



Überbauungsordnung (UeO) «Kreuzäcker»

Erläuterungsbericht

Weitere Unterlagen:

Überbauungsplan 1:500

Überbauungsvorschriften

Änderung Baureglement zur ZPP 2



Februar 2026

Impressum

Auftraggeber: Gemeinde Madiswil
Autor: georegio ag, Bahnhofstrasse 35, 3400 Burgdorf
Titelbild: Überbauungsplan Kreuzäcker

Version	Datum	Inhalt
3.0	26.02.2026	Fassung für die Genehmigung

Überbauungsordnung (UeO) «Kreuzäcker»

Erläuterungsbericht

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	1
1.1	Entwicklung des Areals Kreuzäcker	1
1.2	Vorhaben der Genossenschaft Migros Aare und der privaten Grundeigentümerschaft	1
2	Vorgehen	2
3	Neue UeO «Kreuzäcker»	2
3.1	Änderung Baureglement zur ZPP 2 Kreuzäcker	2
3.2	Nachweis der Übereinstimmung mit den ZPP Vorschriften	3
3.3	Erläuterungen zum Überbauungsplan und zu den Überbauungsvorschriften	5
4	Auswirkungen der Planung (Bericht nach Art. 47 RPV)	9
4.1	Orts- und Landschaftsbild	9
4.2	Nutzungsdichte	9
4.3	Abstände	9
4.4	Erschliessung und Parkierung	9
4.5	Kinderspielplatz und Aufenthaltsflächen.....	9
4.6	Nicht betroffene Themenbereiche	10
5	Verfahren	10
5.1	Allgemein.....	10
5.2	Vorprüfung	10
5.3	Auflage, Einsprachen und Beschluss	10
5.4	Genehmigung	11
	Anhang: Leistungsfähigkeitsüberprüfung (Verkehrskonzept)	12
A	Ermittlung der massgebenden Stunde.....	12
B	Verkehrsbelastung Abendspitze 2022, ohne und mit Projekt.....	13
C	Leistungsfähigkeitsprüfung	17
D	Knotenbetrachtung	18
E	Empfehlung	19

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1	Ausschnitt Zonenplan 2014	1
Abb. 2	Ausschnitt Zonenplan 2022	1
Abb. 3	Sichtwinkel	3
Abb. 4	Bebauungsvariante	7
Abb. 5	Umgesetzte Umgebungsgestaltung der MFH Kreuzäcker Süd	8
Abb. 6	Grobkonzept Umgebungsgestaltung im Bereich der Einstellhalle UeO Kreuzäcker.....	8

Tabellenverzeichnis

Tab. 1	Nachweis Übereinstimmung UeO mit ZPP 2.....	5
Tab. 2	Zeitplan Anpassung UeO «Kreuzäcker».....	10

1 Ausgangslage

1.1 Entwicklung des Areals Kreuzäcker

Die Überbauungsordnung (UeO) «Kreuzäcker Süd» wurde am 3. Juli 2012 im koordinierten Verfahren gemäss Koordinationsgesetz (KoG) genehmigt. Anschliessend wurden die vier Mehrfamilienhäuser im Baubereich Ost realisiert. Der Bereich West ist bis heute unüberbaut. Genauso die nördlich angrenzende UeO Kreuzäcker (s. Abb. 1).

Die Genossenschaft Migros Aare ist seit längerem auf der Suche nach einem geeigneten Standort für eine Verkaufsfläche in der Region Madiswil. Sie plant im Baubereich West der UeO Süd ein Verkaufslokal zu erstellen. Im nördlichen unbebauten Bereich sind durch private Grundeigentümer EFH und MFH geplant. Die Gemeinde unterstützt diese Vorhaben und beabsichtigte im Rahmen der Teilrevision der Ortsplanung die beiden alten UeOs aufzuheben, um die Möglichkeit zu schaffen, neu abgegrenzte UeOs auszuscheiden, die den aktuellen Bedürfnissen entsprechen.

Die Vorprüfung vom 18. Februar 2022 zeigte, dass diese Aufhebung nur bei der nördlichen UeO «Kreuzäcker» möglich ist. Da die UeO «Kreuzäcker Süd» im koordinierten Verfahren genehmigt wurde, würde den Mehrfamilienhäusern mit der Aufhebung die Baubewilligung fehlen. Deshalb wird die UeO «Kreuzäcker Süd» ab Stand öffentliche Auflage nicht mehr ganz aufgehoben, sondern lediglich um den Bereich West verkleinert (s. Abb. 2). Die UeO «Kreuzäcker» (2001) wird vom Gemeinderat aufgehoben.

Aufgrund der neuen Gegebenheiten im Gebiet «Kreuzäcker» wurde eine Neuformulierung der ZPP-Vorschriften notwendig. Die Bestimmungen wurden im Rahmen der Teilrevision der Ortsplanung (2022) angepasst und in den Zonenplan Madiswil und das BauR übernommen. Die ZPP Nr. 2 «Kreuzäcker» regelt die Nutzungsart und das Nutzungsmass sowie die Gestaltungs- und Erschliessungsgrundsätze auf den Parzellen Nr. 2141 und 1199.

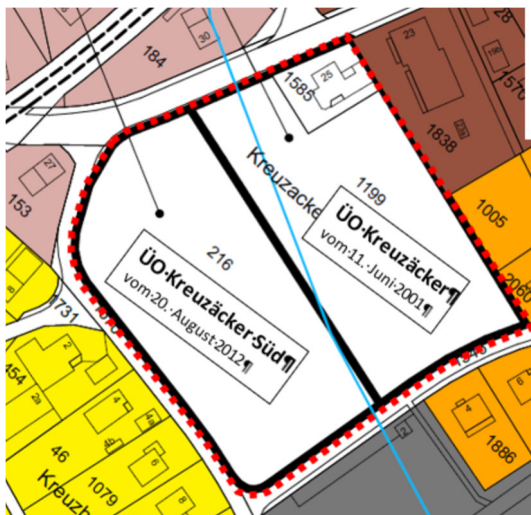


Abb. 1 Ausschnitt Zonenplan 2014



Abb. 2 Ausschnitt Zonenplan 2022

Die Teilrevision der Ortsplanung (u.a. ZPP 2) wurde durch das AGR am 12. Dezember 2024 genehmigt.

1.2 Vorhaben der Genossenschaft Migros Aare und der privaten Grundeigentümerschaft

Das von der Genossenschaft Migros Aare geplante Verkaufslokal eignet sich optimal, um die Nahversorgung mit regionalen und lokalen Produkten sowie mit Produkten des täglichen Bedarfs sicherzustellen. Um den Migros-Kund/innen in Madiswil und dem weiteren Einzugsgebiet eine

attraktive Einkaufsmöglichkeit zu bieten, wurden in der Vergangenheit diverse Standorte in und um Madiswil geprüft. Mit der Parzelle Nr. 2141 resp. der Parzelle Nr. 1199 hat die Genossenschaft Migros Aare einen zonenkonformen Standort gefunden, welcher gut erschlossen ist und über eine direkte Zufahrt ab der Kantonsstrasse (Obergasse) verfügt.

In gegenseitiger Absprache sind die Gemeinde und die Grundeigentümerinnen zum Schluss gekommen, dass eine neue Überbauungsordnung UeO «Kreuzäcker» zu erlassen ist.

