



Verkehrsintensive Vorhaben (ViV)

Umgang mit verkehrsintensiven Vorhaben im kantonalen Richtplan

Arbeitshilfe

Bearbeitungsdatum	07.10.2024
Version	1.0
Klassifizierung	Nicht klassifiziert
Autor/-in	Fachgremium Verkehrsintensive Vorhaben (gemäss Art. 91e BauV)

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung und Einordnung	3
2.	ViV-Standorte im kantonalen Richtplan	3
2.1	Prüfung der Richtplanrelevanz und -pflicht	4
2.2	Erforderliche Abklärungen (Grundlagenarbeit)	4
2.2.1	Anforderungen an den ViV-Standort (Planungsgrundsätze 1-5)	4
2.2.2	Verträglichkeit des ViV-Standorts (Planungsgrundsatz 6)	5
2.3	Grundlagenbericht und Antrag	7
2.4	Umsetzung im kantonalen Richtplan	7
2.4.1	Fachliche Koordination und Konsolidierung	7
2.4.2	Mitwirkungsprozess und Beschluss durch Regierungsrat	8
2.5	Festlegung im kantonalen Richtplan	8
3.	Regulierungsmöglichkeiten	8

1. Einleitung und Einordnung

Verkehrsintensive Vorhaben (ViV) sind Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt, weshalb sie gemäss Artikel 8 Absatz 2 Raumplanungsgesetz (RPG¹) einer Planungspflicht unterliegen. Der Planungspflicht wird im kantonalen Richtplan sowie in den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK) nachgekommen. In den RGSK sind Standorte für ViV mit 2'000 bis und mit 5'000 Fahrten DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr), im kantonalen Richtplan Standorte für ViV mit mehr als 5'000 Fahrten DTV zu bezeichnen (Art. 91b Bauverordnung BauV²). Mit diesem Vorgehen wird die räumliche Abstimmung sichergestellt und den Anforderungen gemäss Artikel 8 Absatz 2 RPG entsprochen.

Die Ausführungen in der vorliegenden Arbeitshilfe fokussieren auf die Prüfung und Festlegung von kantonalen ViV-Standorten. Die Arbeitshilfe ist als Empfehlung und Orientierungsrahmen für eine einheitliche Umsetzung der übergeordneten Vorgaben zu verstehen. Das konkrete Vorgehen bei der Prüfung von regionalen ViV-Standorten legen die Regionen unter Berücksichtigung der kantonalen Vorgaben fest. Die vorliegenden Ausführungen zum kantonalen Richtplan können dabei als Hilfestellung dienen.

Die Arbeitshilfe richtet sich insbesondere an die kommunalen Planungsbehörden sowie an die kantonalen Fachstellen. In der Vollzugshilfe ViV (Kanton Bern, AGR/beco/BVE 2017) werden in Kapitel 5 die Vorgaben betreffend Richtplanung erläutert. Die bisherigen Erfahrungen haben gezeigt, dass eine aus der Praxis abgeleitete Ergänzung dazu hilfreich ist.

2. ViV-Standorte im kantonalen Richtplan

Die Bezeichnung von neuen und die Überprüfung von bestehenden ViV-Standorten im kantonalen Richtplan erfolgen im Rahmen der ordentlichen zweijährlichen Controlling-Runden. Neue ViV-Standorte und/oder Anpassungen von bestehenden können jeweils im Hinblick auf eine Controlling-Runde beim Kanton (Amt für Gemeinden und Raumordnung, Abteilung Kantonsplanung) eingegeben werden. Die nachfolgende Abbildung 1 zeigt das erforderliche und empfohlene Vorgehen.

