

Abschrift

LSI

Gemeinderat Muri bei Bern,
Thunstrasse 74,
3074 Muri bei Bern

Tannacker, 21. September 2007

Öffentliche Planauflage; Änderung Überbauungsordnung Gümligenfeld; Gesamtbeurteilung Umweltverträglichkeit UVP

- a) Volksinitiative "Für eine Nutzung des Gümligenfelds ohne grossen Publikumsverkehr" und
- b) Gegenvorschlag des Gemeinderates zur Volksinitiative "Für eine Nutzung des Gümligenfelds ohne grossen Publikumsverkehr"

Einsprache

Sehr geehrter Herr Gemeindepräsident, sehr geehrte Damen und Herren Gemeinderäte

Anträge:

Gestützt auf BauG, RPG und USG erheben wir fristgerecht Einsprache gegen das im Titel erwähnte Vorhaben mit folgenden Anträgen:

1. Die Genehmigung für den Gegenvorschlag (GegenV) sei zu verweigern.
2. ev. Der GegenV sei zu vervollständigen und mit Begründungen zu den Abweichungen zu Art. 58 BauR94, Ergänzungen zum UVB sowie Klarstellungen des Verhältnisses zum kantonalen und regionalen Richtplan erneut aufzulegen. Allenfalls sei er zurückzuziehen, wenn eine zweite Auflage wegen Terminkonflikten mit dem Abstimmungsdatum (Feb. 2008) nicht möglich ist.
3. Weitere Anträge finden sich in den Erwägungen / Begründungen.

Diese Eingabe erarbeitete der Quartierverein „podium Tannacker und Gümligenfeld“ in Kooperation mit dem Verein „Aktion Gümligenfeld“, der als Einsprecher gemäss BauG nicht legitimiert ist.

Erwägungen / Begründungen

A Kommunale gesetzliche Grundlagen

A1 Abweichungen des GegenV zur Grundordnung

1. Die Zone mit Planungspflicht Gümligenfeld ZPP „Gümligenfeld“ ist in der baurechtlichen Grundordnung der Gemeinde festgelegt. Art 58 (ZPP Gümligenfeld) des BauR94 lautet wie folgt:

„Art. 58 BauR94

1 Mit der Zone mit Planungspflicht "Gümligenfeld" wird eine dichte und gestalterisch überdurchschnittliche Überbauung mit breitem Angebot an Arbeitsplätzen für Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe angestrebt. Als Grundlage für die Überbauungsordnung ist ein Ideen-Wettbewerb gemäss SIA-Ordnung 152 durchzuführen.

2 Zulässig sind **Bauten** für Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe ohne grösseren Publikumsverkehr (insbesondere nicht zulässig sind Einkaufszentren, Freizeitanlagen und andere **Nutzungen**, die einen grösseren Verkehr zur Folge haben). Wohnungen für das betriebsnotwendig an den Standort gebundene Personal sind gestattet, sofern durch geeignete Massnahmen für wohnhygienisch befriedigende Verhältnisse gesorgt wird. Der Zone ist die Lärmempfindlichkeitsstufe III zugeordnet.

3 Neben dem Erfordernis hoher Gestaltungsqualität für Bauten ist es notwendig, auch die Übergangsbereiche zur Landwirtschafts- und Grünzone sehr sorgfältig innerhalb der Bauzone zu gestalten. Dem arealinternen Grün und einer möglichst geringen Bodenversiegelung ist Rechnung zu tragen. Die Gebäudehöhe muss gegen Norden abnehmen und darf dort maximal 10 m betragen.

4 Durch ein rationelles System der Ver- und Entsorgung soll die Umweltbelastung minimal gehalten werden. In der Überbauungsordnung sind Vorschriften zu erlassen über die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr und die **Beschränkung der Autoabstellplätze**. Der Individualverkehr hat sich im **Wesentlichen** auf die Autobahn auszurichten. Die Erschliessung einer späteren Gewerbenutzung auf der Südseite der N6 ist sicherzustellen; ebenso die notwendigen Rad- und Fusswegverbindungen.

5 Die Lärmschutzmassnahmen gegen die N6 haben sich den Gestaltungsgrundsätzen unterzuordnen.

6 Im Fall einer Ablehnung ist eine neue Überbauungsordnung zum Beschluss vorzulegen. Wird auch die zweite Überbauungsordnung abgelehnt, gelten die Bestimmungen der Arbeitsplatzzone A1, wobei die Gestaltungs-, Erschliessungs- und Immissionsschutzgrundsätze gemäss Abs. 3 bis 5 einzuhalten sind.

7 Es gelten die Bestimmungen für die Empfindlichkeitsstufe III (Art. 43 LSV).“

2. Auf der Grundlage dieser Bestimmung entstand die bestehende Überbauungsordnung UeO „Gümligenfeld“. Es ist davon auszugehen, dass diese im Einklang steht mit der Grundordnung. (In der Festlegung der Nutzungen sind zwar in beiden kommunalen Erlassen gewisse formelle Unterschiede feststellbar. Es handelt sich dabei mit Sicherheit nicht um materielle Unterschiede, da der Gemeinderat allfällig notwendige Korrekturen in der Grundordnung (bei der Inkraftsetzung der UeO gemäss Art. 89 Abs. 3 BauG) wohl längstens angebracht hätte. (Siehe dazu Ziffer 5 unten).
3. Gestützt auf eine UVP, in welcher wesentliche Parameter (insbesondere der Mittelwert der zulässigen täglichen Fahrten (DTV)) präzisiert wurden, genehmigte das AGR am 28. Mai 1999 die UeO im Verfahren nach Art. 122 BauV und in Anwendung von Art. 61 BauG. Im Entscheiddispositiv verweist es explizit auf die UVP, die von einem mittleren täglichen Fahrtenmaximum von 2'500 Fahrten DTV für die ZPP „Gümligenfeld“ ausgeht.
4. Der GegenV des Gemeinderates weicht in wesentlichen Bestimmungen von der bestehenden Grundordnung ab.
 - **4.1** Der GegenV lässt gemäss Art. 17 Ziffer 3.2 auf dem Baufeld A2 explizit ein **ViV „Einkauf/Freizeit“** (Grundfläche ca. 9'000m²) zu, das 2'500 Fahrten DTV generieren darf. ViVgenerieren grundsätzlich einen grossen Publikumsverkehr (>2000 Fahrten DTV). Dadurch steht die Bestimmung im Widerspruch zu Art. 58 Abs. 2 BauR94. Diese schliesst **Bauten** explizit aus, die einen „grösseren“ Publikumsverkehr auslösen.

