

Massnahme B_01: Verkehrsintensive Vorhaben: Verkehr, Siedlung und Umwelt abstimmen – Änderungen aufgrund der neuen Bestimmungen Erläuterungen

Ausgangslage

Bauten und Anlagen wie grössere Detailhandelseinrichtungen, Freizeitanlagen, Entwicklungs- und Arbeitsplatzschwerpunkte gelten als verkehrsintensiv, wenn sie 2'000 und mehr Fahrten pro Tag bei durchschnittlichem täglichem Verkehr (DTV) generieren. Solche verkehrsintensiven Vorhaben (ViV) haben gewichtige Auswirkungen auf Raum und Umwelt. Das Raumplanungsrecht des Bundes verpflichtet die Kantone deshalb, diese Auswirkungen durch die Wahl geeigneter Standorte und mit einer raumplanerischen Einordnung zu begrenzen (Art. 8 Abs. 2 RPG¹). ViV sind somit nur an Standorten zugelassen, die im kantonalen Richtplan oder in den regionalen Richtplänen dafür bezeichnet sind. Für bestehende ViV gilt die baurechtliche Besitzstandsgarantie (Art. 3 BauG²). Sollen bestehende Anlagen indessen wesentlich geändert werden, so müssen diese Änderungen dem neuen Recht entsprechen.

Eine wesentliche Änderung der Vorgaben für ein bestehendes ViV setzt voraus, dass ein entsprechender ViV-Standort gemäss den geltenden Anforderungen überprüft und im kantonalen Richtplan festgesetzt ist. Wesentliche Änderungen sind alle Vorkehrungen, die erhebliche Auswirkungen auf die Siedlungsstruktur, die Umweltbelastungen und/oder das Verkehrsaufkommen haben. Eine zentrale Aufgabe bei der Überprüfung ist die Abklärung der Verträglichkeit mit der Siedlungs- und Verkehrsplanung und den Vorgaben des Umweltrechts. Die Planungsgrundsätze des Massnahmenblattes B_01, welche in der Vollzugshilfe ViV (2017)³ erläutert werden, definieren die entsprechenden Anforderungen.

Anpassungen im Rahmen des Richtplan-Controllings '18

Im Rahmen des Richtplan-Controllings '18 wurde der ViV-Standort Brünnen Westside mit einer Fahrtenzahl von 8'000 Fahrten DTV festgesetzt. In den Erläuterungen zu den Richtplananpassungen '18 wurde das entsprechende Vorgehen und die Abklärungen bezüglich der Planungsgrundsätze zur Interessenabwägung bei der Festsetzung eines ViV-Standorts gemäss Massnahmenblatt B_01 beschrieben.

Anpassungen im Rahmen des Richtplan-Controllings '20

Im Rahmen des Richtplan-Controllings '20 werden folgende Richtplananpassungen vorgenommen:

- Ergänzung des Planungsgrundsatzes 5 bzgl. Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr (ÖV)
- Separate tabellarische Aufführung der ViV-Standorte, die nach neuem Recht geprüft wurden
- Neuaufnahme des ViV-Standortes Heimberg mit ViV Megastore und Hobby

Ergänzung des Planungsgrundsatzes 5 bzgl. Auswirkungen auf den ÖV

Die Ausführungen enthielten bislang keine expliziten Bestimmungen zur Prüfung der Auswirkungen eines ViV-Standortes auf den strassengebundenen öffentlichen Verkehr. Die bisherigen Erfahrungen mit der Anwendung der Bestimmungen des Massnahmenblattes B_01 zeigten jedoch, dass der strassengebundene ÖV oftmals stark tangiert ist von Vorhaben, die an ViV-Standorten realisiert werden. Deshalb wurden die Ausführungen dahingehend ergänzt, dass spezifische Aussagen zu den Auswirkungen eines Vorhabens auf den strassengebundenen ÖV zu machen sind.