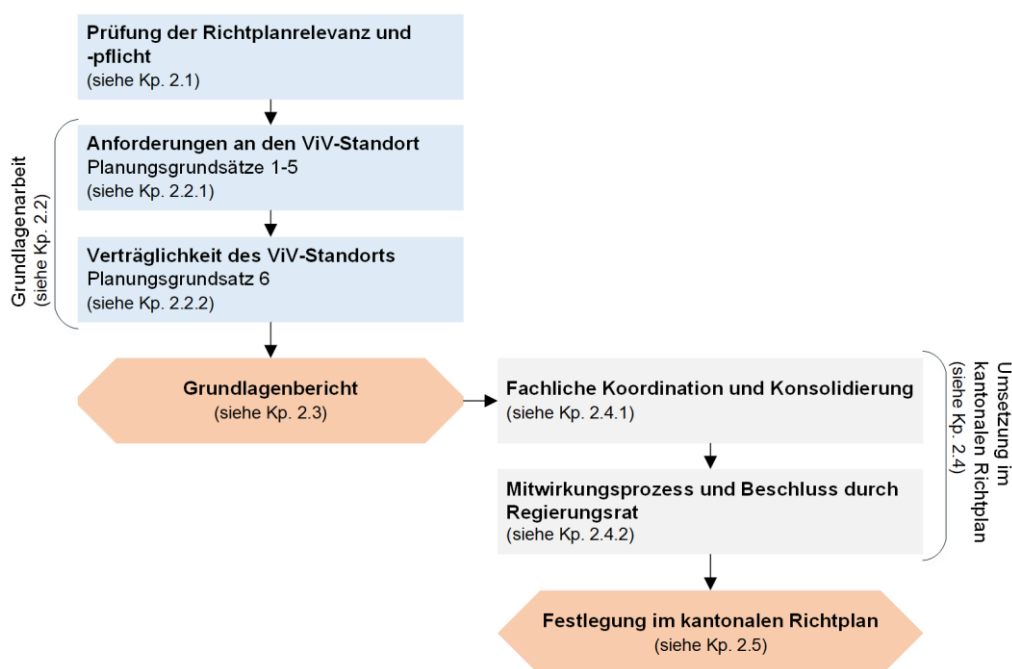


Abbildung 1 Vorgehen bei Richtplan-Anpassungen

¹ Bundesgesetz vom 22.3.1979 über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG), SR 700

² Bauverordnung vom 6.3.1985 (BauV), BSG 721.1

2.1 Prüfung der Richtplanrelevanz und -pflicht

Das Massnahmenblatt B_02 des kantonalen Richtplans sowie Artikel 91b BauV definieren die Richtplanpflicht bei verkehrsintensiven Vorhaben. Die Richtplanpflicht bewirkt, dass neue ViV oder wesentliche Änderungen von bestehenden ViV im Planerlassverfahren erst genehmigt oder eine Baubewilligung erst erteilt werden kann, wenn der betreffende ViV-Standort im kantonalen (oder regionalen) Richtplan festgelegt worden ist (Koordinationsstand Festsetzung).

ViV-Standorte werden im kantonalen Richtplan dann geprüft, wenn sich die rechtlichen und tatsächlichen Verhältnisse erheblich ändern. Dies ist insbesondere der Fall, wenn

- ein neues verkehrsintensives Vorhaben realisiert werden soll (umfasst ebenfalls Nutzungsänderungen bei bestehenden Anlagen, welche zu Mehrfahrten und zur Überschreitung der ViV-relevanten Fahrtengrenze von 2'000 Fahrten DTV führt) oder
- bei einer bestehenden ViV-Anlage oder bei einem bestehenden ViV-Standort eine wesentliche Änderung vorgesehen ist oder aus Sicht Siedlung, Strassenkapazitäten und/oder Umweltbelange ein Bedarf für eine Anpassung im kantonalen Richtplan besteht. Auslöser für eine wesentliche Änderung können fahrtenrelevante Nutzungsänderungen, konkrete Entwicklungsabsichten oder Perimeteränderungen sein.

Sollte aus Sicht des Planungsträgers (in der Regel Gemeinde, teilweise auch Region oder Kanton) ein Handlungsbedarf bezüglich Anpassung des Richtplaneintrags vorliegen, so ist frühzeitig mit dem Kanton (Amt für Gemeinden und Raumordnung zu Handen des Fachgremiums ViV) der Austausch zu suchen.

2.2 Erforderliche Abklärungen (Grundlagenarbeit)

Sollte eine Anpassung des kantonalen Richtplans für ein Vorhaben notwendig sein (siehe Kapitel 2.1), sind diverse Abklärungen erforderlich. Im Rahmen der Grundlagenarbeit wird zuerst geprüft, ob die Anforderungen an den ViV-Standort erfüllt sind (siehe Kapitel 2.2.1). Wenn sich das untersuchte Gebiet grundsätzlich für eine verkehrsintensive Nutzung eignet, werden in einem folgenden Schritt die Auswirkungen des potenziellen ViV-Standorts geprüft (siehe Kapitel 2.2.2). Das Ergebnis dieser Abklärungen inkl. Empfehlung zum Regulierungsbedarf werden in einem Grundlagenbericht dargestellt (siehe Kapitel 2.3).

