



Gemeinde Münsingen
Abteilung Bau
Thunstrasse 1
3110 Münsingen

Münsingen, 11. November 2019

Mitwirkung Münsingen 2030

Antwort der Schweizerischen Volkspartei (SVP) - Sektion Münsingen

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir nehmen im Rahmen der rubrizierten Vernehmlassung Stellung zur Vorlage. Wir äussern uns dazu wie folgt:

Allgemeine Bemerkungen:

Dass die raumplanerische Entwicklung vor allem um den Bahnhof bzw. im Zentrum stattfinden soll, ist im Rahmen der inneren Verdichtung und im Lichte der Anbindung an die Massenverkehrsmittel sinnvoll. Eine *massvolle* Entwicklung hat daher vor allem im vorgenannten Raum zu erfolgen. Ein-, Um- und Aufzonungen am Rande des Siedlungsgebietes beurteilt die SVP demgegenüber kritisch. Ebenfalls stimmt die SVP dem Ziel zu, dass landwirtschaftliche Betriebe ihre betriebliche Zukunft sichern können sollen, indem die planungsrechtlichen Grundlagen an neue Betriebskonzepte angepasst werden und landwirtschaftliche Bauten einer liberaleren, besseren Nutzung zugeführt werden. Diesbezüglich sind aus Sicht der SVP noch weitergehende Massnahmen als bisher vorgesehen zu prüfen. Insbesondere sind die Möglichkeiten betreffend Weilerzonen bis zum rechtlich zulässigen Maximum auszuschöpfen und weitere Möglichkeiten, nicht mehr genutzte Landwirtschaftsbetriebe einer besseren Nutzung zuzuführen, sind auszuschöpfen. Aus Sicht der SVP sind schliesslich eine intakte Landschaft und ein auf die jeweiligen Ortsteile abgestimmtes, intaktes Ortsbild ebenfalls zentral.

Dennoch sind aus Sicht der SVP die zur Mitwirkung aufgelegten Instrumente der Richt- und Nutzungsplanung in wesentlichen Punkten zu überarbeiten. Insbesondere kann ein Bevölkerungswachstum von 8.9 % bzw. von rund 400 neuen Wohnungen keine *massvolle* Zielsetzung sein. Letzteres ist vor allem auch aus politischer Sicht kaum vertretbar – hat sich doch, wie die Gemeinde selbst ausführt, gezeigt, „dass in der Bevölkerung von Münsingen eine gewisse Wachstumsmüdigkeit herrscht“.

Die SVP wird sich anlässlich der Beratung zur baurechtlichen Grundordnung im Parlament vertieft einbringen. Aus Sicht der SVP sind die zur Mitwirkung aufgelegten Grundlagen in folgenden Punkten zwingend zu überarbeiten bzw. zu ergänzen:

Baureglement / Zonenplan 1:

Von der Umzonung der bisherigen, gewerbe- und industriefreundlichen Wohn- und Arbeitszone bzw. Arbeitszone im Gebiet „Thalmatt“ zur geplanten neuen ZPP AJ „Thalmatt“, mit einer faktisch im Vordergrund stehenden Wohnnutzung, ist in jedem Fall abzusehen. Wenn schon ist das Gebiet „Thalmatt“ in eine neue ZPP AJ „Thalmatt“ mit vollumfänglicher Zuteilung zur Arbeitszone umzuzonen. Dazu wären die Bestimmungen der ZPP AJ „Thalmatt“ im Baureglement sowie Art. 38 Abs. 3 Baureglement und der Erläuterungsbericht entsprechend anzupassen (insbesondere Erschliessung).

