BESCHLUSSFASSUNG 13. JUNI 2021

Einwohnergemeinde Roggwil

Zonenplan- und Baureglementsänderung «Brunnmatt»

Erläuterungsbericht/ Bericht Art. 47 RPV

Die Zonenplan- und GBR-Änderung besteht aus:

- Auszug Baureglement
- Ausschnitt Zonenplan
- Rodungsgesuch
- Detailplan Rodung

weitere Unterlagen:

- Erläuterungsbericht/Art. 47 RPV
- Mitwirkungsbericht
- Verkehrsgutachten
- Lärmgutachten
- Waldbeurteilung
- Baugesuch Zufahrt West

Mai 2021

Impressum

Planungsbehörde:
Einwohnergemeinde Roggwil
Bahnhofstrasse 8
4914 Roggwil
www.roggwil.ch, gemeinde@roggwil.ch

Auftraggeber:
Lidl Schweiz DL AG
Dunantstrasse 15
8570 Weinfelden
www.lidl.ch

Auftragnehmer:
ecoptima, Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern
Telefon 031 310 50 80, Fax 031 310 50 81
www.ecoptima.ch, info@ecoptima.ch

Bearbeitung:
Beat Kälin, Siedlungsplaner HTL / FSU
Manuela Häni, Geografin Msc

Abbildung Titelseite: Luftbild Areal Brunnmatt; geo.map.admin

Aufträge aktuell\\Lidl\4\06289_EB_ZPP_Brunnmatt_210510_BE.indd\bk\hm

Inhalt

1.	**Einleitung**	**5**
1.1	Ausgangslage und Absicht	5
1.2	Grundlagen	5
1.3	Übersicht zum Vorhaben	6
1.4	Verfahrensübersicht und Planungselemente	6
1.5	Strassenbauprojekt Ausbau Zufahrt West	8
1.6	Zielsetzung der Gemeinde zum Verfahren	9
1.7	Übereinstimmung mit dem übergeordneten Recht	9
1.8	Abstimmung nach Art. 7 Abs. 1 RPG	11
1.9	Interessenlage	11
2.	**Zonenplan- und Bauregelmentsänderung**	**12**
2.1	Zonenplan mit Waldfeststellung und Gewässerraum	12
2.2	Baureglement	13
2.3	Herleitung Gewässerraum	13
2.4	Walderhaltung / Rodung	17
2.5	Erschliessung	23
2.6	Verkehrsaufkommen Warenverteilzentrum	25
2.7	Kulturlandschutz	28
2.8	Energie und Wasser / Abwasser	28
2.9	Mehrwertausgleich	28
2.10	Sicherstellung der Verfügbarkeit	29
2.11	Arbeitszonenbewirtschaftung	29
3.	**Auswirkungen auf die Umwelt / Art. 47 RPV**	**30**
3.1	Lärm	30
3.2	Luft	32
3.3	Erschütterungen	34
3.4	Orts- und Landschaftsbild, Kulturgüter/Archäologie	34
3.5	Gewässer	37
3.6	Natur und Lebensräume	40
3.7	Lebensräume, Vögel und Wildtiere/Fische	42
3.8	Boden / Untergrund	46
3.9	Naturgefahren	46
3.10	Belastungssituation und Gefahrengut	48
3.11	Störfallvorsorge	48
3.12	Nichtionisierende Strahlung (NIS)	51
4.	**Verfahren**	**51**
4.1	Vorgehen	51
4.2	Orientierung und Mitwirkung	51
4.3	Vorprüfung	52
4.4	Öffentliche Auflage und Mitwirkung Richtplan	53
4.5	Einsprachen Zonenplanänderung «Brunnmatt»	53
4.6	Nachträgliche Anpassungen August 2020	55
4.7	Anpassung der ZPP-Vorschriften aufgrund neuer Erkenntnisse 2021 (nachträgliche Auflage)	56

4.8 Übersicht zum Verfahren Nachträgliche Auflage 58
4.9 Orientierung, Auflage und Einsprachen 58
4.10 Verfahrensschritte und Termine 59
4.11 Beschlussfassung und Genehmigung 60

Anhang **61**
Anhang A Richtplan Brunnmatt 61
Anhang B Richtplan Kanton Bern, Anpassungen ’18, Prüfbericht ARE vom 4.1.2021 62
Anhang C Stellungnahme Kanton Luzern 64
Anhang D Stellungnahme Kanton Aargau 66
Anhang E Bestätigung SBB Cargo zum Bahntransport 67
Anhang F Waldabstand im Areal «Brunnmatt» 68
Anhang G Umwandlung in Niederwald 71
Anhang H Orts- und Landschaftsbild-Ansichten (Stand Auflage 2020) 72
Anhang I Schema Gewässernetz 73
Anhang J Schutzbeschluss NSG Nr. 140 (Auszug) 74
Anhang K Längsschnitt Terrain- und Gebäudehöhekote 76
Anhang L Beurteilung Vegetation Übergangsbereich Gewässerraum/ Verkehrsfläche 77

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage und Absicht

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 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 m^2 Gebäudefläche umfassen. Zudem sind ca. 200 Fahrzeugabstellplätze für die Angestellten vorgesehen. Das Vorhaben erfordert eine Rodungsbewilligung und Massnahmen zum Schutz des Grundwassers.

1.2 Grundlagen

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 m^2 BGF oder ca. 90'000 m^2 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. Basis dazu bildet der Richtplan «Brunnmatt» vom 22. Oktober 2007 (vgl. Anhang A).

Weitere Grundlagen für die Zonenplan- und Baureglementsänderung bilden:

- Regionaler Gesamtverkehrs- und Siedlungsrichtplan Oberaargau, RGSK 2016
- Entwurf Zonenplan Gewässerraum, Stand Auflage Frühling 2019
- Machbarkeitsstudie Neubau WVZ Roggwil, Weber Partner vom September 2019
- Hydrologische Abklärungen, GHJ vom September 2019
- Geologische Abklärungen, GHJ vom September 2019
- Baugrund- und Gebäudeuntersuchungen, GHJ vom September 2019
- Verkehrsgutachten, B+S vom 9. September 2020, ergänzt 14. Juli 2020, revidiert 9. April 2021
- Gutachten Aussenlärm, B+S vom 12. September 2019, ergänzt 30. April 2020 und 15. Juli 2020, revidiert 9. April 2021 (Lärmgutachten)
- Beurteilung von Wald auf dem Areal Gugelmann, Forstingenieurbüro natec, Januar 2020
- Kurzbericht zum Thema Natur, Dr. R. Luder, Biologe, 9. Dezember 2019
- Beurteilung Vegetation Überlagerungsbereich Gewässerraum / Verkehrsfläche , KBP, Dr. Michael Zimmermann, März 2020

1.3 Übersicht zum Vorhaben

Zur Versorgung der Detailhandelsgeschäfte mit optimierten Verkehrsabläufen plant Lidl Schweiz eine Regionalgesellschaft Mitte mit integriertem Warenverteilzentrum. In diesem Zusammenhang werden die darauf befindlichen Gebäude und Anlagen westlich des eingedolten Brunnmattbachs zurückgebaut.

Das Hauptgebäude für 250 Arbeitsplätze ist mit gut 600 m Länge, durchschnittlich 80 m Breite und ca. 20 m Höhe geplant. Hinzu kommen Fahrzeugabstellplätze für ca. 200 Personenwagen und die erforderlichen LKWs.

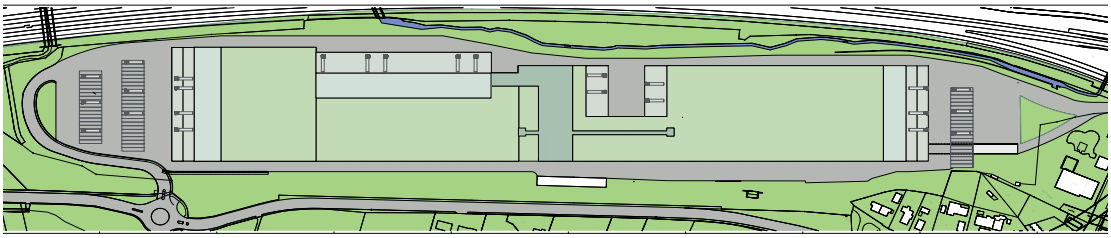


Abb. 1 Situation Regionalgesellschaft Mitte (unverbindliche Projektstudie 2021)

Abb. 2 Visualisierung Regionalgesellschaft Mitte (unverbindliche Projektstudie 2021 mit Brücke-Zufahrt und Photovoltaikanlage)

1.4 Verfahrensübersicht und Planungselemente

Planungsrecht

Die heutigen Zonenvorschriften lassen ein Logistikzentrum grundsätzlich zu.

Umweltverträglichkeitsprüfung

Gemäss Anhang 80.6 der Verordnung zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) unterliegen Güterumschlagplätze und Verteilzentren mit einer Lagerfläche von mehr als 20'000 m^2 oder einem Lagervolumen von mehr als 120'000 m^3 der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Bezüglich Verkehr sind gemäss Anhang 11.1 Parkhäuser- und Parkplätze für mehr als 500 Motorwagen UVP-pflichtig. Abfallanlagen im Sinne von Anhang 40.7 sind nicht geplant.
Der Umweltverträglichkeitsbericht ist in einem möglichst frühen Zeitpunkt auszuarbeiten. Vorliegend wird dies die nachfolgende Überbauungsordnung zur ZPP «Brunnmatt» mit generellem Baugesuch sein.

Ausbau der westlichen Zufahrt mit Rodung

Die Erschliessung für den Warenverkehr muss u.a. aus Lärmschutzgründen primär ab dem westlichen Kreisel der Kantonsstrasse erfolgen. Dazu ist die Arealzufahrt auszubauen, was eine Rodungsbewilligung erfordert. Das Rodungsgesuch für die Umgestaltung des Hauptverkehrsanschlusses West (vgl. 1.5) muss mit der Zonenplanänderung vorgeprüft und zur Auflage gebracht werden.

Gewässerraum

Aufgrund der sehr engen Platzverhältnissen für die Realisierung einer Regionalgesellschaft Mitte – an den engsten Stellen ist eine Gebäudebreite von lediglich 50–60 m möglich – soll der Gewässerraum aus zeitlichen Gründen mit der ZPP der Ortsplanung vorgezogen festgelegt werden, um die nötige Planungssicherheit zu erlangen.

Rückbau und Altlasten

Auf dem Areal befinden sich mehrere Gebäude, zum Teil mit umfangreichen Bauteilen im Untergrund. Zudem gilt das Areal der bisherigen Betriebsstandorte als belastet. Der Rückbau der Gebäude wird gegen neun Monate in Anspruch nehmen.

koordiniertes Verfahren

Gestützt auf die Verfahrensplanung vom 28. November 2018 soll eine Zone mit Planungspflicht (ZPP) nach Art. 92 BauG erarbeitet werden. Diese regelt die Art und das Mass der Nutzung als Richtwert sowie die Grundzüge der Gestaltung und der Erschliessung. Mit der ZPP sollen das Baugesuch für den Ausbau der Zufahrt West für die LKW-Erschliessung und die Nagelwand (Stützmauer) für die LKW-Umfahrung des Gebäudes mit Rodungsgesuch bewilligt sowie der Gewässerraum festgelegt werden. Die ZPP ist den Stimmberechtigten zum Beschluss zu unterbreiten.

Die detaillierte Überbauungsordnung wird gestützt auf die ZPP durch den Gemeinderat erlassen. Diese soll gestützt auf die beschlossene ZPP ausgearbeitet werden. Dabei soll im koordinierten Verfahren das Baugesuch für das Warenverteilzentrum bewilligt werden.

Verfahrensunterstützung für Grossprojekte

Das kantonale Amt für Wirtschaft und Immissionsschutz (AWI) der Volkswirtschaftsdirektion unterstützt Grossprojekte in der Planungs- und Bewilligungsphase mit einem prioritären Verfahren gemäss nach Art. 2a Koordinationsgesetz und der Zuteilung eines Projektkoordinators. Der Projektkoordinator hat den direkten Zugang zum Kernteam, in dem die Schlüsselstellen der kantonalen Behörden vertreten sind. Der Regierungsrat hat das Verfahren am 31. Oktober 2019 als prioritär bezeichnet.

Absichtserklärung

LIDL Schweiz DL AG hat sich mit der Absichtserklärung vom 14. April 2021 gegenüber der Einwohnergemeinde Roggwil verpflichtet, sich an baulichen Massnahmen zur Verkehrssicherheit mit einem Betrag bis 1 Mio. Franken zu beteiligen, zur Sicherung der Schulwege einen Lotsendienst mit maximal Fr. 30'000.– pro Jahr zu unterstützen, im Zeitraum von 11.45 –12.15 Uhr keine LKWs zur Filialbelieferung einzusetzen und eine leistungsfähige Photovoltaikanlage auf dem Dach der Regionalgesellschaft in Roggwil zu errichten (vgl. Abb. 2). Die Umsetzung dieser Absichtserklärung erfolgt in der nachgelagerten Überbauungsordnung, respektive im Baubewilligungsverfahren.

1.5 Strassenbauprojekt Ausbau Zufahrt West

Für den Ausbau der westlichen Zufahrt, die den ganzen Warenverkehr aufnehmen muss und für die eine Rodungsbewilligung erforderlich ist (vgl. 2.4), wurde nach der Mitwirkung ein Strassenbauprojekt erarbeitet, das insbesondere auf eine Minimierung der Rodungsfläche und möglichst geringe Eingriffe in den wasserführenden Hang ausgelegt wurde. Zudem berücksichtigt die Zufahrt den Gewässerraum des Brunnbachs in der nordwestlichen Ecke des Planungsgebiets und gewährleistet den Zugang zu den westlich angrenzenden Grundstücken in der Landwirtschaftszone.

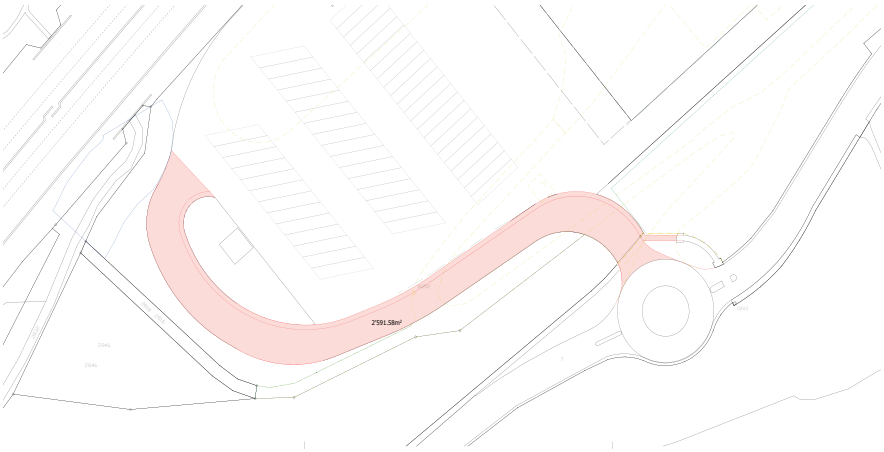


Abb. 3 Vorprojekt Ausbau Arealzufahrt West, Weber und Partner, Januar 2020

Das Strassenbauvorhaben umfasst die 235 m lange Zufahrt ab dem bestehenden T1-Kreisel (Kantonsstrasse) mit einem maximalen Gefälle von 6–7 %. Sie gliedert sich in einen 15 m langen Abschnitt zwischen Kreisel und Brückenwiderlager, die 150 m lange Brückenkonstruktion und den 70 m langen Abschnitt mit einer Aufschüttung bis auf das Niveau der Umgebung. Die Breite der Zufahrt ist für LKW im Gegenverkehr ausgelegt und umfasst einen talseitigen 1.5 m breiten, leicht erhöhten Gehweg.

Der Zugang ab der neuen Zufahrt zu den landwirtschaftlichen Parzellen Nrn. 2818 und 2846 wird ca. in der Mitte der Wegparzelle Nr. 2818 eine landwirtschaftliche Zufahrt mit einer Breite von 5 m für Traktor mit Anhänger gewährleistet.

Weiter beinhaltet das Bauvorhaben östlich der Zufahrt eine Nagelwand mit 5° Anzug, die bis unter die Brücke reicht und im Osten in die Böschung ausläuft. Diese wird so positioniert, damit entlang dem Gebäude Nottreppen, ein Fluchtweg und Werkleitungen sowie LKW- mit Hubstapler-Gegenvervehr möglich sind. Dadurch kann der Waldabstand in diesem Bereich auf ca. 12 m vergrössert werden.

Unterhalb, am Rande der Brücke befindet sich das Grundwasser-Pumpenhaus Geb.-Nr. 29 mit diversen Leitungen. Das Gebäude muss umgestaltet werden (Rückbau sichtbarer Gebäudeteil mit Umgestaltung in eine Unterfluranlage), damit für den Werkverkehr genügend Platz geschaffen werden kann.

1.6 Zielsetzung der Gemeinde zum Verfahren

Der Gemeinderat ist überzeugt, dass mit diesen bedeutenden Optimierungen zum strittigen Verkehrsaufkommen Grund genug gegeben ist, den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern von Roggwil unabhängig vom Ausgang der Stimmrechtsbeschwerden eine geänderte Vorlage zur Abstimmung zu unterbreiten. Dies umso mehr als durch den Regierungsrat des Kantons Bern das Vorhaben als prioritär bezüglich Verfahrensabwicklung eingestuft worden ist. Deshalb soll die Abstimmung mit einer auf verschiedene Anliegen hin optimierte Vorlage rasch wiederholt werden.

1.7 Übereinstimmung mit dem übergeordneten Recht

1.7.1 Bund und Kanton

Die ZPP Nr. 15 «Brunnmatt» stimmt mit den Sachplänen und Konzepten des Bundes und mit dem kantonalen Richtplan 2013 überein und stellt eine ganzheitliche Überbauung des Areals sicher. Sie führt zu einer Verdichtung des heute nur teilweise brachliegenden Areals.

Das Amt für Gemeinden und Raumordnung hat bereits mit dem Vorprüfungsbericht ausgeführt, dass das Vorhaben die Vorgaben der Richtplanrelevanz des kantonalen Richtplans Bern von raumplanerischen Vorhaben in Bezug auf Art. 8 Abs. 2 RPG nicht erfüllt (Vorhaben >2000 Fahrten DTV). Weil der Kanton für Warenverteilzentren die dazu erforderlichen Grundlagen noch nicht hatte, konnte das Vorhaben nicht in den kantonalen Richtplan aufgenommen werden. Aus Sicht des Kantons Bern ist die Verankerung im RGSK Oberaargau stufengerecht erfolgt. Zudem hat er dargelegt, dass zurzeit ein kantonales Güterverkehrs- und Logistikkonzept GVLK (gemäss Massnahmenblatt B_14 des kantonalen Richtplans) für den Kanton Bern erarbeitet wird. Das vorliegende Vorhaben wird bei der Erarbeitung des GVLK zu berücksichtigen sein. Gestützt auf die Ergebnisse des GVLK wird die Aufnahme des Vorhabens in den kantonalen Richtplan zu einem späteren Zeitpunkt allenfalls zu prüfen sein.

Der Kanton Aargau hat dazu festgehalten, dass es aus seiner Sicht unklar sei, ob es aufgrund der Dimension und der Auswirkungen auf Raum und Umwelt nicht von Bundesrechts wegen (Art. 8 Abs. 2 RPG) einer Grundlage im kantonalen Richtplan bedarf. Der Kanton Luzern beantragte die Einleitung eines Richtplanverfahrens. Dies mindestens auf regionaler Stufe, da gemäss seiner Einschätzung die geplante Umnutzung des Areals nicht dem Arbeitsschwerpunkt Brunnmatte im RGSK Oberaargau entspricht und damit die Verankerung des Vorhabens auf regionaler Ebene nicht gegeben sei.

Am 4. Februar 2021 orientierte das Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern (AGR) die Gemeinde Roggwil über den aktuellen Stand der Abstimmung mit den Nachbarkantonen Aargau und Luzern. Gemäss Stellungnahme des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) vom 11. Januar 2021 wurden die Richplananpassungen '18 genehmigt. Gleichzeitig wies das ARE den Kanton Bern an, «im Rahmen der nachgeordneten Planungen dafür zu sorgen, dass im Falle einer Nichtaufnahme des Vorhabens `Verteilzentrum Brunnmatt` in Roggwil in den kantonalen Richtplan auf Nutzungsplanstufe die Interessen des Kantons Luzern berücksichtigt werden». Weiter wurde die Gemeinde Roggwil durch das AGR beauftragt, *`das Vorhaben, respektive die entsprechende Zonenplan- und Baureglementsänderung «Brunnmatt» im Rahmen der aktuellen Nutzungsplanung mit dem Kanton Luzern abzustimmen und dessen Interessen zu berücksichtigen. Das vorliegende Vorhaben muss zwar aufgrund des weit fortgeschrittenen Verfahrens nicht mehr im Richtplan des Kantons Bern verankert werden. Jedoch ist der Bund aufgrund der Nähe des Projekts zu den Nachbarkantonen und der gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt der Ansicht, dass gemäss Art. 7 Abs. 1 RPG eine Zusammenarbeit mit den Nachbarskantonen stattfinden muss.*
Somit erachten wir es als richtig und wichtig, dass neben den Interessen des Kantons Luzern, auch diejenigen des Kantons Aargau mit der Zonenplan- und Baureglementsänderung abzustimmen sind.` (vgl. Anhang B).

1.7.2 Region

Das Gebiet «Brunnmatt» ist im regionalen Gesamtrichtplan Siedlung und Verkehr Oberaargau (RGSK 2020) als Arbeitsschwerpunkt bezeichnet. Das RGSK wird zurzeit zu Handen der Beschlussfassung bereinigt (Bereinigung nach erfolgter Vorprüfung).
Weil es sich nicht um ein verkehrsintensives Vorhaben (ViV ≥ 2000 Fahrten DTV) handelt, braucht es im RGSK grundsätzlich keinen speziellen Eintrag. Die räumliche Abstimmung hat im Rahmen der Nutzungsplanung zu erfolgen.

1.8 Abstimmung nach Art. 7 Abs. 1 RPG

Abstimmung mit den Nachbarkantonen Luzern und Aargau
Vorab ist festzuhalten, dass das Vorhaben «Brunnmatt» selbst mit 560 LKW-Fahrten (DTV) nirgends zu einer unzulässigen Belastung führt, was anhand der Gutachten zu Verkehr, Lärm und Luft im Vorfeld zur Beschlussfassung nachgewiesen wurde.

Mit der erheblichen Reduktion der Anzahl LKW-Fahrten Anfang 2021 um insgesamt 25%, respektive mit der Begrenzung dieser auf maximal 450 LKW-Fahrten (DTV) und mit der verbindlichen Aufnahme der Schienennutzung für Filialbelieferungen ab 90 km Fahrdistanz in den ZPP-Vorschriften werden die Umweltauswirkungen gegenüber der Ausgangslage wie sie der Planung 2020 zu Grunde lag deutlich reduziert.

Am 16. März 2021 orientierte der Kanton Bern die Nachbarkantone und bot Gelegenheit zur Stellungnahme. Die Stellungnahmen der Kantone Luzern und Aargau (Anhang C und D) wurden der Gemeinde Roggwil zur Kenntnis gebracht und sollen stufengerecht mit der Detailplanung (Überbauungsordnung) berücksichtigt werden. Dem Gemeinderat ist es wichtig, dass die Fahrtenbegrenzung und die Bestimmungen zum Bahnverlad eingehalten werden.

Die während der nachträglichen Auflage überarbeiteten Gutachten zum Verkehrsaufkommen und zum Lärm vom 9. April 2021, welche auf den überarbeiteten Angaben zum Verkehrsaufkommen zum LIDL-Vorhaben basieren und bereits für die nachträgliche Auflage in den vorliegenden Erläuterungsbericht eingeflossen sind, wurden anlässlich der Einspracheverhandlungen ausgehändigt und anschliessend elektronisch den Nachbargemeinden, der zofingenregion und den Einsprechern zur Stellungnahme zugestellt.

1.9 Interessenlage

Die Industriebrache «Brunnmatt» in Roggwil bietet die Möglichkeit für den kombinierten Schienenverkehr. Vergleichbare andere Areale der erforderlichen Grösse und mit Gleisanschluss stehen für diesen Zweck im Raum Mitte nicht zur Verfügung. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es sich bei der Arbeitszone «Brunnmatt» nicht um ein Vorhaben auf der grünen Wiese handelt, sondern um eine Nachfolgenutzung in einem übergeordneten Interesse, namentlich zur:

- Reduktion der gesamten Fahrleistung des Unternehmens bei der Filialbelieferung
- Sanierung der Altlasten und damit zum Schutz eines wichtigen Grundwasservorkommens, was Kosten in einen mehrstelligen Millionenbetrag verursacht und
- Behebung von zeitweise problematischen Nutzungen auf den Brachen mit unerwünschten Auswirkungen in der Nachbarschaft.

Weiter ist zu berücksichtigen, dass das Vorhaben mit einem Investitionsvolumen im dreistelligen Millionenbetrag, über 200 neue Arbeitsplätze und namhafte Daueraufträge für das lokale Gewerbe in der strukturschwachen Region Oberaargau von sehr grosser Bedeutung ist.

Der Gemeinderat von Roggwil ist der Ansicht, dass die Chance, das in jeder Beziehung schwierige seit Jahren brachliegende sowie mit Altlasten belastete Areal Brunnmatt einer zweckmässigen Nutzung mit mindestens 200 Arbeitsplätzen zuzuführen, zu nutzen sei. Dem gegenüber steht der Erhalt der heutigen Situation mit den rechtskräftig zugelassenen Nutzungen. Dies würde eine zufällige Entwicklung in den Bereichen Arbeit und Freizeit mit möglicherweise einem noch grösseren Verkehrsaufkommen von bis zu 3'200 Fahrten (DTV) ohne Beschränkung der LKW-Fahrten erlauben, was weder im Interesse der Gemeinde noch der Region liegt.

2. Zonenplan- und Bauregelmentsänderung

2.1 Zonenplan mit Waldfeststellung und Gewässerraum

Der Zonenplan wird im Bereich der heutigen Spezialzone für Arbeit und Freizeit «Brunnmatt» (ZAF) in einem Umfang von 123'905 m^2 durch die Zone mit Planungspflicht «Brunnmatt» (ZPP) nach Art. 92 BauG in einem Umfang von 127'014 m^2 abgelöst. Gleichzeitig wird der Richtplan «Areal Brunnmatt» von 2007 (Richtplan zur ZAF) aufgehoben (vgl. Anhang A).
Die ZPP wird für den Ausbau der westlichen Zufahrt ab der T1 und einer optimierten Nutzung des Areals um 3'109 m^2 (2.51 %) leicht vergrössert. Davon betroffen ist sowohl Wald als auch Verkehrsfläche. Zusätzliche Baulandfläche von 1'672 m^2 entsteht durch die erforderliche Rodung auf der Südseite, um einen aufgrund des Waldabstands notwendigen aber den Warenfluss massiv erschwerenden Gebäudeabsatz vermeiden zu können (vgl. Detailplan Rodung). Als Inhalt werden mit dem Zonenplan festgelegt:
– der Perimeter der Zonenplanänderung
– der Perimeter ZPP «Brunnmatt»
– die Waldbaulinie
– die neue verbindliche Waldgrenze nach Art. 10 Abs. 2 Waldgesetz (WaG)
– die aufzuhebende verbindliche Waldgrenze nach Art. 10 Abs. 2 WaG
– der Gewässerraum Brunnbach
– der Gewässerraum Brunnbach im dicht überbauten Gebiet

Als Hinweis sind im Zonenplan-Ausschnitt eingetragen:
– die aufzuhebende Zone für Arbeit und Freizeit «Brunnmatt» (ZAF)
– die bestehende verbindliche Waldgrenze nach Art. 10 Abs. 2 WaG
– die heutige Ufermauer/Fahrbahnrand (violett)
– die Gewässer offen und eingedolt gemäss Vermessung/gemäss Luftbild
– der Wald und übrige Bauzonen (grau)
– die Rodungs- und Ersatzaufforstungsflächen
– Gemeindegrenze und kant. Naturschutzgebiet

Die Herleitung der Gewässerraumfestlegung befindet sich im Kapitel 2.3. Betreffend Rodung, verbindliche Waldgrenze und Waldbaulinie wird auf Kapitel 2.4 verweisen.

