



TAKE ME!

Vollzugshilfe

Begriffe und
planungsrechtliche
Anforderungen

Verkehrersintensive Vorhaben

Impressum

Herausgeber

Amt für Gemeinden und Raumordnung

Bearbeitung

Rudolf Muggli, AD!VOCATE, Bern

Bruno Hoesli, Marsilio Passaglia, PLANAR AG für Raumentwicklung, Zürich

Begleitende Arbeitsgruppe

AGR-KPL Andreas Friedli (Projektleiter)

AGR-KPL Bernhard Künzler

AGR-O+R Stefan Ghioldi

AGR-O+R Sibylla Streich

BECO-IMM Claude Anthamatten

BVE-TBA Peter Lerch

Empfohlene Zitierweise

Kanton Bern, AGR/beco/BVE (2017); Vollzugshilfe Verkehrsintensive Vorhaben

Bern, November 2017

Inhalt

Zusammenfassung	2
Ansprechpersonen für Fragen im Zusammenhang mit ViV	3
Abkürzungen und Begriffe	3
1 Gegenstand dieser Vollzugshilfe	8
1.1 Zweck der Vollzugshilfe	8
1.2 Betroffene Vorhaben	8
1.3 Abgrenzung zu Detailhandelseinrichtungen	8
1.4 Inhalte der Vollzugshilfe	10
1.5 Adressaten der Vollzugshilfe	10
2 Grundlagen	12
2.1 Gesetzliche Grundlagen für ViV	12
2.2 Planungsgrundlagen für ViV	13
2.3 Umweltaspekte	15
3 Wann ist ein Bauvorhaben ein ViV?	16
3.1 Ermittlung des Fahrtenpotenzials	16
3.2 Schwellenwerte für die Abschätzung des Fahrtenpotenzials	17
3.3 Weitere Aspekte	18
4 Verfahren und Instrumente	20
4.1 Kantonale Richtplanung	20
4.2 Regionale Richtplanung	20
4.3 Kommunale Nutzungsplanung	21
4.4 Baubewilligungsverfahren	22
4.5 Baupolizeiverfahren	22
5 Planung von ViV-Standorten in der Regionalplanung	24
5.1 Planungsgrundsätze	24
5.2 Verträglichkeit mit Verkehrsinfrastruktur und Umweltbelastung	25
5.3 Weitere Anforderungen an Detailhandelseinrichtungen	27
5.4 Erforderliche Erläuterungen	27
6 Behandlung von ViV in der kommunalen Planung	28
6.1 Gegenstand	28
6.2 Instrumente der Nutzungsplanung	29
6.3 Weitere Instrumente der Gemeinden	29
6.4 Berücksichtigung der Grundnutzung	30
6.5 Zusammenarbeit	31
7 Behandlung von ViV im Bewilligungsverfahren	32
7.1 Bewilligung neuer ViV	32
7.2 Bewilligung von Änderungen bestehender Anlagen	32
7.3 Baupolizei und Controlling	33

Zusammenfassung

Verkehrsintensive Vorhaben nur an geeigneten Standorten möglich	Verkehrsintensive Vorhaben wie Einkaufs- und Freizeitzentren oder Arbeitsplatzschwerpunkte haben meist grössere Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen, auf die Wohnqualität im umliegenden Siedlungsgebiet sowie auf die Umwelt (Lärm, Luftverschmutzung). 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). Der Richtplan des Kantons Bern zeigt im Massnahmenblatt B_01, wie diese raumplanerische Einordnung erfolgen soll (vgl. Kap. 2.1). Die vorliegende Vollzugshilfe erläutert das Massnahmenblatt B_01 und die rechtlichen Bestimmungen von Artikel 91a ff. BauV.
Was sind verkehrsintensive Vorhaben?	Die kantonale Bauverordnung definiert verkehrsintensive Vorhaben als Bauten und Anlagen, die im Jahresdurchschnitt 2'000 oder mehr Fahrten pro Tag verzeichnen (für die Einzelheiten vgl. Kap. 3).
Richtplaneintrag erforderlich	Die so definierten verkehrsintensiven Vorhaben sind nur an Standorten zugelassen, die im kantonalen Richtplan (KRP) oder in den regionalen Richtplänen (RGSK) dafür bezeichnet sind. So wird eine gemeindeübergreifende Sichtweise möglich. Ohne Richtplanfestlegung sind also keine neuen verkehrsintensiven Vorhaben realisierbar. Für bestehende Einrichtungen gelten die bisherigen Vorgaben aus der Baubewilligung, bis eine wesentliche Änderung beantragt wird (vgl. Kap. 7.2).
Richtpläne legen Fahrtenobergrenze pro Standort fest	Die Richtpläne legen nicht nur die Standorte fest, sondern auch eine Fahrtenobergrenze pro Standort: Das ist jenes Maximum an Verkehrsaufkommen, welches an diesem Standort beispielsweise aufgrund der Strassenkapazitäten oder der Umweltbelastung verträglich erscheint (vgl. Kap. 4.1 und 4.2; 5). Diese Richtplanfestlegungen sind behördenverbindlich, für Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer gelten sie nicht direkt und sind damit auch nicht anfechtbar. Erst die grundeigentümerverbindliche Umsetzung durch die Gemeinde legt fest, was und wieviel an einem solchen Standort gebaut werden kann.
Umsetzung der Vorgaben aus dem Richtplan in der Nutzungsplanung erforderlich	In den Richtplänen festgelegte Standorte müssen von den Gemeinden in ihrer Nutzungsplanung (Zonenplan, Baureglement, Überbauungsordnungen) näher beplant und grundeigentümerverbindlich umgesetzt werden (wo genau, wie gross, welche Angebote, wieviel Verkehr, welche Auswirkungen, vgl. Kap. 6). Diese Aufgabe ist anspruchsvoll; es geht um die Einordnung dieser Vorhaben in bestehende Siedlungen und um die Vermeidung sowohl von Verkehrsproblemen als auch von übermässigen Belastungen mit Lärm und Luftschadstoffen. Kapitel 6 enthält Vorschläge, wie vorgegangen werden kann. Die kantonalen Amtsstellen sind insofern beteiligt, als sie die Nutzungsplanung vorprüfen und genehmigen (Amt für Gemeinden und Raumordnung), Rahmenbedingungen für die Verkehrserschliessung formulieren (Oberingenieurkreis des kantonalen Tiefbauamts) oder fachlich zur Beurteilung der Umweltauswirkungen beitragen (Amt für Umweltkoordination und Energie, beco Immissionschutz usw.).
Frühe Kontaktaufnahme mit Behörden empfehlenswert	Grundlage für die Entwicklung eines konkreten Bauprojekts und für die Baubewilligung sind die Richtpläne von Kanton und Region sowie die Nutzungsplanung der Gemeinde (vgl. Kap. 7). Projektentwicklern wird deshalb empfohlen, sich rechtzeitig von den zuständigen Behörden beraten zu lassen. Am richtigen Ort und in der richtigen Ausgestaltung werden konkrete Projekte häufig mit dem Instrument der Überbauungsordnung (UeO) realisiert (vgl. Kap. 6.2).
Besitzstandgarantie für bestehende verkehrsintensive Vorhaben, sofern	Für bestehende verkehrsintensive Vorhaben gilt die baurechtliche Besitzstandsgarantie. Rechtskräftige Baubewilligungen gelten selbstverständlich weiter. Sie müssen nicht den Anforderungen des neuen Massnahmenblattes B_01 angepasst werden.

sie nicht wesentlich geändert werden	Sollen bestehende Anlagen indessen wesentlich geändert, also z.B. ausgebaut werden, so müssen diese Änderungen dem neuen Recht entsprechen (vgl. Kap. 7.2). Sinnvoll ist ein Kontakt mit der zuständigen Gemeindebehörde. Diese kann Auskunft über die geltenden Richt- und Nutzungspläne sowie die bestehenden Bewilligungen geben. Aus diesen Dokumenten ergibt sich der Spielraum für Veränderungen an bestehenden ViV.
Ansprechpersonen	Ansprechpartnerin für Privatpersonen ist vor allem die Gemeinde, für die Gemeindebehörden in erster Linie das für die Ortsplanung zuständige Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern (AGR). Innerhalb der Kantonsverwaltung stimmen sich die verschiedenen zuständigen Stellen untereinander in einem spezialisierten und regelmässig tagenden Fachgremium ab. So ist sichergestellt, dass Private und Gemeinden rasch kompetente Auskünfte erhalten.
Wer ist wofür zuständig?	Vom Eintrag in den kantonalen Richtplan bzw. das RGSK bis zur Baubewilligung durchläuft ein ViV diverse Planungs- und Bewilligungsverfahren. Eine Darstellung am Ende von Kapitel 4 zeigt diesen Prozess und die dafür zuständigen Stellen im Überblick auf.

Ansprechpersonen für Fragen im Zusammenhang mit ViV

Erste Ansprechperson für sämtliche Fragen im Zusammenhang mit ViV ist der/die für die Standortgemeinde zuständige Planer/-in beim Amt für Gemeinden und Raumordnung. Die zuständigen Planer und Planerinnen sind im Internet ersichtlich unter:

www.jgk.be.ch → Amt für Gemeinden und Raumordnung → Über uns → Sachbearbeitersuche

Abkürzungen und Begriffe

Definitionen und Erläuterungen	Im nachfolgenden Abschnitt stehen Definitionen von Abkürzungen und Begriffen in normaler Schrift, <i>Erläuterungen hierzu in kursiver Schrift.</i>
Gesetze / Verordnungen des Bundes und des Kantons Bern	Bei den in der nachfolgenden Liste aufgeführten Gesetzen und Verordnungen lässt sich wie folgt erkennen, ob es sich um solche des Bundes oder des Kantons Bern handelt: Bundeserlasse sind mit ihrer SR-Nummer aufgeführt, Erlasse des Kantons Bern mit ihrer BSG-Nummer.
AGR	Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern
Angebotsbeschluss	Beschluss des Grossen Rates über das Angebot im öffentlichen Verkehr <i>Im Angebotsbeschluss wird für jede Linie die Art des Verkehrsmittels (Bus oder Bahn) und die Angebotsstufe (in erster Linie das Taktintervall) definiert.</i>
Angebotsstufe	Art. 5 Abs. 1 der Angebotsverordnung definiert die vier Angebotsstufen im öffentlichen Verkehr. Im Zusammenhang mit ViV sind die Angebotsstufen 3 und 4 von Interesse. Die Angebotsstufe 3 bedeutet einen Halbstundentakt bzw. 26-39 Kurspaare pro Tag, die Angebotsstufe 4 40 und mehr Kurspaare pro Tag.
Angebotsverordnung	Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr vom 10. September 1997 (BSG 762.412)
Bauten und Anlagen	Bau- und umweltrechtliche Begriffe für ein einzelnes Vorhaben, dessen Auswirkungen gesamthaft beurteilt werden (Art. 22 RPG, Art. 1a Abs. 1 BauG)
Baubewilligung	Die Baubewilligung klärt, ob ein konkretes Bauvorhaben den Vorschriften des öffentlichen Planungs-, Bau- und Umweltrechts entspricht. Eine Baubewilligung ist die be-

	hördliche Feststellung, dass dies der Fall ist (Art. 1a ff. BauG).
BauG	Baugesetz vom 9. Juni 1985 (BSG 721.0)
BauR	Baureglement (Art. 69 BauG) <i>Teil der baurechtlichen Grundordnung der Gemeinden, gelegentlich auch Bauordnung (BO) genannt</i>
BauV	Bauverordnung vom 6. März 1985 (BSG 721.1)
beco	Amt für Berner Wirtschaft
Betrachtungssperimeter eines ViV	Der Betrachtungssperimeter reicht über den Planungssperimeter (siehe dort) hinaus und umfasst jenes Gebiet, in dem wesentliche Auswirkungen eines ViV an einem ViV-Standort auf Raum, Verkehr und Umwelt zu erwarten sind. Er umfasst <ul style="list-style-type: none"> – alle Quartier- und Sammelstrassen, die aufgrund des durch den ViV-Standort induzierten Verkehrs bereits eine geringe Mehrbelastung erfahren, – alle Hauptverkehrsstrassen, auf denen der Verkehr infolge des ViV-Standorts wesentlich zunehmen wird, sowie – alle betroffenen Quartier-, Sammel- und Hauptverkehrsstrassen, die bereits ohne ViV eine hohe lufthygienische Belastung aufweisen. <i>Je nach standortspezifischen Voraussetzungen kann der Betrachtungssperimeter bis und mit Anschluss an die nächste Hochleistungsstrasse (Autobahn, Autostrasse) reichen. Weitere Anhaltspunkte für die Definition des Betrachtungssperimeters bilden das Haupteinzugsgebiet des ViV sowie die Topologie (Anzahl und Anordnung von Fahrspuren und Knoten) und die Belastung des Strassennetzes. Zur Festlegung des Betrachtungssperimeters ist es u.U. sinnvoll, die Veränderungen der Strassenbelastungen mit einer Verkehrssimulation nachzuweisen.</i>
Betriebsqualität	Art. 18 der Strassenverordnung (SV, BSG 732.111.1) legt fest, dass u.a. für die Betriebsqualität ein Referenzstandard bestimmt wird. <i>Die Betriebsqualität bezeichnet wie flüssig der Verkehr abgewickelt werden kann. Im Zusammenhang mit ViV ist dies insbesondere dort von Bedeutung, wo sich das Strassennetz nahe seiner Kapazitätsgrenze befindet oder diese bereits überschritten hat. Jeder Mehrverkehr (beispielsweise der von ViV generierte) führt (ohne entsprechende Massnahmen) zu einer Verschlechterung der Betriebsqualität. Bei Knoten entlang von Kantonsstrassen der Kategorien A und B entspricht der Referenzzustand der Qualitätsstufe "ausreichend" im Sinne der VSS-Normen.</i>
BewD	Baubewilligungsdekret vom 22. März 1994 (BSG 725.1)
CO ₂ -Gesetz	CO ₂ -Gesetz vom 23. Dezember 2011 (SR 641.71)
Detailhandelseinrichtung	Mit dem Inkrafttreten der revidierten Baugesetzgebung am 1. April 2017 wurde der früher verwendete Begriff „Einkaufszentrum“ durch die Bezeichnung „Detailhandelseinrichtung“ ersetzt. Nähere Informationen hierzu sind in der Wegleitung „Detailhandelseinrichtungen“ des AGR enthalten.
Dienstleistungszentrum	Vorhaben mit einer grossen Zahl Arbeitsplätze und geringem bis inexistentem Publikumsverkehr. <i>Als Dienstleistungszentrum gelten typischerweise grosse Verwaltungsgebäude von Banken, Versicherungen, Telekommunikationsfirmen, Krankenkassen u.dgl.</i>
DTV _{ViV}	Von ViV erzeugter durchschnittlicher täglicher Verkehr (Jahresdurchschnitt in Fahrten pro Tag), vgl. VSS-Norm 640 005b, "Verkehrserhebungen, Ganglinien und durchschnittlicher täglicher Verkehr". Als eine Fahrt im Zusammenhang mit ViV gilt jede Zufahrt und jede Wegfahrt mit Personenwagen. Nicht mitgezählt werden Zulieferfahrten und Fahrten für eine allfäl-

