

Einschreiben

Gemeinderat  
der Gemeinde Muri b. Bern  
Thunstrasse 74  
3074 Muri b. Bern

Tannacker, 30. April 2007

**Öffentliche Mitwirkungsaufgabe  
Änderung der Überbauungsordnung Gümligenfeld  
Gegenvorschlag des Gemeinderates zur Volksinitiative "Für eine Nutzung des  
Gümligenfelds ohne grossen Publikumsverkehr"**

Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren,

Gerne nehmen wir die uns gebotene Gelegenheit wahr, zur Mitwirkungsvorlage fristgerecht Anregungen zu unterbreiten und Einwände zu erheben.

1. Grundsätzlich begrüssen wir, dass der Gemeinderat die seit der Revision des kantonalen Baurechtes im Jahr 2000 mögliche und ab 2003 fällige Anpassung der Überbauungsordnung Gümligenfeld endlich vornimmt.
  - a. Mit Nachdruck rügen wir indessen, dass der Gemeinderat erst auf Druck der Bevölkerung (Initiative, Bauverzögerungen wegen Rechtsunsicherheiten) und erst mit einer 4 bis 7-jährigen Verspätung bereit ist, die zahlreichen Rechtsunsicherheiten, welche die bestehende UeO nach sich zieht, zu beheben. Wegen Rechtsunsicherheiten hat die Baupolizei die Ansiedlung des Mediamarktes im Gümligenfeld bewilligen können, ein Entscheid, der auch im Rahmen des vorliegenden Revisionsprojektes der UeO nachhaltige Probleme nach sich zieht.

**Antrag 1:** es sei zu überprüfen ob die Strukturen der Gemeinde genügend ausgebaut sind, um den wichtigen und immer komplexeren Herausforderungen im Bereich Pla-

nung und Rechtsetzung gerecht zu werden. Es seien nötigenfalls Vorkehrungen zu treffen, um weitere Rechtsetzungsdefizite zu verhindern.

2. Wir begrüssen grundsätzlich auch die am 18. April publizierte Verfügung zum Erlass der Planungszone.

- a. Allerdings stellen wir hier den

**Antrag 2a**, dass der Planungssperimeter auf das gesamte Gebiet des Autobahnanschlusses auszudehnen sei, da dieses - die ZPP Tannental II, und die notwendigen Anpassungen der Verkehrsinfrastrukturen inbegriffen – eine Einheit darstellt und einer gründlichen Gesamtplanung bedarf.

- b. Wir erinnern daran, dass auch die bestehende Überbauungsordnung gleichzeitig mit dazu notwendigen Anpassungen der Verkehrsinfrastrukturen öffentlich auflagen und vom AGR [mit](#) Verfügung am 28.5.1999 genehmigt wurden. Die Bevölkerung kann einen Entscheid zum Gegenvorschlag nur fällen, wenn ihr die Gesamtheit der Auswirkungen und alle notwendigen Massnahmen bekannt sind. Wir verlangen deshalb,

**Antrag 2b** dass die öffentliche Auflage des Gegenvorschlages erst dann (oder gleichzeitig) erfolgt, wenn die Planungsarbeiten für das gesamte Gebiet am Autobahnanschluss inkl. jener für die Verkehrsinfrastrukturen abgeschlossen sind.

3. Das Gümligenfeld liegt wegen der starken Belastung (Luft, Lärm), insbesondere durch den Verkehr, in einem, gemäss Umweltschutzgesetzgebung massnahmenpflichtigen Gebiet. Unser

**Antrag 3** lautet deswegen wie folgt: das gemäss bestehender Planung angestrebte Fahrtenmaximum von 2'500 ev. 3'000 Fahrten DTV sei im Gegenvorschlag anstelle der dort vorgesehenen 6'500 Fahrten DTV (grundeigentümergebunden) zu übernehmen.

**Eventualiter (zu Antrag 3)** sei dem Souverän eine weitere Vorschlagsvariante mit diesem Fahrtenmaximum zu unterbreiten, damit die Bevölkerung frei entscheiden kann, falls der Gemeinderat am Gegenvorschlag mit 6'500 Fahrten/Tag festhält.