2 Vorgehen

Der Erlass der neuen UeO «Kreuzäcker» erfolgt im ordentlichen Verfahren für Überbauungsordnungen zu Zonen mit Planungspflicht nach Art. 58 kantonales Baugesetz (BauG) mit kantonaler Vorprüfung, öffentlicher Auflage, Beschluss durch den Gemeinderat und Genehmigung durch das AGR.

Weiter ist eine minimale Anpassung der ZPP-Bestimmungen erforderlich. Die erforderliche Änderung des Baureglements (Art. 39 b) ZPP 2 «Kreuzäcker») erfolgt im gemischt-geringfügigen Verfahren nach Art. 122 Abs. 7/8 BauV.

3 Neue UeO «Kreuzäcker»

Die Erläuterung der neuen Überbauungsordnung erfolgt in drei Schritten:

- Änderung Baureglement zur ZPP 2 Kreuzäcker
- Nachweis der Übereinstimmung mit den ZPP Vorschriften
- Erläuterungen zu den Festlegungen im Überbauungsplan und den Überbauungsvorschriften
- Im Kapitel 4 sind die Auswirkungen der Überbauung auf Raum und Umwelt mit den betroffenen Themenbereichen dargestellt.

3.1 Änderung Baureglement zur ZPP 2 Kreuzäcker

Im Rahmen des UeO Verfahrens wird im gemischt-geringfügigen Verfahren nach Art. 122 Abs. 7/8 BauV eine Änderung der Bestimmungen zur ZPP 2 in Art. 31 b) des Baureglements vorgenommen:

Art. 31 b) ortsbezogene Bestimmungen

ZPP 2 „Kreuzäcker“

Sektor III: Die Erschliessung für die Parkierung und den Warentransport erfolgt über den Lindenweg. Einzig für LKW sind ~~Wegfahrten~~ Einfahrten über die Obergasse möglich (Einbahnregime für LKW).

Im Rahmen der Vorprüfung des Baureglements (Änderung ZPP Kreuzäcker Madiswil im Rahmen der Teilrevision der Ortsplanung 2022) wurde als Genehmigungsvorbehalt festgehalten, dass einzig für LKW Wegfahrten über die Obergasse möglich sind (Einbahnregime für LKW) und dies wurde so im Baureglement aufgenommen. Eine Einfahrt via Obergasse stände im Widerspruch zu den ZPP 2 Bestimmungen.

Es zeigte sich nun aber, dass die Sichtwinkel und der bestehende Glasfaserkasten keine Wegfahrt via Obergasse erlauben.

Im Rahmen der Erarbeitung des Bauprojekts wurden die Sichtwinkel gemeinsam mit dem Strasseninspektorat geprüft und aufgrund der bestehenden Vegetation auf der Nachbarsparzelle

erachtet das Strasseninspektorat eine Ausfahrt als nicht realisierbar (s. Abb. 3). Weiter müsste der Glasfaserkasten finanzaufwändig versetzt und das Nachbargrundstück müsste angepasst werden

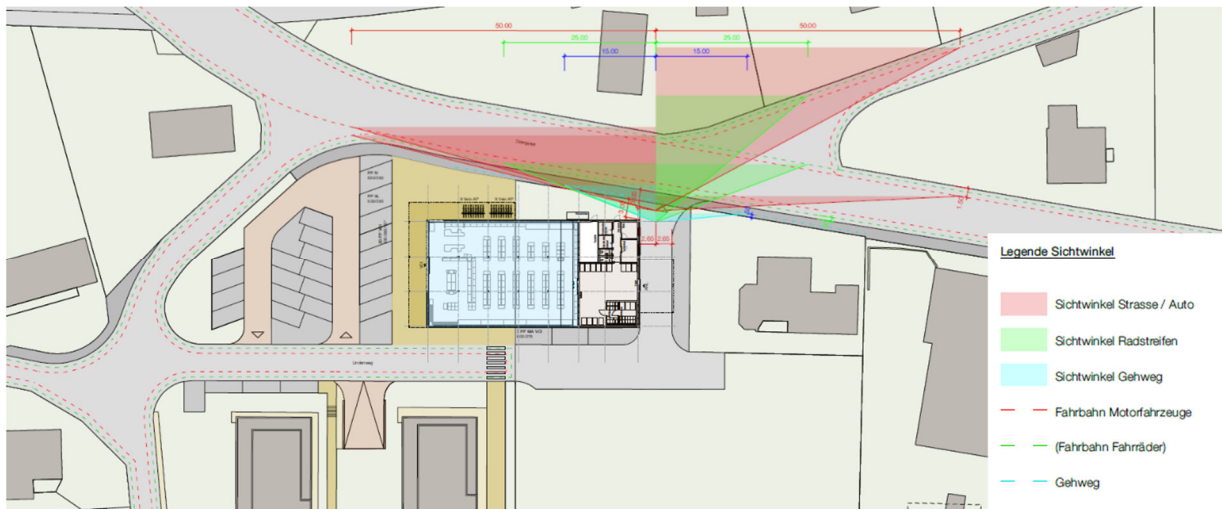
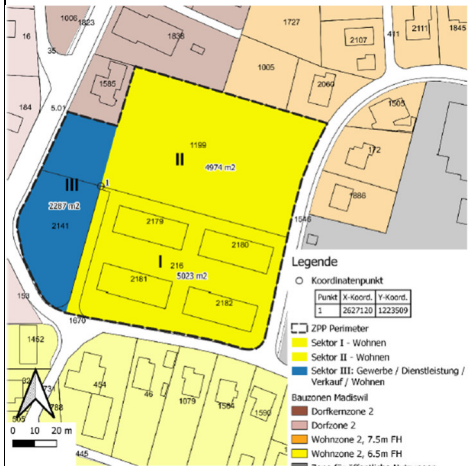


Abb. 3 Sichtwinkel

Das Einbahnregime für LKW wird beibehalten, aber mit der Anpassung im BauR zur ZPP 2 wird eine Einfahrt statt einer Wegfahrt über die Obergasse möglich.

3.2 Nachweis der Übereinstimmung mit den ZPP Vorschriften

Thema	Bestimmung ZPP 2	Nachweis zur Einhaltung
Planungszweck	Integration einer dichten Überbauung von Einfamilien- und Mehrfamilienhäusern mit gemischter Nutzung und guter Integration in das bestehende Ortsbild.	Mit der Festlegung von klar definierten Baubereichen wird eine gute Eingliederung des Gebietes in das bestehende Ortsbild sichergestellt. Diese Eingliederung orientiert sich am baulichen Bestand.
Art der Nutzung	<p>Die Zone ist in drei Sektoren aufgeteilt.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sektor I: Wohnen (bestehend) ▪ Sektor II: Wohnen ▪ Sektor III: Gewerbe / Dienstleistung / Verkauf / Wohnen 	Wohnnutzungen sind in der UeO nur in den Baubereichen zulässig, welche innerhalb der Sektoren I und II liegen. Im Sektor III ist eine Gewerbenutzung im Baubereich zulässig.

