aus der Mitwirkung

Die Eingaben zeigen, dass sich die Mitwirkenden teilweise intensiv mit der Zonenplanänderung ZPP „Brunnmatt“ und deren Auswirkungen auseinandergesetzt haben. Die wichtigsten Anliegen betreffen die ökologischen und verkehrlichen Auswirkungen.

Die Eingaben führen zu keinen grundlegenden Änderungen an der zweistufigen Planung (1. Stufe ZPP = Grundordnung), sondern lediglich zu kleineren Anpassungen und Präzisierungen:

Bei der für die Aufforstung vorgesehenen Fläche an der Kantonsstrasse handelt es sich um eine artenreiche Wiese und um einen Vernetzungskorridor. Daher wird für diese Aufforstungsfläche ein alternativer Standort geprüft.

Das Baureglement „Brunnmatt“ wird in Punkt 4 „Erschliessung“ dahingehend ergänzt, dass eine Zu- und Wegfahrt für LKW's nur über den Anschluss West auf die T1 erfolgen darf und dass die Zu- und Wegfahrt über die Bahnhof- resp. Lagerhausstrasse nur für PKW's gestattet ist.

Im Erläuterungsbericht werden zum besseren Verständnis, insbesondere in Kapitel 2, sprachliche Anpassungen vorgenommen.

Diverse Anträge (Fahrtenmanagement, Beleuchtungskonzept, Retention etc.) sind nicht Gegenstand der Zonenplan- und Baureglementsänderung. Diese Anliegen sollen stufengerecht bei der weiteren Projektbearbeitung geprüft und gegebenenfalls berücksichtigt werden.

Privatrechtliche Anliegen sind mit der Projektentwicklerin zu regeln.

Eingaben/Stellungnahmen

Nr.	Eingabe	Stellungnahme der Planungsbehörden	BB*
	Ausgangslage, Zielsetzung und Verfahren		
	Übergeordnete Planungen, grundsätzliche Anliegen		
1.1 I-1	Raumkonzept Schweiz Aus den Handlungsfeldern und den Strategien im Raumkonzept Schweiz ergibt sich, dass überregionale Warenverteilzentren unmittelbar an Bahn- und Autobahnanschlüssen realisiert werden müssen. Für das geplante Warenverteilzentrum Lidl ist eine Bahnanschlussnutzung im Inland aktuell nicht vorgesehen, da keine Umlagerungen zwischen den Verteilzentren stattfinden. Für die aus dem Ausland bezogene Ware ist die Bahnnutzung aufgrund der unzuverlässigen Situation mit den ausländischen Bahnnetzen nicht vorgesehen. Die Gemeinde Rothrist verfügt über eigene Anschlussgeleise, welche von ansässigen Betrieben für den internationalen Warenumschlag in Europa zuverlässig genutzt werden. Es wird befürchtet, dass bewusst ein Wettbewerbsvorteil gegenüber der Konkurrenz auf Kosten der Umwelt geschaffen werden wird.	Beim Raumkonzept Schweiz handelt es sich um einen Orientierungsrahmen und um ein Strategieinstrument, welches grundsätzlich keine Verbindlichkeit entfaltet. Die im Raumkonzept in Punkt 6.4 aufgeführte Strategie für den Umgang mit verkehrsintensiven Betrieben besagt, dass Logistikflächen möglichst nahe, und nicht unmittelbar an Bahn- und Autobahnanschlüssen zu realisieren sind. Mit der T1 als Hochleistungsstrasse ist ein möglichst naher Anschluss an die Autobahn gewährleistet. Es wird beabsichtigt, den Gleisanschluss beizubehalten. Periodisch kann geprüft werden, ob zumindest eine teilweise Verlagerung des Warentransports auf die Schiene möglich ist. Zur Schonung der Umwelt plant Lidl Schweiz, ihre Warenumlagerung zunehmend fossilfrei abzuwickeln.	A, C

* Bedeutung der Beurteilungskriterien für die Auswertung der Mitwirkung (siehe Seite 4 unten)

