

Massnahme B_01: Verkehrsintensive Vorhaben: Verkehr, Siedlung und Umwelt abstimmen – ViV-Standort Brünnen Westside: Überführung inkl. Erhöhung der Fahrtenzahl Erläuterungen

Ausgangslage

Bauten und Anlagen wie z.B. grössere Detailhandelseinrichtungen, Freizeitanlagen, Entwicklungs- und Arbeitsplatzschwerpunkte etc. 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 RPG). 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 BauG). Sollen bestehende Anlagen indessen wesentlich geändert werden, so müssen diese Änderungen dem neuen Recht entsprechen, insbesondere den Planungsgrundsätzen gemäss Massnahmenblatt B_01 des kantonalen Richtplans und den Vorgaben der Vollzugshilfe ViV.

ViV Westside

Das Einkaufs- und Freizeitzentrum Westside gilt als verkehrsintensives Vorhaben, welchem mit dem Gesamtbaubauentscheid vom 12. August 2003 ein Fahrtenkontingent von 6'000 Fahrten DTV zugeteilt wurde. Das Westside ist seit Oktober 2008 in Betrieb.

Aufgrund fortwährender Überschreitungen des geltenden Fahrtenkontingents wurden Massnahmen in den Bereichen Dienstleistungen (u.a. Heimplieferservice), Förderung Nutzung des öffentlichen Verkehrs (u.a. Rabatte, Werbung), E-Mobilität (u.a. Mobility-Standort, Ladestationen für e-bikes, e-scooter und e-cars) sowie im Bereich Parkplatzbewirtschaftung (u.a. Erhöhung Parkgebühren, Anpassung Öffnungszeiten des Parkings, Ausbau Quartierschutz) ergriffen, um die Fahrtenzahl zu reduzieren. Mit diesen Massnahmen konnten die Fahrten zwar plafoniert, nicht jedoch reduziert werden. Die Fahrtenzahl lag in den letzten drei Jahren gemäss Fahrtencontrolling jeweils bei rund 7'600 Fahrten DTV. Das bewilligte Fahrtenkontingent von 6'000 Fahrten DTV wird somit nicht eingehalten. Aufgrund dieser Situation hat das Controlling-Organ auf Wunsch der Betreiberin (Genossenschaft Migros Aare) im September 2017 beschlossen, die Erhöhung der zulässigen Fahrtenzahl und die damit verbundene Überführung des ViV Westside ins neue Regime gemäss obigen Ausführungen zu prüfen und gegebenenfalls in die Wege zu leiten.

Vorgehen

Eine wesentliche Änderung der Vorgaben (in einer rechtskräftigen UeO und/oder Baubewilligung) für ein bestehendes ViV setzt voraus, dass ein entsprechender ViV-Standort gemäss den geltenden Anforderungen überprüft und im kantonalen Richtplan festgesetzt wird. Wesentliche Änderungen sind alle Vorkehrungen, die erhebliche Auswirkungen auf die Siedlungsstruktur, die Umweltbelastungen und/oder das Verkehrsaufkommen haben. Die vorgesehene Erhöhung der Fahrtenzahl stellt eine solche wesentliche Änderung dar¹. Eine zentrale Aufgabe bei der Überprüfung ist die Abklärung der Verträglichkeit mit der Siedlungs- und Verkehrsplanung und den Vorgaben des Umweltrechts. Die Planungsgrundsätze des Massnahmenblatts B_01 definieren die entsprechenden Anforderungen.

Eine Erhöhung der Fahrtenzahl für das Einkaufs- und Freizeitzentrum Westside muss einerseits von der Betreiberin mit einem entsprechenden Baugesuch bei der zuständigen Baubewilligungsbehörde beantragt werden und bedingt

¹ Streng genommen handelt es sich vorliegend um eine wesentliche Änderung auf der Basis gleichbleibender Eckwerte/Vorgaben des ViV, was in der Konsequenz jedoch zum gleichen Ergebnis – einer Beurteilung des Vorhabens nach neuem Recht - führt.

andererseits eine entsprechende Anpassung des kantonalen Richtplans (Massnahmenblatt B_01). Die beiden Verfahren laufen parallel und sind aufeinander abgestimmt. Die notwendige Anpassung des kantonalen Richtplans wird im Rahmen des vorliegenden Richtplan-Controllings '18 umgesetzt.