2.2 Baureglement

Der betreffende Artikel 37 Baureglement, Zone für Arbeit und Freizeit «Brunnmatt» (ZAF) mit einer zulässigen Gebäudehöhe von 20 m wird aufgehoben. Anstelle dieser spezifischen Zonenvorschriften werden die Bestimmungen gemäss Anhang A: Besondere Vorschriften, 3. Zonen mit Planungspflicht, treten: ZPP Nr. 15 Brunnmatt (neu). Der Artikel regelt den Planungszweck, die Art und das Mass der Nutzung als Planungswert, die Grundzüge der Erschliessung, der Gestaltung und der Beleuchtung, die Lärmempfindlichkeitsstufe gemäss Art. 43 der Eidg. Lärmschutzverordnung, Massnahmen zur Störfallvorsorge und enthält Vorgaben zum Gewässerraum. Mit drei Sektoren (vgl. Skizze zur ZPP Nr. 15) wird die Höhenentwicklung innerhalb der ZPP vorgegeben, auf die visuelle Wahrnehmbarkeit im Umfeld mit folgenden Gebäudehöhen mit einer Bandbreite für das massgebende Terrain und einer fixen maximalen Höhenkote abgestimmt: Sektor 1 ca. 17 m, Sektor 2 ca. 24 m und Sektor 3 ca. 13 m (vgl. Anhang K). Die Art und das Mass der Nutzung werden auf das Vorhaben abgestimmt. Insbesondere werden die Büronutzung mit einer angemessenen Reserve auf maximal 5'000 m^2 Geschossfläche und die LKW-Zufahrt zu diesem auf den südwestlichen Anschluss beschränkt. Das zulässige Verkehrsaufkommen wird auf 1200 Fahrten (DTV) beschränkt, wobei der LKW-Anteil höchstens 450 Fahrt (DTV) betragen darf. Die Fililabelieferung hat ab einer Distanz von 90 km auf der Schiene zu erfolgen und die Möglichkeit zur Realisierung eines Anschlussgeleises ist offen zu halten. Bisher war nur die Anzahl Fahrten auf 3'200 DTV ohne Beschränkung der LKW-Fahrten geregelt.

2.3 Herleitung Gewässerraum

2.3.1 Gewässerschutz- und Wasserbaugesetzgebung

Mit der Revision der eidgenössischen Gewässerschutzgesetzgebung und der darauf basierenden Änderung der kantonalen Wasserbaugesetzgebung werden die bisherigen geschützten Uferbereiche durch die Gewässerräume abgelöst. Anstelle von Gewässerabständen wird der Gewässerraum neu als Korridor festgelegt. Die Korridore sind so zu definieren, dass die natürlichen Funktionen, der Hochwasserschutz und die Gewässernutzung gewährleistet sind (Art. 36a GSchG, SR 814.20). Die Gewässerschutzverordnung (GSchV, SR 814.201) regelt in den Artikeln 41a bis 41c die Breite des Gewässerraums für Fliess- und stehende Gewässer sowie dessen

Nutzung. Der Gewässerraum umfasst neben dem eigentlichen Gewässer einen ausreichenden Uferbereich und darf nur noch extensiv genutzt werden.

2.3.2 Grundlagen und Vorgehen

Zur Ausscheidung des Gewässerraums wurden die Datengrundlagen des Kantons Bern bezüglich Gewässernetz und den gerechneten natürlichen Gerinnesohlenbereiten sowie die Arbeitshilfen „Gewässerraum" und „dicht überbaut" des AGR beigezogen. Die Grundlage für die Berechnung des Gewässerraums ist die natürliche Gerinnesohlenbreite (nGSB), welche aus der effektiven Gerinnesohlenbreite (eGSB) und der Breitenvariabilität (Ökomorphologie) ermittelt wird. Aus dieser gerechneten natürlichen Gerinnesohlenbreite wird der Gewässerraum unter Berücksichtigung von allfälligen gewässerbezogenen Schutzzielen nach Art. 41a GSchV eruiert.

Vorliegend kann nur bedingt bzw. lediglich abschnittsweise auf die kantonale Grundlage „Ökomorphologie der Fliessgewässer" abgestützt werden, da der Datensatz nach dem Renaturierungsprojekt von Bahn 2000 nicht aktualisiert wurde. Die Karte «Gerechnete Gerinnesohlenbreite» eignet sich zumindest für die Abschnittsbildung gut, da sie die Zusammenflüsse berücksichtigt. Die vom Kanton zur Verfügung gestellten Grundlagen wurden mit Hilfe von AV-Daten, Orthophotos und Begehungen vor Ort plausibilisiert. Daraus ergeben sich für den Brunnbach folgende fünf Abschnitte (Beschreibung flussaufwärts):

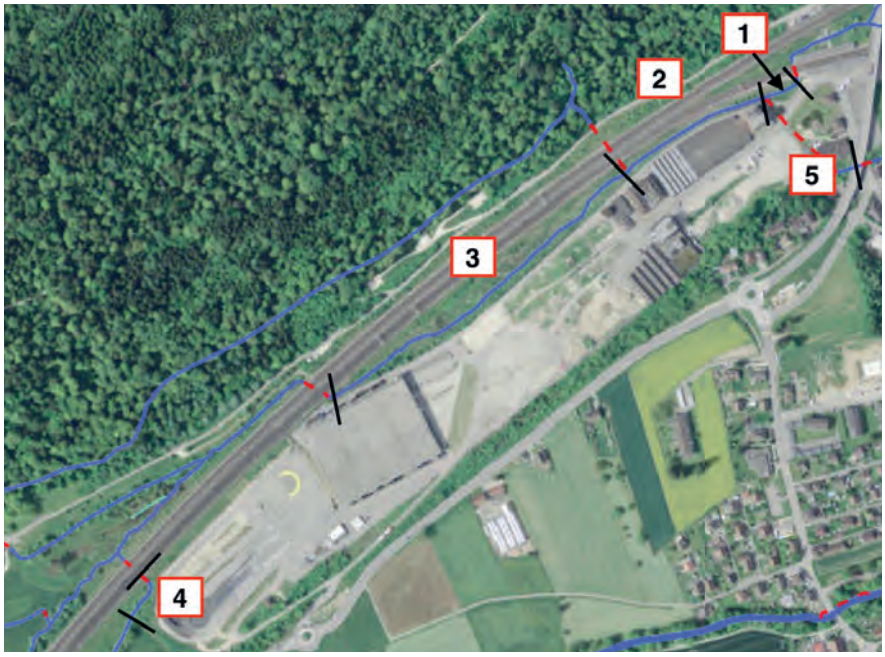


Abb. 4 Abschnittsbildung Brunnbach © Geoportal BE, eigene Darstellung

Abschnitt 1: Dieser kurze Gewässerabschnitt liegt unterhalb des Wehrs. Der Stampfibach ist in diesem Bereich wenig beeinträchtigt und weist aufgrund des Geländeeinschnitts eine eingeschränkte Breitenvariabilität auf.

Abschnitt 2: Der Brunnbach ist in diesem Abschnitt begradigt und fliesst auf den letzten 45 m vor dem Wehr in einer Betonschale. Aus heute unbekannten Gründen wurde der unterste Abschnitt anlässlich des Renaturierungsprojekts von Bahn 2000 nicht aufgewertet. In diesem Gewässerabschnitt ist keine Breitenvariabilität vorhanden.

Abschnitt 3: Dieser vollständig renaturierte Abschnitt ist mit Schilf und anderweitiger Vegetation überwachsen und stark durch die Tätigkeit des Bibers geprägt (Wassereinstau). Im Rahmen des Renaturierungsprojekts wurde der Wasserlauf des Brunnbachs geteilt (vgl. Abb. 5). Dies ist auch heute noch im Gelände gut sichtbar. Im Gewässernetz des Kantons Bern sowie in den AV-Daten ist lediglich eine Gewässerachse berücksichtigt. Im vorliegenden Zonenplan werden jedoch beide Gewässerläufe basierend auf den Luftbildern dargestellt und ein entsprechend breiter Gewässerraum ausgeschieden. Für den Brunnbach wird in diesem wenig beeinträchtigten Abschnitt eine ausgeprägte Breitenvariabilität angenommen.

Abb. 5 Luftbild renaturierter Abschnitt 3 © Geoadmin

Abschnitt 4: Dieser Abschnitt befindet sich im kantonalen Naturschutzgebiet «Mumenthaler Weiher – Brunnmatte» (NSG Nr. 140), wonach sich der Gewässerraum nach Art. 41a Abs. 1 GSchV (Biodiversitätskurve) berechnet. Das Gewässer ist weitgehend unverbaut. Der Brunnbach verfügt in diesem Abschnitt über eine ausgeprägte Breitenvariabilität. Der Durchlass unter der SBB-Gleisanlage ist als Wildtierkorridor ausgebildet und dementsprechend grosszügig dimensioniert.

Abschnitt 5: Auf dieser Strecke fliesst der Brunnbach nahezu vollständig eingedolt nach Süden.

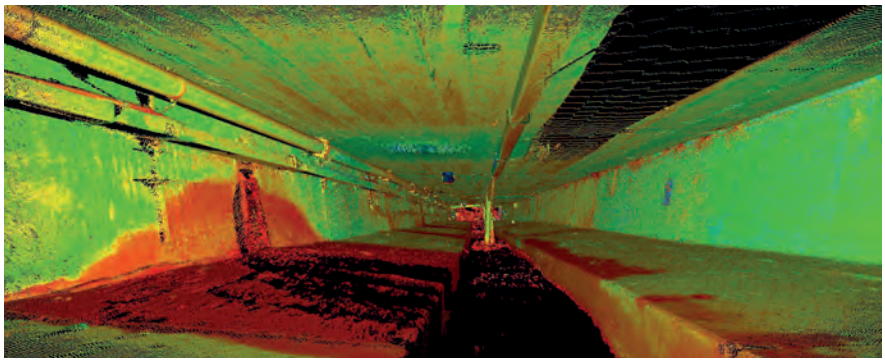


Abb. 6 Aufnahme des eingedolten Abschnitts 5 (Grunder Ingenieure)

Hier wird für die Eruierung der natürlichen Gerinnesohlenbreite auf die Vermessungsdaten vom 30. März 2020 abgestützt. Der Gewässerraum wird ausserhalb des dicht überbauten Abschnitts für eine allfällige Offenlegung asymmetrisch und in Anlehnung an den unteren Abschnitt mit 16 m ausgeschieden.

2.3.3 Erhöhung der Gewässerraumbreite

Art. 41a Abs. 3 GSchV verlangt, dass der errechnete minimale Gewässerraum in gewissen Fällen erhöht wird. Eine Erhöhung ist mindestens notwendig zur Gewährleistung:
– des Hochwasserschutzes,
– des für eine Revitalisierung erforderlichen Raumes,
– überwiegender Interessen des Natur- und Landschaftsschutzes
– einer Gewässernutzung

Eine Erhöhung der Gewässerraumbreite aus diesen Gründen wurde geprüft und für die Abschnitte 3 und 4 vorgenommen. In diesen Bereichen wird der Gewässerraum aus Natur- und Landschaftsschutzgründen erhöht und die teilweise wertvolle Ufervegetation im Gewässerraum miteingeschlossen.

2.3.4 Dicht überbautes Gebiet

Im dicht überbauten Gebiet kann gestützt auf Art. 41a Abs. 4 GSchV die Breite des Gewässerraums den baulichen Gegebenheiten angepasst werden, soweit der Hochwasserschutz gewährleistet ist.

Im Rahmen der vorliegenden Planung werden die Abschnitte 2 und 5 (teilweise) als dicht überbaut bezeichnet. Der Gewässerraum wird für den Abschnitt 2 reduziert. Der reduzierte Gewässerraum entspricht der minimalen Gewässerraumbreite des renaturierten Verlaufs oberhalb und reicht über die heutige Mauer hinaus. Der Gewässerraum lässt ausreichend Platz für ökologische Aufwertungsmassnahmen und ermöglicht die Sanierung der unzureichend funktionierenden Fischtreppe.

2.3.5 Verzicht auf Festlegung

Gemäss Art. 41a Abs. 5 Bst. b GSchV kann bei eingedolten Gewässern auf die Festlegung des Gewässerraumes verzichtet werden, soweit keine überwiegenden Interessen entgegenstehen.

Für den eingedolten Abschnitt 5 des Brunnbachs wird kein Verzicht auf eine Gewässerraumfestlegung angestrebt, da das Gewässer fischdurchgängig ist und für das Funktionieren des Gesamtgewässersystems Brunnbach unerlässlich ist.

2.3.6 Festlegung Gewässerraum

Aus den vorangehenden Erläuterungen ergeben sich für den Brunnbach folgende Gewässerräume:

Abschnitt	eGSB*	BVAR**	nGSB***	min. GWR****	GWR*****	Bemerkung
1	2.5 m	II	3.75 m	16.4 m	17 m	
2	3.0 m	III	6.0 m	22 m	17 m	dicht überbaut
3	2-4 m	I	4.0 m	17 m	17-31 m	GWR erhöht
4	2 m	I	2 m	17	17 m	Schutzgebiet
5 °	1.1 m	III	2.75 m	9.75 m	12 m	dicht überbaut
5 °	1.1+0.5 m	III	4.00 m	11 m	16 m	

Tab. 1 ** effektive Gerinnesohlenbreite*
*** Breitenvariabilität*
**** natürliche Gerinnesohlenbreite*
***** minimaler Gewässerraum nach Art. 41a GSchV*
****** Festlegung Gewässerraum*
° Wehranlage und eingedolter Bachabschnitt mit Niederwasserrinnen

Der ausgeschiedene Gewässerraum berücksichtigt den renaturierten Brunnbach inkl. der bestehenden, teilweise wertvollen Ufervegetation vollständig. Es wird zudem ausreichend Raum für ökologische Aufwertungsmassnahmen für die heute stark beeinträchtigten Abschnitte 2 und 5 zur Verfügung gestellt.
Der Abschnitt 2 teilt sich beim Wehr in den Abschnitt 5 (Kanal, vgl. Abb. 6) und den Stampfibach (Abschnitt 1). Im Abschnitt 5, nicht dicht überbaut, mit einer halbrunden Niederwasserrinne von ø =1.1 m plus Zufluss ø 0.5 m wird mit einem Gewässerraum von 16 m eine Renaturierung ermöglicht.

2.4 Walderhaltung / Rodung

2.4.1 Ausgangslange, Waldgrenze und Waldabstand

Das Planungsgebiet grenzt im Süden an den Hangwald zwischen dem Tal des Brunnbachs und den höher gelegenen Wässermatten. Dieser Wald weist sehr unterschiedliche Bestände mit Stangenholz von 10 bis 25 m Höhe auf (vgl. Abb. 6). Schutzwald ist nicht betroffen (vgl. Abb. 7).

Im Bereich der Bauzone wurde im Rahmen der letzten Revision der Ortsplanung die verbindliche Waldgrenze festgelegt (vgl. Eintrag im Zonenplanausschnitt).

Niederwald

Am 16. März 2009 haben der Grundeigentümer und Vertreter der Gemeinde mit der ehemaligen Waldabteilung 6 die Waldabstände und die weiteren Massnahmen im Falle von Neubauten besprochen (vgl. Anhang F). Dabei einigte man sich auf einen Waldabstand für Hochbauten von 10 m. Mit dem Schreiben vom 27.11.2012 wurde der Hochwald im Süden des Areals in Niederwald umgewandelt (vgl. Anhang G). Da die vorliegende Zusicherung des Revierförsters und ehemaliger Waldabteilung 6 keinen rechtlichen Bestand hat, muss sie abgelöst, respektive rechtlich korrekt verfügt werden. Es betrifft dies aus Sicherheitsgründen die steilen Partien des Hangwalds und die Sichtbermen der neuen Zufahrt im Nahbereich des Kreisels zur Gewährleistung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer (vgl. Detailplan Rodung).
Die Waldpflege entlang der Kantonsstrasse, welche allenfalls aus Sicherheitsgründen vorgenommen werden muss, wird vom Niederhalteservitut nicht erfasst.

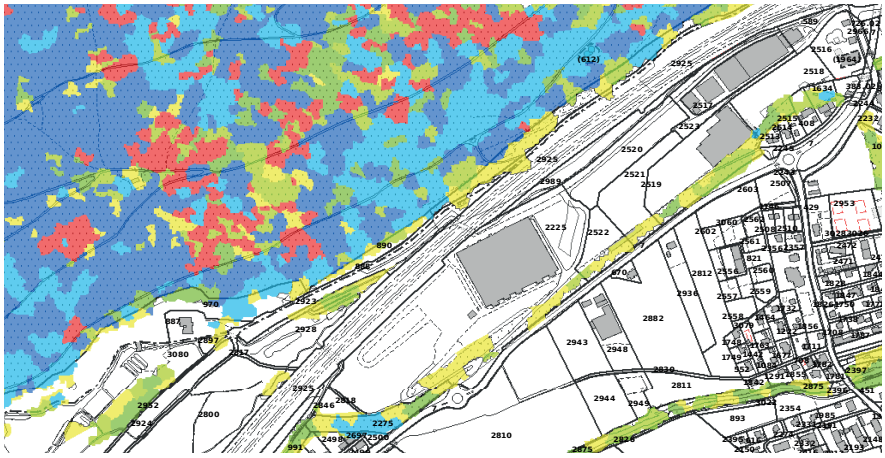


Abb. 7 Waldinformationskarte © Geoportal BE

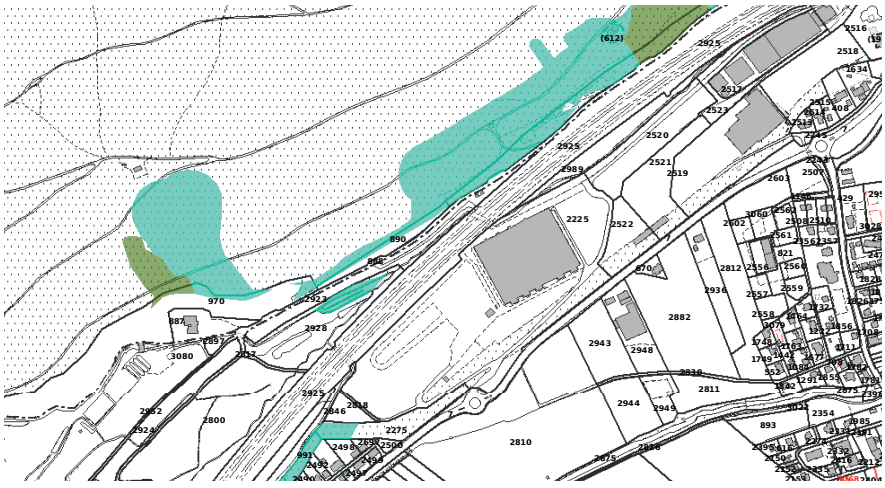


Abb. 8 Schutzwaldhinweiskarte © Geoportal BE

2.4.2 Rodung

Übersicht

Die Zuweisung von Wald zu einer Nutzungszone bedarf einer Rodungsbewilligung (Art. 12 WaG). Folglich ist für den Einbezug der Waldfläche in die ZPP im Bereich der auszubauenden westlichen Zufahrt eine Rodungsbewilligung notwendig. Die Rodung für den Ausbau dieser Zufahrt ab dem T1-Kreisel [Rodung 1] und die Begradigung der Bauzone im westlichen Teil zu Lasten von Wald [Rodung 2] umfasst Flächen von [1] 992 m^2 und [2] 1'672 m^2, respektive von gesamthaft 2'664 m^2. Von Rodungen betroffen sind die Parzellen Nrn. 2225, 2275 und 2522, die zu einem Grundstück vereint werden und im Kaufrecht enthalten sind.

Detailplan «Rodung»

Die Rodungen können mit 2'822 m^2 vor Ort mit Rückbauten von Verkehrsanlagen im Wald ersetzt, respektive kompensiert werden.

Die Flächen sind im Detailplan «Rodung» im Massstab 1:1000 ausgewiesen.

Temporäre Rodungsfläche von 695 m^2 sind im Detailplan «Rodung» ausgewiesen, die für den Bau der Strasse und der Stützmauer beansprucht und nach Abschluss der Bauarbeiten wieder aufgeforstet werden. Im heutigen Waldareal sind für den Bau der westlichen Zufahrt und für die Nagelwand keine Installationsflächen erforderlich.

Gutachterlicher Bericht Wald

Im gutachterlichen Bericht «Wald auf dem Areal Gugelmann» des Forstingenieurbüros natec, Interlaken vom Januar 2020 werden u.a. der Waldzustand, die Waldentwicklung, Flora und Fauna, Wildtiere und Vögel sowie die Auswirkungen und die Waldverträglichkeit beschrieben und dokumentiert.

Bedarf und Standortgebundenheit

Rodung [1] Ausbau der westlichen Zufahrt

Aus Lärmschutzgründen sind auf der Bahnhofstrasse keine nächtlichen LKW-Fahrten möglich (Lärmgutachten). Der Warenverkehr kann also nicht über die östliche Erschliessung erfolgen. Im Westen des Areals besteht zwar ebenfalls eine Zufahrt. Diese führt aber mitten ins Areal und verunmöglicht so eine zweckmässige Anordnung des Warenverkehrs mit bis zu 700 LKW pro Tag. Der vorliegende Einbezug von Waldareal in die ZPP und die dafür notwendige Rodungen dienen dem Ausbau der Zu- und Wegfahrt für Lastenzüge im Gegenverkehr, der Entflechtung des LKW-Warenverkehrs und der platzsparenden, arealinternen Erschliessung des schmalen Areals mittels Einbahnverkehr. Mit dem Ausbau der Zufahrt West und der damit zusammenhängenden Rodung werden die an die Bahnhofstrasse angrenzenden Wohngebiete und die Langsamverkehrsrouten vom Schwerverkehr entlastet. Dadurch werden übermässige Lärmimmissionen in diesen Wohngebieten vermieden.

Rodung [2] Begradigung Waldrand / Baubereich

Die Gebäudegrundfläche ergibt sich durch den erforderlichen Warenumsatz und die Lagerhaltung. Geprüft wurde im westlichen Arealbereich ein Hochregallager von ca. 100 m Länge und ca. 40 m Gebäudehöhe, das einen kleineren Gebäudegrundriss ermöglicht hätte. Von höheren Gebäudehöhe wurde zwecks Schonung des an den westlichen Teil der ZPP

angrenzenden kantonalen Naturschutzgebiets Nr. 140, respektive des BLN-Gebiets Nr. 1312 (Wässermatten in den Tälern der Langete, der Rot und der Önz) und des typischen Landschaftsbildes der Kulturlandschaft der Wässermatten Abstand genommen. Zudem hätten höhere Gebäude einen nachteiligen Schattenwurf auf den Brunnbach und dessen Gewässerraum zur Folge. In diesem Gewässerraum hat sich u.a. der Biber angesiedelt. Eine lokal beschränkte Ausdehnung in den Bereich über die Mauer innerhalb der Bauzone wird voraussichtlich ebenfalls erforderlich sein (vgl. 3.7.3).

An den schmalsten Stellen erlaubt das Gelände lediglich eine Gebäudetiefe von 50–60 m, was deutlich unter den üblichen Massen eines solchen Zentrums liegt und dadurch den Warenfluss erheblich aufwändiger gestaltet. Ein Gebäudeabsatz auf der Südseite, wie er ohne Rodung erforderlich wäre, würde den Warenfluss zusätzlich erschweren. Mit der Rodung am Hangfuss auf gut 300 m Länge und max. 14 m Tiefe lässt sich die südseitige Fassade ohne Absatz erstellen und das Warenanhandling überhaupt erst effizient gestalten. Zudem lässt sich damit die LKW-Durchfahrt zwischen Hangwald und Gebäude übersichtlich und verkehrstechnisch sicher gestalten. Auch unter diesen Voraussetzungen wird die Regionalgesellschaft nicht mit optimalen Abläufen betrieben werden können. Im Detail wird auf die ausführliche Begründung zum Rodungsgesuch aus betrieblicher Sicht verwiesen.

Interessenabwägung

Vorhaben im übergeordneten Interesse des Kantons

Die Regionalgesellschaft Mitte ist von kantonalem Interesse. Die Planung für das Vorhaben wird gemäss Beschluss des Regierungsrates vom 31. Oktober 2019 als prioritäres Verfahren nach Art. 2a KoG behandelt. Die volkswirtschaftlichen Interessen, insbesondere die Schaffung von über 200 Arbeitsplätzen in Roggwil und indirekt durch die Eröffnung weiterer Verkaufsgeschäfte mit ca. 300 Arbeitsplätzen sowie das Interesse an der Standortentwicklung des Brunnmatt-Areals, das eine Sanierung der Altlasten ermöglicht, überwiegen die Interessen der Walderhaltung. Ohne Rodung [2| müsste auf rund 20 % Lagerkapazität verzichtet werden. Dadurch könnten 25 Filialen weniger beliefert und 50 Arbeitsplätze weniger angeboten werden. Eine Ausnahmebewilligung für die fragliche Rodung im Gesamtumfang von 2’664 m^2 darf damit nach Art. 5 Abs. 2 WaG erteilt werden. Im Detail wird auf das Rodungsformular und die ausführliche Begründung zum Rodungsgesuch verwiesen.

Rodungsersatz

Ersatzaufforstungen [3]

Als Rodungsersatz können bestehende mit einem bituminösen Belag versehene Strassen und eine betonierte Treppenanlage im Hangwald zurückgebaut und dem Waldareal im Umfang von 2’822 m^2 [3] zurückgegeben werden. Der Ersatz ist auf dem Areal des Vorhabens mit den Parzellen Nrn. 2225, 2518 und 2519 vorgesehen.
Neuaufforstungen müssen nach Art. 25 Abs. 2 KWaG einen Abstand von 30 m zu Bauten und Bauzonen einhalten.
Der Abstand zu Bauten und Bauzonen wird im Bereich der zu renatu-

rierenden Treppenanlage und der östlichen Arealzufahrt gegenüber der Parzelle Nr. 2513 nicht eingehalten. Da der Wald in diesem Bereich bereits näher bestehend ist, hat diese Ersatzaufforstung keine nachteiligen Auswirkungen.
Die Aufforstung im westlichen Areal wird einerseits in keinem Bereich näher als 5 m an die Kantonsstrasse herankommen (der heutige Wald weist auf grosse Strecken keinen Abstand zur Strasse auf). Andrerseits befinden sich in diesem Bereich ausser der ZPP Brunnmatt keine Bauzonen.
Im Bereich der westlichen Aufforstung am Rande der ZPP Brunnmatt wird für Bauten mit dem Zonenplan eine Waldbaulinie von 15 m festgelegt. Es sind weder nachteilige Auswirkungen auf die Kantonsstrasse noch auf die Bauzone zu erwarten.

2.4.3 Wald-Baulinie

Rechtliche Grundlagen

Der Waldabstand beträgt im Kanton Bern grundsätzlich 30 m (Art. 25 Abs. 1 KWaG). Liegen besondere Verhältnisse vor, kann der Waldabstand mit Zustimmung des AWN mittels im Zonenplan festgelegten Baulinien verkürzt werden (Art. 26 Abs. 2 KWaG i.V.m. Art. 34a Abs. 1 KWaV). Zweck des Waldabstands ist nach Art. 17 Abs. 1 WaG die Gewährleistung der Walderhaltung sowie der Pflege und der Nutzung des Waldes.