Der zeitliche Bedarf für die Erstellung des Grundlagenberichts hängt unter anderem von der Komplexität des ViV-Standorts, den vorhandenen Daten (insb. Verkehrszahlen) sowie des Kontextes ab. In der Regel sind zwischen 9 bis 12 Monate erforderlich. Es empfiehlt sich genügend Zeit für die Abklärungen, Konsultationen und Besprechungen einzurechnen, so dass die Arbeiten mit der erforderlichen Qualität abgeschlossen und die nachfolgenden Schritte (vgl. Kapitel 2.3) planmässig durchgeführt werden können.

Die Standortgemeinde ist grundsätzlich für die Grundlagenarbeit zuständig, eine Delegation an die Projektträgerschaft ist nicht ausgeschlossen. Die Gemeinde hat als zuständige Planungsbehörde die erforderlichen Kenntnisse zur spezifischen Situation, den Örtlichkeiten und Entwicklungsabsichten. Daneben sind weitere Akteurinnen und Akteure involviert (kommunale, kantonale Fachstellen, Region, Bundesbehörden, Anlagenbetreiber und -betreiberinnen, Raumplanungs- und Verkehrsbüros). Die kantonalen Stellen (insb. das Fachgremium ViV) unterstützen und begleiten bei Bedarf die Arbeiten und stellen Grundlegendaten zur Verfügung.

2.2.1 Anforderungen an den ViV-Standort (Planungsgrundsätze 1-5)

Im kantonalen Richtplan sind die Anforderungen für die Interessenabwägung bei der Festlegung von Standorten, welche für verkehrsintensive Nutzungen geeignet sind, definiert. Nur wenn die Anforderungen an den Standort kumulativ erfüllt sind, ist es möglich, eine verkehrsintensive Nutzung zu realisieren.

Namentlich sind folgende Aspekte zu berücksichtigen (siehe Massnahmenblatt B_02, in welchem die Anforderungen detaillierter beschrieben sind):

- Ziffer 1: Anforderung an den Raumtyp der Standortgemeinde
- Ziffer 2: Anforderung an die Lage des potenziellen ViV-Standorts
- Ziffer 3: Anforderung an die Erreichbarkeit für den Velo- und Fussverkehr
- Ziffer 4: Anforderung an die ÖV-Erschliessung
- Ziffer 5: Anforderung an die MIV-Erschliessung

2.2.2 Verträglichkeit des ViV-Standorts (Planungsgrundsatz 6)

Anforderungen

Sind die Anforderungen an den ViV-Standort erfüllt (siehe Kapitel 2.2.1), ist zu untersuchen, ob die Auswirkungen der potenziellen ViV-Nutzung verträglich sind. Relevant hierfür sind die drei Aspekte Standort (räumliches Umfeld), strassennahe Umweltbelastung und Strassenkapazitäten. Konkret sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:

Auswirkungen auf den Standort (räumliches Umfeld)

- Prüfen, ob die zu erwartenden Auswirkungen mit den Bestimmungen anderer Instrumente der Raumplanung wie Konzepte, Strategien, (kommunale) Richtpläne, Nutzungsplanung und allfälligen städtebaulichen Zielen vereinbar sind.
- Prüfen, ob die Auswirkungen mit den umliegenden Nutzungen kompatibel sind.

Auswirkungen auf die strassennahe Umweltbelastung

- Prüfen, ob die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte (Luft) bis 2030 durch die Mehrbelastung des Vorhabens in Frage gestellt wird. Als Grundlage für die Abklärung sind Angaben zu den aktuellen Verkehrsbelastungen (DTV) der betroffenen Strassenabschnitte sowie Angaben zum erwartenden Mehrverkehr und dessen Verteilung auf die betroffenen Strassenachsen von Nöten.
- Zur Beurteilung der lärmtechnischen Auswirkungen sind die Strassenabschnitte, auf denen eine wahrnehmbare Lärmzunahme zu erwarten ist (+ 1 dB), zu bezeichnen. Der Betrieb neuer ortsfester ViV darf nicht dazu führen, dass durch die Mehrbeanspruchung einer Verkehrsanlage die Immissionsgrenzwerte überschritten bzw. bei einer sanierungsbedürftigen Verkehrsanlage wahrnehmbare stärkere Lärmimmissionen erzeugt werden (Art. 9 LSV).