Zur Prüfung der Verträglichkeit des ViV-Standorts wurde von der Betreiberin ein Verkehrsgutachten in Auftrag gegeben. In diesem wird beurteilt, ob eine Fahrtenzunahme auf den umliegenden Strassen ohne grössere Probleme abgewickelt werden kann und welche Umwelteinflüsse eine Fahrtenzunahme hat. Im Gutachten wurden folgende Zustände für die Szenarien heute und 2030 untersucht:

- Z₀: Bewilligter Ausgangszustand (6'000 Fahrten DTV)
- Z₁: Ist-Zustand (7'600 Fahrten DTV)
- Z₂: Ist-Zustand inkl. kleiner Entwicklungsspielraum (8'000 Fahrten DTV)

Prüfung der Planungsgrundsätze gemäss Massnahmenblatt B_01

Raumtypologie und Zentralitätsstruktur: Das Einkaufs- und Freizeitzentrum Westside liegt am westlichen Rand der Stadt Bern, einer Gemeinde des Entwicklungsraums "Urbane Kerngebiete der Agglomerationen" gemäss kantonalem Raumkonzept und Massnahme C_02.

Lage: Der ViV-Standort befindet sich im dicht besiedelten zusammenhängenden Siedlungsgebiet. Er liegt nahe bei Wohn- und Arbeitsgebieten sowie an verkehrstechnisch günstiger Lage (Autobahn, Kantonsstrasse, öffentliche Verkehrsanlagen).

Erschliessung und Erreichbarkeit mit dem Langsamverkehr (LV), dem öffentlichen Verkehr (ÖV) und dem motorisierten Individualverkehr (MIV): Der ViV-Standort ist aus den umliegenden Wohngebieten zu Fuss oder mit dem Fahrrad leicht zu erreichen und liegt zudem an einer Velohaupttroute. Der Standort verfügt über einen S-Bahnanschluss und mehrere Haltestellen der Tramlinie 8, welche in weniger als 300 Meter Entfernung (Weglänge zu Fuss) von einem Haupteingang liegen. Die vorgeschriebenen Angebotsstufen werden erreicht. Die Erschliessung für Motorfahrzeuge erfolgt hauptsächlich über das Netz der Hauptverbindungsstrassen (National- und Kantonsstrassen). Der Standort verfügt ausserdem über Ladestationen für Elektrofahrzeuge.

Auswirkungen auf Standort, Umweltbelastung und Strassenkapazität: Die Betreiberin des Einkaufs- und Freizeitentrums Westside unterstützt bereits heute verschiedene Massnahmen zu Gunsten des Quartierssschutzes. Die bewährten Massnahmen sollen fortgeführt werden, damit auch bei einer Erhöhung der zulässigen Fahrtenzahl die angrenzenden Quartiere keine durch das Westside verursachten negativen Auswirkungen (z.B. Parkieren) erfahren. Zudem laufen aktuell Arbeiten zur Vervollständigung der Überbauung Brünnen (Baukörper in der Flucht des Altersheims an der Ramuzstrasse und Überbauung des Baufelds in der Verlängerung des Le-Corbusier-Platzes). Hier sollen möglichst quartierbezogene Ausstattungseinrichtungen (im EG) angeboten werden, welche zudem den öffentlichen Raum beleben. Die Erhöhung der Fahrtenzahl darf diese städtebaulich wichtige Ergänzung nicht behindern.

Durch die Erhöhung der Fahrtenobergrenze entsteht keine signifikante Erhöhung der aktuellen Lärmbelastung und es erfolgen keine Grenzwertüberschreitungen. Die lufthygienischen Belastbarkeiten auf den relevanten Strassenabschnitten werden durch den Mehrverkehr nicht überschritten und die Bestimmungen zur lokalen Belastbarkeit können eingehalten werden.

Die Mindestanforderungen an die Verkehrsanlagen sind auch bei einer Erhöhung der Fahrtenobergrenze auf 7'600 Fahrten DTV unter sonst gleichen Bedingungen erfüllt. Die Verkehrsqualität an den massgebenden Kreiseln ist für den öffentlichen Verkehr auf der Strasse, namentlich die im Dezember 2018 in Betrieb gehende neue Buslinie 22 Kleinwabern - Brünnen sowie die Postautolinie 570 Mühleberg - Brünnen, im Szenario heute bei 7'600 wie bei 8'000 Fahrten DTV unproblematisch. Im Szenario 2030 mit einer allgemeinen Verkehrszunahme von 1.5% gemäss den kantonalen Prognosen sinkt die Strassenverkehrsqualität beim Kreisel Niederbottigen. Bei der Postautolinie 570 muss der Anschluss bei der Haltestelle Brünnen gewährleistet sein. Die Qualitätsstufen beim Kreisel Niederbottigen sind gemäss den Berechnungen in Abhängigkeit der Kreiseleinfahrt unterschiedlich: Die Postautos der Linie 570 kommen von Norden, die Qualitätsstufe in die Kreiseleinfahrt von Norden ist genügend (Qualitätsstufe A). Die Buslinie 22 kommt demgegenüber von Süden zum Kreisel Niederbottigen. Beim aus Süden in den Kreisel

einfahrenden Verkehr ist bei einer Erhöhung der Fahrten im geplanten Ausmass in Spitzenzeiten mit Wartezeiten zu rechnen. Gemäss heutigem Fahrplankonzept bedient die Buslinie 22 jedoch keine Anschlussverbindungen.

