

Gemeinderat der Gemeinde Muri bei Bern
Thunstrasse 74
3074 Muri bei Bern

Bern, 30. April 2007

Öffentliche Mitwirkung
Änderung der Ueberbauungsordnung Gümligenfeld

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nimmt der VCS die Gelegenheit wahr und äussert sich zur vorgelegten Änderung der Ueberbauungsordnung Gümligenfeld.

1. Grundsätzliches

Der VCS begrüsst grundsätzlich das Vorgehen des Gemeinderats, die Verkehrsplanung im UeO-Perimeter zu überdenken und neu zu regeln. Auch dass über das Gümligenfeld eine Planungszone verfügt wurde, unterstützen wir, weil damit Zeit für die Schaffung von mehr Rechtssicherheit gewonnen wird; eine Forderung, die wir auch in unserer Einsprache zur Umnutzung des DLZ Feldstrasse 30 erhoben haben.

Inhaltlich begrüssen wir das Konzept, die Fahrtenzahlen für den ganzen Perimeter zu plafonieren und sie zudem auf die einzelnen Baufelder zu verteilen. Endlich entsteht dadurch eine Rechtssicherheit sowohl für die potenziellen Bauherrschaften wie auch für die Bevölkerung.

2. Fahrtenzahlen

Der Gemeinderat stellt die Fahrtenzahlen der aktuellen und zukünftigen Nutzungen den richtplanerischen Rahmenbedingungen und den Kapazitäten des umgebenden

Strassennetzes gegenüber. Daraus leitet er eine Limite von Fahrten ab, die durch den Perimeter maximal verursacht werden dürfen. Grundsätzlich ist auch dies ein richtiges Vorgehen.

In einem zentralen Punkt ziehen wir jedoch andere Schlüsse aus den Zahlen als der Gemeinderat:

Wir betrachten das Gebäude Feldstrasse 30 auf dem Baufeld A1 als ein einziges Vorhaben, nämlich als ein Einkaufszentrum im Sinn des BauG, wie wir das auch in unserer diesbezüglichen Einsprache formuliert haben. MediaMarkt und der geplante Möbelmarkt liegen im gleichen Gebäude, teilen sich die gleiche Verkehrs- und Kundeninfrastruktur.

Daraus ergibt sich erstens, dass für dieses Gebäude die Fahrtenzahlen insgesamt betrachtet werden müssen. Zweitens muss mit der Umnutzung das ganze Gebäude wie ein Neubau betrachtet werden, gemäss Art. 2 Abs. 4 LRV. Damit kann und muss auch die bewilligte, bestehende Nutzung (MediaMarkt) im Licht des Fahrleistungsmodells beurteilt werden. Diese Sicht deckt sich mit dem Passus im regionalen Richtplan, wonach bestehende altrechtliche Nutzungen bei einer Erweiterung ein Fahrtenkontingent für ALLE erzeugten Fahrten brauchen. Die bestehende (MediaMarkt) und die neue Nutzung (Baugesuch HRS) auf diesem Teil-Baufeld werden zusammen gegen 3000 Fahrten DTV verursachen und damit das eine VIV-Kontingent für den ESP Gümligenfeld für sich beanspruchen, bzw. sogar schon überschreiten.

Für die hängigen Baugesuche bedeutet dies:

-Das Baugesuch Implania auf Baufeld A2 kann nicht bewilligt werden, zumindest nicht mit der vorgesehenen Nutzung, die einen DTV von 4500 Fahrten DTV verursachen wollte, sondern nur mit einem Kontingent von unter 2000 Fahrten.

-Aber auch das hängige Baugesuch HRS (Umnutzung) auf Baufeld A1 kann nicht mit der beantragten Nutzungsdichte bewilligt werden, bzw. nicht mit den beantragten ca. 850 Fahrten DTV (eine Zahl, die wir übrigens in unserer Einsprache anzweifeln), sondern nur so, dass das Vorhaben als Ganzes innerhalb des VIV-Kontingents für den ESP Gümligenfeld bleibt, also mit höchstens ca. 400-500 zusätzlichen Fahrten.

Nutzungsplanerisch gesehen ergibt sich aus unserer Betrachtungsweise der Fahrtenzahlen, dass der ESP Gümligenfeld vor allem ein Dienstleistungs-ESP werden soll und nicht überwiegend ein Verkaufs-ESP. Dies entspricht dem Sinn der aktuell gültigen UeO, der hängigen Gemeindeinitiative und auch der regionalen Richtplanung, die dem Gümligenfeld nur ein relativ kleines Kontingent für Verkehrsintensive Vorhaben zugestand, also hier vor allem Dienstleistungen vorsah, d.h. Arbeitsplätze mit relativ wenig Publikumsverkehr.

Wir beantragen zusammengefasst, dass in der UeO bezüglich der Fahrtenzahlen die Nutzungen auf Baufeld A1 als ein einziges Vorhaben zu bezeichnen seien, und Art. 4 sowie damit zusammenhängende Aussagen in der geänderten UeO entsprechend anzupassen seien.

3. Controlling

Es ist richtig, die verursachten Fahrten im UeO-Perimeter insgesamt zu erheben, und zusätzlich die Fahrten der einzelnen Teilnutzungen separat zu zählen (neue Art. 5 und 6 UeO).

Im Kanton Bern hat sich in den letzten Jahren eine Praxis eingespielt, wie die Fahrtenzahlen überwacht und wie bei einer Überschreitung der erlaubten Fahrtenzahlen vorzugehen ist. Diese Praxis hat jedoch noch keinen rechtlichen Status als Gesetz oder Verordnung, und sie wurde unseres Wissens noch nie im Eintretensfall angewendet.