Auswirkungen auf die Strassenkapazitäten

- Hinsichtlich der Verkehrskapazität sind in einer Vorstudie nach SIA 112 die Strassenabschnitte, auf welchen eine Verkehrszunahme vom mehr als 10% zu erwarten ist sowie die voraussichtliche Verkehrsqualität an den Knoten, die an die ermittelten Strassenabschnitte mit spürbarem Mehrverkehr angrenzen, aufzuzeigen. Ausserdem ist der Nachweis zu erbringen, dass sämtliche Knoten im Umfeld des ViV (Betrachtungssperimeter, siehe unter Phase 3), welche im Bestand lediglich eine ausreichende Verkehrsqualität haben, auch bei einer geringeren Verkehrszunahme (< 10 %) weiterhin über eine zumindest ausreichende Verkehrsqualität verfügen.
- Bezüglich des (strassengebundenen) öffentlichen Verkehrs sind die Auswirkungen der voraussichtlichen zukünftigen Verkehrsqualität auf die Betriebsqualität des öffentlichen Verkehrs (Pünktlichkeit, Gewährleistung Taktintervall und Anschlüsse) und falls vorhanden bereits eingeführte Mobilitätsmanagement-Massnahmen aufzuzeigen.
- Die Verkehrsqualität ist darüber hinaus auch betreffend Fuss- und Veloverkehr zu prüfen. Für den Veloverkehr ist insbesondere der Nachweis zu erbringen, dass auch bei einer Verkehrszunahme des MIV die bestehende Veloverkehrsanlage gemäss Netzhierarchie des Sachplans Velowegnetz weiterhin funktioniert. Ausserdem ist nachzuweisen, dass sich die Verkehrsqualität in Längsrichtung und an Querungsstellen / Knoten nicht verschlechtert.

Prüfung

Es wird empfohlen, die Abklärungen phasenweise durchzuführen. Nachfolgend wird ein Vorgehen in drei Phasen aufgezeigt, wobei sich diese auch überlagern können.

Phase 1: Eckwerte definieren

In der ersten Phase werden die Eckwerte der Abklärungen definiert. Diese umfassen eine Auslegeordnung der Grundlagen und relevanten Vorhaben innerhalb des Untersuchungsperimeters (siehe nachfolgende Begriffserklärung) sowie die Festlegung der einzubeziehenden Fachstellen und Akteurinnen und Akteure. Zudem werden die noch erforderlichen Grundlagendaten (insb. Verkehrsdaten) und deren Ermittlung bezeichnet. Der Umfang und die Bearbeitungstiefe werden standortbezogen festgelegt.

Der Untersuchungsperimeter umfasst diejenigen Vorhaben, die in einem funktionalen Zusammenhang stehen und deshalb für die Untersuchung der Auswirkungen zusammen analysiert werden müssen (Quelle der Verkehrsaufkommen). Dabei sind die verkehrsintensive Nutzung sowie weitere Vorhaben (Nicht-ViV) zu berücksichtigen. Letztere benötigen keinen Eintrag im Richtplan; je nach spezifischem Kontext wäre ein Fokus alleine auf die ViV-Nutzung jedoch ungenügend. Der Untersuchungsperimeter muss sich nicht mit dem planerisch verbindlichen Perimeter des ViV-Standorts decken und präjudiziert diesen nicht.

Am Ende der Phase sind die Ziele, die Zuständigkeiten und involvierten Fachstellen sowie das Vorgehen festgelegt. Die bestehenden Grundlagen sind zusammengestellt, eine allfällige erforderliche Grundlagenbeschaffung ist geklärt. Der Untersuchungsperimeter ist festgelegt und die zu prüfenden Fahrtenzahlen sind ermittelt.

Phase 2: Analyse des Untersuchungsperimeters

In der zweiten Phase wird der Untersuchungsperimeter in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Umweltbelastungen genauer betrachtet. Dies dient als Vorarbeit für die Prüfung der Auswirkungen des Untersuchungsperimeters im Betrachtungsperimeter (Phase 3).