Nr.	Eingabe	Stellungnahme der Planungsbehörden	BB*
<p>1.2 I-2 I-5</p>	<p>Kantonaler Richtplan</p> <p>Beim geplanten Warenverteilzentrum handelt es sich um ein Grossvorhaben, das beträchtliche Auswirkungen auf Raum und Umwelt verursacht. Gemäss Art. 8 Abs. 2 RPG bedürfen Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt einer Grundlage im kantonalen Richtplan. In der Richtplankarte des Kantons Bern fehlen jedoch zum heutigen Zeitpunkt die entsprechenden räumlichen Festlegungen. Daher ist das Vorhaben zu sistieren, bis eine mit den Nachbarkantonen Luzern und Aargau abgestimmte Festlegung des Entwicklungsstandortes im kantonalen Richtplan erfolgt ist. Es wird beantragt, im Richtplanverfahren nachfolgende Aspekte zu thematisieren, regeln und berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einbezug betroffener Gemeinden, Regionalverbände und Nachbarkantone - Einhaltung der Ziele für güterintensive Nutzungen gemäss Berner Richtplan B63 - Anlieferung durch das bestehende Anschlussgleis - Abstimmung mit laufenden und geplanten Bauprojekten an betroffenen Kantonsstrassen und Autobahnzubringern - Regelung der Finanzierung von durch den zusätzlichen Schwerverkehr verursachten Massnahmen an den Kantonsstrassen etc. 	<p>Wie der Erläuterungsbericht zeigt, handelt es sich um ein grosses Bauvorhaben mit erheblichem LKW-Verkehr. Dieser Bericht zeigt aber auch, dass die Auswirkungen i.S. Luft und Lärm im Einklang mit den gesetzlichen Vorgaben stehen. Weiter ist zu berücksichtigen, dass das Gebiet Brunnmatt seit Jahrzehnten durch Nutzungen mit erheblichem Verkehrsaufkommen (derzeit Verkehrszentrum VSZ-Mittelland, Race-Inn mit Restaurant, Autohändler-Lagerplatz) genutzt wird und dass der wegfallende Verkehr in den Berechnungen nicht berücksichtigt ist.</p> <p>Die Gemeinde Roggwil wird gegebenenfalls im Rahmen der Mitwirkung (3. Januar bis Ende März 2020) des «Regionalen Gesamtverkehr- und Siedlungskonzept (RGSK) einen speziellen Eintrag beantragen.</p>	<p>A, ev. E</p>
<p>1.3 I-2 I-5</p>	<p>Zofingenregio: Regionales Entwicklungskonzept</p> <p>Das Entwicklungsmodul 1 hält fest, dass neue, güterintensive Nutzungen ausschliesslich an Standorten zugelassen sind, die ohne wesentliche Beeinträchtigung von Wohnquartieren ab der Nationalstrasse erschlossen sind. Zusammen mit den Kantonen Luzern und Aargau werden verschiedene gemeindeübergreifende Betriebs- und Gestaltungskonzepte entlang</p>	<p>Für das Erreichen der Autobahnanschlüsse ist eine Durchfahrt durch die Ortschaften nicht zu vermeiden.</p> <p>Durch den Umzug eines der grössten Logistikunternehmens in der Region, der Schöni AG von Wynau nach Rothrist, sind bereits viele Fahrten durch Murgenthal weggefallen.</p>	<p>C</p>

