

**Überbauungsordnung  
„Gümligenfeld“  
Muri**

**Umweltverträglichkeitsprüfung**

**Gesamtbeurteilung der Koordinationsstelle für  
Umweltschutz des Kantons Bern  
zuhanden der Leitbehörde**

## Grundlagen und Vorgehen

<b>Vorhaben:</b>	Überbauungsordnung „Gümligenfeld“
<b>Gesuchsteller:</b>	Gemeinde Muri bei Bern
<b>Standortgemeinde:</b>	Gemeinde Muri bei Bern
<b>Rechtsgrundlagen:</b>	Bundesgesetz über den Umweltschutz (USG) vom 7. Oktober 1983; Art. 9; Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) vom 19. Oktober 1988; Kantonale Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (KUVPV) vom 16. Mai 1990.
<b>UVP-Pflicht:</b>	UVPV und KUVPV, Ziffer 11.4 des Anhanges: Parkhäuser und -plätze für mehr als 300 Motorwagen
<b>Leitverfahren:</b>	Erlass der Überbauungsordnung
<b>Leitbehörde:</b>	Amt für Gemeinden und Raumordnung, Kreis BeM
<b>Beurteilungsgrundlagen:</b>	Umweltverträglichkeitsbericht vom 10. Juni 1998
<b>UVB-Bearbeiter:</b>	Büro Ecoptima, Bern
<b>Beteiligte Fachstellen:</b>	(1) Arbeitsgruppe Koordinierte Parkplatz-Praxis (KPP) (2) KIGA, Abt. Umweltschutz (3) Tiefbauamt, Fachstelle Strassenlärm (4) Amt für Gewässerschutz und Abfallwirtschaft (5) Bodenschutzfachstelle (6) Archäologischer Dienst

Die vorliegende Beurteilung und der Antrag der KUS ist den beteiligten kantonalen Umweltschutzfachstellen im Entwurf unterbreitet worden. Sie haben die Aussagen und Anträge, die Ihren Bereich betreffen, überprüft und sich damit einverstanden erklärt. Auf schriftliche Stellungnahmen wurde verzichtet. Die Arbeitsgruppe Koordinierte Parkplatz-Praxis (KPP) hat das Geschäft anlässlich Ihrer Sitzung vom 19. August und 28. Oktober 1998 behandelt. Ihre Beurteilung ist in der vorliegenden Gesamtbeurteilung enthalten.

## 2. Verfahren

Die Überbauungsordnung lässt den Bau von max. 640 Parkplätzen zu. Anlagen von mehr als 300 Parkplätzen sind UVP-pflichtig. Aufgrund einer geänderten Rechtspraxis sowie der geänderten KUVPV sind die beteiligten Amtsstellen in Absprache mit dem Gesuchsteller zum Schluss gekommen, im Rahmen der ÜO, trotz relativ unbestimmten Nutzungsvorstellungen, eine stufengerechte UVP im Sinne von Art. 7 Abs. 3 KUVPV durchzuführen. Im Rahmen der Baubewilligungsverfahren wird für allfällig UVP-pflichtige Vorhaben die UVP der 2. Stufe durchgeführt.

### 3. Projekt

Mit der Überbauung soll eine stark verdichtete Gebäudestruktur für Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe entstehen, welche für zukünftige Bedürfnisse offen ist.

Die Bestimmungen des Baureglementes der Gemeinde Muri sahen für dieses Gebiet ein „Angebot an Arbeitsplätzen für Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben“ vor. Mit dem Erlass der Überbauungsordnung wurden die Nutzungsbestimmungen geöffnet. Neu sind „Nutzungen für Gewerbe-, Produktions- und Dienstleistungsbetriebe sowie Fachmärkte zulässig. Ausgeschlossen bleiben Einkaufszentren im Sinne von Art. 24 BauV und andere Nutzungen, die einen grossen Publikumsverkehr in Wohngebieten verursachen“.

Die Planung der Überbauungsordnung erfolgte zusammen mit der Erschliessungsplanung: der Strassenplan Kreisel Eichholzweg und Feldstrasse (Thunstrasse) wurde am 26. Januar 1998 von der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern genehmigt. Zur Zeit wird das Projekt unter der Federführung der Abt. Nationalstrasse überarbeitet; grundsätzliche Änderungen, die eine Kapazitätserhöhung für den Kreisel Thunstrasse/ Feldstrasse beinhalten würden, sind aber nicht vorgesehen.

