

GEMEINDE BIEL

ÜBERBAUUNGSORDNUNG

SPITALPARKING BEAUMONT
(TEILABLÖSUNG DER ZPP 6.1, BEAUMONT)

Mit vorübergehender Änderung der baurechtlichen Grundordnung
(Teiländerung des Bauzonen- und Nutzungszonenplanes)

ÜBERBAUUNGSVORSCHRIFTEN

Inhalt	Seite
A Allgemeines	1
B Nutzung und Gestaltung der Baubereiche	2
C Erschließung und Parkierung	2
D Umgebungsgestaltung	4
E Massnahmen zum Schutz der Umwelt	4
F Parkplatzprovisorium und Bauinstallationsplatz	5
G Schlussbestimmungen	6

Anhang

A Allgemeines

Art. 1

Perimeter-/ Geltungsbereich

- 1 Der Geltungsbereich der Überbauungsordnung Spitalparking Beaumont ist im Überbauungsplan mit zwei Perimetern gekennzeichnet:
 - Perimeter A für die ordentlichen Festlegungen
 - Perimeter B für die befristeten Festlegungen zum Parkplatzprovisorium und Bauinstallationsplatz

- 2 Die Überbauungsordnung besteht aus:
 - dem Überbauungsplan
 - den Überbauungsvorschriften
 - dem Erläuterungsbericht
 - der Umweltverträglichkeitsprüfung

Art. 2

Stellung zum übergeordneten
Recht

- 1 Die Überbauungsordnung beruht auf der Zone mit Planungspflicht (ZPP) Nr. 6.1 „Beaumont“ bzw. der baurechtlichen Grundordnung der Stadt Biel vom 30. Juli 1999.

Art. 3

Zweckbestimmung

- 1 Die Überbauungsordnung Spitalparking Beaumont bezweckt:
 - die Schaffung eines Baubereichs zur Realisierung einer Parkierungsanlage für das Spitalzentrum Biel
 - die Sicherstellung der Arealerschliessung
 - die Festlegung der Elemente und Grundsätze zur Umgebungsgestaltung
 - die Gewährleistung von Optionen für die Erweiterung und die Erschliessung
 - den Rückbau und die Neugestaltung des Vogelsang innerhalb des Geltungsbereichs
 - den Nachweis zur Einhaltung der Vorschriften der Umweltschutzgesetzgebung (Nachweis der Umweltverträglichkeit nach Art. 9 USG)
 - die Realisierung und den Betrieb der provisorischen Parkierung (Ersatzparkplätze) während der Bauphase und die anschliessende Wiederherstellung des bestehenden Zustandes.

B Nutzung und Gestaltung der Baubereiche

Art. 4

Allgemeines

- 1 Die Überbauungsordnung Spitalparking Beaumont liegt innerhalb der ZPP 6.1. Beaumont und überlagert im nördlichen Bereich von GB 3510 die Grünzone (Nutzung gemäss Art. 11 des Baureglementes der Stadt Biel und Art. 79 Baugesetz des Kantons Bern).
Der Perimeter B gilt für das befristete Parkplatzprovisorium (befristete und zweckgebundene Zonenplanänderung nach Art. 122 BauV).
- 2 Planungszweck der ZPP 6.1:
 - Schaffen einer verdichteten, städtebaulich und architektonisch qualitätsvollen Überbauung.
 - Schaffen der Möglichkeit zur Integration von Nutzungen im Zusammenhang mit dem Spital.
- 3 Art und Maß der Nutzung innerhalb der ZPP 6.1:
 - Mischzone A, Lärmempfindlichkeitsstufe II gemäß Art. 43 LSV
 - AZ 0.8, Anteil Wohnen max. 0.5
 - Zulässige Geschoszahl: 4
- 4 Gestaltungs- und Erschließungsgrundsätze innerhalb der ZPP 6.1:
 - Freihalten von Grünstrukturen vertikal zum Hang.