- **4.2** Art. 17 Ziffer 3.2 GegenV steht aber auch deswegen im Widerspruch zu Art. 58 Abs. 2 BauR94, weil letzterer explizit **Einkaufszentren und Freizeitanlagen** ausschliesst, Art. 17 GegenV Ziffer 3.2, „Einkauf/Freizeit“ aber einschliesst.
- **4.3** Art. 17 Ziffer 3.2 GegenV steht weiter im Widerspruch zu Art. 6 UeO, der Einkaufszentren und andere Nutzungen, die einen grossen Publikumsverkehr in Wohngebieten verursachen, ausschliesst. Art. 17 GegenV Ziffer 3.2, lässt jedoch ein ViV „Einkauf/Freizeit“ zu. Solche Vorhaben verursachen bestimmungsgemäss einen grossen Publikumsverkehr und - vom Gümligenfeld aus - insbesondere auch einen grossen Publikumsverkehr in Wohnquartieren, da gemäss UVB 32% (Thunstrasse Richtung Muri 17%; Feldstrasse Richtung Gümligen 15%) des Verkehrs durch Siedlungsgebiete geführt werden (siehe Ziffer 4.5).
- **4.4** Art. 17 des GegenV enthält keine Beschränkung der Parkplätze. Art. 58 Abs. 4 BauR 94 schreibt indessen zwingend vor, dass in der UeO Vorschriften zur Beschränkung von Parkplätzen zu erlassen sind. Solche Beschränkungen sind sowohl gemäss Art. 18 Bst a BauG

„(Art. 18 BauG (7.3 Gemeindevorschriften)

Die Gemeinden können in ihren Vorschriften bestimmen, dass

a) in Gebieten, die vom Fahrzeugverkehr zu entlasten oder freizuhalten sind, nur beschränkt oder keine privaten Parkierungsmöglichkeiten geschaffen werden dürfen oder dass diese ausserhalb des Gebietes angelegt werden können;“

aber auch gemäss dem Berner Fahrleistungsmodell (siehe unten) ohne weiteres möglich. Der Gemeinderat geht in seinem GegenV davon aus, dass der in der bestehenden UeO gültige Parkplatzplafond von 640 PP durch die seit dem Jahr 2000 geltenden Bestimmungen der kantonalen Bauverordnung nicht mehr zulässig sei. Er beruft sich dabei auf das diesbezügliche Schreiben des AGR vom 26.4.06. Nach unserer Interpretation des Wortlautes dieses Schreibens sind die alten Parkplatzvorschriften, nämlich die kantonale PPV und das kommunale Parkplatzreglement nicht mehr anwendbar. Ob der PP-Plafond von 640 PP hingegen keine Gültigkeit mehr hat, ist selbst bei den Behörden umstritten (siehe dazu Schreiben vom 30. Mai 2006 des Regierungsstatthalteramtes an die BVE). Bisher erging zu dieser Frage kein beschwerdefähiger Entscheid, sodass die Angelegenheit unklar bleibt. Wir weisen darauf hin, dass das Fahrleistungsmodell (wie das BauG) explizit die Möglichkeit einräumt, einen Parkplatzplafond festzulegen:

„Ziff. 4.2.3 Bau- und Betriebsvorschriften in der Nutzungsplanung Die grundeigentü-merverbindlichen Bau- und Betriebsvorschriften sollen die Umsetzung des FLM gemäss den Vorgaben des Richtplans sicherstellen. Zu regeln sind folgende Punkte: a) Dimensionierung des Vorhabens. Beim FLM wird die „umweltrechtliche Dimension“ eines ViV vor allem durch die Fahrtenzahl bestimmt. **Zusätzlich können die Gemeinden fallweise auch noch Eingrenzungen** der Gebäudedimensionen, der Verkaufsflächen sowie **der Parkplätze anordnen**, ohne dass solche für ein Funktionieren des FLM nötig wären. Unerlässlich ist, dass diese Grössen in einem vernünftigen Verhältnis zueinander stehen. Dies ist im Raumplanungsbericht nach Art. 47 RPV zu erläutern. Werden beispielsweise Verkaufsflächen und Parkplatzzahlen zugelassen, die in keinem angemessenen Verhältnis zur richtplanerisch vorgegebenen Fahrtenzahl stehen, so muss dies im Genehmigungsverfahren korrigiert werden.“

Es wird in der Vorlage vom Gemeinderat nicht begründet, weswegen aus rechtlicher Sicht die Parkplatzplafonierung unhaltbar sein soll. Der Gemeinderat hat es insbesondere unterlassen, die im Rahmen des Mitwirkungsberichtes von uns geforderten Materialien (Protokoll KPP, oberinstanzliche Urteile, welche dem Schreiben des AGR vom 26.4.06 scheinbar zugrunde liegen) offen zu legen. Wir verlangen, dass dies im Rahmen der 2. öffentlichen Planaufgabe geschehen wird. Grundsätzliche

Überlegungen sollen nicht nur den involvierten Behördenkreisen zur Verfügung stehen, sondern auch der Öffentlichkeit. Das Recht auf Information ist in der kantonalen Verfassung verankert und allgemein kaum bestritten. Indem der GR uns diese Materialien vorenthält, verunmöglicht er eine objektive Beurteilung der Vorlage.