Am Ende der Phase sind die funktionalen Zusammenhänge Standort, Strassenkapazitäten, Umweltbelastung aufgezeigt, der Bestand und die Potenziale im Untersuchungsperimeter sind grob bezeichnet. Die Spielräume im übergeordneten Verkehrssystem sind zudem bekannt.

Phase 3: Prüfung der Auswirkungen, Regulierung festlegen

In der dritten Phase werden die Berechnungen durchgeführt und die Auswirkungen der relevanten Nutzungen des Untersuchungsperimeters auf die Bereiche Standort, Strassenkapazitäten und Umweltbelastung (siehe Kapitel 2.2.2) im Betrachtungsperimeter (siehe nachfolgende Begriffserklärung) untersucht.

Der Betrachtungsperimeter ist weiter gefasst als der Untersuchungsperimeter. Er ist für die Beurteilung der Auswirkungen des untersuchten Gebiets auf die umliegende Siedlungsstruktur, auf das umliegende Verkehrssystem sowie auf die Umwelt relevant. Der Betrachtungsperimeter entspricht dem Raum, der durch die Wirkung des untersuchten Gebiets (Untersuchungsperimeter) betroffen ist und wird dementsprechend kontextspezifisch festgelegt.

Basierend auf dem Ergebnis dieser Arbeiten wird beurteilt, inwiefern die ViV-Nutzung am überprüften Standort verträglich ist. Der Regulierungsumfang (siehe nachfolgende Begriffserklärung) gibt dies wieder. Der entsprechende Vorschlag zu Händen des Richtplan-Controllings erfolgt in gemeinsamer Absprache der Standortgemeinde und des Kantons (Fachgremium ViV). Für eine einheitliche Umsetzung der Regulierung werden dabei diverse Typen unterschieden (siehe dazu Kapitel 3).

Die Regulierung eines ViV-Standorts auf Stufe Richtplan umfasst den Perimeter des ViV-Standorts sowie eine Obergrenze der zulässigen, verträglichen Fahrten (siehe nachfolgende Begriffserklärung zu Fahrtenobergrenze). Der Regulierungsumfang kann sich je nach Standort unterscheiden (siehe dazu Kapitel 3).

Die Fahrtenobergrenze sichert die Verträglichkeit des ViV-Standorts ab. Mit der Obergrenze soll nicht das maximal mögliche, sondern das mit der Planung beabsichtigte bzw. angestrebte und verträgliche Fahrtenaufkommen festgelegt werden. Es wird unterschieden zwischen den Fahrten DTV ViV (Summe aller ViV-Fahrten der ViV-Anlage(n) im Perimeter des ViV-Standorts) sowie den Fahrten DTV (Summe der Fahrtenaufkommen aller Nutzungen im Perimeter des ViV-Standorts).

2.3 Grundlagenbericht und Antrag

Im Grundlagenbericht werden die Abklärungen zu den Anforderungen, die Prüfung der Verträglichkeit und der daraus abgeleitete Regulierungsbedarf (Bezeichnung des ViV-Standorts inkl. Regulierungsperimeter und Fahrtenobergrenze, siehe dazu auch Kapitel 3) dokumentiert und begründet. Die Ausführungen müssen vollständig, nachvollziehbar und plausibel sein.

Die Standortgemeinde reicht den Grundlagenbericht mit einem kurzen Begleitschreiben, in welchem der Antrag formuliert wird, an die Abteilung Kantonsplanung des Amtes für Gemeinden und Raumordnung ein (kann per Mail erfolgen). Der Grundlagenbericht inkl. Begleitschreiben muss bis spätestens Ende Jahr im Vorfeld des alle zwei Jahre durchgeführten Richtplan-Controllings vorliegen (Richtplan-Controlling 'x, Eingabe spätestens Ende x-1).

2.4 Umsetzung im kantonalen Richtplan

Im Rahmen der ordentlichen alle zwei Jahre stattfindenden Richtplan-Controlling-Runden werden Änderungen bei bestehenden ViV-Standorten oder die Aufnahme von neuen ViV-Standorten geprüft. Das Richtplan-Controlling verläuft nach einem Standardverfahren.