	lige Wohnnutzung (Art. 91a BauV).
Einkaufszentrum	Mit dem Inkrafttreten der revidierten Baugesetzgebung am 1. April 2017 wurde der früher verwendete Begriff „Einkaufszentrum“ durch die Bezeichnung „Detailhandelseinrichtung“ ersetzt. Nähere Informationen hierzu sind in der Wegleitung „Detailhandelseinrichtungen“ des AGR enthalten.
ESP	Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt <i>Der kantonale Richtplan definiert folgende Arten von ESP (Massnahme C_04):</i> - Dienstleistung (umfasst auch Grossverkaufsflächen und Freizeitgrosseinrichtungen), - Arbeiten (industrielle / gewerbliche Produktion), - ESP ohne eindeutige Zuordnung.
FLM	Fahrleistungsmodell: Bis Ende 2015 geltendes Planungsmodell, das auf kantonaler Ebene das Aufkommen des MIV von ViV mit einer Kontingentierung begrenzt hatte (vgl. Massnahmenplan Luft 2000-2015, BauV Art. 91b, gültig vom 01.09.2009 bis 31.1.2016) <i>Zur Bewilligung von Änderungen an bestehenden ViV, welche seinerzeit gestützt auf das FLM bewilligt worden waren vgl. Kap. 7.2.</i>
Fahrtenzahl	Als eine Fahrt gilt jede Zufahrt und jede Wegfahrt mit Personenwagen. Nicht mitgezählt werden Zulieferfahrten und Fahrten für eine allfällige Wohnnutzung (BauV Art. 91a).
FG ViV	Fachgremium verkehrsintensive Vorhaben <i>ehemals: Kantonale Arbeitsgruppe koordinierte Parkplatzpraxis (KPP)</i>
Grundnutzung	Zonengemässe Nutzung (an ViV-Standorten in der Regel Industrie- oder Gewerbenutzung) <i>D.h. jene Nutzung, welche gemäss Baureglement bzw. Überbauungsordnung zulässig ist (inkl. bestehendes ViV, wenn vorhanden).</i>
KoG	Koordinationsgesetz vom 21. März 1994 (BSG 724.1)
KPP	Kantonale Arbeitsgruppe koordinierte Parkplatzpraxis <i>(neu: Fachgremium verkehrsintensive Vorhaben, FG ViV)</i>
KRP	Kantonaler Richtplan (Art. 99 BauG) <i>Der rechtskräftige KRP 2030 wurde am 2. September 2015 vom Regierungsrat beschlossen und am 4. Mai 2016 vom Bundesrat genehmigt.</i> <i>Das Thema ViV wird in den Zielsetzungen B18 und B19 behandelt, das Massnahmenblatt B_01 konkretisiert diese Ziele und bildet die Grundlage für die vorliegende Vollzugshilfe.</i>
Kulturland	Sämtliche Planungsträger (Gemeinden, Regionen und Kanton) haben bei ihren Tätigkeiten den Schutz des landwirtschaftlichen Kulturlandes und insbesondere der Fruchtfolgeflächen zu berücksichtigen (Art. 3 Abs. 2 lit. a sowie 15 Abs. 3 RPG, Art. 8a-c BauG, Art. 54 Abs. 2 lit. b. BauG, Art. 11a ff. BauV).
LRV	Luftreinhalteverordnung vom 16. Dezember 1985 (SR 814.318.142.1)
LSV	Lärmschutzverordnung vom 15. Dezember 1986 (SR 814.41)
Luftreinhaltung	Die Vorschriften über die Luftreinhaltung (USG und LRV) bezwecken, die Luftschadstoffimmissionen soweit zu reduzieren, dass sie weder Menschen noch die Umwelt schädigen. <i>Die Kantone formulieren ihre Strategie im Massnahmenplan Luftreinhaltung. Der Massnahmenplan zur Luftreinhaltung 2015-2030 des Kantons Bern enthält unter anderem auch Massnahmen für verkehrsintensive Vorhaben (V1) sowie für stark belas-</i>

tete Verkehrsachsen, die u.a. verkehrsentensive Vorhaben erschliessen (V2 und V3).

LV	Langsamverkehr, umfasst den Fuss- und Veloverkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mobilitätskonzept	Mit dem Mobilitätskonzept soll die Verträglichkeit des generierten Verkehrs mit der Umgebung nachgewiesen werden. Es enthält beispielsweise Aussagen über die getroffenen Massnahmen zur Beeinflussung des Modal Splits, zum Controlling, zu einer allfälligen Bewirtschaftung der Parkfelder sowie über organisatorische und betriebliche Massnahmen zur Bewältigung und Abwicklung des Verkehrs.
MPL	Massnahmenplan zur Luftreinhaltung <i>vgl. Luftreinhaltung</i>
ÖV	Öffentlicher Verkehr (Bahn, Tram, Bus)
Planungsperimeter	Der Planungsperimeter bezeichnet jenen Teil der Bauzone, für den konkrete Bauvorschriften für ein ViV gelten (zum Beispiel der Perimeter einer ZPP oder einer Überbauungsordnung) und umfasst den ViV-Standort. Davon zu unterscheiden ist der Betrachtungsperimeter, welcher über den Planungsperimeter hinaus ragt (siehe dort). Die Festlegung des Planungsperimeters erfolgt auf Stufe Gemeinde.
Planungspflicht	Pflicht, ein Vorhaben in einem Richtplan (Richtplanpflicht: Art. 8 Abs. 2 RPG) oder in einem Nutzungsplan (Zonenplan und Baureglement, Überbauungsordnung: Planungspflicht im engeren Sinne) zu erfassen und stufengerecht zu regeln. <i>Die Planungspflicht bezweckt die Auswirkungen eines konkreten Vorhabens auf Raum und Umwelt in eine umfassende Interessenabwägung einzubeziehen. Diese ist in einem Planungsbericht darzulegen (Art. 47 RPV).</i>
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (Art. 98a BauG)
RPG	Bundesgesetz über die Raumplanung vom 22. Juni 1979 (SR 700)
RPV	Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 (SR 700.1)
RRP	Regionaler Richtplan <i>(Träger: Planungsregion oder Regionalkonferenz, Art. 97 ff. BauG)</i>
Standort	siehe unter ViV-Standort
Strassengesetz, Strassenkategorien	Das Strassengesetz (SG, BSG 732.11) unterscheidet u.a. zwischen Kantons- und Gemeindestrassen (Art. 4 SG). Das Kantonsstrassennetz und seine Einteilung werden im Strassennetzplan festgelegt, jede Gemeinde wird von einer Kantonsstrasse mindestens peripher erschlossen (Art. 7 SG).
Strassennetzplan	Der Strassennetzplan bezeichnet die Kantonsstrassen; er ist ein Sachplan des Kantons (Art. 24 ff. SG). <i>Der Strassennetzplan ist mit dem kantonalen Richtplan abgestimmt.</i>
Topologie des Strassennetzes	Anzahl und Anordnung von Fahrspuren, Abbiegebeziehungen und Knoten für den MIV
UeO	Überbauungsordnung (Art. 88 ff. BauG) <i>Besondere und meist detailliertere Bauvorschriften für Teilgebiete einer Gemeinde. Sie können von der baurechtlichen Grundordnung abweichen.</i>
USG	Bundesgesetz über den Umweltschutz vom 7. Oktober 1983 (SR 814.01)
UVB	Umweltverträglichkeitsbericht <i>(siehe auch: Umweltverträglichkeitsprüfung)</i>
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung

Die UVP hat zum Ziel, überdurchschnittlich umweltrelevante Vorhaben vor ihrer Bewilligung anhand eines detaillierten Berichts (UVB) auf mögliche Umweltauswirkungen hin zu überprüfen sowie zu optimieren und somit eine Aussage über deren Bewilligungsfähigkeit in umweltrechtlicher Hinsicht zu machen. Die abschliessende Beurteilung der Umweltverträglichkeit erfolgt durch die Behörde, welche die UeO genehmigt bzw. die Baubewilligung erteilt. Sie stützt sich auf die Beurteilung der kantonalen UVP-Fachstelle bzw. die Fach- und Amtsberichte zum UVB. Die UVP-pflichtigen Vorhaben sind im Anhang zur Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV, SR 814.011) aufgelistet.

ViV	Verkehrsintensive Vorhaben Als ViV (nach Art. 91a ff. BauV) wird ein Bauvorhaben bezeichnet, das für Nichtwohnnutzungen im Jahresdurchschnitt 2'000 oder mehr Fahrten (vgl. dort) pro Tag verursacht und damit als Anlage nach Art. 8 Abs. 2 RPG mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt eine Grundlage in der Richtplanung benötigt. ViV können nur an dafür im RGSK oder im KRP vorgesehenen Standorten (ViV-Standorte) bewilligt werden (KRP, Massnahme B_01).
ViV-Standort	Als ViV-Standorte werden im kantonalen oder regionalen Richtplan festgelegte Gebiete bezeichnet, an denen ViV zulässig sind resp. bereits bestehen. Der Planungsperimeter (siehe dort) umfasst den ViV-Standort.
Vorhaben	Kurzform für Bauvorhaben, ist in der Regel baubewilligungspflichtig (Art. 1a BauG)
VSS	Vereinigung Schweizerische Strassenfachleute
ZP	Zonenplan (Art. 71 BauG) <i>Teil der baurechtlichen Grundordnung der Gemeinden</i>
ZPP	Zone mit Planungspflicht (Art. 73 BauG)

1 Gegenstand dieser Vollzugshilfe

Planungspflicht für ViV

Bauten und Anlagen, die wegen des von ihnen erzeugten Verkehrsaufkommens bedeutende Auswirkungen auf die Erschliessung, die Umwelt (Lärm, Luftreinhaltung) oder die umliegenden Siedlungen haben, unterliegen einer Planungspflicht. Sie können also nicht einfach überall gebaut werden. Die Planungspflicht soll sicherstellen, dass die geeigneten Standorte gefunden und die störenden Auswirkungen auf die Umgebung begrenzt werden. Sie gewährleistet, dass Vorhaben mit den Anforderungen der Raumplanung (insbesondere der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung) abgestimmt werden und die relevanten umweltrechtlichen Vorschriften einhalten.

Die Planungspflicht für ViV wird auf Bundesebene im Raumplanungsgesetz (Art. 8 Abs. 2), auf kantonaler Ebene in der Bauverordnung (Art. 91a-f) und im kantonalen Richtplan (Massnahme B_01) detaillierter festgelegt.

1.1 Zweck der Vollzugshilfe

Massnahmenblatt B_01

Mit dieser Vollzugshilfe werden die Festlegungen des Massnahmenblattes B_01 des KRP 2030 konkretisiert. Es werden Verfahren und mögliche Massnahmen aufgezeigt, mit welchen die Siedlungs- und die Verkehrsentwicklung aufeinander abgestimmt und so Nutzungskonflikte minimiert werden.

1.2 Betroffene Vorhaben

Hohes Verkehrsaufkommen MIV als Merkmal

Einer solchen Planungspflicht unterstehen Bauten und Anlagen (Vorhaben) ab einem bestimmten Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs (Besucherverkehr); nicht mitgezählt wird das Verkehrsaufkommen von allfälligen Wohnnutzungen an demselben Standort. Diese Bauten und Anlagen werden verkehrsentensive Vorhaben (ViV) genannt. Die Schwelle, ab welcher ein Vorhaben als ViV gilt, liegt bei einem DTV von 2'000 Fahrten mit Personewagen, wobei jede Zufahrt und jede Wegfahrt als eine Fahrt zählt.

ÖV, Langsamverkehr und Güterverkehr bei Berechnung ausgeklammert

Der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr (Velo- und Fussverkehr) werden bei der Definition von ViV ausgeklammert, da die Auswirkungen dieser Fahrten auf Raum und Umwelt im Vergleich zu denjenigen von mit dem MIV anreisenden Kunden und Kundinnen bzw. Besuchern pro Person deutlich geringer sind. Der Anlieferverkehr wird ebenfalls ausgeklammert. Der Grund hierfür liegt in der Fortführung der bisherigen aus der Luftreinhaltungspolitik stammenden Praxis, bei welcher davon ausgegangen wird, dass der Beitrag des Güterverkehrs zur Luftreinhaltung vom Bund (u.a. mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe) geregelt wird.

Auch nicht in Betracht fallen schliesslich Fahrten in Zusammenhang mit allfälligen Wohnnutzungen innerhalb eines ViV. Der Grund liegt darin, dass alle verursachten Fahrten (bloss) einmal erfasst werden sollen, und zwar am Zielort.

1.3 Abgrenzung zu Detailhandelseinrichtungen

Begrifflichkeit

Detailhandelseinrichtungen (DHE) sind Einrichtungen, in denen der überwiegende Teil der Konsumbedürfnisse der Bevölkerung befriedigt werden kann. Dies ergibt sich insbesondere aus den Bestimmungen in Art. 25 Abs. 2 der kantonalen Bauverordnung, wonach für die nicht mobile Bevölkerung der Zugang zu Einkaufsmöglichkeiten gewährleistet sein muss. Der Begriff Detailhandelseinrichtungen ist unabhängig von der Grösse (Verkaufsfläche bzw. Geschossfläche) des Geschäfts bzw. des

Standorts als eine Verkaufseinrichtung mit einem oder mehreren Geschäften definiert. Bei einer Grösse von mehr als 1'000 m² Geschossfläche gelten DHE als eine besondere Baute und Anlage nach Art. 19 und 20 des kantonalen Baugesetzes resp. Art. 19 ff. der dazugehörigen Bauverordnung.

Die Definition einer DHE erfolgt somit – im Unterschied zu ViV – völlig unabhängig von der Anzahl der durch sie generierten Fahrten und beschränkt sich auf bestimmte Nutzungsformen, namentlich den Detailhandel. Bei (grösseren) Detailhandelseinrichtungen kann es sich somit zwar um ViV handeln, muss aber keineswegs. Umgekehrt kann es sich bei einem ViV zwar um eine DHE handeln, muss aber nicht. Es wird in aller Regel vielmehr so sein, dass DHE weniger als 2'000 Fahrten pro Tag generieren und somit kein ViV darstellen. Folglich kommen in diesen Fällen die ViV-relevanten Bestimmungen nicht zur Anwendung, wohl aber diejenigen zu den DHE, namentlich jene gemäss Art. 25 ff. BauV (siehe unten). Generiert eine DHE 2'000 Fahrten oder mehr pro Tag und erfüllt damit die Kriterien für ein ViV gemäss Art. 91 BauV, gelten neben den Bestimmungen zu den DHE selbstverständlich auch diejenigen zu den ViV, wie sie in der vorliegenden Vollzugshilfe aufgeführt sind.