Separate tabellarische Aufführung der ViV-Standorte, die nach neuem Recht geprüft wurden

Die Anwendung der neurechtlichen Bestimmungen gemäss Massnahmenblatt B_01 führt dazu, dass neben den bisher bestehenden, altrechtlichen ViV-Standorten mit Besitzstandsgarantie sukzessive Standorte im Richtplan aufgeführt werden, die nach neuem Recht geprüft wurden und somit aus planerischer Sicht andere Kriterien erfüllen als die altrechtlichen Standorte. Dabei kann es sich um Standorte han-

¹ Bundesgesetz vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG), SR 700

² Baugesetz vom 9. Juni 1985 (BauG), BSG 721.0

³ <https://tinyurl.com/spysnba>

deln, die neu im kantonalen Richtplan aufgenommen werden oder um bisherige Standorte, die eine wesentliche Änderung erfahren haben und deshalb nach neuem Recht überprüft wurden. Um die Unterscheidung der Standorte deutlicher hervorzuheben, werden sie nun in separaten Tabellen ausgewiesen.

Die neu hinzukommende Tabelle mit den neurechtlich geprüften ViV-Standorten weist zusätzliche Komponenten auf, die den neuen Bestimmungen des Massnahmenblattes B_01 Rechnung tragen:

Standort	KS	Anlagen(n) und max. ViV-Fahrtenzahl (Fahrten ViV DTV)	Fahrtenzahl Standort (Fahrten MIV DTV)
Bern, Brünnen	FS	Westside: 8'000	10'170
Heimberg	FS	Coop Megastore & Hobby: 6'000	6'600

Neu wird in Spalte 2 der Tabelle der Koordinationsstand des ViV-Standortes explizit aufgeführt. Sofern alle Bestimmungen gemäss Massnahmenblatt B_01 geprüft wurden und erfüllt sind, wird der Standort als Festsetzung (FS) in den Richtplan aufgenommen. Neben der maximalen Anzahl an ViV-Fahrten wird neu auch die Anzahl an insgesamt möglichen (bestehende und allenfalls zusätzliche) Fahrten für den ViV-Standort aufgeführt. Diese umfasst neben den ViV-Fahrten auch jene Fahrten des motorisierten Individualverkehrs (MIV), die im ViV-Standort neben den ViV-Fahrten generiert werden. Dabei handelt es sich um eine Planungsgrösse, die darauf hinweist, welche verkehrliche Belastung vom ViV-Standort insgesamt ausgeht und damit die entsprechende Vorgabe des Massnahmenblattes B_01 umsetzt (Massnahme 4). Die Festlegung dieser Grösse erfolgt in Abstimmung mit der Standortgemeinde.

Erläuterungen zur Fahrtenzahl ViV-Standort Westside

Im Sinne des neurechtlichen Planungsverständnisses von ViV-Standorten sind gemäss Massnahmenblatt B_01 des kantonalen Richtplans und der Vollzugshilfe Verkehrsintensive Vorhaben von 2017 zur Festlegung der Fahrtenzahl eines ViV-Standorts nebst der Fahrtenzahl der ViV-Anlage (vorliegend das Einkaufszentrum Westside) auch die Fahrtenzahlen der übrigen, innerhalb des Standortperimeters liegenden Nutzungen auszuweisen (siehe oben). Das ViV Bern, Brünnen Westside ist bereits im Rahmen des Richtplan Controllings '18 nach neurechtlichen Grundsätzen geprüft und seine Fahrtenobergrenze auf 8'000 Fahrten MIV DTV festgelegt worden. Der Richtplaneintrag erfordert darüber hinaus zusätzlich die Festlegung einer Fahrtenzahl für den gesamten ViV-Standort. Dazu wurden folgende Nutzungen innerhalb des Standortperimeters berücksichtigt:

Nutzungen im Standort Westside	Fahrten MIV DTV
Betriebsfahrten*	39
Senevita*	25
Spitex*	14
Tankstelle**	2'092
Total Nicht-ViV-Nutzungen	2'170
ViV-Anlage Westside	8'000
Total Standort Bern Brünnen Westside	10'170

* = Angaben aus dem Fahrtencontrolling 2017-2019 (bei den Betriebsfahrten handelt es sich nur um Fahrten, die als nicht-ViV-Fahrten gelten)