Für den Richtplanprozess ist der Kanton zuständig. Das für das Massnahmenblatt B_02 zuständige Fachamt (Amt für Gemeinden und Raumordnung) koordiniert die erforderlichen Arbeiten und stellt in Zusammenarbeit mit dem Fachgremium ViV die notwendigen Unterlagen zur Richtplan-Anpassung zusammen (siehe Kapitel 2.4.1). Die Öffentlichkeit wird im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung informiert und hat die Gelegenheit zur Stellungnahme. Gleichzeitig werden die Richtplan-Anpassungen durch den Bund vorgeprüft. Im Anschluss daran beschliesst der Regierungsrat die Anpassungen, welche nachfolgend vom Bund genehmigt werden (siehe Kapitel 2.4.2).

2.4.1 Fachliche Koordination und Konsolidierung

Die fachliche Koordination und Konsolidierung von neuen oder aktualisierten ViV-Standorten umfasst die Aufbereitung und Prüfung der Unterlagen sowie die verwaltungsinterne Konsultation. Ersteres dauert rund 4 Monate, sofern der Grundlagenbericht die erforderliche Qualität aufweist. Die verwaltungsinterne Konsultation ist Teil des Standardverfahrens.

Das Amt für Gemeinden Raumordnung übernimmt als zuständiges Fachamt die Koordination der Arbeiten. Die im Fachgremium ViV vertretenen Fachstellen prüfen den Grundlagenbericht und nehmen eine fachliche Einschätzung vor. Basierend auf den fachlichen Einschätzungen der Fachstellen werden die Richtplan-Anpassungen im Entwurf erstellt. Diese umfassen das Massnahmenblatt, den Erläuterungsbericht sowie die Geodaten. Im Erläuterungsbericht werden die Ausgangslage dargestellt, der Anlass für die Anpassung aufgezeigt und das Vorhaben beschrieben. Anhand der Planungsgrundsätze des Massnahmenblatts B_02 werden sodann die Auswirkungen auf Raum und Umwelt aufgezeigt. Basierend auf der erforderlichen Interessenabwägung werden die verbindliche(n) Fahrtenzahl(en), der Regulierungsperimeter sowie der Koordinationsstand (Festsetzung, Zwischenergebnis, Vororientierung) festgelegt. Zusätzlich können Aufträge oder Massnahmen für die nachfolgenden Planungsstufen formuliert werden.

2.4.2 Mitwirkungsprozess und Beschluss durch Regierungsrat

Der Regierungsrat gibt nach der verwaltungsinternen Konsultation die Richtplan-Anpassungen für die öffentliche Mitwirkung sowie für die Vorprüfung durch den Bund frei. Die öffentliche Mitwirkung dauert drei Monate. Die Unterlagen werden gegebenenfalls basierend auf den Mitwirkungseingaben und der Vorprüfung des Bundes überarbeitet.

Der Regierungsrat beschliesst die Richtplan-Anpassungen, womit sie für die Behörden innerhalb des Kantons verbindlich werden. Sobald die (bundesrechtlich vorgeschriebene) Genehmigung des Bundes vorliegt, ist die Richtplan-Controlling-Runde abgeschlossen.

2.5 Festlegung im kantonalen Richtplan

Der überprüfte ViV-Standort wird im Massnahmenblatt B_02 des kantonalen Richtplans aufgenommen. In Abhängigkeit des konkreten Steuerungsbedarfs des ViV-Standorts wird der entsprechende Regulierungsumfang im Massnahmenblatt ausgewiesen (siehe dazu Kapitel 2.2.2 sowie Kapitel 3). Der Koordinationsstand gibt den Grad der Abstimmung wieder³.

- Festsetzung: ViV-Standort, bei welchem die wesentlichen räumlichen Auswirkungen abgestimmt sind.
- Zwischenergebnis: ViV-Standort, bei welchem die raumwirksamen Tätigkeiten noch nicht vollständig aufeinander abgestimmt sind. Es können aber klare Aussagen zu den weiteren Abstimmungsschritten gemacht werden, so dass eine zeitgerechte Abstimmung erreicht werden kann.
- Vororientierung: ViV-Standort, welche sich für die erforderliche Abstimmung noch nicht im erforderlichen Mass umschreiben lassen, aber gleichzeitig bereits bezeichnet werden sollen.