Anforderungen an
Standortplanung (Art. 25
BauV)

Die Standorte für Detailhandelseinrichtungen müssen dem Siedlungskonzept entsprechen, wie es in den Richt- und Nutzungsplänen der Sitzgemeinde, der benachbarten Gemeinden und der Planungsregion bzw. der Regionalkonferenz festgelegt ist. Sie sollen so festgelegt werden, dass:

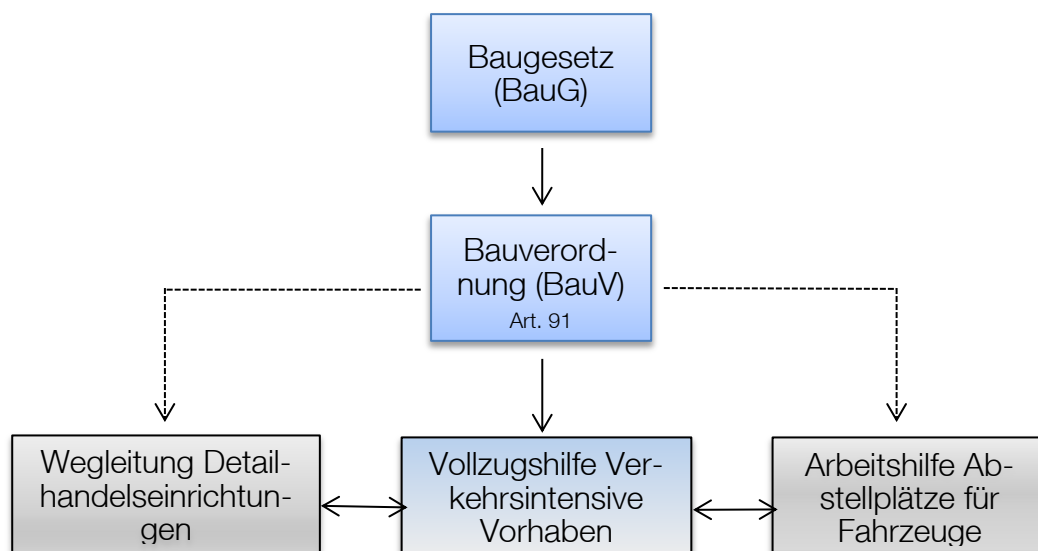
- die lokalen und regionalen Einkaufsmöglichkeiten verbessert werden,
- die Versorgung der nicht mobilen Bevölkerung gewährleistet ist,
- keine Wohngebiete durch zusätzlichen Verkehr belastet werden.

Zusätzlich sind sowohl für DHE, als auch für ViV die Bestimmungen zur Bereitstellung von Abstellplätzen für Fahrzeuge (Art. 49 ff. BauV) zu beachten.

Das AGR hat – analog zu den ViV – auch für die Themenbereiche DHE und Abstellplätze für Fahrzeuge eine Wegleitung bzw. Arbeitshilfe erarbeitet, die den interessierten Kreisen zur Verfügung steht.

(www.jgk.be.ch/jgk/de/index/raumplanung/raumplanung/arbeitshilfen.html).

Abbildung 1: Die Vollzugshilfe ViV im Gesamtkontext



1.4 Inhalte der Vollzugshilfe

Abgrenzungen, Anleitung für die Planung und die Bewilligung

Zunächst gibt die Vollzugshilfe Hinweise zur Klärung der Frage, ob es sich bei einem Bauvorhaben um ein potenzielles ViV handeln könnte. Sie erlaubt eine grobe Einschätzung darüber, ob ein Vorhaben potenziell ViV-relevant ist und liefert Hinweise darauf, welche Anforderungen bzw. Voraussetzungen erfüllt sein müssen, damit es bewilligt werden kann.

Hierzu werden Schwellenwerte für die Anzahl Parkfelder und die Geschossfläche aufgeführt (Kapitel 3). Die Vollzugshilfe zeigt anschliessend, wie die Planung entsprechender Standorte auf den Ebenen Kanton, Region und Gemeinde abläuft. Nach einer Darlegung der Verfahren und Instrumente (Kapitel 4) werden die Planung von ViV-Standorten in der Regionalplanung (Kapitel 5) und die Behandlung von ViV in der kommunalen Planung (Kapitel 6) betrachtet. Die Vollzugshilfe erläutert die in der Massnahme B_01 aufgeführten Planungsgrundsätze.

Schliesslich beleuchtet die Vollzugshilfe die Behandlung von ViV im Baubewilligungsverfahren (Kapitel 7).

Ablösung des Berner Fahrleistungsmodells

Diese Vollzugshilfe ersetzt die Broschüre "Berner Fahrleistungsmodell - Grundlagen und Anwendung" aus dem Jahr 2005.

Das 2001 eingeführte und bis Ende Januar 2016 geltende Fahrleistungsmodell stütze sich in erster Linie auf die durch das Verkehrsaufkommen von ViV erzeugte Luftbelastung ab. Da die Luftbelastung durch den Strassenverkehr kontinuierlich abgenommen hat (wesentliche Reduktion der spezifischen Schadstoffemissionen), verfolgt der neue Ansatz eine ganzheitliche Betrachtungsweise. Er stimmt die Verkehrsplanung, die Siedlungsplanung und die Anliegen des Umweltschutzes aufeinander ab. Bei den Umweltanliegen gewinnt neben den Lärm- und den Luftschadstoffemissionen zunehmend auch der Klimaschutz (CO₂-Emissionsfracht) an Bedeutung.

1.5 Adressaten der Vollzugshilfe

Die Vollzugshilfe richtet sich an diverse Adressaten auf unterschiedlichen Ebenen.

Kantonale Behörden

Sie dient den Planungs- und Bewilligungsbehörden des Kantons bei der Erstellung von Fach-, Amts- oder Vorprüfungsberichten sowie beim Controlling. Darüber hinaus gewährleistet sie eine einheitliche Vollzugspraxis (BauV Art. 91e).

Regionen

Weiter dient sie den Planungsträgern der Region (Regionalkonferenz oder Planungsregion) bei der Planung und Festlegung von ViV-Standorten in den RGSK, einschliesslich der Festsetzung diesbezüglicher Vorgaben an die Gemeinden.

Gemeinden allgemein

Den Gemeinden dient die Vollzugshilfe bei der Erfüllung der ihnen im Zusammenhang mit ViV zugewiesenen Aufgaben. Hierzu zählen:

- die Konkretisierung der Anforderungen an ViV unter Berücksichtigung der Vorgaben aus den RGSK,
- die Abstimmung mit weiteren wichtigen kommunalen öffentlichen Interessen im Rahmen der kommunalen Richtplanung,
- die grundeigentümerverbindliche Umsetzung der Vorgaben an ViV in der Nutzungsplanung und UeO,
- die Ausarbeitung von Studien und Mobilitätskonzepten,
- der Abschluss verwaltungsrechtlicher Verträge mit den Betreibern von ViV.

Zudem enthält die Vollzugshilfe Hinweise zur Behandlung von ViV im Baubewilligungsverfahren.

Betroffene Gemeinden	<p>Nicht alle Gemeinden sind von der Vollzugshilfe in gleichem Mass betroffen. Die Vollzugshilfe richtet sich in erster Linie an Gemeinden</p> <ul style="list-style-type: none">– die bereits ein ViV aufweisen,– in welchen im kantonalen oder einem regionalen Richtplan ein ViV-Standort eingetragen ist,– in welchen ein ViV geplant ist, bzw. bei welchen eine Anfrage oder ein Baugesuch zu einem Vorhaben eingeht, welches möglicherweise ein ViV ist.
Regierungsstatthalterämter	<p>Die Vollzugshilfe richtet sich auch an die Regierungsstatthalterämter. Diese sind gemäss BauG Art. 33 in Gemeinden mit weniger als 10'000 Einwohnerinnen und Einwohnern für die Erteilung von Baubewilligungen zuständig. Zudem sind sie immer Baubewilligungsbehörde für Gastgewerbebetriebe (Art. 8 BewD). Die Vollzugshilfe ermöglicht ihnen eine erste grobe Abschätzung, ob es sich bei einem Vorhaben möglicherweise um ein ViV handelt und ob dieses bewilligungsfähig ist.</p>
Bauherren, Investoren und private Planungsbüros	<p>Schliesslich erlaubt die Vollzugshilfe Bauherren und Investoren sowie privaten Planungsbüros, die Anforderungen und den Verfahrensablauf bei der Bewilligung von ViV zu kennen. Die Vollzugshilfe ermöglicht diesem Personenkreis eine erste grobe Abschätzung, ob es sich bei einem Vorhaben möglicherweise um ein ViV handelt und ob dieses bewilligungsfähig ist.</p>

2 Grundlagen

2.1 Gesetzliche Grundlagen für ViV

RPG Art. 8 Abs. 2	Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt bedürfen einer Grundlage im Richtplan. Im Kanton Bern mit seiner ausgebauten regionalen Richtplanung werden Vorhaben von regionaler Bedeutung in regionalen Richtplänen (RGSK) festgelegt. Die entsprechende Delegation findet sich im Richtplan des Kantons Bern mit der Massnahme B_01 vor.
RPV Art. 47	Bei Planungen ist der Genehmigungsbehörde Bericht darüber zu erstatten, wie diese den Anforderungen der Raumplanung und der Umweltschutzgesetzgebung Rechnung tragen.
BauG Art. 19	Bauvorhaben, die wesentlich von der baurechtlichen Grundordnung der Gemeinde (Art. 69 ff.) abweichen, gelten als "besondere Bauten und Anlagen". Hierzu zählen insbesondere gewisse Detailhandelseinrichtungen (vgl. unten BauG Art. 20).
BauG Art. 20 Abs. 3 + 4	Detailhandelseinrichtungen gelten als besondere Bauten und Anlagen, wenn ihre Geschossfläche ausserhalb von Geschäftsgebieten grösser als 1'000 m ² ist. Nicht angerechnet werden die unterirdischen Flächen für das Parkieren von Fahrzeugen. Unter "Geschäftsgebiet" werden die in den Nutzungsplänen ausgeschiedenen Geschäftszonen und Kernzonen verstanden sowie bestehende Orts- und Quartierzentren, soweit diese bereits überwiegend mit Dienstleistungsbetrieben belegt sind. Keiner Überbauungsordnung bedürfen Bauvorhaben im Sinne von Art. 19 Abs. 2 BauG, wenn sie gemäss Grundordnung zulässig sind. Diese (Nutzungs-) Planungspflicht darf nicht mit der Richtplanpflicht gemäss Art. 8 Abs. 2 RPG verwechselt werden.
BauG Art. 68 Abs. 2	Richtpläne stimmen Nutzungszonen, deren Erschliessung, den erzeugten Verkehr sowie die Infrastruktur aufeinander ab.
BauG Art. 98a Abs. 3	Der Regierungsrat legt nach Anhörung der Regionalkonferenzen Vorgaben für die Erarbeitung bzw. die periodische Anpassung der RGSK fest; diese umfassen namentlich auch die ViV-Standorte. Die Vorgaben dienen der Harmonisierung der RGSK und der Sicherung kantonaler Interessen.
BauV Art. 27	Der durch die Detailhandelseinrichtung verursachte Motorfahrzeugverkehr darf das öffentliche Strassennetz nicht überlasten.
BauV Art. 28	Die Kosten der Erschliessung der Detailhandelseinrichtung sind der Bauherrschaft zu überbinden, soweit sie einen durch die Detailhandelseinrichtung verursachten besonderen Ausbau des Basiserschliessungsnetzes und der verkehrstechnischen Anlagen betreffen.
BauV Art. 91a	Verkehrsintensiv sind Bauvorhaben, die im Jahresdurchschnitt 2'000 oder mehr Fahrten pro Tag verursachen. Als eine Fahrt gilt jede Zufahrt und jede Wegfahrt mit Personenwagen. Nicht mitgezählt werden Zulieferfahrten und Fahrten für eine allfällige Wohnnutzung. Ebenfalls nicht mitgezählt werden der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr (Velos, Fussgänger).
BauV Art. 91b	Die Standorte für ViV sind zu bezeichnen <ul style="list-style-type: none"> – im kantonalen Richtplan für (Einzel-)Vorhaben mit mehr als 5'000 Fahrten pro Tag – im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept oder im regionalen Richtplan für (Einzel-)Vorhaben mit 2'000 Fahrten bis und mit 5'000 Fahrten pro Tag – in der entsprechenden kantonalen Infrastrukturplanung (z.B. Spitalplanung, Schulplanung).

BauV Art. 91b1	Betreiberinnen und Betreiber von verkehrsintensiven Vorhaben sind verpflichtet, Ladestationen für Elektrofahrzeuge zu errichten und zu betreiben.
BauV Art. 91e	Ein Fachgremium berät die Behörden und stellt eine einheitliche kantonale Praxis sicher. Es setzt sich zusammen aus Fachpersonen der zuständigen Stellen der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion, der Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion sowie der Volkswirtschaftsdirektion. Das Gremium trägt den Namen "Fachgremium verkehrsintensive Vorhaben".
BauV Art. 91f	Betreiber und Betreiberinnen von ViV sind zur technischen Erfassung der Fahrten verpflichtet. Diese Pflicht kann auch für Anlagen statuiert werden, die nicht als verkehrsintensiv gelten, weil sie knapp unter der Grenze von 2'000 Fahrten DTV liegen. Einzelvorhaben mit einem DTV_{ViV} von weniger als 2'000 sind jedoch keine ViV und werden von der Richtplanpflicht (Art. 8 Abs. 2 RPG, siehe dort) nicht erfasst.
USG Art. 10a, in Verbindung mit dem Anhang zur UVPV	Der Anhang der UVPV bezeichnet die UVP-pflichtigen Vorhaben. Hierzu gehören u.a. Parkhäuser und -plätze für mehr als 500 Motorwagen (Ziff. 11.4), Vergnügungsparks mit einer Fläche von mehr als 75'000 m ² oder für eine Kapazität von mehr als 4'000 Besuchern pro Tag (Ziff. 60.6) sowie Einkaufszentren und Fachmärkte mit einer Verkaufsfläche von mehr als 7'500 m ² (Ziff. 80.5). Die Planungspflicht für ViV besteht unabhängig von einer UVP-Pflicht. Auch nicht UVP-pflichtige Vorhaben müssen das Umweltrecht einhalten. Dies ist spätestens im Baubewilligungsverfahren zu überprüfen.
SG Art. 15	Das Verkehrsmanagement bezweckt durch Verkehrslenkung, Verkehrssteuerung und Verkehrsregelung die Kapazitäten des Strassennetzes optimal zu nutzen, Überlastungen und Störungen zu vermeiden sowie zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beizutragen.
SG Art. 85	Zugänge und Zufahrten auf öffentliche Strassen, ihre Erweiterung und gesteigerte Benutzung bedürfen der Bewilligung des zuständigen Gemeinwesens. Die Kosten eines neuen oder geänderten Strassenanschlusses und der Anpassung der Strasse trägt die interessierte Grundeigentümerin oder der interessierte Grundeigentümer.

2.2 Planungsgrundlagen für ViV

a) Massnahme B_01 Richtplan des Kt. Bern	Mit dem kantonalen Richtplan 2030 wird das bisherige Fahrleistungsmodell durch Massnahmen zur gegenseitigen Abstimmung des Verkehrs mit der Siedlungsentwicklung und der Umweltbelastung abgelöst. Die Massnahme B_01 legt für ViV u.a. Folgendes fest:
- Festlegung von ViV-Standorten	1. Es werden kantonale ViV-Standorte im KRP und regionale ViV-Standorte in den RGSK festgelegt.
- Zulässigkeit von Vorhaben in Abhängigkeit vom Standorttyp	2. ViV mit mehr als 5'000 Fahrten DTV_{ViV} sind nur an kantonalen Standorten, ViV mit 2'000 bis 5'000 Fahrten DTV_{ViV} an kantonalen und regionalen ViV-Standorten zulässig. Einzelvorhaben mit einem DTV_{ViV} von weniger als 2'000 sind keine ViV und werden von der Richtplanpflicht nicht erfasst. Zusammenhängende Anlagen dürfen allerdings nicht künstlich unterteilt werden, damit die einzelnen Teile je für sich unter die Schwelle von 2'000 Fahrten fallen (vgl. Kap. 3.3). Auf Richtplanstufe werden im KRP oder in den RGSK für jeden ViV-Standort Fahrtenzahlen als Richtwerte festgelegt. Diese Festlegungen werden in den nachgelagerten Verfahren stufengerecht umgesetzt. Zu den geeigneten Massnahmen zählen Vorschriften zum Nutzungsmass, zur Nutzweise oder zur Anzahl Parkfelder. Die Gemeinden können auch die Fahrtenzahl begrenzen (vgl. Kap. 6). Dabei sind Art

und Mass der Nutzung, die Parkplatzzahlen und die generierten Fahrten aufeinander abzustimmen. Die zuständigen Behörden treffen im UeO- oder im Baubewilligungsverfahren geeignete Massnahmen, um die Begrenzung des Verkehrsaufkommens durchzusetzen.

