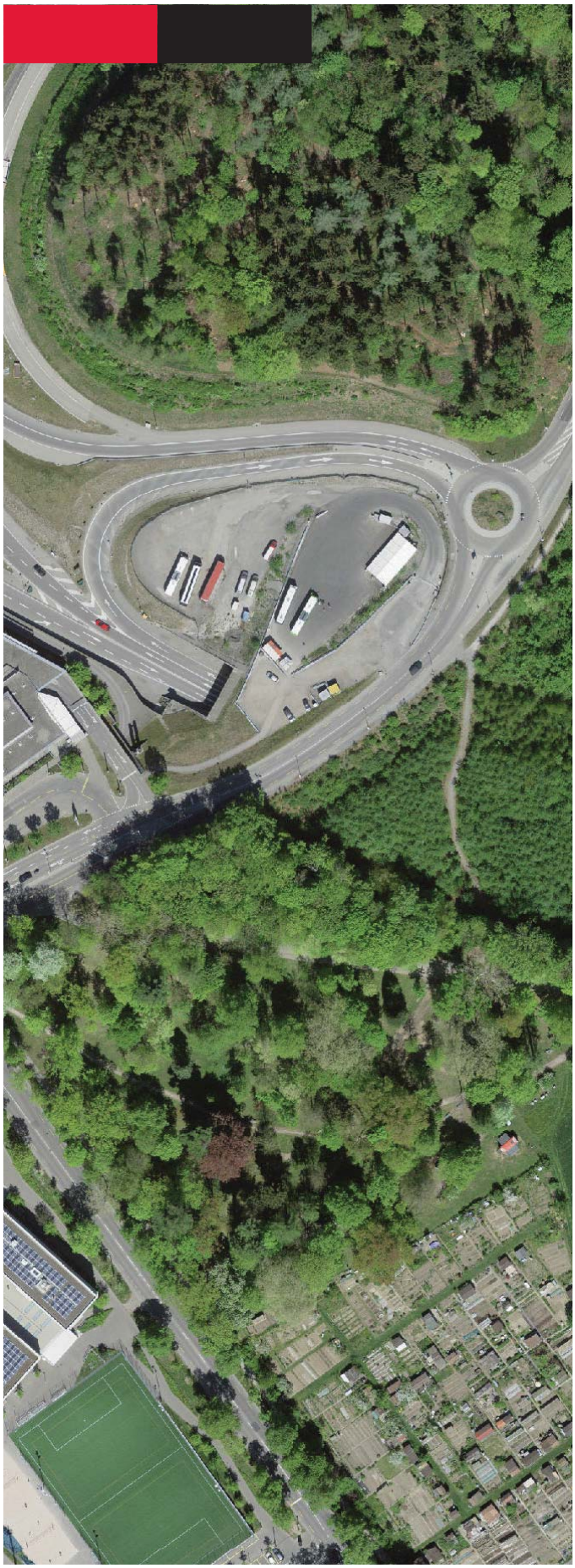
Stadt Bern
Präsidialdirektion

Stadtplanungsamt



Zonenplan

Fern- und Reisebusterminal Neufeld

Änderung der baurechtlichen Grundordnung (Nutzungszonenplan, Bauklassenplan und Lärmempfindlichkeitsstufenplan)

Erläuterungsbericht

Stand 28. Januar 2021

GLOSSAR VERWENDETER ABKÜRZUNGEN

ASTRA	Bundesamt für Strassen
AWAG	Autoeinstellhalle Waisenhausplatz AG
AWN	Amt für Wald und Naturgefahren
BauG	Baugesetz
BauV	Bauverordnung
BO	Bauordnung der Stadt Bern
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr
KöR	Koordination öffentlicher Raum
KWaG	Kantonales Waldgesetz
NAF	Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds
OeV	Öffentlicher Verkehr
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
RPG	Raumplanungsgesetz
SIA	Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
STEK	Stadtentwicklungskonzept
UVEK	Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

Inhaltsverzeichnis

01 Zusammenfassung 4

02 Ausgangslage und Planungsvorhaben 5

Wirkungsbereich 5
Anlass der Planung 5
Planungsablauf 5

03 Baurechtliche Bedingungen 6

Übergeordnete Grundlagen 6
Waldabstand 6

04 Werkstattverfahren (orientierender Inhalt) 6

Qualitätssicherung 6
Betriebliche Anforderungen und Rahmenprogramm 7
Vorstudie (nicht Bestandteil der Planungsvorlage) 7