Mit der Beschlussfassung durch den Regierungsrat bzw. die Genehmigung von Anpassungen durch den Bund sind die Inhalte des kantonalen Richtplans behördenverbindlich. Die Richtplanpflicht ist erfüllt, wenn der entsprechende ViV-Standort mit Koordinationsstand Festsetzung im Richtplan festgelegt ist. Die für die nachgelagerten Planerlass- und Baubewilligungsverfahren zuständigen Behörden müssen die behördenverbindlichen Festlegungen im Massnahmenblatt B_02 berücksichtigen.

3. Regulierungsmöglichkeiten

Die Rahmenbedingungen für bestehende und für neue ViV sind unterschiedlich. Dies betrifft insbesondere die Einbettung ins räumliche Umfeld (inkl. Verkehrssystem) und somit auch den Regulierungsbedarf. Mit einer Kategorisierung der ViV-Standorte soll diesem Umstand Rechnung getragen werden.

Es lassen sich zwei Kategorien (Kategorie A und S) mit insgesamt fünf Typen unterteilen (siehe Abbildung 2). Bei Kategorie A steuert der kantonale Richtplan die ViV-Anlage, also ein konkretes ViV, weshalb die Fahrtenzahl pro ViV-Anlage festgelegt und reguliert wird. Bei Kategorie S hingegen wird der ViV-Standort reguliert und eine Gesamtfahrtenzahl für den ViV-Standort festgelegt.

³ Die Umschreibung der Koordinationsstände erfolgt basierend auf den Ausführungen im kantonalen Richtplan sowie des Leitfadens für die Richtplanung des Bundesamts für Raumplanung (1997)

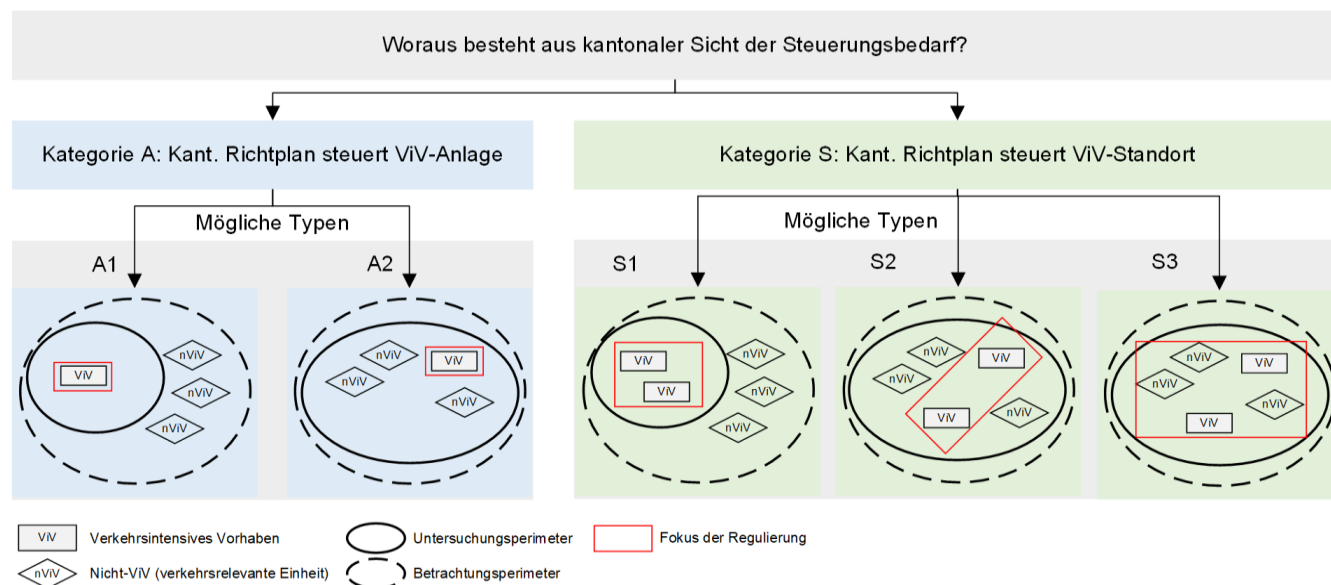


Abbildung 2 Regulierungsmöglichkeiten

Typ A1: Der Fokus liegt auf der einzelnen ViV-Anlage, welche sich an einem ViV-Standort befindet.

