

Arbeitshilfe Verkehrsintensive Vorhaben (ViV)

SVI Region Bern – carte blanche vom 29. August 2018



Inhalt

1. **Kurzvorstellung PLANAR**
2. Ausgangslage
3. Ergebnisse
4. Fragen und Diskussion

Unsere Firma / Projektorganisation

PLANAR AG für Raumentwicklung



Unsere Firma / Projektorganisation

Team PLANAR



Unsere Firma / Projektorganisation

Projektmitarbeiter

Projektleiter



Marsilio Passaglia
MSc. ETH
Raumentwicklung und
Infrastruktursysteme

Rechtliche Beratung



Ruedi Muggli
Fürsprecher
Fachanwalt für Bau- und
Immobilienrecht
Partner im Büro
AD!VOCATE, Bern

Korreferat



Bruno Hoesli
Dipl. Bau.-Ing. HTL
Raumplaner NDS HTL
FSU
Planer REG A

Inhalt

1. Kurzvorstellung PLANAR
- 2. Ausgangslage**
3. Ergebnisse
4. Fragen und Diskussion

Ausgangslage

Anlass

- Seit 2001 Regelung von verkehrsintensiven Vorhaben (ViV) mittels Fahrleistungsmodell (FLM)
- Positive Entwicklung der grossräumigen Luftschadstoffbelastung
- FLM im kantonalen Richtplan 2015 durch reines Planungsmodell mit ganzheitlicher Betrachtungsweise ersetzt, Aufhebung FLM per Ende Januar 2016
- Arbeitshilfe zum FLM durch neue Vollzugshilfe zu ersetzen

Ausgangslage

Vorgaben (1/2)

- **Definition** von ViV in kantonaler Bauverordnung (Art. 91a ff.): Bauten / Anlagen mit DTV von 2'000 oder mehr Fahrten
- Definition ViV nicht gleich Definition Detailhandelseinrichtungen
- **Eintrag** in KRP (bei 5'000 oder mehr Fahrten) oder RGSK erforderlich
→ ermöglicht gemeindeübergreifende Sichtweise (Art. 91b BauV, vgl. Vorgaben aus **Massnahmenblatt B_01**), neues ViV oder Änderung ViV erfordert Aktualisierung KRP / RGSK

Ausgangslage

Vorgaben (2/2)

KRP / RGSK legen neben ViV-Standort auch **Fahrtenobergrenze (Richtwerte)** fest

- pro Standort, nicht pro Vorhaben
- berücksichtigt Strassenkapazitäten und Umweltbelastung
- Transformation der Richtwerte in grundeigentümergebundene Fahrtenzahlen in Nutzungsplanung mit Interessenabwägung
- Abweichungen von Richtwerten möglich sofern sachlich gerechtfertigt und von untergeordneter Bedeutung, qualifizierte Begründung nötig

→ ViV-Standorte ohne Fahrtenobergrenze werden nur als Zwischenergebnis in KRP / RGSK aufgenommen

