Stadt-Umland-Konferenz Wien/Niederösterreich 2010

Berner Fahrleistungsmodell

Ein Instrument zur Verknüpfung von raumplanerischen, wirtschaftlichen und umweltrechtlichen Ansprüchen

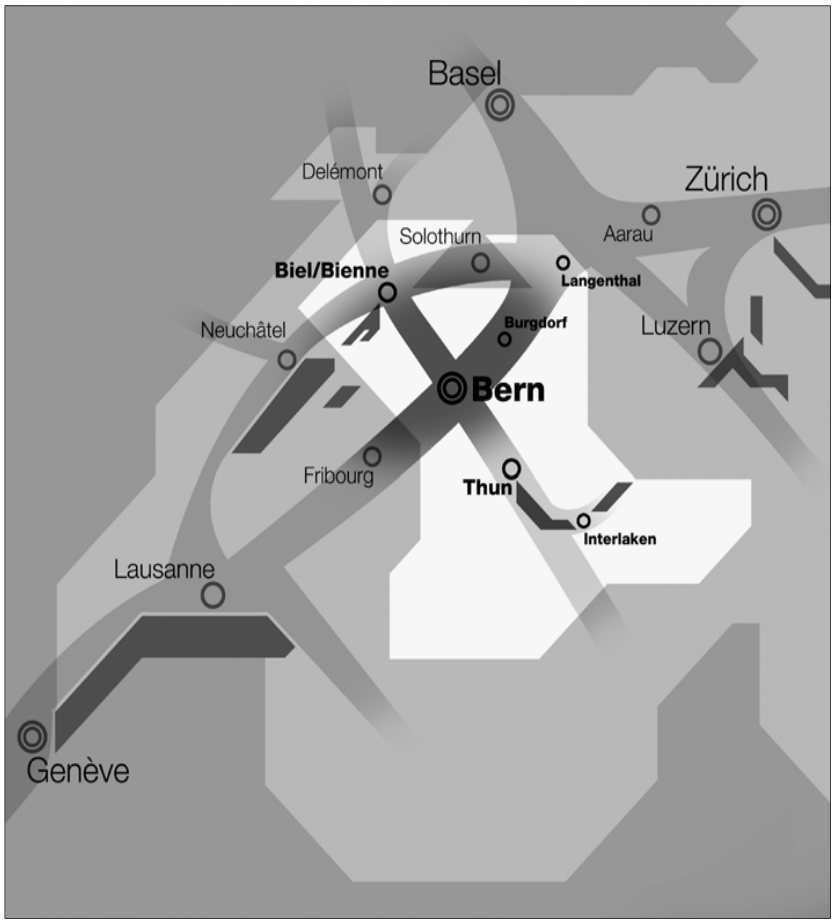
Arthur Stierli
Vorsteher Abteilung Orts- und Regionalplanung
Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern

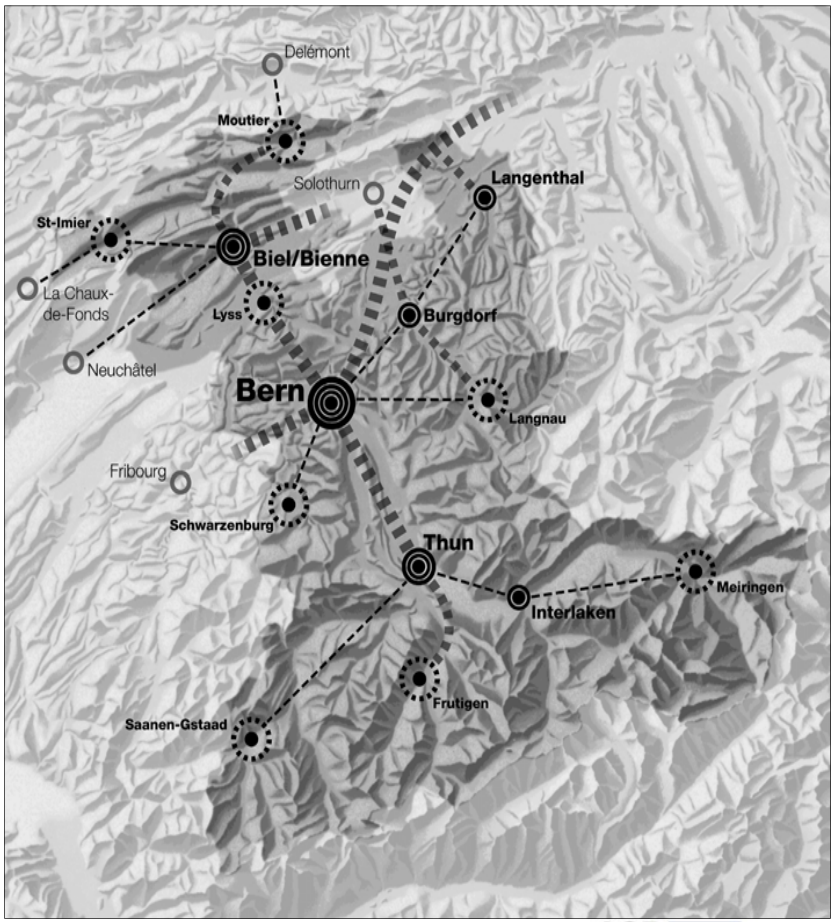
Input zum Thema:

Mut zu Entwicklungen in verkehrsbelasteten Räumen

- Umweltschutz torpediert die Raumplanung
- Publikumsorientierte Vorhaben am richtigen Standort
- Dimensionierung ist wichtiger als Regulierung

Einordnung der Berner Fahrleistungsmodells





Definition der verkehrsintensive Vorhaben

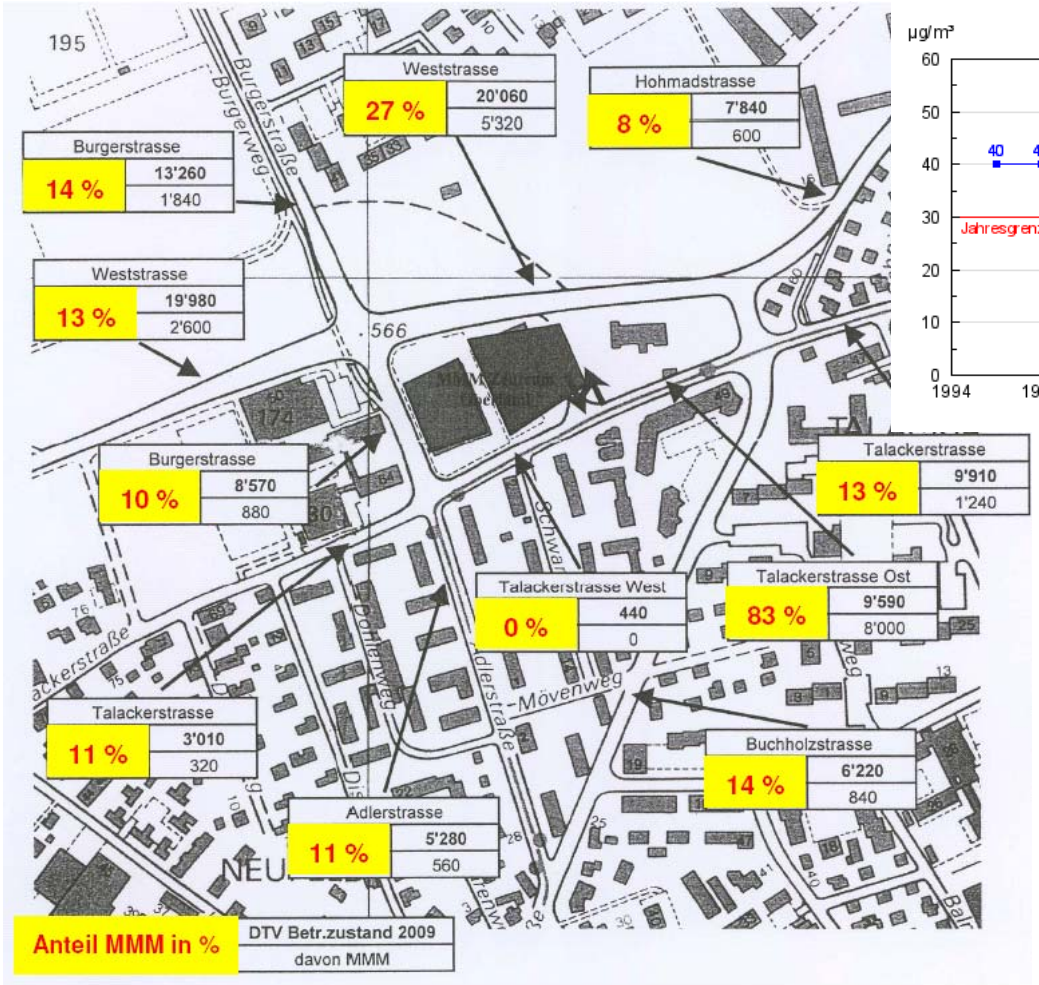
- Verkehrsintensiv sind Bauvorhaben, die im Jahres-durchschnitt mehr als **2000 Fahrten pro Tag** verursachen (Einkauf, Freizeit, Arbeiten, Dienstleistungen)

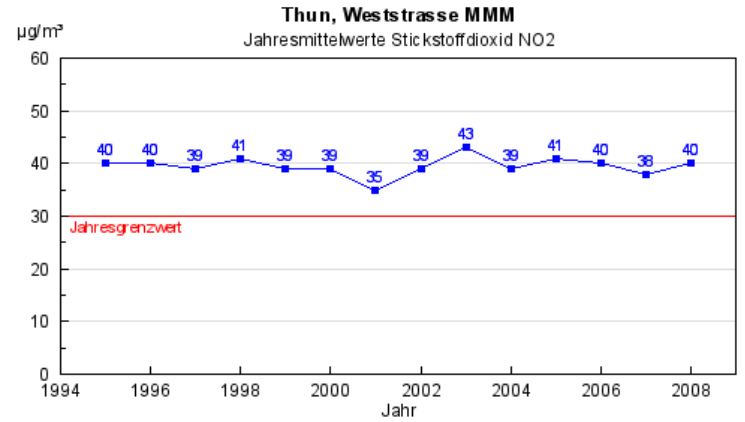
- Verkehrsintensive Vorhaben = VIV

Drei Gründe, warum verkehrsintensive Vorhaben (VIV) im Kanton Bern thematisiert werden

1. Die hohe Schadstoffbelastung in den Agglomerationen verhindert die Realisierung von VIV an raumplanerisch erwünschten Lagen

2. VIV belasten die lokale Luftqualität und das lokale Verkehrsnetz erheblich





Migros Markt Oberland, Thun 8‘000 Fahrten DTV

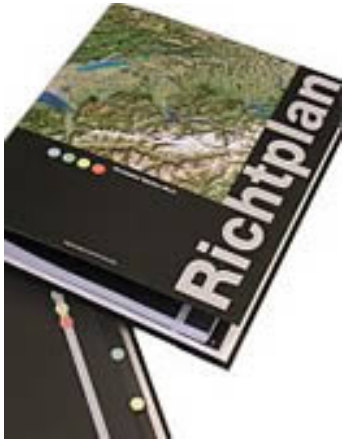
- Luftqualität
- Verkehrsnetz
- Lärm
- Wohnqualität