Hintergrund: Das Gewerbeareal „Thalmatt“ wurde in der letzten Ortsplanungsrevision vor der Fusion der Gemeinde Tägertschi mit der Gemeinde Münsingen teilweise in der Arbeitszone (Parzelle GB Münsingen (Tägertschi) Nr. 141) belassen und teilweise aus einer Arbeitszone in eine Wohn- und Arbeitszone (Parzelle GB Münsingen (Tägertschi) Nrn. 177 und 150) umgezont. In der Arbeitszone durften gemäss bisherigem Baureglement der Gemeinde Tägertschi lediglich Gewerbe-, Industrie- sowie Bürobauten (auch laute Betriebe) erstellt werden. Wohnen für das betriebsnotwendige, an den Standort gebundene Personal wurde bei Gewährleistung wohnhygienisch tragbarer Verhältnisse dort in sehr zurückhaltendem Ausmass zugelassen. Aktuell befindet sich auf der Parzelle Nr. 141 ein Sägereibetrieb. In der Wohn- und Arbeitszone war gemäss bisherigem Baureglement eine gemischte Nutzung von Wohnen und mässig störenden Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben zulässig. Aktuell wird die Parzelle Nr. 177 nicht und die Parzelle Nr. 150 durch eine Gewerbebaute genutzt. In der letzten Ortsplanungsrevision wurde bewusst ein Teil des bisherigen Gewerbegebiets in diesem belassen, um dringend benötigte Arbeitsplätze zu erhalten bzw. neue Arbeitsplätze zu ermöglichen. Der zweite Teil des bis dahin dem Gewerbegebiet zugeordneten Gebiets wurde in die Wohn- und Arbeitszone umgezont, um dem Grundeigentümer eine grössere Flexibilität zuzugestehen und die Schaffung zusätzlichen Wohnraums zu ermöglichen. Es wurde damals also bewusst entschieden, nur rund die Hälfte des Thalmatt-Gebiets in eine gemischte Wohn- und Arbeitszone umzuzonen. Von einer vollumfassenden Umzonung wurde jedoch bewusst abgesehen, da sich Tägertschi seine letzte Landreserve für lautes Gewerbe und entsprechende Arbeitsplätze bewahren wollte. An der durch diese Mischlösung zum Ausdruck gebrachten Interessenlage hat sich bis heute grundsätzlich nichts verändert. Noch immer sind im Ortsteil Tägertschi Gewerbe-Arbeitsplätze wichtig. Allerdings muss zur Kenntnis genommen werden, dass in den letzten 15 – 20 Jahren auf den nicht bzw. unternutzten Parzellen bereits eine gemischte Wohn- und Arbeitsnutzung (wo z.B. die Betriebseigentümerschaft hätte über ihrem eigenen Betrieb wohnen können) zulässig gewesen wäre. Genutzt wurde jedoch einzig die der Arbeitszone zugeteilte Parzelle.

Verdrängung lautes Gewerbe: Nun soll das Gebiet Thalmatt gesamthaft in eine ZPP mit Mischnutzung (Wohnen, Dienstleistungsbetriebe und mässig störendes Gewerbe) umgezont werden. Eine sinnvolle gewerbliche Nutzung des Gebiets Thalmatt, welche bisher insbesondere auch für produzierendes, „lärmiges“ Gewerbe möglich war, wird somit mit der nun beabsichtigten Mischnutzung über das gesamte Gebiet Thalmatt hinweg faktisch verunmöglicht. Lautes Gewerbe im selben Gebäude mit Wohnungen ist aufgrund der Lärmschutzvorschriften des Bundes

nämlich kaum je verträglich und bewilligungsfähig. Zudem sind gemäss ZPP und Baureglement in der neuen Mischnutzungszone ohnehin nur noch mässig störende Gewerbe, jedoch keine lauten Gewerbe mehr zulässig. Dabei handelt es sich bei diesen gerade um die einzige an diesem Standort bisher überhaupt angesiedelte Nutzung. Die bereits bisher der Mischnutzung zugeordneten Parzellen wurden demgegenüber nicht bzw. nur unternutzt. Es erscheint wenn schon daher sinnvoller, das gesamte Gebiet wieder – wie ursprünglich vorgesehen – der Arbeitszone zuzuweisen, in welcher auch laute Gewerbe zulässig sind. Aus einer solchen Zonierung könnten sich sodann z.B. Synergieeffekte mit Gemüsebaubetrieben vor Ort ergeben. Weiter wäre die geplante Fuss- und Veloverbindung durch das Gebiet „Thalmatt“ und weiter durch das Landwirtschaftsgebiet im Mühletal dann nicht mehr an diesem Standort zu rechtfertigen, zerschneidet sie doch die angrenzenden Landwirtschaftsnutzungen und befindet sich stellenweise in der höchsten Gefahrenstufe für Hochwasser und im Gewässerraum.

