

Volksinitiative „Für eine Nutzung des Gümligenfeldes ohne grossen Publikumsverkehr“

Mitwirkung des Initiativkomitees

Einschreiben

Gemeinderat
Thunstrasse 74
3074 Muri bei Bern

Muri, den 30. April 2007

Mitwirkung zum Gegenvorschlag des Gemeinderates zur Volksinitiative „Für eine Nutzung des Gümligenfeldes ohne grossen Publikumsverkehr“

Sehr geehrter Herr Gemeindepräsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die gewährte Möglichkeit der Mitwirkung und ersuchen höflich um Aufnahme folgender Bemerkungen:

I. Änderung der Überbauungsvorschriften

1. Das Initiativkomitee hält eine Limitierung der Fahrtenzahl (durchschnittlicher täglicher Verkehr DTV) auf **6'500 Fahrten** für das Gümligenfeld für **krass unzumutbar**. Bei dieser Fahrtenzahl würden angesichts der gesamthaft für die Parzellen am Autobahnanschluss Muri erlaubten Fahrten die Luft- und Lärmschutzwerte namentlich an der Thunstrasse und an der Feldstrasse in **krasser Weise verletzt** (vgl. *Bericht Berner Luft 2006, der festhält, der NO2-Grenzwert an der Thunstrasse werde schon heute krass überschritten*).

Bei einer zu erwartenden Zahl von rund 30-40% der Fahrten, welche sich nicht auf die Autobahn, sondern auf Thunstrasse und Feldstrasse ausrichten würden, wären bei der oben genannten Anzahl Fahrten zudem massive Sicherheitsvorkehrungen und Vorkehrungen zur Verhinderung von Stau zu treffen, welche im Rahmen der bestehenden verkehrstechnischen Möglichkeiten (Vgl. z.B. die Verkehrsführung vor dem Schloss Muri) als nicht mit verhältnismässigem Aufwand realisierbar erscheinen.

Für das Initiativkomitee ist eine Limitierung auf **die heute zulässigen 2'500 Fahrten** für das Gümligenfeld das allerhöchste, was angesichts der Umweltverträglichkeit und der Sicherheit der Einwohnerinnen und Einwohner von Muri-Gümligen tragbar ist. Wir bitten Sie, den Gegenvorschlag in diesem Sinne anzupassen.

2. Die Steuerung über die Fahrtenzahl DTV ist einer Steuerung über eine zugewiesene Parkplatzzahl vorzuziehen. Indessen ist die Steuerung über Fahrtenzahlen letztlich nur zielführend, wenn das damit verknüpfte Sanktionensystem es erlaubt. Diesbezüglich ist aber noch viel Arbeit zu leisten. Es würde daher der Klarheit dienen, wenn der Gemeinderat in seinen Erläuterungen auch Aussagen zum mit dem Fahrtenplafond verknüpften Sanktionensystem macht und darlegt, inwiefern dieses System für das Gümligenfeld griffig und zielführend ausgestaltet wird.
2. Eine Steuerung über Nutzungsarten wird weiterhin nötig sein. Der Gemeinderat geht denn auch folgerichtig von einem Steuerungsmix zwischen Nutzungsbeschränkung und Fahrtenzahl aus.

Indessen erweist sich bei dieser Ausgangslage eine Abgrenzung zwischen „Einkaufszentrum“ und „Fachmarkt“ weiterhin als schwierig. Baurechtsexperten zweifeln diese Unterscheidung immer stärker an. Der Gemeinderat wird angesichts dieser Problematik aufgefordert, in seinem Gegenvorschlag die Ansiedlung von Fachmärkten im Gümligenfeld entweder pro futuro generell zu verbieten oder aber im zu ergänzenden Erläuterungsbericht (Teil I und II) klar festzuhalten, welche Abgrenzungskriterien bei der Anwendung des unklaren Begriffs anzuwenden sind. Gemäss dem Erläuterungsbericht Teil I zur UeO sind Fachmärkte wie folgt definiert: „Unter Fachmärkten sind Verkaufseinheiten zu verstehen, welche nicht Güter des täglichen Bedarfs anbieten. Insbesondere sind Einkaufszentren, die ein breites, mehreren Geschäftsbereichen angehörendes Warensortiment anbieten ausgeschlossen“.

