

Verkehrsentensive Vorhaben: Verkehr, Siedlung und Umwelt abstimmen

Zielsetzung

Verkehrsentensive Vorhaben (ViV nach Art. 91a ff. der Bauverordnung) gehören zu den Anlagen nach Art. 8 Abs. 2 RPG mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt, die eine Grundlage in der Richtplanung benötigen. Der kantonale Richtplan setzt die bundesrechtliche Planungspflicht um. Kanton, Regionen und Gemeinden stimmen so die Ziele der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung (Kantonales Raumkonzept und Strategie Siedlung) und die Umweltziele aufeinander ab. Sie schaffen die Voraussetzungen, um ViV an wichtigen kantonalen und regionalen Standorten anzusiedeln oder an geänderte Bedürfnisse anzupassen.

Hauptziele: B Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen
D Wohn- und Arbeitsstandorte differenziert aufwerten und gestalten

Beteiligte Stellen		Realisierung	Stand der Koordination der Gesamtmassnahme
Kanton Bern	AGR	<input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig	bis 2026
	AÖV	<input type="checkbox"/> Mittelfristig	2027 bis 2030
	AUE	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	
	AWI		
	TBA		
Regionen	Planungsregionen		Festsetzung
	Regionalkonferenzen		
Federführung: AGR			

Massnahme

- Der kantonale Richtplan unterscheidet kantonale und regionale ViV-Standorte. Kantonale Standorte werden im kantonalen Richtplan bezeichnet, regionale Standorte in den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK).
- ViV-Anlagen mit mehr als 5'000 Fahrten DTV ViV (gemäss Art. 91a BauV) sind nur an kantonalen Standorten zulässig, ViV-Anlagen mit 2'000 bis und mit 5'000 Fahrten DTV ViV an kantonalen und regionalen Standorten.
- Die kantonale Infrastrukturplanung (z.B. im Gesundheits- oder Bildungswesen) bezeichnet weitere Standorte für ViV, die aufgrund von Art. 8 Abs. 2 RPG einen Richtplaineintrag voraussetzen.
- ViV-Standorte können eine oder mehrere ViV-Anlagen umfassen. Für die Bezeichnung von ViV-Standorten gelten die folgenden Planungsgrundsätze:
 - Die Bezeichnung der ViV-Standorte stützt sich auf Untersuchungen über die Auswirkungen der ViV-Anlagen auf die kantonale bzw. regionale Siedlungsstruktur, auf die Kapazitäten des öffentlichen und des privaten Verkehrs und dessen Infrastruktur sowie auf den Umweltschutz (Luftreinhaltung gemäss Massnahmenplan Luftreinhaltung 2015 – 2030, Lärmschutz). Die ViV-Standortplanung berücksichtigt auch die Auswirkungen von Vorhaben mit weniger als 2'000 Fahrten DTV. Bei der Bezeichnung von ViV-Standorten gelten insbesondere die auf der Rückseite erläuterten Planungsgrundsätze.
 - Für die bezeichneten ViV-Standorte werden im Richtplan bzw. RGSK eine Obergrenze der zulässigen Fahrten DTV festgelegt. Die verbindlich festgelegte Fahrtenzahl bezieht sich entweder auf ein oder mehrere ViV-Anlagen (Fahrten DTV ViV) oder auf die Summe der Fahrten innerhalb des gesamten Standorts (Fahrten DTV). Die Standortgemeinden können zu einem geeigneten Controlling verpflichtet werden.
- Die kommunale Nutzungsplanung und die Baubewilligung setzen die Vorgaben der kantonalen Richtplanung bzw. des RGSK eigentümerverschrieben um.
- Für bestehende ViV-Anlagen gilt vorbehältlich abweichender Bestimmungen des Bundesrechts die Besitzstandsgarantie im Sinne von Art. 3 BauG. Sie können weiterentwickelt werden, sofern die Vorgaben des vorliegenden Richtplans eingehalten sind. Nutzungspläne und Baubewilligungen, die sich auf das Fahrleistungsmodell nach Massnahmenplan Luftreinhaltung 2000 – 2015 stützen, bleiben bis zu ihrer Änderung gültig. Änderungen stützen sich auf das neue Recht.
- Die Betreiber von ViV-Anlagen erfassen die effektiven Fahrten und teilen diese den Behörden mit.