05 Inhalt der Planungsvorlage 8

Gegenstand der Zonenplanänderung 8
Zweckbestimmung 10
Grundzüge der Überbauung und Gestaltung 10
Bauklassenplan 10
Lärmempfindlichkeitsstufenplan 11
Mehrwertabgabe 11

06 Auswirkungen 11

Verkehr 11
Tourismus / Wirtschaft 12
Öffentlicher Raum 12
Natur und Ökologie 12
Versickerung und Klima 12
Störfallvorsorge 13

07 Beilagenverzeichnis 13

01 Zusammenfassung

Das Fern- und Reisebusterminal wird heute ausserhalb der Bauzone, in Form eines Provisoriums betrieben. Das Provisorium genügt den Anforderungen der Fernbus- und Carunternehmen und der Nutzenden nur bedingt: Der Betrieb im Provisorium stösst an Grenzen, die Aufenthalts- sowie Benutzungsqualität sind mangelhaft und die Anlage wird den städtebaulichen Anforderungen nicht gerecht. Aus diesen Gründen beabsichtigt die Stadt Bern in Zusammenarbeit mit der Autoeinstellhalle Waisenhausplatz AG (AWAG) die Entwicklung eines vollwertigen Fern- und Reisebusterminals. Dazu wurden verschiedene Standorte und Konfigurationen überprüft. Aus dieser Evaluation resultierte, dass sich für das Vorhaben der bestehende Standort Neufeld am besten eignet. Für den Standort Neufeld sprechen insbesondere die unmittelbare Nähe zur Autobahn, der gute Anschluss an den städtischen OeV, die Schonung angrenzender Wohnquartiere vor zusätzlichem Verkehr und die vorhandenen Parkierungsmöglichkeiten.

Für die Entwicklung des Fern- und Reisebusterminals ist eine Änderung der baurechtlichen Grundordnung der Stadt Bern notwendig. Als Basis hierfür und für die Sicherung der städtebaulichen und landschaftsplanerischen Qualität wurde ein Werkstattverfahren durchgeführt. Im Rahmen dieses Verfahrens wurden eine ortsangepasste Umsetzung des Raumprogramms sowie ein Freiraumkonzept erarbeitet. Dabei konnten eine realisierbare und für den Betrieb zweckmässige Anordnung der Haltekanten sowie der Umgang mit dem Gelände aufgezeigt und verschiedene Gestaltungs- und Erschliessungsgrundsätze geklärt und festgelegt werden.

Ziel der vorliegenden Planung ist, die planungsrechtliche Grundlage für die Entwicklung des Fern- und Reisebusterminals zu schaffen. Dies setzt eine Zonenplanänderung mit der Festlegung der Zweckbestimmung sowie von Grundzügen der Überbauung und Gestaltung voraus. Das Areal wird in die Zone für öffentliche Nutzungen (Freifläche FB4) überführt.

Aus planungsrechtlicher Sicht resultiert aus diesem Vorhaben eine Zonenplanänderung mit Teilrevision der Bauordnung vom 24. September 2006 im ordentlichen Verfahren mit Volksabstimmung.

Luftaufnahme ©Mathieu Hulliger

02 Ausgangslage und Planungsvorhaben

2.1 Wirkungsbereich

Der Wirkungsbereich liegt im Stadtteil II Länggasse - Felsenau. Von der vorliegenden Planung ist die Parzelle-Nr. 2/2428 betroffen. Der Planungsperimeter umfasst ca. 6'670 m².

Das Areal liegt an der Autobahnausfahrt Bern-Neufeld. Es ist mit dem öffentlichen Verkehr hervorragend erschlossen. Östlich grenzt das Planungsgebiet an das Park+Ride Neufeld. In nächster Nachbarschaft befinden sich die Sportanlage Neufeld sowie die Entwicklungsgebiete Viererfeld und Mittelfeld, für welche ebenfalls Planungen im Gange sind.

2.2 Anlass der Planung

Das Fern- und Reisebusterminal Neufeld wird heute in Form eines Provisoriums betrieben. Jedoch genügt das Provisorium den Anforderungen der Fernbus- und Carunternehmen und der Nutzenden nur bedingt. In diesem Zusammenhang hat die künftige Bauherrin und Betreiberin des Terminals, die Autoeinstellhalle Waisenhausplatz AG (AWAG) in Zusammenarbeit mit der Stadt Bern Grundlagen erarbeitet sowie verschiedene Standorte und Dimensionen geprüft. Die Lage des heute bestehenden Terminals erfüllt die gestellten Anforderungen (hinsichtlich Verfügbarkeit, Erschliessung, Lärm, Verkehr sowie Anbindung an den öffentlichen Verkehr) am besten und nur an diesem Standort können das geforderte Raumprogramm und die angestrebte Anzahl Haltekanten umgesetzt werden (vgl. Beilage 1). Aus diesem Grund soll das Provisorium am bestehenden Standort durch ein vollwertiges Fern- und Reisbusterminal ersetzt werden.