Nr.	Eingabe	Stellungnahme der Planungsbehörden	BB*
	<p>der Ortsdurchfahren erarbeitet und realisiert, sodass eine Entlastung vom Schwerverkehr und/oder der Ortskerne erfolgen kann.</p> <p>Die Zonenplanänderung ist derart anzupassen, dass der Schwerverkehr keine Wohnquartiere der Verbandsgemeinden beeinträchtigt.</p>		
	Erschliessung und Verkehr		
<p>2.1 -1</p>	<p>Die Verkehrsannahmen in Rothrist DTV 2019 von 14'300 wurde bereits 2011 mit einem DTV (Montag bis Sonntag) von 14'599 erreicht. Der Lastwagenanteil am DTV erhöht sich in Rothrist um ca. 25 %. Der Prognosewert für 2030 im Gutachten wird bereits heute erreicht. Die Berechnungen und Annahmen im Verkehrsgutachten sind zweifelhaft und könne zur Beurteilung nicht beigezogen werden.</p>	<p>Der genannte Wert von 14'599 Mfz/d für 2011 bezieht sich gemäss dem der Stellungnahme beigelegten Zählblatt (Zählstelle Nr. 821) auf die Zählperiode im Mai 2011 (im Prinzip also der Tagesverkehr über die Zählperiode). Der offizielle DTV 2011 errechnet sich gemäss selbiger Beilage mittels des Korrekturfaktors 0.95 auf 13'869 Mfz/d ("DTV Jahresdurchschnitt). Die Aussage, dass der im Verkehrsgutachten auf 2019 aufgewertete Wert (DTV) von 14'300 Mfz/d bereits 2011 erreicht bzw. überschritten worden sei, ist folglich nicht korrekt.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass die Aussagen für Verkehr und Lärm sich auf den Horizont 2030 beziehen. Hierzu wurden die Werte des Ist-Zustandes nochmals um rund 20 % aufgewertet (im Falle des Wertes Rothrist (DTV) also von 14'300 auf 17'200 Mfz/d). Inwiefern dieser Prognosewert 2030 "bereits heute erreicht wird", wie in der Stellungnahme erwähnt, lässt sich aus den Unterlagen nicht erkennen.</p> <p>Dass der Anschluss Rothrist (und auch weite Teile der A1) an der Kapazitätsgrenze laufen, ist bekannt. Dazu ist anzumerken, dass die Lkw-Spitzen des geplanten Verteilzentrums nicht mit den Pendlerspitzen zusammenfallen, insbesondere nicht mit der in der Regel am stärksten</p>	<p>A, C</p>

Nr.	Eingabe	Stellungnahme der Planungsbehörden	BB*
		belasteten Abendspitze.	
2.2 I-5	Im Bedarfsfall wird erwartet, dass LIDL die Finanzierung von allfälligen Massnahmen auf der Kantonsstrasse übernimmt, welche durch den zusätzlichen Schwerverkehr allenfalls nötig werden.		A
2.3 P-1	Der LKW-Fahrten durch Roggwil sind von 22.00 bis 06.00 zu verbieten. Der LKW-Verkehr hat während dieser Zeit über den Anschluss Rothrist zu erfolgen.	Die Gemeinde Roggwil hat sich mit den Nachbargemeinden solidarisch zu verhalten.	C
2.4 I-3	Bahnanschluss: Es wird eine verbindliche Erklärung erwartet, dass periodisch (mind. alle 2 Jahre) die Möglichkeit von Verlagerungen von Transporten auf die Schiene überprüft und die Resultate einseh- und nachvollziehbar sind.	Dies soll im Rahmen der Überbauungsordnung geprüft werden.	D, E
2.5 I-3	Fahrtenmanagement: Die Belastung der umliegenden Ortschaften soll möglichst gering gehalten werden; z.B. soll auf Abschnitten, die auch als Schulwege dienen, zu den Schulwegzeiten möglichst wenige Fahrten durchgeführt werden.	Das Anliegen kann bei der weiteren Bearbeitung, insbesondere beim Erarbeiten des Betriebskonzepts, geprüft werden.	D, E
2.6 I-3	Mobilitätsmanagement: Für die Angestellten im Betrieb soll ein Mobilitätsmanagement erstellt werden mit finanziellen Anreizen zum Wechsel vom Auto auf den ÖV, inkl. Ladestation für eBikes.	Das Anliegen kann bei der weiteren Bearbeitung geprüft werden.	D, E
2.7 I-3	Klima: Es ist dafür zu sorgen, dass für Transporte möglichst umweltfreundliche Fahrzeuge eingesetzt werden; z.B. mit Einbezug und max. Gewichtung von ökologischen Kriterien bei der Vergabe von Transportunternehmen.	Es ist bereits vorgesehen, umweltfreundliche Fahrzeuge einzusetzen. Lidl prüft und setzt zunehmend auf alternative Antriebstechnologien.	B
2.8 P-3	Langsamverkehr: Im Anhang A des Erläuterungsberichts ist im Richtplan «Areal Brunnmatt» die Fusswegverbindung hinauf Richtung Dorf nicht oder kaum ersichtlich.	Der Richtplan «Areal Brunnmatt» aus dem Jahr 2007 wird aufgehoben. Eine verbesserte Darstellung der Fusswegverbindung erübrigt sich.	C

