

Gemeinderat will Entwicklungsschwerpunkt Gümligenfeld umsichtig nutzen

Das kantonale Entwicklungsschwerpunkt – Programm (ESP), zu welchem auch der ESP Gümligenfeld gehört, ist eines der wichtigen Projekte zur wirtschaftlichen Attraktivierung des Kantons Bern. Der Gemeinderat will dieses Programm entsprechend umsetzen und stellt der Initiative "Für eine Nutzung des Gümligenfelds ohne grossen Publikumsverkehr" einen Gegenvorschlag gegenüber. Dieser sieht insbesondere vor, das Potential auf dem Gümligenfeld nachhaltig und rücksichtsvoll auszuschöpfen und Rechtssicherheit herzustellen. Das Fahrtenkontingent soll auf maximal 6'500 Fahrten/Tag beschränkt bleiben. Entsprechende Anpassungen an eine umweltverträgliche und sichere Verkehrsführung werden durch Bund und Kanton getragen.

Das Gümligenfeld ist einer der ESP des Kantons Bern und damit ein wichtiges Projekt zur wirtschaftlichen Attraktivierung des Kantons. ESP sind der Ausdruck der koordinierten Wirtschafts-, Verkehrs-, Umwelt- und Raumordnungspolitik an ausgewählten und eingehend geprüften Standorten des Kantons.

Der Gemeinderat vertritt die klare Auffassung, dass diese kantonale Strategie auch im ESP Gümligenfeld konsequent Anwendung finden soll. Die Volksinitiative "Für eine Nutzung des Gümligenfelds ohne grossen Publikumsverkehr" erschwert die Umsetzung dieser Strategie. Darum macht der Gemeinderat einen Gegenvorschlag.

Die von den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern der Gemeinde Muri bei Bern am 28. September 1997 genehmigte Überbauungsordnung (ÜO) Gümligenfeld hat die Gesamtzahl der zulässigen Parkplätze auf maximal 640 festgelegt. Ferner ist festgehalten worden, dass bei jedem Baugesuch nachzuweisen ist, dass für die verbleibenden Baugrundstücke eine anteilmässige Anzahl Parkplätze übrig bleibt.

Im Laufe des Jahres 2006 haben die für bau- und planungsrechtliche Fragen primär zuständigen kantonalen Stellen übereinstimmend festgestellt, dass diese Begrenzung auf max. 640 Parkplätze durch das kantonale Recht per 1. März 2003 aufgehoben worden ist. Das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) hat es in diesem Zusammenhang als sinnvoll bezeichnet, die zulässigen Fahrten und ihre Verteilung auf die verschiedenen Parzellen zu begrenzen.

Der Gemeinderat will dieser Empfehlung des AGR folgen. Eine Festlegung der Anzahl Fahrten für das ganze Gebiet und deren Verteilung auf die einzelnen Baufelder ist zweckmässig. Sie ist zusätzlich auch geeignet, die durch die Änderung des kantonalen Rechts entstandene Rechtsunsicherheit zu beheben.

Die in der Volksinitiative verlangten Änderungen an der ÜO sind nicht geeignet, die Rechtssicherheit wiederherzustellen. Sie erschweren zudem die ökonomisch nachhaltige Nutzung des Gümligenfeldes. Kommt hinzu, dass das Ziel der Initiative, ein starkes Verkehrsaufkommen im Gümligenfeld zu vermeiden, mit dem vorliegenden Initiativtext nicht zu erreichen ist.

Mit seinem Gegenvorschlag verfolgt der Gemeinderat insbesondere folgende Zielsetzungen:

- Der kantonale Entwicklungsschwerpunkt Gümligenfeld und mithin das Potential für die wirtschaftliche Entwicklung des Kantons soll realisiert werden können.
- Es soll eine für die Bevölkerung und die Umwelt verträgliche Nutzung ermöglicht werden.
- Die Rechtssicherheit soll wiederhergestellt werden.
- Die Nutzung soll auf die Kapazitäten des übergeordneten Verkehrsnetzes Rücksicht nehmen.

Insgesamt will der Gemeinderat mit dem Gegenvorschlag die Voraussetzungen schaffen, dass auch das restliche Bauland im Gümligenfeld einer angemessenen Nutzung zugeführt werden kann.

Den Zielkonflikt zwischen Verkehr, Raumordnung und Umwelt bzw. die Auswirkungen von Einkaufs- und Freizeitnutzungen auf den Verkehr an den definierten Standorten nimmt der Gemeinderat ernst. Mit der Anwendung des sogenannten Fahrleistungsmodells können die wirtschaftlichen Entwicklungsziele mit den Anforderungen des Umwelt- und Landschaftsschutzes in Einklang gebracht werden.

Fazit ist, dass die Umweltverträglichkeit der gesamten Anlage im Endausbau aufgrund der Grobbeurteilung der Lärm- und Luftbelastung nachgewiesen ist. Die zusätzliche Verkehrsbelastung durch weitere Projekte auf dem Areal und unter Berücksichtigung der bestehenden Anlagen kann demzufolge aus Sicht der Umweltverträglichkeit realisiert werden.

Vor diesem Hintergrund und der neuen kantonalen Gesetzgebung hat der Gemeinderat klare Vorgaben und Regelungen getroffen, welche in den Gegenvorschlag eingeflossen sind. So will der Gemeinderat die Gesamtzahl der durchschnittlich täglichen Fahrten (DTV) auf maximal 6'500 beschränken. Um das bereits heute zu Spitzenzeiten ausgelastete Verkehrsnetz den künftigen Herausforderungen anzupassen, will der Kanton eine Kapazitätssteigerung realisieren. Damit wird gleichzeitig ein Unfallschwerpunkt saniert (Einmündung der Autobahnausfahrt der A6 von Thun kommend in die Thunstrasse). Sämtliche damit zusammenhängenden Kosten werden durch den Bund und gegebenenfalls den Kanton Bern getragen.

Muri bei Bern, 26. März 2007

GEMEINDERAT MURI BEI BERN