Besondere Verhältnisse

Das Areal ist wie oben erwähnt sehr schmal. Die geplante Rundum-Erschliessung im Einbahnverkehr ist lärm- und flächenoptimiert. Ohne den punktuell bis auf 10 m reduzierten Waldabstand liesse sich das Vorhaben nicht oder nur mit erheblich nachteiligen Auswirkungen auf die Betriebseffizienz und die Verkehrssicherheit realisieren. Dies wäre nicht zukunftsorientiert und ist bei einem Neubau zu vermeiden.
Wo der Waldabstand weniger als 15 m beträgt, ist eine geschlossene Fassade vorgesehen. Da es sich um sogenannten Niederwald handelt (vgl. Anhang G), entsteht für die Waldbewirtschaftung kein erheblicher Nachteil. Die Waldbewirtschaftung wird im vorliegenden Fall zwischen Gesuchstellerin und Gemeinde vertraglich geregelt (Art. 26 Abs. 3 KWaG). Auch eine Gefährdung der Walderhaltung kann aufgrund der unten beschriebenen Massnahmen ausgeschlossen werden.

Ergebnis

Das Rechtsamt der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion hat mit Entscheid vom 14. Oktober 2014 festgestellt, dass nach der Praxis der bernischen Forstbehörden, die durch das Verwaltungsgericht und das Bundesgericht gestützt wird, häufig relativ weitgehende Ausnahmen vom gesetzlichen Waldabstand gewährt werden; die besonderen Verhältnisse im Sinne von Art. 26 KWaG werden jeweils bejaht, wenn das konkrete Vorhaben weder den Zweck noch die Anliegen bedroht, die mit dem gesetzlichen Waldabstand verfolgt werden (RA Nr. 110/2014/68 vom 14. Oktober 2014, E. 4f).
Aus diesem Urteil folgt, dass auch im vorliegenden Fall von besonderen Verhältnissen i.S.v. Art. 26 Abs. 2 KWaG ausgegangen werden und im Zonenplan eine Waldbaulinie, welche den gesetzlichen Waldabstand verkürzt, festgelegt werden darf.
Ein verkürzter Waldabstand für Hochbauten wurde vor rund 10 Jahren bereits in Aussicht gestellt (vgl. Anhang F). Die durch die damals zustän-

dige Stelle gemachte Zusicherung begründet und schützt das Vertrauen der Grundeigentümerschaft in die Möglichkeit, den Waldabstand wie vorliegend geplant mittels Waldbaulinie zu verkürzen. Vorbehalten bleibt selbstverständlich die definitive Zustimmung des AWN zur Waldbaulinie.

Geprüfte Alternativen

Im Mittelland, das heisst im Grenzgebiet der Kantone Bern, Solothurn, Aargau und Luzern, stehen keine vergleichbare eingezonte Areale von 10 bis 11 ha zur Verfügung, die als Standort für eine dritte, respektive die Regionalgesellschaft Mitte geeignet wären. Eine Einzonung in diesem Umfang ist unter den heutigen Voraussetzungen zum Kulturlandschutz kaum denkbar. Wie bereits erwähnt wurde auch ein Hochregallager geprüft. Eine Spiegelung des Vorhabens mit Warenauslieferung an der Nordseite gegenüber dem Wald würde einen grösseren Waldabstand zum Gebäude ermöglicht, ist aber aus Lärmschutzgründen gegenüber den Wohngebieten nicht denkbar.

2.4.4 Auswirkungen auf den Wald und die Umwelt

Das Gutachten zum Wald der natec kommt zum Schluss: *«Durch die so angestrebte „Neuordnung" entstehen insgesamt zusammenhängendere Flächen. Dies wäre grundsätzlich eher ein positiver Aspekt, der aber hier nur wenig zu einer klar verbesserten Lebensraumvernetzung beizutragen vermag. Diese Vernetzung ist aufgrund der bestehenden Zäune und Strukturen beim insgesamt geringen Waldanteil im Gebiet ungünstig. Es konnte aber auch kaum eine Lebensraumnutzung durch Tierarten festgestellt werden, die auf verbesserte Vernetzung dringend angewiesen wären.*

Mit Blick auf Vögel ist davon auszugehen, dass im Zuge der Umsetzung des Vorhabens auch die künftige Bewirtschaftung der Waldbestände geregelt werden müsste. Mit einem angestrebten reduzierten Waldabstand von nur 10 Metern und einer Gebäudehöhe von 20 Metern wird wohl ein Niederwald-Regime weiterhin eine Option bleiben, was in dieser Hinsicht eine Art „Status Quo" ergeben könnte. Zusammen mit einer geeigneten Planung der Ersatzaufforstung können so Lebensräume für Vögel gesichert und sogar verbessert werden. Weiter besteht durch den Einbezug der flacheren ehemaligen Strassenflächen die Möglichkeit, das Gelände trotz Hanglage kleinflächig variabler und vielfältiger zu gestalten.

In der Gesamtbetrachtung kann festgehalten werden, dass am vorgesehenen Standort grundsätzlich ein Eingriff in die Waldfläche möglich ist, der zusammen mit den vorgesehenen Ersatzmassnahmen die aktuell bestehende Situation mittel- bis langfristig kaum verschlechtern dürfte.

Sofern der Rückbau der versiegelten Flächen mit einer gewissen Gestaltung und durchdachten Stützpunktpflanzungen einhergeht, darf bei gewissen Aspekten sogar eine Verbesserung erwartet werden.»

Mit der Regionalgesellschaft Mitte können jährlich bei der Filialversorgung ca. 4 Mio. LKW-Kilometer eingespart werden.

Der Wald hat eine hangstabilisierende Wirkung. Mit der Rodung für die Gebäudeecke mit Hangabtrag wird diese beeinträchtigt. Um die Hangstabilität dennoch gewährleisten zu können, sind mit dem Strassenbaugesuch technische Massnahmen vorgesehen, welche die nötige hangstabilisierende Wirkung haben.

2.5 Erschliessung

2.5.1 Strasse

Das Areal der Regionalgesellschaft Mitte wird über zwei Strassenanschlüss ss mit der Hauptverkehrsstrassen (Landstrasse) und den A1-Autobahnanschlüssen Niederbipp und Rothrist sowie dem A2-Autobahnanschluss Reiden über die St. Urbanstrasse erschlossen (vgl. auch Verkehrsgutachten B+S AG). Die westliche Zufahrt dient primär dem LKW-Verkehr. Die östliche Zufahrt über die Bahnhofstrasse im Bereich «Razi-Stutz" muss lärmtechnisch dem Personenverkehr und dem übrigen Warenverkehr vorbehalten bleiben.

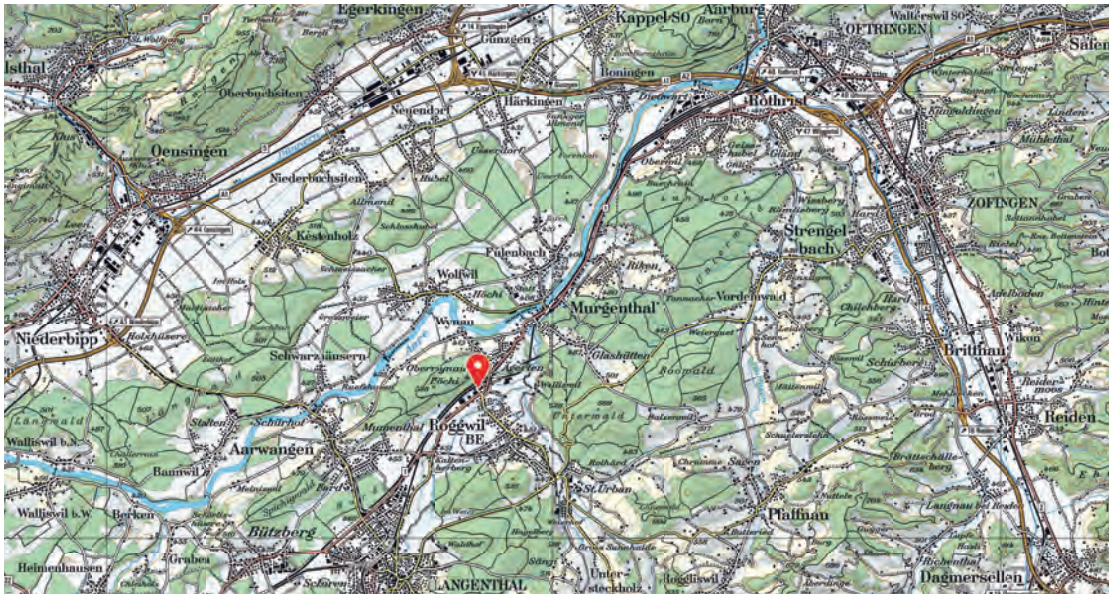


Abb. 9 Übersicht zur Anbindung ans Nationalstrassennetz mit A1 und A2 (orange), T1 (rot) sowie Kantonsstrassen Langenthal–Niederbipp und Roggwil-Pfaffnau-Reiden (gelb)

Von diesen Hauptzufahrtsrouten sind im Kanton Bern die T1–Ortsdurchfahrten Wynau–Ägerten sowie im Kanton Aargau Murgenthal und Rothrist durch den Schwerverkehr des Vorhabens direkt betroffen. Solange die geplante Umfahrung nicht realisiert ist, wird ebenfalls die Ortsdurchfahrt Aarwangen (Kantonsstrasse) betroffen sein. Die Realisierung der Umfahrung ist ab 2023 vorgesehen und der Ortskern von Aarwangen sollte somit ab 2028 vom Schwerverkehr befreit sein *(https://www.verkehrssanierung-aarwangen.bve.be.ch/verkehrssanierung-aarwangen_bve/de/index.html)*. Richtung Zentral- und Südschweiz führt die direkteste Verbindung durch die Dörfer Roggwil und Pfaffnau (LU) zum A2-Autobahnanschluss Reiden.

2.5.2 Bahn / öffentlicher Verkehr

Das Areal Brunmmatt ist durch die S-Bahn Aargau über die SBB-Station Roggwil-Wynau im Halbstundentakt erschlossen. Die S-Bahn-Linien 23 und 29 verbinden Olten, Baden und Turgi mit Langenthal.
Der zentrale Personenzugang mit Eingangskontrolle der Regionalgesellschaft Mitte ist im östlichen Arealteil in Gehdistanz zur Station Roggwil-Wynau vorgesehen (ca. 150 m zur Bahnhofunterführung). Aufgrund der internen längeren Wegstrecken zu den einzelnen Arbeitsplätzen kann festgestellt werden, dass ÖV- und MIV-Arbeitnehmende vergleichbar lange Fusswege haben werden.

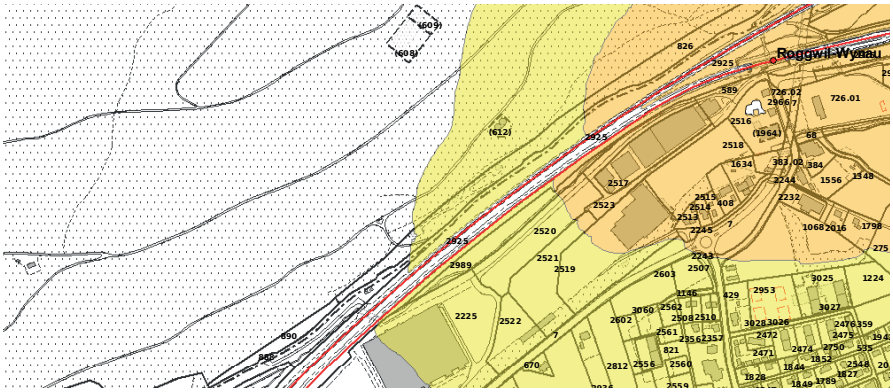


Abb. 10 ÖV-Güteklassen © Geoportal BE

Schienengebundener Warenverkehr (Anschlussgleis)
Von der Station Roggwil-Wynau aus führt ein zurzeit nicht aktiver Gleisanschluss ins Gebiet. Nutzungsmöglichkeiten (Gleisanschluss oder kombinierter Verkehr) wurden unter Beizug externer Logistikspezialisten/ Verkehrsplaner geprüft. Im Vordergrund steht die Nutzung des Freiverlads auf dem benachbarten Areal. Im Zusammenhang mit den Neubauplänen von Lidl in Roggwil bestehen bereits seit längerer Zeit Kontakte mit SBB Cargo für die Umsetzung von Bahntransporten ab dem Bahnhof Roggwil-Wynau. Dazu schreibt SBB Cargo: *«Roggwil-Wynau ist ein Annahmebahnhof gemäss dem Konzept für den Gütertransport auf der Schiene des Bundesamtes für Verkehr. Derzeit sind keine Veränderungen an diesem Status beabsichtigt. Für die Umsetzung der Bahntransporte ist SBB Cargo gerne bereit, entlang der bahnbetrieblichen Möglichkeiten ein entsprechendes Angebot mit Lidl für den Standort Roggwil-Wynau auszuarbeiten. … Wir sind überzeugt, mit diesem Angebot für Lidl und den Standort Roggwil-Wynau eine attraktive Lösung für die Bahnanlieferung gestalten zu können. Sobald sich das Projekt der Firma Lidl konkretisiert, können auch die bestehenden Überlegungen zur Umsetzung von Bahntransporten konkreter vorangetrieben werden.»* (Anhang E). Dies ermöglichte die Schienennutzung ab einer Auslieferdistanz von 90 km verbindlich mit den ZPP-Vorschriften festzulegen. Eine Anschlussgleisnutzung wurde geprüft und ist am nördlichen Rand möglich. Das Anschlussgleis bleibt als Option für schienengebundene Warentransporte soweit dazu erforderlich erhalten. Mit «räumlicher Offenhaltung» in den ZPP-Bestimmungen wird die Option für die Zukunft beibehalten.

2.5.3 Langsamverkehr

Das Areal Brunnmatt ist durch die Wanderwegverbindung zur und ab der S-Bahn-Station Roggwil-Wynau sowie ab den markierten Velorouten gut erreichbar. Diese Wegverbindungen führen in den Bereich zum geplanten Eingang für die Angestellten.

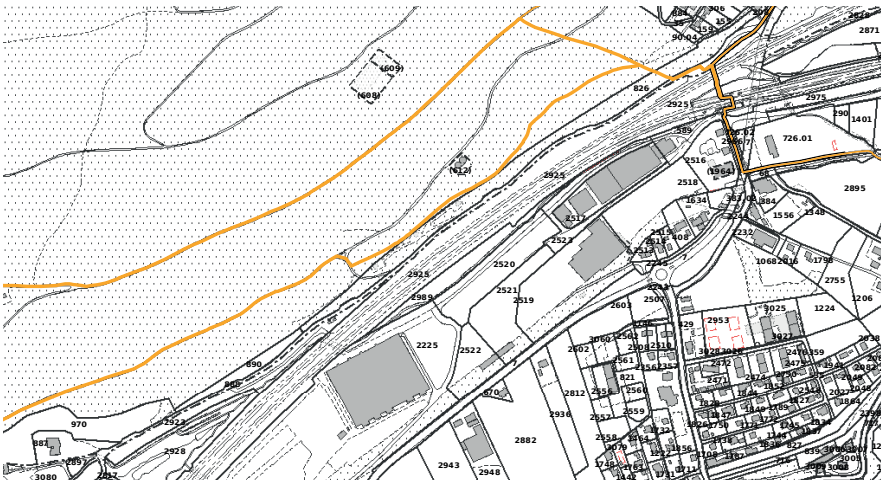


Abb. 11 Sachplan Wanderweg © Geoportal BE

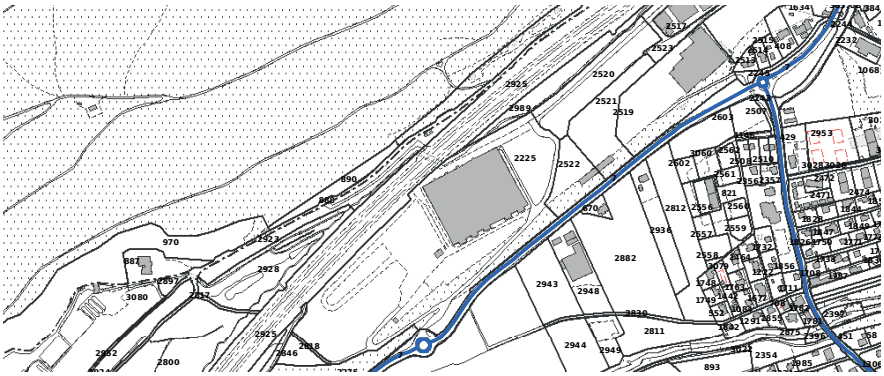


Abb. 12 Sachplan Veloverkehr © Geoportal BE

2.6 Verkehrsaufkommen Warenverteilzentrum

2.6.1 Ausgangslage

Das bisherige Verkehrsaufkommen wurde grob mit 200 – 300 Fahrten (DTV) und einem durchschnittlichen Schwerverkehrsanteil geschätzt. Dieses war nutzungsbedingt in den vergangenen Jahren jedoch schon wesentlich höher. Diese Schätzung setzt sich zusammen aus dem Verkehrsaufkommen vom Verkehrszentrum, vom Race-Inn mit verschiedenen Lokalitäten und Restaurant mit entsprechend vielen Veranstaltungen sowie durch den Abstellplatz eines Autoimporteurs und durch diverse Gewerbebetriebe, die in den weiteren Gebäuden eingemietet sind.

Gemäss heutigen Zonenvorschriften wäre ein Verkehrsaufkommen von bis zu 3’200 Fahrten (DTV) gestattet.

2.6.2 Bauzeit

Die Bauzeit wird 2 – 3 Jahre dauern. Mit Verkehrsspitzen ist während ca. 30 Wochen aufgrund von Räumungsarbeiten und während den Intensivbauphasen für den Neubau zu rechnen.

2.6.3 Betriebszeiten und Fahrten

Für die Betriebszeit bei Vollauslastung, was ca. 10 Jahre nach Betriebsaufnahme sein wird, rechnet Lidl bei einer Belieferung von 105 Filialen ab Roggwil mit durchschnittlich mit 419 LKW-Fahrten und 437 Personenwagen am Tag (Anteil MIV am Modal Splitt rund 80%). An Wochenenden wird nicht zu allen Schichten gearbeitet, was an diesen Tagen zu weniger Verkehrsaufkommen führt. An Werktagen werden 547 Lastwagen- und 520 Personenwagenfahrten erwartet. Für die notwendige in der Nacht stattfindenden Frischebelieferung werden rund 15 % der Fahrten in verschiedene Richtungen (ohne Reiden) zwischen 22:00 und 06:00 Uhr stattfinden.

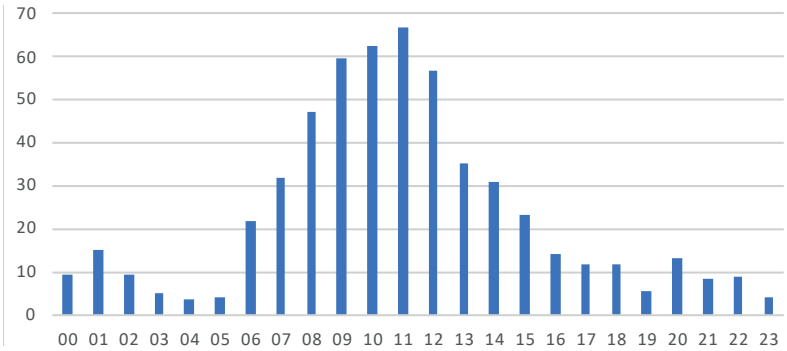


Abb. 13 Anzahl LKW-Fahrten / Tagesganglinie für 2033 © zvg Lidl

2.6.4 Verkehrsströme

Schwerverkehr

Der LKW-Verkehr wird sich gemäss Ermittlung von Lidl zu ca. 97 % auf die Autobahnanschlüsse Niederbipp (33 %; 140 F DTV), Rothrist (48 %; 200 F DTV) und Reiden (16 %; 66 F DTV) sowie zu ca. 3 % (13 F DTV) auf die T1 Langental–Herzogenbuchsee/Huttwil verteilen. Die angegebenen Fahrten beziehen sich auf eine Vollauslastung mit rund 419 LKW-Fahrten (DTV).

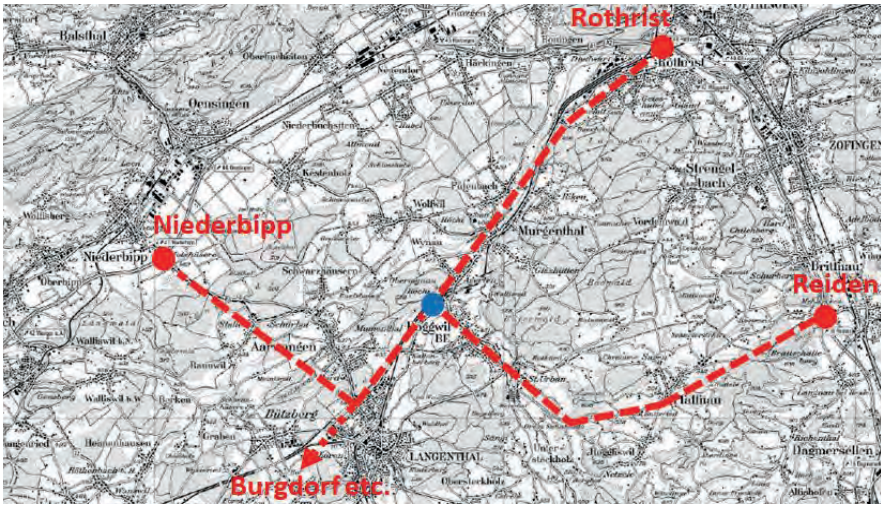


Abb. 14 LKW-Verkehrsströme © zvg Lidl

In südöstlicher Richtung wird sich der Verkehr über Pfaffnau zum A2-Anschluss Reiden abwickeln, weil die Strecke 4 km (LSVA) und die Fahrzeit 1 Minute kürzer sind.

Die Belastung mit 48 % des LKW-Verkehrs auf die Strecke Roggwil–Rothrist ist auf den Warenzufluss von Norden über die A2 zurückzuführen. Die Strecke vom Autobahndreieck A1/A2 in Egerkingen nach Roggwil ist mit 19.5 km über Rothrist gegenüber der Strecke über Niederbipp–Langenthal mit 21.5 km 10 % länger.

Pw-Verkehr
Der Pw-Verkehr (437 Fahrten DTV) wird sich schätzungsweise zu ca. 75% auf die Autobahnanschlüsse Niederbipp und Rothrist (328 F DTV) und zu ca. 25% (109 F DTV) auf übrige Strassen wie die T1 Richtung Langental–Herzogenbuchsee/Huttwil und auf die Dorfdurchfahrten Roggwil, St. Urban und Reiden verteilen.

2.6.5 Tagesganglinien

Aufgrund der Tagesganglinie des LKW-Verkehrs (vgl. Abb. 12) und des Schichtbetriebs werden die spezifischen Verkehrsspitzen des Vorhabens nicht mit den Morgen- und Abendspitzen des Pendlerverkehrs zusammen fallen. Nur die Angestelltenfahrten der ca. 50 Büroarbeitsplätze werden mit den üblichen Verkehrspitzen zusammenfallen. Diese sind aufgrund der geringen Verkehrsmenge unproblematisch.

2.6.6 Knotenbelastung und Verkehrsqualität

Das Verkehrsgutachten von B+S kommt zu folgendem Schluss: *«Die lokale Erschliessung wird geometrisch als genügend erachtet, die Anschlussknoten werden bereits im bestehenden Zustand regelmässig von Lastwagen befahren.» ... «Es ergeben sich lokal Zunahmen im Tagesverkehr in der Grössenordnung von bis zu zwei Prozent.» ... «Die Knotenbelastung sowie die Verkehrsqualität an den Anschlussknoten des Verteilzentrums ist auch mit dem Projekt gut bis sehr gut, es sind keine merklichen Effekte auf den Verkehrsfluss auf der Kantonsstrasse zu erwarten. Das Projekt LIDL-Verteilzentrum wird deshalb aus verkehrlicher Sicht als unproblematisch beurteilt.»*

2.6.7 Verkehrsintensive Vorhaben (ViV)

Die vorangehenden Berechnungen und Betrachtungen zeigen, dass das Verkehrsaufkommen [DTV] des Lidl-Vorhabens auch im Vollausbau mit ca. 856 Fahrten/Tag [DTV] deutlich unter der Limite eines «verkehrsintensiven Vorhabens» von 2´000 Fahrten/Tag [DTV] nach Art. 91a BauV liegt. Der Wert wird auch unter Berücksichtigung einer 25%-igen Fehlerquote (Fahrtenwachstum auf ca. 1070 Fahrten [DTV] deutlich unterschritten.

2.7 Kulturlandschutz

Kulturland im Sinne von Art. 8a und 8b BauG ist vom Vorhaben nicht betroffen.

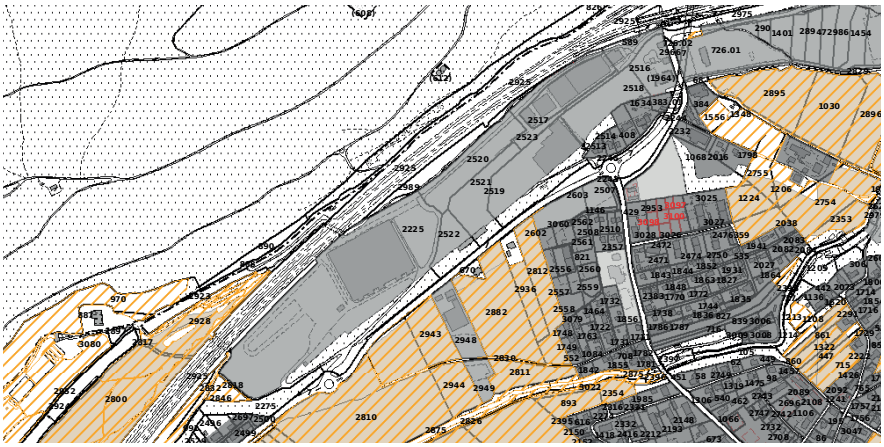


Abb. 15 Hinweiskarte Kulturland © Geoportal BE (Stand März 2020)

2.8 Energie und Wasser / Abwasser

Das Areal Brunnmatt verfügt über eine zentrale Energieversorgungsanlage, die früher mit Kohle und Schweröl befeuert wurde und aktuell mit Heizöl betrieben wird. Von hier aus werden / wurden sämtliche Gebäude mit Prozesswärme sowie Wärme für Heizung und Warmwasser versorgt. Zudem befinden sich auf dem Areal diverse Trafostationen. Vorgesehen ist das ca. 48'000 m² grosse Flachdach des Neubaus nach Möglichkeit mit einer Photovoltaikanlage auszustatten.

Das Areal Brunnmatt verfügt über zwei Löschwasserreservoirs in Wynau, wobei eines dem Gemeindeverband Wasserversorgung untere Langete (WUL) gehört. Die Abwasserleitungen etc. gelten als arealinterne Anlagen und sind mit dem Leitungsnetz der Gemeinde mit ARA-Anschluss verbunden.

2.9 Mehrwertausgleich

Die Erhebung einer Mehrwertabgabe erfolgt gestützt auf Art. 142 ff BauG in Verbindung mit dem Gemeindereglement zum Mehrwertausgleich (in Vorbereitung).

Für die Einzonung der zusätzlichen Baulandfläche mit Rodung im Umfang von 1'672 m² ist gestützt auf Bundesrecht und Art. 142 ff BauG eine Mehrwertabgabe zu erheben.