Aus diesen Überlegungen wird ersichtlich, dass Zweck der vorliegend geplanten Umzonung wohl einzig die durch Wohnbauindustrieb getriebene Förderung der (reinen) Wohnnutzung bzw. die Ermöglichung von grossen, über mehrere Parzellen hinwegreichenden Überbauungen mit bis zu 50 % Wohnungen pro Gebäude sein kann. Gemäss den nach Angaben der Gemeinde nicht mehr aktuellen Zahlen des Berichts zur Siedlungsentwicklung nach innen (nachfolgend Sein) werde die theoretisch maximal mögliche Wohnnutzung im Areal gegenüber bisher max. 18 auf neu max. 79 Einwohner steigen, während dem die bisherige maximale Anzahl Beschäftigte von bisher max. 64 auf neu max. 48 gesenkt würde. Diese Verschiebung weg von gewerblicher Nutzung hin zu Wohnnutzungen widerspiegelt sich von der Stossrichtung her auch in den aktuellen Bestimmungen der ZPP. Hier wird eine (versteckte) Verdrängung des produzierenden Kleingewerbes durch blosse Dienstleistungs- und insbesondere Wohnnutzungen vorgespurt. Aus Sicht der SVP ist auch für (lautes) Gewerbe geeigneter Raum zu erhalten. Das produzierende Gewerbe wird bekanntlich mehr und mehr zugunsten für die Grundeigentümerschaften „einträglicheren“ Nutzungen verdrängt.

Mangelnde Eignung als Wohnstandort: Bezüglich der Standortqualität ist unter anderem relevant, dass sich die gesamte Parzelle Nr. 150, grosse Teile der Parzelle Nr. 177 und rund die Hälfte der Parzelle Nr. 141 im mittleren Gefahrengebiet für Hochwasser (zweithöchste Stufe) befinden. Zum Vergleich: Das Gebiet „untere Wyhülle“, welches bekanntlich heute mit Wohnbauten überbaut ist und bereits mehrfach Probleme mit Hochwasser hatte, befindet sich nur zu kleinen Teilen in der „geringen Gefahrenstufe“. Fakt ist also, dass dieser Standort aufgrund der Lage im mittleren Gefährdungsgebiet für Hochwasser, der relativ schlechten Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr und auch durch seine geographische Lage am Rande des bisherigen Siedlungsgebiets der Gemeinde Tägertschi und fernab von ÖV-Knoten oder publikumswirksamen Durchgangsachsen schlecht für Wohn- und Dienstleistungsnutzungen geeignet ist. Konflikte zwischen den zukünftigen Wohnnutzungen und der Gewerbe- und Dienstleistungs- sowie direkt angrenzenden Landwirtschaftsnutzung sind vorprogrammiert. Demgegenüber ist der Standort geradezu prädestiniert für (lautes) (Klein)Gewerbe. Dennoch soll das Gebiet nun zugunsten von Nutzungen umgezont werden, welche teilweise bereits bisher zulässig gewesen wäre, jedoch nicht in Anspruch genommen wurden. Diese Umzonung soll zudem erfolgen, obwohl bereits heute für sog. stille Gewerbe und Dienstleistungsnutzungen geeignete Räume sowie Wohnungen entlang der Hauptachsen durch Münsingen leer und somit zur Verfügung stehen.