Vorgehen

Kanton

- Der Regierungsrat legt die kantonalen ViV-Standorte fest.
- Die kantonalen Fachstellen (Fachgremium nach Art. 91e BauV) beraten die Planungs- und Baubewilligungsbehörden und stellen eine einheitliche Praxis sicher.
- Das Controlling erfolgt im Rahmen der ordentlichen Bewirtschaftung des kantonalen Richtplans bzw. der Bewilligung von RGSK und Nutzungsplanungen.

Regionen

- Die Planungsregionen oder Regionalkonferenzen legen die regionalen ViV-Standorte fest.
- Das Controlling der regionalen ViV-Standorte erfolgt im Rahmen der regelmässigen Überarbeitung der RGSK.

Abhängigkeiten/Zielkonflikte

- Kantonaler Richtplan, Einleitung betr. RPG Art. 8 Abs. 2; Kantonale Entwicklungsstandorte (ESP) realisieren (Massnahme C_04); Siedlungsentwicklung nach Innen SEin (Massnahme A_07)
- Abgestimmte Dimensionierung der ViV-Anlagen auf die Umweltziele (Lärm, Luft) und auf das Verkehrssystem

Grundlagen

Bauverordnung: Verkehrsentensive Bauvorhaben gemäss Bauverordnung; aktuell Art. 91a ff. BauV mit 2'000 Fahrten DTV;

Fortschreibung beschlossen durch die Direktion für Inneres und Justiz am 08.08.2024

Art. 8 Abs. 2 RPG (Raumplanungsgesetz; Fassung vom 15. Juni 2012); Raumkonzept und ESP-Planung des Kantons Bern; Kantonale Synthese Berner Agglomerationsprogramme; Genehmigte Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte; Luftreinhalteverordnung vom 16. Dezember 1985 (LRV); Lärmschutzverordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV); Massnahmenplan zur Luftreinhaltung 2015 / 2030 vom 24. Juni 2015

Hinweise zum Controlling

-

Planungsgrundsätze für die Interessenabwägung bei der Festsetzung der ViV-Standorte

Nachfolgend wird unterschieden zwischen den ViV-Anlagen und den ViV-Standorten (Standorte mit einer oder mehreren ViV-Anlagen).

1. ViV-Standorte werden in der Regel in Gemeinden des Entwicklungsraums «Urbane Kerngebiete der Agglomerationen» gemäss kantonalem Raumkonzept und Massnahme C_02 oder der 3. Zentrenstufe (Massnahme C_01) festgesetzt. Eine Weiterentwicklung von bestehenden ViV-Anlagen auch in Zentren der 4. Stufe und Tourismuszentren ist ausnahmsweise möglich, sofern sie mindestens dem Raumtyp «Gemeinden der Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen» gemäss kantonalem Raumkonzept und Massnahme C_02 zugeordnet sind.
2. ViV-Standorte werden im dicht besiedelten zusammenhängenden Siedlungsgebiet des Kernorts der betreffenden Gemeinde ausgeschieden. Sie liegen möglichst nahe bei den Wohn- und Arbeitsgebieten oder bei Verkehrsknotenpunkten und führen damit zu kurzen Wegen (durchschnittliche Länge der Fahrten zu einem Standort).
3. ViV-Standorte sind von den umliegenden Wohn- und Arbeitsgebieten sicher und leicht zu Fuss und mit dem Fahrrad erreichbar.
4. ViV-Anlagen verfügen über eine Haltestelle einer bestehenden Linie des öffentlichen Verkehrs gemäss Angebotsbeschluss. Diese liegt höchstens in 300 Meter Entfernung (Weglänge zu Fuss) von einem Haupteingang entfernt. Die Angebotsstufe gemäss Beschluss über das Angebot im öffentlichen Verkehr soll die folgenden Niveaus nicht unterschreiten: Für ViV-Anlagen im Bereich Einkaufen und Freizeit: Angebotsstufe 4. Für ViV-Anlagen im Bereich Arbeiten: Mindestens Angebotsstufe 3. 5. Die Erschliessung von ViV-Standorten für Motorfahrzeuge soll über das Netz der Hauptverbindungsstrassen unter Schutz der Wohnquartiere sichergestellt sein.
6. An ViV-Standorten werden die Auswirkungen aufgrund der geplanten Nutzung (Annahme: Realisierungsgrad 80%) und des entsprechenden Fahrtenaufkommens für folgende Unterthemen erhoben:

- Standort (Siedlungsstruktur, Städtebau, benachbarte Nutzungen)
- Strassennahe Umweltbelastung (Lärmimmissionen, Luftschadstoffimmissionen)
- Strassenkapazitäten (auch in einem weiteren Umfeld: Hauptverbindungsstrassen, wichtige Knoten).