Besitzstandgarantie für bestehende, nicht wesentlich veränderte Anlagen

Ausgangslage

Ziele

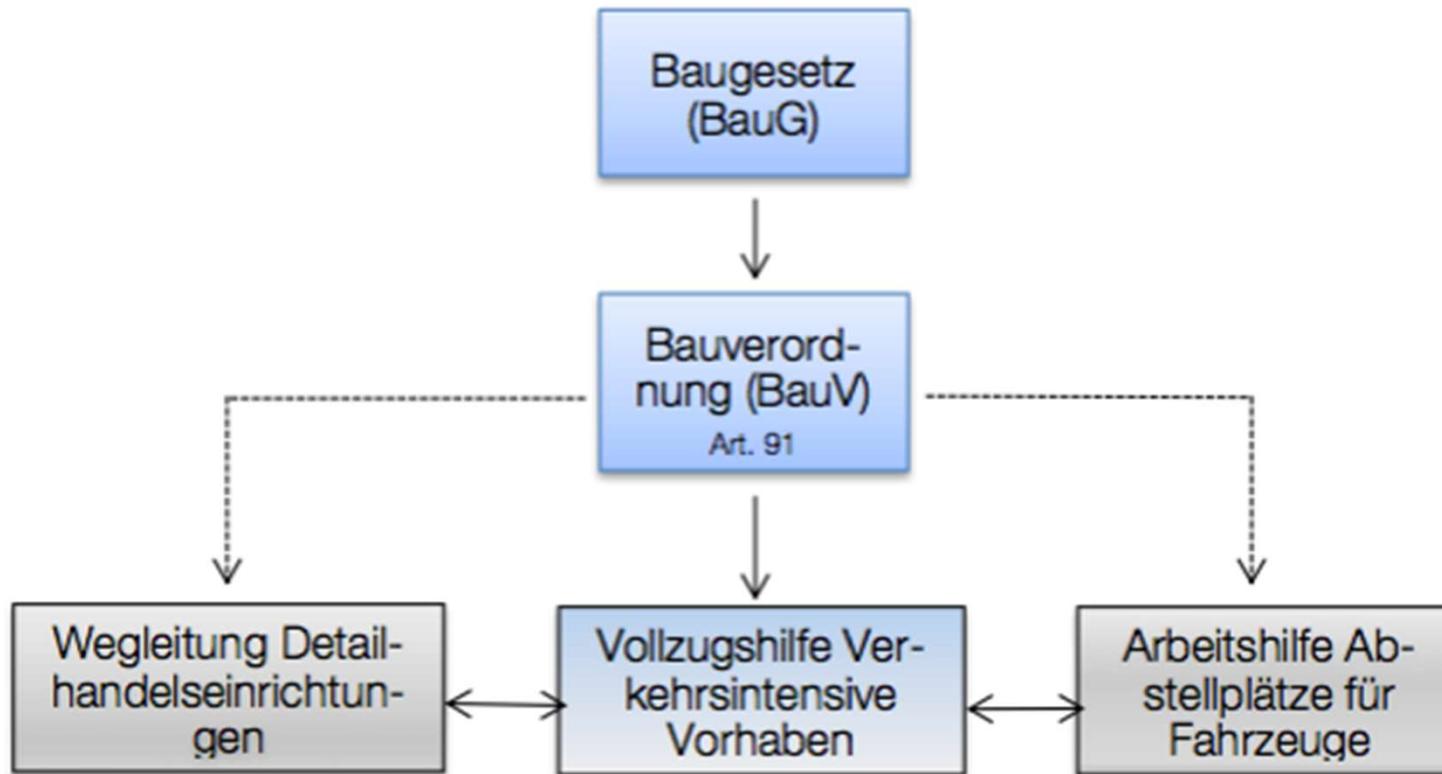
Verfeinerung und Konkretisierung der Vorgaben aus dem Massnahmenblatt B_01 des kantonalen Richtplans

Konkretisierung des Prozesses zur Behandlung von Planungsvorhaben

- Mögliche oder tatsächliche ViV
- Anforderungen
- Abläufe
- Verantwortlichkeiten
- Aufbau
- Ausgestaltung

Ausgangslage

Vollzugshilfe ViV im Gesamtkontext



Ausgangslage

Adressaten

- Kantonale Fachstellen (Ausarbeitung von Stellungnahmen)
- Regionen (Planung und Festlegung von ViV-Standorten in RGSK)
- Gemeinden (insbesondere Umsetzung in Nutzungsplanung und ÜO)
- Private (Ableitung von Anforderungen und Abläufen bei Bewilligung von ViV, Abschätzung ob Vorhaben potenziell ViV-relevant)

Ausgangslage

Beteiligte seitens Auftraggeberschaft

- Amt für Gemeinden und Raumordnung
 - Kantonsplanung (Auftraggeberin, A. Friedli und B. Künzler)
 - Orts- und Regionalplanung (S. Ghioldi und S. Streich)
 - beco Berner Wirtschaft,
 - Immissionsschutz (Luftschadstoffemissionen, C. Anthamatten)
 - Standortförderung (St. Reichen)
 - Tiefbauamt, Dienstleistungszentrum (P. Lerch)
 - AÖV, Verkehrskoordination (T. Ramser)
 - AUE, Abteilung Energie (Energiepolitik, CO₂-Emissionen, U. Stalder)
- **Drei Direktionen mit teilweise nicht vollständig übereinstimmenden Zielen und Interessen beteiligt**

Inhalt

1. Kurzvorstellung PLANAR
2. Ausgangslage
- 3. Ergebnisse**
4. Fragen und Diskussion

Wann ist ein Bauvorhaben potenziell ein ViV?

Typen von ViV

- Kandidaten sind in erster Linie grosse Detailhandelseinrichtungen
- Ferner auch ESP, insbesondere Arbeitsplatzschwerpunkte mit grossen Dienstleistungszentren
 - Grosse Anzahl Arbeitsplätze
 - Geringer bis inexistenten Publikumsverkehr
 - Typisch: Verwaltungsgebäude (Banken, Versicherungen, Telekom, Krankenkassen etc.)
- Bei weiteren Nutzungen (z.B. Freizeit und Tourismus) oder bei kombinierten Nutzungen sind Einzelfallbetrachtungen erforderlich

Wann ist ein Bauvorhaben potenziell ein ViV?