Der geplante Ausbau des Fern- und Reisebusterminals ist nicht zonenkonform. Diesbezüglich ist die Grundordnung in verschiedenen Punkten anzupassen (vgl. Kapitel 03, baurechtliche Bedingungen). Das Areal soll in eine „Zone für öffentliche Nutzungen (Freifläche FB4)" überführt und die Änderung der Stimmbevölkerung unterbreitet werden. Als Basis für dieses Vorhaben dient die Vorstudie, welches aus dem Werkstattverfahren (vgl. Kapitel 04, Werkstattverfahren) resultierte.

2.3 Planungsablauf

Der Erlass der „Zone für öffentliche Nutzungen" erfolgt im ordentlichen Verfahren.
– Werkstattverfahren [ab Sommer 2019]
– KöR-Umfrage [Frühling/Sommer 2020]
– Erarbeitung Planungsinstrument [ab Herbst 2020]
– Planerlassverfahren [ab 2021]
– Volksabstimmung [2023]

03 Baurechtliche Bedingungen

3.1 Übergeordnete Grundlagen

Im Weiteren wurden nachfolgende Unterlagen konsultiert:
– Sachplan Infrastruktur Strasse
– Kantonaler Richtplan Bern, Richtplan 2030
– Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland 2. Generation
– Stadtentwicklungskonzept STEK 2016
– Quartierplanung Stadtteil II (Länggasse - Felsenau)

In diesen verschiedenen Planungen werden keine Aussagen explizit zum Wirkungsbereich getroffen.

Das Projekt Fern- und Reisebusterminal ist Bestandteil des RGSK Bern-Mittelland 3. Generation, das zurzeit erarbeitet wird (Massnahme RGSK-Nr. BM-KM-Ü.1).

3.2 Waldabstand

Gemäss Artikel 25 des kantonalen Waldgesetzes vom 5. Mai 1997 (KWaG; BSG 921.11) haben Bauten und Anlagen zum Wald einen Abstand von mindestens 30 Metern einzuhalten. Im September 2019 wurde mit dem Amt für Wald und Naturgefahren (AWN) abgeklärt, ob dieser Abstand unterschritten werden kann. Laut Einschätzung des AWN können für den Fern- und Reisebusterminal die Strassenabstände als „Waldabstand“ übernommen werden. Im Rahmen des Baugesuchs ist die Ausnahme für den reduzierten Waldabstand zu beantragen. Die Erteilung der Ausnahmebewilligung wurde vom AWN in Aussicht gestellt.

04 Werkstattverfahren (orientierender Inhalt)

4.1 Qualitätssicherung

Das Qualitätssicherungsverfahren wurde als Werkstattverfahren in Anlehnung an die SIA Ordnung 143 „Studienverfahren“ mit einem direkt beauftragten Planungsteam und einem Beurteilungsgremium durchgeführt. Das Beurteilungsgremium setzte sich aus unabhängigen Fachexperten aus den Bereichen Architektur und Landschaftsplanung sowie Vertretungen der Stadtverwaltung und der Bauherrschaft zusammen.

Ziel des Werkstattverfahrens war, für das Fern- und Reisebusterminal Neufeld im Dialog mit dem Beurteilungsgremium (externe Fachexperten, Planungsbehörde und Bauherrschaft) eine ortsangepasste Vorstudie zu entwickeln. Erwartet wurde eine kritische Würdigung der Vorarbeiten, eine ortsangepasste Umsetzung des Raumprogramms und eine funktionierende Anordnung der Haltekanten sowie ein Freiraumkonzept, welches die Einbettung des Vorhabens in die Umgebung aufzeigt. In diesem Zusammenhang waren verschiedene Gestaltungs- und Erschliessungsgrundsätze zu klären.