#### 3.1 Das Vorhaben im Rahmen der Gesamtplanung der Gemeinde

Die Auswirkungen der Ortsplanungsrevision auf ihre Umweltauswirkungen wurden 1992 untersucht. Das Gutachten der Firma Infraconsult stellt auch heute noch eine gute Grundlage zur Beurteilung der Umweltauswirkungen dar. Allerdings haben sich die Randbedingungen in der Zwischenzeit bereits stark verändert: während damals noch die Arbeitsplatzzonen im Mittelpunkt des Interesses lagen, stehen heute vermehrt andere Nutzungen im Vordergrund. Für die Luftreinhaltung ist schlussendlich massgebend, wie viele Fahrten erzeugt werden.

*Die Gutachter kommen in diesem Bericht zum Schluss, dass für das Teilgebiet Gümligenfeld und die vorgeschlagene Nutzung dieser Arbeitszone die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehrsmittel noch verbessert werden muss. Andererseits stelle das Gümligenfeld aus kantonaler Sicht einen Entlastungsstandort dar. Aus der Lage zur Autobahn drängten sich deshalb hier insbesondere Ansiedlungen von Betrieben mit grossem Schwerverkehrsaufkommen und starker Autobahnorientierung auf (zitiert aus dem UVB).*

Im Umweltverträglichkeitsbericht werden verschiedene Varianten von Verkehrsaufkommen für „Fachmarkt-Nutzungen mit den „Gewerbe“-Nutzungen gemäss dem Bericht IC verglichen um die unterschiedlichen Auswirkungen aufzuzeigen. Dabei ist ersichtlich, dass die Autobahn A6 und die T10 Richtung Worb bei allen Fachmarktnutzungen durch mehr (übergeordneten) Verkehr belastet wird als mit Gewerbenutzungen, währenddem zumindest bei kleineren Fachmarktnutzungen die Thunstrasse und die Tannackerstrasse eher weniger belastet werden.

#### 3.2 Verkehrsaufkommen MIV

Das Verkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) kann heute noch nicht bestimmt werden, da die Nutzungen des Areals noch nicht abschliessend bestimmt sind. Aus raumplanerischen, verkehrstechnischen und lufthygienischen Gründen ist die Anzahl der neu induzierten Fahrten aber nicht unwesentlich und muss unter Umständen entsprechend beschränkt werden. Gemäss den Überbauungsvorschriften erfolgt eine möglich Beschränkung aufgrund der fixierten max. Parkplatzanzahl von 640. Zudem ist bei jedem Baugesuch ein Nachweis erforderlich, dass für die verbleibenden Baugrundstücke eine anteilmässige Anzahl Parkplätze übrig bleibt.

Entsprechend der Praxis der KPP sollte das zusätzliche Verkehrsaufkommen in einem grösseren Perimeter den Wert der allgemeinen Entwicklung bezüglich Arbeitsplätzen und Wohnplätzen von etwa 6% nicht übersteigen. Mit einem grob geschätzten Wert für ein Gesamtverkehrsaufkommen der Gemeinde Muri von ca. 40'000 Fahrten ergebe sich damit ein zulässiger Mehrverkehr im gesamten Gemeindegebiet für die nächsten 15 Jahre von max. 2'500 Fahrten pro Tag. Diese stark vereinfachten Annahmen, die die spezifischen Umstände der Gemeinde Muri nicht berücksichtigen zeigen, dass zusätzliche stark verkehrserzeugende Nutzungen vermutlich nur sehr zurückhaltend bewilligt werden dürfen. Für das Gümligenfeld sind folgende Überlegungen zum Fahrtenaufkommen massgebend:

- Die verkehrstechnische Kapazität des massgebenden Kreisels Feldstrasse erlaubt gemäss dem im Januar 1998 genehmigten Strassenplan einen maximalen zusätzlichen Verkehr von 1'500 - 2'500 Fahrten pro Tag, abhängig auch von der zukünftigen Nutzung des Gümligenfeldes. Entgegen den Aussagen im UVB sind keine Massnahmen zur Kapazitätserhöhung für den kritischen Kiesel vorgesehen.
- Im aktuellsten Bundesgerichtsentscheid (Schlieren) wurde entschieden, dass anlagebedingte Mehrimmissionen von mehr als  $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$  als überdurchschnittliche Belastungen bezeichnet werden müssen. Anlagen mit überdurchschnittlichen Mehrimmissionen sind nicht massnahmenplankonform, da sie den Massnahmenplan LRV in Frage stellen können. Die Zusatzbelastung durch das Gümligenfeld wird im UVB nicht ausgewiesen; gemäss Angaben des KIGA wird bei der vorliegenden offenen Überbauung das zusätzliche Mikrogramm nach einer behelfsmässigen Abschätzung bei rund 2'500 - 3'000 Fahrten erreicht.

### 3.3 Erschliessung mit dem ÖV

Zur Zeit erfolgt die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) durch die Linie A/P (Tangentallinie Kappelisacker - Allmendingen), was der Güteklasse C gemäss PPV entspricht. Die Gemeinde Muri hat bereits heute im Parkplatzreglement die Güteklasse B festgelegt. Mit dem zur Überbauung gehörenden Strassenplan werden beim Gümligenfeld neue Bushaltestellen in unmittelbarer Nähe der Überbauung festgelegt. Weitere Busverlängerungen und Shuttlebusse werden geprüft.

### 3.4 Stellungnahme der KPP

Bezüglich dem MIV erachtet die KPP eine Fixierung der max. Parkplatzanzahl ohne konkrete Festlegung der Nutzungen nicht als sinnvoll. Aus den im Kapitel 3.2 dargestellten verkehrstechnischen und lufthygienischen Betrachtungen sollte das durch die Überbauung „Gümligenfeld“ entstehende Verkehrsaufkommen nicht grösser als insgesamt max. 2'500 Fahrten pro Tag sein. Mit der Kombination der Überbauungsvorschriften gemäss Art. 17 Abs. 1 (Festlegung der maximalen Parkplatzanzahl und Festlegung des Berechnungsmodus) und Art. 17 Abs. 8 (Anteilmässige Verteilung der Parkplätze auf den gesamten Perimeter) besteht eine faktische Einschränkung bezüglich dem Verkehrsaufkommen. Der kritische Fall, dass alle Parkplätze nur für Verkaufsnutzungen realisiert werden, kann nicht eintreten, da dadurch nur ein geringer Teil der Bruttogeschossfläche innerhalb des Überbauungsperimeters ausgenützt würde. Die KPP rechnet bei einer realistischen Annahme der künftigen Detail-Nutzung für den Vollausbau mit max. rund 3'000 neuen Fahrten pro Tag. Dies ist insbesondere auch aus verkehrstechnischer Sicht kritisch. Bei der Behandlung der einzelnen Baugesuche und der Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrs ist diesem Aspekt entsprechend Rechnung zu tragen. Die Abhängigkeit zwischen dem Überbauungsmass und der ÖV-Erschliessung, wie sie in Art. 14 Abs. 2 der Vorschriften verlangt ist, wird unterstützt.

## 4. Auswirkungen auf die Umwelt

### 4.1 Lärm

Die Berichtverfasser sind der Ansicht, dass die Lärmbelastungen schon heute über dem Grenzwert liegen und der zusätzliche Verkehr keine nennenswerten zusätzlichen Lärmbelastungen zur Folge hat. Mit den vorgeschlagenen Massnahmen am Bau betrachten die Berichtverfasser daher die Lärmschutzverordnung als erfüllt.

Die Beurteilung der Auswirkungen erscheinen tendenziell zu optimistisch und stellt bezüglich den am Gebäude vorgeschlagenen Lösungen eher Notlösungen dar. Allerdings sind die Massnahmen sehr stark von der Nutzung und der Fassadengestaltung abhängig, allenfalls sogar überhaupt nicht notwendig. Es ist daher zulässig, die konkreten Massnahmen erst im Baubewilligungsverfahren festzulegen, bzw. im heutigen Zeitpunkt lediglich die erforderlichen Pegelreduktionen gemäss neuem Anhang 3 festzulegen.