Die übrige Anpassung des Zonenperimeters erfolgt für den Ausbau der Zufahrt West, die keine Nutzungserhöhung ermöglicht (vgl. Begründung unter 2.4.2).

Mit der Umzonung von Zone für Arbeit und Freizeit (ZAF) mit 90'000 m² Geschossfläche und durchschnittlich bis zu 3'200 Fahrten (DTV) in die ZPP 15 «Brunnmatt» entsteht aufgrund der eingeschränkten Nutzungsmöglichkeiten gegenüber der heutigen Zone voraussichtlich kein erheblicher planungsbedingter Mehrwert.

Der planungsbedingte Mehrwert wird nach einer anerkannten Methode ermittelt und mit der öffentlichen Auflage dem Grundeigentümer zur Kenntnis gebracht. Von einer allfälligen Mehrwertabgabe gehen 90 % an die Gemeinde und 10 % an den Kanton. Die Fälligkeit richtet sich nach Art. 142c BauG und tritt mit der Überbauung oder der Veräusserung / Handänderung ein.

2.10 Sicherstellung der Verfügbarkeit

Die einzuzonende Fläche betrifft die Parzelle Nr. 2225 der Lorze Logistik AG. Lidl hat mit der Lorze Logistik AG einen Kaufrechtsvertrag abgeschlossen. Damit ist die Verfügbarkeit geregelt.

2.11 Arbeitszonenbewirtschaftung

Gemäss Merkblatt Arbeitszonenbewirtschaftung (AGR vom Dezember 2016) müssen bei Einzonungen von Arbeitszonen die Anforderungen gemäss Richtplan und BauG, respektive Bauverordnung erfüllt sein. Vorliegend geht es um eine über 12 ha grosse bestehende Arbeitszone, die für ein bedeutendes wirtschaftliches Vorhaben mit sehr hoher Nutzungsdichte um 1'672 m² (1.35 %) ohne Beanspruchung von Kulturland leicht vergrössert werden soll. Damit erübrigt sich ein detaillierter Nachweis.

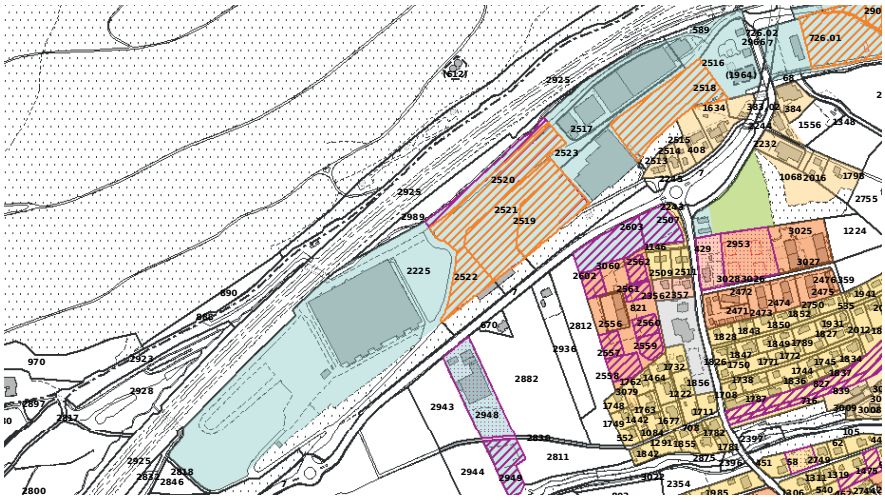


Abb. 16 Arbeitszonenbewirtschaftung © Geoportal BE (schraffiert = unüberbaut)

3. Auswirkungen auf die Umwelt / Art. 47 RPV

3.1 Lärm

3.1.1 Übersicht

Mit der ZPP Brunnmatt werden die Sektoren 2 und 3 der Lärmempfindlichkeitsstufe ES IV, respektive der Sektor 1 im Osten der ES III zugewiesen (vgl. Zonenplanausschnitt und Auszug Baureglement). Das Gebiet ist erschlossen (vgl. Kap. 2.5). Am Nordrand ist die Brunnmatt durch Bahnlärm und im Süden durch die Autostrasse T1 vorbelastet. Östlich angrenzend befinden sich gewerblich-industrielle Nutzungen, die wenig Lärm verursachen und der ES IV zugeordnet sind. Direkt angrenzend befinden sich Wohn- und Gewerbezonen mit der ES III.

3.1.2 Bahnlärm

Der massgebende Planungswert für Eisenbahnlärm der ES IV beträgt Lr(t) 65 [dBA] am Tag und Lr(n) 55 [dBA] in der Nacht, derjenige der ES III beträgt Lr(t) 60 [dBA] am Tag und Lr(n) 50 [dBA] in der Nacht.

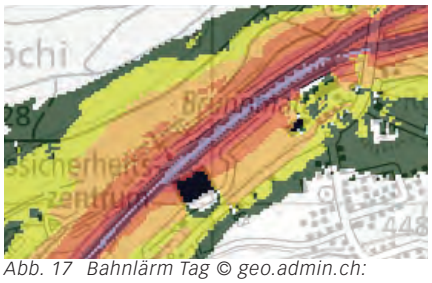


Abb. 17 Bahnlärm Tag © geo.admin.ch: orange 55-59.9, dunkelgelb 50-54.9, hellgelb 45-49.5, grün 40-44.9 dB(A)

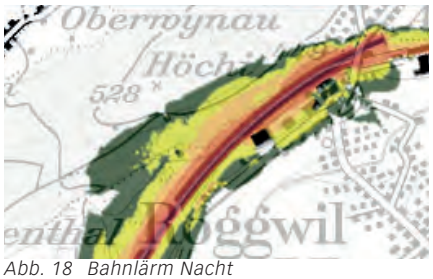


Abb. 18 Bahnlärm Nacht

Die Lärmvorbelastung durch die Bahnlinien liegt gemäss Emissionskataster am Tag und in der Nacht in einem Abstand von mindestens 35 m zur Lärmquelle mindestens im "orangen" Bereich (max. 60 dB(A) am Tag).

Das Lärmutachten von B+S kommt zum Schluss: *«Das vorliegende Gutachten zeigt, dass der Betrieb des WVZ grundsätzlich im Rahmen der Vorschriften der LSV betrieben werden kann.*
Die Einhaltung der Beurteilungspegel sollte unter Beachtung von betrieblichen Regelungen und baulichen Massnahmen in allen lärmrelevanten Bereichen möglich sein.»

Bei der Anordnung von lärmempfindlichen Nutzungen ist der Lärmvorbelastung durch die Bahn Rechnung zu tragen.

3.1.3 Strassenlärm

Der massgebende Planungswert für Strassenlärm (betrifft nicht den östlichen Sektor mit den Bestandesbauten mit ES III) der ES IV beträgt Lr(t) 65 [dBA] am Tag und Lr(n) 55 [dBA] in der Nacht.

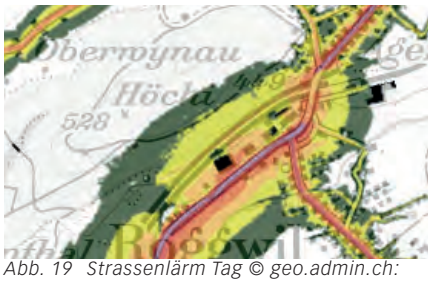


Abb. 19 Strassenlärm Tag © geo.admin.ch: rot 60-64.9, orange 55-59.9, dunkelgelb 50-54.9, hellgelb 45-49.5, grün 40-44.9 dB(A)

Abb. 20 Strassenlärm Nacht

Der Kataster zeigt, dass durch das heutige Verkehrsaufkommen auf der T1 ohne das Vorhaben von Lidl im südlichen Gebiet der Brunnmatt der massgebende Immissionsgrenzwert für Strassenverkehrslärm, von Lr(t) 70 [dBA] am Tag und Lr(n) 60 [dBA] in der Nacht mindestens teilweise überschritten wird. Betroffen sind insbesondere lärmempfindliche Nutzungen in den oberen Geschossen gegen die T1. Im Rahmen der UeO, respektive für das Bauvorhaben ist ein Lärmgutachten erforderlich.

Das Lärmutachten B+S AG vom 9. April 2021 kommt infolge des generierten Mehrverkehrs zum Schluss: *«Die Zubringerstrecken vom WVZ zu den nächsten Autobahnanschlüssen führen über Kantonsstrassen, welche zu einem grossen Teil als sanierungsbedürftig gelten. Entsprechend Art. 9 der LSV dürfen auf diesen Abschnitten durch ein Projekt keine wahrnehmbaren Pegelzunahmen auftreten. Die Wahrnehmbarkeit ist gemäss Vollzugspraxis des BAFU gegeben, wenn die Pegelzunahme >1.0 dBA beträgt (vgl. Kap 2.2). Die Berechnung in Kap. 3.2 zeigt, dass mit den vom Auftraggeber geschätzten Fahrtenzahlen auf keinem untersuchten Abschnitt eine Zunahme von > 1.0 dBA auftreten wird. Vereinzelte Fahrten werden auch in andere Richtungen stattfinden (z.B. Richtung Burgdorf). Diese Fahrtenzahlen bleiben aber derart marginal, dass eine Pegelzunahme deutlich unter 1.0 dBA liegen wird. Die Pegelzunahmen bleiben daher auf allen Strecken unter der Wahrnehmbarkeitsgrenze.»*

3.1.4 Anlagelärm

Der massgebende Planungswert für Industrie- und Gewerbelärm der ES IV beträgt Lr(t) 65 [dBA] am Tag und Lr(n) 55 [dBA] in der Nacht. Für die Beurteilung der Immissionen im Wohngebiet sind die dort geltenden tieferen Grenzwerte massgebend. Der Anlagelärm wird durch die dreiseitige Anordnung von Verladerampen, ausgenommen die Südseite, für die Wohngebiete relevant. Bei entsprechend lärmabgewandter Anordnung werden Lüftungsaustritte, Kühlgeräte, etc. nicht problematisch sein. Die entsprechenden Nachweise sind im Baubewilligungsverfahren zu erbringen.

Das Lärmutachten B+S AG vom 9. April 2021 kommt zum Schluss: *«Die Wohnliegenschaften Bahnhofstrasse 95 bis 105 befinden sich in erhöhter Lage recht exponiert zum Areal des WVZ und der Ostfassade, wo auch nachts Warenumschlag stattfinden soll. Ähnlich verhält es sich für die Wohnliegenschaften am Weibelackerweg am Westende des Areals. Aller-*

dings sind dort die Distanzen etwas grösser und in der Nacht werden laut Plangrundlage «Annahme LKW Umschlag» auf der Westseite keine LKW be- und entladen.
Generell werden die Fahrten und Manöver der LKW, der Warenumschlag auf die LKW und der Betrieb der Haustechnikanlagen des WVZ an diesen Liegenschaften wahrnehmbar sein.
Die Zusammenstellungen in Kapitel 3.4 zeigen, dass beim Szenario «Lärmoptimiert» die Planungswerte in der Nacht (Tab. 7) an den Liegenschaften an der Bahnhofstrasse knapp überschritten werden.
Die Umschläge an der Nordfassade wirken sich auf die Lärmbeurteilung praktisch nicht aus.»

Mit geeigneten Massnahmen ist zu gewährleisten, dass die Teilpegel des Umschlages so stark reduziert werden, dass die Planungswerte eingehalten werden. Die Detaildimensionierung hat im Rahmen der Baueingabe zu erfolgen.

Betreffend Haustechnik empfiehlt das Gutachten: *«Die Anforderungen an die Haustechnikanlagen auf dem Dach (oder an den Fassaden) sind im Detail von einem Akustiker für die Baueingabe so zu formulieren, dass sie in ihrer Gesamtheit die Planungswerte einzuhalten vermögen.»*

3.2 Luft

3.2.1 Übersicht

Die Luft im Planungsgebiet ist aufgrund des ländlichen Umfelds für Verhältnisse im Mittelland eher unterdurchschnittlich von Luftschadstoffen aus Verkehr, Gewerbe und Industrie belastet. Allfällige zusätzliche Belastungen sind deshalb aus umweltrechtlicher Sicht nicht problematisch.

3.2.2 Lokale Belastbarkeit Luftreinhaltung

Zur Bestimmung der zulässigen Mehrbelastung eines Strassenquerschnitts durch ein Einzelvorhaben ist die Arbeitshilfe «Bestimmung der Belastbarkeit» des beco (heute AWI), Version vom November 2015, massgebend. Gemäss «Arbeitshilfe zur Berechnung der Belastbarkeit von Strassen aus Sicht der Luftreinhaltung» gilt: Ein Einzelvorhaben kann maximal 10% des gesamten Handlungsspielraums in Anspruch nehmen. Die zuständige Stelle des Kantons kann für Spezialfälle (grössere Vorhaben, Gebietsplanungen, UVP-pflichtige Vorhaben, etc.) eine Verdreifachung des Handlungsspielraums gewähren.

Der aktuelle DTV gilt als Basiszustand (Referenzzustand). Vorliegend werden die Verkehrsdaten von 2014 und 2018 verwendet und mit der voraussichtlichen Belastung bei einer Vollauslastung des WVZ im Jahr 2034 verglichen.

Das Vorhaben ist im Kanton Bern bezüglich der Ortsdurchfahrten in Aarwangen und Wynau Ägerten sowie Roggwil massgebend. Beim Projektverkehr wurden die Verkehrsströhme gemäss 2.6.4 auf der Grundlage des Verkehrsgutachtes B+S vom 12. September 2019 mit 560 LKW- und 434 Pw-Fahrten (DTV, Summe Hin- und Rückfahrten) für 2033 verwendet. Die Berechnung erfolgte als Spezialfall aufgrund des überwiegenden LKW-Verkehrs durch die zuständige kantonale Stelle für Immissionsschutz (AWI) anhand der Kategorie AG-K.

A	**Richtung Autobahnanschluss Niederbipp / Kantonsstrasse Aarwangen**		
	Mehrverkehr durch Vorhaben (146 LKW / 113 PW):	259	Fahrten DTV (LKW-Anteil 56.4%)
	Kantonsstrasse Aarwangen	15'300	Fahrten DTV (Standard-Mix)
	Kategorie:	Ag-K	
	Zulässiger Mehrverkehr gemäss Tabelle:	1'979	Fahrten DTV (Standard-Mix)
	Zulässiger Mehrverkehr:	**597**	**Fahrten DTV (LKW-Anteil 56.4%)**
B	**Richtung Autobahnanschluss Rothrist / T1 Wynau Ägerten**		
	Mehrverkehr durch Vorhaben (280 LKW / 217 PW):	497	Fahrten DTV (LKW-Anteil 56.3%)
	T1 Wynau Ägerten	10'300	Fahrten DTV (Standard-Mix)
	Kategorie:	Ag-K	
	Zulässiger Mehrverkehr gemäss Tabelle:	2'479	Fahrten DTV (Standard-Mix)
	Zulässiger Mehrverkehr:	**749**	**Fahrten DTV (LKW-Anteil 56.3%)**
C	**Richtung Autobahnanschluss Reiden / Kantonsstrasse Roggwil**		
	Mehrverkehr durch Vorhaben (118 LKW / 91 PW):	209	Fahrten DTV (LKW-Anteil 56.5%)
	Kantonsstrasse Roggwil	6'700	Fahrten DTV (Standard-Mix)
	Kategorie:	Ag-K	
	Zulässiger Mehrverkehr gemäss Tabelle:	2'839	Fahrten DTV (Standard-Mix)
	Zulässiger Mehrverkehr:	**854**	**Fahrten DTV (LKW-Anteil 56.5%)**

Abb. 21 Tabelle Ermittlung zulässiger Mehrverkehr, zvg. AWI IMM, 13.02.2020

Fazit

Das AWI, Abteilung Immissionsschutz, schliesst aus seinen Berechnungen, dass sich der Mehrverkehr durch das Vorhaben innerhalb des zulässigen Handlungsspielraums bewegt. In der Mitteilung vom 9.9.2019 steht weiter: *«Nicht berücksichtigt wurde der bereits bestehende und künftig evtl. wegfallende Verkehr sowie der Einsatz alternativ betriebener LKWs. Da es keine Probleme mit den Belastbarkeiten zu geben scheint, erübrigt sich m.E. der direkte Einbezug dieser Faktoren in die Berechnung.»*

Wird in der oben aufgeführten Beurteilung berücksichtigt, dass Lidl Schweiz die Vision verfolgt, die Filialbelieferung ab dem Jahr 2030 mit alternativen, CO2-neutralen Antriebstechnologien zu bewältigen, kann die voraussichtliche lokale Belastung aus lufthygienischer Sicht als vertretbar beurteilt werden. Hinzu kommen für die Luftreinhaltung positive Effekte wie der Wegfall bestehender Fahrten des Areals Brunnmatt (Race-Inn, Verkehrszentrum, Auto-Lager- und Umschlagplatz, diverse Gewerbebetriebe) und die für Lidl schweizweit insgesamt kürzeren Transportwege, die sich mit der Regionalgesellschaft Mitte ergeben.

3.2.3 Rückbau und Bauphase

Durch den Rückbau entsteht unweigerlich Staub infolge der Bautätigkeit und der Transporte. Es sind entsprechend der Grösse der Baustelle Massnahmen gemäss «Luftreinhaltung auf Baustellen», Richtlinie über betriebliche und technische Massnahmen zur Begrenzung der Luftschadstoff-Emissionen von Baustellen (Baurichtlinie Luft) des BAFU zu treffen.

3.2.4 Betrieb

Mit Ausnahme des Verkehrs sind aus heutiger Sicht vom Betrieb der Regionalgesellschaft Mitte keine relevanten Luftbelastungen zu erwarten.

3.3 Erschütterungen

Erschütterungen des Bahnverkehrs können vorbelastend auf das Gelände einwirken. Solche können aufgrund der Beobachtungen und der Distanz zu den Gleisanlagen ausgeschlossen werden.

Während der Rückbau- und Bauphase können je nach Baumethode lokale Erschütterungen entstehen. Dem ist mit der Bauplanung Rechnung zu tragen.

3.4 Orts- und Landschaftsbild, Kulturgüter/Archäologie

3.4.1 Ausgangslage

ISOS
Das Dorf Roggwil ist im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) 1980 als Dorf von regionaler Bedeutung erfasst. Darin nicht enthalten ist die Brunnmatt am Rand von Wynau, Ortsteil Ägerten. Das Dorf Wynau ist, soweit an der Aare gelegen, ebenfalls als von regionaler Bedeutung erfasst. Auch darin findet sich kein Hinweis auf das ehemalige Spinnereiareal Gugelmann in der Brunnmatt.

Bauinventar
Ein Teil des Planungsgebiets ist zur Zeit durch eine Baugruppe gemäss Bauinventar des Kantons Bern belegt. Gemäss teilrevidiertem Bauinventar, das vom 26.08.–24.09.2019 öffentlich aufgelegt wurde, wird die Baugruppe «Brunnmatt» aufgehoben.
Von ehemals mehreren erhaltenswerten Gebäuden besteht nur noch das Gebäude Brunnmatt Nr. 17 auf Parzelle Nr. 2517, das zu Gunsten des Vorhabens zurückgebaut werden muss. Eine neue Arealnutzung wäre aufgrund dieses Gebäudes auch für andere künftigen Projekte schwierig bis unmöglich. Ohne die Baugruppe fällt die Beurteilung im Planerlass- und im Baubewilligungsverfahren gestützt auf Art. 10c BauG in die Zuständigkeit der Gemeinde.

Lage zu den umliegenden Gebieten: BLN, Naturschutz- und Baugebiet

Das Baugebiet Brunnmatt liegt wesentlich tiefer als die angrenzenden Wohngebiete von Roggwil und Wynau Ägerten. Es gibt aber auch höher gelegene Orte wie «Berg» in Roggwil, von denen aus höhere Gebäude wie die bestehenden Silos einsehbar sind.

An den westlichen Teil der ZPP angrenzend befindet sich das BLN-Gebiet Nr. 1312 (Wässermatten in den Tälern der Langete, der Rot und der Önz) mit dem typischen Landschaftsbild der Kulturlandschaft der Wässermatten. Mit dem Verzicht auf höhere Gebäude als mit den heutigen Vorschriften möglich sind und der Unterteilung der ZPP in drei Sektoren mit östlich und westlich abnehmender Gebäudehöhe wird ein nachteiliger Schattenwurf auf das kantonale Naturschutzgebiet Nr. 140 zum BLN sowie den Brunnbach und dessen Gewässerraum vermieden. Im Bereich des renaturierten Brunnbachs sind auf eine grössere Distanz Verladerampen vorgesehen, die einen grösseren Abstand zum Gewässer zur Folge haben (vgl. Abb. 1).

Übrige Einsehbarkeit

Das Areal Brunnmatt ist für die Allgemeinheit insbesondere vom Zug und von den im Nordhang des Höchi-Waldes verlaufenden zwei Wanderwegen aus einsehbar (vgl. Abb. 11).

Beurteilung allgemein

Das Tälchen des Brunnbachs liegt auf einer Höhe von 431 (Osten) bis 438 (Westen) m ü. Meer und weist im Bereich des Vorhabens die engste Stelle mit den höchsten Böschungen zu den höher gelegenen Schotterterrassen der Langete (446 bis 453 m ü. Meer), respektive zum Wohngebiet Wynau Ägerten (449 m ü. Meer) auf. Die Höhendifferenz beträgt zwischen 14 m und 16 m. Dieser Höhenunterschied und der Hangwald, der das obere Niveau um 10 – 20 m überragt, erleichtern die Integration von grossvolumigen Gebäuden. Dadurch und mit dem Hintergrund der bewaldeten Höchi (487 bis 528 m ü. Meer) treten selbst Gebäude mit einer maximalen Höhenkote von 460.5 m ü. Meer mit einer wenig über das höher gelegene Plateau von Roggwil sichtbaren Höhe und aufgrund der Distanzen nur geringfügig in Erscheinung (vgl. Abb. 22, 23 und Anhang H).

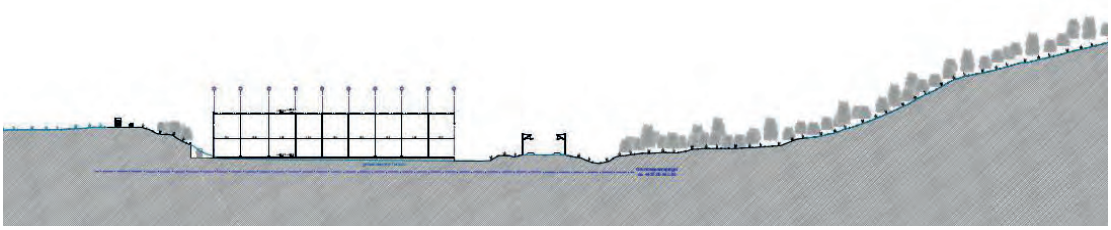


Abb. 22 Gelände- und Gebäudeschnitt

Abb. 23 Ansicht aus Roggwil

Das kantonale Naturschutzgebiet und das BLN-Gebiet werden mit den vorgesehenen Gebäudehöhen und den Abstandsvorschriften gebührend berücksichtigt.

Massnahmen

Um das grosse Bauvolumen möglichst optimal ins Landschaftsbild integrieren zu können, soll der flachere obere Teil des Hangwalds mit geeigneten Bäumen ergänzend bepflanzt werden. Dazu soll im Rahmen der Überbauungsordnung ein Bepflanzungskonzept ausgearbeitet werden, das die Sicherheit der Kantonsstrasse, den verkürzten Waldabstand, die Stabilität im steilen Hang und die Hauptwindrichtung berücksichtigt.

Beurteilung Strassenbauvorhaben

Mit der vorgesehenen Brückenkonstruktion wird der Hang im westlichen Areal – soweit keine Gebäude erstellt werden – weiterhin optisch als durchgehend wahrgenommen, respektive es entsteht keine erhebliche bauliche Zäsur. Die in östlicher Richtung verlaufende Nagelwand wird zum grössten Teil hinter dem geplanten Gebäude nicht einsehbar sein. Somit kann das Strassenvorhaben als landschaftsverträglich betrachtet werden.

Abb. 24 Visualisierung des Strassenbauvorhabens (W+P AG)

Massnahmen

Damit das Strassenbauvorhaben gegenüber dem BLN- und Naturschutzgebiet optisch abgeschirmt werden kann, soll zur Flurweg-Parzelle Nr. 2818 eine geeignete Strauchbepflanzung mit einzelnen hochwachsenden Bäumen vorgesehen werden. Dadurch wird auch die Einsehbarkeit der Zufahrtsstrasse und des LKW-Abstellplatzes aus dem vorbeifahren Zug und vom Wanderweg am Hangfuss des Höchiwalds reduziert.

3.4.2 Archäologie

Im Gebiet der Brunnmatt sind keine archäologischen Fundstellen bekannt.

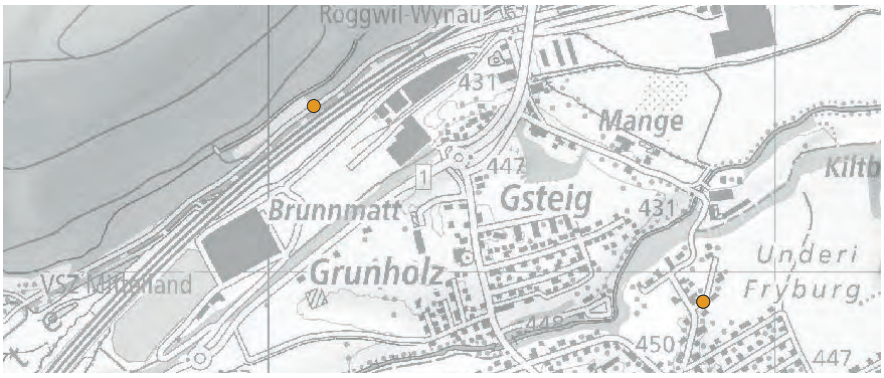


Abb. 25 Archäologische Fundstellen © Geoportal BE

3.5 Gewässer

Oberflächengewässer

Im Perimeter der Zonenplanänderung befindet sich der Brunnbach, als Bestandteil eines komplexen Gewässernetzes (vgl. Anhang I). Dabei handelt sich um ein Gewässer ohne Wassernutzungskonzessionen. Dieser wurde früher im östlichen Bereich zur Energiegewinnung genutzt. Nach der Wehranlage ist der Brunnbach in Nord-Süd-Richtung eingedolt. Darüber verlaufen Erschliessungsanlagen wie Strasse und Schiene (Abb. 26).