Thema	Bestimmung ZPP 2	Nachweis zur Einhaltung
Mass der Nutzung	Dichte: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Min. GFZo: 0.45 ▪ Max. Vollgeschoss: 2 Höhe: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Max. Fh tr: 8.0 m ▪ Max. Fh g: 12.0 m (inkl. Attikageschoss) Länge: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Max. Gebäudelänge: 35.0 m 	Die minimale & maximale Geschossflächenziffer oberirdisch sowie die traufseitige Fassadenhöhe werden in der UeO gemäss den angepassten Bestimmungen in der ZPP 2 vorgegeben. Gemäss ZPP 2 sind keine Grenzabstände vorgegeben, es werden, wenn nicht anders erwähnt die ortsüblichen Abstände eingehalten. Entsprechend werden die zivilrechtlichen Abstände gemäss Art. 79ff EG ZGB von allen Baubereichen eingehalten.
Lärmempfindlichkeitsstufe	Empfindlichkeitsstufe III	Die Lärmempfindlichkeitsstufe entspricht der regulären Wohn- und Gewerbezone. Die Gebäude sind genügend weit weg, um die Immissionsgrenzwerte der ES III einzuhalten.
Gestaltungsgrundsätze	Die Überbauung hat nach einem einheitlichen Konzept mit hoher Bau- und Aussenraumqualität zu erfolgen, welches das gewachsene Ortsbild und die bereits bestehenden Bauten im ZPP-Perimeter (Parzellen Nrn. 216, 2179, 2180, 2181 und 2182) berücksichtigt. Eine etappenweise Realisierung mit Teilüberbauungsordnungen ist möglich. Die Überbauung setzt eine angemessene Begrünung voraus. Im Rahmen der Überbauungsordnung ist ein Grobkonzept zur Umgebungsgestaltung zu erarbeiten. Wege, Plätze und Aufenthaltsbereiche sind zu bepflanzen.	Die Überbauungsvorschriften regeln die zulässigen Dachformen, welche sich an der baulichen Umgebung orientieren. Die ökologische Vielfalt ist mit standortheimischen Pflanzen, Sträuchern und Bäumen innerhalb der vorgegebenen Bereichen zu fördern. Es wird beachtet, dass die Einstellhalle das gesunde Wachstum der Bäume nicht beeinträchtigen darf. Es wurde ein Grobkonzept zur Umgebungsgestaltung anlehnend an die MFH Kreuzäcker Süd gemacht (Kap. 3.2.3).
Erschliessung	Sektor I und II: Die Erschliessung führt über den Lindenweg. Zwischen den Bauten sind Fusswegverbindungen vorzusehen. Sektor III: Die Erschliessung für die Parkierung und den Warentransport erfolgt über den Lindenweg. Einzig für LKW sind Wegfahrten Einfahrten möglich (Einbahnregime für LKW).	Der Sektor I und II werden mittels Fussgängerstreifen von Parzelle Nr. 2141 via der bestehenden öffentlichen Fusswegverbindung auf der benachbarten Parzelle Nr. 216 erschlossen. Zudem werden die EFH und MFH mit einer Fusswegverbindung über den Neumattweg erschlossen.

Thema	Bestimmung ZPP 2	Nachweis zur Einhaltung
	Im Rahmen der Überbauungsordnung ist durch ein fachlich kompetentes Verkehrsplanungsbüro ein Verkehrskonzept zu erstellen, welches sich eingehend mit der Erschliessung der ZPP 2 (Kantonsstrasse und Einmündung Lindenweg, Mehrverkehr) auseinandersetzt und eine bestmögliche verkehrstechnische Erschliessung aufzeigt.	Die Wohnbereiche sind mit dem MIV lediglich via den Lindenweg erreichbar. Zufahrten zum Gewerbebereich sind für den MIV ebenfalls nur über den Lindenweg zulässig. Einzig für LKW sind aus Gründen der Verkehrssicherheit Zufahrten über die Obergasse möglich und Wegfahrten erfolgen zwingend via Lindenweg (Einbahnregime). Dies steht im Widerspruch zu den ZPP 2 Bestimmungen, jedoch erlauben die Sichtwinkel keine Wegfahrt via Obergasse, weswegen eine Anpassung am BauR vorgenommen wird (vgl. Kap. 3.1.). Die Leistungsfähigkeitsprüfung (Verkehrskonzept) liegt vor; siehe Anhang

Tab. 1 Nachweis Übereinstimmung UeO mit ZPP 2

3.3 Erläuterungen zum Überbauungsplan und zu den Überbauungsvorschriften

Im Überbauungsplan und den Überbauungsvorschriften werden die wichtigsten gestalterischen und baulichen Festlegungen grundeigentümergebunden gesichert. Die Überbauungsordnung lässt einen gewissen Spielraum für die Detailplanung insbesondere im Bereich der Fassadengestaltung, Aussenraumgestaltung und Materialisierung der verschiedenen Bereiche sowie der spezifischen Verortung der Bepflanzung. Das Grundkonzept der Überbauung mit den zulässigen Baubereichen, dem Kinderspielplatz/Aufenthaltsbereich sowie den wichtigsten Gestaltungsvorschriften werden jedoch verbindlich festgelegt.

3.3.1 Art und Mass der Nutzung

Baubereiche: Die Baubereiche A und B umfassen Gebäudegrundrisse, welche sich an den Gebäuden der Überbauung Kreuzacker Süd orientieren. Die Baubereiche sind so festgelegt, dass die ortsüblichen Grenzabstände und die Strassenabstände eingehalten werden. Die oberirdischen Bauten und Anlagen sind inkl. vorspringender Gebäudeteile innerhalb dieser Baubereiche zu realisieren. Dazu wurde ein Puffer von 0.5 Meter pro Fassadenseite in den Baubereichen erstellt.

Der Baubereich C umfasst eine Fläche, auf welcher max. vier Doppel- und / oder Einfamilienhäuser zu liegen kommen. In den Vorschriften wird definiert, dass die Baukörper in den Baubereichen liegen müssen. Innerhalb des Baubereichs C ist jeweils ein Carports mit zwei Parkplätzen pro Einfamilienhaus zulässig. Die Carports der benachbarten Einfamilienhäuser /Doppeleinfamilienhäuser dürfen zusammengebaut werden, solange sie die max. Fläche von 72m² einhalten. Es gibt eine Ausnahme bzgl. vorspringende Gebäudeteile: Im Süden angeordnete Terrassen oder Balkone dürfen bis zu 5 Meter über den Baubereich hinausragen. Die Balkone dürfen abgestützt werden und eine maximale Breite von 7.5 Meter betragen. Zudem ist der Grenzabstand der Balkone bei min. 3 Meter.

Der Baubereich D umfasst ein Gebäude mit max. 2 Vollgeschosse. Vorspringende Gebäudeteile dürfen im Bereich der Einfahrt Anlieferung auf maximal 50% des entsprechenden Fassadenabschnittes max. 5.5 m über den Baubereich hinausragen, um somit witterungsgeschützt die Lieferung von Waren zu gewährleisten. Dieser vorspringende Gebäudeteil darf abgestützt werden.

Im Baubereich «Vordach Verkauf» ist ein vorspringendes Gebäudeteil von 3.0 m zulässig, welcher abgestützt werden und sich über die Gesamtfassadenlänge und über das Eck erstrecken darf, um einen gedeckten Aussenverkauf zu ermöglichen.

Art der Nutzung: In den Baubereichen A–C ist eine reine Wohnnutzung vorgesehen. In Baubereich D ist eine reine Gewerbenutzung geplant.

Mass der Nutzung: Für die Baubereiche wird eine maximale Fassadenhöhe traufseitig und giebelseitig festgelegt. Weiter wird die maximale Anzahl der Vollgeschosse pro Baubereich festgelegt. Innerhalb des gesamten Wirkungsbereichs ist eine minimale Geschossflächenziffer oberirdisch (GFZo) von 0.45 einzuhalten.