Bei den im KRP oder in den RGSK festgelegten Fahrtenzahlen handelt es sich um behördenverbindliche Richtwerte (Art. 57 BauG). Diese fliessen in die Interessenabwägung beim Erlass einer grundeigentümergeleiteten Planung ein. Je höher der Koordinationsstand eines ViV-Standorts, desto verbindlicher sind die Vorgaben aus dem KRP oder den RGSK. Das heisst aber auch, dass Abweichungen von den Festlegungen im KRP oder in den RGSK grundsätzlich möglich sind, wenn sie sachlich gerechtfertigt und von untergeordneter Bedeutung sind und es unzumutbar wäre, den Richtplan vorher förmlich zu ändern. Eine Abweichung ist auch dann möglich, wenn eine bessere Lösung im Sinne der Richtplanziele erreicht werden kann. Richtplanabweichungen sind also nur mit einer qualifizierten Begründung möglich. Weil Richtplanvorgaben Private nicht binden, können Private die Richtplanvorgaben in dessen im Rahmen der Überprüfung eines Nutzungsplans anfechten.

- Planungsgrundsätze,
kantonale ViV-Standorte

In der Massnahme B_01 werden die Planungsgrundsätze und die kantonalen ViV-Standorte festgelegt.

- Festlegung neuer kan-
tonaler ViV-Standorte

Durch Anpassung des kantonalen Richtplans oder in der kantonalen Infrastrukturplanung (z.B. im Gesundheits- oder Bildungswesen) können weitere kantonale ViV-Standorte festgelegt werden (vgl. Massnahme 3, Massnahmenblatt B_01).

b) RGSK

Das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept ist Teil der regionalen Richtplanung. Alle regionalen Planungsträger sind zur Erarbeitung eines RGSK verpflichtet.

c) Kommunale Richtpla-
nung (BauG Art. 64 und
68)

Als Grundlagen der Ortsplanung sind alle für den Stand und die anzustrebende räumliche Entwicklung der Gemeinde wesentlichen Tatsachen zu ermitteln. Die Richtpläne stimmen die Nutzungszonen, die Erschliessung und den Verkehr aufeinander ab. Die Gemeinden stellen Richtpläne entsprechend ihren Verhältnissen und Bedürfnissen auf. In jenen Gemeinden, in denen ein kommunaler Verkehrsrichtplan vorhanden ist, bildet dieser somit eine wichtige Grundlage zur Beurteilung von ViV, da er den Stand und die anzustrebende räumliche Entwicklung hinsichtlich des Verkehrs und der Koordination mit der Siedlung darlegt. Bestehende kommunale Verkehrsrichtpläne genügen diesen Anforderungen nicht immer; sie sollten (zumindest) in jenen Gemeinden überprüft und angepasst werden, in denen ein kantonaler oder regionaler Richtplan ViV-Standorte vorsieht.

Der Massnahmenplan Luftreinhaltung legt fest, wie der Kanton Bern seine Aufgaben im Bereich der Luftreinhaltung vollziehen will (Art. 44a USG).

Lufthygienische Anforderungen an ViV-Standorte ergeben sich vor allem aus der Belastbarkeit der Erschliessungsstrassen. Mit stufengerechten Massnahmen wird die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte bis 2030 angestrebt.

Im Zusammenhang mit der Planung von ViV-Standorten ist die erzeugte Fahrtenzahl auf ihre lufthygienische Verträglichkeit hin zu prüfen. Das beco stellt hierfür eine Arbeitshilfe "Bestimmung der lokalen Belastbarkeiten" zur Verfügung (www.be.ch/luft).

2.3 Umweltaspekte

Luftreinhaltung	<p>Die Luftschadstoffemissionen des Verkehrs waren in den letzten Jahren rückläufig. So nahm beispielsweise der Ausstoss von Stickoxiden zu Beginn der 1980er Jahre von rund 170 Kilotonnen pro Jahr (kt/a) auf rund 70 kt/a (2013) ab. Beim Feinstaub erfolgte im gleichen Zeitraum eine Reduktion von rund 45 kt/a auf knapp 20 kt/a. Auch in Zukunft kann aufgrund der technischen Entwicklung mit einem weiteren Rückgang gerechnet werden (vgl. MPL 2015/30 S. 21: Emissionen Verkehr). Die problematischen Luftschadstoffe sind insbesondere Stickoxide und Feinstaub. Die zulässigen Immissionsgrenzwerte sind in der Luftreinhalteverordnung geregelt. Lufthygienische Anforderungen an ViV-Standorte ergeben sich heute vor allem aus der Belastbarkeit der Erschliessungsstrassen, vgl. MPL 2015/30 Massnahme V2 „Stark belastete Verkehrsachsen“. Dort geht es darum, mit konkreten stufengerechten Massnahmen die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte bis 2030 anzustreben. Das beco stellt für die Prüfung der Fahrtenzahl auf ihre lufthygienische Verträglichkeit eine Arbeitshilfe "Bestimmung der lokalen Belastbarkeiten" zur Verfügung (www.be.ch/luft).</p>
Klimaschutz	<p>Neben Luftschadstoffen emittieren mit fossilen Treibstoffen betriebene Motorfahrzeuge auch CO₂. Der Anstieg der CO₂-Konzentration in der Luft ist für die Klimaerwärmung mitverantwortlich. Die Mobilität verursacht rund einen Drittel der CO₂-Emissionen. Somit ist die Planung und Bewilligung von ViV auch mit der Klimapolitik verknüpft.</p>
- Ziele von Bund und Kanton	<p>Das CO₂-Gesetz des Bundes sieht eine Reduktion der Treibhausgasemissionen im Inland bis 2020 gegenüber 1990 um gesamthaft 20% vor (Art. 3 Abs. 1). Dies soll u.a. mittels einer Begrenzung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen von neuen Personenwagen erreicht werden (Art. 10 Abs. 1). Der Kanton Bern strebt gemäss Energiestrategie 2006 an, dass bis 2035 10% der Fahrzeuge einen Alternativantrieb aufweisen. Dieses Ziel schlägt sich auch in der neuen Bestimmung von Art. 91b Abs. 1 BauV nieder, welche Betreiber von ViV dazu verpflichtet, Ladestationen für Elektrofahrzeuge einzurichten und zu betreiben.</p>
- Beitrag der Standortplanung für ViV	<p>Die Standortplanung für ViV gemäss Massnahmenblatt B_01 leistet einen Beitrag zur Reduktion der CO₂-Emissionen indem kurze Wege gefördert und eine günstige Ausgangslage für die Bewältigung des Verkehrsaufkommens von ViV durch den ÖV und den LV geschaffen werden. Ein guter Standort eines ViV mit sehr guter Anbindung an den ÖV leistet also einen wesentlichen Beitrag zu den Klimazielen des Bundes. Daneben wirken sich auch die Zielsetzungen der Luftreinhaltung generell positiv auf die CO₂-Emissionen aus.</p>
Lärmimmissionen	<p>Die strassennahe Umweltbelastung beinhaltet auch Lärmimmissionen. Die Lärmschutzverordnung hält in Art. 9 (Mehrbeanspruchung von Verkehrsanlagen) fest, dass der Betrieb neuer oder wesentlich geänderter ortsfester Anlagen nicht dazu führen darf, dass die Immissionsgrenzwerte überschritten oder wahrnehmbar stärkere Lärmimmissionen erzeugt werden. Wahrnehmbar ist in der Regel eine Erhöhung des Beurteilungspegels Leq um 1 dB(A) bzw. eine Steigerung des durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommens von 25% (vgl. Bundesgerichtsentscheid 1C_204/2012 vom 25.4.2013, E. 4, Aarau).</p>

3 Wann ist ein Bauvorhaben ein ViV?

Definition	Bauvorhaben gelten dann als ViV, wenn sie im Jahresdurchschnitt 2'000 oder mehr Fahrten pro Tag erzeugen. Als Fahrt gilt sowohl jede Zufahrt wie auch jede Wegfahrt von Personenwagen. Nicht mitgezählt werden Zulieferfahrten und Fahrten für eine allfällige Wohnnutzung sowie Fahrten mit dem Velo oder mit fahrzeugähnlichen Geräten.
Potenzielle ViV-Nutzungen	Zu den Vorhaben, welche potenziell 2'000 oder mehr Fahrten pro Tag generieren, zählen in erster Linie Detailhandelseinrichtungen. Ferner sind auch kantonale Entwicklungsschwerpunkte (ESP), insbesondere grosse Arbeitsplatzschwerpunkte, potenzielle Standorte für ViV. Schliesslich gibt es auch im Bereich Freizeit und Tourismus Vorhaben, welche zu einem Aufkommen von 2'000 oder mehr Fahrten pro Tag führen können. Auf solche Vorhaben wird jedoch in der vorliegenden Vollzugshilfe nicht gesondert eingegangen, da hier noch viel stärker als bei den ViV mit Verkaufs- oder Arbeitsnutzungen eine Einzelfallbetrachtung erforderlich ist.
Kantonale und regionale ViV-Standorte	Es existieren zwei Kategorien von ViV-Standorten, nämlich kantonale und regionale. ViV mit mehr als 5'000 Fahrten DTV_{ViV} sind nur an kantonalen Standorten, ViV mit 2'000 bis 5'000 Fahrten DTV_{ViV} dagegen an kantonalen und regionalen ViV-Standorten zulässig.
Planungs- und Betrachtungsperimeter	Der Planungssperimeter umfasst den ViV-Standort, d.h. jenen Bereich, innerhalb dessen ViV grundsätzlich zulässig sind. Der Betrachtungsperimeter reicht über den Planungssperimeter hinaus und umfasst jenes Gebiet, in dem wesentliche Auswirkungen eines Vorhabens an einem ViV-Standort auf Raum, Verkehr und Umwelt feststellbar sind (vgl. Begriffsdefinitionen vorne). ViV-Standorte, deren Planungs- resp. Betrachtungsperimeter sich berühren oder überschneiden, werden grundsätzlich als Einheit geplant. Sollen an einem Standort mehrere ViV ermöglicht werden, die insgesamt mehr als 5'000 Fahrten generieren, werden sie im kantonalen Richtplan festgelegt.

3.1 Ermittlung des Fahrtenpotenzials

Bei der Beurteilung der Frage, ob ein Vorhaben ein ViV darstellt, muss die voraussichtliche Fahrtenzahl DTV_{ViV} aufgrund von Erfahrungs-Kennzahlen abgeschätzt werden. Hierbei ist zunächst von der erwarteten Besucherzahl auszugehen, anschliessend ist abzuschätzen, welcher Anteil davon mit dem MIV anreist. Daraus ergibt sich der DTV_{ViV} .

Einflussgrössen	<p>Das Fahrtenpotenzial von ViV wird im Wesentlichen von folgenden Faktoren beeinflusst:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Geschossflächen und Arten der Nutzungen: Hier ist eine differenzierte Betrachtung erforderlich. So erzeugen beispielsweise unterschiedliche Verkaufsnutzungen stark voneinander abweichende, spezifische Verkehrsaufkommen. Die Art der Nutzung hat einen Einfluss auf die Anzahl Fahrten pro m² Nutzfläche und Tag. – Angebot an Parkfeldern: auch die spezifische Verkehrserzeugung pro Parkfeld ist direkt abhängig von der zugehörigen Nutzungsart, dem Nutzungsmix und vom Parkfeldangebot. – Art und Qualität der Erschliessung mit dem ÖV und dem Langsamverkehr. – Nutzungen im Umfeld: Ein Cluster von mehreren Vorhaben mit gleichem oder ähnlichem Angebot (beispielsweise Möbel- oder Modefachgeschäfte) führt zu einer grösseren Verkehrsanziehung. Befindet sich hingegen an einem Standort lediglich ein Vorhaben mit diesem Angebot, ist die Verkehrsanziehung geringer. Vergleich-
-----------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

bares gilt beispielsweise auch für die Kombination einer Detailhandelseinrichtung mit einem Kino¹.

Der Einfluss der genannten Faktoren variiert von Vorhaben zu Vorhaben, daher können keine abschliessenden Richtwerte für die Ermittlung des Fahrtenpotenzials angegeben werden.

Parkfeldangebot

Eine der Einflussgrössen ist das Parkfeldangebot. Die Bemessung der erforderlichen und zulässigen Zahl an Parkfeldern richtet sich nach Art. 53 ff. BauV (vgl. Arbeitshilfe "Abstellplätze für Fahrzeuge").

Die gemäss Art. 53 ff. BauV erforderliche Anzahl Parkfelder ist mit der aus Gründen der Verkehrsplanung und des Umweltschutzes (Luft- und Lärmbelastung) zulässigen Fahrtenzahl abzustimmen. Wird dadurch eine niedrigere zulässige Anzahl Parkfelder festgelegt, sind z.B. in einem Mobilitätskonzept geeignete flankierende organisatorische und betriebliche Massnahmen zu bestimmen (vgl. Kap. 6).

Abschätzung gestützt auf Erfahrungswerte

Die Fahrtenpotenziale pro m² Geschossfläche oder Parkfeld in Abhängigkeit von der konkreten Nutzungsart und der Lage sowie der Erschliessungsqualität des Vorhabens sind gestützt auf Erfahrungswerte abzuschätzen und darzulegen.

3.2 Schwellenwerte für die Abschätzung des „Fahrtenpotenzials“

Nachfolgend werden für die Nutzungskategorien Verkauf und Dienstleistungen Schwellenwerte festgelegt für die Anzahl Parkfelder und die Geschossflächen. Diese zwei Grössen sind in einem Baugesuch zwingend anzugeben. Überschreitet ein Vorhaben die nachfolgend aufgeführten Werte, so muss damit gerechnet werden, dass dieses einen DTV von mehr als 2'000 erzeugen kann und dann als ViV gilt. Die aufgeführten Werte basieren auf Erfahrungswerten des beco. Innerhalb der Bandbreite der vom beco erhobenen Werte wurde jeweils eine konservative Schätzung vorgenommen.

Ab den folgenden Schwellenwerten sind Vorhaben auf ihr ViV-Potenzial hin zu prüfen:

- Verkauf	ab einer Geschossfläche von 2'500 m² ab 125 Parkfeldern spezifisches Verkehrspotenzial: 13 Fahrten pro Parkfeld und Tag
- Dienstleistungen	ab einer Geschossfläche von 40'000 m² ab 500 Parkfeldern (bei Erreichen dieses Schwellenwerts ist ohnehin eine UVP durchzuführen) spezifisches Verkehrspotenzial: 4 Fahrten pro Parkfeld und Tag
- Übrige Nutzungskategorien	Für übrige Nutzungskategorien können keine Schwellenwerte angegeben werden. Bei solchen Vorhaben muss die Baubehörde in jedem Fall individuell prüfen, ob es sich um ViV handelt. Sofern der Fall nicht eindeutig klar ist, ist das Vorhaben dem zuständigen Planer bzw. der zuständigen Planerin beim AGR zu unterbreiten.

Die Werte gelten für regionale ViV-Standorte. Bei kantonalen ViV-Standorten erfolgt die Berechnung (siehe nachfolgende Formel) analog, jedoch beträgt der Wert für den DTV_{ViV} 5'000 statt 2'000.