Art. 5

Baufeld Einstellhalle

- 1 Das Baufeld ist für die Realisierung einer Parkieranlage (Einstellhalle "Spitalparking Beaumont") des Spitalzentrums bestimmt.
- 2 Die max. zulässige Höhekote für das oberste Parkdeck (OK Dachabschluss) beträgt 573.00 M.ü.M.
- 3 Der Baukörper ist möglichst gut und unauffällig ins bestehende Terrain und die Umgebung zu integrieren.
- 4 Die Fassaden sind möglichst offen zu halten und die Südost- und die Südwestfassaden in geeigneter Form zu begrünen (z.B. Kletterpflanzen).
- 5 Eine Erweiterung der Parkieranlage kann vertikal (max. zulässige Höhekote 573.00 M.ü.M.) und/oder horizontal, in nordöstlicher Richtung, erfolgen.

Art. 6

- Baubereich Treppen und Liftanlage
- 1 Der Baubereich ist für die Treppen- und Liftanlagen der Parkierungsanlage bestimmt.
 - 2 Die Zugangskerne sind übersichtlich und gut ausgeleuchtet zu gestalten. Sie müssen die Anforderungen an das behindertengerechte Bauen erfüllen.

C Erschließung und Parkierung

Art. 7

- Arealerschliessung
- 1 Die Erschließung der Parkierungsanlage erfolgt ab Vogelsang über die im Überbauungsplan bezeichnete Zu- und Ausfahrt.
 - 2 Der Überbauungsplan legt eine Erschließungsoption für die Weiterentwicklung des Areals innerhalb der ZPP 6.1. fest.

Art. 8

- Fussgänger Zugang
- 1 Die Zugangsbereiche sind übersichtlich, gut ausgeleuchtet und behindertengerecht zu gestalten.
 - 2 Die Flächen sind möglichst sickerfähig zu gestalten.

Art. 9

- Fahrtenaufkommen
- 1 Über das Fahrtenaufkommen der neuen Parkierungsanlage ist der Baudirektion Biel alle zwei Jahre Bericht zu erstatten (Controllingkonzept).
 - 2 Im weiteren richtet sich das Controllingkonzept nach den Grundsätzen und Bedingungen gemäss Anhang.

Art. 10

- Korrektion / Rückbau Vogelsang
- 1 Die Fahrbahnbreite wird auf 5.50 m reduziert (exkl. Kurvenausweitung)
 - 2 Die neuen Fahrbahngeometrien und -markierungen unterstützen die Verkehrslenkung zu und aus der Parkierungsanlage.
 - 3 Dem Hauptzugang vorgelagert, entsteht eine breite überfahrbare Fußgängerquerung (z.B. Aufpflasterung und/oder Markierung).
 - 4 Die bestehenden 6 Parkplätze am Vogelsang werden aufgehoben und auf den Parkplatzstandort Nr. 12 verlagert

D Umgebungsgestaltung

Art. 11

Umgebungsgestaltung

- 1 Die Umgebungsgestaltung richtet sich nach den folgenden ökologischen und landschaftsgestalterischen Grundsätzen:
 - Sichern von Grünstrukturen vertikal zum Hang
 - Quartier- und standorttypische Gestaltung
 - Berücksichtigung der speziellen Lage im Übergang von Wald, Waldrand, Grünflächen und Siedlung.
- 2 Die detaillierte Gestaltung ist im Umgebungsgestaltungsplan festzulegen. Folgende Elemente sind darin aufzunehmen:
 - Pflanzung einer Hecke aus standortheimischen Gehölzen entlang der Nordost- und der Nordwestfassade.
 - Pflanzung einer Niederhecke aus standortheimischen Sträuchern entlang des hangqueren Fußweges (Ersatzpflanzung).
 - Pflanzung von drei Einzelbäumen entlang des Vogelsangs.
 - Artenreiche Magerwiese zur Flächenbegrünung.
 - Kletterpflanzen an Fassaden - Rankgerüst.

E Maßnahmen zum Schutz der Umwelt

Art. 12

Ökologische Ersatzmaßnahme
nach Art. 18 NHG

- 1 Ziel der ökologischen Ersatzmaßnahmen ist es, die natur- und landschaftsräumlichen Qualitäten im Areal des Spitalzentrums durch entsprechende Pflege- und Gestaltungsmaßnahmen zu erhalten und fördern.
- 2 Zu diesem Zweck ist bis zur Fertigstellung des Parkhauses ein Grün- und Pflegekonzept über den Geltungsbereich dieser Überbauungsordnung und die wichtigsten Grünflächen im Spitalareal zu erstellen.