3. Es fehlte eine Gesamtsicht der raumplanerischen und umweltrechtlichen Situation

- Es wurden immer nur einzelne Projekte beurteilt
- Zunahme der gesamten Fahrleistung durch neue oder erweiterte verkehrsintensive Vorhaben ist nicht lenkbar
- Die Anzahl an Fahrten ist für die Luft- und Lärmbelastung massgebender als die Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge

Lösungsansatz:

Koordination von Umweltschutz und Raumplanung



- Bestimmt die Standorte für verkehrsintensive Vorhaben (VIV): Agglomerationen, Zentrums-gemeinden und wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte
- Bestimmt Massnahmen für eine geordnete Siedlungsentwicklung im Kanton

- Die durch neue und erweitete VIV generierte Verkehrszunahme wird im Massnahmenplan im Rahmen einer Gesamtbetrachtung begrenzt
- Zeitlich verzögerte Einhaltung der Grenzwerte für NO_2 und PM10 (ab 2015) entlang den Verkehrsachsen zu Gunsten der zentrumsnahen Ansiedlung von VIV

AGR OACOT

Mit dem Fahrleistungsmodell bewilligte Vorhaben:

Stade de Suisse mit Wankdorf Center: 4‘200 Fh/Tag

Sanierung Shoppyland: 11‘800 Fh/Tag

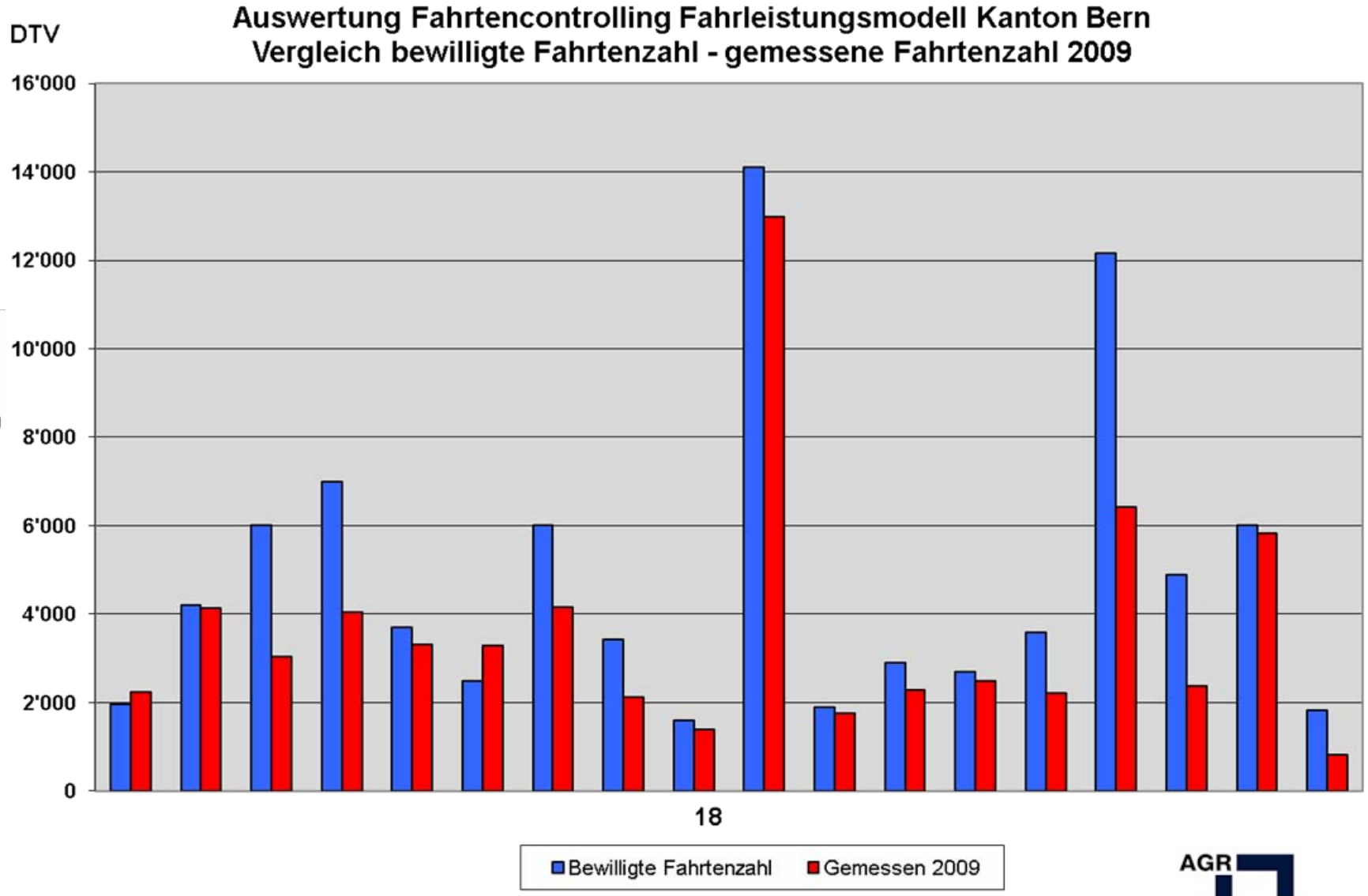
Freizeit und Einkaufszentrum Westside: 6‘000 Fh/Tag