- **4.5** Aus den Fahrtenzahlen des UVB vom 14. Februar 2007 (Rev. 1) von Roduner + Partner (Ziff. 9 in Anhang 2 „Lärmberechnungen“) lassen sich die Anteile der Fahrten DTV in % auf den diversen Strassenzügen der Gemeinde berechnen, die durch die ZPP „Gümligenfeld“ erzeugt werden:

Tabelle 1

UVB vom 14.2.07	Anteile Fahrten Mittelwert
Thunstrasse Richtung Muri	17%
Feldstrasse Richtung Gümligen	15%
Thunstrasse Richtung Allmendingen/ Rubigen:	4%
<i>Zwischentotal</i>	<i>36%</i>

Diese aus dem erwähnten Zahlenmaterial des UVB errechneten Anteile der Fahrten (auf den angegebenen Strassenzügen) decken sich mit den Zahlenwerten der gleichen Planer in anderen neueren Berichten zum Gümligenfeld, die für kommunale und kantonale Behörden und Landeigentümer erarbeitet wurden. In der nachfolgenden Tabelle 2 wurden die Werte aus dem UVB für die Umnutzung des Dienstleistungszentrums Feldstrasse 30 entnommen. In diesen Berichten stellt die Planerfirma die Mittelwerte in einen grösseren Zusammenhang und gibt vor allem auch die Abweichungen zum Mittelwert an (Tabelle 2):

Verkehrsbericht vom 11.1.07 zu Umnutzungsge- such DLZ	Spanne	Mittelwert
Thunstrasse Richtung Muri	14%- 19%	17%
Feldstrasse Richtung Gümligen	12%- 18%	15%
Thunstrasse Richtung Allmendingen/ Rubigen:	3%-6%	4%
<i>Zwischentotal</i>	<i>29% bis 43%</i>	<i>36%</i>
Autostrasse von/nach Worb:	4%-6%	5%
Nationalstrasse A6 Richtung Thun:	5%-10%	6%
Nationalstrasse A6 Richtung Bern:	51%-56%	53%

Aus den aufgeführten Tabellen geht hervor, dass der Mittelwert der Summe der Fahrten (DTV) auf der Feld- und Thunstrasse etwa 36% beträgt. Werden die grosse Streuung des Mittelwertes mitberücksichtigt (Tabelle 2) und noch der Anteil Fahrten auf der Autostrasse von/nach Worb T10 (die keine Autobahn ist) dazugezählt, beträgt der Anteil MIV, der nicht auf die Autobahn geführt wird, im ungünstigsten Fall gegen 50%. Sowohl der Mittelwert als auch der Extremwert der Summe der Anteile übersteigen ohne Zweifel Werte, die als unwesentliche Anteile einzustufen wären. Art. 58 Abs. 4 BauR94 verlangt indessen, dass sich „Individualverkehr im Wesentlichen auf die Autobahn auszurichten“ hat. Diese in der Grundordnung festgelegte Bestimmung ist mit etwas anderem Wortlaut auch in die UeO übernommen worden. Gemäss Art. 6 UeO „Gümligenfeld“ dürfen die Nutzungen keinen grossen Publikumsverkehr in Wohngebieten verursachen. Der GegenV widerspricht also auch bezüglich der Verkehrsführung den Anforderungen der Grundordnung und der UeO in krasser Weise.

Um eine bessere Ausrichtung des Verkehrs auf die Autobahn zu erreichen, könnte der Gemeinderat im GegenV eine Bestimmung zur Sperrung des Durchgangsverkehrs durch den Tannacker einführen und diesen auf die dafür vorgesehene Umfahrung T10, Kreisel Rüfenacht, Worbstrasse lenken. Damit könnte er übrigens auch kostspielige Lärmverbauungen und Sanierungen an der gemeindeeigenen Tannackerstasse einsparen. Die Feld-/Tannackerstrasse ist im kommunalen Richtplan Verkehr als Ortsverbindungstrasse klassiert. Eine noch offene Massnahme dieses (behördenverbindlichen) Richtplans ist die Befreiung der Achse von ortsfremdem Durchgangsverkehr. Dadurch würde der Anteil an Fahrten durch besiedeltes Gebiet der Gemeinde um 15% auf 21% (Mittelwerte) sinken. Der „Richtplan Verkehr der Einwohnergemeinde Muri bei Bern“ (Teilkonzept MIV) verpflichtet den Gemeinderat, auch zur Reduktion des Durchgangsverkehrs auf den Hauptachsen (Thun- und Worbstrasse) keine kapazitätserhöhenden Massnahmen zu treffen. Mit der Einrichtung eines neuen Kreiselsystems am Autobahnanschluss verstösst er gegen diese behördenverbindliche Bestimmung.