Abwasser

Art. 13

- 1 Die Entwässerung erfolgt im Mischsystem.
- 2 Vor der Einleitung der Tropf-, Reinigungs- bzw. Regenwasser sind Schlamm-sammler vorzusehen.

Schutz gegen Immissionen

Art. 14

- 1 Beim Bau und im Betrieb des Spitalparkings Beaumont sind alle zumutbaren technischen und organisatorischen Massnahmen zu ergreifen, um die Auswirkungen auf die Umwelt zu minimieren. Insbesondere sind die Immissionsgrenzwerte der Empfindlichkeitsstufe II gemäss Art. 43 der Lärmschutzverordnung (LSV) einzuhalten.

F Parkplatzprovisorium und Bauinstallationsplatz

Zweck

Art. 15

- 1 Die ZPP 6.1 Beaumont wird in der Ausdehnung des Perimeters B für die Realisierung und den Betrieb eines Parkplatzprovisoriums und eines Bauinstallationsplatzes befristet erweitert (befristete und zweckgebundene Zonenplanänderung nach Art. 122 BauV).

Nutzung und Dauer

Art. 16

- 1 Innerhalb des Perimeters B ist die Realisierung und der Betrieb eines Parkplatzprovisoriums als Ersatzstandort für die wegfallenden Personalparkplätze während der Bauphase und die Einrichtung eines Bauinstallationsplatzes zulässig.
- 2 Der zulässige Betrieb des Parkplatzprovisoriums ist ab Baubeginn auf 12 Monate befristet.
- 3 Nach Ablauf der befristeten Nutzungsdauer ist das Parkplatzprovisorium aufzuheben und der ursprüngliche Zustand wieder herzustellen.
- 4 Mit der Aufhebung des Parkplatzprovisoriums wird das Gebiet innerhalb des Perimeters B wieder der Landwirtschaftszone und dem Landschaftsschutzgebiet zugewiesen ('Aufhebung der befristeten und zweckgebundenen Zonenplanänderung nach Art. 122 BauV').

Gestaltung

Art. 17

- 1 Die baulichen Massnahmen für die provisorische Parkierung sind rückführbar und möglichst bodenschonend auszuführen.
- 2 Nach der Rekultivierung (Wiederherstellung) ist im Übergangsbereich zur Bauzone (Siedlungsrand) eine ökologische Aufwertung anzustreben. Diese richtet sich nach dem Grün- und Pflegekonzept (vgl. Art. 12).

G Schlussbestimmungen

Art. 18

Inkrafttreten

- 1 Die Überbauungsordnung tritt mit der Genehmigung durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung in Kraft (Art. 61 BauG).

Anhang

Fahrleistungsmodell (überdurchschnittliche Anlagen)

Bestimmungen: Bei Anlagen, die mehr als 2'000 Fahrten DTV verursachen, handelt es sich gemäss Massnahmenplan Luftreinhaltung um überdurchschnittliche Anlagen. Für den Neubau oder die Erweiterung einer überdurchschnittlichen Anlage muss der Nachweis erbracht werden, dass im Mass der erzeugten Neufahrten ein Fahrtenkredit aus dem Fahrleistungsmodell zur Verfügung steht und die Standortanforderungen gemäss kantonalem Richtplan erfüllt werden.

Vorhaben: Ausgehend vom ermittelten Verkehrsaufkommen, werden vom Projektverfasser folgende Eckwerte zum Fahrleistungsmodell vorgeschlagen:

Fahrten im Ausgangszustand:	3'000 DTV
Projektbedingte Mehrfahrten:	580 DTV
Mittlere Fahrtenlänge:	4,5 km ²
Nötiger Kredit aus dem Fahrleistungsmodell:	2'610 PWkm/d

Beurteilung: Das Fahrtenaufkommen des Ausgangszustandes ist bereits heute grösser als 2'000 Fahrten (DTV). Demzufolge unterliegt das Vorhaben den Bestimmungen zum Fahrleistungsmodell. Das Spitalzentrum Biel ist Teil der kantonalen Infrastrukturplanung und erfüllt somit die Standortanforderungen des kantonalen Richtplans.

Für den Betriebszustand wird eine „**bewilligte Fahrtenzahl**“ von **3'580 Fahrten DTV** festgelegt.