Tägertschi als Bauland- bzw. Nutzungsreserve: Nun soll also mittels Umzonung und Umstrukturierung im Ortsteil Tägertschi ein höheres Nutzungspotential geschaffen werden. So stellt die noch unbebaute Parzelle gemäss Bericht Sein die „grösste Baulandreserve“ des Ortsteils dar (vgl. S. 11), obwohl anlässlich der Gemeindefusion gebetsmühlenartig das Gegenteil versprochen wurde. So steht denn auch im Fusionsbericht wortwörtlich: *„Die Fusion mit Münsingen darf nicht dazu führen, dass Tägertschi als „Baulandreserve“ Münsingens gilt. Aufgrund des Planungsgebots „Verdichten in Zentren“ dürfte sich mit einem Zusammenschluss der Nutzungsdruck auf Tägertschi entschärfen“*. Nun soll aber genau fernab aller Zentren und bei anhaltend schlechter Erschliessung – nämlich der Erschliessungsgütekategorie E – mit der starken Verschiebung Richtung „Wohnen“ (vgl. die vorstehenden Ausführungen zu den maximal möglichen Wohnenden / Beschäftigten) der Ortsteil eben doch (mittels Umzonung und Umstrukturierung) als Bauland- bzw. Nutzungsreserve verwendet werden. Das theoretische Maximum von Einwohnenden bei einer „Gesamtrealisierung“ kann im Ortsteil Tägertschi zu einem Bevölkerungswachstum von bis zu 20% führen. Diese beabsichtigte neue Nutzung – und somit neue Reserve – ist unhaltbar, widerspricht den bisherigen Versprechungen und ist mit massgebenden raumplanerischen Zielen (Konzentration von Entwicklungsgebieten, langfristige Gesamtverkehrslösungen, Erhalt von Landschaft und Grünräumen usw.; S. 6 ff. im Erläuterungsbericht zu Münsingen 2030) nicht vereinbar. So ist beispielsweise nicht ersichtlich, inwiefern die damit einhergehende, massive Steigerung des motorisierten Individualverkehrs im Ortsteil Tägertschi (und auch für die Gesamtgemeinde Münsingen) zumutbar bzw. zielorientiert sein soll. Der hohe MIV-Anteil wird bekanntlich wesentlich in den Spitzenzeiten verursacht, in welchen gegenüber heute keinerlei Verbesserungen betreffend den öffentlichen Verkehr im Ortsteil Tägertschi geplant sind. Somit wird sich das geplante Bevölkerungswachstum wohl ziemlich 1:1 in einem Wachstum des MIV niederschlagen.

Widerspruch zu Vorgaben Siedlungsentwicklung des RPG: Weiter beträgt der erwartete Realisierungsfaktor trotz „guter“ Eignung für eine sinnvolle Siedlungsentwicklung gemäss Bericht Sein nur rund 30%. Die Eignung für eine sinnvolle Siedlungsentwicklung kann aber offensichtlich nicht „gut“ sein, wenn von einem Realisierungsfaktor von weniger als 50 % ausgegangen wird. Sollte die zukünftig zulässige Nutzung tatsächlich nur zu einem Anteil von weniger als der Hälfte umgesetzt werden, würde dies wohl dazu führen, dass die heute unüberbauten Parzellen am bisher klar abgegrenzten Siedlungsrand des Ortsteils Tägertschi zerstückelt würden, was den Zielen des RPG's diametral widerspricht.

Landschafts- und Ortsbildschutz; Schutz der Landwirtschaft: Das Areal befindet sich teilweise im Gewässerraum, zu grossen Teilen im mittleren Gefahrengelände für Hochwasser, grenzt an Wald, an das Landschaftsschutzgebiet sowie an Landwirtschaftsland an. Gemäss Geoportal ist ein erheblicher Teil des Areals Kulturland innerhalb der Bauzone. Zudem wird angrenzend an das Areal Vieh- und Agrarwirtschaft betrieben. All diese Räume und deren bestehenden Nutzungen harmonisieren miteinander und schaffen zusammen ein angenehmes, umweltfreundliches und daher schützenswertes Ortsbild. Die bestehende Sägerei ist ein historisch am Bach angesiedeltes Gewerbe und wird im ISOS lokal aufgeführt, die zugehörige Umgebungszone wird dem Erhaltungsziel b1 zugeordnet. Aus Sicht der SVP ist diese Situation mindestens im Kern zu erhalten und das Areal gemäss heutiger Zonierung im Zonenplan konsequenterweise in den Perimeter des geschützten Ortsbildes aufzunehmen. Zudem sind keine zusätzlichen Konflikte zwischen verschiedenen Nutzungsansprüchen (insbesondere Gewerbe- und Landwirtschaftsnutzungen

vs. Wohnnutzungen) zu schaffen. Und schliesslich befindet sich ein erheblicher Teil des Areals im Gefahrengebiet zweithöchster Gefahrenstufe für Hochwasser. Somit muss – wie eingangs beantragt – dem Erläuterungsbericht folgend eher eine Nutzungsbeschränkung (in Form einer Rückzonung der Parzellen in der bisherigen Wohn- und Arbeitszone mittels einer neuen ZPP AJ „Thalmatt“ in eine Arbeitszone) als eine Nutzungspotentialerhöhung (mittels der in der aktuellen ZPP AJ „Thalmatt“ vorgesehenen Erhöhung des Wohnanteils) geprüft werden. Der dadurch voraussichtlich erwachsende Entschädigungsanspruch des Grundeigentümers könnte aufgrund der im Rahmen der Ortsplanungsrevision fällig werdenden Planungsmehrwertabgaben ohne weiteres finanziert werden.