Erfahrungen mit dem Fahrleistungsmodell

Stand der Umsetzung und Controlling Oktober 2010

Anzahl Anlagen mit Fahrtencontrolling:	**50**
Anzahl Anlagen mit Fahrtenkredit > 2000 Fahrten:	**25**
Anzahl Anlagen ohne Fahrtenkredit < 2000 Fahrten:	**25**
Anzahl Anlagen mit Jahresmessung DTV:	**18**

Kanton Bern


Auswertung Fahrtencontrolling Fahrleistungsmodell Kanton Bern
Vergleich bewilligte Fahrtenzahl - gemessene Fahrtenzahl 2009
DTV
16'000
14'000
12'000
10'000
8'000
6'000
4'000
2'000
0
18
Bewilligte Fahrtenzahl
Gemessen 2009

Controlling Gesamtsystem / Handlungsspielraum Standortbestimmung 2005

- Vorgabe MPL: Zunahme Fahrleistung 2000-201 **8%**
- Controlling 2005: Prozentuale Zunahme 2000-2005 **6 %**
- Prozentuale Zunahme der Fahrleistung 2000 – 2010: **? %**

Überschreitung der bewilligten Fahrtenzahl

1. Schritt: Der Betreiber kann die Massnahmen selber wählen

- Im Einflussbereich des Anlagenbetreibers liegende Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung beim öV sowie beim Fuss- und Veloverkehr
- Parkplatzbewirtschaftung **(Bestehende PP-Gebühren wurden im Rahmen von Einspracheverhandlungen eingeführt)**
- Nutzungsbeschränkungen (Verkaufsflächen, Angebotsmix, ...)
- Betriebszeitenbeschränkungen
- Parkplatzbeschränkungen
- neue, eigene Vorschläge