Anpassungen im Rahmen des Richtplan-Controllings '18

Mit der Erhöhung der Fahrtenzahl wird das ViV Westside teilweise in das neue Verfahren im Umgang mit ViV gemäss Massnahmenblatt B_01 des kantonalen Richtplans überführt. Dies bedeutet, dass sich die Optik von der einzelnen Anlage auf den Standort verschiebt. Der Standortperimeter deckt sich weitgehend mit der Nutzungszone „Dienstleistung und Gewerbe“ innerhalb der Überbauungsordnung Brünnen (Pz. 4940, 4734, 3709, 4738). Im Vergleich zu dieser Nutzungszone umfasst der Standortperimeter auch die nördlich und östlich ans Einkaufszentrum grenzende Dienstleistungs- und Gewerbezone mit Wohnanteil (u.a. Senevita Alterszentrum). Nicht enthalten sind demgegenüber die Dienstleistungs- und Gewerbebezonen in der westlichen Verlängerung des Le-Corbusier-Platzes sowie die Bahnstation Brünnen Westside Bahnhof.



Abbildung 1 Perimeter des ViV-Standorts Brünnen Westside (rot schraffiert)

Da sich auf dem ViV-Standort Brünnen Westside nur 1 ViV-Anlage befindet, wird grundsätzlich die bisher bewilligte Fahrtenzahl des ViV (6'000 Fahrten) für den Standort übernommen. Die Obergrenze der zulässigen Fahrten MIV gibt die für den ViV-Standort zulässigen Fahrten DTV MIV wieder und umfasst alle Fahrten aller Nutzungen innerhalb des ViV-Standorts. Im vorliegenden Fall entspricht die Fahrtenobergrenze des ViV-Standorts den ViV-Fahrten der bestehenden ViV-Anlage. Gleichzeitig wird sie auf Antrag der Betreiberin auf 8'000 Fahrten erhöht, da die vorgesehene Fahrtenenerhöhung mit den Planungsgrundsätzen gemäss kantonalen Richtplan kompatibel und mittelfristig mit dem vorgesehenen Angebotsausbau des öffentlichen Verkehrs auf der Strasse verträglich ist (siehe oben).

Die Erhöhung der Fahrtenzahl auf 8'000 Fahrten ist mit Auflagen verbunden. So sind die 400 Fahrten DTV Differenz zum heute bestehenden Fahrtenaufkommen von rund 7'600 Fahrten als Reserve für die in den kommenden Jahren zu erwartende Verkehrszunahme und allfällige Flächen- bzw. Nutzungsänderungen vorzusehen. Die bestehenden Massnahmen sind weiterzuführen und wenn nötig auszubauen und die Fahrten somit auf der heute real bestehenden Fahrtenzahl von rund 7'600 Einheiten DTV zu halten. Die entsprechenden Bedingungen/Auflagen sind spätestens in der Baubewilligung verbindlich zu regeln.

Zum jetzigen Zeitpunkt können nicht alle Fragen, wie etwa der Umgang mit der im Westen unmittelbar ans Einkaufszentrum angrenzenden Migrol-Tankstelle, abschliessend beantwortet werden. Die entsprechenden Abklärun-

gen sind komplex und konnten deshalb noch nicht vollständig in dem für das Richtplan-Controlling 2018 zur Verfügung stehenden Zeitfenster vorgenommen werden. Gleichzeitig kann und soll mit der Richtplanänderung nicht auf das nächste Richtplan-Controlling gewartet werden, da der heutige Zustand sowohl für die Betreiberin der Anlage, als auch für die Kontrollbehörde unbefriedigend ist. Bei der Zuteilung des ursprünglichen Fahrtenkontingents wurde davon ausgegangen, dass es sich bei den Tankstellenfahrten um sog. Sekundärfahrten des Einkaufs- und Freizeitentrums Westside handelt. Aus heutiger Sicht trifft diese Annahme nicht mehr vollumfänglich zu. Gemäss der neuen, standortfokussierten Planungsoptik, müssten deshalb aus heutiger Sicht die ausschliesslich durch die Tankstelle verursachten Fahrten der Fahrtenobergrenze des ViV-Standortes Brünnen Westside zugerechnet werden, was zu einer höheren Fahrtenzahl führen würde. Deshalb soll mit der aktuellen Richtplan-Anpassung eine Teilüberführung ins neue Regime erfolgen; die Tankstelle ist zwar im Perimeter des ViV-Standorts, die primären Fahrten der Tankstelle werden jedoch noch nicht in der Fahrtenobergrenze abgebildet.