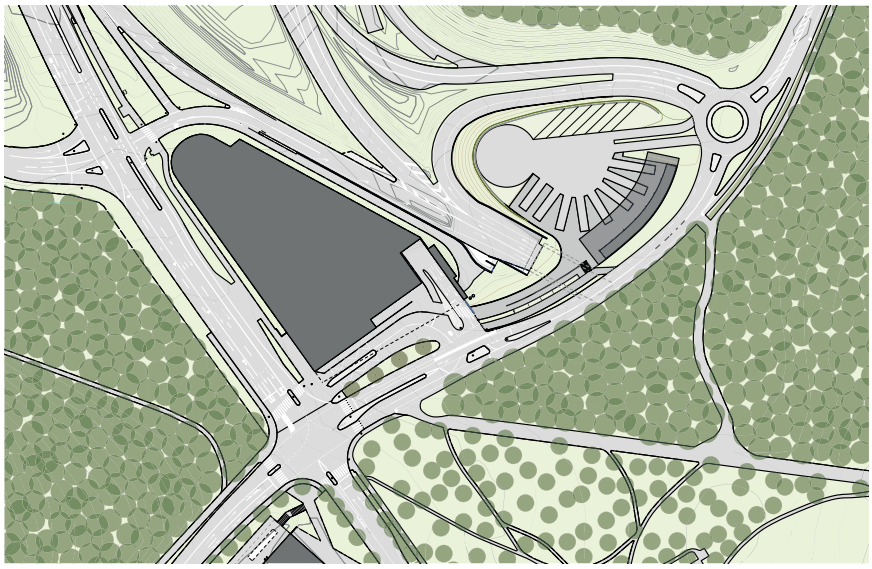
4.2 Betriebliche Anforderungen und Rahmenprogramm

Für den Fern- und Reisebusterminal wurde ein Raumprogramm mit minimalen Anforderungen (Basisbetrieb) erarbeitet. Demzufolge sind auf dem Areal zwischen 18 und 20 Plätze für Busse zu erstellen, davon 12 bis 14 als Haltekanten und 6 als reine Abstellplätze. An zentraler Lage soll ein Terminalgebäude mit Aufenthaltsraum, WC-Anlage etc. entstehen. Entlang der Studerstrasse sind separate Taxi- und „Kiss&Ride"-Abstellplätze anzuordnen. Weiter ist die Anbindung an das Netz des öffentlichen Verkehrs sowie die Fussgängerverbindung zum P+R Neufeld und zur Bushaltestelle zu sichern. Die gesamte Anlage und insbesondere die Haltekanten sind hindernisfrei auszugestalten und entsprechend zu dimensionieren (BehiG, SR 151.3).

Im Lauf des Werkstattverfahrens wurden neue Publikationen wegleitend. Insbesondere aufgrund der neusten Erkenntnissen aus einem Forschungsbericht des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK[1] (Barrierefreiheit, längere Haltekanten, Schleppkurven etc.) musste die Anforderung an die Anzahl der Haltekanten reduziert werden. Statt wie ursprünglich vorgesehen können nun statt 12 bis 14 nur acht Haltekanten und sechs Abstellplätze realisiert werden. Dieses Angebot wird von der Betreiberin aber auch aus langfristiger Sicht als ausreichend beurteilt.

4.3 Vorstudie (nicht Bestandteil der Planungsvorlage)

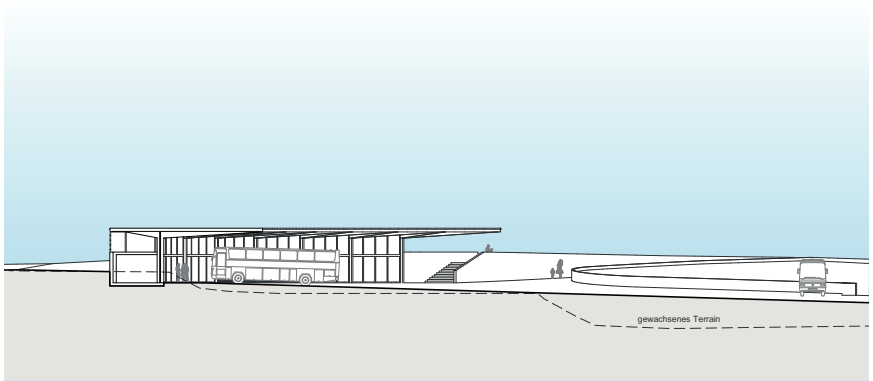
Im Rahmen des Werkstattverfahrens wurden vom Bearbeitungsteam vier unterschiedliche Varianten erarbeitet, die im Kreis des Beurteilungsgremiums eingehend diskutiert wurden. Anlässlich der zweiten Werkstatt hat das Beurteilungsgremium einstimmig die als Vorstudie weiterzuverfolgende Variante beschlossen. Diese Variante zeichnet sich vor allem durch die klare Trennung der Verkehrswege, die optimale Anordnung der Fussgängerbereiche und des Ankunftsgebäudes sowie seine städtebauliche Umsetzung und landschaftsplanerische Einbettung aus. Mit der direkten Ein- und Ausfahrt über den Kreisel wurde die Verkehrsführung optimiert. Im Rahmen von zwei weiteren Werkstätten mit dem Planungsteam und dem Beurteilungsgremium wurde das Projekt noch weiter vertieft und optimiert.



Situation, Stand 9. November 2020

1 Forschungsprojekt D-A-CH Reise- und Fernbusmanagement in Städten (Stand Juli 2019)

Visualisierung, Stand 9. November 2020



Schnitt, Stand 9. November 2020

05 Inhalt der Planungsvorlage

5.1 Gegenstand der Zonenplanänderung

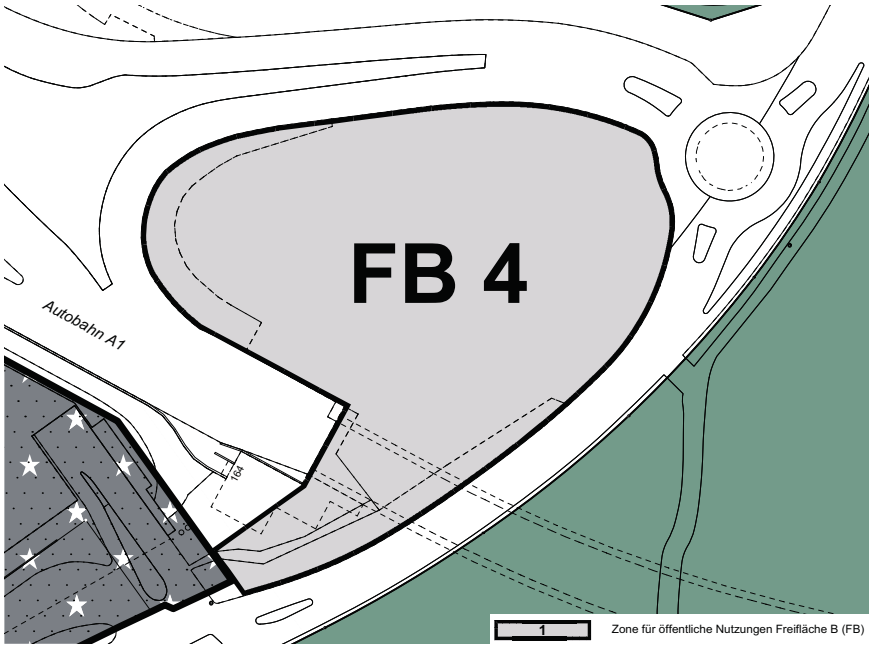
Gegenstand der vorliegenden Planung sind die folgenden Anpassungen im Zonenplan, in der Bauordnung der Stadt Bern vom 24. September 2006 (BO; SSSB 721.1), dem Bauklassenplan und im Lärmempfindlichkeitsstufenplan. Diese Änderungen werden im ordentlichen Verfahren mit Volksabstimmung durchgeführt.

Der Wirkungsbereich der Zonenplanänderung befindet sich im Zonentyp „Übriges Gebiet - Verkehrsfläche ausserhalb Siedlungsgebiet". Im Rahmen der vorliegenden Planung wird das Areal des Fern- und Reisebusterminals in die „Zone für öffentliche Nutzungen B (FB4)" eingezont. Gemäss Artikel 24 Absatz 3 Buchstabe a der Bauordnung beträgt in der Zone FB die maximal zulässige oberirdische Geschossflächenziffer 0.6.

Die Zuweisung des Wirkungsbereichs in die Bauzone ist angezeigt, da die Bedingungen nach Artikel 15 Absatz 4 des Bundesgesetzes über die Raumplanung vom 22. Juni 1979 (Raumplanungsgesetz, RPG; SR 700) erfüllt sind. Der Perimeter eignet sich zur Überbauung. Das Land ist bereits erschlossen (Ener-