Der für die projektbedingten Mehrfahrten notwendige **Fahrleistungskredit** von **2'610 PWkm/d** muss nicht dem Richtplan „Verkehr-intensive Vorhaben VIV Agglomeration Biel“ angelastet werden. Die 2'610 PWkm/d werden dem Vorhaben **aus dem kantonalen Kredit für Standorte von kantonalen Bedeutung** zugeteilt.

Fahrten-Controlling (MIV)

Bei Verkehrsanlagen, deren Bewilligung auf der Zuteilung eines Fahrtenkredits aus dem Fahrleistungsmodell basiert, muss durch den Anlagenbetreiber ab Inbetriebnahme ein Fahrten-Controlling durchgeführt werden. Wird die bewilligte Fahrtenzahl überschritten, sind Massnahmen zu ergreifen, um die Fahrtenzahl auf das zulässige Niveau zu senken.

Folgende Bestimmungen sind dazu anzuordnen:

a) *Fahrtenerhebung*

Das Fahrtenaufkommen ist durch den Betreiber der Anlage zu erheben.

² Gemäss Richtplan verkehr-intensive Vorhaben VIV Agglomeration Biel, Koordinationsabkommen vom Juli 2002

Die jährlich erzeugte Fahrtenzahl bzw. der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) muss im ersten Betriebsjahr mit genügender Genauigkeit erhoben werden. Dies ist zur Zeit grundsätzlich nur mit einer permanenten technischen Messung (Schleife in beiden Fahrtrichtungen) möglich. Für Alternativen zu einer permanenten technischen Messung, sind die Normen der Schweizerischen Strassenfachleute beizuziehen. In den Folgejahren kann die Fahrtenerhebung an bestehende Erkenntnisse und Bedürfnisse angepasst werden.

b) Massnahmen bei Überschreitung der bewilligten Fahrtenzahl

Wird die bewilligte Fahrtenzahl um mehr als 10% überschritten, hat der Betreiber der Anlage im nachfolgenden Jahr geeignete Massnahmen zur Einhaltung der vorgegebenen Fahrtenzahl zu ergreifen. Wird die bewilligte Fahrtenzahl in den Folgejahren weiterhin überschritten, verfügt die Baubewilligungsbehörde auf Antrag des Controlling-Organs weitergehende Massnahmen.

Neben der Verschärfung der vorsorglich getroffenen Massnahmen stehen die Bewirtschaftung der Parkplätze (Gebührenerhebung) sowie ein zeitlich differenziertes Parkplatzregime (d.h. eine je nach Wochentag und Tageszeit eingeschränkte Verfügbarkeit der Parkplätze) im Vordergrund. Die Massnahmen sind umso einschneidender, je grösser das Ausmass der Abweichung von der bewilligten Fahrtenzahl ist.

c) Controlling-Organ

Das Fahrten-Controlling muss von einer Begleitgruppe begleitet werden. In diesem Controlling-Organ muss mindestens ein Vertreter des Betreibers der Anlage, der Standortgemeinde, der Baubewilligungsbehörde und einer kantonalen Umweltfachstelle vertreten sein. Wo nötig sind weitere betroffenen Stellen beizuziehen.

Dem Controlling-Organ obliegt die Antragstellung weitergehender Massnahmen zur Fahrtenreduktion an die Baupolizeibehörden.

Die Einberufung und Leitung des Controlling-Organs obliegt der Standortgemeinde.

d) Berichterstattung

Das Controlling-Konzept ist durch den Anlagenbetreiber zu erarbeiten und bis spätestens 3 Monate vor Inbetriebnahme der Anlage durch das Controlling-Organ genehmigen zu lassen.

Der Anlagebetreiber erarbeitet jährlich einen Kontrollbericht, der durch das Controlling-Organ zu genehmigen ist. Dieser umfasst mindestens:

- Die Ergebnisse der Fahrtenerhebung
- Die – falls nötig – vorgesehenen Massnahmen zur Fahrtenreduktion.
- Das Konzept für die Fahrtenerhebung im folgenden Jahr.

e) Erleichterungen

Wird die bewilligte Fahrtenzahl während fünf aufeinanderfolgenden Jahren um höchstens 10 % überschritten, wird die Anlage aus dem Fahrten-Controlling entlassen.

f) Kosten

Die Kosten für das Fahrten-Controlling sind durch den Anlagenbetreiber zu tragen (Verursacherprinzip).