¹ Wie zu Beginn von Kap. 3 erläutert, werden Freizeitnutzungen in der vorliegenden Vollzugshilfe nicht gesondert betrachtet.

Schwellenwert für
Parkfelder

Der Schwellenwert für die Parkfelder leitet sich aus der Schwelle für den DTV_{ViV} von 2'000 Fahrten dividiert durch das je nach Nutzung unterschiedliche spezifische Verkehrspotenzial (Fahrten pro Parkfeld und Tag) ab. Die Schätzungen für das spezifische Verkehrspotenzial stützen sich auf Erfahrungswerte des beco. Die Daten weisen relativ hohe Bandbreiten auf. Um bezüglich des Schwellenwerts für die Parkfelder auf der sicheren Seite zu liegen, wird für das spezifische Verkehrspotenzial ein eher hoher Wert geschätzt.

$$\text{Zahl der Parkfelder} \leq \frac{2'000}{\text{spezifisches Verkehrspotenzial}}$$

VSS-Norm 640 283

Erste Anhaltspunkte für die Abschätzung bei den übrigen Nutzungskategorien liefert die VSS-Norm 640 283 "Verkehrsaufkommen von Parkieranlagen von Nicht-Wohnnutzungen". Sie enthält Richtwerte für das Verkehrsaufkommen (PW-Fahrten pro Tag, jeweils pro Nutzungseinheit und pro Parkfeld) und für den Modal Split sowie charakteristische Tages- und Wochenganglinien.²

Aufteilung Verkehrskapazität auf Grundnutzung und ViV

Sowohl für die zonengemässe Grundnutzung als auch für die zugelassenen ViV-Nutzungen muss eine ausreichende Erschliessung gewährleistet werden. Bei der künftigen Planung von ViV ist die gemäss den übergeordneten Planungen³ zulässige Verkehrskapazität somit aufzuteilen in eine Fahrtenreserve für die gemäss baurechtlicher Grundordnung zulässigen Grundnutzungen im gesamten ViV-Standort sowie in zusätzliche Fahrten, die für Bauvorhaben ViV zur Verfügung stehen (Neuanlagen, aber auch Erweiterungen bestehender ViV).⁴Die Aufteilung erfolgt durch die Standortgemeinde in Absprache mit dem TBA, basierend auf den übergeordneten Planungen (vgl. oben).

Das Vorgehen hierfür wird in Kap. 6 beschrieben. Gleiches gilt für die Herleitung von Richtwerten für das Verkehrsaufkommen, das aus der zonengemässen Grundnutzung innerhalb eines ViV-Standorts resultiert.

3.3 Weitere Aspekte

Verhältnis zur UVP-Pflicht

Bei der Ermittlung, ob es sich bei einem Vorhaben um ein potenzielles ViV handelt, ist eine allfällige UVP-Pflicht des Vorhabens nicht relevant. Die Abgrenzung der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung richtet sich nach den Kriterien des Anhangs zur Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV); die Frage, ob ein Bauvorhaben ein potenzielles ViV darstellt, richtet sich dagegen nach dem erwarteten Verkehrsaufkommen (Art. 91a BauV).

Spezialfall kantonale Infrastrukturplanung

Die Massnahme B_01 enthält eine Sonderregelung für kantonale Infrastrukturen wie Spitäler und Schulen. Die kantonale Infrastrukturplanung erfolgt durch die betroffenen Direktionen.⁵ Die Planungspflicht (Art. 8 RPG) für solche Vorhaben wird durch die kantonale Infrastrukturplanung erfüllt, falls diese als Sachplan ausgestaltet und behördenverbindlich ist. Eine enge Abstimmung mit dem kantonalen Richtplan muss

² Die Norm weist zwar eine relativ detaillierte Unterteilung der verschiedenen Nicht-Wohnnutzungen auf, im Einzelfall kann sich aber eine noch weitergehende Unterteilung als erforderlich erweisen.

³ Hierzu zählen in erster Linie die zur Verfügung stehende Verkehrskapazität sowie die Verkehrsplanung auf regionaler Ebene gemäss RGSK.

⁴ Gegenwärtig enthalten noch nicht alle RGSK eine Angabe der maximal zulässigen Fahrten für ViV. Daher handelt es sich bei solchen Einträgen nicht um Festsetzungen, sondern lediglich um Zwischenergebnisse, vgl. Kap. 5.2.

⁵ Hierzu zählen in erster Linie die Erziehungsdirektion sowie die Gesundheits- und Fürsorgedirektion, aber beispielsweise auch die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (Amt für Grundstücke und Gebäude).

Umgang mit mehreren ViV innerhalb des gleichen ViV-Standorts

gewährleistet sein. Gibt es keinen Sachplan, wird die Planungspflicht mit dem kantonalen Richtplan erfüllt.

An einem regionalen ViV-Standort können sich bis zu zwei ViV, an einem kantonalen ViV-Standort mehrere ViV befinden, solange die Vorgaben der Richtplanung (KRP oder RGSK bezüglich Fahrten, Geschossflächen oder andere Masse) eingehalten werden. Anlagen, die für sich allein gesehen kein ViV darstellen, werden nur bei der Grundnutzung (vgl. Kap. 3.2) berücksichtigt, unterliegen aber den ViV-spezifischen richtplanerischen Standortbeschränkungen nicht. Erzeugen die ViV für sich allein oder mehrere ViV an einem Standort mehr als 5'000 Fahrten, dürfen sie nur an einem kantonalen Standort erstellt werden. Zusammenhängende Anlagen dürfen nicht künstlich unterteilt werden, damit die einzelnen Teile je für sich unter die Schwelle von 5'000 Fahrten oder gar unter die ViV-Schwelle von 2'000 Fahrten fallen. Die Frage, ob eine oder mehrere Anlagen vorliegen, wird nach den von der bundesgerichtlichen Rechtsprechung zur UVP aufgestellten Kriterien beantwortet (vgl. dazu den „Tivoli-Entscheid“ in BGE 142 II 20: Ob eine Mehrzahl von Einzelanlagen eine betriebliche Einheit und damit eine Gesamtanlage im Rechtssinne bilden, wird nach der räumlichen Nähe und nach dem engen funktionalen Zusammenhang entschieden. In der Regel liegt eine einzige Anlage vor, wenn verschiedene Eigentümer zusammenwirken und eine gewisse gemeinsame Organisation oder Planung besteht).

4 Verfahren und Instrumente

Zusammenarbeit Bei der Planung und Weiterentwicklung von ViV-Standorten beziehungsweise von ViV ist eine enge Zusammenarbeit zwischen den kantonalen und regionalen Planungsträgern und den Gemeinden einerseits sowie den künftigen Betreibern oder Investoren andererseits besonders wichtig.

Übersicht am Ende des Kapitels Am Ende dieses Kapitels findet sich eine Übersicht, in welcher die Zuständigkeiten und Verfahren ersichtlich sind.

4.1 Kantonale Richtplanung

Kantonales Raumkonzept Die Festlegung von kantonalen ViV-Standorten erfolgt im kantonalen Richtplan. Sie stützt sich somit (wie auch die Festlegung von regionalen ViV-Standorten) insbesondere auf das kantonale Raumkonzept als Grundlage der kantonalen Richtplanung: Die Bestimmung, wonach ViV-Standorte in der Regel nur in Gemeinden des Entwicklungsraums "Urbane Kerngebiete der Agglomerationen" oder in einem Zentrum mindestens 3. Stufe zulässig sind, nimmt unmittelbar Bezug auf das kantonale Raumkonzept (vgl. Kap. 5).

4.2 Regionale Richtplanung

RGSK als Instrument für die Koordination von Siedlung und Verkehr Das RGSK ist das behördenverbindliche Instrument für die Koordination von Siedlung und Verkehr im Perimeter einer Regionalkonferenz. ViV-Standorte haben erhebliche Auswirkungen auf Siedlung und Verkehr. Die Planungsregion bzw. die Regionalkonferenz bezeichnet die ViV-Standorte im RGSK.

Revision RGSK Die RGSK werden periodisch revidiert bzw. veränderten Verhältnissen angepasst. Der Kanton macht Vorgaben. Die Regionalkonferenz bzw. die Regionalplanungsverbände erarbeiten und beschliessen das RGSK. Das AGR genehmigt die RGSK.

Information und Mitwirkung Die Planungsorgane unterrichten die Bevölkerung über Ziele und Ablauf der Planungen (Art. 56 BauG). Sie sorgen dafür, dass die Bevölkerung frühzeitig in geeigneter Weise mitwirken kann (Art. 58 BauG).

Zusammenarbeit mit kantonalen Fachstellen Die Ermittlung und Bezeichnung von ViV-Standorten erfolgt in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen kantonalen Fachstellen, welche die RGSK prüfen und im Rahmen von Fachberichten hierzu Stellung nehmen:

- Amt für Gemeinden und Raumordnung, Abteilung Orts- und Regionalplanung (Leitbehörde bei Vorprüfung und Genehmigung)
- Amt für Gemeinden und Raumordnung, Abteilung Kantonsplanung (Sicherstellung der Koordination mit kantonalen Planung)
- Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, Abteilung Verkehrskoordination (Verkehrskoordination)
- Tiefbauamt, zuständiger Obergeringenieurkreis (Kapazitäten Strassennetz)
- Tiefbauamt, Dienstleistungszentrum (Vereinbarkeit mit der kantonalen Sachplanung)
- Tiefbauamt, Fachstelle Lärmschutz (Strassenlärm)
- beco Berner Wirtschaft, Standortförderung
- beco Berner Wirtschaft, Abteilung Immissionsschutz (Luftschadstoffemissionen)
- Amt für Umweltkoordination und Energie, Abteilung Energie (energiepolitische Ziele, insbesondere CO₂-Emissionen)

Um die erforderliche Abstimmung sicher zu stellen, soll die Kontaktaufnahme der Region mit dem Kanton bereits vor dem formellen Vorprüfungsverfahren erfolgen.

	<p>Dies ermöglicht, allfällige Herausforderungen früh zu erkennen. Ansprechpartner für die Regionen sind primär das AGR, bei spezifischen Fragen zur Strassenkapazität das TBA. Das AGR bzw. das TBA entscheiden, ob sie die Fragen alleine behandeln oder dem FG ViV vorlegen.</p>
<p>Koordinationsgremium des Kantons für ViV-Fragen</p>	<p>Der Kanton hat zur Koordination unter den verschiedenen fachlichen Anforderungen das Fachgremium verkehrsintensive Vorhaben (FG ViV) eingesetzt. Ihm gehören Vertretungen folgender Ämter / Fachstellen an:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Amt für Gemeinden und Raumordnung, Abteilung Kantonsplanung – Amt für Gemeinden und Raumordnung, Abteilung Orts- und Regionalplanung – Tiefbauamt, Dienstleistungszentrum – beco Berner Wirtschaft, Standortförderung – beco Berner Wirtschaft, Abteilung Immissionsschutz – Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, Abteilung Verkehrskoordination – Amt für Umweltkoordination und Energie, Abteilung Umwelt und nachhaltige Entwicklung
	<p>Das FG ViV berät das Amt für Gemeinden und Raumordnung als verfahrenleitende Behörde und gewährleistet eine einheitliche Vollzugspraxis (Art. 91e BauV).</p>
<p>Rechtsmittel gegen Richtpläne</p>	<p>In der Richtplanung werden keine grundeigentümerverbindlichen Festlegungen getroffen; daher steht den Betreibern von ViV oder anderen Betroffenen kein Rechtsmittel gegen diese Festlegungen zur Verfügung. Sie können Richtplanfestlegungen indessen „akzessorisch“ im Verfahren zum Erlass von Nutzungsplänen anfechten. Den Gemeinden stehen dagegen Rechtsmittel gegen kantonale und regionale Richtpläne zur Verfügung (bei Verletzung der Gemeindeautonomie).</p>
<p>4.3 Kommunale Nutzungsplanung</p>	
<p>Grundsatz</p>	<p>Die kommunale Nutzungsplanung setzt die Vorgaben des kantonalen Richtplans und des RGSK grundeigentümerverbindlich um, in dem Art und Mass der zulässigen Nutzung für die Bauzonen festgelegt werden.</p>
<p>Weitere Instrumente</p>	<p>Neben den nachfolgend erwähnten Instrumenten spielen im Zusammenhang mit ViV auch die (über-)kommunale Richtplanung (z.B. Verkehrsrichtpläne) sowie allfällige Konzepte (z.B. Mobilitätskonzepte) eine wichtige Rolle. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen in den Kap. 5.2 und 6.3 verwiesen.</p>
<p>Umsetzungsmöglichkeiten</p>	<p>Die nötigen Festlegungen können auf folgende Arten getroffen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> – abschliessend im Zonenplan und im Baureglement (einstufig), – durch Festsetzung genereller Vorgaben im Zonenplan und im Baureglement (mittels Zone mit Planungspflicht) und Konkretisierung derselben in einer Überbauungsordnung (zweistufig), – direkt in einer Überbauungsordnung nach Art. 88 BauG (einstufig)
<p>Anforderungen an die Vorschriften</p>	<p>Die Vorschriften haben unter anderem zu gewährleisten, dass die Vorgaben der kantonalen und regionalen sowie, wo vorhanden auch der kommunalen Richtplanung (insbesondere bezüglich Verkehrsaufkommen) sowie die weiteren Anforderungen (beispielsweise des Lärmschutzes und der Luftreinhaltung) eingehalten werden können. Dies geschieht insbesondere durch eine geeignete Begrenzung der Nutzungsart (welche Aktivitäten mit welchem Verkehrserzeugungspotenzial sind zugelassen?), des Nutzungsmixes und des Nutzungsmasses (wieviel Geschossfläche bzw. wie viele Parkfelder oder Fahrten sind zugelassen?), vgl. hierzu die Ausführungen in Kap. 6.</p>

Information und Mitwirkung	Die Planungsorgane unterrichten die Bevölkerung über Ziele und Ablauf der Planungen (Art. 56 BauG). Sie sorgen dafür, dass die Bevölkerung frühzeitig in geeigneter Weise mitwirken kann (Art. 58 BauG).
Genehmigung	Die kommunale Nutzungsplanung wird durch das AGR genehmigt.
Rechtsmittel	Wer von einer Nutzungsplanung besonders betroffen ist, kann gegen öffentlich aufliegende Nutzungspläne Einsprache erheben (Art. 60 BauG). Gegen den Entscheid über die Einsprache steht die Beschwerde offen (Art. 61a BauG).