gie, Wasser, Abwasser, Zufahrt) und durch die Lage im Bereich des Nationalstrassenanschlusses – es handelt sich um eine durch Strassen eingeschlossene „Restfläche“ – wird kein Kulturland zerstückelt. Im Weitern handelt es sich auch nicht um Fruchtfolgeflächen oder Kulturland. Eine umfassende Standortevaluation aus dem Jahr 2018 hat aufgezeigt, dass innerhalb der bestehenden Bauzonen kein geeigneter Standort möglich ist. Der vorliegende Standort eignet sich aus den weiter oben beschriebenen Gründen ausgezeichnet für die Realisierung eines Busterminals und die Verfügbarkeit der Fläche ist gesichert. Das Vorhaben entspricht auch den Vorgaben des kantonalen Richtplans und des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts (RGSK). Da es sich nicht um eine Einzonung zwecks Arbeits- oder Wohnnutzung handelt, sind gemäss Auskunft des Amts für Gemeinde und Raumordnung die Bestimmungen der Massnahmen A_01 (Baulandbedarf Wohnen bestimmen) und A_05 (Baulandbedarf Arbeiten bestimmen) des kantonalen Richtplans nicht von Relevanz. Zum vorliegenden Standort sowie zum Thema der Fern- und Reisebusse im Allgemeinen macht der kantonale Richtplan keine Aussagen. Im Übrigen entspricht das Vorhaben der strategischen Stossrichtung des Richtplans u. a. hinsichtlich Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, Verträglichkeit der Verkehrsabwicklung sowie Stärkung der Zentren und des öffentlichen Verkehrs. Im RGSK ist der Fern- und Reisebusterminal als Massnahme aufgenommen und wird zur Mitfinanzierung durch den Bund (Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF) angemeldet.

Nach dem geltenden kantonalen Baugesetz vom 9. Juni 1985 (BauG; BSG 721.0) sind für Zonen für öffentliche Nutzungen (Freiflächen) die Zweckbestimmungen sowie die Grundzüge der Überbauung und Gestaltung festzulegen (Art. 77 BauG). Diese Bestimmungen werden in Anhang II zur Bauordnung festgelegt.



Zonenplanänderung (Planausschnitt) Stand 26. November 2020 / AV ©Vermessungsamt der Stadt Bern

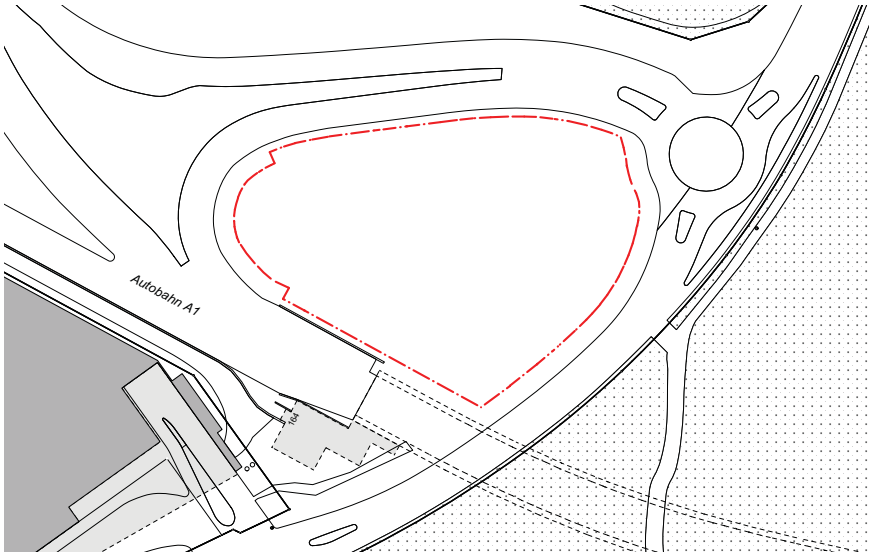
5.2 Zweckbestimmung

Für die Zonen im öffentlichen Interesse ist die Errichtung eines neuen Kategorisierungssystems der Zweckbestimmung vorgesehen. Die Zweckbestimmung für die „Zone für öffentliche Nutzungen FB4 Fern- und Reisebusterminal“ wurde basierend auf der Vorstudie definiert. Für den Wirkungsbereich wird in Anhang II zur Bauordnung die Zweckbestimmung „Infrastruktur“ festgelegt. Beabsichtigt ist die Errichtung eines Fern- und Reisebusterminals.

In der Kategorie Infrastruktur sind auch weitere Nutzungen wie beispielsweise öffentliche Parkhäuser, Tramdepots, Werkhöfe, Elektrizitätswerke oder Kehrichtsammelstellen zulässig. Neben der Kategorie Infrastruktur werden noch weitere Kategorien für die Zonen im öffentlichen Interesse gebildet, wie bspw. „Verwaltung“, „Gesundheit und Pflege“ oder „Bildung, Sport, Freizeit und Quartiernutzungen“.