Nr.	Eingabe	Stellungnahme der Planungsbehörden	BB*
	Umwelt		
3.1 I-4 P-3	Ersatzaufforstung: Eine Aufforstung der artenreichen Wiese entlang der Zürich-Bernstrasse soll unterlassen werden, da es sich um einen wichtigen Magersaum-Vernetzungskorridor entlang der Strasse handelt. Andernfalls müsste für die Wiese wiederum Ersatz geschaffen werden.	Für die Aufforstung wird ein alternativer Standort geprüft.	B
3.2 I-4 P-1 P-2	Lärm: <ul style="list-style-type: none"> - Aufgrund der Nähe zum naturnahen Gebiet und Waldreservat sind die Lärmemissionen allgemein und besonders nachts zu minimieren. - Der Lärmentwicklung auf die Anwohner an den Zufahrtsstrassen durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen ist besonders Rechnung zu tragen. - Der Neubau Richtung Bahnstrecke soll mit einer lärmschluckenden Fassade ausgestattet werden, um die Schallausbreitung des Bahnlärms via Fassade zu verhindern. 	Das Gebiet ist der Lärmempfindlichkeitsstufen III und IV (ES III) / ES IV) gemäss Lärmschutzverordnung zugeordnet. Sämtliche Lärmemissionen dürfen die gesetzlichen Grenzwerte nicht übersteigen. Die lärmintensiven Verladerampen sind primär gegen die Bahnlinien gerichtet (Lärm zu Lärm). Darüberhinausgehende Massnahmen können bei der weiteren Bearbeitung geprüft werden.	A, E
3.3 I-4	Retention und Grundwasser: Grundwasserströme im Gebiet sollen durch die Überbauung nicht weiter beeinträchtigt werden. Meteorwasserretentionen sollen auch offen und naturnah gestaltet werden.	Zum Grundwasser und dessen Ströme werden zurzeit vertiefte Untersuchungen durchgeführt. Sowohl der Umgang mit dem Grundwasser als auch die Anforderungen an die Siedlungsentwässerung sind in der gewässerschutzrechtlichen Gesetzgebung hinreichend geregelt. Das Anliegen offener Retentionen soll in der weiteren Planung geprüft werden.	C, E
3.4 I-4	Beleuchtung: Bei der Beleuchtung ist Rücksicht auf die Insekten zu nehmen, indem «warmes» Licht verwendet wird.	Das Anliegen kann bei der Erarbeitung des Beleuchtungskonzepts berücksichtigt werden. Das Beleuchtungskonzept ist Bestandteil des Baugesuches. Mit den ZPP-Vorschriften liegt dazu eine zeitgemässe Grundlage vor.	D, E

Nr.	Eingabe	Stellungnahme der Planungsbehörden	BB*
3.5 I-4	<p>Beim Gebiet handelt es sich um einen wichtigen Lebensraumkorridor für Tier- und Pflanzenarten, wonach folgendes zu berücksichtigen ist:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Barrierewirkung des Areals im Lebensraumverbund ist aufzuheben, indem eine Kombination von trockenen Ruderalflächen, Feuchtlebensräumen, Blumenwiesen, einheimischen Wildgehölzen, Gebäudenischen und Gebäudebegrünungen sowie naturnahe Kleinstrukturen umgesetzt wird. - Es sind ausschliessliche einheimische und standortgerechte Wildgehölze, Wildstauden und Wildblumensaatgut zu verwenden. - Beim Brunnbach ist auf der Südseite zur besseren Vernetzung eine angemessene naturnahe Ufergestaltung zu ermöglichen. - Neophyten sind einzudämmen. - Massnahmen aus dem Smaragdgebiets Oberaargau sind umzusetzen. 	<p>Das Logistik-Areal eignet sich nur bedingt für die Realisierung ökologischer Aufwertungen. Mit der Renaturierung des Brunnbachs hat die Grundeigentümerin in Zusammenarbeit mit der SBB einen wertvollen Beitrag geleistet. Die Barrierewirkung liegt nicht alleine am vorliegenden Areal (primär der Bahn und Strasse verschuldet).</p>	A
Baureglement			
4.1 I-3	<p>In den angepassten Vorschriften soll wie bis anhin eine Höchstzahl von DTV festgehalten werden. Im vorliegenden Vorprojekt für die Lidl Regionalgesellschaft Mitte ist eine maximale Fahrtenzahl von 900 DTV bei Vollausbau ab 2033 vorgesehen. Diese Angabe ist verbindlich in Nr. 15, Punkt 2 mit einem jährlichen Controlling festzuhalten.</p>	<p>Der Antrag wird nicht berücksichtigt. Es handelt sich nicht um ein verkehrsintensives Vorhaben (ab 2000 Fahrten DTV).</p>	C
4.2 I-3	<p>Im Punkt 4 «Erschliessung» soll verbindlich festgehalten werden, dass eine Zu- und Wegfahrt fürs LKW's nur über den Anschluss West auf die T1 erfolgreich darf und dass die Zu- und Wegfahrt über die Bahnhof- resp. Lagerhausstrasse nur für PKWs gestattet ist. Dabei ist auch der Bahnanschluss zwingend zu erhalten.</p>	<p>Das Anliegen kann im Reglement berücksichtigt werden. Des Weiteren ist vorgesehen, den Bahnanschluss beizubehalten.</p>	B A

