

Bemerkungen Grüne zur Beschwerdeantwort der von Steffisburg beauftragten Kanzlei (Beschwerdegegnerin)

(8) Mit der streitbetroffenen Baubewilligung sollen nördlich des Friedhofs 17 Steffisburg neue Parkplätze geschaffen werden, davon ein behindertengerechter Parkplatz. Zugleich wird auch auf der Südseite aus 2 normalen Parkplätzen ein behindertengerechter Parkplatz umgestaltet, so dass dort neu noch 8 Parkplätze verbleiben. Zusammen mit den 5 bestehenden Parkplätzen auf der Nordseite resultieren am Schluss 30 Parkplätze (und nicht 31, wie in der Beschwerde behauptet wird).

Wie in der folgenden Visualisierung ersichtlich, ist es nicht nötig aus zwei normalen Parkplätzen einen behindertengerechten zu machen, da der zum Eingang nächste Parkplatz durch blosse Umarmarkierung von 2.5 m normgerecht auf 3.5 m Breite verbreitert werden kann und für behinderte Automobilisten, die links aussteigen, ideal sein könnte. Die Variante ganz rechts mit Pflasterung statt Gittersteinen würde auch rechts Aussteigenden dienen. Ganz links der heutige Zustand.



(15) „Eine Zweckentfremdung der Parkplätze wird mit der Gebührenpflicht entgegengewirkt.“

Alle zentral gelegenen öffentlichen Parkplätze in Steffisburg sind seit letztem Jahr mit Bezahlautomaten versehen, wo man seine Autonummer eingeben muss und i.d.R. eine halbe Stunde gratis parkieren darf, dann Fr. 1.50 pro Stunde bezahlt, z.B.:

Zone Oberdorf, erste ½ h gratis, danach CHF 1.50 / 1h, (max. CHF 5.00 / 12h)