- **4.6** Die Bestimmung in Art. 58 Abs. 4 BauR94, welche vorschreibt, dass sich der durch die ZPP „Gümligenfeld“ generierte MIV im Wesentlichen auf die Autobahn auszurichten hat, ist nebst der relativen Grösse (Anteil Fahrtenzahlen) noch im Lichte der möglichen (absoluten) Gesamtfahrtenzahlen zu betrachten. Der Gemeinderat will mit seinem GegenV die Gesamtfahrtenzahl von 2'500 auf 6'500 Fahrten DTV ansteigen lassen, liefert dazu aber in der vorliegenden Planaufgabe keine Erklärungen in Bezug auf den zusätzlichen MIV auf den Staats- und Gemeindestrassen im Siedlungsbereich und insbesondere dessen verminderte Wirkung auf die Qualität der Gemeinde als Wohn- und Arbeitsstandort.
- **4.7** Mit der Zustimmung zu Art. 58 BauR94 im Rahmen der Abstimmung zum BauR94 und zur UeO bekannte sich die Einwohnergemeinde Muri-Gümligen zu einer massvollen Weiterentwicklung ihrer Strukturen und stellte damit auch sicher, dass die Standortqualitäten der Gemeinde erhalten bleiben. Sie entschied sich für strengere (siedlungs- und umweltpolitisch bedingte) Bestimmungen, als sie damals landläufig Anwendung fanden und vermied damit weitgehend ähnliche Probleme, wie sie in anderen Gemeinden durch das rasche Wachstum geschaffen wurden. Der Gemeinderat hat sich nun entschieden, von der bisherigen massvollen Entwicklung in unserer Gemeinde abzurücken und schlägt vor, die maximal mögliche Fahrtenzahl am Standort Gümligenfeld zu generieren und damit den ESP expansiv auszugestalten. In der Planvorlage fehlt jedoch jegliche Begründung für diese Kehrtwende, obschon der Gemeinderat gemäss kantonaler Verfassung verpflichtet wäre, sein Handeln zu begründen.

A2 Form und Verhältnis des GegenV zur Grundordnung

5. Gemäss Art. 89 Abs. 3 BauG gilt:

„Sofern eine Überbauungsordnung von den Vorschriften der Grundordnung über Art und Mass der Nutzung abweicht, ist in der Vorlage darauf hinzuweisen. Diese Änderungen sind vom Gemeinderat nach Eintritt der Rechtskraft in der Grundordnung nachzutragen.“

- **5.1** In der vorliegenden Planaufgabe wird in rechtswidriger Weise nicht darauf hingewiesen, dass die Vorlage von der Grundordnung abweicht (siehe Ziffer 4) und somit wird auch nicht dargelegt, ob es sich bei den Abweichungen um solche über „Art und Mass der Nutzung“ handelt. Der Gemeinderat müsste ausserdem gemäss wohlverstandenen Sinn des kantonalen Rechts in der Vorlage auch darlegen, welcher Art die Änderungen wären, die er nach Eintritt der Rechtskraft in der Grundordnung nachtragen würde. Ohne die von Gesetzes wegen verlangten Ausführungen des

Gemeinderates zu den von ihm im GegenV vorgeschlagenen Abweichungen von der Grundordnung ist eine Beurteilung und Kommentierung der Abweichungen für uns nicht möglich. Indessen gibt es aus unserer Sicht keine plausiblen Argumente, die es rechtfertigen könnten, die unter Ziffer 4 aufgeführten Abweichungen von Art. 58 BauR94 nicht im ordentlichen Verfahren der Änderung der Grundordnung einzuführen. Wir gehen davon aus, dass die Abweichungen den Umfang „Art und Mass der Nutzung“ bei weitem übersteigen und somit nicht über die Änderung der UeO in das kommunale Baurecht eingeschleust werden können. Selbst wenn der Gemeinderat Gründe dafür hätte, müsste er in seiner Vorlage auf die Abweichungen hinweisen, was er, wie erwähnt nicht gemacht hat.

- **5.2** Der Gemeinderat hat es scheinbar versäumt, das AGR zu beauftragen, die Kompatibilität des GegenV mit der Grundordnung zu prüfen. So fehlt denn im Vorprüfungsbericht jegliche Beurteilung dieses wichtigen Aspektes.

B Unklare Verhältnisse zu den kantonalen und regionalen Richtplänen

6. Kantonaler Richtplan

Das Gümligenfeld ist gemäss Richtplan, Anpassungen 06 (noch nicht in Kraft gesetzt) als ESP A (Arbeiten) definiert (Massnahmenblatt C04 Rückseite: ESP-A Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten (industrielle / gewerbliche Produktion, vorwiegend auf MIV ausgerichtete Nutzungen ebenfalls möglich). Weil gemäss Art. 58 BauR94 im Gümligenfeld „Einkaufszentren, Freizeitanlagen und andere Nutzungen, die einen grösseren Verkehr zur Folge haben“ explizit ausgeschlossen sind, kann dieser Entwicklungsschwerpunkt nicht ohne Änderungen im kommunalen Recht realisiert werden. Man kann indessen auch davon ausgehen, dass im kantonalen Richtplan irrtümlicherweise nicht vermerkt worden ist, dass es sich beim Gümligenfeld um einen Standort handelt, an dem verkehrsintensive Vorhaben gemäss B_01 im Bereich Freizeit und Einkauf ausgeschlossen sind. **Antrag:** diese Rechtsunsicherheiten sind mit dem Kanton zu klären und die Lösungen und Begründungen im Rahmen einer allfälligen zweiten öffentlichen Auflage des GegenV bekannt zu machen.