4. Die bestehende Überbauungsordnung lässt den Bau von maximal 640 Parkplätzen zu. Gemäss Gegenvorschlag soll dieser Parkplatzplafond gestrichen werden, wodurch die Anzahl Parkplätze auf der Anlage noch ansteigen wird. Anlagen mit mehr als 300 Parkplätzen sind UVP-pflichtig. Eine Gesamtbeurteilung für die ursprünglich geplante Anlage liegt vor (UVP 324 Überbauungsordnung „Gümligenfeld“ Muri vom 3. Dezember 1998,

**Antrag 4:** Auf der Grundlage der bestehenden UVP seien die folgenden Planungsvarianten bezüglich Umweltverträglichkeit zu beurteilen:

- Initiative,
- Gegenvorschlag und
- die unter Antrag 3 geforderte weitere Variante des Gegenvorschlages.

Wesentlich dabei ist, dass die Anlage als Ganzes stufengerecht im Sinne von Art. 7 Abs. 3 KUVPV beurteilt wird, also unter Miteinbezug der bereits erstellten Bauprojekte (DLZ, Reitsportzentrum). Allfällige Bauvorhaben, die der KUVPV unterliegen, sind im Rahmen der Baubewilligungsverfahren mit einer UVP 2. Stufe zu beurteilen. Der in der Mitwirkungsaufgabe unterbreitete Bericht (Roduner BSB, vom 14.2.07) nimmt keinen Bezug auf die bereits bestehende UVP. Als Ausgangswerte für die UVP der Anlage können keinesfalls die zum Zeitpunkt 2006 ermittelten Daten verwendet werden, wie dies im Bericht Roduner getan wird. Massgebend für die Umweltverträglichkeit der Anlage sind (wie erwähnt) die gesamten von der Anlage produzierten Immissionen, inklusive der durch das DLZ und das Reitsportzentrum verursachten Belastungen.

5. Die Baubewilligung für das DLZ wurde vor dem Inkrafttreten (März 2003) der neuen kantonalen Parkplatzbestimmungen erteilt. Sie umfasst 128 PP (später korrigiert auf 131 PP). Diese Anzahl PP verursacht heute ein Verkehrsaufkommen von etwa 2'000 Fahrten DTV. Diese werden z.Z. ausschliesslich von der einzigen Mieterin des DLZ, der Mediamarkt AG, generiert. Müssten die Parkplätze mit Mietern der drei oberen Stockwerke (heute grösstenteils unbenutzt) geteilt werden, ginge das heute verursachte Verkehrsaufkommen zurück, da weniger PP für den kundenintensiven Fachmarkt genutzt werden könnten.

Fazit: die vorliegende Baubewilligung wurde somit eindeutig nicht für ein ViV erteilt, da es bei der heute bewilligten Nutzung unter Berücksichtigung der Parkplatzzahl deutlich weniger als 2'000 Fahrten hätte generieren können. Der Bericht Roduner vom 14.2.07 geht fälschlicherweise davon aus (Ziffer 3.1), dass 2'000 Fahrten/Tag für MM und weitere 1'000 Fahrten/Tag für noch leer stehende Dienstleistungsnutzungen, also gesamthaft 3'000 Fahrten/Tag genehmigt seien. Dies trifft in keiner Weise zu. Genehmigt sind einzig 131 Parkplätze und bestimmte Nutzungen, aber keine Fahrten. Wie oben gezeigt, führt die heute in der UeO geltende Kombination von Nutzungs- und Parkplatzbegrenzungsregelungen zu maximal etwa 2'000 Fahrten/Tag.

**Antrag 5:** Es sei festzustellen, dass für das (nach altem) Recht bewilligte DLZ keine Fahrten genehmigt wurden, sondern 131 Parkplätze und dass mit dieser Anzahl maximal etwa 2'000 Fahrten/Tag hätten generiert werden können. Diese Feststellung ist deswegen wichtig, weil heute kein höherer Anspruch als 2'000 Fahrten/Tag für das DLZ besteht, wie im erwähnten Bericht suggeriert wird.

6. 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). Der regionale Richtplan gilt rückwirkend, da dieser erst Jahre nach diesem Datum in Kraft gesetzt wurde.

**Antrag 6:** Es sei festzustellen, dass das DLZ ein Fahrleistungskontingent für alle erzeugten Fahrten benötigt, sofern es heute oder später mit allfälligen Erweiterungen als ViV eingestuft wird.