** = Abgeleitet aus dem Verkehrsbericht Westside zur Richtplananpassung 2018 vom 30.04.2018, bei welchem ein Szenario 2030 mit 8'000 Fahrten DTV gerechnet wurde. Dabei ergibt sich die Anzahl der Fahrten der Tankstelle als Differenz zwischen den Anzahl Fahrten bei der Einfahrt beim Kreisell Niederbottigen in Richtung Riedbachstrasse (Westside) und bei der Schranke Einfahrt Westside Süd. Ausgehend vom Messwert für die Morgenspitzenstunde (MSP) gemäss Verkehrsbericht Westside von 182 Fahrten, beläuft sich die Anzahl Fahrten DTV bei den heutigen Tankstellen-Shop Öffnungszeiten von 06.00 – 22.00 Uhr auf 2'092, ohne Berücksichtigung der Fahrten ausserhalb dieser Öffnungszeiten.⁴

⁴ unter der Annahme, dass die MSP 5.8% des gesamten Tagesverkehrs generiert. Legt man der Berechnung die gemessenen Werte für die Abendspitzenstunde und deren Anteil am gesamten Tagesverkehr zugrunde, ergeben sich keine nennenswerten Differenzen zum obigen Wert.

Neuaufnahme des ViV-Standortes Heimberg mit ViV Megastore und Hobby

Im Rahmen des Richtplan-Controllings '20 soll der ViV-Standort Heimberg im Massnahmenblatt B_01 aufgenommen und festgesetzt werden. Fahrtenenerhebungen des Megastore und Hobby deuten darauf hin, dass diese Überbauung ein verkehrsintensives Vorhaben ist. Das Megastore und Hobby war jedoch nicht Bestandteil des Berner Fahrleistungsmodells, weshalb es bisher nicht im kantonalen Richtplan aufgenommen wurde. Mit dem vorliegenden Richtplan-Controlling soll dies nachgeholt werden, indem für das de facto bestehende ViV ein entsprechender ViV-Standort aufgenommen wird.