Aus der Sicht des Initiativkomitees ist der primäre Fokus nicht nur auf die Warenpalette zu legen, sondern auch auf die prognostizierte Fahrtenzahl, welche ein Verkaufsgeschäft verursacht. Kommt diese prognostizierte Fahrtenzahl derjenigen eines durchschnittlichen Einkaufszentrums gleich oder übersteigt sie diese sogar, so muss das Verkaufsgeschäft – auch wenn es nur auf bestimmte Waren wie beispielsweise Möbel ausgerichtet ist – angesichts der klaren Zielvorgabe des Baureglements pro futuro unzulässig sein, auch wenn es sich dabei nicht um ein „verkehrsintensives Vorhaben“ (VIV) handelt.

Es sind Regelungen zu schaffen, damit mehrere unabhängige Fachmärkte, die zusammen ein mehreren Geschäftsbereichen angehörendes Warensortiment anbieten, als Einkaufszentrum ausgeschlossen werden können.

II. Erläuterungsbericht zum Gegenvorschlag

1. Ad Ziffer 1, Ausgangslage:

Der Gemeinderat wird aufgefordert, in der Ausgangslage festzuhalten, gestützt auf welchen kantonalen Erlass (kantonale Bauverordnung inklusive Artikelangabe und Datum des Erlasses) die Gemeinde verpflichtet gewesen wäre, die Parkplatzvorschriften in der Überbauungsverordnung Gümligenfeld anzupassen. Weiter muss im Erläuterungsbericht dargelegt werden, dass die Gemeinde diese Anpassung nicht rechtzeitig (also bis zum 1. März 2003) vorgenommen hat und es auch bis 2007 unterlassen hat, diesen Missstand zu beheben.

Weiter ist anzugeben, an welchem Datum im Parlament die Motion Aeschlimann/Graham (Forum) eingereicht wurde, welche diese Anpassung unter Beibehaltung der Vorgaben für das Gümligenfeld forderte (die 640 Parkplätze der Überbauungsordnung entsprechen gemäss der Verfügung des Regierungsrates zur Ansiedlung des Mediamarktes vom 22.9.05 (Erwägungen, Ziffer 9) und der Genehmigungsverfügung des Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) vom 28.5.99 (S. 9, „Stellungnahme der KPP“) einer Fahrtenzahl von 2'500 DTV).

Es ist darzulegen, wann diese Motion im Parlament behandelt wurde und aus welchen Gründen der Gemeinderat empfohlen hat, diese Motion als Postulat zu überweisen und gleichzeitig abzuschreiben.

Diese Ausführungen sind notwendig, um der Bevölkerung auszuzeigen, inwiefern der Gegenvorschlag des Gemeinderates tatsächlich notwendig ist, um eine Steuerung über einen Fahrtenplafond einzuführen.

Zudem muss der Gemeinderat erwähnen, dass die UeO auf einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) beruht, welche einen Fahrtenplafond von 2'500 (3'000) Fahrten DTV vorsah und behördenverbindliche Anweisungen enthielt, bei der Bewilligung von Baugesuchen diesem Aspekt Rechnung zu tragen. Es ist zu erläutern, ob die Auflagen der UVP noch gelten oder aus welchen Grund sie nach Ansicht des Gemeinderates nicht mehr rechtsverbindlich sind.

Ohne diese zusätzlichen Angaben ist der Erläuterungsbericht des Gemeinderates klar tendenziös, indem er gewisse Fakten bewusst verschweigt.

In diesem Lichte wird wohl auch die Behauptung des Erläuterungsberichts zu revidieren sein, die Steuerung über einen Fahrtenplafond lasse sich nur mit dem Gegenvorschlag des Gemeinderates realisieren.

2. Ad Ziffer 2, Gümligenfeld als Entwicklungsschwerpunkt im Kanton Bern:

Das Programm über die Entwicklungsschwerpunkte (ESP) legt lediglich fest, an welchen Standorten verkehrsentensive Vorhaben von regionaler Bedeutung angesiedelt werden sollen. Als verkehrsentensive Vorhaben werden solche definiert, welche maximal 2'500 Fahrten DTV verursachen. Für Muri ist ein solches Vorhaben vorgesehen. Der Gemeinderat wird gebeten, in seinem Erläu-

terungsbericht darzulegen, welches Vorhaben er ansiedeln möchte und inwiefern dieses Vorhaben eine regionale Bedeutung hat. Ohne diese strategische Vision ist der Bevölkerung völlig unklar, in welche Richtung die angebliche Entwicklung am Schwerpunkt Gümligenfeld verlaufen soll und welchen Nutzen diese Entwicklung regional und lokal bringen kann. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass diese Vision nach der Festlegung des Entwicklungsschwerpunktes durch dem Kanton dem Parlament hätte vorgelegt werden müssen.