7. Die Wiedererwägung des Ansiedlungsentscheides Mediamarkt des Regierungsrates wurde zurückgestellt. Die Revision des Entscheides ist deswegen notwendig, weil sowohl dem Regierungsrat, als auch der BVE im Beschwerdeverfahren nachweislich falsche Fahrtenzahlen vorlagen. Der Anteil des durch das Gümligenfeld generierten Verkehrs verursacht nach den neusten Verkehrsberichten der Roduner BSB einen dreimal höheren Mehrverkehr auf der Feldstrasse als zum Zeitpunkt des Entscheides prognostiziert worden war. Auf der Thunstrasse ist der Anteil etwa doppelt so hoch. (siehe Verkehrsstudie zur Verkehrsplanung Gümligenfeld / Nationalstrassenanschluss Muri / A6 vom 20 Juli 2006 und „Verkehrsgutachten Stand 6. Oktober 2006“). Die nachfolgenden Werte wurden zum Beweis diversen uns zugänglichen Berichten (des gleichen Verfassers) entnommen:

<b>Verkehrsbericht vom 11.1.07 zu Umnutzungsgesuch</b>	Spanne	Mittelwert
Thunstrasse Richtung Muri	14%- <b>19%</b>	<b>17%</b>
Feldstrasse Richtung Gümligen	12%- <b>18%</b>	<b>15%</b>
Autostrasse von/nach Worb:	4%-6%	5%
Thunstrasse Richtung Allmendingen/ Rubigen:	3%-6%	4%
Nationalstrasse A6 Richtung Thun:	5%-10%	6%
Nationalstrasse A6 Richtung Bern:	51%-56%	53%

<b>Berichte: Zschokke vom 12.4.06 Gutachten Teil 1 Analyse vom 5.4. 06 (Kamata vom 7.11.05)</b>	Spanne in Klammern Kamatabericht	Mittelwert
Thunstrasse Richtung Muri	(7-9) 6%- <b>10%</b>	<b>8%</b>
Feldstrasse	(4-5) 3% - <b>5%</b>	<b>5%</b>
Autostrasse von/nach Worb:	(5-7) 4% - 7%	6%
Thunstrasse Richtung Allmendingen/ Rubigen:	(5-7) 4% - 7%	6%
Nationalstrasse A6 Richtung Thun:	(6-10) 5%-11%	8%
Nationalstrasse A6 Richtung Bern:	(65-70) 65% -75%	67%

Die alarmierenden neueren Prognosen sind deswegen von erheblicher Bedeutung, weil die UeO „Gümligenfeld“ vorschreibt, dass durch Bauvorhaben im Gümligenfeld in den Wohngebieten kein grosser Publikumsverkehr entstehen darf und gemäss Baureglement Art. 58 folgende Bestimmung gilt:

*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.*

Alle bisherigen Analysen der Roduner BSB gingen davon aus, dass nur 13% des Verkehrsaufkommens über Kantons- und Gemeindestrassen durch die Ortsteile Muri und Gümligen geführt würden. Nach den neueren Analysen ist dieser Wert auf 32% angestiegen. Nimmt man die möglichen Extremwerte der Spanne, waren es früher maximal 15%, neu 37%. Damit erfüllt die Planung die grundsätzliche Anforderung im BauR nicht, dass der Verkehr im Wesentlichen auf die Autobahn auszurichten sei. Die neue Studie führt zum Schluss, dass im „worst-case“-Szenario (obere Werte der Spanne zusammengezählt) nur 60% des Verkehrs über die Autobahn und Autostrasse geführt würden, was wohl BauR-widrig ist. Scheinbar ist den Verkehrsprognosen nicht zu trauen.

**Antrag 7.a:** Um zu vermeiden, dass aufgrund falscher Prognosen Fehlentscheidungen gefällt werden, sind dringend weitere (neutrale) Verkehrsexperten in die Planung miteinzubeziehen. Die Roduner BSB kann nicht als neutral beurteilt werden, weil sie in der gleichen Sache sowohl für die Behörden als auch für Privateigentümer im Gümligenfeld tätig ist.

**Antrag 7.b:** Die Umschreibungen „kein grosser Publikumsverkehr“ und „kein grosser Publikumsverkehr durch Wohngebiete“, „der Individualverkehr hat sich im Wesentlichen auf die Autobahn auszurichten“, „Fachmärkte“ „Fachmarktketten mit Tiefstpreistrategie“, „Discount“, seien zur Verbesserung der Rechtssicherheit für die Bevölkerung und Bauinteressierte rechtsverbindlich zu präzisieren.

