

Verkehrsintensive Vorhaben: Verkehr, Siedlung und Umwelt abstimmen

Zielsetzung

Verkehrsintensive 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

Kanton Bern AGR
AÖV
AUE
AWI
TBA

Regionen Planungsregionen
Regionalkonferenzen

Federführung: AGR

Realisierung

- | | |
|--|---------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig | bis 2022 |
| <input type="checkbox"/> Mittelfristig | 2023 bis 2026 |
| <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe | |

Stand der Koordination der Gesamtmassnahme

Festsetzung

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 mit mehr als 5'000 Fahrten DTV sind nur an kantonalen Standorten zulässig, ViV mit 2000 bis und mit 5000 Fahrten DTV 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 Richtplaneintrag voraussetzen.
- ViV-Standorte können ein oder mehrere ViV umfassen. Für die Bezeichnung von ViV-Standorten gelten die folgenden Planungsgrundsätze:
 - Die Bezeichnung der Standorte stützt sich auf Untersuchungen über die Auswirkungen der ViV 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 Standortplanung berücksichtigt auch die Auswirkungen von Vorhaben mit weniger als 2000 Fahrten DTV. Bei der Bezeichnung von Standorten gelten insbesondere die auf der Rückseite erläuterten Planungsgrundsätze.
 - Für die bezeichneten Standorte werden im Richtplan bzw. RGSK eine standortgebundene Obergrenze der zulässigen Fahrten DTV MIV festgelegt. Die Standortgemeinden können zu einem geeigneten Controlling verpflichtet werden.
- Die kommunale Nutzungsplanung und die Baubewilligung setzen die Vorgaben der kantonalen Richtplanung bzw. des RGSK eigenüber verbindlich um.
- Für bestehende Anlagen gilt vorbehaltlich 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 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 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: Verkehrsintensive Bauvorhaben gemäss Bauverordnung; aktuell Art. 91a ff. BauV mit 2'000 Fahrten DTV; Art. 8 Abs. 2 RPG (Raumplanungsgesetz; Fassung vom 15. Juni 2012); Raumkonzept und ESP-Planung des Kantons Bern; Kantonaler Synthesebericht RGSK vom 13. Juni 2012; Genehmigte Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte; Luftreinhaltungsverordnung 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

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 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. Die Erschliessung für Motorfahrzeuge soll über das Netz der Hauptverbindungsstrassen unter Schutz der Wohnquartiere sichergestellt sein.

4. ViV-Standorte 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 im Bereich Einkaufen und Freizeit: Mindestens Angebotsstufe 4. Für ViV im Bereich Arbeiten: Mindestens Angebotsstufe 3.

5. 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)
- Strassen- und Umweltbelastung (Lärmimmissionen, Luftschadstoffimmissionen)
- Strassenkapazitäten (auch in einem weiteren Umfeld: Hauptverbindungsstrassen, wichtige Knoten).

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

Kantonale Standorte

Standorte, an denen bestehende ViV > 5'000 Fahrten DTV vorhanden sind:

Standort	Anlage und bewilligte Fahrtenzahl (Fahrten DTV)	Quelle
Lyssach / Rütligen-Alchenflüh	ESP Aemme-Center Perimeter insgesamt: 15'772	Massnahme C_04
Bern, Brünnen	Westside: 8'000	Nach neuem Recht
Moosseedorf, Moosbühl	Obi: 2'500 ¹	Massnahme C_04
Biel, Bözingenfeld	Centre Boujean: 7'000; Stades de Bienne: Fussball: 4'000, Eishockey < 2'000	Massnahme C_04
Biel / Bienne Masterplan	Coop : 6'000	Massnahme C_04
Lyss, Bahnhof	Lyssbachpark : 5'200	Massnahme C_04
Brügg, Industrie- und Gewerbezone	Centre Brügg : 12'150	RGSK s-b/b
Thun, Thun Süd	Migros Oberland : 8'000, Panorama Center 5'100	RGSK ERT
Urtenen-Schönbühl, Sandstrasse	Jumbo / Coop : 6'000	RGSK RKBM
Urtenen-Schönbühl	Shopyland : 11'800 ¹	RGSK RKBM

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