Nr.	Eingabe	Stellungnahme der Planungsbehörden	BB*
	Private Anliegen		
5.1 p-1	Abwasserleitungsrecht: Gemäss Grundbuchamt besteht ein Abwasserleitungsrecht ins Pumphaus auf dem «Brunnmatt»-Areal. Dieses Abwasserleitungsrecht ist unbedingt aufrecht zu erhalten.	Dieses Anliegen ist mit der Projektentwicklerin zu klären und ist nicht Gegenstand der Zonenplanänderung.	D
5.2 p-1	Zufahrtsrecht: Mit Zustimmungen der Verantwortlichen der Lorze AG kann über das Brunnmattareals gefahren werden. Dieses Gewohnheitsrecht soll erhalten bleiben.	Dieses Anliegen ist mit der Projektentwicklerin zu klären und ist nicht Gegenstand der Zonenplanänderung.	D
	Diverses		
6.1 p-3	Erläuterungsbericht, Kapitel 2.5.3: Bei der Aufzählung der Ortschaften fehlt das Dorf St. Urban.	St. Urban ist eine Ortschaft, welche der Gemeinde Pfaffnau zugehörig ist. Daher wurde sie nicht einzeln aufgeführt. Das Kapitel wird entsprechend angepasst.	B
6.2 p-3	Erläuterungsbericht, Kapitel 2.5.1: Der Begriff «Tafelgebiet» soll zum besseren Verständnis zur «höher gelegenen Schotterterrasse» umgewandelt werden.	Das Kapitel wird entsprechend angepasst.	B
6.3 p-3	Erläuterungsbericht, Kapitel 3.9: Der Hangwald grenzt nicht nur an ein Naturschutzgebiet von pro natura. Vielmehr handelt es sich dabei um ein kantonales Naturschutzgebiet.	Die Anmerkung ist korrekt. 2013 hat die Volkswirtschafts-direktion des Kantons Bern das Gebiet «Mumenthaler Weiher – Brunnmatt» unter Schutz gestellt (NSG Nr. 140). Dies wird im Erläuterungsbericht entsprechend korrigiert.	B
6.4 p-3	Erläuterungsbericht, Kapitel 2.4.1: Es ist unklar, um was es sich beim Tal der Önz handelt bzw. ob die Nennung korrekt ist.	Dabei handelt es sich um einen Fehleintrag. Es sollte «Tal des Brunnbachs» heissen und wird im Bericht entsprechend korrigiert.	B
6.5 l-6	Es wird begrüsst, dass auf dem Areal ein Verteilzentrum errichtet werden soll. Das lange Zeit ungenügend genutzte Industrieland wird einer sinnvollen Nutzung zugeführt. Die Schaffung von 250 Arbeitsplätzen ist nicht nur für die Gemeinde Roggwil, sondern für die ganze Region von grossem		A

Nr.	Eingabe	Stellungnahme der Planungsbehörden	BB*
	<p>Interesse. Der zu erwartende Mehrverkehr liegt gemäss Berechnungen in einem geringen Rahmen.</p> <p>Es ist anzustreben, für die bestehenden Betriebe Race-Inn und VSZ-Mittelland eine Folgelösung in Roggwil zu finden. Des Weiteren ist es wünschenswert, dass die Behörden den Verantwortlichen von LIDL die positive Einstellung des Roggwiler Gewerbes signalisieren.</p>		