5.3 Grundzüge der Überbauung und Gestaltung

Die Grundzüge der Überbauung und Gestaltung richten sich nach der Vorstudie für den Fern- und Reisebusterminal. Die Gesamthöhe darf max. 12.0 m betragen. Der Grenzabstand entspricht einem Strassenabstand von mind. 3.0 m gemessen ab Fahrbahnrand. Detailliertere (privatrechtliche) Vorgaben zum Strassenabstand bzw. der überbaubaren Fläche werden im Rahmen des noch abzuschliessenden Baurechtsvertrags zwischen dem ASTRA und der AWAG festgelegt. Das Areal weist ein beachtliches Gefälle bzw. Höhenversätze auf. Für die Realisierung eines Busterminals werden Terrainanpassungen notwendig sein. Damit Klarheit herrscht betreffend die Messweise der Gesamthöhe, wird das massgebende Terrain planerisch bei 577.0 m ü. M. festgelegt. Dies entspricht der Höhe der Perronanlage gemäss Vorstudie. Die Bauten und Anlagen sollen sich harmonisch in die Umgebung einpassen (vgl. Art. 6 BO).



Baubereich gemäss ASTRA (rote Linie) / AV ©Vermessungsamt der Stadt Bern

5.4 Bauklassenplan

Für den gesamten Wirkungsbereich ist heute keine Bauklasse festgelegt. Mit der vorliegenden Änderung wird für das Areal die Bauklasse „Festlegung der Bebauung mittels spezieller Vorschriften“ festgelegt.

5.5 Lärmempfindlichkeitsstufenplan

Für das gesamte Planungsgebiet sind heute keine Lärmempfindlichkeitsstufen festgehalten. Mit der vorliegenden Änderung wird für das Areal die Lärmempfindlichkeitsstufe ES III festgelegt.

5.6 Mehrwertabgabe

Durch die Planung wird keine Mehrwertabgabe ausgelöst, da die Nutzung einem unmittelbar öffentlichen Zweck dient und die Grundeigentümerin nicht gewinnorientiert ist bzw. sich das Grundstück im Verwaltungsvermögen des ASTRA befindet.

06 Auswirkungen

6.1 Verkehr

Der Vollbetrieb des Fern- und Reisebusterminals führt in den Spitzenstunden zu einem Aufkommen von maximal 40 Fahrten von Reisebussen, was täglich zu 136 Fahrten und an Spitzentag bis zu 200 Fahrten führt (vgl. Beilage 2). Es handelt sich dabei um eine Maximalannahme zur Dimensionierung der Anlage und zum Nachweis der Kapazität des Strassennetzes. Die genaue Nachfrage- und Marktentwicklung im internationalen und nationalen Fernbusverkehr ist jedoch schwierig zu prognostizieren. Bei den Fahrgästen von Ferienreisen sowie Reisen mit Fernbussen kann aufgrund der heutigen Betriebskenntnisse davon ausgegangen werden, dass circa ein Drittel mit dem öffentlichen Verkehr anreist. Für die Anreise mit dem PW stehen das P+R Neufeld (Sondertarife) und fünf „Kiss&Ride"-Abstellplätze für Bring- und Holservice zur Verfügung. Dies entspricht dem heutigen Angebot und hat sich stets als betriebsgerecht erwiesen. Im Weitern ist darauf hinzuweisen, dass es sich beim neuen Fern- und Reisebusterminal nicht um ein verkehrsintensives Bauvorhaben (vgl. Art. 91a der Bauverordnung vom 6. März 1985 [BauV; BSG 721.1]) handelt.

Dank der direkten Lage an der Nationalstrassenzufahrt sind die Auswirkungen auf das Quartier hinsichtlich Verkehr und Lärm sehr begrenzt und es werden künftig weniger Cars und Reisebusse in die Innenstadt fahren (vgl. Fernbus-Regime Innenstadt, in Erarbeitung).

Im Rahmen des Werkstattverfahrens wurde untersucht, ob eine direkte Ein- / Ausfahrt ab dem Kreisel Studerstrasse möglich ist. Gemäss ASTRA, in dessen Eigentum die Studerstrasse und der Autobahnzubringer liegen, ist ein Anschluss an den Kreisel realisierbar, sofern keine negativen verkehrlichen Auswirkungen auf den Kreisel entstehen. Das Verkehrsgutachten vom 20. März 2020 (vgl. Beilage 2) hat ergeben, dass der Kreisel auch mit dem zusätzlichen Anschluss die Verkehrsqualitätsstufe A (entspricht der beste Verkehrsqualitätsstufe) erfüllt wird. Damit besteht die Möglichkeit, den Fern- und Reisebusterminal direkt über den Kreisel zu erschliessen, was betriebliche Vorteile mit sich bringt.