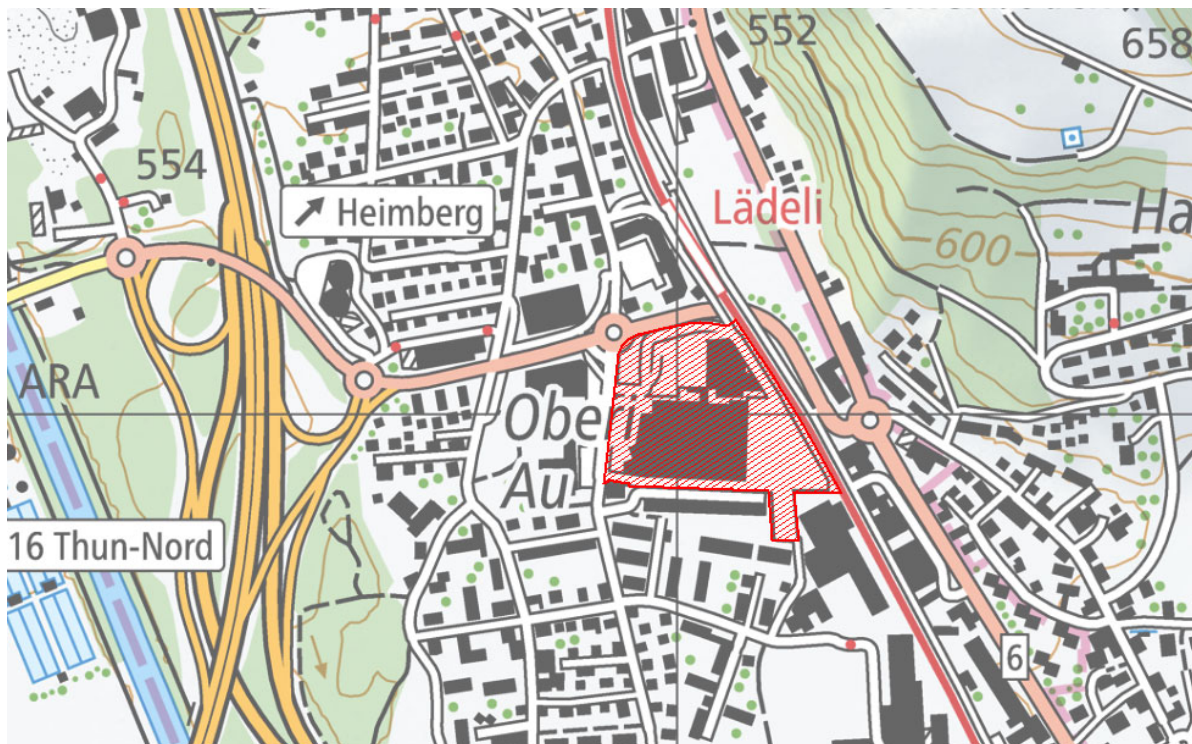


Abbildung 1 ViV-Standort Heimberg (Perimeter rot schraffiert)

Der ViV-Standort wurde in Absprache mit der Standortgemeinde Heimberg festgelegt und umfasst den ViV Megastore und Hobby (vgl. Abbildung 1). Das westlich gelegene Wohncenter sowie das angrenzende Decathlon liegen nicht im Perimeter des ViV-Standortes (gleiches gilt für das weiter östlich angrenzende Lädelizentrum). Ausschlaggebend für die Festlegung des Standortperimeters waren namentlich die unterschiedliche Feinerschliessung von Wohncenter und Decathlon im Vergleich zum ViV sowie das im Vergleich zum ViV geringe Entwicklungspotenzial der beiden erstgenannten Einrichtungen.

Zur Prüfung der Planungsgrundsätze, insbesondere der Verträglichkeit der Auswirkungen des ViV-Standortes wurde von einem externen Büro ein Bericht erstellt, welcher in der Folge von den betroffenen kantonalen Fachstellen überprüft wurde. Im Bericht wurden dabei folgende Zustände untersucht:

- Heutiger Zustand 2020 (inkl. Fahrten des ViV)
- Zustand 2030 (inkl. Fahrten des ViV)
- Zustand 2030 +10% Mehrfahrten des ViV (inkl. Fahrten des ViV)

Die berücksichtigten ViV-Fahrten basieren auf einer Fahrtenenerhebung des Megastore und Hobby von Mai 2019 bis Januar 2020.

Prüfung der Planungsgrundsätze gemäss Massnahmenblatt B_01

Ziffer 1 Raumtypologie und Zentralitätsstruktur

Heimberg, konkret das Gebiet Lädeli liegt gemäss Massnahmenblatt C_02 im Raumtyp «Urbane Kerngebiete der Agglomerationen». Der ViV-Standort ist im Bereich des Lädeli.

Ziffer 2 Lage

Das Gebiet des ViV-Standortes dient als regionaler Einkaufsstandort und liegt an einer Hauptverkehrsachse. Nördlich und westlich angrenzend befinden sich Wohngebiete sowie das zweite, eher lokale Zentrum der Gemeinde Heimberg. Dazu bestehen heute direkt angrenzend an den ViV-Standort die kleineren Einkaufseinrichtungen «Decathlon», «Wohncenter Heimberg» und das «Lädeli Zentrum». Südlich angrenzend ist das Industriegebiet und östlich angrenzend die Bahnlinie Heimberg – Thun.

Ziffer 3 Erschliessung und Erreichbarkeit mit dem Langsamverkehr und dem MIV

Die nördlich umliegenden Gebiete Obere Au und Lädeli sind fussläufig direkt angebunden: Fussunterquerung bei der Niesenstrasse, Unterführung beim Kristallkreisel, Überführung beim Stationsweg. Die Veloanbindung erfolgt ausschliesslich über die Strassenanbindung. Die Fussgängerunterführung beim Kristallkreisel ist zwar für das Velo offen, jedoch nicht ideal befahrbar. Eine Querung der Gurnigelstrasse ist daher erst bei der Unterquerung Niesenstrasse möglich. Grossräumiger betrachtet ist die Velohauptroute Nord-Süd östlich der Bahnlinie Heimberg – Thun wichtig. Eine Querung der Gleise ist nördlich der Bahnstation Heimberg Lädeli möglich. Des Weiteren gibt es eine Langsamverkehrsanbindung des ViV-Standortes in Richtung Uetendorf, im Rahmen der Anbindung der ausgebauten Autobahnquerung an den Radweg. Dazu gib es eine Massnahmenstudie von 2019, welche durch den Kanton umgesetzt werden wird. Der ViV-Standort ist gut mit dem MIV erreichbar, der ViV-Standort liegt an einer Hauptverkehrsachse. Der Autobahnanschluss Thun Nord liegt in unmittelbarer Nähe. Gemäss Artikel 91b1 BauV⁵ sind Betreiber und Betreiberinnen von verkehrsintensiven Vorhaben verpflichtet, Ladestationen für Elektrofahrzeuge zu errichten und zu betreiben.