Indessen bezweifelt das Initiativkomitee, dass überhaupt eine Vision vorhanden ist. Es möchte festhalten, dass ein verkehrsintensiver Fachmarkt mehr in unserer Region wohl kaum Visionscharakter hätte und die Ansiedlung eines solchen nur zur Folge hätte, dass unsere Bevölkerung dem Verdrängungswettbewerb in einem gesättigten Markt aus nächster Nähe zusehen könnte.

3. Ad Ziffer 3, Lösungsvorschlag des Gemeinderats:

Vgl. unsere Bemerkungen unter Ziffer 1.

Ziffer 3 ist im Sinne dieser Bemerkungen vollumfänglich zu überarbeiten, um jeglichen Vorwurf des Rechtsmissbrauchs auszuschliessen.

4. Ad Ziffer 5.5, Unwirksamkeit der Volksinitiative:

Die Initiative geht von einer maximal zulässigen Parkplatzzahl von 640 aus. Diese Parkplatzzahl wurde bereits von verschiedener Seite (Regierungsstatthalter, AGR, vgl. oben) zu einem maximal zulässigen Fahrtenplafond von 2'500 Fahrten für das Gümligenfeld umgerechnet. Damit ist die Ausgangslage klar.

Eine allfällige bereits heute bestehende Rechtsunsicherheit wäre sicher nicht vom Initiativkomitee oder von jenen Stimmberechtigten zu vertreten, welche die Initiative unterzeichnet haben, sondern allein vom Gemeinderat, der durch seine Unterlassungen (keine rechtzeitige Anpassung des kommunalen Rechts an die kantonalen Vorgaben) und Handlungen (Empfehlung der Überweisung der Motion Aeschlimann/Graham, welche diese Festschreibung verlangte, als Postulat bei gleichzeitiger Abschreibung) verhindert hat, dass eine Steuerung über einen Fahrtenplafond nach dem ursprünglichen Volkswillen ausdrücklich festgeschrieben werden konnte.

Es ist krass rechtsmissbräuchlich, nun im Erläuterungsbericht festzuhalten, mit der Volkinitiative sei es nicht möglich, ein starkes Verkehrsaufkommen zu verhindern.

Damit ist auch die Aussage zu streichen, die Volksinitiative lasse ein Verkehrsaufkommen von 10'000 Fahren DTV zu.

Diese Aussage wäre ohnehin nicht nachvollziehbar. Erstens geht selbst der Kanton (vgl. Roduner-Bericht vom 14.2.07, S. 10, Ziff. 3.3. „Kapazität Verkehrsnetz – anschluss Muri A6“) von einem maximal zulässigen Fahrtenplafond von 6'800 Fahrten für das Gümligenfeld aus. Es ist nicht nachvollziehbar und müsste erläutert werden, weshalb dies bei Annahme der Volksinitiative

keine Gültigkeit beanspruchen könnte. Zweitens wäre darzulegen, inwieweit man angesichts der Nutzungsbeschränkungen der Volksinitiative selbst auf diesen maximalen Fahrtenplafond von 6'800 Fahrten DTV kommen könnte. Der Phantasie des Gemeinderates bei diesen Erläuterungen setzen wir selbstverständlich keine Grenzen.

5. Ad Ziffer 6, Umsichtige Verkehrslösung:

Die gesamte Ziffer 6 mit ihren Unterkapiteln ist verwirrend und verschleiern verfasst. Es ist nicht nachvollziehbar, inwieweit nur verkehrsintensive Vorhaben im Spannungsfeld zwischen den Zielen der Raumordnung und jenen der Luftreinhaltung stehen sollen. Das gesamte Fahrtenaufkommen eines Schwerpunktes steht in diesem Spannungsverhältnis.

Wir ersuchen Sie, den Zielen der Raumordnung und der Luftreinhaltung das ihnen zustehende Gewicht beizumessen und nicht durch eine Zerstückelung von bewilligungspflichtigen Bauvorhaben sowie durch eine Unterscheidung zwischen altrechtlichen und neurechtlichen Bewilligungen zu unterhöhlen.

Mit freundlichen Grüßen

Für das Initiativkomitee:

Daniela Pedinelli