**Antrag 7.c:** Der GR soll ein Massnahmenpaket vorsehen, mit dem der Verkehr zum und vom Gümligenfeld weg besser auf die Autobahn ausgerichtet wird als heute.

**Antrag 7.d:** Es seien Massnahmen zu treffen, dass die Zufahrt für die von der Autobahn her unerwünschten Kunden zum Einkaufszentrum Turbenweg unattraktiv ist, z.B. durch Verkehrsrestriktionen auf der Achse Feld-/Tannackerstasse.

8. Der Gemeinderat geht in seinem Gegenvorschlag 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. Diese Auslegung ist innerhalb der Behörden umstritten (Schreiben vom 30. Mai 2006 des Regierungsstatthalteramtes an die BVE [Beilage]). Wir weisen darauf hin, dass das Fahrleistungsmodell (Kapitel 4.2.3 „Bau- und Betriebsvorschriften in der Nutzungsplanung“) explizit die Möglichkeit einräumt, einen Parkplatzplafond festzulegen.

**Antrag 8:** Es sei zu begründen, weswegen aus rechtlicher Sicht die Parkplatzplafonierung unhaltbar sein soll und weswegen die Feststellung keine Gültigkeit mehr habe, die UeO sei umweltverträglich, wenn nicht mehr als 640 PP entstehen. Insbesondere sind die Materialien

(Protokoll KPP, oberinstanzliche Urteile) offen zu legen, welche dem Schreiben des AGR vom 26.4.06 an die Gemeinde zugrunde liegen.

9. Die Initiative wurde zu einem Zeitpunkt eingereicht, zu dem die auch heute noch in der UeO enthaltenen Parkplatzbestimmungen unbestritten waren. Die Initianten gingen ausserdem von der Verbindlichkeit der UVP aus, auf die im Entscheiddispositiv der Genehmigungsverfügung des AGR vom 28.5.99 explizit Bezug genommen wird. Letztere basiert ihrerseits auf einem Verkehrswachstum von 2'500 täglichen Fahrten. In seinem Erläuterungsbericht Ziffer 5.5 geht nun der GR davon aus, dass die Initiative ein Verkehrswachstum von 10'000 Fahrten/Tag auslösen könnte. Dies entspricht einer eindeutigen Fehlinformation, da das Wachstum durch die zukünftig vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen auf 6'800 Fahrten begrenzt wird. Ausserdem geht der GR ausdrücklich davon aus, dass zusätzlich vier „Nicht-ViVs“ (wenn sie den Nutzungsbestimmungen nicht widersprechen) mit je einem Verkehrsaufkommen von 1'850 Fahrten/Tag angesiedelt werden könnten. Der Gemeinderat setzt also die Umschreibung des Initiativtextes „grossen Publikumsverkehr“ offensichtlich in Korrelation zum Verkehrsaufkommen, das ein ViV verursacht. Das ist weder der wohl verstandene Sinn des Initiativtextes, noch entspricht es dem klaren Wortlaut. Diesen Sinn vermag man auch nicht aus den Ausführungen des AGR zur Gültigkeit der Initiative vom 30.4.06 zu erkennen. Die Formulierung der Initiative, dass nur Nutzungen erlaubt sind, die allgemein keinen „grossen Publikumsverkehr“ (anstatt, wie in der geltenden Verordnung keinen „grossen Publikumsverkehr in Wohngebieten“) verursachen, ist so zu interpretieren, dass die erlaubten Nutzungen nach dem Initiativtext generell nur geringen Verkehr verursachen dürfen. Wenn die Initianten nämlich das Ziel verfolgt hätten, ViVs zu verhindern, wie der GR ihnen unterstellt, hätten sie dieses Ziel wohl auch so in den Initiativtext aufgenommen. Das haben sie aber nicht getan. Es ist deswegen geradezu absurd und rechtsmissbräuchlich, den Text auf diese Art zu interpretieren. Vielmehr ist der Initiativtext so zu interpretieren, dass nur noch Nutzungen zugelassen sind, die gesamthaft nicht mehr Publikumsverkehr verursachen als nach den heute gültigen Bestimmungen in den Wohngebieten zugelassen ist. Obschon der heute in Wohngebieten zugelassene Anteil Verkehr nicht eindeutig quantifiziert ist, beträgt er nach den alten Prognosen Roduner im Mittel 13% (siehe Tabellen oben) und nach den neuen Prognosen im Mittel 32%. Ein Bauvorhaben, das nach geltendem Recht gesamthaft etwa 2'000 Fahrten/Tag verursacht, dürfte nach Annahme der Initiative also noch maximal 32% davon erzeugen. Wenn die Interpretationsweise des Gemeinderates zulässig wäre, was wir (weil sie sich nicht an den klaren Wortlaut hält) bestreiten, entstünde bei Annahme der Initiative also eine Situation mit für alle Seiten unhaltbarer Rechtsunsicherheit. Wir hätten dann eine UeO, in der weiterhin Vorschriften (z.B. PPV, Parkplatzreglement, Parkplatzplafond) enthalten sind, die möglicherweise nicht mehr gültig, mit Sicherheit aber veraltet sind. Ein solcher Zustand wäre unzweckmässig und deswegen wohl auch unrechtmässig.

