

## 1 GÜMLIGENFELD

- A) Postulat Grütter (SVP): "Vorwärts im Gümligenfeld"
- B) Motion Aeschimann / Graham (Forum) betr. Fahrtenkontingent für den ESP Gümligenfeld
- C) Motion SVP- und FDP-Fraktionen betr. Entwicklung des ESP-Gümligenfelds

### A) Postulat Grütter (SVP) betreffend, "Vorwärts im Gümligenfeld!"

*Der Gemeinderat wird beauftragt, das notwendige Verfahren zu folgenden Abänderungen der Überbauungsordnung Gümligenfeld einzuleiten (Aufhebung der Beschränkung der Anzahl Parkplätze):*

**Art. 17, Ziffer 1:**

*streichen, ersetzen durch „Die Anzahl Parkplätze richtet sich nach dem eidgenössischen Umweltschutzrecht und dem kantonalen Baurecht“.*

**Art. 17, Ziffer 2:**

*erster Absatz, zweiten Satz ersatzlos streichen; zweiten Absatz ersatzlos streichen.*

**Art. 17, Ziffer 8:**

*streichen, da aufgrund der oben beantragten Änderungen gegenstandslos.*

**Art. 17, Ziffer 9:**

*streichen, da aufgrund der oben beantragten Änderungen gegenstandslos.*

**Begründung:**

*Das Gümligenfeld ist einer der wenigen kantonalen Entwicklungsschwerpunkte. Es ist prädestiniert für die Schaffung von Arbeitsplätzen. Es ist durch den unmittelbaren Autobahnanschluss, den nahe gelegenen Bahnhof Gümligen und die bestehenden und geplanten Buslinien bestens an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden.*

*Anlässlich einer parteiinternen Orientierungsversammlung wurde dargestellt, dass zahlreiche sehr erwünschte Mietinteressenten wie Bundes- und kantonale Verwaltung, eine Treuhandfirma, eine Architekturfirma und ähnliche Dienstleistungsbetriebe vom Abschluss eines Mietvertrages absehen, weil ihnen keine genügende Anzahl Parkplätze zugesichert werden konnte. Gerade qualifizierte Dienstleistungsbetriebe benötigen in der Regel einen Parkplatz pro Arbeitsplatz, da die entsprechenden Arbeitnehmer sehr mobil sein müssen, Kundenbesuche an der Tagesordnung sind und deshalb ein Motorfahrzeug Voraussetzung für die Berufsausübung ist. Andererseits führen diese*

Parkplätze nicht zu einem grossen Verkehrsaufkommen, da in der Regel nur ein- bis zweimal pro Tag zu- und weggefahren wird. Auch andere Interessenten wie Logistik-Zentrum, Möbelfirmen, Kleinkinderbedarf sahen wegen des Engpasses bei den Parkplätzen davon ab, ins Gümligenfeld zu ziehen. Im Zusammenhang mit dem Interesse der Firma Media-Markt an Flächen im neu gebauten Dienstleistungszentrum hat sich gezeigt, dass Fachmärkte gegenüber den oben genannten Unternehmen mit weniger Parkplätzen auskommen, da die Parkplätze von Fachmärkten viel intensiver genutzt werden. Sie führen täglich zu mehreren Zu- und Wegfahrten. Die Parkplatzbeschränkung führt also dazu, dass für das Gümligenfeld gerade solche Betriebe angezogen werden, welche gegenüber andern möglichen Mietinteressenten mehr Verkehr anziehen. Die Parkplatzbeschränkung führt damit nicht zu einer Verringerung, sondern zu einer Erhöhung des Verkehrs. Ebenso wurde die Befürchtung laut, der durch Fachmärkte angezogene Verkehr könnte zu Rückstaus auf der Autobahn führen. Auch diese Befürchtung spricht dafür, mehr Parkplätze zur Verfügung zu stellen, damit der Abfluss des Verkehrs von der Autobahn auf die Parkplätze reibungslos vor sich gehen kann.

20. September 2005

Urs Grütter (SVP)

J. Beck, B. Lehmann, E. Bigler, M. Loosli, F. Schwander, A. Stettler, R. Friedli (8)

**B) Motion Aeschimann / Graham (Forum) betreffend Fahrtenkontingent für den ESP Gümligenfeld**

*Der Gemeinderat wird beauftragt, für den Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Gümligenfeld einen Vorschlag für ein Fahrtenkontingent und für die Verteilung der Fahrten auszuarbeiten (Änderung der Ueberbauungsordnung (UeO) Gümligenfeld). Die Anzahl Fahrten ist so zu begrenzen, dass gesamthaft kein grösseres Verkehrsaufkommen entstehen kann, als mit der bestehenden, vom Volk genehmigten UeO geplant war.*

*Insbesondere wird der Gemeinderat beauftragt, dafür zu sorgen, dass das Fahrtenkontingent für den ESP Gümligenfeld von heute 2'500 Fahrten im durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) nicht aufgestockt wird, bis die Einwohnergemeinde über die beantragten Änderungsvorschläge des Gemeinderates entschieden hat.*

Begründung:

*Bis im April dieses Jahres ging man in unserer Gemeinde davon aus, dass der Parkplatzplafond von 640 Parkplätzen (PP) in der UeO Gümligenfeld gültig sei. Das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) hat im Schreiben vom 24. April 2006 mitgeteilt, dass die Parkplatzplafonierung in der UeO im Widerspruch zum kantonalen Recht stehe und deswegen nicht mehr gelte. Dadurch ist im Gümligenfeld unerwartet ein Wachstumspotential entstanden. Das AGR schlägt in seinem Schreiben an die Bauverwaltung vom 24. April 2006 vor, dass "aus fachlicher Sicht eine Begrenzung der zulässigen Fahrten und ihre Verteilung auf die verschiedenen Parzellen oder die Regelung der Verteilmechanismen sinnvoll wäre".*

*Statt der 2'500 Fahrten pro Tag sind gemäss dem Verkehrsgutachten Roduner vom 5. April 2006 Bauvorhaben vorgesehen, die zusammen mit den bereits bestehenden Bauten mehr als 8'000 Fahrten pro Tag generieren würden. Ein solches Wachstum war nie vorgesehen und passt in keiner Weise in die Entwicklungsplanung unserer Gemeinde.*

*Die Bevölkerung stimmte am 28. September 1997 einer UeO zu, die eine Parkplatzbeschränkung beinhaltet und deshalb nur in beschränktem Mass kundenintensive Nutzungen im Gümligenfeld zulässt. Zudem wurde im Mai 2006 die Volksinitiative "Für eine Nutzung des Gümligenfeldes ohne grossen Publikumsverkehr" mit mehr als 1'200 Unterschriften nach Vorprüfung durch das AGR vom Gemeinderat als gültig erklärt.*

*Der Gemeinderat wird beauftragt, mit raschen Massnahmen das Wachstumspotential im Gümligenfeld in die ursprünglich geplanten Grenzen zurückzuführen. Es soll verhindert werden, dass die vorzügliche Standortqualität unserer Gemeinde durch unbeabsichtigtes und unkontrolliertes Wachstum im Gümligenfeld beeinträchtigt wird. Auf dieser Qualität basiert die bisherige Erfolgsgeschichte von Muri-Gümligen.*

*Die UeO Gümligenfeld sollte unseres Erachtens und auf Empfehlung des AGR den neu geltenden Vorschriften angepasst und dem Volk zur Abstimmung unterbreitet werden.*

Muri , 19. September 2006

P. Aeschmann (Forum)  
M. Graham (Forum)

B. Wegmüller, V. Bettler Suter, M. Häusermann, R. Raaflaub, D. Pedinelli,  
B. Marti, L. Streit, U. Wenger (10)

**C) Motion SVP- und FDP-Fraktionen betreffend Entwicklung des ESP Gümligenfeld!**

*Der Gemeinderat wird beauftragt, den zuständigen kantonalen Instanzen unverzüglich die Zuteilung der für die weitere Entwicklung des ESP Gümligenfeld notwendigen Fahrten zu verlangen.*

Begründung:

*Der Bericht ecoptima ag / Roduner BSP und Partner vom 11. Mai 2006 kommt im Zusammenhang mit der umfangreichen Umweltverträglichkeitsprüfung zum Baugesuch Zschokke zum Schluss, dass eine Realisation der möglichen Bauvolumina im Gümligenfeld ein zusätzliches Fahrtenvolumen erzeugen werde. Weiter kommt er zum Schluss, dass dieses Fahrtenvolumen die umweltrechtlichen Randbedingungen einhält: Weder die zu erwartenden Lärmemissionen noch die zu erwartenden Luftbelastungen werden die anwendbaren Grenzwerte übersteigen.*

*Im Sinne einer positiven wirtschaftlichen Entwicklung der Gemeinde ist die Realisation des Gümligenfelds zu fördern. Weil diese Entwicklung umweltrechtlich zu keinen Bedenken Anlass gibt, besteht kein Grund, diese zu verzögern und potentielle Investoren und Arbeitgeber abzuschrecken.*

*Aus gesamtkantonalen Sicht ist es zudem sinnvoll, verkehrsintensive Zentren möglichst nahe an der Autobahn und möglichst nahe bei den potentiellen Kunden anzusiedeln. Fachmarktkunden aus dem Oberland fahren heute über den Brünig nach Luzern oder durch die Gemeinde Muri hindurch weiter nach Schönbühl oder Lyssach. Eine Entwicklung des ESP Gümligenfeld wird somit gesamtkantonal die Anfahrtsstrecken für Fachmarktkunden verkürzen. Das führt zu kürzeren Anfahrten und damit auch zu einer geringeren Belastung von Kanton und Gemeinde: Wer bisher durch Muri hindurch nach Schönbühl oder Lyssach fuhr, wird heute nur noch bis zum Gümligenfeld fahren.*

*Der ESP Gümligenfeld war gemäss kantonaler Richtplanung von Anfang an für verkehrsintensive Vorhaben vorgesehen. Es ist somit aus gesamtkantonalen wie auch aus gemeindeinterner Sicht sinnvoll, dem ESP Gümligenfeld den nötigen Fahrtenkredit zu geben. Weiter soll der Gemeinderat damit auch ein kräftiges Zeichen für die wirtschaftliche Entwicklung und für die Wirtschaftsfreundlichkeit unserer Gemeinde geben.*

24. Oktober 2006

Urs Grütter (SVP)  
Adrian Kauth (FDP)

A. Stettler, B. Künzi, F. Schwander, J. Aebersold, R. Friedli, B. Lehmann, M. Loosli, M. Müller, K. Heer, R. Cadetg, R. Meyer, J. Beck, E. Mallepell, P. Kästli, F. Müller, R. Grubwinkler (18)

## **2 STELLUNGNAHME DES GEMEINDERATES**

### **2.1. Vorbemerkungen**

Die vorstehend wiedergegebenen parlamentarischen Vorstösse betreffen alle drei die gleiche Thematik, nämlich die Erschliessung des kantonalen Entwicklungsschwerpunkts (ESP) Gümligenfeld durch den motorisierten Individualverkehr. Die in diesem Zusammenhang gestellten Forderungen widersprechen sich zudem teilweise. Vor diesem Hintergrund ist es sachgerecht, die Vorstösse in einer gemeinsamen Stellungnahme zu beantworten.

Der Inhalt der gemeinderätlichen Stellungnahme basiert auf eingehenden Abklärungen mit kantonalen Amtsstellen (namentlich AGR, TBA und beco), Berichten zu Verkehrs- und Umweltfragen, Gesprächen mit Direktbetroffenen und Diskussionen in den vom Gemeinderat beigezogenen ständigen Kommissionen (Planungs- und Verkehrskommission, Umweltschutzkommission, Baukommission).

Die Darlegung des Sachverhalts und der daraus gezogenen Schlüsse ist deckungsgleich mit dem Inhalt des Gegenvorschlags des Gemeinderats zur

eingereichten Volksinitiative "Für eine Nutzung des Gümligenfelds ohne grossen Publikumsverkehr".

## **2.2. Ausgangslage**

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 Entschädigungspflichten 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.

## **2.3. Zielsetzungen des Gemeinderats**

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.

## 2.4. Feststellungen

### 2.4.1. Flächen- und Nutzungsverhältnisse

Die mögliche Nutzfläche (BGF) für Bauten auf dem Gümligenfeld beträgt ca. 66'000 m<sup>2</sup>. Zum heutigen Zeitpunkt realisiert sind das Reitsportzentrum (inkl. Restaurant Sensi), Feldstrasse 44, auf dem Baufeld D mit ca. 5'000 m<sup>2</sup> BGF, das Dienstleistungsgebäude Feldstrasse 42 neben dem Reitsportzentrum mit Laden und Büros auf dem Baufeld C mit ca. 3'000 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> BGF realisiert werden.

### 2.4.2. Parkplatz- und Umweltvorschriften

Am 26. April 2006 nimmt das AGR Stellung zur Gültigkeit der Parkplatzvorschriften in der Überbauungsordnung Gümligenfeld (vgl. Ziffer 2.2.). Es wird festgehalten, dass aufgrund der Änderungen der kantonalen Vorschriften und der in der Zwischenzeit ergangenen oberinstanzlichen Entscheide 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.

### 2.4.3. 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 CO<sub>2</sub>-Gesetz legt auf Bundesebene Zielvorgaben für die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen fest. Der Kanton Bern definiert im revidierten Massnahmenplan Luftreinhaltung sowie im Kantonalen Richtplan die erlaubte Zunahme des Verkehrs mit Personewagen. 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 als einer der neun geeigneten Standorte für verkehrsintensive 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.

#### 2.4.4. Geplante Bau- bzw. Umnutzungsvorhaben

- Die Implen AG plant auf dem unüberbauten Areal (Baufeld B und z.T. Baufeld A) ein Fachmarktzentrum mit Tankstelle und entsprechender Einstellhalle.<sup>1</sup>
- Die Hauser, Rutishauser, Suter AG (HRS) hat für die Liegenschaft Feldstrasse 30 ein Umnutzungsgesuch eingereicht. Sie möchte im zurzeit leerstehenden Teil des Dienstleistungsgebäudes zusätzliche Verkaufsflächen schaffen.

#### 2.4.5. 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 (DLZ) 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 Implen 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.

<sup>1</sup> Die Implen AG hat in Aussicht gestellt, ein redimensioniertes Projekt einzureichen.

#### 2.4.6. **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 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.

#### 2.4.7. **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.

#### 2.5. **Schlussfolgerungen des Gemeinderates**

##### 1. ESP Gümligenfeld:

Das ESP-Programm des Kantons Bern ist eines der wichtigsten Projekte zur wirtschaftlichen Attraktivierung des Kantons. Es ist directionsübergreifend 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.

##### 2. Fahrtenkontingent:

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

3. Fahrtenbeschränkung:

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

4. Fahrtenzuteilung:

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

Baufeld A1:	DLZ Feldstrasse 30	2'000 Fahrten / Tag
Baufeld A2 + B:	1 verkehrsintensives 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
<b>Total</b>		<b>6'500 Fahrten / Tag</b>

Diese Fahrtenzuteilung erfüllt die Kriterien der neuen Gesetzgebung und entspricht sinngemäss der früher beschlossenen Parkplatzregelung der ÜO Gümligenfeld.

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.

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.

## 2.6. Gesamtbeurteilung Verträglichkeit

Der Gemeinderat hat im Hinblick auf die Erarbeitung eines Gegenvorschlags zur Volksinitiative das Büro Roduner BSB + Partner mit den notwendigen Abklärungen und Grundlagenarbeiten beauftragt. Der entsprechende Bericht vom 14. Februar 2007 (Beilage) hält fest, dass

- a) nach Realisierung des geplanten Kapazitätssteigerungsprojekts ein Verkehrsaufkommen von 6'800 Fahrten (DTV) auf dem Gümligenfeld bewältigt werden kann,
- b) der Verkehr auf allen Abschnitten, die durch Wohnquartiere führen, keine wahrnehmbare Lärmzunahme verursacht,
- c) die Luftbelastungswerte eingehalten werden, mit Ausnahme des Bereichs rund um den Kreisel Feldstrasse und an der Zufahrtsstrasse Gümligenfeld (da in diesen Bereichen keine Wohnnutzung erfolgt, wird diese Überschreitung nach geltender Praxis akzeptiert).

Das Schlussfazit des Berichts Roduner bezüglich Verträglichkeit lautet wie folgt: "Die Umweltverträglichkeit der gesamten Anlage im Endausbau ist aufgrund der Grobbeurteilung der Lärm- und Luftbelastung nachgewiesen. Die zusätzliche Verkehrsbelastung durch das Vorhaben Implenia und unter Berücksichtigung der bestehenden Anlagen kann demzufolge aus Sicht der Umweltverträglichkeit realisiert werden" (a.a.O, S. 26).

## 3 BEHANDLUNG DER VORSTÖSSE

Wie einleitend erwähnt, betreffen alle drei parlamentarischen Vorstösse das Thema Verkehrserschliessung bzw. Parkieren im Gümligenfeld. Der Gemeinderat hat die sich in diesem Zusammenhang stellenden Fragen eingehend geprüft und ist zu den vorstehend umschriebenen Schlussfolgerungen gelangt. Diese Schlussfolgerungen sind in den Gegenvorschlag des Gemeinderats zur Volksinitiative eingeflossen. Zu diesem findet im Monat April die öffentliche Mitwirkung statt. In diesem Zusammenhang erfolgt in der April-Sitzung des GGR auch eine Anhörung des Parlaments. Die abschliessende inhaltliche Diskussion und Verabschiedung des Gegenvorschlags durch das Parlament zuhanden des Volks ist für die November-Sitzung 2007 vorgesehen.

Vor diesem Hintergrund ist es sachgerecht, das Postulat Grütter abzuschreiben und die Motionen Aeschimann/Graham sowie SVP-/FDP-Fraktionen als Postulate zu überweisen und anschliessend ebenfalls abzuschreiben.

## 4 ANTRAG

Gestützt auf die vorangehenden Ausführungen beantragen wir dem Grossen Gemeinderat, folgende

### Beschlüsse

zu fassen:

1. Abschreibung des Postulats Grütter (SVP): "Vorwärts im Gümligenfeld".
2. Überweisung der Motionen Aeschimann / Graham (Forum) betr. "Fahrtenkontingent für den ESP Gümligenfeld" sowie SVP- und FDP-Fraktionen "Entwicklung des ESP Gümligenfeld" als Postulate unter anschliessender Abschreibung.

Beilagen:

- Bericht Roduner BSP + Partner vom 14. Februar 2007
- Situationsplan

Muri bei Bern, 19. März 2007

GEMEINDERAT MURI BEI BERN  
Der Präsident:            Die Sekretärin:

Hans-Rudolf Saxer    Karin Pulfer