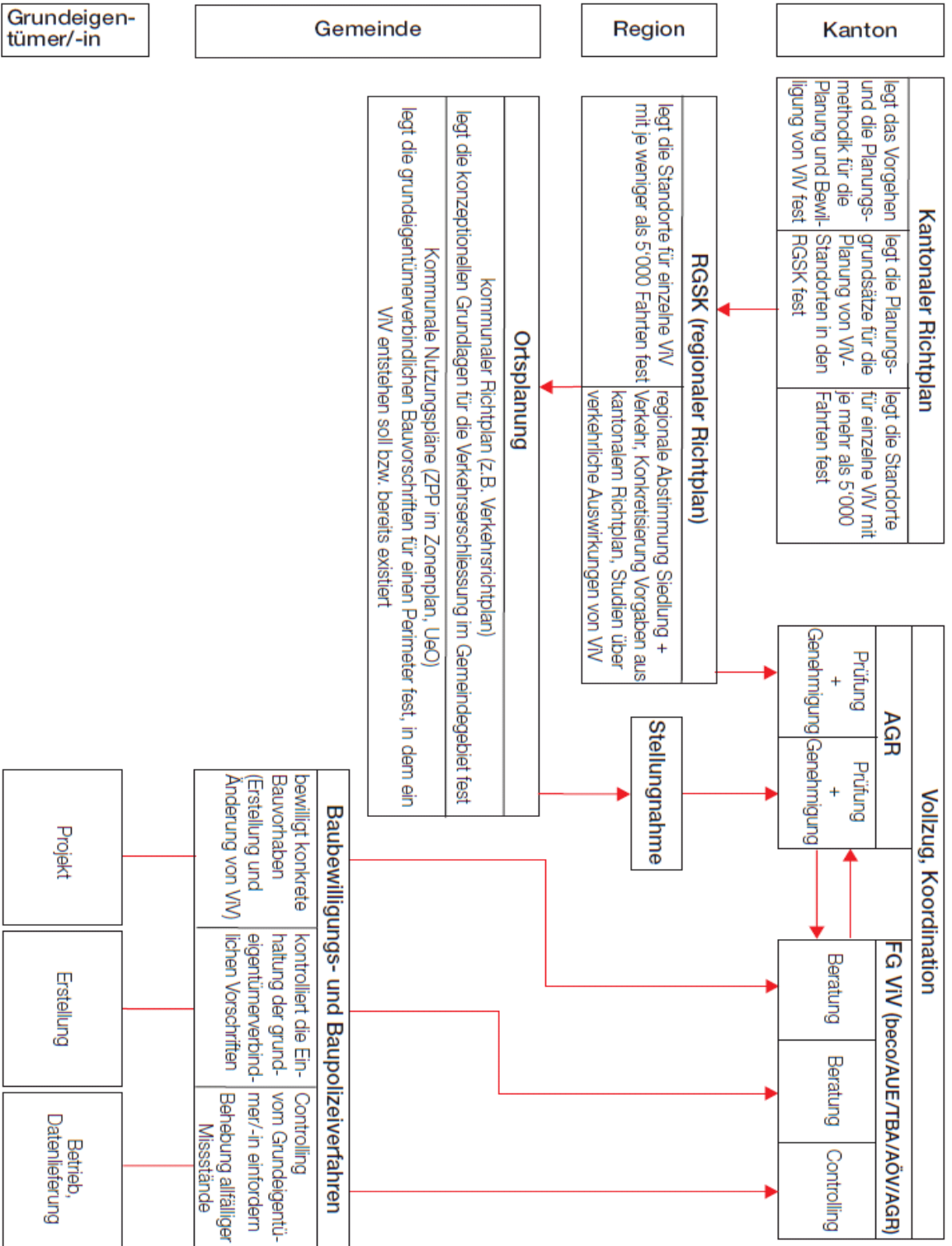
4.4 Baubewilligungsverfahren

Bewilligungspflicht	Die Erstellung oder Änderung von Bauten oder Anlagen setzt eine behördliche Bewilligung voraus (Art. 1a BauG).
Zuständigkeiten	Zuständig ist die ordentliche Baubewilligungsbehörde (Regierungsstatthalterämter oder Gemeinde, vgl. Art. 33 BauG und Art. 8 BewD). Stellt eine Überbauungsordnung gleichzeitig eine Baubewilligung dar, so ist das AGR nicht nur Genehmigungs-, sondern auch Baubewilligungsbehörde (kombiniertes Verfahren: Art. 88 Abs. 6 BauG, Art. 122b BauV und Art. 9 KoG).
Bewilligungsvoraussetzungen	Das Bauvorhaben hat den Anforderungen der Nutzungsplanung zu entsprechen. Die Bauvorschriften der kommunalen Nutzungsplanung (Zonenplan/Baureglement bzw. Überbauungsordnung) stellen sicher, dass die Vorgaben der Richtplanung im Baubewilligungsverfahren verbindlich umgesetzt werden (vgl. oben 4.3). Die Baubewilligung enthält die nötigen Bedingungen und Auflagen. Sie ist verbindlich für die Baugesuchstellenden und deren Rechtsnachfolger.
Begleitendes Fachgremium	Bei Fragen im Zusammenhang mit ViV zieht die Baubewilligungsbehörde das FG ViV bei; die Kontaktaufnahme erfolgt über den zuständigen Planer bzw. die zuständige Planerin beim AGR.
Rechtsmittel	Verfügungen der Baubewilligungsbehörde können bei der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion angefochten werden (Art. 40 BauG). Stellt eine UeO gleichzeitig eine Baubewilligung dar, kann diese bei der JGK angefochten werden (Art. 61a BauG).
Weitere Ausführungen	Kap. 7 befasst sich ausführlich mit der Behandlung von ViV im Baubewilligungsverfahren.

4.5 Baupolizeiverfahren

Zuständigkeit	Die Baupolizei ist Sache der Gemeinden (Art. 45 Abs. 1 BauG). Sie werden dabei von den kantonalen Fachstellen unterstützt, beispielsweise bei der Formulierung von Bauvorschriften und bei deren Durchsetzung. Die Kontrolle der Einhaltung von Bedingungen und Auflagen beispielsweise hinsichtlich des Verkaufssortiments usw. ist Sache der Baupolizeibehörde. Sie muss die für eine Kontrolle nötigen Angaben bei den Anlagenbetreibern beschaffen (Art. 45 Abs. 2 BauG, ferner Art. 91f BauV). Vgl. auch Kapitel 7.3.
Gegenstand	Gegenstand der Prüfung der Einhaltung der Vorgaben aus Nutzungsplanung und Baubewilligung sind beispielsweise: Nutzungsmix (entscheidend für das Verkehrserzeugungspotenzial), Geschossflächen, Anzahl Parkfelder oder – sofern die Gemeinde in der Nutzungsplanung eine Fahrtenobergrenze festgelegt hat – auch Fahrten.
Rechtsmittel	Verfügungen der Baupolizeibehörde können bei der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion angefochten werden (Art. 49 BauG).

Abbildung 2: Zuständigkeiten und Abläufe im Zusammenhang mit der Planung und Bewilligung von ViV



Bezeichnung von ViV-Standorten durch Regionen

5 Planung von ViV-Standorten in der Regionalplanung

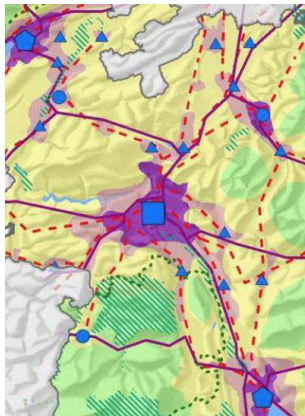
Die Träger der Regionalplanung ermitteln und bezeichnen die ViV-Standorte gemäss den im Massnahmenblatt B_01 festgelegten Planungsgrundsätzen. Hierbei handelt es sich um Minimalvorgaben. Die Gemeinden achten im eigenen Interesse darauf, dass die Erschliessung ihren spezifischen Anforderungen entspricht und streben nach Möglichkeit bei der Erschliessung und der Erreichbarkeit mit dem Langsamverkehr und dem öffentlichen Verkehr darüber hinaus höherwertige Lösungen an.

Die kantonalen Vorgaben für die RGSK der 3. Generation (RGSK 2020) werden diese Planungsgrundsätze konkretisieren. Nachfolgend werden die Planungsgrundsätze des kantonalen Richtplans erläutert.

5.1 Planungsgrundsätze

1. Raumkategorien

ViV-Standorte werden in der Regel nur in Gemeinden des Entwicklungsraums "Urbane Kerngebiete der Agglomerationen" gemäss kantonalem Raumkonzept und Massnahme C_02 des kantonalen Richtplans oder in einem Zentrum mindestens 3. Stufe (vgl. C_01 Zentralitätsstruktur) festgesetzt. Eine Weiterentwicklung von bestehenden Anlagen in Zentren der 4. Stufe und in Tourismuszentren ist ausnahmsweise möglich, sofern sie mindestens dem Raumtyp "Gemeinden der Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen" gemäss kantonalem Raumkonzept und Massnahme C_02 zugeordnet sind.



Normalfall Entwicklungsräume

Urbane Kerngebiete der Agglomerationen:
Als Entwicklungsmotoren stärken

oder Zentren

vom Kanton festgesetzt:

- Zentrum 1. Stufe
- ◆ Zentrum 2. Stufe
- Zentrum 3. Stufe

Ausnahmefall Zentren

von den Regionen festgesetzt:

- ▲ Zentrum 4. Stufe
- ▲ Zentrum 4. Stufe, touristisch geprägt

sofern Entwicklungsraum

Urbane Kerngebiete der Agglomerationen:
Als Entwicklungsmotoren stärken
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen:
Fokussiert verdichten

Kantonales Raumkonzept (Ausschnitt, links) und Legende (bearbeitet, rechts)

2. Lage

ViV-Standorte werden im dicht besiedelten zusammenhängenden Siedlungsgebiet des Kernortes der betreffenden Gemeinde ausgeschieden. Sie liegen möglichst nahe bei den Wohn- und Arbeitsgebieten oder bei Verkehrsknotenpunkten und führen damit zu kurzen Wegen (möglichst kurze durchschnittliche Länge der Fahrten zu einem Standort).

3. Erschliessung und Erreichbarkeit mit dem Langsamverkehr und dem MIV

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.

Für die Planung der Langsamverkehrsnetze und -verbindungen wird auf die einschlägigen Vollzugshilfen des Bundesamtes für Strassen hingewiesen, welche auf dessen Internetseite heruntergeladen werden können. Von besonderem Interesse ist die Publikation LV M125: Publikumsintensive Einrichtungen von morgen – urban und multimodal erreichbar (2012).

4. Erschliessung und Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr	ViV-Standorte verfügen über eine Haltestelle einer bestehenden Linie des öffentlichen Verkehrs gemäss Angebotsbeschluss. Diese liegt höchstens in 300 m Entfernung (Weglänge zu Fuss) von einem Haupteingang entfernt. ⁶ 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. ⁷
5. Auswirkungen aufzeigen	<p>An ViV-Standorten werden die Auswirkungen aufgrund der geplanten Nutzung (Annahme: Realisierungsgrad 80%) und des entsprechenden Fahrtenaufkommens für folgende Unterthemen abgeschätzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Standort (Siedlungsstruktur, Städtebau, benachbarte Nutzungen), – Umweltbelastung (Lärmimmissionen, Luftschadstoffimmissionen), – Strassenkapazitäten (auch in einem weiteren Umfeld: Hauptverbindungsstrassen, wichtige Knoten, vgl. Definition Betrachtungsperimeter). <p>Gestützt auf diese Abschätzungen werden die Nutzungsmöglichkeiten und die nötigen Beschränkungen (Geschossflächen, Anzahl Parkfelder, Fahrten usw.) stufengerecht in der Richt- bzw. der Nutzungsplanung festgesetzt (vgl. nachfolgend Kap. 5.2 bis 5.4 für die Planung auf Stufe Region und Kap. 6 für die Planung auf Stufe Gemeinde).</p>
5.2 Verträglichkeit mit Verkehrsinfrastruktur und Umweltbelastung	
ViV-Standorte ohne Fahrtenobergrenze nur Zwischenergebnis	<p>Die zentrale Aufgabe der Regionalplanung bei der Festlegung von ViV-Standorten ist die Prüfung, ob die Festlegung mit der überkommunalen Siedlungs- und Verkehrsplanung verträglich ist. Insbesondere sollen ViV-Standorte das öffentliche Strassennetz und –knoten nicht überlasten (Art. 27 Abs. 1 BauV). Um diese Verträglichkeit zu gewährleisten, ist für jeden ViV-Standort im regionalen Richtplan grundsätzlich eine standortgebundene Obergrenze der zulässigen Fahrten DTV_{ViV} festzulegen.</p> <p>Die Festlegung der Höhe der Fahrtenobergrenze hat die Kapazität und die bereits vorhandene Belastung des Strassennetzes sowie die Lärm- und Luftschadstoffimmissionen zu berücksichtigen.</p> <p>Verzichtet die Region auf die Festlegung einer Fahrtenobergrenze im RGSK, so wird der ViV-Standort lediglich als Zwischenergebnis und nicht als Festsetzung genehmigt, da die erforderliche Koordination nicht abgeschlossen ist und noch keine Planungssicherheit vorliegt.</p>
Betrachtungsperimeter	<p>Für die Abschätzung, ob die vorhandene Strassenkapazität für einen ViV-Standort ausreichend ist, damit auf dem angrenzenden übergeordneten Strassennetz die erforderliche Betriebsqualität (vgl. Definition) gewährleistet werden kann, bzw. wie viele zusätzliche Fahrten von der Verkehrsinfrastruktur bewältigt werden können, ist der Betrachtungsperimeter zu verwenden. Dieser ist primär durch den Planungsträger festzulegen. Auch für die Abschätzung, ob Lärm- und Luftschadstoffimmissionen die zulässigen Grenzwerte einhalten, ist dieser Perimeter beizuziehen. Der Betrachtungsperimeter reicht über den Planungssperimeter hinaus und umfasst</p> <ul style="list-style-type: none"> – alle Quartier- und Sammelstrassen, die aufgrund des durch den ViV-Standort induzierten Verkehrs bereits eine geringe Mehrbelastung erfahren, – alle Hauptverkehrsstrassen, auf denen der Verkehr infolge des ViV-Standorts

⁶ Es wird empfohlen, eine ÖV-Haltestelle möglichst nahe beim Haupteingang anzuordnen.

⁷ Die Angebotsstufen sind in Art. 5 Abs. 1 der Angebotsverordnung definiert. Angebotsstufe 3: Halbstundentakt, 26 bis 39 Kurspaare pro Tag; Angebotsstufe 4: Kursfolgezeit von 30 Minuten und weniger mit 40 und mehr Kurspaaren pro Tag.

wesentlich zunehmen wird, sowie

- alle betroffenen Hauptverkehrs-, Sammel- und Quartierstrassen, die bereits ohne ViV eine hohe lufthygienische Belastung aufweisen.⁸

Je nach standortspezifischen Voraussetzungen, kann der Betrachtungsperimeter bis und mit Anschluss an die nächste Hochleistungsstrasse (Autobahn, Autostrasse) reichen. Weitere Anhaltspunkte für die Definition des Betrachtungsperimeters bilden das Haupteinzugsgebiet des ViV sowie die Topologie (Anzahl und Anordnung von Fahrspuren und Knoten) und die Belastung des Strassennetzes. Es sind möglichst objektivierbare und robuste Kriterien erforderlich. Diese müssen im Planungsbericht zum RGSK dargelegt werden. Unter Umständen ist es zweckmässig, den Betrachtungsperimeter aufgrund einer Verkehrssimulation festzulegen. Grundlage für die Beurteilung ist der kommunale Verkehrsrichtplan (sofern vorhanden) sowie bezüglich Kantonsstrassen der kantonale Strassennetzplan bzw. die Beurteilung des zuständigen OBERINGENIEURKREISES (OIK). Die Strasseneigentümer innerhalb des Betrachtungsperimeters sind von der Baubewilligungsbehörde zwingend zu einem Amtsbericht einzuladen. Diese prüfen dabei die Vereinbarkeit der Auswirkungen eines ViV insbesondere im Betrachtungsperimeter mit der geltenden Gesetzgebung und den geltenden Normen, u.a. bezüglich Lärmschutz, Störfällen und Verkehrssicherheit. Die Kosten für die Behebung allfälliger Mängel oder Normverletzungen, die durch die Realisierung des ViV ausgelöst werden, hat der Gesuchsteller zu übernehmen (Verursacherprinzip).