### 4.2 Klima / Luft

Die Berichtverfasser gehen davon aus, dass der zusätzliche Mehrverkehr zu lokalen Zusatzbelastungen von maximal 2,5 % führt. In Anbetracht der grossen Luftbelastung durch den nahen Autobahnverkehr und unter Beachtung der vorgesehenen Massnahmen (Parkplatzanzahl, verbesserte Erschliessung mit dem ÖV) wird die Planung als massnahmenplankonform betrachtet.

Die Berichtverfasser gehen bei ihren Angaben und Berechnungen zum Verkehrsaufkommen vom Gutachten der Firma Infraconsult aus dem Jahr 1992 aus (Ergänzende Untersuchungen zur Ortsplanung Muri, Bericht nach Art. 26 RPV). **Mit den heutigen ÜO-Vorschriften sind auch Fachmärkte zugelassen. Diesem neuen Aspekt wurde aus lufthygienischer Sicht nicht Rechnung getragen.** Die Beurteilung der kantonalen Behörden zu dieser Frage ist in Kapitel 3 eingeflossen.

### 4.3 übrige Umweltbereiche

Die übrigen Umweltbereiche wurden lediglich knapp dargestellt. Die Berichtverfasser gehen davon aus, dass in den übrigen Umweltbereichen keine grundsätzlichen Probleme bestehen. Es sind allgemeine Grundsätze dargestellt, die eingehalten werden sollen.

Wir gehen mit den Berichtverfassern einig, dass die übrigen Umweltbereiche im Rahmen der notwendigen Baubewilligungsverfahren (allenfalls mit UVP 2. Stufe) behandelt werden können, da zum heutigen Zeitpunkt keine grundsätzlichen Probleme erwartet werden müssen, bzw. die in den Vorschriften enthaltenen Bestimmungen zur Reduktion der negativen Auswirkungen für die jetzige Planungsstufe genügen.

## 5. Gesamtbeurteilung der Koordinationsstelle für Umweltschutz

Das Vorhaben ermöglicht die Überbauung eines grossen Areals direkt bei einem Autobahnanschluss. **Entsprechend den heutigen Trends wird auch hier davon ausgegangen, dass zumindest ein Teil dieser Fläche mit Fachmärkten überbaut werden soll.** Aus lufthygienischer Sicht sind Gross-Verkaufsflächen besonders heikel, weil sie überproportional viele Fahrten und damit Luftschadstoffe erzeugen. Andererseits geniesst der Standort aus kantonaler Sicht als Entlastungsstandort seit langem einen besonderen Status, der insbesondere für die Ansiedlung von Betrieben mit grossem Schwerverkehrsaufkommen und starker Autobahnorientierung geeignet ist. **Auch gewisse Fachmärkte können, sofern sie nicht starken Publikumsverkehr erzeugen, dieser Zielsetzung entsprechen.**

Die Schlussfolgerungen der Arbeitsgruppe Koordinierte Parkplatz-Praxis (KPP) sind im Kapitel 3.4 wiedergegeben.

Zu den übrigen Umweltbereichen sind zum heutigen Zeitpunkt keine zusätzlichen Massnahmen notwendig. Im Rahmen der notwendigen Baubewilligungsverfahren (allenfalls mit UVP 2.Stufe) müssen die erforderlichen Massnahmen bezüglich allen Umweltbereichen, aufbauend auf den vorliegenden Unterlagen, stufengerecht untersucht werden.

## **6. Antrag, Auflagen und Bedingungen zuhanden der zust. Behörde**

Die Kombination der Überbauungsvorschriften gemäss Art. 17 bewirkt eine Einschränkung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens. In diesem Sinne erfüllt die Überbauungsordnung „Gümligenfeld“ in Muri die umweltrechtlichen Bestimmungen. Wir beantragen daher der zuständigen Behörde die Überbauungsordnung zu genehmigen.

## **7. Beurteilungskosten**

Die Aufwendungen des KIGA (im Rahmen der Stellungnahme KPP) betragen Fr. 475.-. Unsere Beurteilungskosten für die Gesamtbeurteilung belaufen sich auf Fr. 2'091.-. Eine Gebührenrechnung zuhanden des Gesuchstellers liegt bei.

KOORDINATIONSSTELLE FÜR UMWELTSCHUTZ DES KANTONS BERN

Der Berichtverfasser:

Der Vorsteher:



S. Hinden



G. Iselin