Einflussgrößen für Fahrtenpotenzial

- Geschossflächen
- Arten der Nutzung (auch innerhalb Verkaufsnutzungen grosse Unterschiede)
- Angebot an Parkfeldern
- Art und Qualität von ÖV und Langsamverkehr
- Nutzungen im Umfeld
 - Cluster führt zu grösserer Verkehrsanziehung
 - Kombination von Einkauf und Kino oft mit ausgeprägten Verkehrsspitzen (z.B. Freitag Abend)

Wann ist ein Bauvorhaben potenziell ein ViV?

Schwellenwerte für Abschätzung Fahrtenpotenzial

Bei Überschreitung der Fläche oder der Anzahl Parkfelder handelt es sich zumindest um einen näher zu prüfenden „Verdachtsfall“,

zu SVP: Verweis auf SN 640 283 (enthält auch Tages-, Wochen und Jahresganglinien)

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

Verkauf

- 2'500 m² und / oder 125 Parkfelder → SVP 13 Fahrten / Tag

Dienstleistungen

- 40'000 m² und / oder 500 Parkfelder → SVP 4 Fahrten / Tag

Keine gefestigten Schwellenwerte für übrige Nutzungskategorien

Wann ist ein Bauvorhaben potenziell ein ViV?

Schwellenwerte für Abschätzung Fahrtenpotenzial

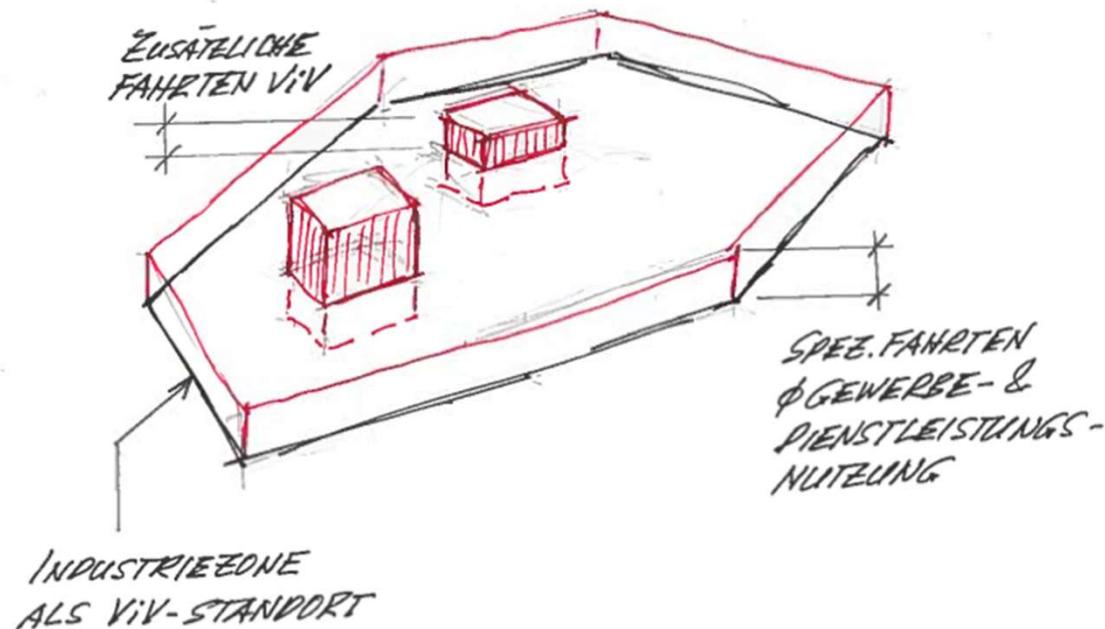
- Basis: Erfahrungswerte aus lufthygienischen Erhebungen des beco
 - Konservative Schätzung innerhalb der vom beco erhobenen Bandbreite
-
- Erforderliche bzw. zulässige Zahl Parkfelder gemäss Art. 53 ff. BauV
 - Unterschreitung mit flankierenden Massnahmen möglich (organisatorisch, betrieblich), Regelung in Baubewilligung oder mittels Vertrag zwischen Grundeigentümer / Betreiber und Standortgemeinde

Wann ist ein Bauvorhaben potenziell ein ViV?