Unter dem Strich ist die geplante Umzonung jedenfalls siedlungspolitischer Unsinn.

Die SVP ist weiter der Ansicht, dass das Mass der Nutzung in der ZPP AF „Im Stock“ im Lichte des von der Bevölkerung geforderten bloss massvollen Wachstums und unter Rücksichtnahme auf die umliegenden Parzellen auf maximal 2 Vollgeschosse zu reduzieren ist. In Art. 3 der genannten ZPP ist daher der Teilsatz „Maximal 3 Vollgeschosse für Gebäude, die ausschliesslich preisgünstige Wohnungen mit Kostermiete enthalten“ zu streichen und der Erläuterungsbericht entsprechend anzupassen.

Die beiden heute unbebauten Parzellen im Gebiet der geplanten ZPP AF „Im Stock“ sind für die landwirtschaftliche Nutzung nicht sehr attraktiv und die SVP findet es richtig, dass diese marginale Einzonung erfolgen soll. Soweit das Gebiet der geplanten ZPP AF „Im Stock“ bisher an Bauland angrenzt, ist dieses der Wohnzone W2 zugeordnet. Die SVP kann daher eine Einzonung mittels ZPP in eine Wohnzone mit maximal zwei Geschossen (zzgl. Attika) unterstützen. Die Parzellen liegen jedoch in unmittelbarer Nähe zum Gewässerraum der äusseren Giesse und am Rande eines bestehenden Wohngebietes (W2). Die geplante Überbauung verlangt daher eine hohe Sensibilität für dieses spezielle Umfeld. Eine Einzonung des betroffenen Gebiets in eine Zone, welche die benachbarten Grundstücke um ein Geschoss (zzgl. Attika, faktisch also viergeschossige Bauten) überragen und ausschliesslich preisgünstigen Wohnraum schaffen würde, kann die SVP jedoch nicht unterstützen. Eine derartige Einzonung wäre auch nicht mit dem Grundsatz des Wachstums in den Kerngebieten des bisherigen Siedlungsgebiets und in der Nähe von ÖV-Knotenpunkten (insbesondere für preisgünstigen Wohnraum relevant) vereinbar und würde den Rahmen des von der Bevölkerung gerade noch akzeptierten „massvollen Wachstums“ sprengen. Unter Berücksichtigung des neu zulässigen Attikaaufbaus müsste schlussendlich mit viergeschossigen Baukörpern gerechnet werden. Dies ist in diesem kleinmassstäblichen Umfeld schlicht nicht denkbar und dem Gewässerraum nicht zumutbar. Die Einzonung ist daher an den benachbarten Parzellen und dem angrenzenden Gewässerraum auszurichten und auf eine Wohnzone W2 zu beschränken. Die Bestimmungen der ZPP AF „Im Stock“ sind entsprechend anzupassen. Der Schaffung von preisgünstigem Wohnraum wird bereits mit der ZPP AC „Underrüti“ in genügender Weise Rechnung getragen.

Richtplan Mobilität / Baureglement (Verkehr):

Die SVP beantragt, dass der Richtplan Mobilität mit den folgenden Angaben (in DTV) zum Knotenpunkt Zentrumskreisel und entsprechenden Schlussfolgerungen zur Verträglichkeit des absehbaren MIV-Wachstums (Aufteilung nach verschiedenen Szenarien) ergänzt wird:

- Verkehrsaufkommen MIV gemäss Messungen heute
- Prognose Verkehrsaufkommen 2030 bei unveränderter Ortsplanung mit Dreierpaket Verkehrslösung
- Prognose Verkehrsaufkommen 2030 bei geplanter Ortsplanung mit Dreierpaket Verkehrslösung
- Auswirkungen bei Ablehnung / Nichtrealisierung von einem oder mehreren Bestandteilen des Dreierpaktes Verkehrslösung auf Verkehrsaufkommen

Aussagen zu den Auswirkungen auf und die Verträglichkeit von Siedlungsentwicklung und Verkehr sind auch bei den einzelnen wachstumsrelevanten Planungsmassnahmen (insbesondere ZPP's) in den Erläuterungsbericht aufzunehmen.