7. Regionaler Richtplan

Das Gümligenfeld ist im „Regionalen Richtplan Teil 1 mit Erläuterungen“ aufgeführt. Teil 1 regelt die „Einkaufs- und Freizeitstandorte, Regionsstruktur und Mobilität“. Dem Einführungstext ist folgendes zu entnehmen:

*„Verkehrsintensive Vorhaben (VIV). Welches sind aus der Sicht des Verkehrsaufkommens geeignete Standorte **für Einkaufs- und Freizeitzentren**? Wo besteht mit Blick auf die Luft- und Lärmbelastung noch Spielraum für neue Projekte? Zusammen mit dem Kanton wurden die Kriterien definiert, nach denen Standorte für verkehrsintensive Vorhaben (VIV) von regionaler Bedeutung beurteilt und festgesetzt werden. Im Richtplan Teil 1 wurden zehn Standorte festgesetzt.“*

Der Richtplan basiert also auf E+F- Standorten („Grundlage für die Beantwortung der Fragen rund um Projekte, die vorwiegend auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet sind, bildete die Studie **Einkaufs- und Freizeitzentren (E+F)**“). In Bezug auf das kommunale Recht ergeben sich die gleichen Schlussfolgerungen wie zum kantonalen Richtplan: Weil gemäss Art. 58 BauR94 im Gümligenfeld „Einkaufszentren, Freizeitanlagen und andere Nutzungen, die einen grösseren Verkehr zur Folge haben“ explizit ausgeschlossen sind, entspricht der Entwicklungsschwerpunkt Gümligenfeld nicht den Anforderungen und Definitionen gemäss dem regionalen Richtplan. **Antrag:** diese Situation ist mit dem VRB zu klären und allfällige Lösungen und Begründungen sind im Rahmen der zweiten Auflage bekannt zu machen. Es wäre rechtsmissbräuchlich oder würde zumindest zu weiteren Rechtsunsicherheiten führen, wenn die ZPP Gümligenfeld in der Liste der regionalen ESP verbliebe. Dasselbe

gilt entsprechend für den kantonalen Richtplan. In letzterem (u.a. im Massnahmenblatt C_04) könnte er dann weiterhin aufgeführt bleiben, wenn, wie bei anderen ESP auch, vermerkt wird, dass im ESP „Gümligenfeld“ ViV (gemäss Massnahmenblatt B_01) im Bereich Freizeit und Einkauf ausgeschlossen sind. **Antrag:** Der Gemeinderat soll entsprechende Berichtigungen kommunizieren und durchsetzen.

B1 Standortkriterien für den ESP „Gümligenfeld“

8. Abgesehen von den oben dargelegten grundsätzlichen Bedenken zur Anwendbarkeit der kantonalen und regionalen Richtpläne auf Stufe der Gemeinde, erfüllt die ZPP Gümligenfeld auch die Standortkriterien teilweise nicht. Dem regionalen Richtplan ist der folgende Wortlaut für eines der Kriterien für die Beurteilung eines ESP-Standortes zu entnehmen:

„Kriterienkatalog A für verkehrsintensive Vorhaben mit einer durchschnittlichen Fahrtenlänge von mehr als 4 km:

- Die verkehrsintensive Einkaufs- und Freizeitnutzung soll als Motor für wichtige Projekte der öffentlichen Hand dienen. Dadurch entsteht ein Synergieeffekt. Ein Beispiel: Dank dem Bau des Einkaufszentrums in Brünnen kann die Autobahnüberdeckung und damit auch die Wohnüberbauung realisiert werden.“

Diesem Kriterium wurde im GegenV in keiner Weise Rechnung getragen. Es ist kein wichtiges Projekt der öffentlichen Hand bekannt, das realisiert wurde oder geplant ist oder auch nur als Vision vorhanden wäre, das als Kompensation für die Nachteile einer verkehrsintensiven Einkaufs- und Freizeitnutzung im Gümligenfeld diene, dient, oder dienen könnte. Die ZPP Gümligenfeld erfüllt somit ein wichtiges Kriterium als Entwicklungsschwerpunkt nicht.

B2 Standortfestsetzung für das Dienstleistungszentrum Feldstrasse 30, DLZ

9. Nebst den erwähnten grundsätzlichen Rechtsunsicherheiten in Bezug auf die kantonalen und regionalen Richtpläne stellen wir auch in Bezug auf die im GegenV dargelegte Standortfestsetzung für das DLZ unzulässige Abweichungen fest. Gemäss dem regionalen Richtplan (Seite 5) gilt:

„Standortfestsetzung

*Erweiterungen von verkehrsintensiven (altrechtliche) Vorhaben, die vor dem 27. Juni 2001 **erstellt** worden sind, benötigen keine Standortfestsetzung. Sie benötigen ein Fahrleistungskontingent für die zusätzlichen Fahrten. Neue verkehrsintensive Vorhaben und Erweiterungen von Vorhaben, die nach dem 27. Juni 2001 **erstellt** worden sind, müssen im regionalen Richtplan festgesetzt werden. Sie benötigen ein Fahrleistungskontingent für alle erzeugten Fahrten. In jedem Fall sind die lokalen Belastbarkeiten (Strassennetz, Lärm und Luft) nachzuweisen. Die Standortfestsetzung und Zuteilung eines Fahrtenkontingents sind alleine nicht ausreichend für die Erteilung einer Baubewilligung oder der Genehmigung einer Überbauungsordnung.“*

Das DLZ wurde nach dem 27. Juni 2001 **erstellt** (einzig das Gesuch für die generelle Baubewilligung (übrigens ohne Antrag für einen Fachmarkt) wurde vor diesem Datum eingereicht). Es sei grundeigentümerverbindlich festzulegen, dass deshalb das DLZ ein Fahrleistungskontingent für alle erzeugten Fahrten benötigt, sofern es heute oder später mit allfälligen Erweiterungen als ViV eingestuft würde. Der Gesetzgeber wählte für die Formulierung der Standortfestsetzung bewusst den Begriff „**erstellt**“. Hätte er nämlich den Zeitpunkt der Bewilligung eines Bauvorhabens als massgebend erachtet, hätte er den Begriff „bewilligt“ verwendet.