Aufteilung Verkehrskapazität auf Grundnutzung + ViV

Zonengemässe Grundnutzung muss auch für noch nicht genutzte Baufelder weiterhin gewährleistet sein, ViV darf nicht gesamte Kapazität ausschöpfen

Aufteilung durch Standortgemeinde in Absprache mit TBA



Wann ist ein Bauvorhaben potenziell ein ViV?

Was tun bei mehreren ViV an einem ViV-Standort?

Regionale Standorte: max. 2 ViV zulässig, solange Vorgaben aus KRP oder RGSK eingehalten

Kantonale Standorte: Anzahl nicht beschränkt, sofern übrige Vorgaben eingehalten

Künstliche Unterteilung nicht zulässig (vgl. BGE Tivoli Spreitenbach)

Perimeter

Planungsperimeter

Planungsperimeter

- Jener Teil der Bauzone, für welchen konkrete Bauvorschriften für ein ViV gelten
 - Perimeter Zone mit Planungspflicht (ZPP)
 - Perimeter Überbauungsordnung (ÜO)
- Festlegung auf Stufe Gemeinde

Perimeter

Betrachtungspereimeter

- Reicht über Planungspereimeter hinaus
- Gebiet, in dem wesentliche Auswirkungen eines ViV auf Raum, Verkehr und Umwelt zu erwarten sind:
 - Alle Quartier- / Sammelstrassen mit (bereits geringer) verkehrlicher Mehrbelastung
 - Alle Hauptverkehrsstrassen mit wesentlicher Verkehrszunahme: erforderliche Betriebsqualität muss gewährleistet bleiben (bei Kantonsstrassen Einschätzung OIK)
 - Alle Strassen, die bereits eine hohe lufthygienische Belastung aufweisen (vgl. Arbeitshilfe beco)
 - beim Lärm steigt die Mehrbelastung weniger schnell an als bei der Luft

Perimeter

Betrachtungspereimeter

- HLS-Anschlüsse einbeziehen, um Rückstau auf HLS zu vermeiden
 - Haupteinzugsgebiet des ViV (woher kommen die Kunden)
 - Topologie und Belastung des Strassennetzes (Verkehrssimulation, insbesondere für Spitzenstunden)
 - Festlegung im RGSK, Kriterien im Planungsbericht darlegen
- Bauherr hat Erschliessungsnachweis über gesamten Betrachtungspereimeter zu erbringen (Fachgutachten)

Beitrag ViV-Planung zur Reduktion CO₂-Emissionen

Vorgaben aus Massnahmenblatt B_01

Gesamtheitlicher Ansatz mittels Planungsmodell: Reduktion von Emissionen tritt als Ziel neben dasjenige der Verträglichkeit mit der Siedlungs- und Verkehrsplanung auf überkommunaler Ebene

Zwischen Siedlungs- und Verkehrsplanung sowie Reduktion von Emissionen besteht jedoch erhebliches Synergiepotenzial:

- Förderung kurzer Wege durch Standortplanung
- Schaffung von günstigen Ausgangslagen für Bewältigung Verkehrsaufkommen von ViV durch ÖV und
- Reduktion der Emissionen durch Fahrtenbegrenzung

Festlegung der Fahrtenobergrenze in KRP oder RGSK hat Lärm- und Luftschadstoffemissionen zu berücksichtigen

Instrumente zur Begrenzung des Verkehrsaufkommens

- Festlegung Geschossfläche zusammen mit Nutzungsmix
- Maximal zulässige Anzahl Parkfelder
- Direkt maximal zulässige Fahrtenzahl verfügen

→ Wahl obliegt der Gemeinde

Bei mehreren ViV an gleichem Standort ist Handelbarkeit der zulässigen Nutzung denkbar

Limitierungen während Spitzenstunde

Verkehrsmanagement denkbar

- Grundlage bildet entsprechende Festsetzung in KRP oder RGSK in Verbindung mit Art. 15 und 85 Strassengesetz
- Limitierung DTV
- Gesonderte Limite für Anzahl Ausfahrten während Spitzenstunde kann auch durch Koordination der Betriebszeiten beeinflusst werden
- Lenkungswirksame Parkplatzbewirtschaftung (vgl. BGE Volketswil)
- In Ausnahmefällen Beeinflussung des Modal Splits im Sinne eines Mobilitätsmanagements (insbesondere flankierende Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs, Elektromobilität)