3.3.2 Erschliessung

Der Erschliessungsbereich «Fusswegerschliessung Wohngebiet Kreuzacker» dient als Zugang für Fussgänger/innen sowie als Zugang für allfällige oberirdische Veloabstellplätze. Die im Überbauungsplan bezeichneten Bereiche stellen sicher, dass innerhalb dieser Flächen eine Erschliessung für den Langsamverkehr erstellt wird, wobei für Fahrräder keine Durchgängigkeit gewährleistet sein muss (Treppen sind möglich). Die Überbauungsvorschriften lassen aber explizit die Möglichkeit zu, ausserhalb des Erschliessungsbereichs Langsamverkehr zusätzliche Fusswege zu erstellen.

Der Weg öffentlicher Fussweg muss eine Verbindung zwischen der Obergasse und dem Neumattweg gewährleisten. Der Baubereich D ist im Eingangsbereich mit einem Bereich für Fuss- und Veloverkehr umgeben. Dieser Bereich und die öffentliche Fusswegverbindung gewährleisten eine sichere Verbindung vom Neumattweg zur Strasse Obergasse für die öffentliche Nutzung. Der öffentliche Fussweg führt ausserhalb des Wirkungsbereichs weiter bis zum Neumattweg. In der Überbauungsordnung Kreuzacker Süd ist in Art. 4 Abs. 2 festgehalten, dass zwischen der neuen Erschliessungsstrasse und dem Neumattweg entlang der nördlichen Grenze ein öffentlicher Fussweg von mind. 1.50 m Breite zu erstellen ist. Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ist von der Gemeinde zu prüfen, dass der grün markierte Bereich in Abb. 4 ausserhalb des Wirkungsbereichs als Verbindungsweg sichergestellt wird.

Der blau markierte Teil in Abb. 4 wurde bewusst vom Fussweg ausgespart, sodass der südlich liegende Fussweg als öffentlicher Weg genutzt wird und die Fussgänger/innen nicht den Bereich der Einfahrt Anlieferung betreten.

Innerhalb der Leistungsfähigkeitsüberprüfung (Verkehrskonzept) wurde aufgezeigt, dass aus Sicht Leistungsfähigkeit keine Massnahmen am Knoten (Lindenweg–Obergasse) nötig sind. Um trotzdem die Einspurung vom Lindenweg in die Obergasse zu vereinfachen, wird ausserhalb des Wirkungsbereichs ein Rechtsabbieger erstellt (s. Abb. 4, rote Markierung). Dieser ist in der Überbauungsplanung als Rechtsabbiegestreifen (Nachbarsparzelle) hinweisend dargestellt. Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ist von der Gemeinde zu prüfen, dass der rot markierte Bereich in Abb. 4, welcher mehrheitlich ausserhalb des Wirkungsbereichs liegt, als Einlenker sichergestellt wird. In den Vorschriften wird sichergestellt, dass im südwestlichen Teil des Bereichs «oberirdischen Abstellplätze für Motorfahrzeuge» ein Teil der Fläche für die Ausgestaltung des Rechtsabbiegestreifens (Nachbarsparzelle) verwendet werden kann. Aus dem Vorprüfungsbericht des Amts für Gemeinden und Raumordnung AGR vom 17. Juni 2025, respektive dem Fachbericht des OIK IV vom 16. Dezember 2024, geht hervor, dass aus Sicht des OIK IV auf den Rechtsabbiegestreifen zu verzichten sei. Als Grund wird angegeben, dass bei zwei nebeneinander aufgestellten Fahrzeugen die notwendigen Sichtverhältnisse nicht gewährleistet sind. Die Einschätzung des OIK IV wird als wichtiger Hinweis für das spätere Baubewilligungsverfahren aufgenommen, hat jedoch keinen direkten Einfluss auf die Überbauungsordnung. Der hinweisend dargestellte Bereich für einen möglichen Rechtsabbiegestreifen auf der Nachbarsparzelle bleibt somit vorerst erhalten.

Die Einfamilienhäuser und Mehrfamilienhäuser werden für den MIV nur über den Lindenweg erschlossen. Eine Erschliessung über den Neumattweg und die Obergasse ist für den MIV ausgeschlossen. Einzig die LKW dürfen die Einfahrt von der Obergasse (Kantonsstrasse) nutzen. Für alle anderen Motorfahrzeuge ist eine Einfahrt via Obergasse ausgeschlossen.

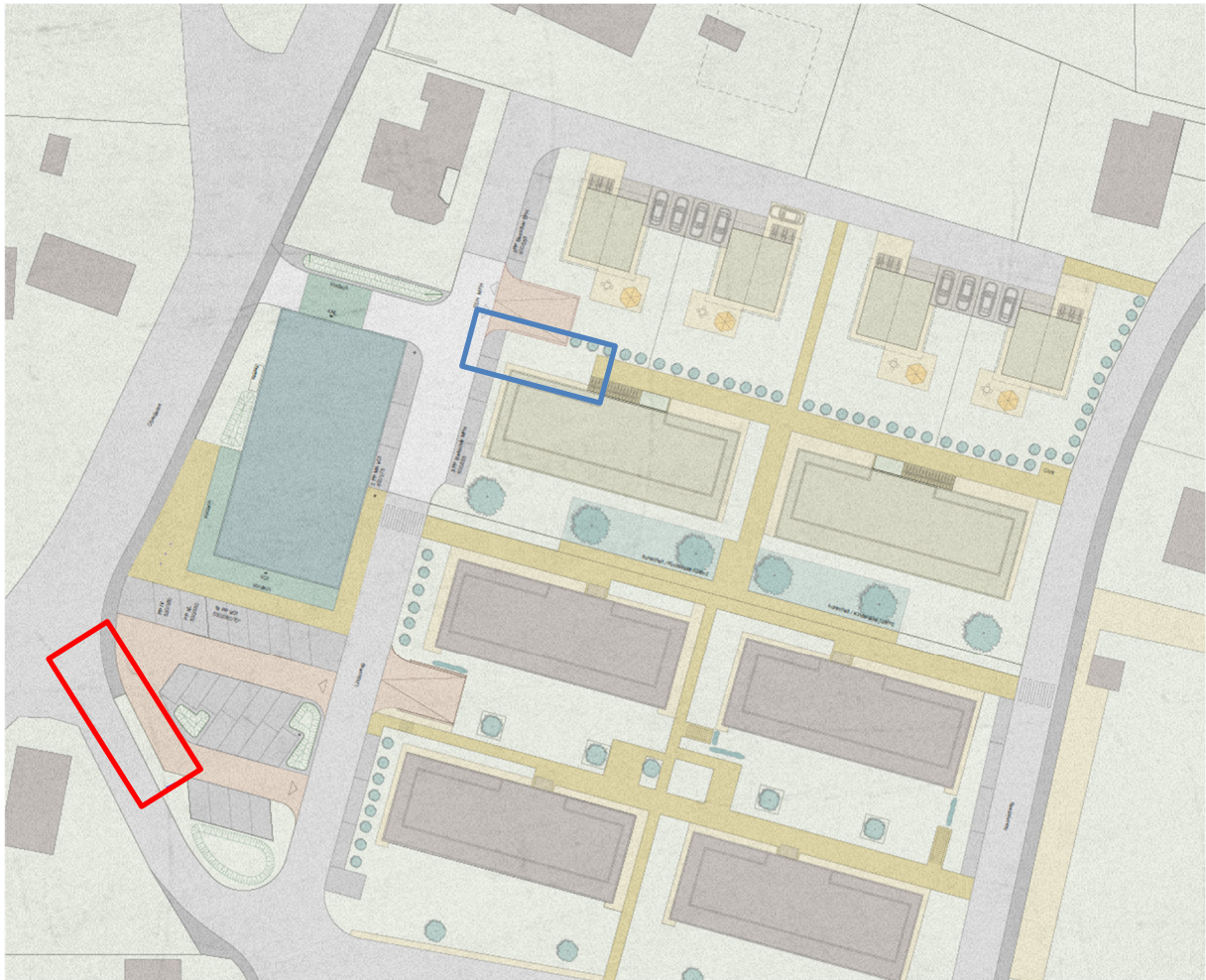


Abb. 4 Bebauungsvariante

Die Einfahrt in die unterirdische Einstellhalle hat vom Lindenweg zu erfolgen. Mit dem Bereich Zufahrt Einstellhalle wird eine Fläche definiert, innerhalb derer die Zufahrt erfolgen muss.