Die Erhebung der Auswirkungen auf die Strassenkapazitäten beinhaltet namentlich auch die Auswirkungen auf die Betriebsqualität des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs (Pünktlichkeit, Gewährleistung Taktintervall und Anschlüsse). Falls negative Auswirkungen zu erwarten sind, sind mögliche Massnahmen zur Sicherstellung der Betriebsqualität des öffentlichen Verkehrs zu definieren.

Die Erhebung der Auswirkungen auf die Strassenkapazitäten umfassen zudem die Auswirkungen auf die Qualität der Fuss- und Veloverbindungen. Falls negative Auswirkungen zu erwarten sind, sind mögliche Massnahmen zu definieren.

Gestützt auf diese Erhebungen werden die Nutzungsmöglichkeiten und die nötigen Beschränkungen (Fahrten, Geschossflächen usw.) stufengerecht in der Richt- bzw. der Nutzungsplanung festgesetzt.

Kantonale Standorte

- a) Standorte, an denen ViV-Anlagen > 5'000 Fahrten DTV ViV vorhanden sind, die nach neuem Recht geprüft wurden:

Standort	KS	Fahrtanzahl Anlage(n) (Fahrten DTV ViV)	Fahrtanzahl Standort (Fahrten DTV)
Bern, Brünnen	FS	Westside: 8'000	10'170
Bern, Inselareal	FS	Inselareal: 8'400	-
Heimberg	FS	Coop Megastore & Hobby: 6'000	6'600
Spitalneubau Biel-Brügg	FS	Spitalneubau Biel-Brügg: 2'800	-
Köniz, Juch-Hallmatt	ZE	-	8'000¹

¹Die verbindliche Fahrtanzahl für den Standort Köniz, Juch-Hallmatt umfasst den Gesamtverkehr, welcher durch die Nutzungen innerhalb des Standorts erzeugt wird.

Für jeden Standort ist eine verbindliche Obergrenze der zulässigen Fahrten festzulegen. Je nach Standorttyp betrifft dies ein oder mehrere ViV-Anlagen (Fahrten DTV ViV) oder alle Fahrten, welche durch die Nutzungen innerhalb des Standorts erzeugt werden (Fahrten DTV). Die jeweils verbindliche Fahrtenzahl ist in der Tabelle fett aufgeführt, die kursive Fahrtenzahl dient als Hinweis.

b) Standorte, an denen bestehende ViV > 5'000 Fahrten DTV ViV vorhanden sind, welche noch nicht nach neuem Recht geprüft wurden:

Standort	Anlage und bewilligte ViV-Fahrtenzahl (Fahrten ViV DTV)	
Lyssach / Rütligen-Alchenflüh	ESP Aemme-Center Perimeter insgesamt: 15'772	
Moosseedorf, Moosbühl	Obi: 2'500 ¹	
Biel, Bözingenfeld	Centre Boujean: 7'000; Stades de Bienne: Fussball: 4'000, Eishockey < 2'000	
Biel / Bienne Masterplan	Coop: 6'000	
Lyss, Bahnhof	Lyssbachpark: 5'200	
Brügg, Industrie- und Gewerbezone	Centre Brügg: 9'150	
Thun, Thun Süd	Migros Oberland: 8'000, Panorama Center: 5'100	
Urtenen-Schönbühl, Sandstrasse	Jumbo / Coop: 6'000	
Urtenen-Schönbühl	Shopyland: 11'800 ¹	

¹Obi braucht für sich keinen kantonalen Standort, hat aber einen engen Zusammenhang zum Shopyland (das seinerseits nicht auf dem ESP-Standort liegt).