→ Beispiel: Sulzer-Areal in Winterthur

Controlling

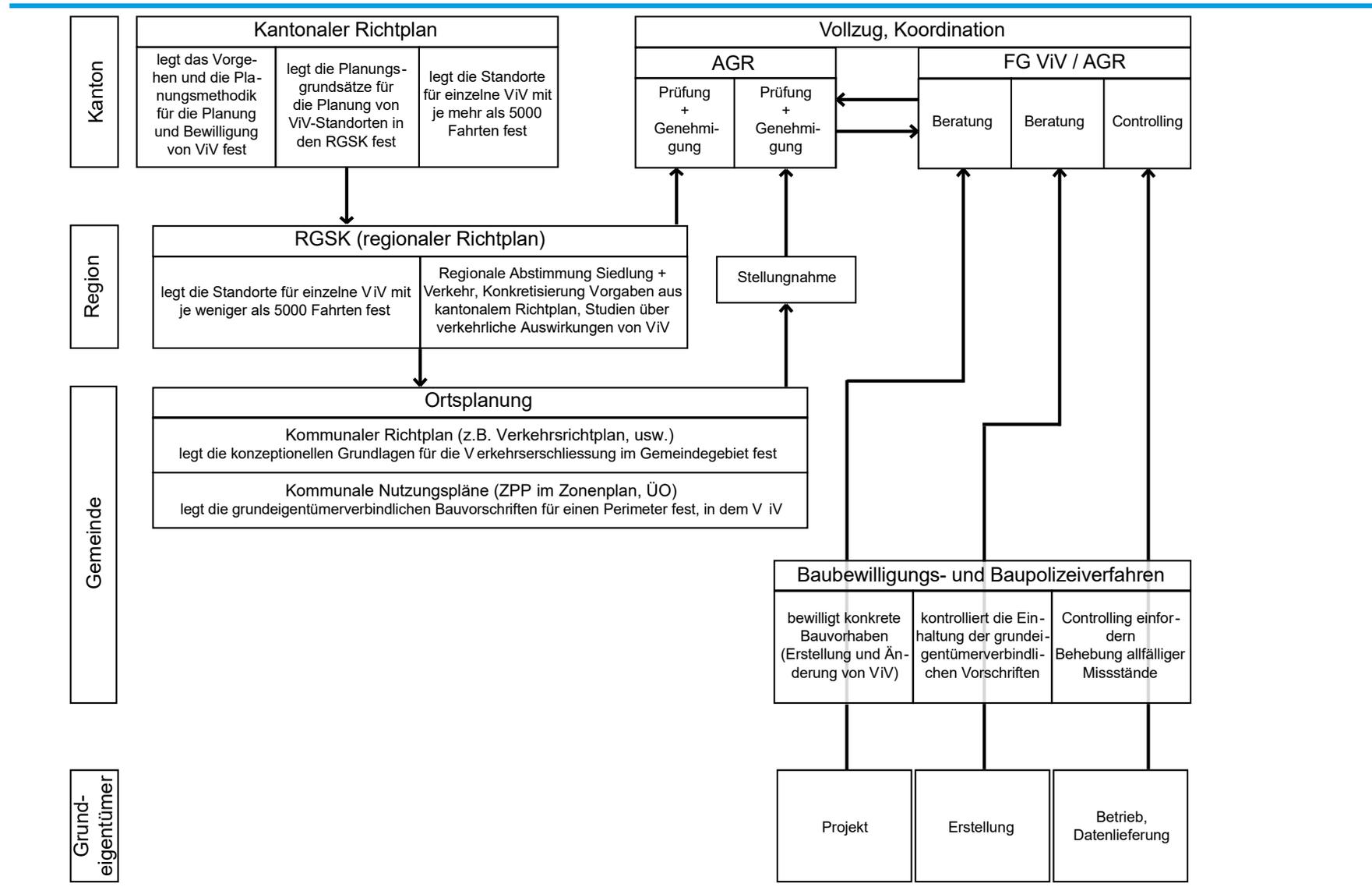
Technische Erfassung der Fahrten durch Betreiber zwingend (Art. 91f BauV)

Controlling durch kommunale Baupolizeibehörde, nicht mehr durch spezielle Controlling-Gruppe

Fahrtenberichte weiterhin zu erstellen und dem AGR einzureichen

Auch Anlagen knapp unterhalb ViV Grenze können zum Controlling verpflichtet werden, dies kann auch angeordnet werden, wenn die Anlage bereits seit Längerem in Betrieb ist

Zuständigkeiten und Abläufe



Neubenennung der KPP

Bisherige KPP wird neu zum Fachgremium ViV (Art. 91 e BauV)

Zusammensetzung unverändert

Inhalt

1. Kurzvorstellung PLANAR
2. Ausgangslage
3. Ergebnisse
4. **Fragen und Diskussion**

Fragen / Diskussion

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!
Fragen?