Die Parkierung erfolgt in der unterirdischen Einstellhalle. Oberirdische Parkplätze sind lediglich in Form von Besucherparkplätzen, Carports und Kundenparkplätze vorgesehen. Die Einstellhalle wird in der UeO in den Dimensionen nicht festgelegt, darf jedoch nicht zu einem Konflikt mit der Umgebungsgestaltung führen (Bäume).

3.3.3 Gestaltung

In den Gestaltungsvorschriften werden die wichtigsten gestalterischen Elemente verbindlich festgelegt. Auf Vorgaben zur Materialisierung wird verzichtet, die Materialisierung wird im Bauprojekt festgelegt und im Baubewilligungsverfahren beurteilt. Geregelt werden insbesondere:

- Dachgestaltung
 - Die Dachform (Sattel-, Pult- oder Flachdächer wie in der Umgebung)
- Umgebungsgestaltung:
 - Hier wird die Pflicht zur Förderung der ökologischen Vielfalt mit standortheimischen Sträuchern, Pflanzen und Bäumen im Aussenraumbereich festgeschrieben sowie die zulässigen Bauten und Anlagen in den übrigen Freiräumen (Spielplatz, Aussenraumbereich) festgelegt.

Innerhalb der ZPP wurde festgelegt, dass im Rahmen der Überbauungsordnung ein Grobkonzept zur Umgebungsgestaltung zu erarbeiten ist. Anlehnend an die umgesetzte Umgebungsgestaltung der MFH Kreuzäcker Süd wurde für die UeO Kreuzäcker die landschaftlichen Elemente übernommen. Auf der Parzelle sind einzelne Hochstammbäume und standortheimische Sträucher und

Pflanzen im westlichen Teil der Überbauung zu erkennen. Die Herausforderung besteht darin, dass die unterirdische Einstellhalle direkt eingepflanzte Bäume oberhalb der Einstellhalle verhindert.



Abb. 5 Umgesetzte Umgebungsgestaltung der MFH Kreuzäcker Süd

Diese Herausforderung der Einstellhalle zeigt sich ebenfalls im Wirkungsbereich UeO Kreuzäcker. Wie in Abbildung 6 zu erkennen, erstreckt sich die Einstellhalle über einen grossen Teil des Wirkungsbereichs. Demensprechend ist es nur möglich im südlichen Teil des Wirkungsbereichs Hochstamm-bäume zu pflanzen. Im Bereich der EFH sind standortheimische Sträucher und Pflanzen zu verwenden. Im westlichen Teil der Parzelle sind Grünflächen zu erstellen, jedoch ohne hohe Bepflanzung aufgrund der Sichtverhältnisse nahe der Strasse.



Abb. 6 Grobkonzept Umgebungsgestaltung im Bereich der Einstellhalle UeO Kreuzäcker

4 Auswirkungen der Planung (Bericht nach Art. 47 RPV)

4.1 Orts- und Landschaftsbild

Bauliche Umgebung: Entlang der Strasse Neumattweg reihen sich klein- und grossvolumige Bauten, meist mit Sattel- und Flachdächern. Diese Gegebenheiten werden in der Überbauungsordnung aufgenommen und mit der Pflicht zur Erstellung von Sattel-, Pult- oder Flachdächer umgesetzt.

4.2 Nutzungsdichte

Auf grösseren Baulandreserven wird bei Planungen die Festlegung einer Mindestdichte verlangt. Diese ist abhängig vom Raumtyp der Gemeinde und beträgt im Falle der Gemeinde Madiswil 0.45 GFZo. Diese Mindestdichte wird mit der vorliegenden Änderung der ZPP 2 bzw. der neuen Überbauungsordnung gesichert.

4.3 Abstände

In der ZPP-Bestimmung sind keine Grenzabstände vorgegeben. Die Grenzabstände sind im Überbauungsplan vermassst und entsprechenen sofern in den Überbauungsvorschriften nicht anders vermerkt den ortstypischen Grenzabständen. Der Strassenabstand zur Strasse Neumattweg wird berücksichtigt.

4.4 Erschliessung und Parkierung

Die nötige Anzahl Parkplätze gemäss den Vorgaben der kant. Bauverordnung (BauV) für die ca. 19 Wohneinheiten können in der Einstellhalle und den Carsports gut erreicht werden. Die Planung der genauen Anordnung der Parkplätze in der Einstellhalle erfolgt im Bauprojekt. Besucherparkplätze für die Wohnhäuser können oberirdisch in den entsprechend festgelegten Bereichen realisiert werden.

Die Parkierung der Kund/innen erfolgt oberirdisch auf den dafür vorgesehenen oberirdischen Abstellplätzen für Motorfahrzeuge.

Innerhalb des Bauverbotsstreifens entlang der Kantonsstrasse sind folgende Nutzungen möglich:

- Einfahrt Anlieferung
- Grünfläche Verkauf
- Bereich Fuss- und Veloverkehr und Aussenbetriebsfläche
- Oberirdische Parkplätze für Motorfahrzeuge

Die Einfahrt für Anlieferung entspricht den ZPP-Bestimmungen, erfordert jedoch eine Ausnahmebewilligung, die Parkplätze und Veloabstellanlagen müssen den Bauverbotsbereich berücksichtigen.

4.5 Kinderspielplatz und Aufenthaltsflächen

Eine grössere Spielfläche gemäss Art. 46 BauV ist nicht notwendig, es werden weniger als 20 Familienwohnungen realisiert. Im Bereich Spielfläche soll ein Kinderspielplatz realisiert werden. Zudem dient der Aussenraumbereich auch als Spielfläche, wird mit der Bepflanzung und Gestaltung jedoch nicht als reines Rasenspielfeld realisiert.

4.6 Nicht betroffene Themenbereiche

Die folgenden raumrelevanten Themen sind auf der Parzelle nicht betroffen:

- Störfallvorsorge
- Altlasten
- Naturgefahren
- Archäologie
- Kulturland / Fruchtfolgeflächen
- Gewässer

5 Verfahren

5.1 Allgemein

Das Verfahren zu den Anpassungen der UeO «Kreuzäcker» richtet sich nach Art. 58 BauG und nach folgendem Zeitplan:

Projektphase	2023			2024				2025				2026	
	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2
Planungsvereinbarung													
Entwurf Unterlagen													
Vorprüfung													
Überarbeitung Unterlagen													
Öffentliche Auflage													
Beschluss GR													
Genehmigung													

Tab. 2 Zeitplan Anpassung UeO «Kreuzäcker»

5.2 Vorprüfung

Am 8. Juli 2024 wurden die Unterlagen dem Amt für Gemeinden und Raumordnung zur Vorprüfung eingereicht. Gemäss Vorprüfungsbericht vom 17. Juni 2025 stellt das Amt für Gemeinden und Raumordnung unter Vorbehalt einiger kleineren Punkte die Genehmigung der Überbauungsordnung in Aussicht und stimmt dieser somit zu.