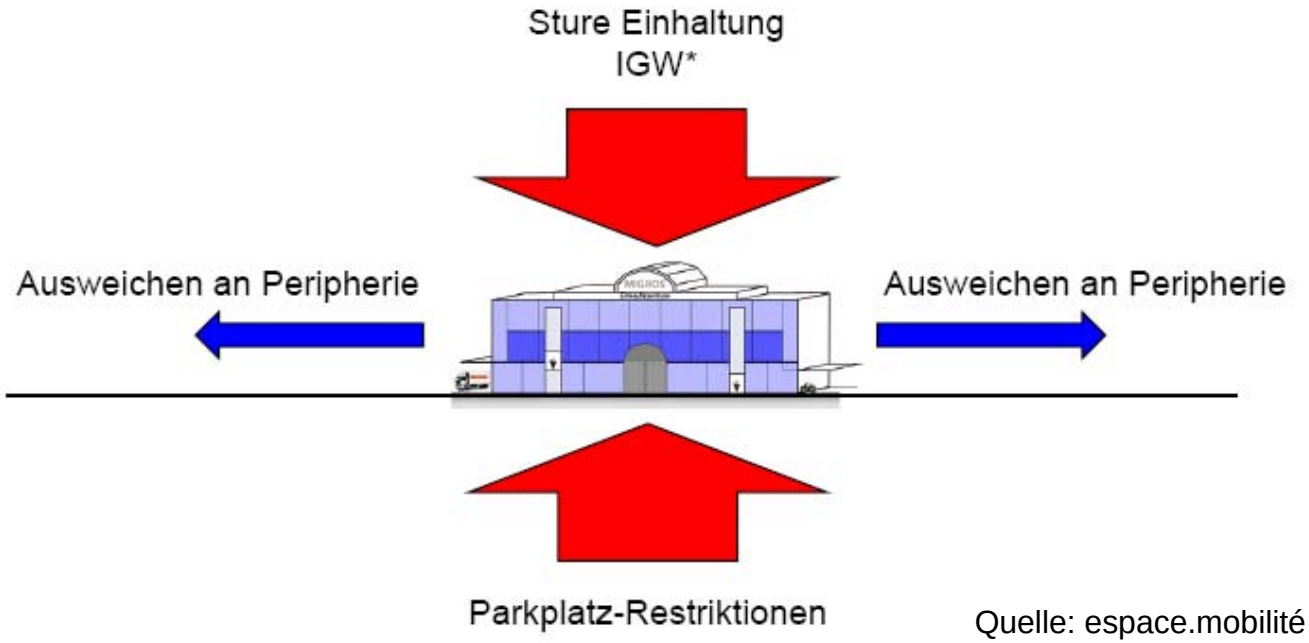
2. Schritt: Baupolizei verfügt Massnahmen

Akzeptanz bzw. Vorbehalte der Investoren

- Die Fahrten- bzw. Fahrleistungsmodelle (FM) sind Symptombekämpfung
- Die FM sind wirtschaftsfeindlich – wirtschaftlicher Erfolg wird bestraft
- Wegen den FM entsteht ein „Schwarzpeter-Spiel“ unter Investoren, Betreibern und Mietern in der ViV‘s
- Die FM sind in der Anwendung noch unerprobt; Massnahmen bei Überschreitung sind nicht geklärt