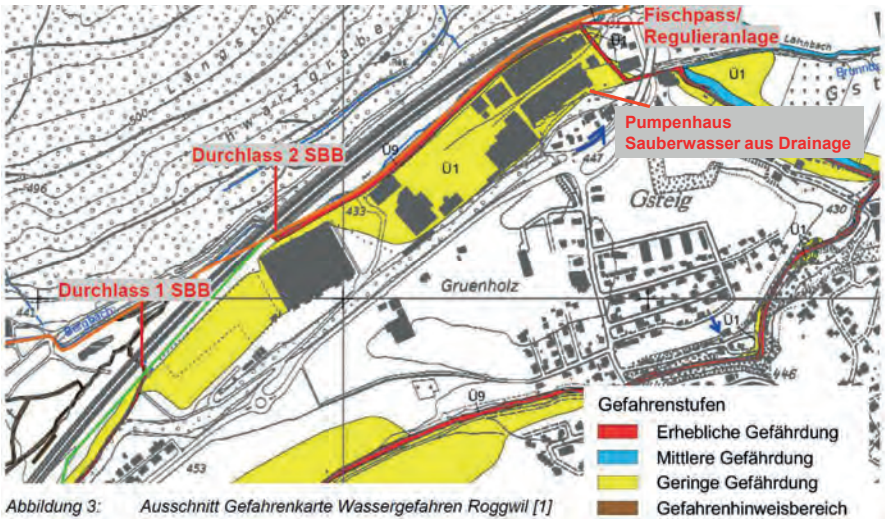


Abb. 26 Gewässerverlauf Brunnbach © Kissling + Zbinden AG

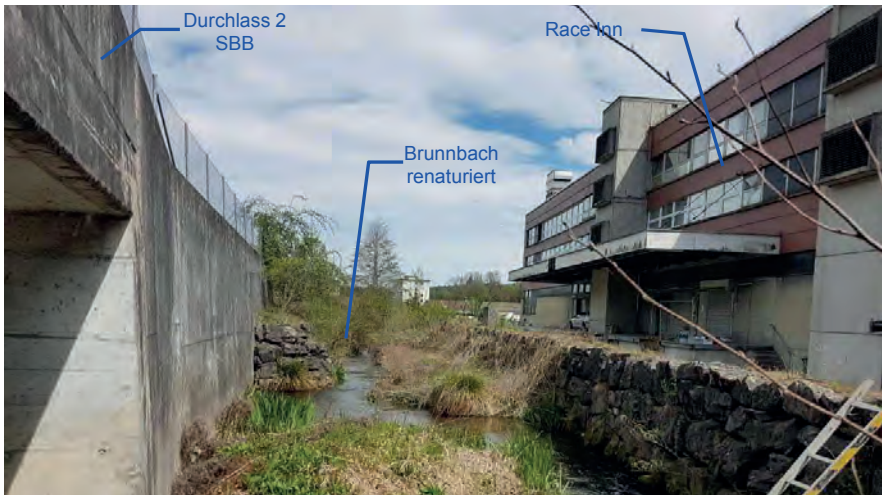


Abb. 27 Renaturierter Brunnbach unterhalb Durchlass 2 SBB; schmalste Stelle mit Hartverbau

Der Brunnbach wurde im Rahmen von Bahn 2000 im Bereich des Lidl-Vorhabens entlang der Neubaustrecke renaturiert und fliesst nahe an der Bauzone vorbei. Die Renaturierung umfasste keine Grundstücke der Lorze AG.

Zum heutigen Betriebsareal Brunnmatt ist das Gewässer mit einer Mauer abgegrenzt (Abb. 27). Der vorgesehene Gewässerraum ist im Zonenplan-Ausschnitt «Brunnmatt» abgestimmt auf den Entwurf des Zonenplans Gewässerraum arealseitig teilweise als «dicht bebaut» bezeichnet. Zur Herleitung des Gewässerraums wird auf Kapitel 2.3 verwiesen. Eine Untersuchung aus ökologischer Sicht zum Thema Natur ist zu folgender Beurteilung gelangt: *«Wegen der fehlenden Nutzung des Gebiets und der hohen natürlichen Dynamik, u.a. hervorgerufen durch die Tätigkeit von Bibern, kommt dem ganzen Gebiet eine grosse Bedeutung als Standort zu, der eine ausgleichende Funktion im Naturhaushalt erfüllt (Art. 18 Abs. 1bis des Bundesgesetzes vom 11. Juli 1966 über den Natur- und Heimatschutz). Solche Standorte sind besonders zu schützen.»*

Gewisse Eingriffe nördlich der bestehenden Mauer am Rand des ökologisch wertvollen Gebiets sind zur Nutzung des Areals für das geplante Vorhaben voraussichtlich unerlässlich, wobei die Gewässerräume nicht tangiert werden. Die betroffene Fläche wurde durch das spezialisierte Büro KBP, Bern im März 2020 inventarisiert und nicht als Ufervegetation beurteilt (vgl. 3.7.2 und 3.7.3).
Im Bereich des Abschnitts 4 (vgl. Abb. 4) wird innerhalb des Gewässerraums der bestehende Schutzdamm leicht erhöht werden müssen, was mit den Zielen des Gewässerraums vereinbar ist.

Es ergeben sich aber auch Flächen, die eine Aufwertung des Brunnbachs als Lebensraum ermöglichen.

Grund- und Hangwasser

Im Talboden des Industrieareals befindet sich ein geringmächtiger Grundwasserstrom über Molasse, der zum Teil von den Wässermatten alimentiert wird. Detaillierte Abklärungen haben gezeigt, dass das Areal nur mit Hilfe der bestehenden Drainagen, die in den Brunnbach geleitet werden, als Baugebiet erhalten werden kann. Es werden nur noch die Grundwasserpumpen betrieben.

Im Perimeter der Zonenplanänderung befindet sich die Gebrauchswasserkonzession Nr. 2 Roggwil (Laufnummer 101) der Firma Lorze AG. Die Konzession berechtigt die Lorze AG zur Entnahme von 100 l/min aus dem Grundwasser. Im Gebäude Nr. 29 (Pumpenhaus) befindet sich eine Pumpenanlage.

Abb. 28 Lage der konzessionierten Grundwasserfassung

Weiter haben die Untersuchungen von GHJ ergeben, dass die Hangwasser-Pumpen ausser Betrieb sind. Man spricht somit nicht von einer Grundwasserabsenkung durch Pumpen, denn das Grundwasser wird durch die bestehenden Drainageleitungen reguliert und verhindert so Grundwasseraufbrüche, respektive eine Überflutung als Folge Niederschlagsmenge und der Bewässerung auf den höher gelegenen Wässermatten.

Die Brückenkostruktion der geplanten westlichen Zufahrt hat keinen erheblichen Einfluss auf das Hangwasser. Die östlich an die Strasse angrenzende Nagelwand wird so entwässert, dass der Abfluss des Hangwassers im bisherigen Rahmen gewährleistet bleibt und keine Stausituation entstehen kann.

Gewässerschutz

Das Gebiet Brunnmatt befindet sich teilweise im Gewässerschutzbereich Au. Der Gewässerschutzbereich Au umfasst die nutzbaren unterirdischen Gewässer sowie die zu ihrem Schutze notwendigen Randgebiete. Als nutzbar wird das Grundwasser angesehen,wenn es in einer Menge vorhanden ist,die eine Nutzung in Betracht ziehen lässt. Es muss ausserdem den Anforderungen der Lebensmittelgesetzgebung an Trinkwasser genügen. Ziel des Gewässerschutzbereiches Au ist der quantitative und qualitative Schutz der unterirdischen Gewässer. Innerhalb der Gewässerschutzbereiche liegen die Grundwasserfassungen, deren nähere und weitere Umgebung mit grundeigentümerverbindlichen Schutzzonen besonders geschützt werden (im Planungsgebiet keine vorhanden).

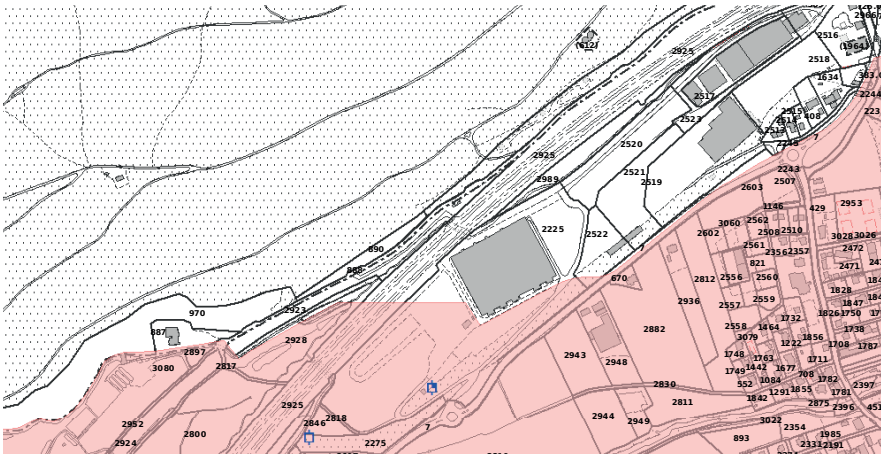


Abb. 29 Gewässerschutzkarte © Geoportal BE

Meteorwasser
Weil der Untergrund keine Versickerung zulässt, sind bezüglich unverschmutztem Oberflächenwasser die nachfolgenden Einleitungsbedingungen zu beachten (vgl. nachfolgende Abbildung).

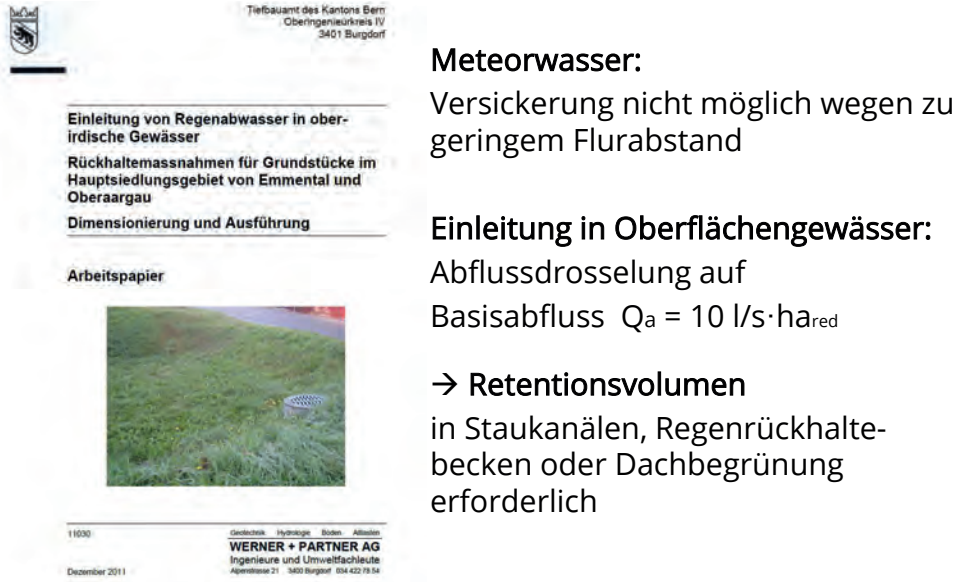


Abb. 30 Vorgaben zur Retension von Dachwasser

Hinsichtlich Meteorwasser ist eine extensive Dachbegrünung zur Retention vorgesehen. Für weitere Massnahmen auf dem Areal müssen entsprechende Lösungsvorschläge noch erarbeitet werden.

3.6 Natur und Lebensräume

Das Planungsgebiet Brunmatt grenzt im Westen an den Ausläufer des BLN-Gebiets Nr. 1312 Wässermatten in den Tälern der Langete, der Rot und der Önz mit einer Fläche von 986 ha. Mit dem kantonalen Naturschutzgebiet (NSG Nr. 140) «Mumenthaler Weiher - Brunnmatte» vom 12.11.2013 wurden die Ziele des BLN-Gebiets Nr. 1312 umgesetzt.

Wässermatten in der Brunnmatte

Naturschutzgebiet Muemetalerweier zwischen Roggwil und Aarwangen

Abb. 31 Auszug aus BLN 1312

Beim Hangwald handelt es sich nicht um Wald gemäss Waldnaturinventar (WNI) des Kantons Bern (vgl. Kap. 2.4).

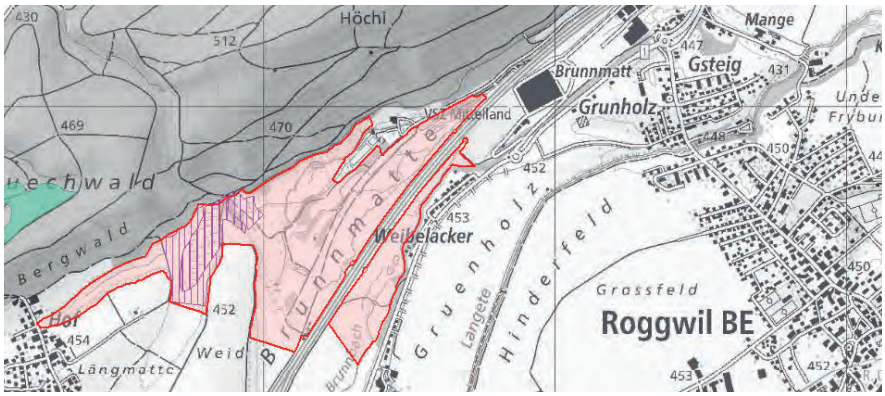


Abb. 32 Naturschutzkarte, rot = kantonales Naturschutzgebiet Nr. 140 © Geoportal BE

Im Schutzzonenplan der Gemeinde Roggwil von 2007 sind innerhalb der bestehenden Bauzone in der Brunnmatt keine Schutzobjekte eingetragen. Im Südwesten angrenzend an die Bauzone sind die Schutzgebiete von nationaler und kantonaler Bedeutung, nördlich und im östlichen Bereich sind die Fliessgewässer nach ökomorphologischer Einstufung eingetragen (vgl. Abb. 32 und 33).

Abb. 33 Schutzzonenplan Roggwil von 2007

Mit den Nutzungsvorschriften zum Sektor 3 wird auf die Nähe zum BLN- und Naturschutzgebiet Rücksicht genommen. Bei einer angepassten Beleuchtung zur Vermeidung unnötiger Lichtemissionen im Aussenraum gemäss SIA Norm SN 491, wird der notwendigerweise nächtliche Betrieb zu keinen erheblichen Störungen führen.

3.7 Lebensräume, Vögel und Wildtiere/Fische

3.7.1 Hangwald

Gemäss telefonischer Auskunft des Wildhüters Jürg Knutti vom 19. August 2019 gibt es im Hangwald Dachsbrüche. Fuchs, Eichhörnchen und Reh können beobachtet werden. Rehe sind von Autounfällen in diesem Gebiet belegt. Der Hangwald grenzt an das kantonale Naturschutzgebiet Nr. 140. Für dieses gelten umfassende Schutzbestimmungen (vgl. Anhang J). Der Hangwald ist Lebensraum verschiedener Vögel.

Ein bedeutender Wildwechsel für Schalenwild (vermutlich auch Hirsche) befindet sich ca. 800 m weiter westlich bei der Kaltenherberge. Der Wildwechsel verbindet den Wynauerwald mit dem Roggwilerwald über das kantonale Naturschutzgebiet. Östlich vom Wildkorridor verhindert ein Zaun einen Wildwechsel.

Der Hangwald wurde durch das Forstingenieurbüro natec im Oktober 2019 u.a. auch auf Flora und Fauna untersucht und kommt zu folgendem Befund: *«Aufgrund der stark fragmentierten Lebensraumteile (Zäune, stark befahrene Hauptstrasse mit angrenzend ausgeräumtem Ackerland, Zufahrtsrampen mit befestigter Fahrbahnoberfläche, Niederhaltezonen) ist jedoch kaum mit dauerhafter Anwesenheit zu rechnen. So konnten denn auch nur im waldähnlichen Typ 4 ansatzweise Wildwechsel ausgemacht werden. Die anderen Typen dürften vornehmlich Vögeln als Ort der Nahrungsaufnahme dienen. Natürlich bieten auch Gebüschwälder Deckung und somit für Vögel Brutgelegenheiten, aber es wurden vergleichsweise eher wenig Nester gefunden...*
Zusammen mit einer geeigneten Planung der Ersatzaufforstung können so Lebensräume für Vögel gesichert und sogar verbessert werden. Weiter besteht durch den Einbezug der flacheren ehemaligen Strassenflächen die Möglichkeit, das Gelände trotz Hanglage kleinflächig variabler und vielfältiger zu gestalten. ..... Sofern der Rückbau der versiegelten Flächen mit einer gewissen Gestaltung und durchdachten Stützpunktpflanzungen einhergeht, darf bei gewissen Aspekten sogar eine Verbesserung erwartet werden.»

Mit der Brückenkostruktion im Hangwald wird die Längsvernetzung für Wildtiere trotz grossem Verkehrsaufkommen nicht erheblich beeinträchtigt.

Um mögliche negative Auswirkungen auf die nachtaktive Fauna durch übermässige Lichtemissionen vorzubeugen – insbesondere in Bezug auf Arten im angrenzenden Schutzgebiet, innerhalb des Gewässerraumes

und im Bereich des Hangwaldes, soll in der nächsten Planungsphase ein Beleuchtungskonzept entwickelt werden, welches die Ansprüche dieser Arten berücksichtigt.

3.7.2 Gewässerraum Brunnbach (nördlich der Mauer)

Die Untersuchungen vom Spätherbst 2019 zum Gewässerraum zeigten folgenden Befund: Das untersuchte Gebiet wird nicht genutzt. Entlang der Bahnlinie im Norden und dem Gewerbeareal im Süden werden überhängende Bäume und Sträucher zurückgeschnitten. Das Gebiet ist eine von höher liegenden technischen Anlagen (Strasse, Eisenbahn) gesäumte langgezogene Niederung entlang einem Fliessgewässer. Die vorhandenen Lebensräume sind sehr stark vom Vorhandensein von Wasser geprägt. Dies umso mehr, als Biber *Castor fiber* das Gewässer an mehreren Stellen aufgestaut und damit den Wasserspiegel insgesamt deutlich angehoben haben. Spuren von Bibern sind im ganzen Gebiet sichtbar. Das ganze Gebiet kann als Lebensraum wie folgt beschrieben werden: Mittellandbach mit Begleitvegetation in Form von Hecken und Feldgehölzen sowie Ufervegetation (Schilf- und Rohrkolbenbestände). Hecken und Ufergehölze bestehen aus kleinen und mittelgrossen Sträuchern und einzelnen Bäumen. Grössere Flächen entlang der bestehenden Mauer sind mit dichtem Brombeergestrüpp bedeckt.

Das ganze Gebiet ist ein Konglomerat aus folgenden Biotopen, die besonders zu schützen sind (i.S. von Art. 18 Abs. 1bis des Bundesgesetzes vom 11. Juli 1966 über den Natur- und Heimatschutz NHG):

- Fliessgewässer mit Uferbereichen der Barben- und Brachsmenregion *Epipotamon* (Art. 18 Abs. 1bis NHG)
- Ufergehölze (Auen-Weidengebüsch *Salicion elaeagni*; Art. 18 Abs. 1bis NHG)
- Feldgehölze/Hecken (Mesophiles Gebüsch *Pruno rubion*, Brombeergestrüpp; Art. 18 Abs. 1bis NHG)
- Ufervegetation (Rohrkolben- und Schilfbestände *Phragmition*; Art. 18 Abs. 1bis NHG)

Das untersuchte Gebiet ist ein wertvoller Lebensraum für Pflanzen und Tiere. Das Artenspektrum der Pflanzen konnte am 11. November 2019 nicht umfassend bestimmt werden. Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, dass einzelne geschützte Arten vorkommen, z.B. eine Orchideenart.

Es kann angenommen werden, dass im Gebiet einzelne geschützte Tierarten vorkommen, so z.B. die Amphibienarten Bergmolch *Ichthyosaura alpestris* und Grasfrosch *Rana temporaria* und die Reptilienarten Zauneidechse *Lacerta agilis* und Blindschleiche *Anguis fragilis*. Im Gebiet dürften auch verschiedene Vögel brüten oder rasten. So wurde am 11. November 2019 eine Wasserralle *Rallus aquaticus* festgestellt, die sich das Gebiet wohl als Winterquartier ausgesucht hat.

Im Gebiet kommen da und dort invasive Neophyten vor, namentlich:

– Einjähriges Berufkraut *Erigeron annuus*
– Kanadische Goldrute *Solidago canadensid*
– Sommerflieder *Buddleja davidii*

Diese Pflanzen sollten rasch und konsequent sowie technisch richtig entfernt werden.

3.7.3 Eingriffe in den Lebensraum (Gewässerraum Abschnitt 3)

Um genügend LKW-Andockstellen und funktionierende Verkehrsabläufe zu ermöglichen, muss die bestehende Schutz- und Begrenzungsmauer, die den naturnahen Lebensraum des Brunnbachs begrenzt, voraussichtlich auf eine Länge von 160 – 180 m um bis zu 5 m gegen den Gewässerraum versetzt werden. Diese Fläche wurde durch das spezialisierte Büro KBP, Bern im März 2020 inventarisiert (vgl. Anhang L). Der Berichtverfasser kommt zu folgender Beurteilung: *«Die Vegetation im betroffenen Überlagerungsbereich ist keine Ufervegetation im Sinne Artikel 21 NHG. Die Kraut- und Strauchschicht enthält keine auentypischen Arten. Der Hauptwurzelraum der Krautpflanzen liegt oberhalb des Einflussbereichs des Grundwassers. Dies ist auch nicht zu erwarten, da die topografische Situation einer Kuppenlage gleicht. Der Übergangsbereich diente zum Teil als kleiner Hochwasserschutzdamm. Aus diesem Grund ist nicht anzunehmen, dass die betroffene Fläche sporadisch vom Brunnbach überflutet wurde. Auch als Uferbereich nach Artikel 18 Absatz 1bis NHG kann der Übergangsbereich kaum taxiert werden. Die Vegetation ist keine natürliche Ufervegetation, vielmehr anthropogen stark beeinflusst und wird kaum gepflegt. Einzelne invasive Neophyten besiedeln die Fläche. Schützenswerte Tier- und Pflanzengemeinschaften sind nicht zu erwarten.»*

Begründung

Das Brunnmatt-Areal erlaubt an den schmalsten Stellen eine Gebäudetiefe von lediglich 50-60 m. Für die Abwicklung von Logistikprozessen in diversen Warengruppen (insb. Obst/Gemüse, Fleischwaren, Tiefkühlware, Trockensortiment, Non-Food) liegt dies deutlich unter der benötigten Dimensionierung für die Durchführung effizienter Betriebsabläufe. Die Länge des Grundstücks vermag entsprechende Effizienzeinbussen im Warenhandling nicht zu kompensieren. Weil in der Region Mittelland ein entsprechend grosses, zur Nutzung als Regionalgesellschaft geeignetes Areal eine Rarität darstellt, hat die Gesuchstellerin in der Gebäudeplanung bereits diverse, die Effizienz beeinträchtigende Anpassungen am Logistikkonzept vorgenommen. Zum Einen verzichtet die Gesuchstellerin auf LKW-Gegenverkehr auf dem Areal, d.h. sämtliche LKWs werden im Einbahnverkehr um das Gebäude fahren, um keine weiteren Abstriche in der Gebäudegrundfläche zugunsten von Verkehrsflächen machen zu müssen. Zum Anderen wird von der logistisch zu bevorzugenden, quadratischen Geometrie auf eine schmale, langgezogene und uneffiziente Gebäudestruktur ausgewichen.

3.7.4 Fischtreppe (Gewässerraum Abschnitt 2)

Der Brunnbach ist ein Forellengewässer mit privatem Fischereirecht. Am Ende von Abschnitt 2 teilt eine Wehranlage das Gewässer in zwei Arme (Abschnitt 1: Stampfibach und Abschnitt 5: eingedolter Brunnbach). Die Längsvernetzung für den Fischaufstieg über die Wehranlage geschieht aktuell über ein technisches Bauwerk. Dieser Fischpass vom Typ Beckenpass mit Schlupfloch und Kronenausschnitt wurde 1948 als Auflage zu einer ehemaligen Wassernutzungskonzession der Firma Gugelmann erbaut. Die Wassernutzungskonzession ist seither erloschen. Das Fischpassbauwerk hat keinen Rechtsnachfolger und ist in die Zuständigkeit des Wasserbaupflichtigen übergegangen. Der Fischpass gilt heute zwar als funktional, entspricht jedoch nicht mehr den technischen Anforderungen der heutigen Zeit. Sollten wasserbauliche Massnahmen am Brunnbach in den Abschnitten 3, 4 und 5 nötig werden, sind aus fischereilicher Sicht einerseits die freie Fischwanderung und andererseits die geregelte, funktionierende Wasserteilung als zentrale Rahmenbedingungen einzuhalten.

3.7.5 Erhöhung Hochwasserschutzdamm (Abschnitt 4)

Im westlichen Abschnitt des Brunnbachs, der sich innerhalb des kantonalen Naturschutzgebiets befindet (vgl. Abb. 32), ist zur Verhinderung einer Überflutung der Bauzone durch den Brunnbach der bestehende Schutzdamm leicht zu erhöhen (vgl. Abb. 38). Dieser befindet sich im Gewässerraum. Diese Hochwasserschutzmassnahme ist mit den Zielen des Gewässerraums vereinbar und betrifft keinen besonderen Lebensraum.

3.7.6 Eingedolter Brunnbach (Abschnitt 5)

Der eingedolte Abschnitt des Brunnbachs wurde am 30.3.2020 bezüglich Lage und Zustand durch das Ingenieurbüro Grunder aufgenommen. Der bauliche Zustand kann für das Alter als sehr gut bezeichnet werden. Es gibt nur wenige Stellen mit abgeplatztem Beton, respektive offenliegender Armierung.

Abb. 34 Brunnbach in der linken Rinne, rechts Sauberwasserzufluss-Rinne

3.8 Boden / Untergrund

3.8.1 Ausgangslage

Die nachfolgende Bodenkarte (Abb. 35) zeigt, dass das Areal kaum mehr ungestörte Böden aufweist. Zum Gebiet liegen umfangreiche Untergrunduntersuchungen vor, die durch das spezialisierte Büro GHJ Geo- und Umwelttechnik GmbH ausgewertet wurden. Während die Aufschüttungen schlechte Tragfähigkeiten aufweisen, weist der Fels gute Tragfähigkeiten auf.

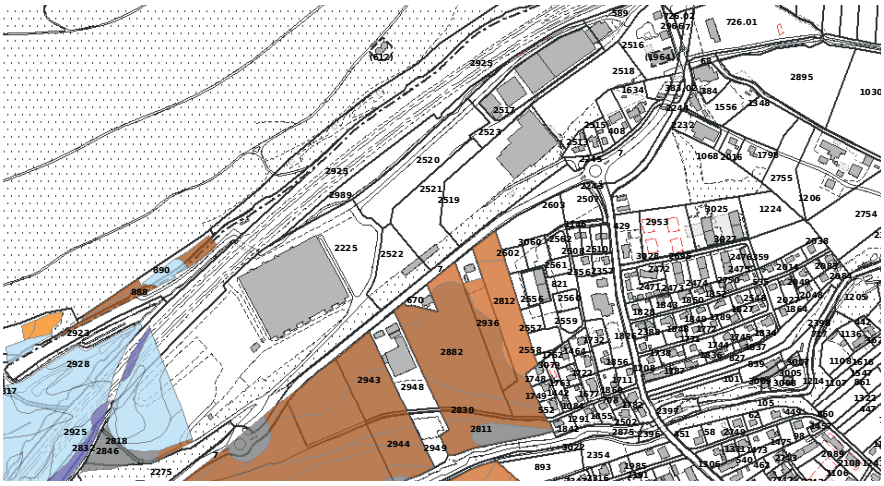


Abb. 35 Bodenkarte © Geoportal BE

3.8.2 Materialbewirtschaftung

Art. 8c BauG verlangt, dass unverschmutzter Bodenaushub für die Aufwertung und Rekultivierung des Kulturlands zu verwenden ist, wenn dies ökologisch sinnvoll, technisch möglich und wirtschaftlich zumutbar ist. Massgebend ist in diesem Zusammenhang, wie viel sauberes Aushubvolumen anfallen wird. Aufgrund der vorliegenden Untersuchungen ist diese Menge im Gegensatz zum belasteten Material nicht relevant und wird für die Umgebungsarbeiten eingesetzt.

3.9 Naturgefahren

Die Gefahrenkarte der Gemeinde Roggwil zeigt eine Gefährdung durch Hangrutsche (Abb. 36) und Hochwasser (Abb. 37) geringer Gefährdungsintensität (ausgenommen der Brunnbach selber). Der Damm zum Brunnbach, welcher das Areal vor Hochwasser bzw. Überflutung schützt, muss erhöht werden, um dem Vorhaben von Lidl einen optimalen Schutz zu gewährleisten (Abb. 38). Zur diesbezüglichen Planung und Detailabklärung soll zu gegebener Zeit ein spezialisiertes Naturgefahrenbüro beauftragt werden.

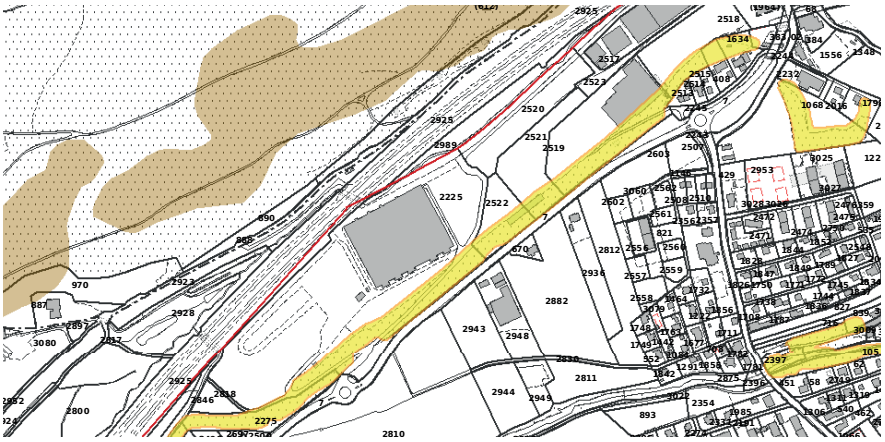


Abb. 36 Hangrutsche © Geoportal BE

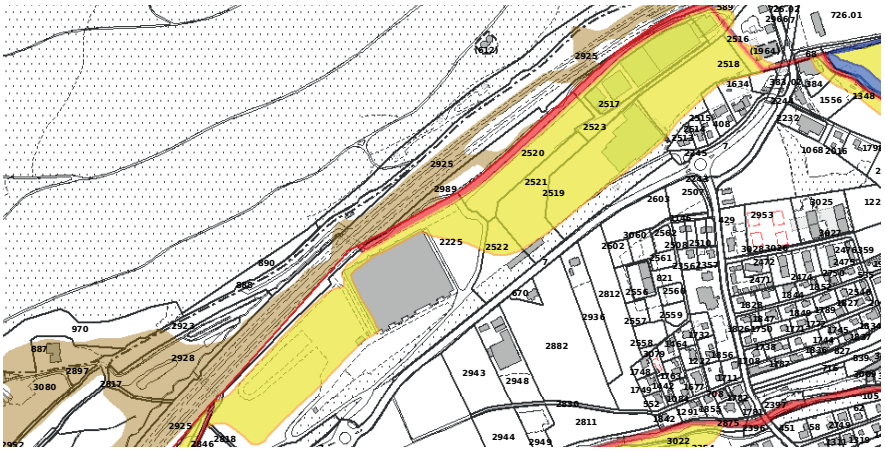


Abb. 37 Wassergefahr © Geoportal BE

Abb. 38 Hochwasserschutzmassnahme mittels erhöhtem Damm beim Durchlass SBB 1 © Kissling + Zbinden AG

3.10 Belastungssituation und Gefahrengut

Die Auffüllung weist antropogene Beimengungen auf und an gewissen Stellen sind nutzungsbedingte Belastungen anzutreffen.

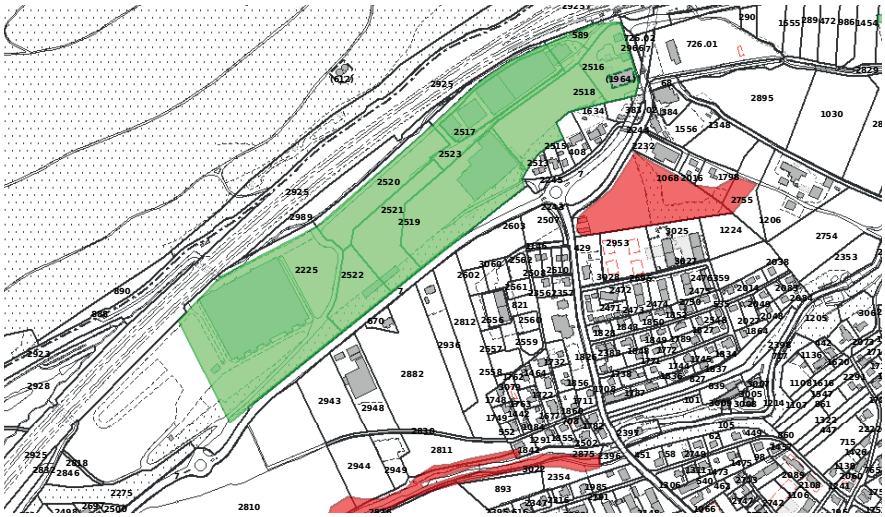


Abb. 39 Kataster belastete Standorte (grün = Betriebsstandort; rot = Ablagerungsstandort) © Geoportal BE

Im Verteilzentrum wird Gefahrengut in Kleinstmengen zwischengelagert. Diese Mengen sind unbedenklich und überschreiten die Grenzwerte gemäss Anhang 1 der Verordnung über den Schutz vor Störfällen (Störfallverordnung, StFV) vom 27. Februar 1991 (Stand am 1. August 2019) nicht.

3.11 Störfallvorsorge

3.11.1 Allgemeines

Die bei der Produktion, der Lagerung und beim Transport von Treibstoffen, Brennstoffen sowie chemischen Grundstoffen und Zubereitung eintretenden Unfälle werden als Störfälle bezeichnet. Das Störfallrisiko kann sich durch Siedlungsentwicklungen in der Umgebung einer Anlage im Geltungsbereich der Störfallverordnung erheblich erhöhen. Der Schutz von Bevölkerung und Umwelt vor schweren Schädigungen infolge Störfälle ist verankert in Art. 10 USG über den Katastrophenschutz. Die darauf aufbauende Störfallverordnung (Art. 11a StFV) schreibt vor, dass die Kantone die Störfallvorsorge in der Richt- und Nutzungsplanung berücksichtigen müssen. Das Massnahmenblatt D_04 des kantonalen Richtplans verlangt, dass die technischen Risiken welche von Bahnlinien, Strassen, Hochdruck-Gasleitungen und stationären Betrieben ausgehen, mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt werden.

3.11.2 Prüfschritte (Triagen)

Die nachfolgenden Prüfschritte in Form von Triagen zur Berücksichtigung der Störfallvorsorge stützen sich auf die Planungshilfe des ARE (2013) und die Arbeitshilfe des Kantonalen Laboratoriums (2018).

Triage aufgrund des Standorts

Gemäss der Planungshilfe des ARE (2013) ist in einem ersten Schritt die Triage aufgrund des Standorts durchzuführen. Folgender in der Konsultationsbereichskarte des Kantons Bern nach Art. 11a, Abs. 2 StFV bezeichneter Konsultationsbereich (KoBe) überlagert das Planungsareal «Brunnmatt»: Eisenbahnanlage: KoBe beidseitig je 100 m.
Das Lidl-Vorhaben selbst wird gewisse Mengen an leichtentzündbaren Stoffen lagern, die jedoch als nicht kritisch und daher nicht als störfallrelevant zu beurteilen sind.

Abb. 40 Ausschnitt aus der aktualisierten Konsultationsbereichskarte Störfallverordnung (Testversion, März 2019); Verlauf Eisenbahnanlage (orange Linie), Konsultationsbereich Eisenbahnanlage (orange Fläche), Perimeter Zonenplanänderung (rot-gestrichelte Linie)

Triage aufgrund der Risikorelevanz

Nachdem die Triage aufgrund des Standorts positiv ausgefallen ist, d.h. das Vorhaben teilweise innerhalb eines KoBe liegt, muss in einem zweiten Schritt geprüft werden, ob die Änderung des Nutzungsplans risikorelevant ist. Diese Relevanz ist dann gegeben, wenn der Referenzwert der Bevölkerung innerhalb des KoBe überschritten oder empfindliche Einrichtungen innerhalb des KoBe neu vorgesehen oder erweitert werden sollen.

Personenbelegung

Die Personenbelegung wird in mehreren, sogenannten «Scanner-Zellen» anhand der Summe der Personen im Ist-Zustand (P_{ist}) und der zusätzlichen Personenbelegung durch das Projekt (P_{zus}) ermittelt. Die Risikorelevanz ist dann gegeben, wenn diese Summe den vom Kanton festgelegten Referenzwert Bevölkerung (Ref_{Bev}) überschreitet. Dieser beträgt bei Eisenbahnanlagen 400 Personen je «Scanner-Zelle» (4 ha).

Gemäss Arbeitshilfe können die Personenbelegungen im Ist-Zustand aus den vom Kanton erhobenen Raumnutzerdichten pro Hektare abgeleitet werden. Im vorliegenden Fall werden die bestehenden Gebäude und Anlagen innerhalb des Planungsperimeters mehrheitlich zurückgebaut. Die Anzahl Personen im Ist-Zustand (P_{ist}) der weiterhin bestehenden Gebäude beläuft sich gemäss oben genanntem Datensatz auf insgesamt 7 Personen und ist damit vernachlässigbar.

Die zusätzliche Personenbelegung durch das Projekt (P_{zus}) setzt sich aus der künftigen Wohn- und Arbeitsbevölkerung sowie der temporären Personenbelegung wie externe Transporteure, Besucher, Veranstaltungs-, Klub- oder Restaurantbesucher zusammen. Die abgeschätzte, zusätzliche Belegung basiert auf den Angaben von Lidl und beträgt ca. 250 Angestellte. Für einen allfällig künftigen Kinderhort / Freizeitanlage werden zusätzliche 50 Personen (20 Kinder, 20 Betreuerinnen, 10 Besucher) angenommen. Die Wahrscheinlichkeit einer gleichzeitigen Vollbelegung, d.h. einer maximalen Personenbelegung innerhalb der ZPP Nr. 15 «Brunnmatt» von 300 Personen wird jedoch als gering eingeschätzt, da sich die Maximalanzahl Personen voraussichtlich nur zu Zeiten des Schichtwechsels während 45 Minuten auf dem Gelände aufhält. Weiter befindet sich lediglich rund 50 % des Planungsperimeters innerhalb des Störfall-Konsultationsbereichs, wodurch sich die Personenbelegung im Risikobereich auf insgesamt ca. 150 Personen reduziert. Unter Anbetracht dessen, dass sich diese Personen auf mehrere «Scanner-Zellen» verteilen, kann ein Überschreiten des Referenzwertes ausgeschlossen werden[1].

Empfindliche Einrichtungen

Empfindliche Einrichtungen, d.h. solche mit schwer evakuierbaren Personen, sind im Planungsperimeter zur Zeit nicht vorgesehen. Es ist jedoch denkbar, dass die Tafelei (ehemaliges Restaurant, Gebäude Nr. 107) oder die zwei weiteren Bestandesbauten (Gebäude Nrn. 109 und 111) im östlichen Arealteil als Kantine, Kinderhort und / oder Freizeitanlage genutzt werden. Das Gebäude Nr. 107 «Tafelei» befindet sich nur mit der nördlichen Fassade im Konsultationsbereich.

3.11.3 Einschätzung der Planungsbehörde und Fazit

Durch eine mögliche Ansiedlung von empfindlichen Einrichtungen besteht eine Risikorelevanz, welche die Planungsbehörde dazu verpflichtet, die erforderlichen raumplanerischen Massnahmen zu prüfen. Das Ergreifen von Massnahmen zum Schutz dieser Einrichtungen, bspw. eine adäquate Platzierung innerhalb des Gebäudes oder Zugänge zum Gebäude, werden von der Planungsbehörde zum jetzigen Planungsstand (ZPP-Bestimmungen) als nicht zweckmässig erachtet. Die Risikorelevanz und allfällige raumplanerische und bauliche Massnahmen zur Verminderung des Risikos sind im Rahmen der Erarbeitung der Überbauungsordnung zur ZPP erneut zu prüfen. Die besonderen Bestimmungen zur ZPP regeln diese Verhältnisse unter Absatz 4 Bst. b. Eine weitere Koordination der Störfallsvorsorge ist aus Sicht der Planungsbehörde vorläufig nicht notwendig.

1 Auf eine ausführliche tabellarische Dokumentation, wie sie in der kantonalen Arbeitshilfe gefordert wird, wurde daher verzichtet.

3.12 Nichtionisierende Strahlung (NIS)

Im Bereich der Zonenplanänderung befinden sich als Quellen nicht ionisierender Strahlung die Fahrleitungen der SBB sowie auf dem Areal des Vorhabens die Haupttrafostation und fünf mittlere und kleinere Trafos (Kesselhaus, Gysi, FAG Garn und Spinnerei). Diverse Trafostationen auf dem Gelände wurden bereits entfernt. Noch offen ist, ob Trafos teilweise weiter verwendet werden können.

4. Verfahren

4.1 Vorgehen

4.1.1 Zonenplanänderung ZPP «Brunnmatt»

Die vorliegende Zonenplanänderung mit Anpassung des Baureglements und Aufhebung des Richtplans «Areal Brunnmatt» erfolgt im ordentlichen Verfahren nach Art. 58 ff BauG mit Mitwirkung, Vorprüfung, öffentlicher Auflage und Beschlussfassung durch die Stimmberechtigten der Gemeinde Roggwil.

4.1.2 Mitwirkung und Aufhebung Richtplan «Areal Brunnmatt»

Zur Aufhebung des Richtplans «Areal Brunnmatt» vom 22. Oktober 2007 zur Zone für Arbeit und Freizeit (ZAF) «Brunnmatt» wurde mit der Auflage vom 7. Mai – 8. Juni 2020 die Mitwirkung gemäss Art. 58 BauG gewährt. Mit dem Gemeinderats-Beschluss die ZPP «Brunnmatt» der Gemeindeversammlung zum Beschluss zu unterbreiten, beschliesst der Gemeinderat die Aufhebung des Richtplans.

4.2 Orientierung und Mitwirkung

4.2.1 Informationsveranstaltung

Am 21. Oktober 2019 erfolgte mit einer öffentlichen Orientierungsveranstaltung eine erste umfassende Information zum Vorhaben und zur Zonenplan- und Baureglementsänderung «Brunnmatt». Am 15. und 20. November 2019 standen im Race-Inn eine Vertretung von Lidl für Fragen zum Vorhaben jeweils von 12:00–19:00 Uhr und ab 17:00 Uhr der Ortsplaner zur Zonenplanänderung zur Verfügung. Alle Veranstaltungen waren gut besucht.

4.2.2 Mitwirkungsauflage zur ZPP «Brunnmatt»

Die Mitwirkung wurde mit einer öffentlichen Auflage vom 22. Oktober bis 25. November 2019 gewährt. Im Rahmen der Mitwirkung konnten alle interessierten Personen und Organisationen Eingaben und Anregungen zuhanden der Planungsbehörde einreichen.

4.2.3 Ergebnis der Mitwirkung

Eingaben sind von 6 Organisationen eingegangen, den Gemeinden Rothrist und Pfaffnau sowie der VCS Regionalgruppe Oberaargau-Emmental, der Regionalplanung Zofingen, dem Verein Lebendiges Rottal und dem Gewerbeverein Roggwil. Weiter haben 3 Privatpersonen mitgewirkt. Das Ergebnis kann wie folgt zusammengefasst werden (vgl. auch Mitwirkungsbericht):

- 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 Anpassungen.

- Bei der für die Aufforstung vorgesehenen Fläche an der Kantonsstrasse handelt es sich um eine artenreiche Wiese und um einen Vernetzungskorridor. Daher wird für die Aufforstung 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.

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

- Privatrechtliche Anliegen sind mit der Projektentwicklerin zu regeln.

4.3 Vorprüfung

Das Amt für Gemeinden und Raumordnung prüft unter Einbezug weiterer Fachstellen die Planung auf ihre Recht- und Zweckmässigkeit sowie die Übereinstimmung mit den übergeordneten Vorgaben.

Der Vorprüfungsbericht datiert vom 21. April 2020. Die vorgebrachten Genehmigungsvorbehalte konnten bereinigt werden. Insbesondere wurden die Vorschriften ergänzt und auf das heute rechtskräftige Baureglement abgestimmt, dabei wurde die Unterteilung der ZPP in drei Sektoren in der Skizze zur ZPP Nr. 15 ins Baureglement übernommen.

4.4 Öffentliche Auflage und Mitwirkung Richtplan

Im Rahmen der öffentlichen Auflage vom 7. Mai – 8. Juni 2020 können Personen, die von der Planung betroffen sind, und berechtigte Organisationen Einsprache erheben. Gleichzeitig kann jedermann zur vorgesehenen Aufhebung des Richplans «Areal Brunnmatt» von 2007 mitwirken.

Fristgerecht sind 28 Einsprachen und zwei Rechtsverwahrungen eingereicht worden.

Mitwirkung Aufhebung Richtplan Areal Brunnmatt
Als Mitwirkung bezeichnete Eingaben sind nicht eingereicht worden. Hingegen wurde von Einsprecher*innen mehrfach gefordert, die Zonenplanänderung abzulehnen und den Richtplan beizubehalten, was als Mitwirkungseingaben verstanden werden kann.
Stellungnahme: Der Gemeinderat vertritt einstimmig die Ansicht, dass die Chance, das schwierige Areal Brunnmatt einer zweckmässigen und ganzheitlichen Nutzung mit um die 200 Arbeitsplätzen zuzuführen zu nutzen sei. Dem gegenüber liegt der Erhalt der heutigen Situation mit einer zufälligen Entwicklung im den Bereichen Arbeit und Freizeit mit möglicherweise ebenfalls einem grossen Verkehrsaufkommen weder im Interesse der Gemeinde noch der Region.

4.5 Einsprachen Zonenplanänderung «Brunnmatt»

Die Einsprachen der Auflage vom 7. Mai – 8. Juni 2020 können wie folgt gruppiert werden.

- 7 von den Nachbargemeinden Wynau, Murgenthal AG und Rothrist AG, Reiden LU, Roggliswil LU und Brittnau AG
- 16 von Grundeigentümern in Wynau
- 3 von Grundeigentümern in Roggwil
- 2 von Verbänden (VCS und pro natura)

Erledigte Einsprachen
Im Rahmen der Einspracheverhandlungen konnte insbesondere geklärt werden, dass die Bahnhofstrasse in Roggwil, welche von der SBB-Station Roggwil-Wynau bis ins Dorfzentrum führt, nur im untersten Bereich dem sogenannten «Razi-Stutz» durch den Warenverkehr von Lidl nicht benützt werden dürfe. Dies führt zu einer Präzisierung der ZPP-Bestimmungen. Weiter konnte ein Einsprachepunkt iS Beleuchtung der auszubauenden Zufahrt mit einer Projektanpassung erledigt werden (Rückzug pro natura).

Pendente Einsprachepunkte
Die Gemeinde Roggwil hat von den Gemeinden und den zwei Verbänden diverse Anliegen entgegen genommen, die stufengerecht mit der nachfolgenden Überbauungsordnung angesprochen und so weit möglich einer

Lösung zugeführt werden sollen wie z.B. ein Controlling der Fahrten, eine ökologische Umgebungs- und Fassadengestaltung mit entsprechender Aussenraumbeleuchtung.

Unerledigte Einsprachen

Die unerledigten Einsprache-Punkte betreffen primär den Verkehr mit seinen Auswirkungen auf die Knotenleistungsfähigkeit, die dadurch zu befürchtenden erheblichen Einschränkungen bei der Benützung der betroffenen Zubringerrouten zu den Autobahnanschlüssen sowie die Sicherheit für Schüler und Velofahrende. Gefordert wird eine Reduktion des Fahrtenaufkommens durch eine Verlagerung auf die Schiene, eine Beschränkung der Anzahl LKW-Fahrten und eine Umlegung auf die Umfahrung Aarwangen. Dazu ist festzuhalten, dass das Hauptstrassennetz für die Durchleitung des nationalen und internationalen Verkehrs bestimmt ist und im Rahmen der umweltrechtlichen Vorgaben und der geforderten Leistungsfähigkeit der wichtigen Verkehrsknoten den Verkehr des Vorhabens grundsätzlich ohne Lenkungsmassnahmen aufnehmen muss. Für die Anpassung des Hauptstrassennetzes sind die Kantone zuständig. Namentlich haben lokale Bedürfnisse auf Hauptstrassen keinen Vorrang.

Richtplanpflicht gemäss Art. 8 Abs. 2 RPG

Diverse Einsprecher*innen bemängeln, dass das Lidl-Vorhaben nicht auf Stufe kantonaler Richtplan mit den Nachbarkantonen abgestimmt wurde. Dazu ist festzuhalten, dass die Kantone unterschiedlich festlegen, welche Vorhaben auf Stufe Richtplan einer Festlegung respektive einer Koordination bedürfen.

Der Richtplan des Kantons Bern legt mit der «Massnahme B_01 Verkehrsintensive Vorhaben (ViV): Verkehr, Siedlung und Umwelt abstimmen» fest, dass ViV mit mehr als 5'000 Fahrten durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) nur an kantonalen Standorten und ViV mit 2000 bis und mit 5000 Fahrten DTV nur an kantonalen und regionalen Standorten zulässig sind. Der Lastwagenanteil bzw. die Anzahl Lastwagenfahrten wird nicht erwähnt. In der – sich im Genehmigungsverfahren befindenden – neu vorgesehenen «Massnahme B_14 Güterverkehrs- und Logistikonzept für den Kanton Bern erarbeiten» steht, dass ein solches Konzept bis 2022 erarbeitet und unter anderem mit den umliegenden Kantonen abgestimmt werden soll.

Unbestritten ist, dass eine Information und Zusammenarbeit gemäss Art. 7 Abs. 1 RPG erforderlich ist, namentlich was die Hauptbelastung des Vorhabens auf der Zubringerachse Autobahnanschluss Rothrist anbelangt, auf die ca. 48% des Schwerverkehrs entfallen.

4.6 Nachträgliche Anpassungen August 2020

4.6.1 ZPP-Vorschriften

Anpassung aufgrund von Einsprachen
In Berücksichtigung der Einsprachen der Nachbargemeinden und des VCS werden die ZPP-Vorschriften bezüglich des Masses der Nutzung (Abs. 2a) mit einem maximal zulässigen Verkehrsaufkommen von 1200 Fahrten, davon max. 50% LKWs ergänzt. Damit wird für den nicht vom Warenverteilzentrum direkt beanspruchten Teil im Osten des Areals ein Spielraum von ca. 200 Fahrten (DTV) für andere, noch nicht bekannte Nutzungen offengehalten.

Im Weiteren werden die Vorschriften unter Abs. 3b zur LKW-Zufahrt bereinigt, respektive präzisiert und unter Abs. 3d die Prüfung der Nutzung des Anschlussgeleises für den Warenverkehr in der folgenden Planungsstufe verankert (vgl. 2.3.8).

Projektbedingte Anpassung
Weil die aktuelle Projektplanung anstelle eines Parkhauses eine Einstellhalle unter dem Hauptgebäude vorsieht, werden die ZPP-Vorschriften in Abs. 2a diesbezüglich mit «gebäudeintegrierte Parkierungsanlage» angepasst.

4.6.2 Bauprojekt Zufahrt West

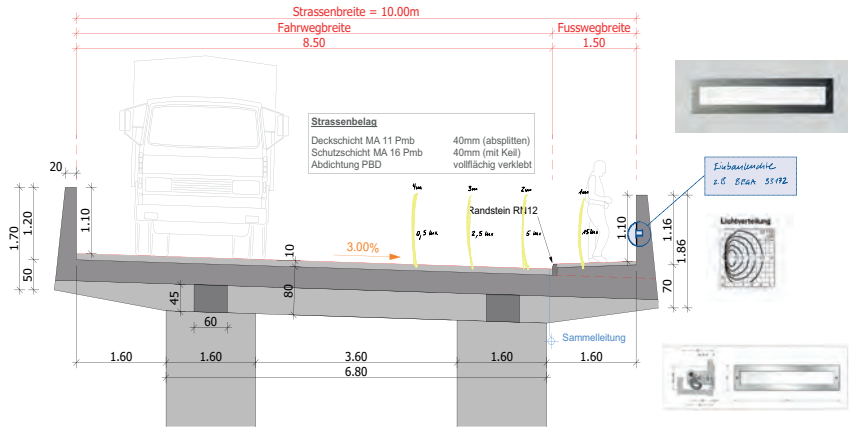


Abb. 41 Bauprojekt Ausbau Arealzufahrt West mit Beleuchtung, Weber und Partner, Juli 2020

In Berücksichtigung der Einsprache von pro natura wurde die Beleuchtung der Zufahrt erheblich reduziert, so dass nur der Gehwegbereich beleuchtet wird (integriert in Absturzsicherungsmauer im Brückenbereich und niedrige Beleuchtungspfosten in Dammlage).

4.6.3 Anhörung

Die Einsprecher*innen und Grundeigentümer erhalten gestützt auf Art. 60 Abs. 3 BauG Gelegenheit mit Frist von mindestes 10 Tagen zu den überarbeiteten Gutachten «Verkehr» und «Aussenlärm» sowie zu den Anpassungen der ZPP-Vorschriften Stellung zu nehmen oder Einsprache zu erheben.

4.7 Anpassung der ZPP-Vorschriften aufgrund neuer Erkenntnisse 2021 (nachträgliche Auflage)

4.7.1 Neue Erkenntnisse

Versorgungsgebiet Regionalgesellschaft Roggwil
Im Dezember 2020 wurde LIDL Schweiz am Hauptsitz in Weinfelden eine Baubewilligung für die Vergrösserung der Regionalgesellschaft Ost erteilt. Diese wird es erlauben, das östliche Versorgungsgebiet der Schweiz zu vergrössern und dasjenige der geplanten Regionalgesellschaft Schweiz Mitte zu verkleinern. Lidl Schweiz ist es dadurch möglich, den am Standort Roggwil verursachten LKW-Verkehr um rund 25% zu senken. Dies hat zur Folge, dass die maximal zulässige Anzahl LKW-Fahrten (DTV) von 600 auf 450 gesenkt werden kann.

Abb. 42 Verteilregionen LIDL Schweiz

Schienentransporte / Benutzung Freiverlad
Um den Forderungen betreffend Nutzung der Bahn für den Gütervekehr nachzukommen hat Lidl Schweiz der Gemeinde zugesichert, ab einer Distanz von 90 Kilometern die Filialbelieferung auf dem Schienenweg durchzuführen. Diese erfolgt über den Freiverlad bei der Station Roggwil-Wynau.

Diese zwei wichtigen Änderungen haben den Gemeinderat bewogen, die Zonenvorschriften als verbindliche Vorgabe für die nachfolgenden Planungen entsprechend anzupassen. Damit kann zudem auf die Rückmeldung des Bundes zur Bemerkung i.S. kantonaler Richtplan reagiert werden, indem das Vorhaben noch besser auf die Bedürfnisse der Nachbarkantone abgestimmt wird.

4.7.2 Anpassung ZPP-Vorschriften

Die Vorschriften zur ZPP «Brunnmatt» wurden aufgrund der neuen Erkenntnisse vom Februar 2021 zum verkleinerten Versorgungsgebiet der geplanten Regionalgesellschaft Mitte bezüglich Verkehr und um den Forderungen der Einsprecher entgegen zu kommen wie folgt angepasst:

Abs. 2a

.....

reduzierte Beschränkung der Anzahl Lkw-Fahrten

Das maximal zulässige Verkehrsaufkommen ist auf 1200 Fahrten (DTV) beschränkt, wobei der LKW-Anteil höchstens 450 Fahrten (DTV) ~~50%~~ betragen darf.

Erläuterungen

Bisher wurde die zulässige Anzahl LKW-Fahrten mit der Bestimmung «der LKW-Anteil darf höchstens 50% betragen» bei Ausschöpfung des gesamt zulässigen Verkehrsaufkommens von 1200 Fahrten (DTV) auf höchstens 600 LKW begrenzt. Den Verkehrs- und Lärmgutachten wurden 560 LKW-Fahrten (DTV) zu Grunde gelegt, welche für die Beurteilung der Auswirkungen auf die Belastbarkeit der Strassenachsen sowie der Auswirkungen auf die Luftqualität und die Lärmbelastung an den betroffenen Strassen dienten.

Mit der Beschränkung auf maximal 450 LKW-Fahrten (DTV) wird das LKW-Verkehrsaufkommen je nach Basis (560 oder 600 LKW-Fahrten) um 20–25% reduziert. Entscheidend ist, dass die neue Bestimmung diesbezüglich eine klare Obergrenze setzt und diese nur mit einer Änderung der ZPP erhöht werden könnte.

Das zulässige maximale Verkehrsaufkommen wird unverändert mit 1200 Fahrten (DTV) festgelegt. Dadurch erhöht sich der Spielraum für PW-Fahrten auf ca. 750. Dies ermöglicht zum reduzierten LKW-Verkehrsaufkommen Zusatznutzungen zu realisieren wie z. B. ein öffentliches Personalrestaurant, Schulung/Ausbildung).

Abs. 3d

Bahntransporte

Die Möglichkeit zur Realisierung eines Anschlussgeleises ist räumlich offenzuhalten. ~~Mit dem Erlass der Überbauungsordnung ist die Nutzung des Anschlussgeleises zu prüfen.~~

Abs. 3e (neu)

Die Filialbelieferung hat ab 90 km Distanz auf der Schiene zu erfolgen.

Erläuterungen

LIDL Schweiz hat bereits vor der Gemeindeversammlung vom August 2020 die Nutzung des Anschlussgeleises auf dem Areal Brunnmatt, respektive des bestehenden Verladegeleises nordöstlich davon ernsthaft geprüft, welche über den gleichen Anschluss mit dem Bahnnetz bei der SBB-Station Roggwil-Wynau verbunden sind. Im Vordergrund steht die Nutzung des Bahn-Freiverlads Roggwyl-Wynau. Auf ein arealinternes Anschlussgleis kann damit verzichtet werden.

Inzwischen ist die Bahnnutzung für die Filialbelieferung mit Kombiverkehr ab dem bestehenden Freiverlad auf dem benachbarten Areal weiter geklärt worden, was LIDL ermöglichte gegenüber der Gemeinde Roggwil eine verbindliche Zusage zur Nutzung des Schienenwegs für Filialen in einer

Distanz ab 90 km zu Roggwil zuzusichern. Offen bleibt die Anlieferung der Regionalgesellschaft von Seite der Lieferanten. Gemäss Aussage von Lidl Schweiz können heute noch keine verbindlichen Zusagen abgegeben werden, da die konkrete Lieferantenstruktur bis zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Regionalgesellschaft sich noch verändern kann. Lidl Schweiz beschäftigt sich bereits heute intensiv mit möglichen Umsetzungskonzepten für eine vermehrte Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene und steht im Austausch mit mehreren Bahntransporten. Von Seite SBB liegt eine Bestätigung zur Nutzung des Bahn-Freiverlads Roggwyl-Wynau vor (vgl. Anhang E).

4.7.3 Zonenplan ZPP «Brunnmatt»

Der Zonenplan ZPP «Brunnmatt» mit den damit verbundenen Festlegungen u. a. zum Wald, zum Gewässerraum und zur Erschliessung erfordert aufgrund der vorliegenden Anpassung der ZPP-Vorschriften gegenüber der vom 7. Mai – 8. Juni 2020 aufgelegten Fassung keine Änderung. Er wurde zur Information ebenfalls öffentlich aufgelegt.

4.8 Übersicht zum Verfahren Nachträgliche Auflage

Die 2. Auflage mit Anpassung der ZPP-Vorschriften zur Beschränkung der maximal zulässigen Fahrten und der verbindlichen Festlegung der Schienentransporte wurde in Anwendung von Art. 60 Abs. 3 BauG vor der Beschlussfassung zur öffentlichen Auflage gebracht.

Parallel zur nachträglichen Auflage nahm der Kanton Bern mit den Nachbarkantonen Aargau und Luzern die Abstimmung nach Art. 7 Abs. 1 RPG vor.

Die bisherigen Einsprecher wurden vor Beginn der Auflage schriftlich informiert. Die bisherigen Einsprachen wurde durch die nachträgliche Änderung nicht tangiert. Sie gelten als aufrecht erhalten.

Nach der Beschlussfassung der wesentlich zur Reduktion der Auswirkungen auf Raum und Umwelt geänderten Vorlage «Zonenplan- und Baureglementsänderung «Brunnmatt» durch die Stimmbürgerinnen und die Stimmbürger, am 13. Juni 2021 an der Urne, wird das Planungsgeschäft dem Amt für Gemeinden und Raumordnung zur Genehmigung eingereicht.

4.9 Orientierung, Auflage und Einsprachen

Die geänderten Vorschriften wurden vom 5. März – 6. April 2021 zur nachträglichen Auflage gebracht. Sämtlichen Einsprecher*innen der ersten Auflage wurden die geänderten Vorschriften und der dazugehörige Erläuterungsbericht zugestellt mit der Möglichkeit sich zu allfälligen Verhandlungen zu äussern. Zudem hat der Gemeinderat die Bevölkerung vor der Auflage über die beabsichtigte Änderung orientiert. Den Nachbargemeinden wurde ein Gespräch ausserhalb des Verfahrens angeboten. Davon hat die Gemeinde Murgenthal Gebrauch gemacht.

Fristgerecht sind Einsprachen von allen Nachbargemeinden, die bereits bei der Auflage im Frühling 2020 Einsprache erhoben haben, eingereicht worden. Zwei Gemeinden verzichteten auf Verhandlungen (Wynau und Roggliswil). Weiter haben vier private Einsprecher*innen auf Einspracheverhandlungen verzichtet. Neu wurde eine Kollektiveinsprache von Anwohnern beim Bahnübergang St. Urbanstrasse sowie Einsprachen von je zwei weiteren Privatpersonen der Gemeinden Roggwil und Wynau erhoben.

Anlässlich der Einspracheverhandlungen vom 13. April 2021 wurden sämtliche Einsprachen aufrecht erhalten. Im Nachgang zu den Verhandlungen wurden den betroffenen Regionalverbänden, in denen alle einsprechenden Gemeinden vertreten sind, und der regionalen VCS-Sektion vom Gemeinderat das Angebot unterbreitet, beim Aufbau und bei der Auswertung des Fahrtencontrollings in geeigneter Weise mitwirken zu können.

4.10 Verfahrensschritte und Termine

August / September 2019	Orientierung / GR-Grundsatzentscheid / Abschluss Planungsvertrag / Bereinigung Entwurf
Bis 7. Oktober 2019	Bereinigung, Freigabe für Mitwirkung durch Gemeinderat
22. Oktober – 25. November 2019	Orientierung und Mitwirkung
November / Dezember 2019	Mitwirkungsbericht / Überarbeitung
11. Dezember 2019	Beschlussfassung ZPP durch Gemeinderat zu Handen der Vorprüfung
22. Januar – 21. April 2020	Ämterkonferenz / kantonale Vorprüfung / Ermittlung Mehrwert / Bereinigung
22. April 2020	Beschluss Gemeinderat Auflage ZPP / Aufhebung «Richtplan Areal Brunnmatt»
7. Mai – 8. Juni 2020	Öffentliche Auflage der ZPP «Brunnmatt» mit Baugesuch Ausbau Erschliessung
15. / 16. Juni 2020	Einspracheverhandlungen
1. Juli 2020	Beschluss Gemeinderat zur ZPP und Aufhebung Richtplan «Areal Brunnmatt» / Versand Botschaft / Publikation Gemeindeversammlung
12. August 2020	Beschluss Gemeinderat Anpassung ZPP-Vorschriften und Anhörung Einsprecherinnen und Grundeigentümerinnen mit Frist bis 11. Sept. 2020
31. August 2020	Beschluss Gemeindeversammlung (hängige Stimmrechtsbeschwerden; Stand Mitte Februar 2021)
16. Dezember 2020	Entscheid Regierungsstatthalter zu den Stimmrechtsbeschwerden
Winter 2020/21	Erarbeitung der Botschaft für eine Urnenabstimmung im März 2021
Januar 2021	Weiterzug Stimmrechtsbeschwerden an das Verwaltungsgericht
Ende Januar 2021	Orientierung des Gemeinderates über die neue Ausgangslage zur Filialversorgung durch LIDL

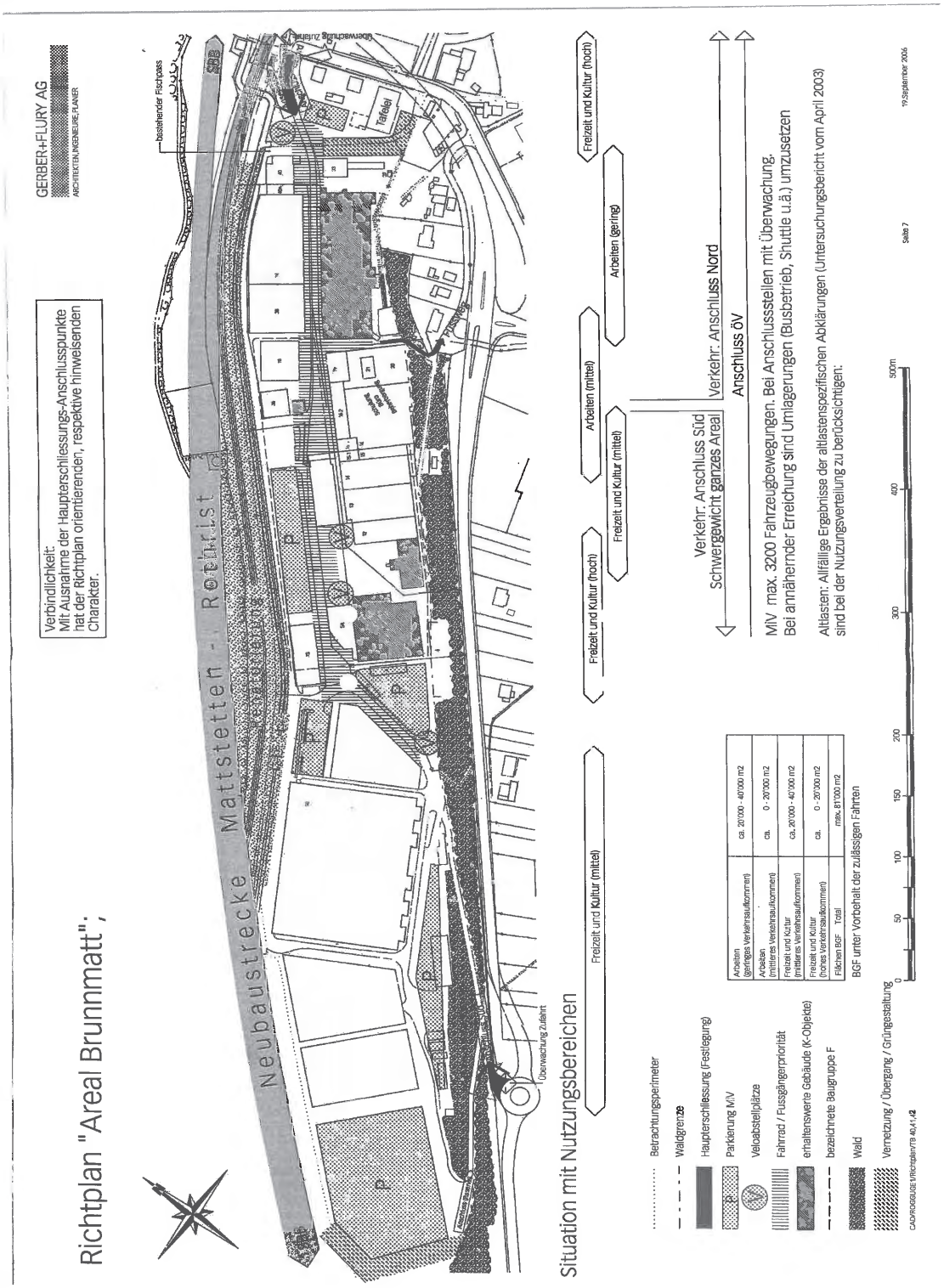
4. Februar 2021	Schreiben AGR an Gemeinde iS Abstimmung mit den Nachbarkantonen
17./22. Februar 2021	Beschluss Gemeinderat die ZPP-Vorschriften anzupassen und unabhängig des Ausgangs der Stimmrechtsbeschwerden zur Auflage zu bringen mit Ziel Urnenabstimmung 13. Juni 2021
anschliessend	Orientierung der Einsprecher und des Verwaltungsgerichts
19. März 2021	Informationsveranstaltung AGR mit den Nachbarkantonen AG, LU SO und Regionalverband Zofingenregio
5. März – 6. April 2021	Nachträgliche Auflage der angepassten der ZPP-Vorschriften
29. März 2021	Besprechung mit Gemeindevertretung von Murgenthal
9. April 2021	Sistierungsverfügung des Verwaltungsgerichts zur Abstimmungsbeschwerde bis nach der Urnenabstimmung vom 13. Juni 2021
13. April 2021	Einspracheverhandlungen
14. April 2021	Beschluss Gemeinderat zu Handen Abstimmung
13. Juni 2021	Urnenabstimmung
anschliessend	Genehmigung AGR (Gesamtentscheid)

4.11 Beschlussfassung und Genehmigung

Die Zonenplan- und Baureglementsänderung «Brunnmatt» wird in Kenntnis der hängigen Einsprachen den Stimmberechtigten an der Urnenabstimmung vom 13. Juni 2021 zum Beschluss unterbreitet. Nach der Beschlussfassung durch die Stimmberechtigten entscheidet das Amt für Gemeinden und Raumordnung im darauffolgenden Genehmigungsverfahren über unerledigte Einsprachen.

Anhang

Anhang A Richtplan Brunnmatt



Anhang B Richtplan Kanton Bern, Anpassungen '18, Prüfbericht ARE vom 4.1.2021

Vorbehalt im Hinblick auf die Genehmigung: Die Planung der Massnahme Grimsel-Tunnel entspricht nicht dem Planungsstand des Bundes. Mit den Festlegungen des Richtplans zum Grimsel-Tunnel im kantonalen Richtplan kann der Bund nicht zu einer (Mit-) Finanzierung der Massnahme verpflichtet werden.

Sämtliche Aussagen, welche den Rückbau der bestehenden Freileitung *Innertkirchen-Ulrichen* fordern oder verbindlich vorsehen, werden als kantonales Interesse zur Kenntnis genommen, sie entfalten für den Bund keinerlei Bindungswirkung.

2.8 Abstimmung mit Nachbarkantonen zu Verteilzentren

Im Rahmen der Anhörung der Nachbarkantone zur vorliegenden Anpassung hat der Kanton Luzern in seiner Stellungnahme vom 17. Januar 2020 eine Abstimmung zum geplanten Verteilzentrum Brunnmatt in Roggwil im kantonalen Richtplan gefordert. Seine Stellungnahme hat der Kanton Luzern zur Kenntnisnahme auch dem Kanton Bern zugestellt. Das geplante Verteilzentrum sollte in unmittelbarer Nähe zu den Kantonen Aargau und Luzern zu liegen kommen. Zu- und Wegfahrt zum Autobahnanschluss sollten über Luzerner Kantonsgebiet erfolgen. Das beplante Gebiet ist nur im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Oberaargau als regionaler Arbeitsschwerpunkt festgesetzt.

Der Kanton Luzern hat in seiner Stellungnahme darauf hingewiesen, dass er das geplante Verteilzentrum als Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt gemäss Artikel 8 Absatz 2 RPG und somit als richtplanrelevantes Vorhaben einstuft. Er forderte den Kanton Bern auf, das Vorhaben im Rahmen des laufenden Genehmigungsverfahrens aufzunehmen und die Kantone Aargau und Luzern im Rahmen einer Mitwirkung anzuhören.

Der Kanton Bern hält in seinem Antwortschreiben vom 11. Februar 2020 an den Kanton Luzern fest, dass die Massnahme Verteilzentrum Brunnmatt nicht seinen Kriterien für die Aufnahme von Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt entspricht und er daher davon absieht, das Vorhaben in den Richtplan aufzunehmen. Der Kanton Bern hat den Kanton Luzern im Rahmen des Vorprüfungsverfahrens für die «Zonenplan- und Baureglementsänderung Brunnmatt und Baubewilligung für Erschliessung mit Rodungsbewilligung nach Art. 88 Abs. 6 BauG» zur Stellungnahme eingeladen. Die Anpassung des Nutzungsplans wurde von der Roggwiler Bevölkerung am 31. August 2020 abgelehnt. Die Abstimmung wurde nachfolgend aus formellen Gründen als ungültig erklärt und wird im Jahr 2021 wiederholt. Verzichtet der Kanton Bern angesichts des weit fortgeschrittenen Planungsstandes des Verteilzentrums in Roggwil auf eine Abstimmung im kantonalen Richtplan, muss er sicherstellen, dass

das Vorhaben im Rahmen der nachgeordneten Planung mit dem Kanton Luzern abgestimmt wird und dessen Interessen berücksichtigt werden.

Im Verlauf des Prüfprozesses zur Richtplananpassung ist das ARE zudem über ein Schreiben des Kantons Solothurn an den Kanton Bern vom 30. Juni 2020 in Kenntnis gesetzt worden. Auch hier fordert der zuständige Regierungsrat mit Nachdruck die kantonsübergreifende Abstimmung für ein Lager-und Verteilzentrum in Utzensdorf im kantonalen Richtplan. Auch bei diesem Verteilzentrum muss Wohngebiet des Nachbarkantons durchfahren werden, um auf die Autobahn zu gelangen. Der Kanton Solothurn und die betroffene Gemeinde wurden erst spät, nämlich im Rahmen des Umweltverträglichkeitsberichts, über die Planung informiert und einbezogen. Gemäss Kanton Bern hat er inzwischen das Gespräch mit dem Kanton Solothurn zur überkantonalen Abstimmung aufgenommen.

Das ARE unterstützt die berechtigten Anliegen und die Argumentation der beiden Nachbarkantone. Der kantonale Richtplan ist das geeignete Instrument für die frühzeitige Abstimmung von Vorhaben mit den Nachbarkantonen. Artikel 7 Absatz 1 RPG verlangt ausdrücklich die Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen, wenn Aufgaben sich berühren, und zwar unter dem Titel des kantonalen Richtplans. Dies eröffnet letztendlich auch die Möglichkeit, ein Bereinigungsverfahren zu verlangen, wenn sich zwei Kantone nicht einig werden (Art. 7 Abs. 2 RPG). Artikel 8 Absatz 2 RPG fordert eine Grundlage im Richtplan für Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt. Bei Vorhaben wie sie die beiden angesprochenen darstellen, besteht ein hoher Koordinationsbedarf bezüglich Abstimmung von Siedlung und Verkehr und den grenzüberschreitenden verkehrlichen Auswirkungen.

Die notwendige Koordination von zukünftigen ähnlich gelagerten Vorhaben muss aus Sicht des ARE im kantonalen Richtplan erfolgen. Nur so kann der Kanton Gewissheit haben, über eine genügende Grundlage gemäss Artikel 8 Absatz 2 zu verfügen.

Auftrag für die Weiterentwicklung: Um die Anforderungen des RPG zu erfüllen, sind künftig Vorhaben in unmittelbarer Nähe zu Nachbarkantonen und mit direkten gewichtigen Auswirkungen auf deren Raum im kantonalen Richtplan abzustimmen.

Auftrag für die nachgeordnete Planung: Verzichtet der Kanton Bern angesichts des weit fortgeschrittenen Planungsstandes des Verteilzentrums in Roggwil auf eine Abstimmung im kantonalen Richtplan, muss er sicherstellen, dass das Vorhaben im Rahmen der nachgeordneten Planung mit dem Kanton Luzern abgestimmt wird und dessen Interessen berücksichtigt werden.

Anhang C Stellungnahme Kanton Luzern

KANTON LUZERN
Bau, Umwelt und Wirtschaftsdepartement

Raum und Wirtschaft (rawi)
Murbacherstrasse 21
6002 Luzern
Telefon +41 41 228 51 83
rawi@lu.ch
www.rawi.lu.ch

Per Email an:
Amt für Gemeinden und Raumordnung
Abteilung Orts- und Regionalplanung
Nydeggstrasse 11/13
3011 Bern

Luzern, 23. März 2021 / AS
2020-221

Gemeinde Roggwil BE, Projekt Warenverteilzentrum Lidl Schweiz AG

Sehr geehrter Herr Gäumann,
sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Zustellung der Unterlagen zur Anpassung ZPP Brunnmatt Roggwil vom 5. März 2021 und äussern uns dazu gerne wie folgt:

Wir begrüssen, dass der Verlad auf die Schiene im Baureglement verbindlich festgelegt wird und damit auch die Anzahl LKW-Fahrten pro Tag weiter gesenkt werden kann. Dies ist ein wichtiger Beitrag für die bestmögliche Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.

In der Zwischenzeit liegt der Schlussbericht zur Verkehrsstudie «K46 Reiden, Abstimmung Siedlung und Verkehr Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Reiden / Wikon» vor (siehe Beilage). Aus dem Schlussbericht (Seite 42) kann entnommen werden, dass der Autobahnanschluss in Reiden bereits heute überlastet ist (IST-Zustand 2020). Folglich können ohne Massnahmen keine zusätzlichen Fahrten auf den Autobahnanschluss aufgenommen werden. Aus den Unterlagen zum geplanten Lidl-Warenverteilzentrum sind 67 LKW-Fahrten pro Tag Richtung Reiden vorgesehen. Dieser Mehrverkehr am Autobahnanschluss Reiden liegt allerdings in der Grössenordnung der täglichen Schwankungen des Verkehrs. Somit sind aus unserer Sicht seitens der Verursacher zurzeit nebst dem Verlad auf die Schiene keine weiteren Massnahmen erforderlich.

Aus unserer Sicht ist jedoch sicherzustellen, dass im Rahmen des Lidl-Projekts keine Erhöhung der LKW-Fahrten ohne unsere Zustimmung gewährt werden. Auch allfällig zukünftige Verlagerungen des LKW-Verkehrs auf den Autobahnanschluss Reiden müssen wir zum gegebenen Zeitpunkt neu beurteilen können.

Aufgrund der obigen Ausführungen beurteilen wir eine Präzisierung des Artikel 2a im Anhang des Baureglements sinngemäss wie folgt als erforderlich: *«Wird jedoch die Leistungsfähigkeit des übergeordneten interkantonalen Verkehrsnetzes nachweislich überschritten, so ist auf Verlangen der zuständigen Behörde die Anzahl zulässiger Fahrten einzuschränken (z.B. Dosieranlage) und/oder es sind Massnahmen zur Leistungssteigerung des Verkehrssystems umzusetzen.»*

Gemäss Kurzbericht 2 soll im Rahmen der nachfolgenden Überbauungsordnung die Aufnahme eines Fahrten-Controllings geprüft werden. Wir beantragen, dies zwingend aufzunehmen.

Wir ersuchen Sie unsere Anträge zu berücksichtigen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Sven Zeidler
Dienststellenleiter

Andrea Schaller
Projektleiterin Raumentwicklung
+41 41 228 67 70
andrea.schaller@lu.ch

Beilage:
- Bericht «K46 Reiden, Abstimmung Siedlung und Verkehr Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Reiden / Wikon» vom 3. März 2021

Kopie an:
- Daniel Wachter, Vorsteher Amt für Gemeinden und Raumordnung
- Abteilung Raumentwicklung des Kantons Aargau
- Amt für Raumplanung des Kantons Solothurn
- Regionalverband zofingenregio
- Dienststelle Verkehr und Infrastruktur
- Rechtsdienst BUWD

Anhang D Stellungnahme Kanton Aargau

KANTON AARGAU

DEPARTEMENT
BAU, VERKEHR UND UMWELT
Abteilung Raumentwicklung

Grundlagen und Kantonalplanung
Bernhard Fischer, dipl. phil. II, Raumplaner ETH/NDS FSU
Sektionsleiter
Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau
062 835 33 01
bernhard.fischer@ag.ch
www.ag.ch/raumentwicklung

per E-Mail daniel.gaeumann@be.ch an

Amt für Gemeinden und Raumordnung, Abteilung Kantonsplanung
Daniel Gäumann
Nydeggasse 11/13
3011 Bern

29. März 2021

Gemeinde Roggwil, Informationsveranstaltung zu Projekt Verteilzentrum der Lidl Schweiz AG

Sehr geehrter Herr Gäumann
Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Durchführung der Informationsveranstaltung, die Sie mit Schreiben vom 5. März 2021 angekündigt und nun am 16. März 2021 durchgeführt haben, danken wir Ihnen. Gerne geben wir Ihnen hierzu auf fachlicher Ebene unsere Rückmeldung.

Der Anlass diente der Information über die bereits seit dem 5. März 2021 laufende öffentliche Auflage des kommunalen Nutzungsplans, der Anpassungen gegenüber der ersten Version enthält (Ihr Schreiben vom 19. Januar 2021). Angesichts des bereits laufenden Rechtsschutzverfahrens ist uns nicht klar, ob und gegebenenfalls auf welche Weise Rückmeldungen zur Veranstaltung von der planungsführenden Gemeinde Roggwil oder dem AGR noch berücksichtigt werden können.

Ungeachtet dieses leider erneut schwierigen Vorgehens steht für uns weiterhin der Weg der Zusammenarbeit an erster Stelle, dies entsprechend unserer Stellungnahme vom 9. März 2020. Zwar kommen die neuen Änderungen der Planvorlage den bisher von vorgebrachten kantonalen Anliegen entgegen. Sie weisen aber noch immer offene Fragen auf, die an der Veranstaltung aufgegriffen wurden. Aus Sicht der kantonalen Raumplanung ist deren Klärung notwendig (zum Beispiel Belastbarkeit Anschluss A1 Rothrist [astra]; in der Nutzungsplanung rechtlich gesicherte Pflicht zur Benutzung des Gleisanschlusses [inklusive Monitoring] und zu weiteren Massnahmen im Bereich Verkehr [Fahrtenzahlen, Mobilitätskonzept, Sicherheit]). Dies würde wesentlich dazu beitragen, die weiteren Entscheide auch unter Berücksichtigung der Interessen der Nachbargemeinden und -kantone zu treffen.

Wir ersuchen Sie, dies im weiteren Verfahren zu berücksichtigen. Für die weitere Zusammenarbeit stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung. Sehen Sie oder die Gemeindebehörden hierzu konkrete Schritte vor, sind wir um eine rechtzeitige Kontaktaufnahme dankbar. Danke für die Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

Katrin Schönenberger
Sektionsleiterin Abteilung Verkehr

Bernhard Fischer
Sektionsleiter Abteilung Raumentwicklung

Anhang E Bestätigung SBB Cargo zum Bahntransport

SBB CFF FFS Cargo

Ueli Rüger
Lidl Schweiz AG
Head of Logistics
Dunantstrasse 15
8570 Weinfelden

3. Mai 2021

Zusammenarbeit Lidl-SBB Cargo in Roggwil-Wynau

Sehr geehrter Herr Rüger

Im Zusammenhang mit den Neubauplänen der Firma Lidl in Roggwil bestehen bereits seit längerer Zeit Kontakte für die Umsetzung von Bahntransporten ab dem Bahnhof Roggwil-Wynau. Roggwil-Wynau ist ein Annahmebahnhof gemäss dem Konzept für den Gütertransport auf der Schiene des Bundesamtes für Verkehr. Derzeit sind keine Veränderungen an diesem Status beabsichtigt. Für die Umsetzung der Bahntransporte ist SBB Cargo gerne bereit, entlang der bahnbetrieblichen Möglichkeiten ein entsprechendes Angebot mit Lidl für den Standort Roggwil-Wynau auszuarbeiten.