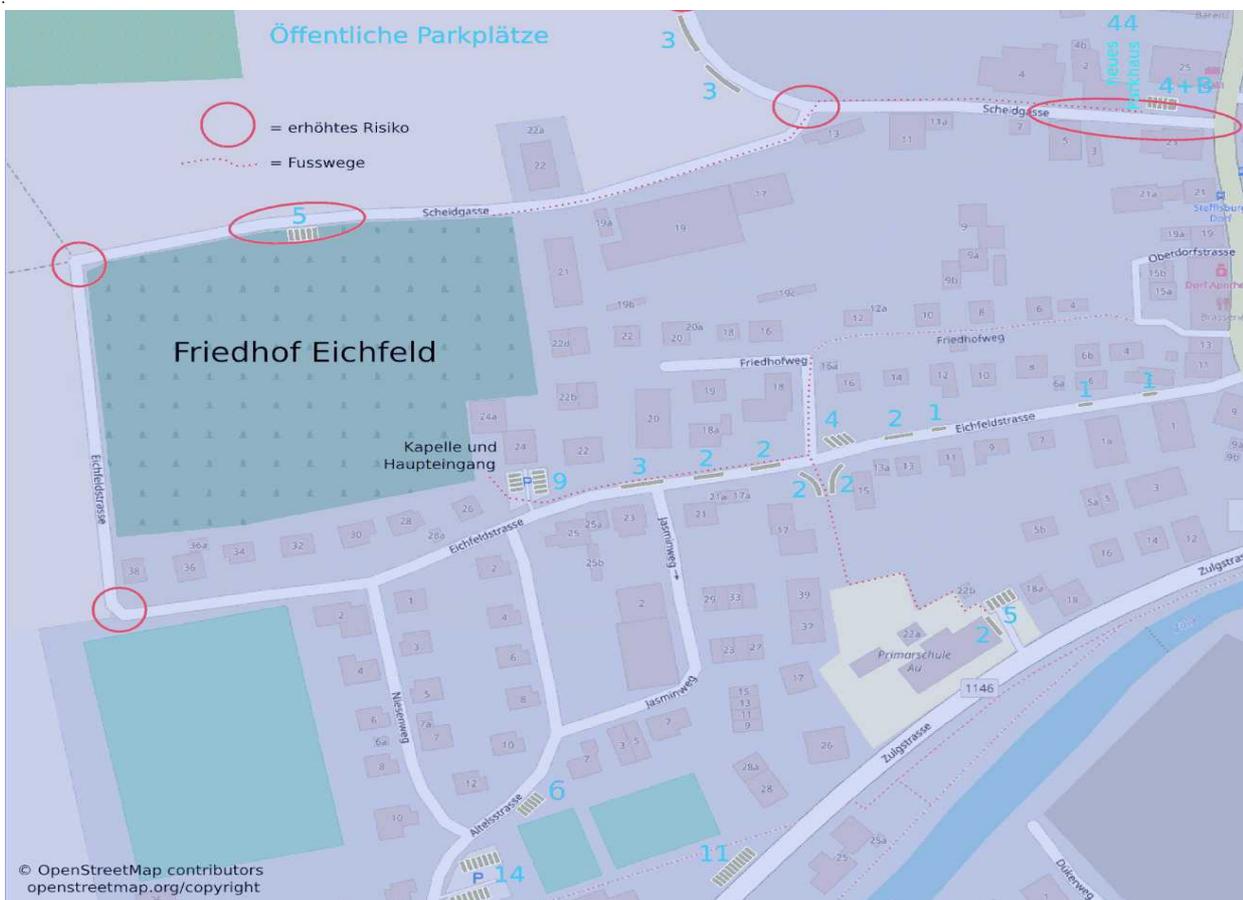
Die 9 südlichen PP auf der Friedhofsparzelle (1358) sind gemäss dem elektronischen Ortsplan <https://ortsplan.talus.ch/Steffisburg/#17/46.778/7.63> die einzigen für den Friedhof reservierten: **Eichfeldstrasse / Beim Friedhof** „Nur für Friedhofbesucher gestattet“ und sie sind ebenfalls mit derselben Inschrift beschildert. Für die 14 PP bei **Schulanlage Au / Musterplatz** steht im elektronischen Ortsplan „Mo-Fr 07.00-18.00 Uhr, für Schulbesuche max. 90 Minuten, mit Parkbewilligung "Schule", bei bewilligten Anlässen Mo-Fr: 18.00- 07.00 Uhr sowie am Samstag, Sonntag und während der Schulferien parkieren gestattet.“ Ein Schild findet sich keines, somit wird diese Einschränkung wohl weder beachtet noch kontrolliert.

Die 20 PP, die auf der Eichfeldstrasse (Parzelle 3186) im Süden des Friedhofs markiert sind, sind nicht reserviert, aber der hauptsächlich erkennbare Zweck für diese ist der Friedhof. Anwohner mit Anwohnerparkkarte "Oberdorf" dürfen zwar auch auf diesen PP unbeschränkt und ohne weitere Bezahlung parkieren, aber die privaten Liegenschaften sowie die Geschäfte und Restaurants an der Oberdorfstrasse scheinen alle ihre eigenen privaten PP zu haben, und auf dem Dorfplatz hat es viele weitere für letztere.

Die weiter südlichen 45 PP (Musterplatz, Austrasse, Schule Au) sind für Schul- und Sportanlässe gedacht, aber in Reichweite des Friedhofs (150-230 m, 300 m, 280 m).

Die nördlichen 5 PP auf der Friedhofsparzelle sind nicht reserviert, jedoch stand während Jahren bis ca. zum 10.2.2022 bei den zwei östlichsten ein Schild „Reserviert für ESS...“. Ob die ESS-Besuchende die Parkgebühr zahlen mussten, ist nicht klar. Die Abscheidung dieser 2 PP war nicht sinnvoll, da sich die 6 PP am Anfange der Scheidgasse näher befinden (nämlich 340 m statt 420 m), die künftigen ca. 60 PP der Einstellhalle in ähnlicher Distanz, und weitere 6 PP an der Kurve Ortbühlweg viel näher (150 m). Ebenfalls viel näher zur ESS (220 m) ist die Oberdorfmärit Einstellhalle mit 44 PP, von wo sich die ESS bequem und sicher per Lift und Fussweg erreichen lässt. Diese Einstellhalle hat die Gebührenregelung 1 Std.: -.20 / 2. Std.: / 1.-, jede weitere Std. Fr. 2.00, zu Ladensöffnungszeiten, sonst Fr. -.20 pro Std.

Diese vielen nördlichen PP und weitere kann man - ausser den 5 auf der Friedhofsparzelle - sicher nicht als Friedhofsparkplätze bezeichnen, aber sie stehen auch für diesen zur Verfügung. Der folgende Plan zeigt das unmittelbare Angebot ohne Dorfplatz und dem Parkhaus Scheidgasse:



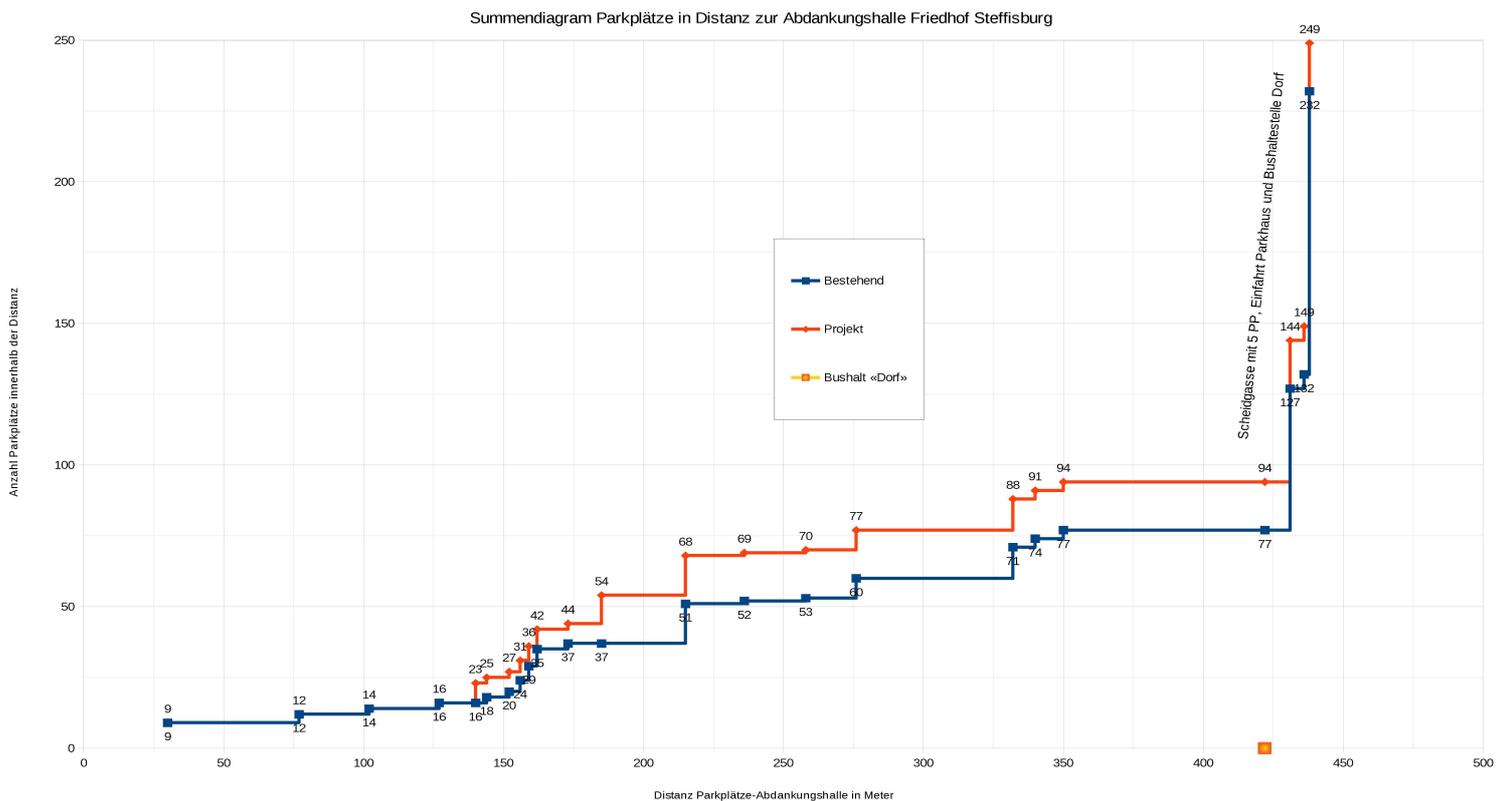
Es dürfte praktisch nicht kontrollierbar sein, wer zu welchen Zwecken wo parkiert. Die 5 nördlichen PP auf der Friedhofsparzelle sind von einer Mehrfachnutzung betroffen durch Fahrzeuge einzelner weniger KletterInnen und Spazierenden, etc. Da keine Reservierung versucht wird und jahrelang sogar auf die 2 PP für die ESS verzichtet wurde, zeigt dies, dass zumindest beim Normalbetrieb tatsächlich kein Problem besteht.

(17) „Die bestehenden 14 Parkplätze decken den Bedarf gerade nicht.“

Eine nicht quantifizierte Behauptung. Selbstverständlich neigen Menschen dazu, möglichst nahe bei ihrem Ziel zu parkieren, und so sind die südlichen 9 PP bei grossen Abdankungen am ehesten belegt. Dann füllen sich die weiteren 20 PP auf der Eichfeldstrasse und die – von der

Abdankungshalle – etwa gleich weit entfernten 5 nördlichen, sowie weitere 6 am Ortbühlweg. Ein Vergleich der im Prinzip vorhandenen Parkiersystemdaten mit den Daten der Abdankungen würde mehr Klarheit schaffen, aber die Gemeinde weigert sich, der Beschwerdeführerin die Daten oder entsprechende Auswertungen bekannt zu geben, ausser wenn dies vom BVD verfügt wird.

Zählt man die 20 PP auf der Eichfeldstrasse zu den 14 PP der Friedhofparzelle dazu, sind es 34 PP, oder 40 PP zusammen mit denjenigen auf dem Ortbühlweg, je nachdem wie man die Wegdistanzen und Ziele genau festlegt. In nur wenig weiterer Entfernung befindet sich eine zudem sehr grosse Anzahl weiterer PP, wie im folgenden Summendiagramm ersichtlich. Lesebeispiele: Bei 150 m Distanz zur Abdankungshalle gibt es aktuell 20 PP, nach Projekt 27 PP. Bei 175 m Distanz zur Abdankungshalle gibt es aktuell 37 PP, nach Projekt gibt es so viele bei 160 m Distanz.



„Vor allem bei Abdankungsfeiern besteht heute ein Mangel, so dass auf die Parkplätze angrenzender Schulanlage ausgewichen werden muss – nota bene auf Flächen, welche eigentlich Pausenplätze wären, welche der Schülerschaft zur Verfügung stehen sollten.“

Diese falsche Behauptung beeinflusste mit grosser Wahrscheinlichkeit den äusserst knappen Ausgang der Abstimmung über dieses Geschäft im Sinne des GR. Da die Behauptung von der Vertretung der Beschwerdegegnerin wiederholt wird, muss sie korrigiert werden.

Höchstens 14 der südlichen 45 sind (allerdings nur elektronisch) zu Schulzeiten für Schulzwecke reserviert, und weder diese noch die anderen befinden sich auf Pausenplätzen, sondern sind separat angelegt. Die Behauptung trifft zwar zu für 90 PP der Schule Zug und 132 PP der Schulanlage Schönau, die teilweise für Schulzwecke reserviert sind, aber diese sind viel weiter entfernt und hier nicht relevant.

„Zudem haben die Gemeinde auch schon Reklamationen von Landwirten erreicht, weil illegal auf dem angrenzenden Landwirtschaftsland parkiert wurde. Es besteht demnach Handlungsbedarf.“

Der erste Satz ist zwar wörtlich richtig, aber es handelte sich um wenige Ereignisse vor vielen Jahren, so dass die Schlussfolgerung falsch ist. Der Landwirt im Besitz der zum Friedhof angrenzenden Parzellen 586 und 587 sagte der Beschwerdeführerin 2021, dass dies schon lange nicht mehr vorgekommen ist. Zudem macht das generelle Parkierungsverbot ausserhalb der markierten Feldern im öffentlichen Siedlungsgebiet klar, dass solches Parkieren illegal ist, was früher vielleicht weniger klar war oder eher toleriert wurde. Es besteht also kein Handlungsbedarf mehr und auch diese Behauptung vom zuständigen Gemeinderat (GGR-Protokoll vom 19.3.2021) wird durch ihre Wiederholung durch die Vertretung der Beschwerdegegnerin nicht wahrer. Auch diese Irreführung beeinflusste mit grosser Wahrscheinlichkeit den äusserst knappen Ausgang der betreffenden Abstimmung.

(18) „Bis zur nächsten öV-Haltestelle beträgt die Wegdistanz rund 350 m, was für alte und/oder gebrechliche Menschen eine nicht einfach zu überwindende Distanz darstellt.“

Die Wegdistanz ist zwar ca. 420 m, aber die Strecke ist fast eben und auch von den ältesten Menschen in ihrem Tempo gut zu bewältigen, sofern sie gesund sind. Wie ersichtlich ist, da etliche Einwohnerinnen des nahen Altersheims regelmässig hier ihre Runden drehen – teilweise mit Rollator – und dabei mindestens die doppelte Distanz zurücklegen. Wer überhaupt den ÖV benützen kann, hat mit dieser Distanz kein Problem, und als zumutbare Distanz zu ÖV-Haltestellen gilt laut VSS-Norm 40 281 (siehe unten) 300-500 m. Für wirklich gebrechliche, demente oder gleichzeitig sehbehinderte Menschen jeden Alters stimmt die Behauptung, aber diese Menschen werden begleitet, mit oder ohne Rollstuhl.

„Zudem besuchen auch Personen aus der ländlichen Umgebung von Steffisburg den Friedhof und Abdankungsfeiern, ...“

Das ist sicher der Fall, jedoch hat Steffisburg rund 16'000 Einwohner, und das nahe Thun viel mehr, und die leicht per ÖV zu erreichenden Städte wie Bern nochmals viel mehr, während die Dörfer und Ortschaften der Umgebung entweder sehr viel weniger Einwohner aufweisen, oder gut mit ÖV versorgt sind, oder beides. Sicher gibt es FriedhofbesucherInnen, für welche dies nicht gilt, aber es dürften im Vergleich wenige sein, und gerade für diese gibt es ja das Parkplatzangebot. Um Missverständnissen vorzubeugen: die Ortschaften ausserhalb Steffisburg haben ihre *eigenen Friedhöfe* oder Abmachungen zur Benutzung anderer; es geht hier nur um *BesucherInnen* zu Abdankungen und Gräbern von *in Steffisburg Verstorbenen*.

„...für welche eine Anreise mit dem öffentlichen Verkehr (wegen des dünnen Fahrplans ...“

Der Fahrplan, der an anderer Stelle beschrieben wurde, ist nicht dünn. In der Hauptachse Steffisburg – Thun z.B. alle 10 Minuten am Tag, zu vielen der umliegenden Dörfern jede Stunde oder sogar halbe Stunde.

„...und der nicht behindertengercht ausgebauten Bushaltestellen) nicht sinnvoll ist.“

Die meisten der Busse sind heute niederflurig (*alle* der Hauptlinie 1) und nicht auf spezielle Haltestellen angewiesen. Für schwere Rollstühle lässt sich eine Rampe ausklappen und der Chauffeur hilft. Diese Frage hat nichts mit derjenigen der ländlichen Bevölkerung zu tun.

„Dementsprechend wird der Friedhof öfters als andere Ziele mit dem Auto angefahren.“

Diese Behauptung ist nicht belegt. Die Beschwerdeführerin vermutet sogar eher das Gegenteil, da die vielen älteren BesucherInnen oft gar kein Auto (mehr) fahren. Einige Zahlen weiter unten in (21).

(19) „Der öffentliche Verkehrsraum (einschliesslich der öffentlichen Parkplätzen) soll nicht einzelnen Bauten dienen, sondern in erster Linie für die allgemeinen Verkehrs- und Parkierungsbedürfnissen zur Verfügung stehen (...). Es ist deshalb unzulässig, wie der Beschwerdeführer dahingehend zu argumentieren, die Besucherinnen und Besucher des Friedhofs könnten ja auch im Dorf und bei den umliegenden Schulhäusern parkieren.“

Die 20 Parkplätze auf der Eichfeldstrasse wurden höchstwahrscheinlich genau für die Besucherinnen und Besucher des Friedhofs angelegt für den Fall von Abdankungen, wenn die 9 PP beim südlichen Eingang nicht genügen. Es sind in dieser Strasse keine anderen allgemeinen Verkehrs- und Parkierungsbedürfnissen erkennbar ausser gelegentliche Handwerkerfahrzeuge, denn die Liegenschaften und Geschäfte scheinen alle ihre eigenen Privatparkplätze zu haben. Mindestens diese 20 können deshalb dem Zweck der Friedhofparkierung zugerechnet werden, besonders da deren mittlere Distanz zur Abdankungshalle 160 m beträgt, gleich viel wie die 5 nördlichen PP innerhalb der Friedhofparzelle. Eine analoge Situation wie im Entscheid RA-Nr. 110/2020/119 vom 12.1.2021 beim Bremgartenfriedhof in Bern, wo etliche öffentliche Parkplätze auf den umliegenden Strassen der Friedhofparkierung zugerechnet werden.

Die folgende Abbildung (©Zoom Earth, Micro soft) zeigt, dass die nördlichen PP, ob existierend oder projektiert, weiter von der Abdankungshalle entfernt sind als diejenigen der Eichfeldstrasse.



Die 14 PP bei der Musterplatz Turnhalle sind tatsächlich, wie weiter oben ausgeführt, für Schulzwecke reserviert. Allerdings scheint ein diesbezügliches Schild zu fehlen, so dass es offenbar toleriert wird, dass diese PP auch für andere Zwecke verwendet werden. Die 6 PP an der Altelstrasse und weitere 11 an der Austrasse sind keinem Zweck zugeteilt und können sowohl bei schulsportlichen Anlässen als auch bei grossen Abdankungen als Reserve dienen. In der Vergangenheit hat die Polizei bei grossen Abdankungen selber Autofahrer zu diesen PP dirigiert. Diese können dann den Friedhofsplätzen zugerechnet werden, da innerhalb des Richtwerts für eine angemessenen maximalen Gehdistanz von 300 m (vgl. Art. 55 Abs. 1 BauV). Insgesamt liegen heute 59 PP innerhalb dieser Distanz zur Abdankungshalle, würden die 17 projektierten zusätzlich PP realisiert, wären es 76.

Auch die PP auf dem Dorfplatz und in der neuen Einstellhalle an der Scheidgasse dienen allgemeinen Zwecken, sind also auch für die Besucherinnen und Besucher des Friedhofs da, wenn

auch nicht als Friedhofsparkplätze designiert. Da es dermassen viele sind, wird es praktisch immer genügend freie haben, so dass vorausschauende Leute bei ganz grossen Abdankungen (z.B. bei verstorbenen Jugendlichen oder VIPs) dort parkieren werden. Diese sind zwar über 300 m von der Abdankungshalle entfernt, jedoch weniger als 300 m entfernt von den nordöstlichen Grabfeldern.

(20) „Der Parkplatzbedarf für Friedhöfe ist in der BauV nicht ausdrücklich geregelt. Ein Friedhof kann auch keiner der in Art. 52 Abs. 1 BauV geregelten Nutzungskategorie sinngemäss zugeordnet werden. Gemäss Art. 52 Abs. 4 BauV können in solchen Fällen die VSS-Normen herangezogen werden. In Frage kommt vorliegend die VSS-Norm 40 281 «Parkieren; An gebot an Parkfeldern für Personenwagen», (vgl. Entscheid RA-Nr. 110/2020/119 vom 12.1.2021 E. 3b).“

Diese Norm ist sehr nützlich und kann gemäss diesem Entscheid wie ebenfalls die Richtlinien für Friedhöfe der Stadt Zürich beigezogen werden, wie die Beschwerdeführerin dies von Anfang an getan hat. Beide empfehlen einen flächenbezogenen Grundbedarf der PP und einen weiteren für Kapellen, aber mit unterschiedlichen Resultaten.

(21) „Die Beschwerdegegnerin hat gestützt auf die VSS-Norm eine Berechnung durchgeführt (Beilage 2): Für Friedhöfe sieht die Norm in Ziff. 10.1 einen Richtwert von 0,1 Parkplätzen pro 100 m² Fläche vor, für Kirchen einen Richtwert von 0,1 Parkplätze pro Besucherparkplatz [sollte heissen Besucherplatz]. Bei einem Friedhof von rund 22'500 m² Fläche (die mit Infrastruktur bebauten Flächen sind mitzurechnen, vgl. RA Nr. 110/2020/119 vom 12.2.2021 E. 4a) und der Halle mit 350 Besucherplätzen ergibt dies einen Richtwert von 57 Parkplätzen.“

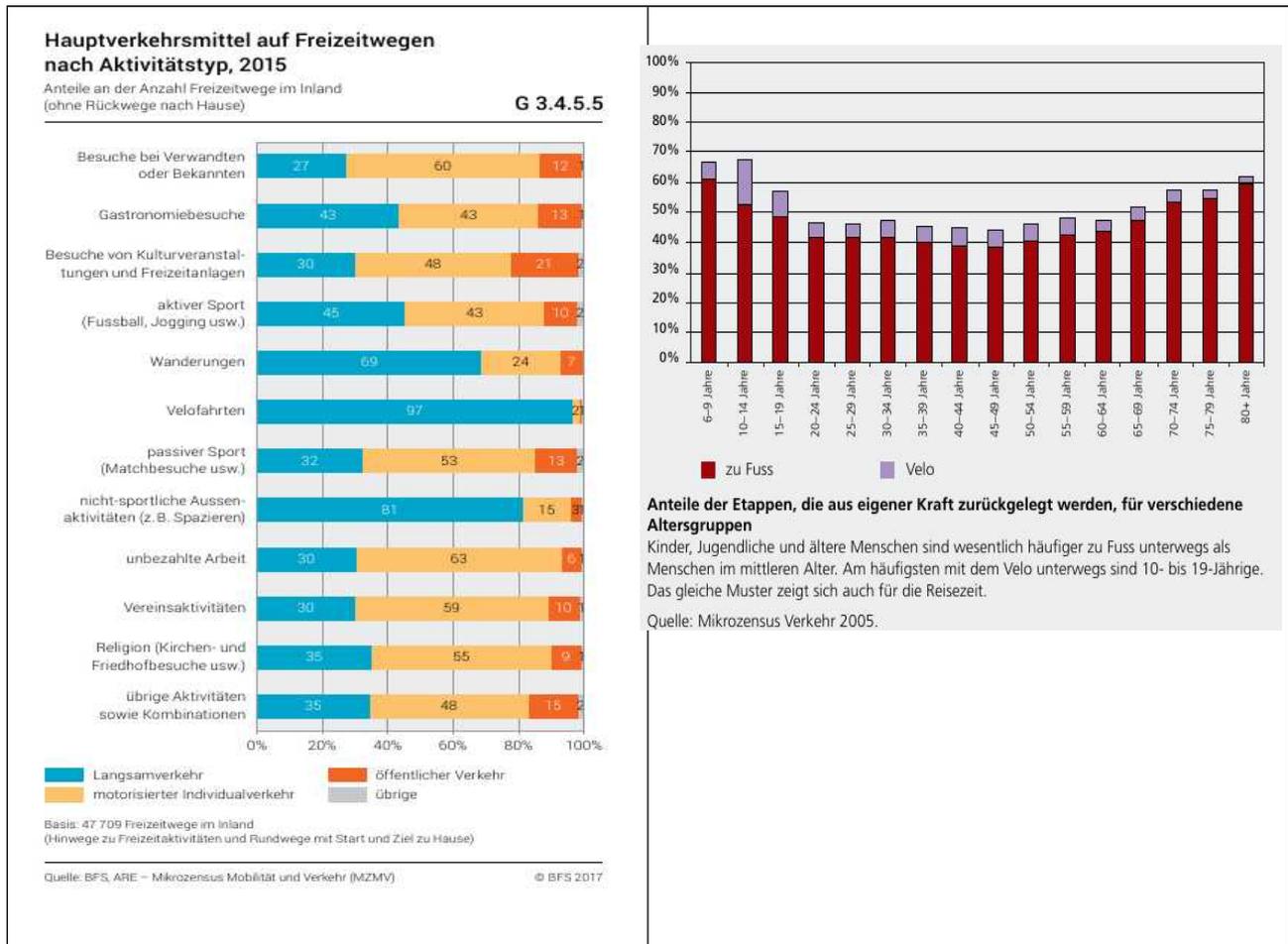
Gemäss Entscheid RA-Nr. 110/2020/119 vom 12.1.2021 werden die Resultate von Fläche und von Kapellen nicht einfach addiert. Eine genau Anleitung scheint zu fehlen, aber das BVD kommt im Entscheid zum Schluss, dass zum flächenbezogenen Parkplatzbedarf des Gesamtfriedhofs ein *angemessener Zuschlag* zur Abfederung des punktuellen Parkplatzbedarfs bei Abdankungen eingerechnet wird; im Falle des Bremgartenfriedhofs sind es 72% des Minimalbedarfs.