Strassenkapazität

Die Strassenkapazität hängt von einer Vielzahl von Faktoren ab, z.B. Breite, Übersichtlichkeit, Knotenart, -form und -häufigkeit, Steigungen, Anzahl Hauszufahrten, Bushaltestellen. Daher ist eine Beurteilung des zuständigen Strasseneigentümers (Oberingenieurkreis des kantonalen Tiefbauamts für Kantonsstrassen, Gemeinden für Gemeindestrassen) erforderlich. Stellt dieser fest, dass die Kapazität nicht mehr ausreichen könnte, führt der Interessierte (Betreiber oder Investor) eine detaillierte Analyse, evtl. mit Simulation durch. Diese kann auch verwendet werden, um allfällige Massnahmen auf der Strasse (z.B. Ausbauten, Signalisation, aktives Verkehrsmanagement) auf ihre Wirksamkeit hin zu prüfen.

Neben DTV_{ViV} auch Verkehrsbelastung in Spitzenstunden massgeblich

Um die Verträglichkeit eines ViV-Standorts mit den Anforderungen der Luftreinhaltung beurteilen zu können, ist zwingend weiterhin der DTV_{ViV} zu ermitteln / erheben. Für die Überprüfung, ob die Strassenkapazität ausreicht, ist der DTV_{ViV} hingegen in den meisten Fällen zeitlich zu wenig fein aufgelöst. Je nach Nutzung kann die Verkehrsbelastung insbesondere in den Spitzenstunden kritisch sein. Daher sind stattdessen die Tages-, Wochen- und Jahresganglinien heranzuziehen, welche sich je nach Nutzungskategorie unterscheiden. Anhaltspunkte hierzu ergeben sich aus der VSS-Norm 640 283. Bei manchen Nutzungen (z.B. Tourismus) sind zudem die unter Umständen starken jahreszeitlichen Schwankungen zu berücksichtigen.

Limitierungen während Spitzenstunde

Sofern die Belastung des umliegenden Strassennetzes kritisch ist, sind unter Umständen besondere Festlegungen zu treffen (Verkehrsmanagement). In erster Linie kommt eine zeitabhängige Limitierung der Zahl der Ausfahrten aus einem ViV-Standort in Frage. Neben einer Limitierung des DTV ist auch eine gesonderte Limite für die Anzahl der Ausfahrten während der Spitzenstunde möglich. Der regionale Richtplan kann die Notwendigkeit eines solchen Verkehrsmanagements festsetzen. Dies kann in Ausnahmefällen auch eine Beeinflussung der Fahrtenzahl bzw. des Modal Splits im Sinne eines Mobilitätsmanagements beinhalten.

⁸ Die Definition der Strassenklassen (Hauptverkehrs-, Sammel- und Quartierstrassen) findet sich in der VSS-Norm 640 040.

Solche Limitierungen können gestützt auf Art. 15 und Art. 85 SG in der Strassenanschlussbewilligung in der Überbauungsordnung oder in der Baubewilligung angeordnet werden. Ein Beispiel für eine solche Limitierung findet sich in Winterthur (Öffentlicher Gestaltungsplan Sulzerareal Werk 1, Art. 9 Abs. 18).

5.3 Weitere Anforderungen an Detailhandelseinrichtungen

Weitere Anforderungen an ViV-Standorte im Bereich Einkaufen ergeben sich u.a. aus den Bestimmungen von Art. 25 ff. BauV (vgl. Kap. 2.3).

5.4 Erforderliche Erläuterungen

Auswirkungen sind gegeneinander abzuwägen mit Darlegung im Planungsbericht

Die sich aus den oben dargelegten Planungsgrundsätzen bzw. Anforderungen an ViV-Standorte ergebenden Auswirkungen auf den Raum, die Umwelt (insbesondere Luft, Lärm, Kulturlandverbrauch), die Erschliessung (unter Berücksichtigung der Kapazitäten des übergeordneten Strassennetzes) und auf den Standort (Siedlungsstruktur, benachbarte Nutzungen) sind abzuschätzen, gegeneinander abzuwägen und in einem Planungsbericht darzulegen. Aus dieser Abwägung leitet sich der zulässige Rahmen bezüglich Fahrten, Geschossflächen und Anzahl Parkfeldern ab.

Aktualisierung des RGSK

Wenn ausserhalb eines bestehenden ViV-Standorts ein oder mehrere neue ViV geplant sind, so ist hierfür eine Aktualisierung des RGSK erforderlich. Eine solche hat auch bei neuen ViV sowie beim Ausbau von bestehenden ViV innerhalb eines bestehenden ViV-Standorts zu erfolgen, wenn die Aussagen zum ViV-Standort im bestehenden RGSK nicht den heutigen Anforderungen entsprechen.

6 Behandlung von ViV in der kommunalen Planung

Planungspflicht für ViV, wenn sie besondere Bauten und Anlagen darstellen

ViV sind als Detailhandelseinrichtungen häufig besondere Bauten und Anlagen im Sinne von Art. 20 Abs. 3 BauG und benötigen eine genügende Regelung in der kommunalen Nutzungsplanung (vgl. dazu Wegleitung DHE).

6.1 Gegenstand

In der kommunalen Planung ist unter anderem die Verkehrserzeugung eines ViV-Standes grundeigentümergebunden zu begrenzen. Berücksichtigt wird neben dem Verkehr der eigentlichen ViV auch die gemäss baurechtlicher Grundordnung zonenässig zulässige Grundnutzung innerhalb eines ViV-Planungsperimeters (vgl. Kap. 3.2). Im Interesse der Rechtssicherheit sind Regelungen zu treffen, die sich an messbaren Kriterien orientieren. Die Regelung kann eine Begrenzung der Geschossflächen und/oder Anzahl der Parkfelder kombiniert mit der Vorgabe einer konkreten Nutzungsart umfassen und u.U. auch eine Fahrtenobergrenze beinhalten. Nutzungsmix, Geschossflächen, Parkplätze und gegebenenfalls Fahrtenzahlen müssen indessen aufeinander abgestimmt sein.

Standortplanung

Gemeinden mit einem kantonalen oder regionalen ViV-Standort, sind aufgefordert, die Planung für diesen Standort auf Nutzungsplanebene (Zonenplan, UeO) zu konkretisieren, wobei sie die Strassenkapazitäten, die Umweltbelastung und die Siedlungsstrukturen zu berücksichtigen haben. Die Nutzungsplanung legt grundeigentümergebunden den Planungsperimeter fest und sorgt für eine sinnvolle Verteilung der zulässigen Nutzungen und Parkfelder. Die Gemeinden achten im eigenen Interesse darauf, dass die Erschliessung ihren spezifischen Anforderungen entspricht und streben nach Möglichkeit bei der Erschliessung und der Erreichbarkeit mit dem Langsamverkehr und dem öffentlichen Verkehr höherwertige Lösungen als die Minimalvorgaben gemäss Massnahmenblatt B_01 an.

Themen

Die Feinplanung der im RGSK festgelegten ViV-Standorte hat mindestens folgende Themen bzw. Fragestellungen (Standortekignungskriterien) zu umfassen:

- Erschliessung einschliesslich der Kapazität des Strassennetzes (insbesondere während der Spitzenstunden) sowie die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr: Vermögen die Strassen bzw. Knoten und der ÖV den zusätzlichen Verkehr aufzunehmen? Hierzu sind detailliertere Angaben erforderlich, als diejenigen, welche für die kantonale oder regionale Richtplanung erarbeitet wurden.
- Umweltbelastung (insbesondere Luft- und Lärmbelastung durch die ViV selbst (z.B. bei Freizeitanlagen) sowie durch das davon generierte Verkehrsaufkommen).
- Siedlungsstrukturen: Werden angrenzende Wohngebiete durch den erzeugten Verkehr beeinträchtigt?

Planungsgrundsätze für ViV

Die Planungsgrundsätze für ViV sind auf der Rückseite des Massnahmenblattes B_01 aufgeführt und werden in Kap. 5 der vorliegenden Vollzugshilfe erläutert.

Kommunale Richtplanung

Die Gemeinden differenzieren und präzisieren innerhalb der ViV-Standorte die Anforderungen an potenzielle Bauvorhaben ViV und stimmen diese mit weiteren wichtigen öffentlichen Interessen ab (Verkehrskapazitäten, Freiraum, Umwelt etc.). Dies kann beispielsweise in Form eines kommunalen Richtplans erfolgen.

6.2 Instrumente der Nutzungsplanung

Allgemein	Die Nutzungsplanung (Zonenplan, Baureglement, Überbauungsordnung) setzt die Vorgaben des kantonalen oder regionalen Richtplans grundeigentümerverbindlich um. Dies umfasst insbesondere die Abgrenzung des Planungssperimeters sowie all-fällige Einschränkungen bezüglich Geschossflächen, Parkfeldern, Nutzungsmix und evtl. Fahrten innerhalb dieses Perimeters (Grundnutzung und ViV-Nutzungen). Der Entscheid, welches Instrument für eine wirksame Begrenzung des Verkehrsaufkommens eines ViV zweckmässig ist, obliegt der Gemeinde. Sie kann sich hierzu vom AGR beraten lassen.
Zone mit Planungspflicht (ZPP)	In den Vorschriften für eine ZPP werden nur allgemeine Vorgaben zum Planungszweck, zu Art und Mass der Nutzung als Planungswert, zu Gestaltungsgrundsätzen sowie zu weiteren, für den betreffenden ViV-Standort zentralen Punkten, gemacht (Art. 92 Abs. 1 BauG). Spezifischere Aussagen zu den ViV sind sinnvoll und nötig. Die Konkretisierung und Umsetzung der ZPP erfolgt mit einer Überbauungsordnung. In einer ZPP kann für ein ViV nicht auf eine UeO verzichtet werden, weil die Regelungen in den ZPP-Vorschriften meist ungenügend sind (vgl. Art. 93 Abs. 1 BauG).
Überbauungsordnungen (UeO)	Die Gemeinden setzen eine ZPP in der Regel mittels Überbauungsordnung um. Sie können aber auch direkt mittels einer Überbauungsordnung, welche vom Zonenplan bzw. vom Baureglement abweicht, einen ViV-Standort beplanen, sofern entweder der KRP oder das RGSK einen solchen vorsehen. Die Überbauungsordnung umfasst nebst dem Planungssperimeter sämtliche notwendigen Bauvorschriften etwa bezüglich Art und Mass der Nutzung (z.B. zulässiger Branchenmix, Geschossfläche, Anzahl Fahrten und Parkfelder, Erschliessung usw.).

6.3 Weitere Instrumente der Gemeinden

Verwaltungsrechtliche Verträge	Verwaltungsrechtliche Verträge („Infrastrukturverträge“ und dergleichen) legen die Rechte und Pflichten zwischen Gemeinde und ViV-Betreiber fest. Themen sind beispielsweise die Zuständigkeiten und die Kosten für die Erschliessung einschliesslich des Kostenverteilers oder flankierende Massnahmen eines Mobilitätskonzepts. Hierbei sind die Bestimmungen von Art. 28 BauV zu beachten: Die Erschliessungskosten für einen durch die Detailhandelseinrichtung verursachten besonderen Ausbau des Basiserschliessungsnetzes und der verkehrstechnischen Anlagen sind, anderslautende Vereinbarungen der Gemeinden vorbehalten, der Bauherrschaft zu überbinden.
Erschliessungsnachweis	<p>Als Grundlage für die Festlegung eines ViV im kommunalen Nutzungsplan ist durch den Planungsträger und/oder den künftigen Betreiber ein Erschliessungsnachweis insbesondere innerhalb des Betrachtungssperimeters zu erbringen. Dieser hat Aussagen zur Art und zur Dimensionierung der Erschliessung für alle Verkehrsträger zu enthalten und den Nachweis zu erbringen, dass der verursachte Motorfahrzeugverkehr das öffentliche Strassennetz nicht überlastet. Im Erschliessungsnachweis ist auch das Ergebnis der Abstimmung mit den betroffenen Strasseneigentümern innerhalb des Betrachtungssperimeters darzulegen. In der Regel ist hierfür ein Gutachten einer qualifizierten Fachperson erforderlich.</p> <p>Der Erschliessungsnachweis umfasst schliesslich auch den Nachweis, dass die vorgesehene Erschliessung den Vorschriften der Umweltschutzgesetzgebung genügt (Luftreinhaltung, Lärmschutz).</p>
Mobilitätskonzept	Da die Kapazität des übergeordneten Strassennetzes vielerorts bereits am Limit ist, kann es für die Gemeinden sinnvoll sein, neben dem Erschliessungsnachweis flankierend auch die Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes zu verlangen. Dieses kann

sich u.U. als erforderlich erweisen, um den Erschliessungsnachweis zu erbringen. In diesem Fall ist es entweder in der Überbauungsordnung festzusetzen oder in einem verwaltungsrechtlichen Vertrag zwischen Gemeinde und Bauherrschaft verbindlich zu regeln.

Mit dem Mobilitätskonzept wird die Verträglichkeit des generierten Verkehrs mit der Umgebung sichergestellt. Es enthält beispielsweise Aussagen über die getroffenen Massnahmen zur Beeinflussung des Modal Splits, zum Controlling, zu einer allfälligen Bewirtschaftung der Parkfelder sowie über organisatorische und betriebliche Massnahmen zur Bewältigung und Abwicklung des Verkehrs.

Sofern ein Mobilitätskonzept zu erstellen ist, ist auch zu prüfen, ob der Betreiber dazu verpflichtet werden soll, einen Hauslieferdienst und oder die Vermietung von Lieferfahrzeugen anzubieten. Insbesondere bei Arbeitsplatzschwerpunkten ist zudem die Einrichtung von Carsharing-Standorten zu prüfen. Schliesslich ist ggf. aufzuzeigen, wie die Parkfelder lenkungswirksam bewirtschaftet werden (vgl. BGE 1C_412/2008, Volketswil). Im Falle mehrerer Parkieranlagen innerhalb eines ViV-Standorts sollen einheitliche Parkgebühren und die Einrichtung eines Parkleitsystems geprüft werden, mit welchem sich der Suchverkehr vermindern lässt.

Besteht ein lokales oder ein regionales Parkleitsystem, ist im Mobilitätskonzept aufzuzeigen, inwiefern sich das ViV in dieses System integriert.

Planungsbericht nach Art. 47 RPV

Der Erschliessungsnachweis (ggf. mit Mobilitätskonzept erbracht) bildet eine erforderliche Grundlage für die Festlegungen in der Nutzungsplanung und wird deshalb im Planungsbericht nach Art. 47 RPV festgehalten.

Anleitungen

Im Rahmen des Projekts MIPA (Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von neuen Arealen) hat EnergieSchweiz für Gemeinden Hilfsmittel erarbeitet, die Behörden und Privaten zur Verfügung stehen. Diese umfassen u.a. auch eine Checkliste für die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts. Sie können unter www.mobilitaet-fuer-gemeinden.ch abgerufen werden. Darüber hinaus finden sich auch auf der Internetplattform www.mobilservice.ch Anleitungen für eine nachhaltige Abwicklung der Mobilität.

Mehrwertabgabe

Gelangen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer als Folge einer Planung in den Genuss eines Mehrwerts, haben sie gegebenenfalls der Gemeinde eine Mehrwertabgabe zu entrichten (Art. 142 BauG).