Aus dem Erläuterungsbericht zum Richtplan Mobilität wird nicht ersichtlich, inwiefern bei den dort erläuterten Annahmen zur Verkehrsentwicklung jeweils das Bevölkerungswachstum gemäss bisheriger Ortsplanung oder aber gemäss aktuell geplanter Ortsplanungsrevision (Stichwort 8.9 % Bevölkerungswachstum) berücksichtigt worden ist. Die Auswirkungen der geplanten Ortsplanungsrevision auf das Verkehrswachstum werden dadurch aus dem Richtplan nicht ersichtlich.

Dies betrifft insbesondere die Abschnitte „3.2 Zukünftige Entwicklung“ und „3.3 Motorisierter Individualverkehr > Ortsdurchfahrt > Zukünftige Entwicklung“: Aus dem Text geht nicht hervor, ob die darin enthaltenen Prognosen zur Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs unter Berücksichtigung des geplanten / absehbaren Bevölkerungswachstums gemäss Ortsplanungsrevision oder auf Basis der aktuell in Kraft stehenden Ortsplanung berechnet worden sind. Es fehlt zudem insbesondere ein Vergleich der Verkehrsentwicklung gemäss *aktueller* Ortsplanung (*mit* der geplanten „Dreierlösung“) mit der Verkehrsentwicklung gemäss geplanter Ortsplanungsrevision (*mit* geplanter Dreierlösung). Im Bericht wird einzig die erwartete MIV-Reduktion am Knotenpunkt Zentrumskreisel aufgrund der geplanten Dreierlösung erläutert, nicht jedoch die alte und neue Gesamtentwicklung MIV. Ein Fazit dazu, ob die geplante Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung aufgrund der geplanten Massnahmen für den Verkehr verträglich ausfallen wird, fehlt vollständig. Zudem fehlen auch Aussagen dazu, welche Auswirkungen die Ablehnung / Nichtgenehmigung von einem oder mehreren Bestandteilen der „Dreierlösung“ auf die Verkehrsentwicklung hätte.

Aus dem Vergleich des bisherigen Richtplanes Verkehr (Bestandteil der letzten Ortsplanungsrevision) mit dem neuen Richtplan Mobilität sticht denn auch hervor, dass deren Inhalte bis und mit Kapitel 4 betreffend die behandelten Themenkreise praktisch identisch sind. Auch die Inhalte des bisherigen Kapitels 5 (Konzepte) sind im neuen Richtplan weiterhin enthalten. Was jedoch als eigenständiges Kapitel im neuen Richtplan eigenartigerweise als einziger bisheriger Themenkreis fehlt, ist die Abstimmung Siedlung und Verkehr (bisher eigenständiges Kapitel 6, neu bruchstückhaft ins Kapitel 5 integriert). Insbesondere nicht mehr im neuen Richtplan enthalten sind die Entwicklungsszenarien MIV, welche im bisherigen Richtplan unter Abschnitt 6.2 enthalten waren. Grund hierfür könnte wohl insbesondere sein, dass im bisherigen Richtplan Verkehr (welcher notabene bloss die Verträglichkeit

des durch die *letzte* Ortsplanungsrevision ausgelösten Verkehrswachstums prüfte) bereits das Fazit enthalten war, dass das damals geplante Bevölkerungswachstum nur verkehrsverträglich ausgestaltet werden könne, wenn gleichzeitig die Entlastungsstrasse Nord und die Sanierung der Ortsdurchfahrt realisiert würden. Im Klartext: Die ESN und die Sanierung Ortsdurchfahrt stellen eine reine „Vergangenheitsbewältigung“ bezüglich der Verkehrskapazität dar. Sie waren bereits im letzten Richtplan Verkehr dazu vorgesehen, dass damals ausgelöste Bevölkerungswachstum aufzufangen. Das heutige Verkehrschaos in den Morgen- und Abendspitzenstunde bestätigt denn auch, dass die damaligen Prognosen richtig waren. Das damals geplante Bevölkerungswachstum war ohne ESN und Ortsdurchfahrtsanierung eben offensichtlich nicht verkehrsverträglich. Dies bedeutet aber auch, dass das nun wiederum neu hinzukommende Bevölkerungswachstum (Stichwort 8.9 %) wohl bereits wieder zu einem neuen Kapazitätsengpass führen wird, selbst wenn die (zu grossen Teilen bereits im letzten Richtplan Verkehr eingeplante) „Dreierlösung Verkehr“ vollumfänglich realisiert wird.