Vor der zweiten Werkstatt fand eine Besprechung mit Fachleuten resp. Benutzern des Fern- und Reisebusterminals statt. Dabei wurden die Varianten betreffend Gebrauchstauglichkeit und Sicherheit diskutiert. Fazit aus dieser Besprechung ist:
– Bei der Verkehrsführung werden die Varianten im Einbahnverkehr oder mit einem separaten Wendekreis bevorzugt.
– Nur direkte Fussgängerverbindungen auf kürzestem Weg zu den Haltekanten (ohne Querung der Verkehrsflächen) sind nachhaltig und gewähren die Verkehrssicherheit.
Der Planungsperimeter liegt in nächster Nähe zu einer Velohauptroute. Um das Areal noch attraktiver für den Veloverkehr zu erschliessen, wird eine Veloverleihstation (bspw. PubliBike) errichtet.

6.2 Tourismus / Wirtschaft

Durch die Realisierung des Fern- und Reisebusterminals Neufeld entsteht ein attraktiver und repräsentativer Ankunftsort (Visitenkarte) für die Stadt Bern. Die Gestaltung sowie die Teil-Überdachung gibt dem Areal ein neues Erscheinungsbild und hat zusätzlich eine gute Aufenthaltsqualität für die Fahrgäste zur Folge. Ausserdem wird durch die Optimierung der Wegführung vom und zum Terminal eine verbesserte Anbindung an die Stadt gewährleistet. Die Planungsvorlage trägt damit zu einer Aufwertung des Ortes bei.

6.3 Öffentlicher Raum

Für die Fahrgäste ist es heute schwierig, sich auf dem Areal (Provisorium) zurecht zu finden. Im Weiteren ist - vor allem in der Nacht - die soziale Sicherheit ungenügend. Im Rahmen des Werkstattverfahrens wurden auch diese Aspekte diskutiert und berücksichtigt. Die Vorstudie besticht durch kurze Wege sowie eine übersichtliche Fussgängerführung, was zu einer Verbesserung der sozialen Sicherheit wie auch der Verkehrssicherheit führt. Die Planungsvorlage ist Voraussetzung dazu, diese Verbesserungen zu erreichen.

6.4 Natur und Ökologie

Durch das Bauvorhaben werden naturnahe Lebensräume (Ruderalflächen und Böschungen) tangiert. Für die Wiederherstellung der Böschungen sowie für die Grünflächen und die naturnahen Flächen sind einheimisches, regionales Saatgut sowie eine standortheimische Bepflanzung vorgesehen. Auf die Pflanzung von invasiven Neophyten wird auf dem gesamten Areal verzichtet. Wo technisch möglich, wird auf die Bodenversieglung verzichtet. Es werden mindestens 15% des Areals naturnah ausgestaltet.

6.5 Versickerung und Klima

Im Rahmen der Vorstudie wurden verschiedene Versickerungsmöglichkeiten für das anfallende Regenwasser geprüft. Da es sich mit Ausnahme des Dachwassers um Vorplatzwasser handelt, ist eine Versickerungsanlage Typ a mit Oberbodenpassage notwendig.

Damit möglichst wenig Dachwasser anfällt, werden die Dachflächen soweit möglich begrünt, sodass eine möglichst hohe Retentionswirkung erzielt wird. Das übrige anfallende Abwasser wird abgeleitet und kann auf einer Parzelle des ASTRA versickert werden. Als mögliche Fläche eignet sich hierfür das Gebiet beim ehemaligen Autobahnzubringer.

Ziel ist, dass auf dem Areal eine bilanzneutrale Abflusssituation bzw. eine ausgeglichene Wasserhaushaltsbilanz geschaffen wird. Dies hat einen grossen Einfluss auf günstige stadtklimatische Bedingungen. Die Zielgrösse des Wasserhaushaltes bildet das Dreieck zwischen Versickerung, Verdunstung und Abfluss. Die Minimierung der versiegelten Flächen sowie die Dämpfung der Abflussspitzen durch eine Dachbegrünung verstärken den Rückhalt und die Verdunstungsleistung.

6.6 Störfallvorsorge

Das Thema Störfallvorsorge ist für die vorliegende Zonenplanänderung nicht relevant, da das Vorhaben ausserhalb des Konsultationsbereichs liegt. Der Abstand zur Nationalstrasse (DTV ≥ 50’000) beträgt mehr als 100.0 m und die umliegenden Strassen weisen eine geringe bzw. nicht Risiko relevante Verkehrsstärke (DTV ≤ 20’000) auf.

07 Beilagenverzeichnis

- Beilage 1: Standortevaluation, vom Juni 2018

- Beilage 2: Ergänzungen zum Verkehrsgutachten vom 2017, vom 20. März 2020, Kontextplan AG

- ...