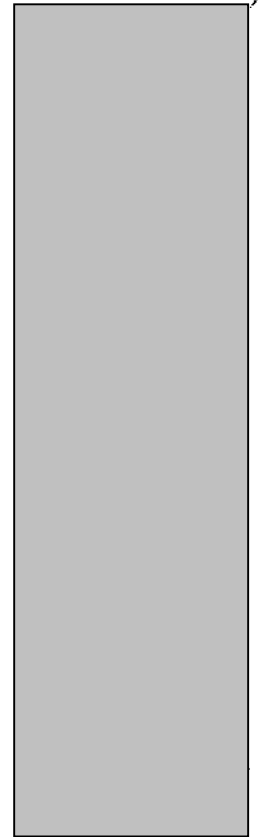
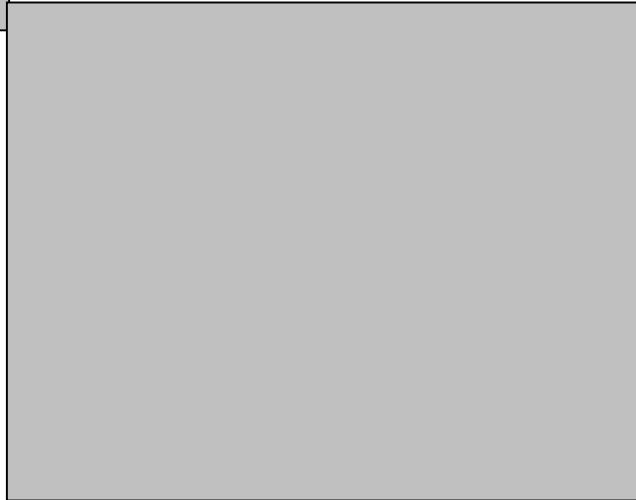


Einschreiben



An den Gemeinderat von
3074 Muri b. Bern

Bern, 23. April 2007



1)

UeO Gümligenfeld / Gegenvorschlag zur Volksinitiative: Mitwirkungsverfahren

Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderates

Ich vertrete die  als Eigentümer von Land im Perimeter der Überbauungsordnung UeO Gümligenfeld, insbesondere der Parzelle Muri b. Bern-Gbbl. Nr. . In dieser Funktion erlaube ich mir im Rahmen des zurzeit laufenden Mitwirkungsverfahrens die nachfolgende

Mitwirkungseingabe:

A. Allgemeine Bemerkungen

1. Verletzung des Grundsatzes der **Planbeständigkeit**:

a) Das Gümligenfeld wird seit mittlerweile über 20 Jahren beplant:

- Mit Erlass der baurechtlichen Grundordnung 1994 wurde im Gebiet des Gümligenfelds eine Zone mit Planungspflicht als so genannte „Volkszone“ im Sinne von aBauG Art. 95 festgesetzt, es wird auf Art. 58 des Baureglements verwiesen.

Diese ZPP war nicht neu, sondern löste eine Vorgängerin ab, welche ihre Wurzeln unter anderem im Nachgang zur „Fruchtfolgeflächen-Übung“ aus dem Jahre

1986 hatte.

- Im Jahr 1993 führte die EG Muri für das Gümligenfeld einen Ideenwettbewerb durch. Dieser bildete die Grundlage für die Ausarbeitung der Überbauungsordnung. Nach weiteren Irrungen und Wirrungen wurde mit Gemeindebeschluss vom 28.09.1997 die Überbauungsordnung Gümligenfeld mit Zonenplanänderung beschlossen, das AGR genehmigte die UeO mit Verfügung vom 28.05.1999.

b) Das AGR **hiess** die Einsprache der [] gegen eine vorgesehene Beschränkung der Fahrtenzahl **gut** (Verfügung AGR 28.05.1999, C.2 und 6, Ziff. 7 lit. b bzw. Ziff. D.3): Auf eine Beschränkung der Fahrten wurde verzichtet.

2. Gegenstand des gemeinderätlichen Gegenvorschlages ist eine Beschränkung der Fahrten insbesondere durch Ersatz von UeV Art. 17 Ziff. 1 bis 10 durch einen neuen Art. 17 mit den Ziffern 1 bis 12.

Das Alter der Überbauungsordnung sowie der Umstand, dass es um die gleichen Fahrten wie gemäss Entscheid AGR 1999 geht, verträgt sich mit dem bundesrechtlichen Grundsatz der Planbeständigkeit nicht.

3. Soweit eine kantonale Rechtsgrundlage, die den Namen verdient, für das so genannte Fahrleistungsmodell überhaupt besteht, ist es die hauchdünne Schicht einer regierungsrätlichen Vollziehungsverordnung, es handelt sich um BauV Art. 53 Abs. 4. An dieser Stelle taucht das Wort „Fahrten“ zum ersten und letzten Mal in der bernischen Rechtsordnung auf. Die Regelung gemäss Gegenvorschlag geht wesentlich darüber hinaus.
4. Immerhin wird zu Gunsten des Gegenvorschlages festgehalten, dass er selber eine Rechtsgrundlage zu bilden vermag und damit der Herstellung der hier fehlenden Rechtssicherheit dient. Zudem ist der Gegenvorschlag offensichtlich tauglicher als die Volksinitiative selber¹.

Der kleine Lichtblick in der zunehmenden Dunkelheit von höchstens quasirechtlichen Rahmenbedingungen des Kantons ist wiederum zu relativieren angesichts des Umstandes, dass er mit einer Regelmässigkeit von zwischen 5 und 10 Jahren Anstrengungen der Gemeinden zur Schaffung eigener Parkplatzvorschriften durchschlägt, wie dies mit UeV Art. 17 in der heutigen Fassung angeblich nach einer Übergangszeit von drei Jahren seit Inkrafttreten von BauV Art. 49 ff zum letzten Mal der Fall gewesen ist.

¹ Mitwirkungsunterlagen Muri 19.03.2007, Ziff. I.3 am Ende bzw. 5.5 am Anfang

B. Zur Vorlage im Einzelnen

1. Zum neuen UeVArt. 17:

- a) Ziff. 2 hat mit Verkehr und Parkierung nichts zu tun, sondern viel mehr mit Erschliessung. Es ist nicht zulässig, dass die Gemeinde für die „Freigabe“ von Fahrten auf die Erstellung von Anlagen der übergeordneten Erschliessung abstellt. Die Voraussetzung der hinreichenden Erschliessung ist kantonal abschliessend geregelt und es geht nicht an, Bauvorhaben von der (fraglichen) Notwendigkeit des Ausbaus übergeordneter Anlagen abhängig zu machen.
- b) Die Beschränkung auf insgesamt 6'500 Fahrten krankt am selben Grund, lässt doch das kantonale „Recht“ - zurzeit - Vorhaben von bis zu 2'000 Fahrten DTV ohne Weiteres zu.

Die [] stossen sich besonders an der Klammer zu Ziff. 3.4, wonach die Reserve von 500 Fahrten DTV „nur bei Änderung der altrechtlich bewilligten Nutzung auf Baufeld A1“ benützt werden können. Diese Reserve gehört allein schon von der Flächenbeanspruchung her zum Eigentum der [], eventuell zu den Baufeldern C und D, sicher aber nicht zum Baufeld A1: Hier ist sie, sollte die neue Ordnung über Verkehr und Parkierung gemäss Gegenvorschlag greifen, endgültig ausgeschöpft.

- c) Ziff. 7: Dass die Betreiber von Anlagen Installationen zur Zählung der Fahrten einzurichten haben, gehört zum so genannten „Fahrleistungsmodell“, insofern ist Ziff. 5 hinzunehmen. Unzweckmässig und nicht genehmigungsfähig ist aber die entsprechende Pflicht gemäss Ziff. 6 „beim Anschluss der Detailerschliessungsstrasse“: Die UeO Gümligenfeld ist keine einzige Anlage. Nicht absehbar wären weiter die Folgen, wenn das „Total“ gemäss Ziff. 6 höher wäre als die Summe der Anlagen gemäss Ziff. 5. Hinzu kommt, dass hier mit einiger Wahrscheinlichkeit auch Suchverkehr und andere Fahrzeuge wie insbesondere Fahrräder mitgezählt werden.
- d) Ziff. 7 verweist für die „detaillierten Bestimmungen zum Fahrten-Controlling sowie die Massnahmen bei einer allfälligen Überschreitung...“ als Grundlage auf die „Vorgaben des beco Berner Wirtschaft“. Diese Grundlagen haben wiederum höchstens den Statuts der Behördenverbindlichkeit, sie können schon von ihrer Definition her auf einzelne Baubewilligungsverfahren keine direkte Anwendung finden. Dazu kommt, dass diese Grundlagen weder bekannt noch fixiert sind. UeVArt. 17 Ziff. 7 will also geheime Regeln zur Anwendung bringen, die erst noch jederzeit geändert werden können. Das ist keine hinreichende Rechtsgrundlage. Wenn die Gemeinde

[redacted]

schon selber Rechtssicherheit schaffen will, kann sie es nicht durch Verweis auf unbekannte „Vorgaben“.

- e) Ziff. 11: Das Gefälle von weniger als 2% für die Ein- und Ausfahrten ist anspruchsvoll genug, um insbesondere die Realisierbarkeit beim Baufeld B in Frage zu stellen.

Es geht wohl nur um die Sicherstellung eines relativ ebenen Geländes bei der Ausfahrt aus der Einstellhalle auf die Strasse. Die Forderung ist deshalb nur hier zu verlangen und zudem genügt dieses reduzierte Gefälle auf einer Strecke von 5 bis maximal 10 m.

Die [redacted] verlangen den Nachweis, dass diese Anforderung auch hier möglich ist, zumal wohl für jede Anlage eine besondere Zufahrt verlangt wird.

2. Zu UeV Art. 17a Kostenteiler

Es fragt sich, ob dieser Kostenteiler für der zu Eigentum und Unterhalt an die Gemeinde übergehenden oder übergegangenen Anlagen überhaupt zulässig sind, die Regelung in BauG Art. 111ff ist abschliessend.

Weiter fehlen die Baufelder C und D und die Möglichkeit, allfällige Massnahmen dem Verursacher bzw. der Verursacherin aufzuerlegen.

Wie dem auch sei: Es ist klar, dass sich UeV Art. 17a ausschliesslich auf Massnahmen im Perimeter der Überbauungsordnung Gümligenfeld bezieht.

Die [redacted] bzw. der Unterzeichner sind gerne zu mündlichen Erläuterungen bereit und hoffen, nach im Einvernehmen tätigten Investitionen von mehreren Fr. Mio. in die Anlagen der Erschliessung zu einer hinreichenden Lösung zu kommen.

Ich bitte um Kenntnisnahme, danke für Ihre Bemühungen und verbleibe

mit freundlichen Grüssen

[redacted]

[redacted]