Wir beantragen deshalb im Sinn der Rechtssicherheit, dass die wichtigsten Massnahmen zu diesem Controlling in der UeO aufgeführt werden, etwa die Prinzipien der Organisation der Kontrollgruppe, die wichtigsten möglichen Massnahmen bei Überschreitung, sowie einen Grundsatz, wonach die Bauherrschaften im UeO-Perimeter solidarisch zur Einhaltung der Gesamt-Fahrtenzahl verpflichtet sind. (vgl. hierzu das Abkommen im Bereich Einkaufsmeile Lyssach/Rüdtligen-Alchenflüh).

Ausserdem soll in der UeO explizit festgelegt werden, dass sich auch Vorhaben mit einem Aufkommen von weniger als 2000 Fahrten dem Controlling zu unterziehen haben.

4. Parkierung MIV

Der VCS stimmt mit dem Gemeinderat überein, dass die weiter gehenden Vorschriften zur Parkplatzzahl in der aktuellen UeO mit dem Fahrleistungsmodell und den übrigen kantonalen Regelungen wohl obsolet geworden sind. Die Parkplatzzahl hat damit viel von ihrer früheren Bedeutung als Regulativ der Umwelteinwirkungen eines grösseren Bauvorhabens eingebüsst.

Es bleibt aber festzuhalten, dass mit Parkplätzen Anreize für auto-orientierte Nutzungen gebaut werden, die dann entsprechende Fahrtenzahlen generieren. Parkplätze sollen wie alle Strasseninfrastruktur grundsätzlich angebotsorientiert angelegt werden. Es wäre sogar unredlich, den Investoren Parkplatzzahlen zuzugestehen, die später fast zu einer Überschreitung der erlaubten Fahrtenzahlen führen müssen.

Wir beantragen deshalb, in die UeO-Vorschriften einen Passus aufzunehmen, wonach die Anzahl Parkplätze sich an der unteren Grenze der Bandbreite nach Art. 51ff BauV zu orientieren hat.

Ausserdem sei in der neuen UeO ausdrücklich festzuhalten, dass Kundenfahrzeuge nur auf markierten und bewilligten Abstellfeldern parkiert werden dürfen.

Als vorsorgliche Massnahme sei des weiteren auf allen Parkfeldern im UeO-Perimeter eine Parkgebühr zu erheben in der Höhe von mindestens 2.- pro Stunde, zu erheben ab erster Minute. Die Einnahmen aus der Parkgebühr sind zweckgebunden zur Förderung von öV- und

Langsamverkehrs-Kundschaft einzusetzen (Betrieb und Infrastruktur). Auch dieser Punkt sei in den UeO-Vorschriften festzulegen und auf alle Nutzungen im Perimeter anzuwenden, auch auf die bestehenden und auf solche mit unter 2000 Fahrten DTV.

5. Erschliessung MIV

Eines der grossen Probleme im Zusammenhang mit dem Verkehrsaufkommen sind offenbar Rückstaus von Autos auf das öffentliche Strassennetz in Spitzenzeiten, verbunden mit einer erhöhten Unfallgefahr und wildem Parkieren. Das muss durch die Konzeption der Binnenerschliessung verhindert werden. In der geänderten UeO-Planung sind keine entsprechenden Massnahmen zu erkennen, und es wird nichts dazu geschrieben.

Wir beantragen daher, die Führung der Detailerschliessung sei abzuändern, so dass Rückstau auf das öffentliche Strassennetz verhindert werden. Insbesondere im Bereich des Kreisels bei der Einfahrt in den Perimeter braucht es einen Bypass, über den bei Stau überzählige Fahrzeuge am Perimeter vorbeigeschleust werden. Möglicherweise ist eine Lichtsignalanlage dazu besser geeignet als ein Kreisel.

6. öffentlicher Verkehr

Wir halten die öV-Erschliessung im Gebiet des Gümligenfelds nicht mehr für stark verbesserungsfähig. Mit der Bushaltestelle direkt neben dem Einkaufszentrum und dem schon relativ dichten Takt ist das öV-Angebot schon relativ attraktiv. Die Limitation liegt wohl darin, dass zwischen dem Agglomerationszentrum und dem Gümligenfeld immer mindestens zwei 2 Umsteigepunkte liegen.

Trotzdem beantragen wir, in der UeO sei ein Passus zum öV einzufügen, der mögliche weitere Verbesserungen auflistet und die Verpflichtung der Unternehmen im Perimeter zur weiteren Förderung des öV-Angebots sowie zur gemeinsamen Finanzierung entsprechender Projekte festlegt.

Ausserdem sei es den Betrieben im UeO-Perimeter durch die UeO-Vorschriften explizit zu untersagen, mit der MIV-Erreichbarkeit und -Infrastruktur Werbung zu betreiben (z.B. mit der Anzahl Parkplätze oder der Distanz zur Autobahn-Ausfahrt), weil das die öV-Anstrengungen direkt konkurrenziert.

7. Fuss- und Veloverkehr

Sinngemäss beantragen wir gleiches wie im vorigen Abschnitt zum Thema öV: In der UeO sei weitere LV-Förderung festzusetzen und den Bauherrschaften solidarisch aufzuerlegen.

Wir danken Ihnen für Kenntnisnahme und hoffen auf eine angemessene Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen

VCS Regionalgruppe Bern

Fredi Dällenbach
Co-Präsident