

Mesure B_01

Projets générant une importante fréquentation: harmoniser les transports, l'urbanisme et l'environnement – Modifications en vertu des nouvelles prescriptions Explications

Contexte

Les constructions et installations telles que les locaux destinés au commerce de détail d'une certaine importance, les installations de loisirs ou encore les pôles de développement et les pôles d'emplois sont considérés comme des projets générant une importante fréquentation (PIF) lorsque, en moyenne annuelle, ils occasionnent 2000 trajets par jour (trafic journalier moyen [TJM]) ou davantage. Les PIF ont des incidences importantes sur le territoire et l'environnement. Dès lors, le droit fédéral sur l'aménagement du territoire oblige les cantons à limiter la portée de celles-ci par le choix de sites adéquats et leur inscription dans un instrument d'aménagement (art. 8, al. 2 LAT¹). Ainsi, les PIF ne sont admis qu'aux emplacements réservés à cet effet dans le plan directeur cantonal ou un plan directeur régional. Les PIF existants bénéficient de la garantie des droits acquis en vertu de la législation sur les constructions (art. 3 OC²). S'ils doivent subir des modifications notables, celles-ci doivent être conformes au nouveau droit.

Toutes les interventions qui ont des répercussions considérables sur la structure du tissu bâti, le degré d'atteinte à l'environnement ou le volume du trafic constituent des modifications notables. Une telle modification des prescriptions applicables à un PIF existant présuppose que le site en question soit réexaminé à la lumière des exigences en vigueur et inscrit dans le plan directeur cantonal en tant qu'élément de coordination réglée. Une attention particulière doit être accordée, lors du réexamen, au respect de la planification des transports et de l'urbanisation ainsi que des prescriptions du droit environnemental. Les exigences en la matière découlent des principes d'aménagement énoncés dans la fiche de mesure B_01, qui sont expliqués dans le guide de 2017 consacré aux PIF³.

Adaptations lors du controlling du plan directeur de 2018

Le PIF Brünnen Westside, avec un TJM de 8000 trajets, a été ajouté au plan directeur en tant qu'élément de coordination réglée. Les explications relatives aux adaptations de 2018 décrivent la procédure suivie et l'examen du respect des «principes d'aménagement applicables à la pesée des intérêts et à la désignation des sites susceptibles d'accueillir des PIF» selon la fiche de mesure B_01.

Adaptations lors du controlling du plan directeur de 2020

Les adaptations suivantes sont apportées au plan directeur à l'occasion du controlling de 2020:

- Complément au chiffre 5 des principes d'aménagement (impact sur les transports publics)
- Tableau distinct pour les PIF qui sont examinés en vertu du nouveau droit
- Inscription du site de Heimberg avec le PIF Megastore & Hobby

Complément au chiffre 5 des principes d'aménagement (impact sur les transports publics)

Jusqu'ici, la fiche de mesure B_01 ne contenait aucune prescription explicite concernant l'examen de l'impact d'un PIF sur les transports publics routiers. Il ressort toutefois des travaux de mise en œuvre de cette fiche que, souvent, ces derniers sont considérablement affectés par la réalisation de PIF. Il est donc prévu, désormais, qu'une attention particulière doit être apportée aux répercussions des projets sur les transports publics routiers.

Tableau distinct pour les PIF qui sont examinés en vertu du nouveau droit

L'application des dispositions du nouveau droit selon la fiche de mesure B_01 implique de distinguer de plus en plus souvent les PIF désignés sous l'ancien droit et bénéficiant de la garantie des droits acquis,

¹ Loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT; RS 700)

² Loi du 9 juin 1985 sur les constructions (LC; RSB 721.0)

³ <https://tinyurl.com/y2nyquyt>

d'une part, et les nouveaux sites intégrés dans le plan directeur qui doivent être examinés en vertu du nouveau droit et sont soumis, en termes d'aménagement, à des critères différents, d'autre part. Dans cette seconde catégorie, on trouve à la fois des sites nouvellement inscrits et d'anciens sites devant subir une modification notable et, partant, donner lieu à un réexamen à la lumière des nouvelles dispositions légales. Pour que cette distinction soit plus nette, il existe désormais deux tableaux différents.

Le second tableau, pour les sites examinés en vertu du nouveau droit, comprend des rubriques tenant compte des nouvelles dispositions de la fiche de mesure B_01:

Site	EC	Installation et nombre maximal de trajets PIF (TJM _{PIF})	Nombre de trajets pour le site (TJM _{TIM})
Bern, Brünnen	CR	Westside: 8000	10 170
Heimberg	CR	Coop Megastore & Hobby: 6000	6600

Désormais, une deuxième colonne spécifie l'état de la coordination. Si l'examen a porté sur toutes les dispositions de la fiche de mesure B_01, le site est intégré dans le plan directeur en tant qu'élément de coordination réglée (CR). Outre le nombre maximal de trajets PIF, celui des trajets possibles pour le site (nombre actuel et trajets supplémentaires éventuels) est également indiqué. Ce nombre comprend les trajets PIF ainsi que les trajets relevant du trafic individuel motorisé (TIM) générés par le site indépendamment des PIF. Il s'agit donc d'une donnée de planification indiquant la charge totale liée au trafic pour le site en question, en application des consignes de la fiche B_01 (mesure 4). Cette donnée est déterminée en collaboration avec la commune concernée.

Erläuterungen zur Fahrtenzahl ViV-Standort Westside

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

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

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

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

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

Neuaufnahme des ViV-Standortes Heimberg mit ViV Megastore und Hobby

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

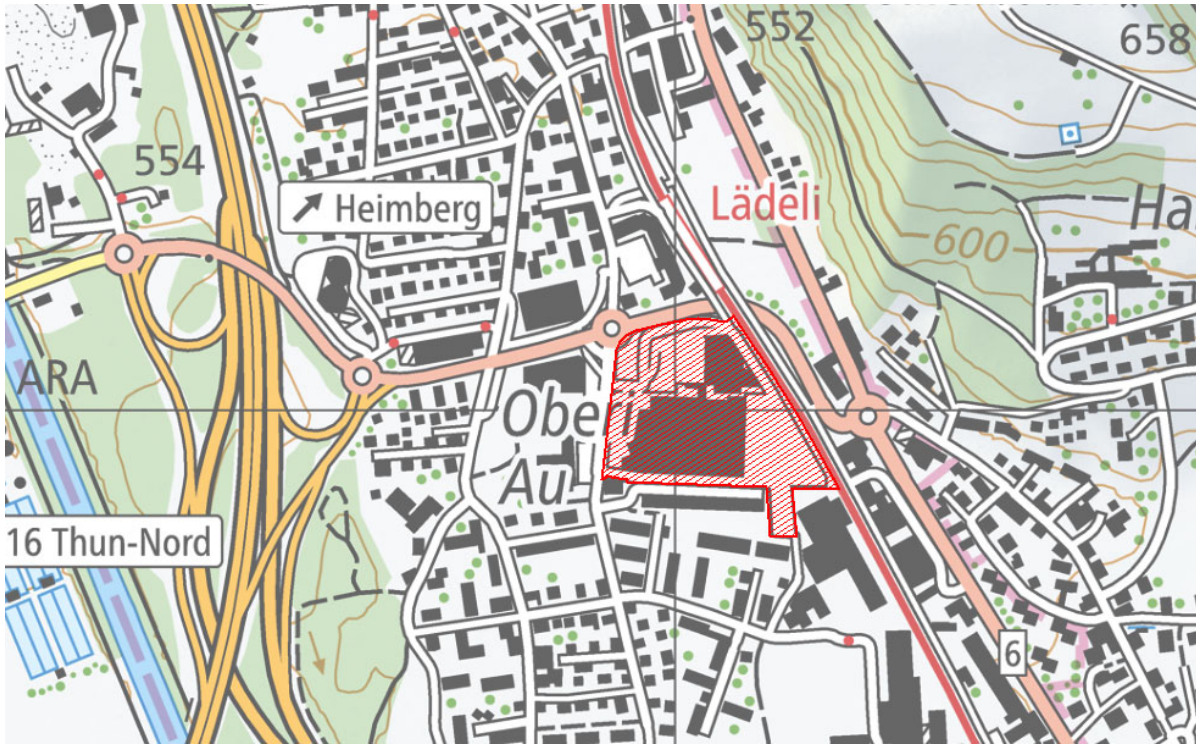


Abbildung 1 ViV-Standort Heimberg (Perimeter rot schraffiert)

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

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

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

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

Prüfung der Planungsgrundsätze gemäss Massnahmenblatt B_01

Ziffer 1 Raumtypologie und Zentralitätsstruktur

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

Ziffer 2 Lage

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

Ziffer 3 Erschliessung und Erreichbarkeit mit dem Langsamverkehr und dem MIV

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

Ziffer 4 Erschliessung und Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr

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

Ziffer 5 Auswirkungen auf Standort, Umweltbelastung und Strassenkapazität

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

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

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

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

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

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

Fazit

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

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