**Antrag 9:** Der Gemeinderat soll entweder, wie unter Antrag 3 verlangt, einen weiteren Gegenvorschlag ausarbeiten, oder

**eventualiter zu Antrag 9:** die Erläuterungen im wohl verstandenen Sinne der Initiative anpassen.

10. Der Souverän stimmte der geltenden UeO u.a. deswegen zu, weil er davon ausging, dass unterschiedliche Nutzungen im Gümligenfeld angesiedelt würden. Heute scheinen sich nur noch Investoren für Fachmärkte zu finden. Aus unserer Sicht ist die alleinige Nutzung des Gümligenfeldes für Fachmärkte keine sinnvolle Entwicklungsperspektive für dieses Gebiet. Vielmehr sollen im Gebiet auch Betriebe angesiedelt werden, die eine höhere Dichte an Arbeitsplätzen, insbesondere qualifizierten, schaffen als Fachmärkte.

**Antrag 10:** Es sei die folgende Formulierung in den Gegenvorschlag aufzunehmen: „Der Anteil für reine Fachmarktnutzung darf maximal 25% der Gesamtnutzung betragen.“

11. Dem regionalen Richtplan (Seite 5) entnehmen wir den folgenden Wortlaut für eines der Kriterien für die Beurteilung eines ESP-Standortes:

*„**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.“*

An der öffentlichen Informationsveranstaltung vom 18.4.07 des Gemeinderates zur Mitwirkungsvorlage wurde geäußert, der „Synergieeffekt“ für den ESP Gümligenfeld bestehe darin, dass der Unfallschwerpunkt an der Einmündung der Ausfahrt der Autobahn in die Thunstrasse (Waldrain) dank des ESP rascher behoben werde,. Aus unserer Sicht ist es unethisch, ja verwerflich, wenn die raschere Behebung eines Unfallschwerpunktes als Kriterium für die Standortqualität eines ESP herhalten soll. Damit gälte, was keinesfalls sein darf: keine rasche Behebung des Unfallschwerpunktes ohne ESP.

**Antrag 11:** Der Gemeinderat soll einen anderen „Synergieeffekt“ aushandeln und sich ausserdem von der Verknüpfung Risikominderung versus bessere Akzeptanz des ESP distanzieren. Befürwortende der Initiative können nicht mitverantwortlich sein für die Unfallopfer am Knoten Waldrain!

12. Anpassungen der Eläuterungsberichte I und II zur bestehenden UeO wurden nicht vorgelegt.

**Antrag 12:** Wir gehen davon aus, dass diese nützlichen Hilfsmittel für die Interpretation der UeO für die öffentlichen Auflage bereit stehen werden. Sie sollen für alle Abstimmungsvarianten vorbereitet werden.

13. Wir würden es begrüßen, wenn der GR und das Initiativkomitee einen gemeinsamen Kompromissvorschlag aushandeln könnten.

**Antrag 13:** Es seien Verhandlungen mit dem Initiativkomitee zu führen.

14. Weil der Text des Gegenvorschlages aufgrund unserer Anträge wesentlich zu überarbeiten ist, verzichten wir darauf, auf der Grundlage des vorliegenden Texts Verbesserungsvorschläge zu unterbreiten.

Mit freundlichen Grüßen

**podium**  
für den Vorstand: