

Änderung der Überbauungsordnung Gümligenfeld

Gegenvorschlag des Gemeinderates zur Volksinitiative "Für eine Nutzung des Gümligenfelds ohne grossen Publikumsverkehr"

Mitwirkung

Erläuterungsbericht

1. Ausgangslage (S.2), 2. ESP (S.2), 3./4. Vorschlag/Ziel GR (S.3),
5.1/2 Flächen, Parkplatz, Umwelt (S.4)

5.3- 5 Initiative (S.4/6)

6. Bauvorhaben, Verkehr, Fahrtenkontingente (S. 6,7)

7. Umweltverträglichkeit (S. 7,8)

8. Schlussfolgerungen (S. 9,10)

I Erläuterungsbericht

1. Ausgangslage

Im Herbst 2005 hat der Media Markt im Gümligenfeld seine Geschäftstätigkeit aufgenommen. Vor diesem Hintergrund hat ein Initiativkomitee Anfang 2006 die Volksinitiative "Für eine Nutzung des Gümligenfelds ohne grossen Publikumsverkehr" eingereicht (vgl. Ziffer 5.3). Zudem hat das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) am 26. April 2006 festgehalten, dass aufgrund von Änderungen der kantonalen Vorschriften und von in der Zwischenzeit ergangenen oberinstanzlichen Urteilen die Parkplatzvorschriften in der Überbauungsordnung (ÜO) Gümligenfeld ihre Gültigkeit verloren haben und nicht mehr anwendbar sind (vgl. Ziffer 5.2). Aufgrund dieser Ausgangslage hat der Gemeinderat beschlossen, einen Gegenvorschlag zur Volksinitiative zu erarbeiten, welcher eine neue, zukunftsgerichtete Regelung des Verkehrsaufkommens ermöglicht. Bevor dieser Gegenvorschlag dem Parlament zuhanden des Volkes formell unterbreitet werden kann, muss er das gesetzlich vorgeschriebene Verfahren (Mitwirkung, Vorprüfung, öffentliche Auflage) durchlaufen.

Der Zeitplan gestaltet sich wie folgt:

April 2007	Mitwirkung
Mai 2007	Auswertung Mitwirkung
Juni/Juli 2007	Vorprüfung durch das AGR
August 2007	öffentliche Auflage
September 2007	Einspracheverhandlungen
Oktober 2007	Verabschiedung des Gegenvorschlags durch den Gemeinderat
November 2007	Behandlung von Initiative und Gegenvorschlag durch das Parlament
Februar 2008	Volksabstimmung

Der vorliegende Bericht mit Beilagen dient als Grundlage für die Mitwirkung. Diese dauert vom 28. März - 30. April 2007.

2. Gümligenfeld als Entwicklungsschwerpunkt im Kanton Bern

Das Programm über die Entwicklungsschwerpunkte (ESP) des Kantons Bern ist eines der wichtigsten Projekte zur wirtschaftlichen Attraktivierung des Kantons. Es ist direktionsübergreifend abgestimmt und wurde in enger Zusammenarbeit mit den Regionen und Gemeinden ausgearbeitet. ESP's sind der Ausdruck der koordinierten Wirtschafts-, Verkehrs-, Umwelt- und Raumordnungspolitik. Für verkehrsintensive Vorhaben von regionaler Bedeutung sind die folgenden Standorte festgesetzt worden:

- Bern: ESP Wankdorf
- Bern: Von Roll (verkehrsintensives Vorhaben (VIV), aber kein ESP)
- Bern: ESP Brünnen
- Bern: ESP Ausserholligen
- Bern: Obermatt / Wangenmatt (VIV, aber kein ESP)
- Köniz: ESP Juch / Hallmatt
- Urtenen-Schönbühl: Jumbo (VIV, aber kein ESP)

- Moosseedorf: ESP Moosbühl
- **Muri bei Bern:** **ESP Gümligenfeld**
- Allmendingen: Gartencenter (MIV, aber kein ESP)

3. Lösungsvorschlag des Gemeinderats

Die von den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern der Gemeinde Muri bei Bern am 28. September 1997 genehmigte Überbauungsordnung (ÜO) Gümligenfeld legt in Art. 17 Ziff. 1 der Überbauungsvorschriften die Gesamtzahl der zulässigen Parkplätze auf maximal 640 fest. Ziffer 8 des gleichen Artikels hält ferner fest, dass bei jedem Baugesuch nachzuweisen ist, dass für die verbleibenden Baugrundstücke eine anteilmässige Anzahl Parkplätze übrig bleibt. Damit Letzteres sichergestellt werden kann, hat die Bauverwaltung jedem Baufeld, entsprechend seinem Flächenhalt, eine max. Anzahl Parkplätze zugewiesen.

Im Laufe des Jahres 2006 haben die für bau- und planungsrechtliche Fragen primär zuständigen kantonalen Stellen (Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion BVE, Amt für Gemeinden und Raumordnung AGR) übereinstimmend festgestellt, dass diese Begrenzung auf max. 640 Parkplätze durch das kantonale Recht (Bauverordnung) per 1. März 2003 aufgehoben worden ist. In seiner Stellungnahme vom 26. April 2006 hat das AGR festgehalten, dass aus fachlicher Sicht eine Begrenzung der zulässigen Fahrten und ihre Verteilung auf die verschiedenen Parzellen (oder die Regelung der Verteilmechanismen) sinnvoll wäre. Zu beachten sei allerdings der Anspruch der Eigentümer auf die bewilligte Nutzung (eine Einschränkung könnte Entschädigungspflichtigen aus materieller Enteignung auslösen).

Der Gemeinderat ist zum Schluss gekommen, dieser Empfehlung des AGR zu folgen. Eine Festlegung der Anzahl Fahrten für das ganze Gebiet und deren Verteilung auf die einzelnen Baufelder ist geeignet, die durch die Änderung des kantonalen Rechts entstandene Rechtsunsicherheit zu beheben. Aus dem gleichen Grund hat der Gemeinderat ebenfalls entschieden, der Volksinitiative einen Gegenvorschlag gegenüberzustellen. Die in der Volksinitiative verlangten Änderungen an der ÜO sind nicht geeignet, die Rechtssicherheit wiederherzustellen.

4. Zielsetzungen des Gemeinderates

Die in den nachfolgenden Abschnitten umschriebene Neuregelung der Verkehrsverhältnisse auf dem Gümligenfeld, welche in den Gegenvorschlag eingeflossen ist, soll insbesondere folgende Zielsetzungen erreichen:

- Der kantonale Entwicklungsschwerpunkt Gümligenfeld soll vollendet 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.

5. Feststellungen

5.1. Flächen- und Nutzungsverhältnisse

Die mögliche Nutzfläche (BGF) für Bauten auf dem Gümligenfeld beträgt ca. 66'000 m². Zum heutigen Zeitpunkt realisiert sind das Reitsportzentrum (inkl. Restaurant Sensi), Feldstrasse 44, auf dem Baufeld D mit ca. 5'000 m² BGF, das Dienstleistungsgebäude Feldstrasse 42 neben dem Reitsportzentrum mit Laden und Büros auf dem Baufeld C mit ca. 3'000 m² BGF und das Dienstleistungszentrum Feldstrasse 30 mit dem Media Markt und aktuell leerstehenden, baubewilligten Flächen für Dienstleistungsbetriebe auf einem Teil des Baufeldes A mit insgesamt ca. 14'000 m² BGF. Die restliche Fläche des Baufeldes A und das ganze Baufeld B sind noch nicht überbaut. Rein theoretisch betrachtet könnten auf den nicht überbauten Baufeldern noch ca. 44'000 m² BGF realisiert werden.

5.2. Parkplatz- und Umweltvorschriften

Am 26. April 2006 nimmt das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) Stellung zur Gültigkeit der Parkplatzvorschriften in der Überbauungsordnung Gümligenfeld (vgl. Ziffer 3). Es wird festgehalten, dass aufgrund der Änderungen der kantonalen Vorschriften und der in der Zwischenzeit ergangenen oberinstanzlichen Urteile die Parkplatzvorschriften in der ÜO ihre Gültigkeit verloren haben und nicht mehr anwendbar sind. Sie sind durch die Parkplatzvorschriften der kantonalen Bauverordnung (BauV) ersetzt worden. Damit gilt die Beschränkung der gesamten Parkplatzzahl von 640 Parkplätzen (PP) nicht mehr. Mit dieser Änderung hat auch die Feststellung keine Gültigkeit mehr, die ÜO Gümligenfeld sei umweltverträglich, wenn nicht mehr als 640 PP entstehen.

5.3. Eingereichte Volksinitiative

Am 26. Januar 2006 wurde die Volksinitiative "Für eine Nutzung des Gümligenfelds ohne grossen Publikumsverkehr" eingereicht. Ziel der Initiative ist es, die Nutzungen im Gümligenfeld so einzuschränken, dass ein grosser Publikumsverkehr vermieden werden kann. Zu diesem Zweck verlangt sie die folgende Änderung der Überbauungsvorschriften:

Artikel 6 Ziffer 1 neu:

Nutzungsart: Zulässig sind Nutzungen für Gewerbe-, Produktions- und Dienstleistungsbetriebe sowie Fachmärkte. Ausgeschlossen sind Einkaufszentren im Sinne von Art. 24 BauV, Fachmarkt-Ketten mit Tiefpreis-Strategie, Discounter, Erotik-Märkte und andere Nutzungen, die einen grossen Publikumsverkehr verursachen.

Die heute geltende Fassung von Artikel 6 Ziffer 1 der Überbauungsvorschriften lautet demgegenüber wie folgt:

Nutzungsart:

Zulässig sind Nutzungen für Gewerbe-, Produktions- und Dienstleistungsbetriebe sowie Fachmärkte.

Ausgeschlossen sind Einkaufszentren im Sinne von Art. 24 BauV und andere Nutzungen, die einen grossen Publikumsverkehr in Wohngebieten verursachen.

Der Anteil für reine Büronutzung darf maximal 60% der Gesamtnutzung betragen. Wohnungen für das betriebsnotwendig an den Standort gebundene Per-

sonal sind gestattet, sofern durch geeignete Massnahmen für wohnhygienisch befriedigende Verhältnisse gesorgt wird.

5.4. Gültigkeit der Volksinitiative

Gestützt auf die einschlägigen gesetzlichen Grundlagen von Kanton und Gemeinde hatte der Gemeinderat die eingereichte Initiative auf ihre Gültigkeit hin zu prüfen. Eine Initiative ist ungültig zu erklären, wenn sie die formellen Voraussetzungen nicht erfüllt, rechtswidrig oder undurchführbar ist. Zwecks Beschaffung der notwendigen Entscheidungsgrundlagen hat der Gemeinderat beim AGR das Vorprüfungsverfahren eingeleitet. Das AGR ist zum Schluss gelangt, dass die Initiative aus gemeinderechtlicher Sicht zulässig ist und einer bau- und planungsrechtlichen Beurteilung standhält. Die in der Initiative vorgesehene Streichung des Passus "in Wohngebieten" und die Beschränkung der Fachmarktnutzung stehen nach Auffassung des AGR zwar nicht in Übereinstimmung mit den (kantonalen) ESP-Entwicklungszielen. Da die kantonale und regionale Richtplanung jedoch keine Vorgaben in Bezug auf eine minimale Nutzung machen, verbleibt der Gemeinde ein entsprechender Handlungsspielraum. Bei der Prüfung der Gültigkeit der Initiative hatte sich der Gemeinderat auch mit der unzulässigen Sammlung von Unterschriften im Stimmlokal Gümligen zu befassen. Da die dort gesammelten Unterschriften für das Zustandekommen der Initiative nicht ausschlaggebend waren, erklärte der Gemeinderat, gestützt auf die Vorprüfung des AGR und eigene Feststellungen, die Initiative mit Verfügung vom 4. Mai 2006 für gültig. Eine gegen diese Verfügung eingereichte Beschwerde wies die Regierungstatthalterin von Bern am 10. Juli 2006 ab.

5.5. Unwirksamkeit der Volksinitiative

Das Ziel der Initiative, ein starkes Verkehrsaufkommen im Gümligenfeld zu vermeiden, ist mit dem Initiativtext nicht zu erreichen. Die vorgesehenen Nutzungseinschränkungen können das künftige Verkehrsaufkommen nicht wirkungsvoll beschränken. Zur Begründung kann Folgendes ausgeführt werden: Auf dem verbleibenden Teil des Baufeldes A sowie auf dem noch nicht überbauten Baufeld B könnten - auch unter den neuen Bedingungen der Initiative (neuformulierter Artikel 6) - ohne weiteres vier neue, nicht verkehrsintensive, Anlagen oder Bauten erstellt werden, welche beispielsweise je 1'875 Fahrten zusätzlich generieren würden. Zum bestehenden Verkehr von derzeit 2'500 Fahrten (DTV) kämen also zusätzlich 7'500 Fahrten (DTV) hinzu, was einem Gesamttotal von 10'000 Fahrten (DTV) entsprechen würde. Eine solche Regelung wollen weder die Initianten noch der Gemeinderat von Muri bei Bern. Da der Kanton mit einer Änderung seiner Rechtsgrundlagen die Beschränkung der Anzahl Parkplätze auf max. 640 aufgehoben hat, drängt es sich vielmehr auf, die Beschränkung des Verkehrsvolumens durch eine verbindliche Festlegung der höchstzulässigen Fahrten zu erreichen. Zudem werden mit diesem Vorgehen objektiv feststellbare Grundlagen für die Baubewilligungsbehörden geschaffen. Ein solches Vorgehen wird auch vom AGR als zweckmässig erachtet.

6. Umsichtige Verkehrslösung

6.1. Fahrten- oder Fahrleistungsmodell

Um die Auswirkungen von Einkaufs- und Freizeitnutzungen auf den Verkehr an den definierten Standorten abzuschätzen und zu begrenzen, wurde durch

kantonale Amtsstellen und die Region Bern das sogenannte Fahrleistungsmodell (FLM) entwickelt. Dieses Instrument bietet die bestmögliche Abstimmung raumplanerischer und umweltrechtlicher Anliegen. Das CO₂-Gesetz legt auf Bundesebene Zielvorgaben für die Reduktion der CO₂-Emissionen fest. Der Kanton Bern definiert im revidierten Massnahmenplan Luftreinhaltung sowie im Kantonalen Richtplan die erlaubte Zunahme des Verkehrs mit Personwagen. Diese Definition beruht auf der Berechnung der täglichen Fahrleistung im Kanton Bern.

Der Zielkonflikt zwischen Verkehr, Raumordnung und Umwelt wird im Kantonalen Richtplan vom 27. Februar 2002 wie folgt umschrieben und entschieden: "Im Spannungsfeld zwischen den Zielen der Raumordnung und jenen der Luftreinhaltung stellen sich besonders grosse Herausforderungen bei der Ansiedlung von verkehrsintensiven Vorhaben im Bereich der Agglomerationen. Die Luftbelastung in den Ballungsgebieten und die Vorgaben der Luftreinhaltung erschweren die Entwicklung zentraler, gut erschlossener Lagen und begünstigen das Bauen "auf der grünen Wiese". Die Entwicklung an weniger gut erschlossenen Orten am Agglomerationsrand und im ländlichen Raum generiert mehr Verkehr, höhere Kosten und eine stärkere Umweltbelastung. Zudem widerspricht sie dem zentralen Anliegen des RPG, die Zersiedelung der Landschaft zu verhindern. Dieser Zielkonflikt darf nicht erst bei konkreten Vorhaben gelöst, sondern muss auf kantonaler Ebene angegangen werden" (a.a.O, S. 39).

Vor diesem Hintergrund befürwortet der Kanton die Realisierung von verkehrsintensiven Vorhaben in den Agglomerationen nicht nur wegen der damit einhergehenden wirtschaftlichen Entwicklung, sondern auch aus Gründen des Umwelt- und Landschaftsschutzes.

In der regionalen Richtplanung des Vereins Region Bern (VRB) wurde das Gümligenfeld - nebst anderen Standorten - als ein geeigneter Standort für ein verkehrsintensives Vorhaben (VIV) im Rahmen von Einkaufs- und Freizeitnutzungen in der Region Bern bestimmt. Dem Standort wurde ein regionales Fahrtenkontingent von 2'500 Fahrten DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr, gemessen über ein ganzes Jahr, Sonn- und Feiertage inklusive) zugeordnet. Eine Anlage oder ein Bauvorhaben gilt als VIV, wenn mehr als 2'000 Fahrten DTV generiert werden. Vorhaben, die unter dieser Zahl bleiben, werden im Fahrleistungsmodell nicht einzeln erfasst, sondern im dafür vorgesehenen Gefäss in der Regionalplanung aufgenommen. Somit beanspruchen auch im Gümligenfeld nur Vorhaben mit mehr als 2'000 Fahrten DTV ein Fahrtenkontingent.

Das Dienstleistungszentrum Feldstrasse 30 wurde **vor** dieser Regelung baubewilligt. Sofern gegenüber der baubewilligten keine andere Nutzung beansprucht wird, fällt diese Anlage dementsprechend nicht unter die Bestimmungen des Fahrleistungsmodells.

6.2.

Realisierte Vorhaben

Im Perimeter der ÜO Gümligenfeld wurden im 2004/2005 zwei grössere Bauvorhaben realisiert. Im Sommer bzw. Herbst 2005 eröffneten sowohl das Reitsportzentrum (RSZ) an der Feldstrasse 44/42 als auch das Dienstleistungszentrum (DLZ) Feldstrasse 30 mit dem Media Markt ihren Betrieb.

6.3. **Geplante Bau- bzw. Umnutzungsvorhaben**

- Die Implenia AG plant auf dem unüberbauten Areal (Baufeld B und z.T. Baufeld A) ein Fachmarktzentrum mit Tankstelle und entsprechender Einstellhalle.
- Die Hauser, Rutishauser, Suter AG (HRS) hat für die Liegenschaft Feldstrasse 30 ein Umnutzungsgesuch eingereicht. Sie möchte im zurzeit leerstehenden Teil des Dienstleistungsgebäudes zusätzliche Verkaufsfläche schaffen.

6.4. **Verkehrsverhältnisse / Auswirkungen**

Das durch den Gemeinderat beim Büro Roduner BSB + Partner veranlasste Monitoring hat bei den heute bereits bestehenden Nutzungen folgendes Verkehrsaufkommen ermittelt:

- Reitsportzentrum Feldstrasse (RSZ) 44 und Dienstleistungsgebäude Feldstrasse 42 ca. 500 Fahrten / Tag
- Dienstleistungszentrum Feldstrasse 30 ca. 2'000 Fahrten / Tag

Das zusätzliche Verkehrsaufkommen, das durch die geplanten Bau- bzw. Umnutzungsvorhaben im Gümligenfeld erzeugt würde, kann wie folgt abgeschätzt werden:

- Fachmarktzentrum der Implenia AG ca. 4'500 Fahrten / Tag
- Dienstleistungszentrum Feldstrasse 30 ca. 1'000 Fahrten / Tag

Das voraussichtliche Gesamttotal von ca. 8'000 Fahrten / Tag kann durch das bestehende Strassennetz nicht aufgenommen werden.

6.5. **Zusätzliche Fahrtenkontingente?**

Die Vertreter des Amtes für Gemeinden und Raumordnung (AGR) haben verschiedentlich unmissverständlich signalisiert, dass für "Einkaufen und Freizeit" kaum zusätzliche Kontingente vom Kanton abgeholt werden können. Diese sind für andere Nutzungen vorgesehen.

Die Möglichkeit, über den Verein Region Bern (VRB) zusätzliche Fahrten aus der Region zu beziehen, besteht theoretisch, ist aber in der Praxis ebenfalls kaum realistisch, weil diese Fahrten bei anderen Standorten (ESP's anderer Gemeinden) abgestrichen werden müssten.

6.6. **Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes**

Das bestehende Strassennetz ist heute in den Spitzenzeiten vollständig ausgelastet. Der Kanton hat seinen festen Willen bekundet, dass er im Hinblick auf die zu erwartende allgemeine Verkehrsentwicklung und zur Sanierung eines Unfallschwerpunkts (Einmündung der Autobahnausfahrt der A6 von Thun kommend in die Thunstrasse) eine Kapazitätssteigerung realisieren will. Der Verkehr von der Nationalstrasse aus Richtung Bern nach dem Gümligenfeld soll über die neue Ausfahrt Waldrain gelenkt werden (siehe Karte im Anhang 1 der Beilage). Obschon dieser Ausbau nicht wegen des ESP Gümligenfeld erfolgt, eröffnet dieses Vorhaben auch für das Gümligenfeld eine begrenzte Verkehrsentwicklung, und zwar bis max. 6'800 Fahrten (DTV). Ohne Umsetzung dieses Projekts können weitere Vorhaben im Gümligenfeld nicht realisiert werden. Der Kanton geht davon aus, dass diese Kapazitätssteigerung bis 2009 realisiert werden sollte.

¹ Die Implenia AG hat in Aussicht gestellt, ein redimensioniertes Projekt einzureichen.

7. Gewährleistung der Umweltverträglichkeit

Dem von Gemeinderat eingeholten Bericht der Firma Roduner BSB + Partner vom 14. Februar 2007 können folgende zentrale Feststellungen entnommen werden.

7.1. Lärm

Die Bewilligung neuer Gebäude ist an die Einhaltung der Lärmbelastungsgrenzwerte gebunden. Beim Betrieb neuer oder wesentlich geänderter ortsfester Anlagen ist bezüglich Mehrbelastungen zu prüfen ob

- zusätzliche Immissionsgrenzwerte (IGW) überschritten werden oder
- bei bestehenden IGW-Überschreitungen wahrnehmbare, d.h. mehr als 1 dB(A) stärkere Lärmimmissionen erzeugt werden.

Die lärmässigen Auswirkungen des Verkehrs der gesamten Anlage im Gümligenfeld auf die Wohngebiete entlang der Feldstrasse und der Thunstrasse, sowie auf die Nutzungen entlang der internen Zufahrt im Gümligenfeld wurden untersucht.

Fazit: Auf allen Abschnitten, die durch Wohnquartiere führen, verursacht der Verkehr keine wahrnehmbare Lärmzunahme und ist somit gemäss eidg. Lärmschutzverordnung (Art. 9) verträglich.

7.2. Luft

Zur Bestimmung der zulässigen Verkehrsmenge aus Sicht der Lufthygiene wird die "Arbeitsanleitung zur Berechnung der Grundbelastbarkeit von Strassen aus der Sicht der Luftreinhaltung" Stand 16. Februar 2001 (KIGA neu: beco) verwendet.

Strassenabschnitt	Fahrtenzahlen		Bilanz	
	Zustand 2006	Zustand Vollausbau	erfüllt	nicht erfüllt
Zufahrtsstrasse Gümligenfeld	2'500	6'800 ¹⁾		²⁾ X
Feldstrasse Richtung Gümligen	7'250	7'950	X	
Feldstrasse Richtung Muri	9'100	12'950		²⁾ X
Thunstrasse; Autobahnbrücke	12'850	14'840		²⁾ X
Thunstrasse Richtung Muri	9'750	10'500	X	
Thunstrasse Richtung Allmend	13'400	15'010		²⁾ X
Zufahrt A6 Richtung Bern	4'750	5'940	X	
Zufahrt A6 Richtung Thun	2'450	2'500	X	
Ausfahrt ab A6 von Bern	4'650	5'840	X	
Ausfahrt ab A6 von Thun	2'850	2'900	X	
Zufahrt T10 Richtung Worb	1'850	1'950	X	
Ausfahrt ab T10 von Worb	1'550	1'650	X	

1) Vollausbau von 6'500 Fahrten inkl. strategische Reserve von 300 Fahrten.

2) Die nicht eingehaltenen Grundbelastbarkeiten auf der Verbindung von und zur Autobahn A6, wo keine Wohnnutzungen betroffen sind, werden nach geltender Praxis im vorliegenden Ausmass akzeptiert.

Fazit: Die Luftbelastung ist in einem geringen Perimeter rund um den Kreisfeldstrasse zu hoch; dies aufgrund des zusätzlichen Verkehrsaufkommens generiert durch den vollständigen Ausbau des Gümligenfelds. Ansonsten werden die zulässigen Belastbarkeiten gemäss Anleitung beco der Strassen nach Gümligen, Muri und Allmendingen eingehalten.

7.3. Fazit Umweltverträglichkeit

"Die Umweltverträglichkeit der gesamten Anlage im Endausbau ist aufgrund der Grob beurteilung der Lärm- und Luftbelastung nachgewiesen. Die zusätzliche Verkehrsbelastung durch das Vorhaben Implenia und unter Berücksichti-

gung der bestehenden Anlagen kann demzufolge aus Sicht der Umweltverträglichkeit realisiert werden" (Bericht Roduner BSB + Partner, Seite 26).

8. Schlussfolgerungen des Gemeinderates

8.1. ESP Gümligenfeld:

Das ESP-Programm des Kantons Bern ist eines der wichtigsten Projekte zur wirtschaftlichen Attraktivierung des Kantons. Es ist direktionsübergreifend abgestimmt und wurde in enger Zusammenarbeit mit den Regionen und Gemeinden ausgearbeitet. ESP's sind der Ausdruck der koordinierten Wirtschafts-, Verkehrs-, Umwelt- und Raumordnungspolitik. Diese Politik soll auch im kantonalen Entwicklungsschwerpunkt Gümligenfeld weiterhin Anwendung finden, d.h. der Gemeinderat vertritt die klare Auffassung, dass auch das restliche Bauland im Gümligenfeld einer angemessenen Nutzung zugeführt werden soll.

8.2. Fahrtenkontingent auf dem kantonalen ESP Gümligenfeld:

Dem kantonalen Entwicklungsschwerpunkt Gümligenfeld ist **ein** verkehrsensitives Bauvorhaben mit einem entsprechenden Fahrtenkontingent (Einkauf und Freizeit) von durchschnittlich 2'500 Fahrten DTV zugesprochen worden. Dieses bestehende Kontingent erscheint – in der Gesamtverkehrsbetrachtung – für "Einkauf und Freizeit" als angemessen. Der Gemeinderat von Muri bei Bern verzichtet in der Folge auf Beantragung eines weiteren oder eines zusätzlichen Fahrtenkontingentes für den Bereich "Einkauf und Freizeit" beim VRB oder beim Kanton Bern.

8.3. Fahrtenbeschränkung:

Eine uneingeschränkte Nutzung des Gümligenfeldes – nicht nur mit verkehrsensitiven Anlagen (> 2'000 Fahrten / Tag), sondern insbesondere auch mit mehreren nicht verkehrsensitiven Anlagen (< 2'000 Fahrten / Tag) – würde zu einem zu starken Verkehrsaufkommen führen. Vor dem Hintergrund der neuen kantonalen Gesetzgebung sollen und müssen klare Vorgaben und Regelungen seitens der Gemeinde vorgenommen werden. **Der Gemeinderat will deshalb die Gesamtzahl der durchschnittlich täglichen Fahrten (DTV) auf maximal 6'500 beschränken.**

8.4. Fahrtenzuteilung:

Um die Rechtssicherheit für alle Beteiligten zu gewährleisten, will der Gemeinderat von Muri bei Bern die Fahrten (DTV) wie folgt zuteilen:

Baufeld A 1 :	DLZ Feldstrasse 30	2'000 Fahrten / Tag
Baufeld A2 + B:	1 verkehrsensitives Vorhaben für "Einkauf und Freizeit"	2'500 Fahrten / Tag
	1 Dienstleistungsvorhaben	1'000 Fahrten / Tag
Baufelder C + D:	RSZ Feldstrasse 44 und 42	500 Fahrten / Tag
Reserve	altrechtliche Fahrten aus der baubewilligten Nutzung DLZ Feldstrasse 30	500 Fahrten / Tag
Total		6'500 Fahrten / Tag

Diese Fahrtenzuteilung erfüllt die Kriterien der neuen Gesetzgebung und entspricht sinngemäss der früher beschlossenen Parkregelung zum Gümligenfeld.

8.5. Ausbau der Verkehrsinfrastruktur:

Die Plafonierung der Gesamtfahrtenzahl im Gümligenfeld auf 6'500 Fahrten (DTV) erhöht nicht nur die Rechtssicherheit. Die Festsetzung einer klaren Obergrenze ermöglicht auch den Verkehrsplanern auf Kantons- und Bundesebene, die nötigen Aus- und Neubauten aufgrund gesicherter Grundlagen weiter zu bearbeiten. Gemäss den geführten Verhandlungen mit den zuständigen Vertretern darf davon ausgegangen werden, dass die nötige Verkehrsinfrastruktur zur Bewältigung des zusätzlichen Verkehrs vom Gümligenfeld bereits Ende 2009 zur Verfügung stehen wird. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zur Kapazitätserhöhung bzw. -verbesserung geht nicht zu Lasten der Gemeinde Muri bei Bern. Sämtliche Kosten werden durch den Bund und gegebenenfalls den Kanton Bern getragen.

8.6. Fahrtenkontrolle bzw. deren Durchsetzung:

Damit die effektiven Fahrten kontrolliert werden können, wird die Baubewilligungsbehörde in den Bauentscheiden entsprechende Auflagen verfügen. Diese Auflagen müssen sowohl die Kontrolle der Fahrtenzahl, die Sanktionen als auch die Massnahmen zur Fahrtenreduktion bei allfälligen Überschreitungen regeln.