Die entsprechenden Änderungen wurden im Überbauungsplan und den Überbauungsvorschriften umgesetzt und im Erläuterungsbericht beschrieben oder angepasst, die Hinweise und Empfehlungen wurden nach Möglichkeit umgesetzt, oder für weitere Verfahrensschritte zur Kenntnis genommen.

5.3 Auflage, Einsprachen

Nach der Publikation im amtlichen Anzeiger Oberaargau vom 31. Dezember 2025 sowie dem 08. Januar 2026 wurden die Akten vom 8. Januar bis zum 6. Februar 2026 öffentlich aufgelegt.

Die Auflagefrist konnte ohne den Eingang von Einsprachen und Rechtsverwahrungen abgeschlossen werden.

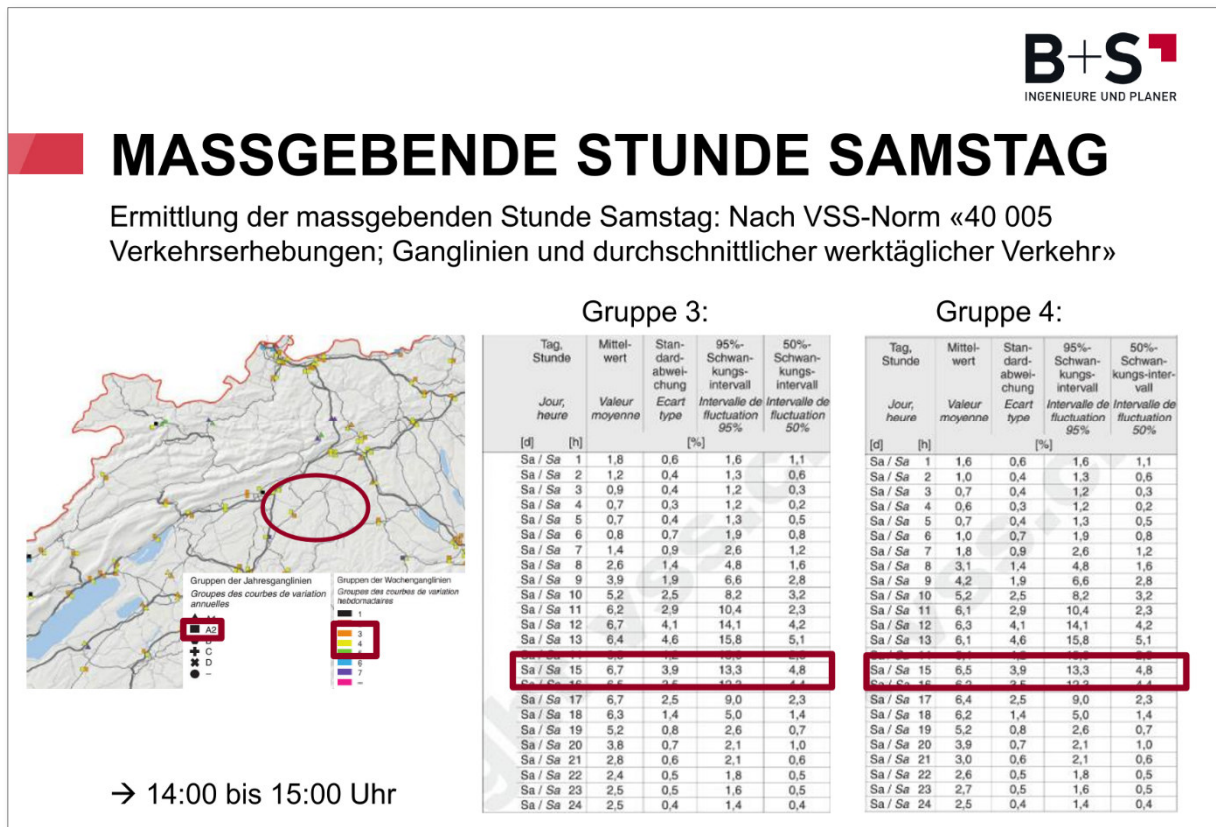
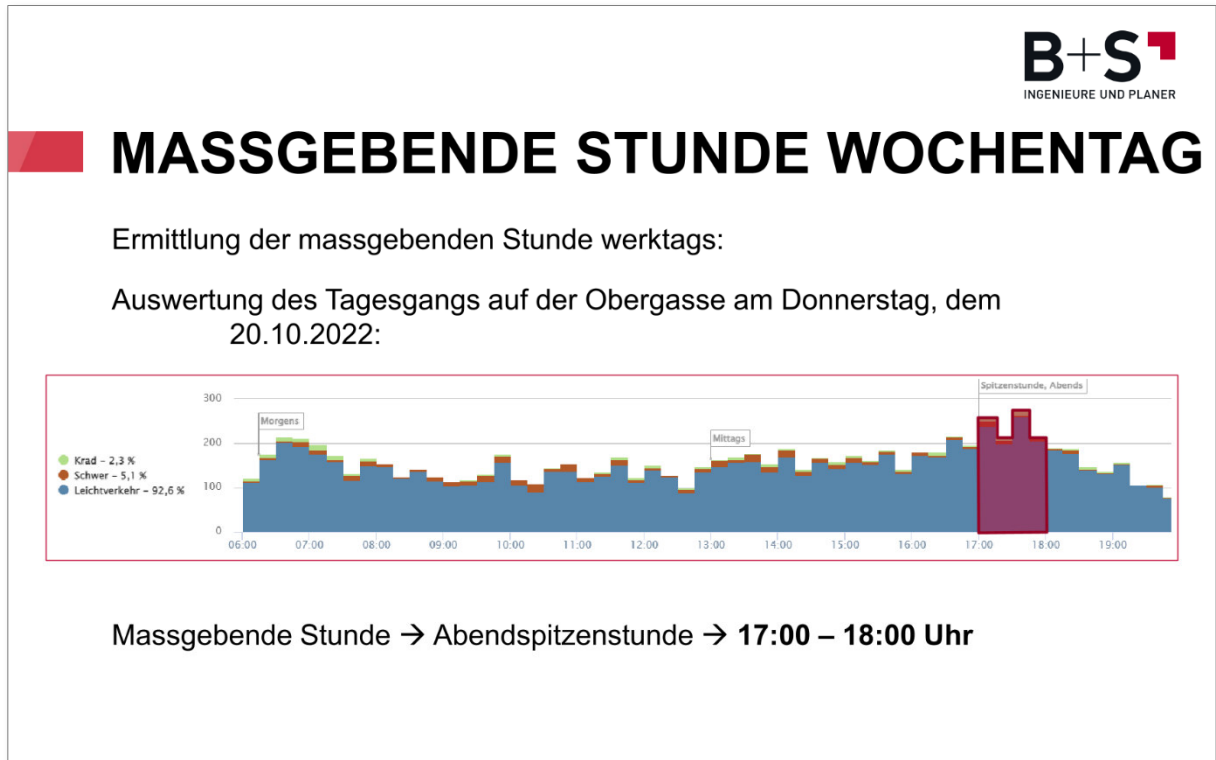
5.4 Beschluss und Genehmigung

Der Gemeinderat hat am 23. Februar 2026 die Überbauungsordnung, bestehend aus dem Überbauungsplan und den Überbauungsvorschriften sowie die Änderung am Baureglement betreffend die Bestimmungen zur ZPP2 beschlossen und die Unterlagen zur Genehmigung beim Amt für Gemeinden und Raumordnung eingereicht.