Massnahmen zur vorsorglichen Emissionsbegrenzung

Bestimmungen: Unabhängig vom Ausmass der Umweltbelastungen sind technisch und betrieblich mögliche sowie wirtschaftlich tragbare Massnahmen zu treffen, mit denen ein möglichst emissionsarmer Verkehrsablauf erreicht werden kann. Handlungsmöglichkeiten bestehen in folgenden Bereichen:

- Optimierung der Erreichbarkeit der Anlage mit dem öffentlichen Verkehr, zu Fuss oder per Velo;
- angebotsorientierte Vorgehensweise bei der Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Fahrzeuge;
- Verstetigung der Verkehrsführung;
- Förderung umweltfreundlichen Verkehrsverhaltens durch Kommunikation und Anreize (z.B. Mobilitätsberatung, Parkplatzgebühren, Angebotskonzept beim öffentlichen Verkehr).

Vorhaben: Die vorgesehene Überarbeitung der Parkordnung soll u.a. Anreize schaffen, damit Angestellte vermehrt aus wirtschaftlichen Überlegungen den öffentlichen Verkehr benutzen. Zudem wird eine Auswahl weitergehender Massnahmen zur Förderung umweltschonenden Verkehrsverhaltens, zum Teil ausserhalb der Zuständigkeit der Spitalleitung, aufgeführt. (Begehren für einen Frühbus ab Bahnhof, Pool-Abo bei den Bieler Verkehrsbetrieben, Infoblatt, Aufforderung der Besucher und Patienten den öV zu benutzen, ...).

Beurteilung: Zusätzlich zu den im UVB unter Ziffer 6.1 aufgeführten projektintegrierten Massnahmen ist eine Mobilitätsberatung einzusetzen, die den Modal-Split zu Gunsten umweltverträglicher Verkehrsformen bestmöglich beeinflussen soll. Die Mobilitätsberatung soll die Umsetzung von Massnahmen, wie sie im UVB unter Ziffer 6.2 beispielhaft aufgeführt sind, fachlich begleiten, der Spitalleitung allenfalls zusätzliche Massnahmen unterbreiten und die verkehrliche Entwicklung in einem fortdauernden Prozess im Rahmen des Fahrten-Controllings (→ Punkt 2.3.1) überprüfen. Da im Projekt Massnahmen integriert sind, die bereits eine fachliche Begleitung im Sinne einer Mobilitätsberatung erfordern (Änderung PP-Reglement, Fahrtenjournal, Controlling) wird der zusätzliche Aufwand einer Mobilitätsberatung als verhältnismässig beurteilt.

GENEHMIGUNGSVERMERKE

ÖFFENTLICHE MITWIRKUNG -

VORPRÜFUNG VOM **11. 6. 2003 + 13. 10. 2003**

PUBLIKATION IM AMTSBLATT VOM **29.10.2003** IM AMTSANZEIGER VOM **30.10.+ 6.11. 2003**

ÖFFENTLICHE PLANAUFLAGE VOM **30. 10. 2003** BIS **1. 12. 2003**

PERSÖNLICHE BENACHRICHTIGUNG DER GRUNDEIGENTÜMER AM -

EINGEREICHTE EINSPRACHEN **4**

RECHTSVERWAHRUNGEN -

EINSPRACHEVERHANDLUNGEN **13. 2. + 19. 2. 2004**

UNERLEDIGTE EINSPRACHEN **3**

ERLEDIGTE EINSPRACHEN **1**

RECHTSVERWAHRUNGEN **1**

BESCHLÜSSE

DURCH DEN GEMEINDERAT AM **2. April 2004**

DURCH DEN STADTRAT AM -

DURCH DIE GEMEINDEABSTIMMUNG VOM -

REFERENDUM -

DIE RICHTIGKEIT DIESER ANGABEN BESCHEINIGT

NAMENS DES GEMEINDERATES

DER STADTPRÄSIDENT:

DER STADTSCHREIBER:



HANS STÖCKLI



FRANZ SCHNIDER

GENEHMIGT DURCH DAS AMT FÜR GEMEINDEN UND

RAUMORDNUNG 01. Dez. 2004