Bei der Abstimmung von Siedlung und Verkehr handelt es sich um die Kernfunktion des Richtplans Mobilität. Dies wird auch durch den bisherigen Richtplan Verkehr belegt, wo sich das entsprechende Kapitel am Ende des Textteils, sozusagen als Fazit aus der geplanten Bevölkerungsentwicklung und den geplanten Massnahmen, befand. Durch die Auslassung dieser Kernaussagen wird nun aus dem neuen Richtplan Mobilität nicht ersichtlich, welche Auswirkungen die geplante Ortsplanungsrevision auf die Verkehrsentwicklung voraussichtlich haben wird. Insbesondere kann so nicht abgeschätzt werden, ob die durch die „Dreierlösung“ (welche notabene noch nicht einmal in allen Bestandteilen verbindlich beschlossen worden ist) geschaffene Reserve mit der geplanten Ortsplanungsrevision nicht gleich wieder aufgebraucht wird. Sprich: in einigen wenigen Jahren nach Umsetzung der „Dreierlösung“ könnten wir aufgrund von 8.9 % Bevölkerungswachstum wieder beim gleichen unsäglichen Verkehrs-Zustand in den Morgen- und Abendspitzenstunden angelangt sein, wie er uns allen heute das Leben schwer macht. Aus Sicht der SVP ist dieser Umstand ein grober Mangel, der die Meinungsbildung im Lichte von 8.9 % Bevölkerungswachstum in unhaltbarer Art und Weise beeinträchtigt.

Die Bevölkerung muss in voller Kenntnis der Auswirkungen auf den Verkehr über die geplante Nutzungsplanung (insbesondere Ein-, Um- und Aufzonungen) abstimmen können.

Aus Sicht der SVP ist zudem das Parkierungs-Konzept dahingehend abzulehnen, dass trotz der beabsichtigten 8.9 % Wachstum die Anzahl der oberirdischen Parkplätze im Zentrum und in Wohnquartieren in keinem Fall ausgebaut werden soll. Die Parkplatzschaffung ist weiterhin im bisherigen Umfang zuzulassen und bestehende Parkplätze sind zu erhalten. Auf diesbezügliche Eingriffe in das Privateigentum und dessen Ausgestaltung ist zu verzichten. Der Richtplan Mobilität (insbesondere Massnahmenblatt M6) und das Baureglement (insbesondere Art. 26 sowie diesbezügliche Bestimmungen in ZPP's) mit Erläuterungsbericht sind entsprechend anzupassen.

Vorab wird darauf hingewiesen, dass die Massnahme M6 im Teilrichtplan Motorisierter Individualverkehr nicht konkret verortet wird. Sollte an der Massnahme entgegen dem Antrag der SVP festgehalten werden, wäre die Massnahme zumindest konkret zu verorten, sodass die breite Bevölkerung abschätzen kann, ob und inwieweit sie davon konkret betroffen ist.

Grundsätzlich ist aus Sicht der SVP aber von einer möglichen Parkplatzreduktion bei Neu- und Umbauten im Baureglement (auch in ZPP's) abzusehen. Einerseits ist die idealistisch motivierte, irriige Annahme, dass beispielsweise autoarmes Wohnen praktisch zu weniger Verkehr führen wird – vor allem im Lichte von angepeilten 8.9 % Wachstum – naiv. Andererseits werden wohl auch weiterhin die zugezogene Miet- bzw. Eigentümerschaft regelmässig nicht auf mindestens 1 Auto und somit auf motorisierten Individualverkehr verzichten wollen. Es ist vielmehr davon auszugehen, dass sie trotz reduziertem Parkplatzangebot weiterhin mind. über ein Auto verfügen und dieses in der Folge schlicht auf Drittparkplätzen oder gar wild parkieren werden. Damit wird das Verkehrsproblem nicht gelöst, sondern höchstens noch verschlimmert.