Eigenschaften und Fokus der Analysen

- i. d. R. eine ViV-Anlage
- meistens einfaches Verkehrssystem
- der Untersuchungsperimeter umfasst die ViV-Anlage

Fokus der Regulierung

- Im kantonalen Richtplan wird der ViV-Standort bezeichnet und für die einzelne ViV-Anlage innerhalb dieses Standorts eine verbindliche Fahrtenzahl festgelegt.

Typ A2: Im Vergleich zu Typ A1 werden bei Typ A2 beim Untersuchungsperimeter ebenfalls die nicht-ViV-Nutzungen berücksichtigt.

Eigenschaften und Fokus der Analysen

- i. d. R. eine ViV-Anlage
- erhöhte Komplexität im Verkehrssystem aufgrund Zentrums- bzw. integrierter Standort
- der Untersuchungsperimeter umfasst die ViV-Anlage sowie nicht-ViV-Nutzungen, die in einem funktionalen Zusammenhang stehen

Fokus der Regulierung

- Im kantonalen Richtplan wird der ViV-Standort bezeichnet und für die ViV-Anlage eine verbindliche Fahrtenzahl festgelegt.
- Zusätzlich werden als Hinweis die weiteren Fahrten der nicht-ViV-Nutzungen innerhalb des ViV-Standorts aufgeführt.

Typ S1: Der Fokus liegt auf dem ViV-Standort, es wird eine Gesamtfahrtenzahl für alle ViV-Anlagen behördenverbindlich festgelegt. Die jeweilige Fahrtenzahl für die einzelnen ViV-Anlagen werden auf der nachgelagerten Stufe (Planerlassverfahren und Baubewilligungsverfahren) konkretisiert und grundeigentümerverbindlich geregelt.

Eigenschaften und Fokus der Analysen

- mehrere ViV-Anlagen, welche in einem funktionalen Zusammenhang stehen
- meistens einfaches Verkehrssystem
- der Untersuchungsperimeter umfasst alle ViV, die in einem funktionalen Zusammenhang stehen

Fokus der Regulierung

- Im kantonalen Richtplan wird ein ViV-Standort sowie die dazugehörige Gesamtfahrtenzahl für alle ViV-Nutzungen innerhalb des ViV-Standorts verbindlich geregelt.

Typ S2: Im Vergleich zu Typ S1 werden bei Typ S2 beim Untersuchungsperimeter ebenfalls die nicht-ViV-Nutzungen berücksichtigt.

Eigenschaften und Fokus der Analysen

- mehrere ViV-Anlagen
- funktionaler Zusammenhang zwischen den ViV-Anlagen und nicht-ViV-Nutzungen
- komplexes Verkehrssystem
- der Untersuchungsperimeter umfasst alle ViV-Anlagen und nicht-ViV-Nutzungen, die in einem funktionalen Zusammenhang stehen

Fokus der Regulierung

- Im kantonalen Richtplan wird ein ViV-Standort sowie die dazugehörige Gesamtfahrtenzahl für alle ViV-Nutzungen innerhalb des ViV-Standorts verbindlich geregelt.
- Zusätzlich werden als Hinweis die weiteren Fahrten der nicht-ViV-Nutzungen innerhalb des ViV-Standorts aufgeführt.

Typ S3: Im Vergleich zu den Typen S1 und S2 werden bei Typ S3 die nicht-ViV-Nutzungen sowohl beim Untersuchungsperimeter wie auch bei der Regulierung miteinbezogen. Die jeweilige Fahrtenzahl für die einzelnen ViV-Anlagen bzw. Baubereiche werden auf der nachgelagerten Stufe (Planerlassverfahren und Baubewilligungsverfahren) konkretisiert und grundeigentümergebunden geregelt.

Eigenschaften und Fokus der Analysen

- i. d. R. mehrere ViV-Anlagen
- funktionaler Zusammenhang zwischen den ViV-Anlagen und nicht-ViV-Nutzungen
- allenfalls Potenziale im Gebiet
- komplexes Verkehrssystem
- der Untersuchungsperimeter umfasst alle ViV-Anlagen und nicht-ViV-Nutzungen, die in einem funktionalen Zusammenhang stehen

Fokus der Regulierung

- Im kantonalen Richtplan wird ein ViV-Standort sowie die dazugehörige Gesamtfahrtenzahl für alle Nutzungen innerhalb des ViV-Standorts verbindlich geregelt.