Ziffer 4 Erschliessung und Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr

Das Gebiet des ViV-Standortes weist eine Erschliessungsgüteklasse C auf. Die Buslinie 31.003 «Heimberg – Allmendingen – Blumenstein» der STI AG erschliesst den ViV-Standort strassenseitig im Halbstundentakt (Angebotsstufe 4). Die nächste Haltestelle Heimberg Lädeli liegt an der Blümlisalpstrasse nördlich des Kreisels. Der ViV-Standort ist zudem über die Bahnhalttestelle Heimberg Lädeli erschlossen. Die Bahn hält im Halbstundentakt, während den Hauptverkehrszeiten gibt es zusätzliche Verbindungen (Angebotsstufe 3). Die genannten Haltestellen liegen in Fussdistanz vom Haupteingang des ViV entfernt (weniger als 300 Meter Weglänge zu Fuss); die Bushalttestelle ist mittels Fussgängerunterführung beim Kristallkreisel mit dem ViV verbunden, die Bahnhalttestelle mittels eines Fusswegs über die Gurnigelstrasse (Stationsweg).

Ziffer 5 Auswirkungen auf Standort, Umweltbelastung und Strassenkapazität

Räumliches Umfeld/Standort: Die Auswirkungen des ViV-Standortes sind mit den umliegenden Nutzungen kompatibel. Der Verkehr des ViV-Standortes verteilt sich hauptsächlich auf die übergeordnete Kantonsstrasse (Gurnigelstrasse), wodurch nur geringe Auswirkungen auf die nördlich angrenzenden Wohngebiete entstehen. Es bestehen keine Konflikte mit den Bestimmungen der kommunalen oder regionalen Planungsinstrumente. Nordöstlich des ViV-Standortes, östlich der Bahnlinie Heimberg – Thun ist eine Wohn- und Gewerbeüberbauung (inkl. Einkaufsmöglichkeiten zur Deckung des täglichen Bedarfs) geplant.

Strassennahe Umweltbelastung: Im externen Bericht wird festgehalten, dass der heutige Verkehr des ViV-Standortes aus Sicht Luftreinhaltung verträglich ist. Eine Zunahme der ViV-Fahrten um 10% bis ins Prognosejahr 2030 am Knoten Gurnigelstrasse / Blümlisalpstrasse (Kristallkreisel) sei für drei der vier untersuchten Achsen verträglich und damit zulässig. Einzig auf der Blümlisalpstrasse Süd, auf der kurzen Strecke zwischen Ein- und Ausfahrt des ViV und dem Kreisel, übersteigt der Mehrverkehr die geforderten 10% des Handlungsspielraums. Gemäss kantonaler Fachstelle wurden die Bestimmungen der

⁵ Bauverordnung vom 6. März 1985 (BauV), BSG 721.1

Arbeitshilfe zur Bestimmung der lokalen Belastbarkeiten falsch interpretiert, was eine zu strenge Anwendung zur Folge hat. In der Tat wird mit einer Zunahme der ViV-Fahrten um 10% der zulässige Mehrverkehr auf allen vier untersuchten Achsen eingehalten.

Bei den geprüften Fahrtenzahlen der drei Szenarien sind auf der Gurnigelstrasse und der Blümlisalpstrasse Nord keine Lärmkonflikte ersichtlich. In den Modellberechnungen und Grobbeurteilung können bei der Blümlisalpstrasse Süd Lärmkonflikte nicht ausgeschlossen werden. Gemäss Einschätzung der zuständigen Fachstelle, werden in der Praxis die Lärmgrenzwerte eingehalten. Dies insbesondere, da in den Modellberechnungen von der erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgegangen wird. In der Praxis ist das Geschwindigkeitsniveau wegen des geringen Abstands zwischen Kreisel und Ein-/Ausfahrt des ViV eher tiefer als die signalisierte Höchstgeschwindigkeit.