Sodann ist aus Sicht der SVP auf die Schaffung bzw. Ausweitung von Mfz-Fahrverbotszonen ausserhalb des Siedlungsgebiets zu verzichten. Die entsprechende Festlegung ist aus dem Richtplan Mobilität (Teilrichtplankarte Mobilisierter Individualverkehr) zu streichen und der Richtplan Mobilität ist entsprechend anzupassen.

Der Erlass von Mfz-Fahrverboten in einem derart umfassenden Ausmass und ohne Berücksichtigung der individuellen Situation von besonders betroffenen Ortsteilen, Kleinsiedlungen und Betrieben ist völlig unverhältnismässig. Sie erschwert den Warenumsatz einzelner Betriebe (Gewerbe und Landwirtschaft) massiv und schneidet gewisse Ortsteile und Kleinsiedlungen faktisch von anderen Ortsteilen ab oder zwingt deren Einwohnerinnen und Einwohner / Besucherinnen und Besucher zu (auch unter Berücksichtigung einer umweltfreundlichen Mobilität) vollkommen sinnlosen Umwegen. Zudem wird darauf hingewiesen, dass die Herleitung, Sinn und Zweck sowie Ausgestaltung dieser äusserst einschneidenden Massnahmen im Richtplan Mobilität in keiner Weise erläutert werden. Auch dies erweist sich als unzulässig.

Weiter wird aus Sicht der SVP der (staatlichen Förderung der) Elektromobilität eine zentrale Rolle beigemessen. Auf staatliche Förderung dieser Mobilitätsmassnahmen und entsprechende Eingriffe ins Privateigentum ist zu verzichten; die entsprechenden Entwicklungen sind dem freien Markt zu überlassen. Das Baureglement (insbesondere entsprechende Bestimmungen in ZPP's) mit Erläuterungsbericht sowie der Richtplan Mobilität (insbesondere Massnahmenblatt N1) sind entsprechend anzupassen.

Aus Sicht der SVP ist die Bereitstellung von E-Bikes, Sharing-Modellen mittels Ausbau der Infrastruktur für E-Bikes und E-Cars usw. privaten Anbietern, das heisst der Marktwirtschaft, zu überlassen. Auf entsprechende Eingriffe ins Privateigentum ist zu verzichten. Insbesondere ist dabei die zwangsweise Verankerung der Elektromobilität in den Planungsinstrumenten, das heisst vor allem im Baureglement (insbesondere ZPP's), abzulehnen. Einerseits sind die Herstellung und Entsorgung von Fahrzeugen für die Elektromobilität und die für den Betrieb dieser Fahrzeuge notwendige Stromproduktion heute keineswegs durchwegs umweltfreundlich. Andererseits sind künftig auch alternative Formen der Antriebstechnik, wie beispielsweise der Brennstoffzelle, Entwicklungsmöglichkeiten einzuräumen. Die Förderung einer bestimmten Mobilitätsform ist nicht Aufgabe der Einwohnergemeinde.

Weiter lehnt die SVP die geplanten Velostrassen ab. Das Massnahmenblatt V2 des Richtplans Mobilität ist entsprechend anzupassen.

Für eine breite Umsetzung der Velostrassen (welche gegenüber anderen Verkehrsträgern und deren Verkehrsspuren Vortritt hätten) müsste vom Prinzip des Rechtsvortritts, welches meist von der übergeordneten Gesetzgebung (insbesondere Verordnung über die Tempo-30-Zonen) vorgeschrieben wird, abgewichen werden. Dies stelle einen namhaften Eingriff ins bestehende und damit auch gewohnte Verkehrsregime dar und ist insbesondere in Anbetracht der schweizweit hohen Unfallzahlen beim Veloverkehr abzulehnen. Zudem ist diesbezüglich auf Eingriffe ins Privateigentum (insbesondere Enteignungen und Nutzungseinschränkungen) zu verzichten.

Freundliche Grüsse

Henri Bernhard

Sig.

Präsident

Fritz Bieri

Sig.

Sekretär