C Umweltverträglichkeit

C1 Neue Verkehrsinfrastrukturen am Autobahnanschluss im UVB berücksichtigen

- 10.** Die Realisierung der im GegenV vorgesehenen Planung ist nur mit einer massiven Erweiterung der Verkehrsinfrastrukturbauten beim Autobahnanschluss Muri möglich. Der Ausbau sei (gemäss dem vorliegendem UVB) zwar nicht durch die Planungen im Gümligenfeld notwendig geworden. Für dieses Vorhaben würden indessen vom Kanton 6'800 Fahrten (DTV) Kapazitätsreserven geschaffen. Die konkreten Absichten des Kantons bleiben indessen offen. Weil der Ausbau des Autobahnanschlusses zur Realisierung der gemeinderätlichen Planung unabdingbar notwendig ist, sind die Auswirkungen in der UVP unbedingt zu berücksichtigen, was im vorliegenden UVB nicht geschehen ist. Es ist davon auszugehen, dass durch die Erweiterung bzw. die Verlagerung (z.B. „Bypass“) der Verkehrsflüsse beim Autobahnanschluss der Durchgangsverkehr durch die besiedelten Gebiete Muris und Gümligens verändert und vergrössert wird. Ein grosser Teil dieser Auswirkungen ist als Folge des GegenV des GR zu betrachten. **Antrag:** Weil er einen wesentlichen Aspekt unberücksichtigt lässt, ist der UVB als unvollständig zurückzuweisen.

C2 UVB: ZPP Gümligenfeld als Anlage beurteilen

- 11.** Die bestehende UeO wurde gestützt auf die Umweltverträglichkeitsprüfung der Koordinationsstelle Umweltschutz (KUS) vom 3.12.98 genehmigt. Diese Prüfung der 1. Stufe erfasst die gesamte ZPP als eine Anlage. Sie sieht u.a. vor, dass im Rahmen von Baubewilligungsverfahren die Prüfungen der 2. Stufe vorzunehmen seien. Das zweistufige Verfahren stellt sicher, dass konkrete Einzelprojekte der Planung bezüglich Umweltverträglichkeit in Beziehung mit der gesamten Planung gebracht werden.

Mit dem GegenV will der Gemeinderat gesamthaft 6'500 (6'800) Fahrten DTV zulassen. Die bestehende UeO lässt gemäss UVP hingegen maximal 2'500 Fahrten DTV zu. Die vom Gemeinderat in seinem GegenV vorgeschlagenen Änderungen erfordern somit eine Revision der bestehenden erwähnten UVP unter Berücksichtigung der neuen Fahrtenzahlen und allfälliger neuer Regelungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung. Der Gemeinderat legt aber keinen Bericht der 1. Stufe für die gesamte ZPP „Gümligenfeld“ vor, sondern Berichte und Prüfungen der 2. Stufe für die noch nicht erstellten Bauvorhaben. Notwendig ist, wie erwähnt eine Aussage über die Umweltverträglichkeit der gesamten Anlage. Prüfungen der 2. Stufe sind allenfalls im Rahmen der Baubewilligungsverfahren vorzunehmen.

- **11.1** So wird im Umweltverträglichkeitsbericht Roduner (Ziffer 6.2.1) zum GegenV als Ist-Zustand der Ausgangszustand 2006 gewählt. Damit werden die bereits bestehenden Gebäude (Media Markt und Pferdesportzentrum) der ZPP ausgeklammert und es wird nicht die Anlage als Einheit (ZPP) evaluiert. Diese sind in der UVP (1. Stufe) der ZPP aber mitzuberoücksichtigen.
- **11.2** Für die Berechnung der Belastungen (Lärm, Luft) sind nicht nur 4'300 Fahrten DTV Zusatzverkehr (UVB Ziffer 6.3.2 Lärm, Ziffer 6.4.1 Luft) zu evaluieren, sondern 6'800 Fahrten DTV (durch die ZPP verursacht) plus jener bisher nicht ermittelten Anzahl X Fahrten, die durch den Ausbau des Verkehrsinfrastrukturen (siehe Ziffer 10 oben) generiert werden. Dementsprechend ist der folgende MIV zu untersuchen:

Strassenabschnitt	Referenz-Zustand vor 2005 ^{*)} Ohne Reitsportzentrum	Endausbau Gemäss GegenV	Zusatzverkehr Gemäss GegenV
Zufahrtsstrasse beim DLZ Feldstrasse 30	0	6'800 + X Fahrten DTV	6'800 + X Fahrten DTV
Feldstrasse nach Gümligen	6'930 ^{*)} Fahrten DTV	7'950 + X ₁	1'020 + X ₁
Thunstrasse nach Muri	9'344 ^{*)}	10'500 + X ₂	1'256 + X ₂
Thunstrasse nach Allmendingen	7'798 ^{*)}	8'070 + X ₃	272 + X ₃

*) Werte extrapoliert

Lärmbelastung (UVB Ziff. 6.3)

- **11.3** Mit der Ausgangslage gemäss Ziffer 11.2 ergeben sich auf der Feldstrasse nach Gümligen und möglicherweise der Thunstrasse nach Muri Differenzwerte für Lr-Nacht, die die Differenz von 1 deutlich überschreiten, wodurch die Umweltverträglichkeit der ZPP mit dem GegenV nicht gegeben ist.

Die verwendeten DTV-Werte sind übrigens nur Mittelwerte. Diese streuen erheblich, wie der Tabelle 2 unter Ziffer 4.5 zu entnehmen ist. Für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit sind die Differenzwerte inkl. ihrer Spanne zu verwenden, damit auch das „worst case“- Szenario diskutiert werden kann.