Die Bekanntmachung der geringfügigen Änderung des Baureglements (Bestimmungen der ZPP 2) erfolgte am 26.02.2026.

Anhang: Leistungsfähigkeitsüberprüfung (Verkehrskonzept)

A Ermittlung der massgebenden Stunde



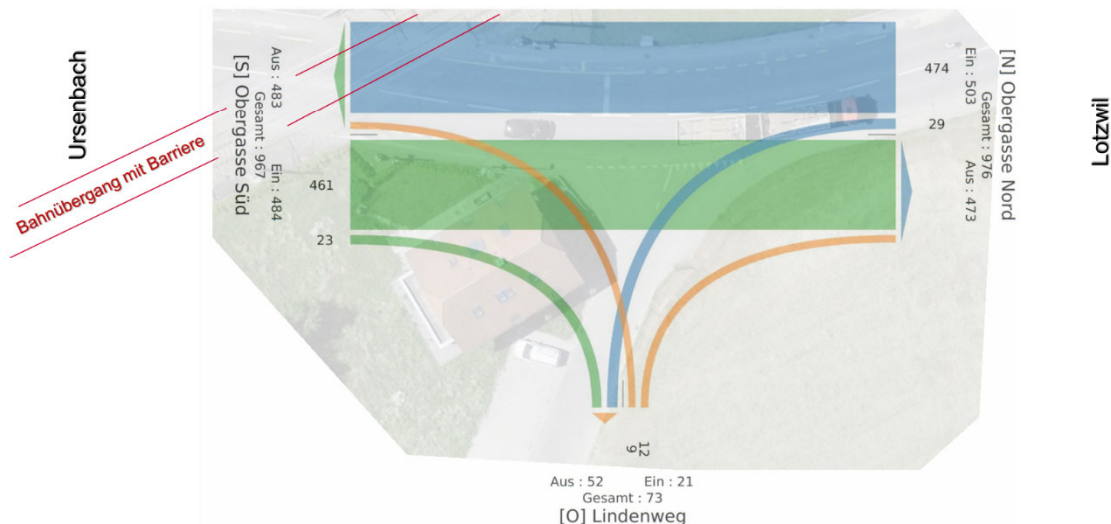
MASSGEBENDE STUNDE

Auswertung der Knotenströme während folgenden Stunden:

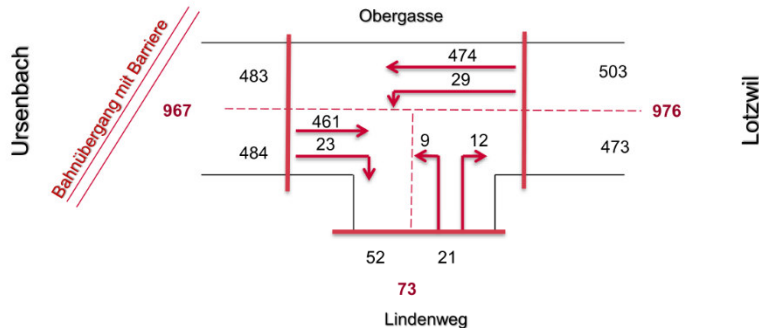
- Dienstag, 18.10.2022, 17:00 – 18:00 Uhr
- Donnerstag, 20.10.2022, 17:00 – 18:00 Uhr
- Samstag, 22.10.2022, 14:00 – 15:00 Uhr
 - Samstag Im Vergleich zu ASP von Dienstag / Donnerstag weniger hoch
 - Abendspitzenstunde von Dienstag, 18.10.2022 zwischen 17:00 – 18:00 Uhr ist massgebend
 - Hinsichtlich der Jahreganglinie gilt die Gruppe A2, welche einen praktisch vollkommen ausgeglichenen Verlauf über das Jahr und keine klare Spitze zeigt (SN 40 005). Es wird deshalb keine Anpassung der erhobenen Zahlen nötig.

B Verkehrsbelastung Abendspitze 2022, ohne und mit Projekt

ABENDSPITZE DI 18.10.22 OHNE PROJEKT, GESAMTVERKEHR OHNE VELO



ABENDSPITZE OHNE PROJEKT



Gesamtverkehr ohne Velo

Fazit: Aufteilung Fahrtrichtungen

- 60 % von / nach Lotzwil
- 40 % von / nach Ursenbach

FAHRTENBERECHNUNG PROJEKT

Annahmen:

- Aufteilung Fahrtrichtungen analog heutiger Verkehr:
 - 60 % von / nach Lotzwil
 - 40 % von / nach Ursenbach
- Verkehr wird gesamthaft neu generiert (keine Mitnahmeeffekte). Dies wird für die Leistungsfähigkeitsberechnung so angenommen, da auch bei Mitnahmeeffekten der Knoten durch die zusätzlichen Abbiegeströme belastet wird. So befinden wir uns hinsichtlich Leistungsfähigkeit auf der sicheren Seite. Realistisch betrachtet kann aber durchaus davon ausgegangen werden, dass nicht der gesamte Verkehr neu generiert wird.
- Abendspitze (ASP): Der generierte Verkehr teilt sich 50/50 in ein- und ausfahrende Fahrzeuge auf.
- Worst Case ASP: 1 kompletter Wechsel Parkplatz VOI und alle Anwohner fahren zu, der durch den Verkauf generierte Verkehr teilt sich 50/50 in ein- und ausfahrende Fahrzeuge auf, alle Anwohner fahren zu
 - oder** 1 kompletter Wechsel Parkplatz VOI und 50% der Anwohner fahren zu, 50% weg, Verkehr teilt sich 50/50 in ein- und ausfahrende Fahrzeuge auf
 - oder** Grenz Betrachtung 1 kompletter Wechsel über alles, Verkehr teilt sich 50/50 in ein- und ausfahrende Fahrzeuge auf (unrealistisch)

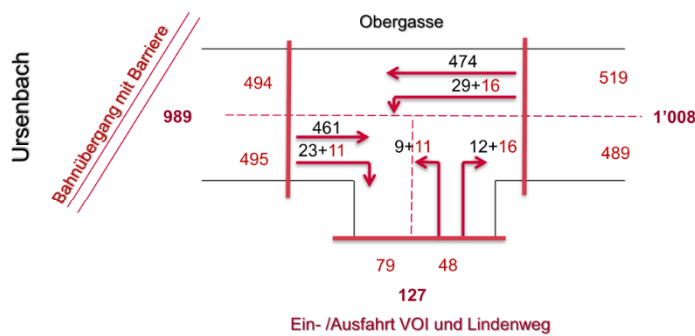
FAHRTENBERECHNUNG PROJEKT

Nutzung	Anzahl Parkplätze	Anzahl Fahrten / Parkplatz	Fahrten / Tag	Anteil Spitzenstunde	Fahrten / Spitzenstunde	Worst case ASP
VOI Kunden	23	12	276	15%	41	46
VOI Mitarbeiter	3	3	9	15%	1	6
Anlieferung			2.5		1	
Gesamt VOI	26		288		43	52
6 Einfamilienhäuser, je 2 Parkplätze	12	3	36	15%	5	12
2 Mehrfamilienhäuser mit insgesamt 12 Wohnungen*	12	3	36	15%	5	12
Gesamt Wohnungen	24		72		10	24
TOTAL	50		360		53	76