6.4 Berücksichtigung der Grundnutzung

Aufteilung Verkehrskapazität auf Grundnutzung und ViV

Sowohl für die zonengemässe Grundnutzung (inkl. der noch nicht überbauten Bau-landparzellen) als auch für die zugelassenen ViV-Nutzungen muss eine ausreichende Erschliessung gewährleistet werden. Die gemäss den übergeordneten Planungen (in erster Linie die zur Verfügung stehende Verkehrskapazität sowie die Verkehrsplanung auf regionaler Ebene RGSK) zulässige Verkehrskapazität ist somit aufzuteilen in eine Fahrtenreserve für die Grundnutzungen im gesamten ViV-Standort sowie in zusätzliche Fahrten, die für ViV zur Verfügung stehen (Neuanlagen, aber auch Erweiterungen bestehender ViV).

Nutzflächen, Nutzungsart, Parkplatz- und Fahrtenzahl haben in einem angemessenen Verhältnis zueinander zu stehen. Sofern das Verkehrsaufkommen begrenzt werden muss, obliegt die Wahl eines wirksamen Instruments hierfür der Gemeinde. Verschiedene Regelungstypen sind möglich: So kann beispielsweise die zulässige Geschossfläche zusammen mit einem Nutzungsmix festgelegt werden oder es wird eine maximal zulässige Anzahl Parkfelder bestimmt. Diese Regelungen wirken als

	indirekte Begrenzung der Fahrtenzahl. Darüber hinaus kann auch direkt eine maximal zulässige Fahrtenzahl verfügt werden. Die Überbauungsordnung hat sich so dann zur Verteilung des gesamten für einen ViV-Standort zur Verfügung stehenden Potenzials auf mehrere mögliche ViV am gleichen ViV-Standort zu äussern.
Richtwerte für ViV	Bezüglich des Fahrtenpotenzials für neue ViV oder Erweiterungen von bestehenden ViV wird auf die Ausführungen in Kap. 3 verwiesen.
Handelbarkeit der zulässigen Nutzung	Es ist möglich in einer Überbauungsordnung (oder ggf. auch in einem kommunalen Richtplan) Obergrenzen für Nutzflächen, Parkfeldzahlen oder Fahrtenzahlen festzulegen und die Verteilung auf die konkreten Vorhaben vertraglichen Regelungen zwischen den Grundeigentümern zu überlassen (Handelbarkeit von Nutzflächen, Parkfeldzahlen oder Fahrtenzahlen). Voraussetzung dafür ist, dass die Einhaltung der Obergrenze von der Gemeinde kontrolliert werden kann (z.B. Kontrolle der Fahrtenzahlen durch eine einzige Zufahrt in den Perimeter). Die Umsetzung erfolgt auf Basis einer entsprechenden Bestimmung in der Nutzungsplanung/UeO mittels eines Grundbucheintrags (Anmerkung) und eines verwaltungsrechtlichen Vertrags.

6.5 Zusammenarbeit

Kooperative Planung	Die Behandlung von ViV in der kommunalen Planung erfolgt vorzugsweise in enger Zusammenarbeit einerseits mit den kantonalen und regionalen Planungsträgern und andererseits auch mit den künftigen Arealnutzern oder den Arealentwicklern („kooperative Planung“). Eine gute Kenntnis der gegenseitigen Bedürfnisse und Aufgaben erleichtert die Lösungsfindung.
Einbezug kantonalen Fachstellen	Das Erschliessungs- und das Mobilitätskonzept werden vom AGR anlässlich der Vorprüfung / Genehmigung der kommunalen Nutzungsplanung überprüft. Das AGR fordert hierzu Amtsberichte der anderen Fachstellen an.
Begleitung	Das FG ViV berät die involvierten Stellen und gewährleistet eine einheitliche Vollzugspraxis (Art. 91e BauV). Es wird bei Bedarf insbesondere vom AGR bei der Vorprüfung und der Genehmigung von kommunalen Planungen beigezogen.

7 Behandlung von ViV im Bewilligungsverfahren

7.1 Bewilligung neuer ViV

Anforderungen	Ein ViV muss den Anforderungen der kommunalen Nutzungsplanung (Zonenplan und Baureglement, Überbauungsordnung) entsprechen. Die Vorgaben der Richtplanung sind in die Nutzungsplanung eingeflossen. Selbstverständlich gelten auch die gesetzlichen Anforderungen des kantonalen Baugesetzes sowie der Umweltschutzgesetzgebung des Bundes.
Ein oder mehrere ViV?	Die Frage, ob eine oder mehrere Anlagen vorliegen, wird nach den von der bundesgerichtlichen Rechtsprechung zur UVP aufgestellten Kriterien beantwortet (vgl. dazu den „Tivoli-Entscheid“ in BGE 142 II 20: Ob eine Mehrzahl von Einzelanlagen eine betriebliche Einheit und damit eine Gesamtanlage im Rechtssinne bilden, wird nach der räumlichen Nähe und nach dem engen funktionalen Zusammenhang entschieden. In der Regel liegt eine einzige Anlage vor, wenn verschiedene Eigentümer oder Eigentümerinnen zusammenwirken und eine gewisse gemeinsame Organisation oder Planung besteht).
Verhältnis zu den Parkplatzvorschriften (BauV)	Die Bemessung der erforderlichen und zulässigen Zahl an Parkfeldern richtet sich nach Art. 53 ff. BauV (vgl. Arbeitshilfe "Abstellplätze für Fahrzeuge").
Flankierende Massnahmen	Parkplatzangebot, Nutzungsart und Nutzfläche sowie eine allfällige Fahrtenzahl sind aufeinander abzustimmen. Hierbei sind die Vorschriften von Art. 53 ff. BauV zu berücksichtigen. Wird für ein ViV (z.B. aufgrund der Belastung des übergeordneten Strassennetzes, der Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr oder aus Gründen der Luftreinhaltung oder des Lärmschutzes) eine tiefere Anzahl Parkfelder festgelegt als in Art. 53 ff. BauV vorgesehen, sind geeignete flankierende organisatorische und betriebliche Massnahmen zu bestimmen (vgl. Kap. 6). Diese haben die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte und ggf. der maximal zulässigen Fahrtenzahlen zu gewährleisten. Die flankierenden Massnahmen sind in der Baubewilligung verbindlich und ausreichend präzise zu regeln oder in einem verwaltungsrechtlichen Vertrag zu vereinbaren.
Immissionen	Die Einhaltung der zulässigen Fahrtenzahlen sowie der Lärm- und Luftschadstoffimmissionen wird wo nötig durch Auflagen in der Baubewilligung sichergestellt. Das FG ViV kann die Zweckmässigkeit dieser Auflagen bei Bedarf auf Anfrage der Baubewilligungsbehörde prüfen.
Anspruch auf Bewilligung	Im von Gesetz und Nutzungsplanung vorgegebenen Rahmen besteht ein Rechtsanspruch auf die Bewilligung eines ViV.

7.2 Bewilligung von Änderungen bestehender Anlagen

Wesentliche Änderung	Wesentliche Änderungen sind alle Vorkehrungen, die erhebliche Auswirkungen auf die Siedlungsstruktur, die Umweltbelastungen und/oder das Verkehrsaufkommen haben (z.B. auch wesentlich veränderte Angebote wie unter Umständen sogar ein Drive-In-Schnellimbiss anstelle eines konventionellen Restaurants). Richt- und Nutzungsplanung begrenzen die Änderungsmöglichkeiten. Ob Änderungen baubewilligungspflichtig sind, bestimmt sich nach dem BewD. Entsprechen die Änderungen dem geltenden Recht, dann werden sie bewilligt. Entsprechen sie dem geänderten, neu geltenden Recht nicht mehr, so stellt sich die Frage, ob eine Besitzstandsgarantie greift (vgl. unten Besitzstandsgarantie). ViV an Standorten, welche die im Massnahmenblatt B_01 dargelegten Kriterien nicht erfüllen, können deshalb nur im Rahmen der Besitzstandsgarantie geändert werden.
----------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Aufhebung Fahrtenkredit	<p>Da das Fahrleistungsmodell per Ende Januar 2016 aufgehoben wurde, ist es in neuen und laufenden Bewilligungsverfahren nicht mehr anzuwenden. Bestehende rechtskräftige Überbauungsordnungen und Baubewilligungen bleiben aber solange in Kraft, bis sie geändert werden. Ihre Regelungen werden also nicht direkt durch die Aufhebung des Fahrleistungsmodells, das Massnahmenblatt B_01 und die vorliegende Vollzugshilfe aufgehoben.</p> <p>Für bestehende Anlagen, bei welchen die Überbauungsordnung oder die Baubewilligung noch einen Fahrtenkredit bzw. eine Fahrtenlimite umfasst, kann eine auf das neue Recht gestützte Anpassung verlangt werden („veränderte Verhältnisse“). Eine Änderung der Überbauungsordnung und/oder der Baubewilligung kann sich unter Umständen als erforderlich erweisen.</p>
Einbezug der betroffenen Fachstellen	<p>Die zuständige Baubewilligungsbehörde holt bei Änderungen bestehender ViV zur Überprüfung der Auswirkungen des Vorhabens bzgl. Erschliessung, Lärm- und Luftbelastung sowie zur allfälligen Festlegung von Auflagen der Bewilligung zur Minderung dieser Auswirkungen des ViV zulasten des Gestalters in jedem Fall einen Amtsbericht vom kantonalen Tiefbauamt, Immissionsschutz/beco sowie bedarfsweise weiteren Fachstellen ein. Zudem ist zu prüfen, ob die Änderung umweltverträglichkeitsprüfpflichtig ist.</p>
Besitzstandgarantie: - Gemäss Art. 3 BauG	<p>Zu unterscheiden sind zwei unterschiedliche Rechtsgrundlagen: Die Besitzstandsgarantie des Art. 3 BauG gestattet Änderungen, welche die Rechtswidrigkeit nicht verstärken. Beispielsweise können in diesem Rahmen vorschriftswidrig gewordene Bauten und Anlagen weiterhin unterhalten, zeitgemäss erneuert und möglicherweise auch erweitert werden.</p>
- Gemäss Umweltrecht des Bundes	<p>Werden indessen umweltrechtlich relevante Änderungen geplant, so gelten die Regeln des Bundesumweltschutzrechts bezüglich Luftreinhaltung und Lärmschutz. Diese sind unter Umständen strenger als die Besitzstandsgarantie nach Art. 3 BauG. Leitentscheid dazu ist der Bundesgerichtsentscheid 141 II 483 (Zürich): Die vorhersehbare Erhöhung der Lärmimmissionen ist nicht das einzige Kriterium für die Beantwortung der Frage, ob eine wesentliche Änderung nach Art. 8 LSV vorliegt: Es muss vielmehr aufgrund einer gesamthaften Betrachtung entschieden werden, ob die Änderung gewichtig genug ist, um als wesentlich qualifiziert zu werden.</p> <p>Änderungen sind möglich, sofern sie die Rechtswidrigkeit nicht verstärken und sofern die Umweltschutzgesetzgebung dies zulässt (Beispiel: Umbau mit Nutzungsänderung, Angebotsänderung ohne Erhöhung des Fahrtenpotenzials).</p>
Übergangsrecht	<p>Rechtskräftig baubewilligte ViV bleiben bewilligt. Dasselbe gilt für rechtskräftige Nutzungspläne. Die neuen Regelungen kommen somit nicht rückwirkend zur Anwendung. Ein Weiterausbau eines ViV über die Grenzen der rechtskräftigen UeO bzw. der Baubewilligung hinaus setzt hingegen die Erfüllung der neuen Anforderungen voraus.</p>

7.3 Baupolizei und Controlling

Baupolizei	<p>Wenn Anhaltspunkte dafür bestehen, dass das mit der Belastung des Strassennetzes und den Anforderungen des Lärmschutzes und der Lufthygiene verträgliche Fahrtenaufkommen nicht eingehalten wird, muss dieses kontrolliert werden, auch wenn in der Nutzungsplanung/UeO keine Fahrtenobergrenze festgelegt ist (Art. 91f Abs. 1 BauV). Diese gesetzliche Auflage gilt unabhängig von der Baubewilligung. Sinnvollerweise wird sie in der Baubewilligung nochmals erwähnt.</p>
------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Die Fahrtenenerhebung bei ViV gemäss Art. 91f BauV ist in jedem Fall durchzuführen, auch wenn keine Anzeichen für das Vorliegen von Missständen bestehen (vgl. nachfolgenden Abschnitt "Controlling").

Baupolizeimassnahmen

Sind in der Nutzungsplanung/UeO Beschränkungen (Obergrenzen für Fahrten, Parkfelder, Geschoss- oder Verkaufsflächen) festgelegt oder enthält diese Vorgaben bezüglich des Nutzungsmixes und werden diese Vorgaben verletzt, verfügt die Baupolizeibehörde nach Anhörung des FG ViV und der Anlageninhaber und -inhaberinnen Massnahmen zur Wiederherstellung des rechtmässigen Zustands (BauG Art. 46 ff.). In Frage kommen alle wirksamen und verhältnismässigen Massnahmen, welche dazu führen, dass das Verkehrsaufkommen auf das bewilligte Mass zurückgeführt werden kann. Das AGR berät die Gemeinden bei der Formulierung von Bauvorschriften.

Controlling für ViV

Im Gegensatz zur Baupolizei, welche die Durchsetzung von Vorschriften gewährleistet, dient das Controlling der Verfolgung der (Verkehrs-)Entwicklung von ViV.

Betreiber von ViV sind zur technischen Erfassung der Fahrten verpflichtet (Art. 91f Abs. 1 BauV).

Das Fahrleistungsmodell sah für jedes ViV eine Controlling-Gruppe vor, welche aus mindestens einem Vertreter oder einer Vertreterin des Betreibers, der Baupolizeibehörde (Gemeinde, Leitung) und einer kantonalen Umweltfachstelle bestand.

In Zukunft wird das Controlling einzig durch die kommunale Baupolizeibehörde wahrgenommen. Die Fahrtenberichte sind weiterhin zu erstellen. Dem FG ViV ist über die Abteilung Kantonsplanung beim AGR eine Kopie zuzustellen, damit der Überblick (u.a. in den Bereichen Strassenkapazität, Luftreinhaltung und Lärmimmissionen) erhalten bleibt. Dies dient auch der Weiterentwicklung der kantonalen Richt- und Verkehrsplanung sowie der Massnahmenplanung Luftreinhaltung (vgl. Art. 91e BauV).

Es können auch Anlagen knapp unterhalb der ViV-Grenze zum Controlling verpflichtet werden, damit ein Überschreiten des Schwellenwerts zum ViV festgestellt werden kann (Art. 91f Abs. 2 BauV). Diese Pflicht kann in der Baubewilligung oder auch später angeordnet werden, wenn konkrete Anhaltspunkte dafür sprechen, dass die ViV-Grenze erreicht oder überschritten werden könnte.

Technische Erfassung

Eine automatische Erfassung der ein- und ausfahrenden Fahrzeuge als technische Lösung ist die beste Möglichkeit. Blosser Stichprobenzählungen sind nicht zulässig.

Dateneinsicht

Die Baupolizeibehörden haben Einsicht in die Erhebungen der Pflichtigen (Art. 91f Abs. 3 BauV), soweit dies zur Erfüllung ihrer baupolizeilichen Aufgaben erforderlich ist.

Begleitgremium

Das FG ViV amtiert auch während des Betriebs eines ViV als fachliches Begleitgremium. Seine Aufgaben bzgl. Controlling (vgl. Art. 91f BauV) werden im Detail im Pflichtenheft FG ViV definiert.



LYKLEWELI
TAKE MEI

POYI