- **11.4** Wir gehen davon aus, dass die im UVB unter Ziffer 9 als Anhang 2 aufgeführten Lärmberechnungen grobe Fehler enthalten. So ist auf allen vier Blättern der „Aussenlärmbelastung für die Beurteilung von Baugesuchen nach Art. 31 der Lärmschutzverordnung (LSV)“ ein Verkehrsaufkommen von 6'800 Fahrten DTV aufgeführt. Der Zusatzverkehr, mit dem die Berechnung offensichtlich vorgenommen worden ist, basiert aber auf einem Wert von 4'300 Fahrten DTV (Feldstrasse: 630 Fahrten DTV, Thunstrasse Muri: 730 Fahrten DTV, Thunstrasse Allmendingen: 170 Fahrten DTV). Ausserdem stehen als Basis auf allen Blättern der Wert von 7'950 Fz/24h und – eingerahmt - ebenfalls auf allen vier Blättern, die gleichen Werte für Lr-Tag 64.6 dB(A) und Lr-Nacht 55.0 dB(A), was offensichtlich falsch sein muss. Was richtig ist, bleibt hingegen offen.

Luftbelastbarkeit (UVB Ziffer 6.4)

- **11.5** Mit der Ausgangslage gemäss Ziffer 11.2 oben ergibt sich auch für die Umweltverträglichkeit bezüglich der Luftbelastung ein völlig anderes Bild als im UVB dargestellt wird:

Strassenabschnitt	Referenz-Zustand vor 2005 ^{*)} Ohne Reitsportzentrum Fahrten DTV	Endausbau Gemäss GegenV Fahrten DTV	Zusatzverkehr Gemäss GegenV Fahrten DTV	Vorbelastung/ Bebauungsdichte	Zulässiger Mehrverkehr beco Fahrten DTV	erfüllt	Nicht erfüllt
Feldstrasse durch Tannackerquartier	6'930 ^{*)}	7'950 + X ₁	1'020 + X ₁	A/M	1290	270 - X ₁ X ₁ kleiner 270	270 - X ₁ X ₁ grösser 270
Thunstrasse durch Muri	9'344 ^{*)}	10'500 + X ₂	1'256 + X ₂	A/M	1095		-161 - X ₂

*) Werte extrapoliert

Wie der Tabelle zu entnehmen ist, erfüllt der GegenV auf der Thunstrasse im Siedlungsgebiet von Muri (selbst ohne das durch den Umbau der Verkehrsinfrastrukturen verursachte Verkehrsaufkommen X_2) die Anforderungen nicht. Im Siedlungsgebiet des Tannackers werden die Werte knapp nur dann erfüllt, wenn das durch den Umbau der Verkehrsinfrastrukturen verursachte Zusatzaufkommen X_1 kleiner ist als 270 Fahrten DTV. Wenn man die grosse Streuung der Mittelwerte der Anzahl Fahrten mit berücksichtigt, sind die Anforderungen bezüglich Luftschadstoffimmissionen auf beiden Siedlungsachsen bei weitem nicht erfüllt.

- **11.6** Der UVB geht unter Ziffer 3.1 davon aus, dass für das Dienstleistungszentrum (DLZ) Feldstrasse 30 gesamthaft 3'000 Fahrzeugfahrten/Tag zulässig sind. Roduner + Partner begründen diese hohe Zahl mit den im Umnutzungsgesuch (von Roduner + Partner selbst, im Auftrag des DLZ- Eigentümers) prognostizierten Fahrten. Tatsache ist jedoch, dass für das DLZ gesamthaft 128 Parkplätze (später auf 131PP korrigiert) bewilligt worden sind. Diese Parkplätze stehen z.Z. alle der Media Markt AG zur Verfügung und generieren ein Verkehrsaufkommen von 2'000 Fahrten DTV. Es ist nicht davon auszugehen, dass mit diesen Parkplätzen ein grösseres Verkehrsaufkommen entstehen könnte als dasjenige, das jetzt durch die intensive Nutzung durch Media Markt AG verursacht wird. Insbesondere dann nicht, wenn die Media Markt AG einen Teil dieser Parkplätze für die weniger verkehrsintensiven Nutzungen (Dienstleistung, Büro) der Obergeschosse abtreten müsste. Deswegen ist es unhaltbar, wenn im UVB (von einem professionellen Planer) behauptet wird, es seien 3'000 Fahrten genehmigt worden.
- **11.7** Im UVB blieb unerwähnt, dass eine Reevaluation des Entscheides des Regierungsstatthalters über die Ansiedlung der Media Markt AG hängig ist. Diese hatte vor und auch nach ihrer Ansiedlung immer wieder behauptet, mit den 128 PP auszukommen und werde weniger Verkehr (deutlich unter 2'000 Fahrten DTV) erzeugen, als es in der Folge der Fall war. Deswegen hat das Podium auf Anregung der Bauverwaltung der Gemeinde verlangt, dass der Regierungsstatthalter seinen Ansiedlungsentscheid revidiert. Dieser hat dem Begehren zugestimmt. Ein weiterer Grund für diese z.Z. sistierte Revision des Entscheides ist, dass davon auszugehen ist, dass das Gutachten der Roduner und Partner AG, das dem Ansiedlungsentscheid zugrunde liegt, von zwei- bis dreimal kleineren MIV-Belastungen in den Siedlungsgebieten an der Feld- und der Thunstrasse ausging als nun effektiv vorliegen. Die entsprechenden Abklärungen zur Revision des Entscheides wurden zurückgestellt, bis Klarheit über die rechtlichen Voraussetzungen im Gümligenfeld vorliegen. Die Erwähnung dieser Tatsache ist deswegen wichtig, weil - je nach Entscheid des Regierungsstatthalters - der dem GegenV zugrunde liegende Verteilschlüssel der Fahrten DTV verändert würde.
- **11.8** Um zu vermeiden, dass aufgrund falscher Prognosen Fehlentscheidungen gefällt werden, sind dringend zusätzliche (neutrale) Verkehrsexperten in die Planung miteinzubeziehen. Insbesondere ist der vorliegende UVB durch Experten prüfen zu lassen. Die Roduner + Partner kann nicht als neutral und unbefangen betrachtet werden, weil sie in der gleichen Sache sowohl für mehrere Behörden als auch für Privateigentümer im Gümligenfeld tätig ist. Ausserdem sind scheinbar grosse fachlich bedingte Interpretationsspielräume möglich, was weitere Expertenmeinungen erfordert. Die Stellungnahmen der Fachkommissionen (Umweltschutzkommission, Planungs- und Verkehrskommission, Baukommission) der Gemeinde sind weder im Bericht über das Mitwirkungsverfahren noch in den Erläuterungen des GR zur öffentlichen Auflage offen gelegt worden, so diese Kommissionen überhaupt konsultiert worden sind. Es fehlen also wesentliche Beurteilungshilfsmittel, die die Einseitigkeit des vorliegenden UVB korrigieren könnten.