* Angabe GMA:
- geplant 12 Wohnungen
- geplant 1 Parkplatz pro Wohnung
- 2 - 3 Anlieferungen / Tag

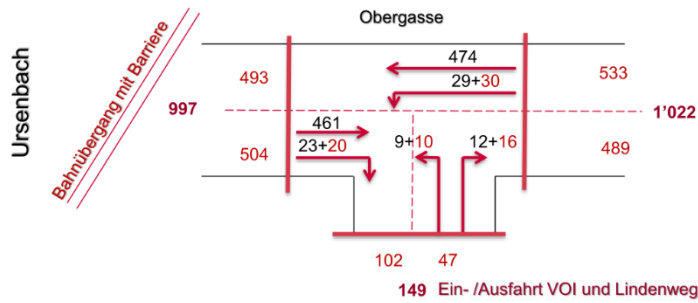
ENTWURF

ABENDSPITZE MIT PROJEKT

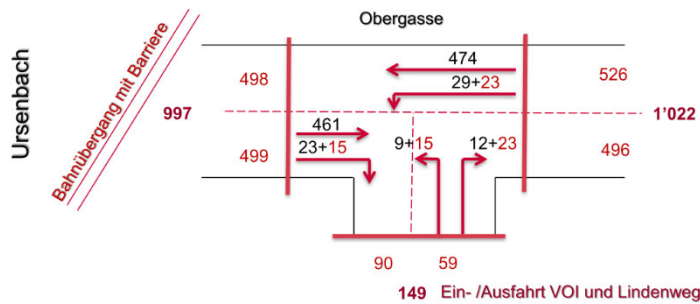


ASP 15 %
→ +53 Fahrzeuge
verteilt zu/weg 50-50

ABENDSPITZE WORST CASE

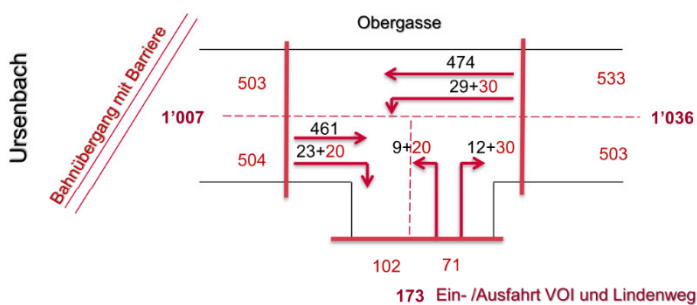


Lotzwil
Kompletter Wechsel VOI
Alle Anwohner zu
→ +76 Fahrzeuge,
mehr zu als weg



Lotzwil
Kompletter Wechsel VOI
Anwohner 50% zu 50% weg
→ +76 Fahrzeuge
verteilt zu/weg 50-50

GRENZBETRACHTUNG



Lotzwil
Kompletter Wechsel VOI /
Anwohner
→ +100 Fahrzeuge
verteilt zu/weg 50-50

C Leistungsfähigkeitsprüfung

LEISTUNGSFÄHIGKEIT (LF)

Die Leistungsfähigkeitsprüfungen für die diversen Fälle wurde anhand des Programms Knobel basierend auf der Norm SN 640 022 durchgeführt. Sie gilt ohne Berücksichtigung der Barrierenschliessung bei Zugsdurchfahrt.

Ergebnisse:

- ASP IST-Zustand: **Verkehrsqualitätsstufe (VQS) B** (alle Ströme haben VQS A ausser Linksabbieger aus Lindenweg, dieser hat VQS B). Die Wartezeit beträgt ca. 13 s.
- ASP mit Projekt: **VQS B** (alle Ströme haben VQS A ausser Linksabbieger aus Lindenweg, dieser hat VQS B). Die Wartezeit beträgt ca. 15 s.
- ASP mit Projekt worst case (beide Varianten): **VQS C** (alle Ströme haben VQS A ausser Linksabbieger aus Lindenweg, dieser hat VQS C). Die Wartezeit beträgt ca. 16 s.
- Grenzbetrachtung: **VQS C** (alle Ströme haben VQS A ausser Linksabbieger aus Lindenweg, dieser hat VQS C). Die Wartezeit beträgt ca. 17 s.

FAZIT

- In der normalen Abendspitze mit Projekt bleibt die Verkehrsqualität am Knoten gleich wie heute (VQS B, sehr gut, gute Verkehrsbedingungen).
- Selbst die Grenzbetrachtung ergibt eine VQS C (gut, befriedigende Verkehrsbedingungen) für den Knoten.
- Massgebend ist der Linksabbieger aus dem Lindenweg, dieser ist der einzige Strom mit einer „eingeschränkten“ Leistungsfähigkeit. Der Rechtsabbieger ist im Mischstrom ebenfalls betroffen, gemeinsam betrachtet liegt aber die VQS auch in der Grenzbetrachtung bei B (sehr gut).
- Der Linksabbieger aus der Obergasse in den Lindenweg ist unproblematisch (VQS A (sehr gut) sogar in der Grenzbetrachtung)
- Aus Sicht Leistungsfähigkeit sind keine Massnahmen am Knoten nötig.

PRÜFUNG RECHTSABBIEGER LINDENWEG

An der Gesamtleistungsfähigkeit des Knotens ändert sich durch die Anordnung eines Rechtsabbiegestreifens im Lindenweg nichts.

Vorteile Rechtsabbiegestreifen:

- Die Beeinträchtigung des Rechtsabbiegers wird reduziert, da bis zu einem gewissen Rückstau der Linksabbieger an diesem vorbeigefahren werden kann.
- Dies gilt auch bei wartenden Linksabbiegern an der Barriere, ausserhalb der Spitzenstunden.

Nachteile Rechtsabbiegestreifen:

- Die Sichtbeziehungen sind bei zwei nebeneinander ausfahrenden Fahrzeugen eingeschränkt.
- Mehr Platzbedarf

D Knotenbetrachtung

VERKEHRSBEOBACHTUNG KNOTEN

- Keine massgebenden Rückstausituationen im Lindenweg bei Barrierschliessung beobachtet.
- Links vorbeifahren an Rückstau vor geschlossener Barriere auf der Obergasse für Abbieger in Lindenweg. Unproblematisch wegen guter Übersicht.
 - Könnte vermehrt auftauchen mit Projekt (mehr Linksabbieger)
 - Übersichtlichkeit wird durch Projekt nur wenig verringert, evtl. durch Veloabstellplätze
 - Da von einem gewissen Mitnahmeeffekt (Besuch Voi durch Kunden, welche heute schon dort vorbeifahren und den Abstecher zum VOI „mitnehmen“) ausgegangen werden kann, wird in der Realität der Gesamtverkehr nicht um die berechnete Anzahl Fahrten zunehmen. Die Situation wird sich also im Vergleich zu heute nur geringfügig verschlechtern.

E Empfehlung

EMPFEHLUNG

Empfehlung:

- Aus verkehrstechnischer Sicht sind mit dem geplanten VOI keine Massnahmen am Knoten nötig.
- Soll eine Komforterhöhung für den Rechtsabbieger aus dem Lindenweg erreicht werden, kann ein Rechtsabbiegestreifen oder eine Aufweitung im Knotenbereich vorgesehen werden.
- Soll ein Vorbeifahren am Rückstau vor der Barriere auf der Obergasse unterbunden werden, kann eine durchgezogene Mittellinie markiert werden (in der Knotenzufahrt von Norden kommend).