Strassenkapazitäten: Die mittleren Wartezeiten auf den Achsen, auf welchen der öffentliche Verkehr verkehrt (Gurnigelstrasse Ost und Blümlisalpstrasse Nord) verändern sich durch die allgemeine Verkehrszunahme (Zustand 2030) sowie im Zustand 2030 + 10% Mehrverkehr durch das ViV Megastore und Hobby nur minimal. Auf der Blümlisalpstrasse Nord erhöhen sich die mittleren Wartezeiten im Modell in der Abendspitzenstunde von rund 7 s auf 7.2 s (Zustand 2030) bzw. 7.5 s (Zustand 2030 inkl. 10%), auf der Gurnigelstrasse Ost von 11 s auf 11.5 s (Zustand 2030) bzw. 12.5 s (Zustand 2030 inkl. 10%). In der Morgenspitzenstunde liegen die Veränderungen noch tiefer. Die leichten Zunahmen der mittleren Wartezeiten auf der Blümlisalpstrasse Nord und der Gurnigelstrasse Ost haben keinen Einfluss auf die Stabilität des Busfahrplans. Der Verkehr auf der Hauptachse kann in den untersuchten Szenarien gut verarbeitet werden. Einzig die Blümlisalpstrasse Süd weist gemäss Bericht eine ungenügende Verkehrsqualitätsstufe auf. Dabei ist zu berücksichtigen, dass diese Berechnungen auf der Grundlage von Verkehrserhebungen während zweier Tage, einer Verkehrsentwicklung aus dem GVM BE sowie auf Modellberechnungen beruhen. Der Bau des Autobahnanschlusses Thun Nord wird Auswirkungen auf den betrachteten Kreisel haben. Die Abschätzung dieser Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen ist jedoch mit grossen Unsicherheiten verbunden. Auch weitere Anpassungen der Rahmenbedingungen wie beispielsweise eine Änderung der Ladenöffnungszeiten oder neue alternative Einkaufsmöglichkeiten in der Umgebung können Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen haben.

Fazit

Die Diskussion der Planungsgrundsätze hat gezeigt, dass die erforderlichen räumlichen Bedingungen (Ziffer 1 und 2) zur Aufnahme des Standortes im Richtplan gegeben sind. Der ViV-Standort ist zudem mit den unterschiedlichen Verkehrsmitteln gut erschlossen und erreichbar (Ziffer 3 und 4). Einzig bei der verkehrsfreundlichen Erschliessung besteht noch Optimierungsbedarf. Die Auswirkungen des ViV-Standortes mit 6'000 Fahrten MIV DTV bzw. maximal 6'600 Fahrten ViV DTV für das ViV Megastore und Hobby sind grundsätzlich verträglich (Ziffer 5), weshalb die Fahrtengrenze für den ViV-Standort auf 6'600 Fahrten erhöht werden kann. Dabei wird nicht unterschieden, ob die Fahrten direkt durch das ViV Megastore und Hobby oder unabhängig davon generiert werden. Die Prüfung von 10% Mehrfahrten des ViV hat gezeigt, dass die zusätzlichen Fahrten die Verkehrsqualität verschlechtern, namentlich auf der Blümlisalpstrasse Süd. Allfällige Mehrfahrten, die über die heute bestehenden 6'000 Fahrten hinausgehen, sind deshalb mit entsprechenden Mobilitätsmassnahmen, namentlich im Zusammenhang mit den Nutzungen rund um den Kreisel Blümlisalpstrasse-Gurnigelstrasse, zu verknüpfen. Massnahmen umfassen eine Parkplatzbewirtschaftung, die Förderung des öffentlichen Verkehrs oder im restriktivsten Fall eine Ausfahrtdosierung.

Der ViV-Standort Heimberg wird mit 6'600 Fahrten MIV DTV in das Massnahmenblatt B_01 aufgenommen.