Akzeptanz bzw. Vorbehalte der Investoren

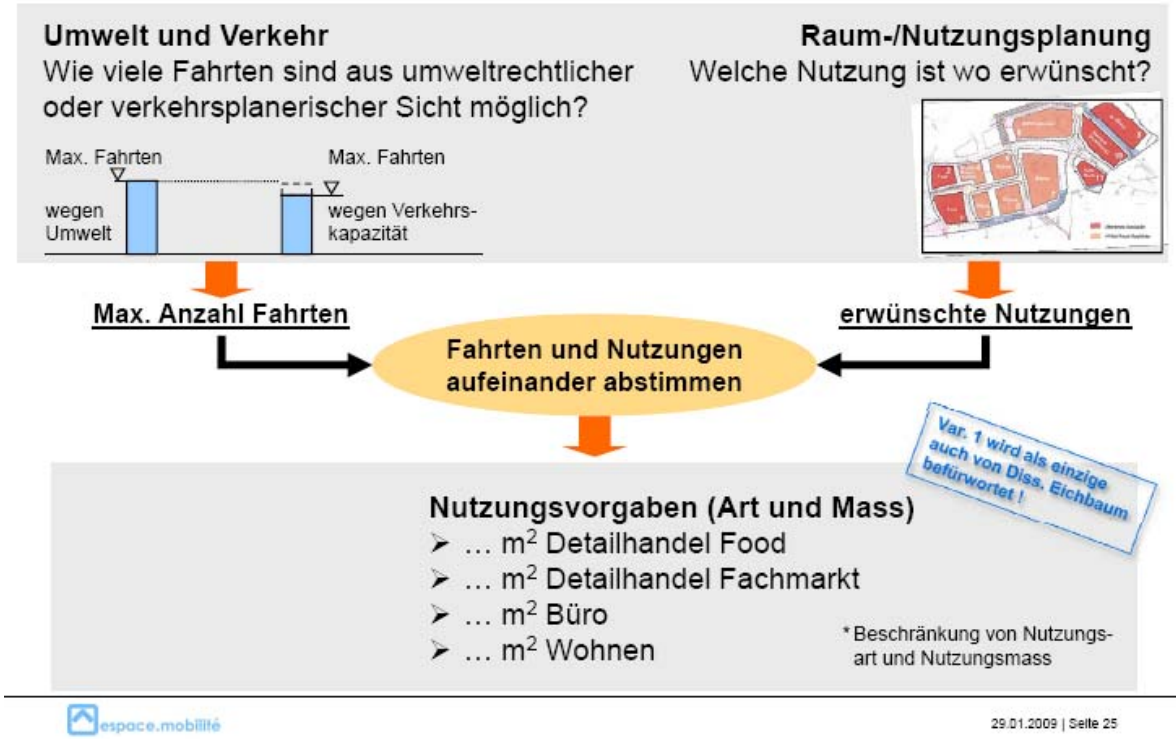
Umweltschutz torpediert Raumplanung



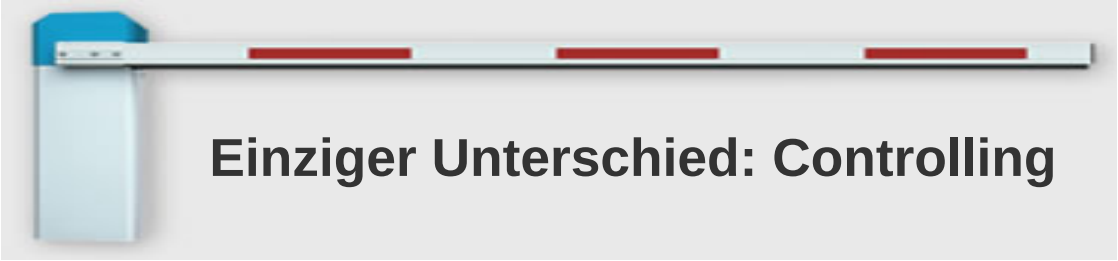
Quelle: espace.mobilité 29.01.2009

Schweizer Detailhandel kritisiert Behörden wegen mangelhafter Koordination von Raumplanungs-, Umwelt- und Verkehrspolitik

Der espace.mobilité fordert eine Positivplanung



Quelle: espace.mobilité 29.01.2009



Wirkung des Fahrleistungsmodells

Fazit aus Sicht Raumplanung und Umwelt

- Realisierung der VIV erfolgt an den raumplanerisch gewünschten Standorten
- Lokale Belastbarkeiten bezüglich Luft, Lärm und Verkehr werden respektiert
- Das im Richt - und Massnahmenplan festgelegte Gesamtkontingent für VIV wird eingehalten
- Die Fahrtenkontingente werden im Betrieb mehrheitlich eingehalten, die Steuerung über das Nutzungsmass funktioniert

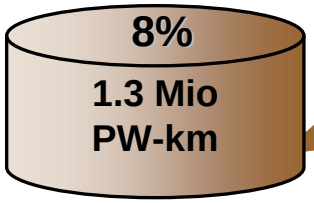
Mit dem Fahrleistungsmodell wird die gewünschte Wirkung in Bezug auf Raumplanung und Umwelt erzielt