- **11.9** Der UVB ist zu entschlacken. Er enthält zahlreiche tendenziöse Halbwahrheiten zur Geschichte des Gümligenfelds, die nicht in einen UVB gehören.

D Vorbehalte zur Planungszone im Gebiet der ZPP „Gümligenfeld“

- 12.** Der Gemeinderat hat das Gebiet der ZPP „Gümligenfeld“ mit einer Planungszone belegt. Die Projekte der Implenia AG und der Rubin AG für die Umnutzung des DLZ an der Feldstrasse 30 waren zu diesem Zeitpunkt bereits eingereicht. Somit gilt diese Zone mit grosser Wahrscheinlichkeit für diese Bauprojekte nicht. Gerüchten zufolge hat die Implenia AG indessen darauf verzichtet, gegen die Planungszone zu opponieren. Dass durch einen (stillschweigenden) Verzicht ihr Anspruch auf eine Behandlung des seit langem eingereichten Baugesuchs nach altem Recht (vor dem Erlass der Planungszone) entfällt, ist jedoch unwahrscheinlich. In einem Beschwerdeverfahren vor der BVE bestreitet die Rubin AG, v.d. durch Fürsprecher K.U. Grütter gestützt auf einen UVB der Roduner und Partner, dass die Verfügung des GR zur Planungszone für das Umnutzungsprojekt „LIPO Möbelmarkt“ - das für das gesamte DLZ über 3'000 Fahrten DTV auslösen würde - für seine Mandantin Wirkung entfaltet. Der Gemeinderat erwähnt diese Tatsachen mit keinem Wort, obschon sie das gesamte Konzept des GegenV in Frage stellen könnten.

E Kein Abgleich des GegenV mit der laufenden Ortsplanungsrevision

- 13.** In der Gemeinde Muri-Gümligen wird z.Z. die bestehende Ortsplanung revidiert. Ausserdem sind grössere Projekte in Planung (wie z.B. das Einkaufszentrum Turbenweg, der erwähnte Ausbau des Autobahnanschlusses), voraussehbar sind Umnutzungen in den Gewerbebrachen Gümligens (Ex-Teigwarenfabrik Wenger, Ex-Standort Transportunternehmen Brechtbühl, Ex-Ascom, Ex-Gerberei Pfister). Aus raumplanerischen Gründen wäre eine Verknüpfung dieser Projekte unabdingbar notwendig. Der GegenV des Gemeinderates ist unabhängig von diesen Planungen entstanden. Zumindest wird in den Erläuterungen nicht näher darauf eingetreten. **Antrag:** Falls noch kein Gesamtentwicklungskonzept des Gemeinderates vorliegt, ist ein solches zu erarbeiten und im Rahmen einer allfälligen zweiten öffentlichen Auflage zur Diskussion zu stellen.

F Änderungsanträge für den Ordnungstext und den Überbauungsplan GegenV

- 14.** Art. 17, Ziff. 3.1.1: DLZ Feldstrasse 30, (altrechtlich bewilligte Anlage) **2'000** Fahrten DTV anstatt 2'500 Fahrten DTV
15. Art. 17, Ziff. 3.2: Baufeld A“2: 1 VIV „**Arbeiten**“ 2'500 Fahrten DTV, anstatt 1 VIV Einkauf/Freizeit 2'500 Fahrten DTV
16. Art. 17, Ziff. 3.3: Baufeld B: 1 Dienstleistungsbetrieb (baulich und betrieblich unabhängig von den **übrigen Baufeldern**) anstatt: 1 Dienstleistungsvorhaben (baulich und betrieblich unabhängig vom Baufeld A)
17. Art. 17, Ziff. 3.5: **ersatzlos streichen**
18. Definiton für „Dienstleistungsbetrieb“ ergänzen

G Zuständigkeit für die Prüfung und Genehmigung des GegenV

- 19.** Die Realisierung von Entwicklungsschwerpunkten sind Zielsetzungen der kantonalen Politik und werden von der Verwaltung entsprechend gefördert. Aus diesem Grunde ist Befangenheit zu diesbezüglichen Projekten auf dieser Stufe nicht auszuschliessen. Wir beantragen deswegen, dass der GegenV von den zuständigen Stellen des Bundes geprüft

und, falls das Stimmvolk ihm zustimmt, der Genehmigungsentscheid von diesen Stellen gefällt wird.

Mit freundlichen Grüßen