SBB Cargo ist mit mehr als einem Viertel Anteil an der gesamten Güterverkehrsleistung das führende Unternehmen im Schweizer Güterverkehr. Jährlich transportiert SBB Cargo AG rund 29,8 Millionen Tonnen Güter netto im Wagenladungs-, Ganzzugs- und im kombinierten Verkehr innerhalb der Schweiz – dies entspricht knapp 10 000 Lastwagenfahrten pro Tag.

Wir sind überzeugt, mit diesem Angebot für Lidl und den Standort Roggwil-Wynau eine attraktive Lösung für die Bahnanlieferung gestalten zu können. Sobald sich das Projekt der Firma Lidl konkretisiert, können auch die bestehenden Überlegungen zur Umsetzung von Bahntransporten konkreter vorangetrieben werden.

Freundliche Grüsse

Thomas Schweiger
Leiter Vertrieb
Mitglied der Geschäftsleitung

Bruno Fischer
Leiter Kombinierter Verkehr
Mitglied der Vertriebsleitung

Anhang F Waldabstand im Areal «Brunnmatt»

ADVOKATUR
LAFRANCHI + MEYER
Rechtsanwälte Avocats Avvocati Attorneys at law
Patrick Lafranchi Werner Meyer Reto Allemann
Christian Zuberbühler Pascal Tschan

EINGEGANGEN
17. MRZ. 2009

Waldabteilung 6 Burgdorf-Oberaargau
z.Hd. Herrn Laurent Marti, dipl. Forsting. ETH
Leitender Oberförster
Bern-Zürich-Strasse 18
Oeschberg
3425 **Koppigen**

Langenthal/Bern, 16. März 2009 WM/db

Waldabstand im Areal der Lorze AG in der "Brunnmatt" und an der Bahnhofstrasse Roggwil

Sehr geehrter Herr Marti

Vorab möchte ich mich auch im Namen meiner Klientschaft, der Lorze AG, für die konstruktive Sitzung und Begehung vom vergangenen Donnerstag, 12. März 2009, in der „Brunnmatt" und an der Bahnhofstrasse Roggwil bedanken.

Absprachegemäss fasse ich nachfolgend die Ergebnisse der Sitzung zusammen:

1. An der Sitzung mit Begehung nahmen Teil: Herren Laurent Marti, Martin Siegenthaler, Ewald Kaiser, Adrian Gasser, Jürg Trentin und Werner Meyer.

2. Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich auf den für zukünftige Bauten im Bereich der heutigen Liegenschaften Brunnmatt 5 bis 22 sowie Bahnhofstrasse 97 und 99 einzuhaltenden Waldabstand.

3. Die Waldgrenze verläuft in diesem Bereich entlang dem Hangfuss (in der Brunnmatt) resp. entlang der Hangkante (Bahnhofstrasse). Auf diese im Terrain klar ablesbaren Linien beziehen sich die nachfolgenden Abstandsfestlegungen.

Sekretariat:
Verena Kulišić Daniela Bärtschi
Steinerstrasse 34 Postfach 256 3000 Bern 6
Fon +41(0)31 352 87 87 Fax +41(0)31 351 48 31
Ulmenhof 7 Postfach 1321 4901 Langenthal
Fon +41(0)62 916 10 77 Fax +41(0)62 916 10 71
advokatur@lafranchi-meyer.ch
www.lafranchi-meyer.ch
Mitglieder des bernischen und schweizerischen Anwaltverbandes

2

4. Alle Anwesenden sind sich einig, dass bezüglich Festlegung des Waldabstandes im Bereich der vorerwähnten Liegenschaften besondere Verhältnisse im Sinne von Art. 26 Abs. 1 des Kantonalen Waldgesetzes (KWaG) vorliegen. Für zukünftige Bauten und Nutzungen an diesen Standorten findet somit der gesetzliche Waldabstand (von 30 resp. 15 Metern) keine Anwendung, sondern der Waldabstand wird nach den nachfolgend aufgeführten Grundsätzen bestimmt und festgelegt.

5. An den in Ziffer 2. hiervor erwähnten Standorten sollen künftige Hochbauten im Sinne einer Zielgrösse grundsätzlich einen Abstand von 10 Metern zur Waldgrenze einhalten.

6. Zum heutigen Zustand wird festgestellt, dass sich die bestehenden Südostfassaden der Gebäude Brunnmatt 9, 16, 20 und 22, möglicherweise auch Brunnmatt 5, ganz oder zum Teil näher als 10 Meter an der Waldgrenze befinden. Die Anwesenden kommen überein, dass zukünftige Hochbauten im Bereich der Gebäude Brunnmatt 5, 9 und 22, wie auch im Bereich der bereits abgebrochenen Gebäude 12, 13, 14 und 15 (welche in nordöstlicher Richtung exakt in der Flucht der Südostfassade des Gebäudes 9 standen) im Sinne der Besitzstandsgarantie auf die Linie der Südfassaden der bisherigen Bebauung errichtet werden können, auch wenn dadurch der Abstand zur Waldgrenze die Distanz von 10 Metern in Teilbereichen unterschreiten sollte. Dort, wo die Fassadenlinie der bisherigen Gebäude weiter als 10 Meter von der Waldgrenze entfernt liegt resp. lag, haben zukünftige Hochbauten gemäss Ziffer 5. hiervor grundsätzlich einen Waldabstand von 10 Metern einzuhalten. Im Gegenzug sind die Verantwortlichen der Lorze AG bereit, im Falle eines zukünftigen Abbruchs der Liegenschaften Brunnmatt 16 und 20, deren Südostfassade heute direkt auf der Waldgrenze liegt, einen allfälligen Neubau auf die Fassadenflucht der Gebäude 9 bis 15 zurückzunehmen (und damit ebenfalls den angestrebten Abstand von resp. gegen 10 Meter zum Wald einzuhalten).

7. Sollte die strassenmässige Erschliessung einer zukünftigen Nutzung im Areal „Brunnmatt" entlang dem Hangfuss/der Waldgrenze erfolgen, was von allen Beteiligten im Grundsatz als sinnvoll begrüsst würde (aber mit Rücksicht auf die Ansprüche potenzieller Nutzer nicht zur Bedingung gemacht werden kann), so hätte die neu anzulegende Erschliessungsstrasse einen Abstand von einem bis maximal zwei Meter, gemessen ab dem südlichen Fahrbahnrand bis zur Waldgrenze / zum Hangfuss, einzuhalten.

8. In verfahrensmässiger Hinsicht sind sich die Anwesenden einig, dass die Waldabteilung 6 im Falle einer konkreten Bauabsicht resp. im Falle des Vorliegens eines Bauprojekts frühzeitig und vorgängig zur Baugesuchseinreichung informiert und über das Projekt in Kenntnis gesetzt werden soll. Dies gilt namentlich im Falle von sich konkretisierenden Hochbauvorhaben, welche den in Ziffer 5. hiervor als Grundsatz festgehaltenen Abstand von 10 Metern zum Wald nicht oder nicht überall einhalten (können).

Ich hoffe, die Ergebnisse der Gespräche vom vergangenen Donnerstag damit vollständig und korrekt zusammengefasst zu haben. Sollten Sie mit den vorstehenden Ausführungen nicht in allen Punkten einverstanden sein, bitte ich Sie um rasche telefonische Kontaktaufnahme. Im Falle Ihres Einverständnisses mit den vorstehenden Ausführungen bitte ich Sie um eine kurze schriftliche Bestätigung.

3

Mir bleibt, Ihnen für Ihre geschätzten Bemühungen bestens zu danken. Gerne werden die Verantwortlichen der Lorze AG oder der Unterzeichnende im Bedarfsfall wiederum auf Sie zukommen.

Freundliche Grüsse

Werner Meyer, Rechtsanwalt

Beilage: Kopie Richtplan „Areal Brunnmatt" vom 19. September 2006

Kopien (ohne Beilage) an:
- Klientschaft
- Herrn Gemeinderat Martin Siegenthaler, dipl. Architekt ETH/SIA, Dorfstrasse 20, 4914 Roggwil
- Herrn Ewald Kaiser, Fachbereichsleiter Bau und Betriebe, c/o Gemeinde Roggwil, Bahnhofstrasse 8, 4914 Roggwil

Geprüft und richtig befunden
Oeschberg-Koppigen, den 18.1.2005
Der Oberförster:

Waldabteilung 6
Bern-Zürichstr. 18
Oeschberg
3425 Koppigen

Anhang G Umwandlung in Niederwald

Burgergemeinde Roggwil BE

EINGEGANGEN 13. Feb. 2013

Forstbetrieb

27.11.2012

Lorze Logistik AG
z.Hd. Herr Nyffenegger
Lagerhausstr. 12
4914 Roggwil

Umwandlung von Hochwald in Niederwald

Die Lorze AG ,vertreten durch Herr Nyffenegger , hat im Jahre 2011 nach dem Sturm vom 13.7.11 den Forstdienst angefragt ob die Waldungen auf dem „ Gugelmannareal „ in einen Niederwald umge – wandelt werden können .
Nach Rücksprache mit der Waldabteiling 6(Chr. Men) ist dieses Vor – haben mit einigen Auflagen möglich.
Es werden folgende Feststellungen / Auflagen gemacht :

- Das jetzige Waldareal bleibt Wald im Sinne des Gesetzes
- Sämtliche Eingriffe müssen mit dem Revierförster abge –
- sprochen sein
- Die Waldfläche muss bestockt bleiben
- Die Eingriffe sind gestaffelt und dosiert auszuführen

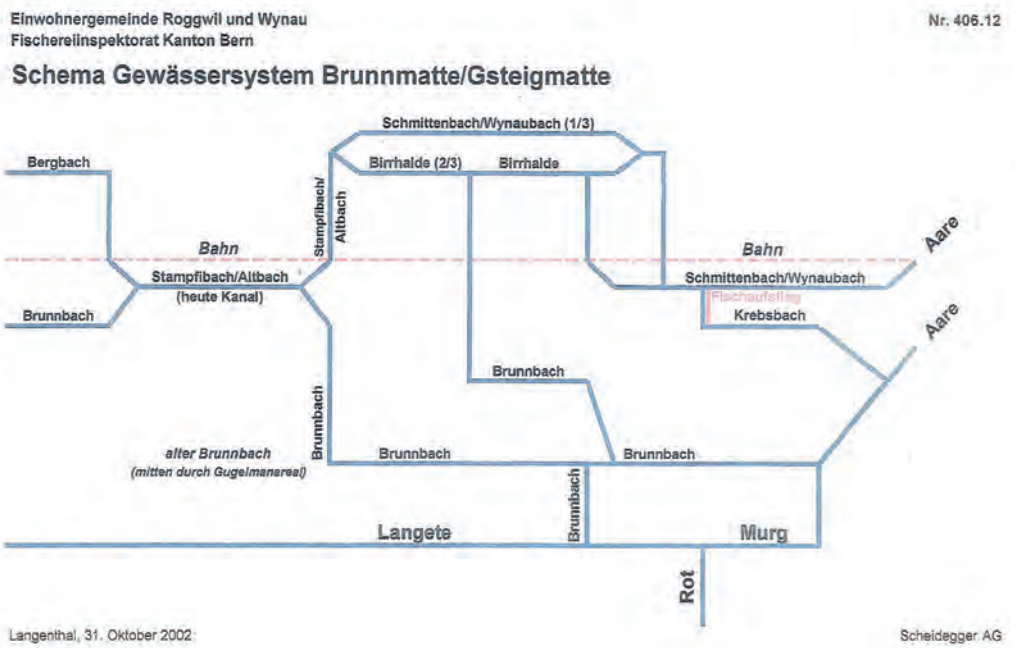
Für Rückfragen Tel. Nr. 079 / 243 86 18 stehe ich gerne zur Verfügung.

Der Revierförster :

M. Bürki

Anhang H Orts- und Landschaftsbild-Ansichten (Stand Auflage 2020)

Anhang I Schema Gewässernetz



Anhang J Schutzbeschluss NSG Nr. 140 (Auszug)

Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Bern

Direction de l'économie publique du canton de Berne

Münsterplatz 3a
3011 Bern

Auszug aus der Verfügung des Volkswirtschaftsdirektors

SCHUTZBESCHLUSS zum
Naturschutzgebiet "Mumenthaler Weiher - Brunnmatte" **NSG Nr. 140**

Gemeinden Aarwangen, Roggwil, Wynau

Die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Bern, gestützt auf Art. 5 Abs. 1 und Art. 8 der Amphibienlaichgebiete-Verordnung vom 15. Juni 2001 sowie Art. 14 Abs. 2 und Art. 36 Abs. 1 und 3 des Naturschutzgesetzes vom 15. September 1992, beschliesst:

I. Unterschutzstellung

1. Der am südöstlichen Fuss des Munibergs gelegene Mumenthaler Weiher mit seiner Umgebung sowie das östlich angrenzende, parkartige ehemalige Wässermattengebiet der Brunnmatte werden unter den Schutz des Kantons gestellt.

II. Schutzziele

2. Das Naturschutzgebiet bezweckt
   - die Erhaltung und Aufwertung des Amphibienlaichgebietes von nationaler Bedeutung;
   - die Erhaltung der parkartigen ehemaligen Wässermattenlandschaft mit ihrem Mosaik aus extensiv genutzten Feuchtwiesen, Wasserläufen, Tümpeln und Teichen, Gehölz- und Baumbeständen;
   - die langfristige Sicherung und Pflege der im Rahmen der SBB Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist realisierten ökologischen Ersatzmassnahmen und
   - die Erhaltung und Aufwertung der Lebensräume gefährdeter und charakteristischer Tier- und Pflanzenarten (Smaragdgebiet).

III. Abgrenzung

3. Das Schutzgebiet ist auf einem Plan 1: 2'000 vom 29. Januar 2013 eingetragen. Er ist Bestandteil dieses Beschlusses. Das Schutzgebiet umfasst folgende Grundstücke:
   Gemeinde Aarwangen: Grundbuchblätter Nrn. 2513, 2528 und 2538 ganz sowie Grundbuchblätter Nrn. 2514, 2522, 2527 und 2534 teilweise.
   Gemeinde Roggwil: Grundbuchblätter Nrn. 2800, 2809, 2817, 2838, 2842 (2994 BR), 2845, 2846, 2847, 2854, 2869, 2879, 2880, 2893, 2898, 2899, 2907, 2924, 2928 und 2942 ganz sowie Grundbuchblätter Nrn. 2225, 2818, 2819, 2832, 2868, 2897, 2923 und 2952 teilweise.
   Gemeinde Wynau: Grundbuchblätter Nr. 886 ganz und Nr. 887 teilweise.

IV. Schutzbestimmungen

4. Im Schutzgebiet sind sämtliche Veränderungen, Vorkehren und Störungen, die den Schutzzielen zuwiderlaufen, untersagt, insbesondere:
   a) das Errichten von Bauten, Werken und Anlagen;
   b) Terrainveränderungen, insbesondere Ablagerungen und Auffüllungen;
   c) Eingriffe in den Wasserhaushalt;
   d) das Befahren mit Motorfahrzeugen, inkl. Motorfahrrädern;
   e) das Befahren mit Fahrrädern ausserhalb der bezeichneten Wege;
   f) das Reiten ausserhalb der bezeichneten Wege;
   g) das Betreten des Schutzgebietes ausserhalb der bezeichneten Wege und der bezeichneten Fusswege vom 1. März bis 30. Juni;
   h) das Betreten der Wildtierdurchlässe unter der Neubaustrecke SBB;
   i) das Eindringen in Gewässer und Ufervegetation;
   j) das Anzünden von Feuern;
   k) das Biwakieren und Aufstellen von Zelten, Wohnwagen sowie anderen Unterständen;
   l) das Stören, Fangen, Verletzen oder Töten von Tieren sowie das Beschädigen oder Zerstören ihrer Behausungen, Unterschlüpfe, Nester und Gelege;
   m) das Laufenlassen von Hunden. Diese sind an der Leine zu führen;
   n) das Aussetzen von Tieren;
   o) das Ausgraben und Schädigen von Pflanzen;
   p) das Einbringen von Pflanzen;
   q) die Durchführung von kommerziellen und / oder öffentlich ausgeschriebenen Veranstaltungen;
   r) das Wegwerfen, Ablagern oder Einleiten von Abfällen und Materialien und
   s) die Verwendung von Düngern und Pflanzenbehandlungsmitteln.

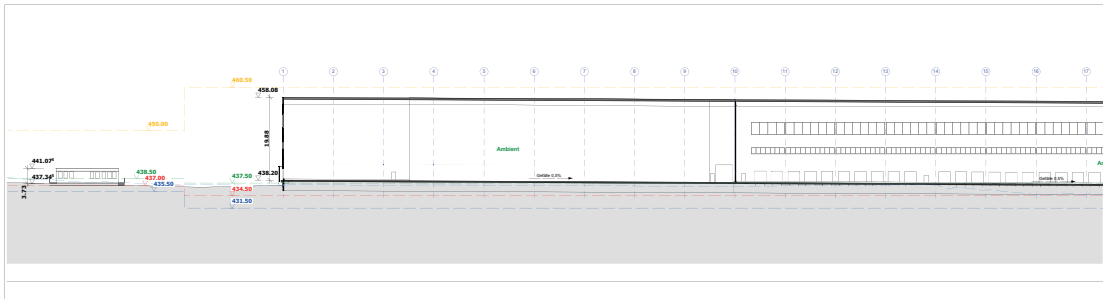
5. Die Abteilung Naturförderung kann in begründeten Fällen Ausnahmen von den Schutzbestimmungen bewilligen.

6. Keiner Ausnahmebewilligung der Abteilung Naturförderung bedürfen:
   a) Massnahmen und pflegerische Eingriffe, die den Schutzzielen entsprechen, nach Absprache mit der Abteilung Naturförderung;
   b) die landwirtschaftliche Nutzung gemäss Vereinbarungen mit der Geschäftsstelle der Landumlegungsgenossenschaft Mumenthal und nachfolgenden Vereinbarungen (vgl. Ziffer 11);
   c) die Einzelstockbehandlung von Neophyten sowie Blacken und Ackerkratzdisteln;
   d) die naturnahe forstliche Nutzung, ausschliesslich mit Naturverjüngung von standortheimischen Baumarten;
   e) das Befahren im Rahmen der land- und forstwirtschaftlichen Nutzung und
   f) die Benutzung und der Unterhalt bestehender bewilligter Bauten, Werke und Anlagen bei unveränderter Nutzung.

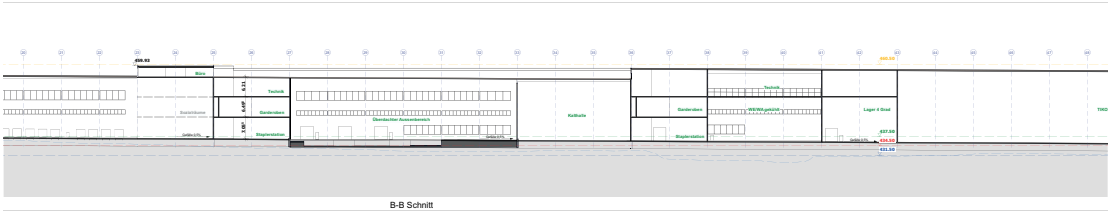
Anhang K Längsschnitt Terrain- und Gebäudehöhekote

Legende

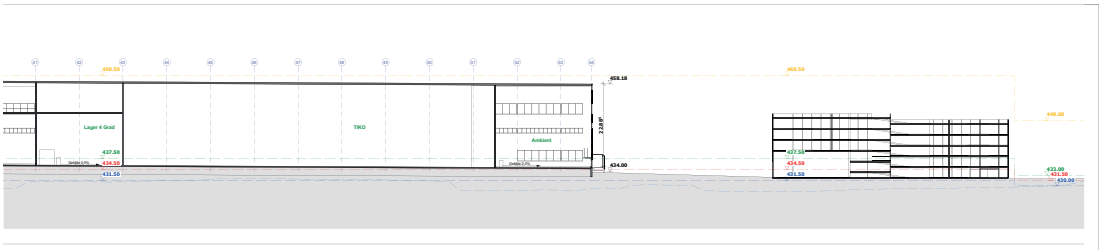
gelb: maximale Gesamthöhe
rot: mittlere massgebende Terrainkote
grün: maximale Terrainkote
blau: minimale Terrainkote



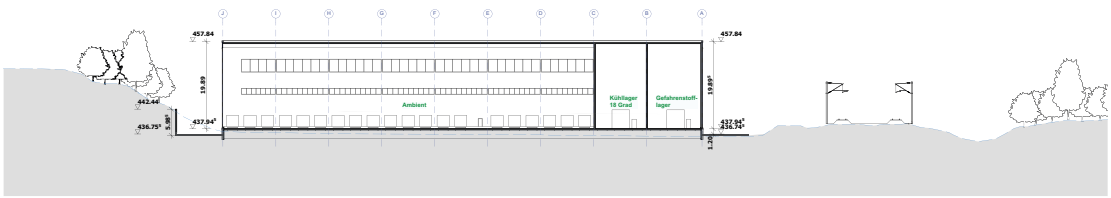
Westlicher Teil: ganz links Sektor 3 (max. Gesamthöhe Kote 450.00); Rest Sektor 2 (max. Gesamthöhe Kote 460.50)



Mittlerer Teil: Sektor 2 (max. Gesamthöhe Kote 460.50)



Östlicher Teil: Sektor 2 mit WVZ und Parkhaus, rechts angrenzend Sektor 1 (max. Gesamthöhe Kote 448.00))



Legende unter Abbildung (ohne Einzug)

Anhang L Beurteilung Vegetation Übergangsbereich Gewässerraum/Verkehrsfläche

K B P
NaturUmweltVerkehr Fliederweg 10 | CH-3007 Bern | +41 31 390 20 20 | www.kbp.ch

Neubau LIDL WVZ, Roggwil (BE):

Beurteilung Vegetation Überlagerungsbereich Gewässerraum / Verkehrsfläche

Berichtstverfasser
Dr. Michael Zimmermann

Auftraggeber
LIDL Schweiz
Weinfelden

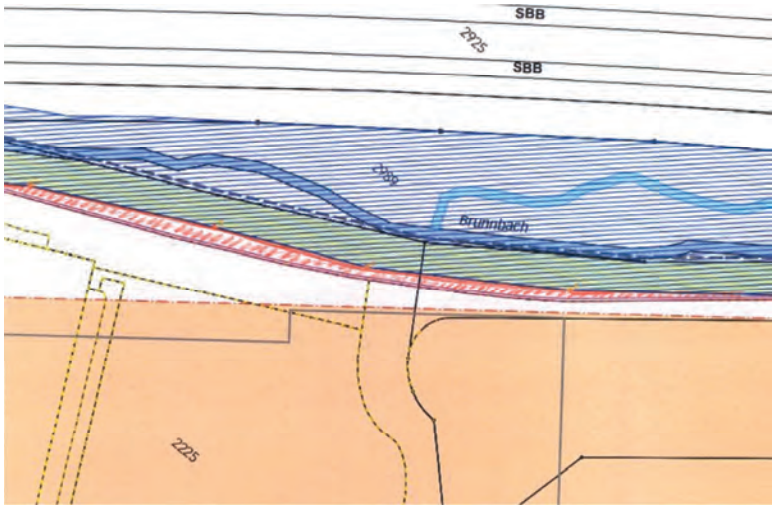
Bericht Nr. 5116

März 2020

K B P

Ausgangslage und Zielsetzung

LIDL Schweiz möchte auf dem Gugelmann-Areal in Roggwil (BE) ein Warenverteilzentrum bauen. Dazu wird für die Logistik eine Verkehrsfläche beansprucht, die in einem schmalen Bereich mit dem Gewässerraum des Brunnbachs überlagert, sofern darauf eine Ufervegetation wüchse (vgl. rotschraffierte Fläche Abbildung unten, Detailansicht Situationsplan 6289_UeO_Brunnmatt_200316_EW).



Es ist abzuklären, ob auf dem betroffenen Überlagerungsbereich eine rechtlich als schützenswert zu beurteilende Ufervegetation wächst.

Die Feldaufnahme zur Beurteilung des Vegetationstyps erfolgte am 18.3.2020. Der Termin ist aus floristischer Sicht sehr früh. Die Beurteilung der Vegetation erfolgt daher nicht nur botanisch, sondern auch aufgrund der gesamten Situation vor Ort (insbesondere topografischer Verhältnisse).

KBP

Fotodokumentation vor Ort

Die folgende Fotodokumentation dient zur Mitbeurteilung der Vegetation.

Der betroffene Überlagerungsbereich (rechts vom blauen Pflöckli) von Südwesten Richtung Nordosten (von links oben im Uhrzeigersinn), Foto: M. Zimmermann. 18.3.20

Einblick in die Vegetation im Betroffenen Überlagerungsbereich: Eine Vogelkirsche (Prunus avium) und zwei alte Kopfweiden (Abbildungen oben), anthropogen beeinflusste, degradierte Saumvegetation mit Brombeerstauden, Brennnesseln und vereinzelten invasiven Neophyten gemäss Artenliste (Abbildungen unten), Foto: M. Zimmermann, 18.3.20.

Artenliste der Aufnahme 18.3.20

Artenliste			
Arten	**Neophyt**	**Arten**	**Neophyt**
Acer pseudoplatanus		Galium apparine	
Ajuga reptans		Glechoma hederacea	
Alliaria petiolata		Hedera helix	
Arabidopsis thaliana		Hypericum maculatum	
Arrhenaterum elatius		Lamium purpureum	
Arum maculatum		Lapsana communis	
Brachyposium pinnatum		Myosotis arvensis	
Bromus erectus		Petasites hybridus	
Buddleja davidii	black-list	Plantago lanceolata	
Capsella bursa-pastoris		Poa trivialis	
Cardamine pratensis		Prunus avium	
Cirsium ssp.		Rosa ssp.	
Cornus sanguinea		Rubus aggr.	
Corylus avellana		Rubus armeniacus	black-list
Euonymus europaea		Rubus caesius	
Festuca rubra		Rubus idaeus	
Forsythia x intermedia	gebietsfremd	Salix ssp.	
Galium mollugo		Solidago canadensis	black-list
		Urtica dioeca	

Beurteilung Vegetation

Die Vegetation im betroffenen Überlagerungsbereich ist keine Ufervegetation im Sinne Artikel 21 NHG. Die Kraut- und Strauchschicht enthält keine auentypischen Arten. Der Hauptwurzelraum der Krautpflanzen liegt oberhalb des Einflussbereichs des Grundwassers. Dies ist auch nicht zu erwarten, da die topografische Situation einer Kuppenlage gleicht. Der Übergangsbereich diente zum Teil als kleiner Hochwasserschutzdamm. Aus diesem Grund ist nicht anzunehmen, dass die betroffene Fläche sporadisch vom Brunnbach überflutet wurde.

Auch als Uferbereich nach Artikel 18 Absatz 1bis NHG kann der Übergangsbereich kaum taxiert werden. Die Vegetation ist keine natürliche Ufervegetation, vielmehr anthropogen stark beeinflusst und wird kaum gepflegt. Einzelne invasive Neophyten besiedeln die Fläche. Schützenswerte Tier- und Pflanzengemeinschaften sind nicht zu erwarten.

KBP

Empfohlene Massnahmen

Auch wenn im Überlagerungsbereich keine rechtlich als schützenswerte Ufervegetation wächst, wird der Gewässerraum des Brunnbachs auf einer Länge von ca. 160 m leicht verringert (bis max. 4m). Als Ausgleich sind bei baulichen Eingriffen folgende Massnahmen zu empfehlen:

- Ersatz der zwei Kopfweiden als auentypische Elemente
- Es sind angrenzend Ausgleichsmassnahmen zu definieren, auf denen auentypische Vegetation und Elemente realisiert werden
- Bekämpfung der invasiven Neophyten (black-list) gemäss den Anweisungen der AGIN
- Entfernung der gebietsfremden Forsythia

Bern, 23.3.2020

KBP GmbH / M. Zimmermann