Fazit aus Sicht der Wirtschaft

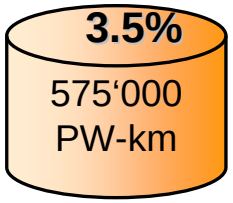
- Die Verantwortung für die Dimensionierung der Vorhaben wird geteilt
- Bei Einhaltung der Fahrten besteht mehr Spielraum bezüglich der Anzahl an Parkplätzen (z.B. Abdeckung Spitzenbedarf)
- Grösserer Handlungsspielraum: Es bleibt dem Betreiber überlassen, welche Massnahmen er zur Einhaltung der Fahrten ergreifen will
- Deblockierung von Vorhaben, raschere Verfahren
- Betreiber übernehmen die Vorgaben von den Investoren und müssen diese einhalten

Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit !

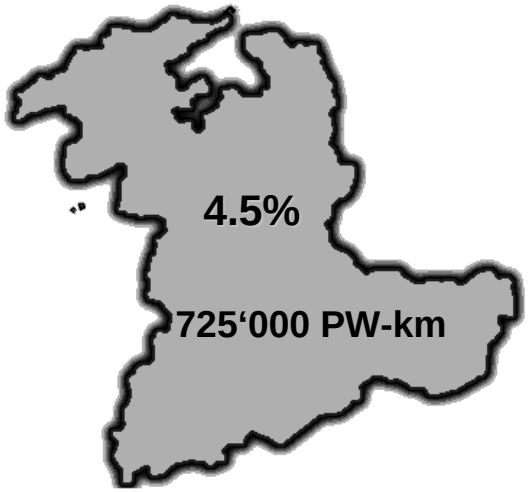
Der Massnahmenplan verteilt den Handlungsspielraum



Verkehrsintensive Vorhaben
> 2000 Fahrten/Tag

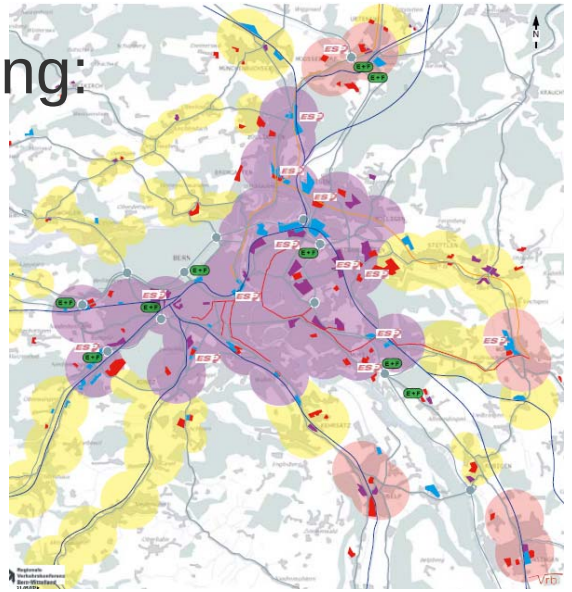


Grundentwicklung
Vorhaben < 2000 Fahrten/Tag



Der kantonale Richtplan lenkt die Grundentwicklung

- Anforderungen Siedlungsentwicklung:
  - Anreize in den Zentrumsgemeinden
  - Abstimmung auf das öV-Angebot
  - Zurückhaltung beim Ausbau der Strasseninfrastruktur
  - Zurückhaltende Einzonungspraxis im ländlichen Raum



- Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung
- Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte

Verkehrsintensive Vorhaben können bewilligt werden, wenn:

- die Standortanforderungen gemäss kantonalem Richtplan erfüllt sind und
- dem Vorhaben ein Fahrleistungskredit zugesprochen wird

Ist eine dieser Voraussetzung nicht erfüllt, kann das Vorhaben nur bewilligt werden, wenn sichergestellt ist, dass weniger als 2’000 Fahrten DTV erzeugt werden