„Diese Richtwerte sind anhand der Zuordnung zu einem sogenannten Standort-Typ zu verfeinern (Ziff. 10.1 der Norm). Vorliegend beträgt die Distanz von der nächstgelegenen öV-Haltestelle zum Friedhof und zur Halle rund 420 m. Der öV-Takt hängt stark von der Line ab: Aus Richtung Thun verkehren 6 Fahrten pro Stunde, aus Richtung Zulgatal hingegen stündlich nur 1 Fahrt. Gemäss der Norm ist daher die Bedienungshäufigkeit zu gewichten (Ziff. 10.2 drittes Lemma). Es ist davon auszugehen, dass eher mehr Leute aus Richtung Thun anreisen. Damit liegt die gewichtete Bedienungshäufigkeit bei 4 oder mehr mal pro Stunde.“

„In RA Nr. 110/2020/119 vom 12.2.2021 E. 5b hat die BVD anerkannt, dass bei einem Friedhof und einer Abdankungs- und Aufbahrungshalle der Anteil der Personen, die aufgrund ihres Alters bzw. wegen Mobilitätseinschränkungen auf eine motorisierte Anreise angewiesen seien, gegenüber dem Durchschnitt erhöht sei. Beim Stadtberner Friedhof, der dort Streitgegenstand bildete, lag die öV-Haltestelle rund 500m entfernt, hier 420m. Dort nahm die BVD einen geringen Langsamverkehrsanteil von weniger als 25% an. Das dürfte auch vorliegend adäquat sein. Somit resultiert gemäss Tabelle 2 der Norm der Standort-Typ C. Damit beträgt gemäss Tabelle 3 der Norm das Minimum 50% des Richtwerts, vorliegend demnach gerundet 29 Parkplätze, und das Maximum 80% des Richtwerts, vorliegend demnach 46 Parkplätzen. Mit 30 Parkplätzen ist die Norm somit eingehalten, wobei die Parkplatzzahl nur knapp über dem Minimum liegt. Selbst wenn der Langsamverkehrsanteil mit 25-50% anschlägt, lägen die 30 Parkplätze noch innerhalb der Norm. In diesem Fall läge der Standort-Typ B vor, so dass das Minimum bei 40% des Richtwerts und das Maximum bei 60% des Richtwerts läge (vgl. Tabellen 2 und 3 der Norm). Die

Bandbreite läge dann zwischen 23 (Minimum) und 34 Parkplätzen (Maximum) dann immer noch innerhalb der Bandbreite der Norm.“

Gemäss Mikrozensus 2015 (vgl. Abbildung aus BFS/ARE (2017)) ist der durchschnittliche Anteil Wege für den Zweck "Religion" per LV 35%, ÖV 9% und MIV 55%. Gemäss Mikrozensus 2005 (vgl. Abbildung) ist der Anteil Etappen per LV von älteren Menschen über 10 Prozentpunkte höher als von Erwachsenen im jungen und mittleren Alter. Somit dürfte die Annahme von Standort-Typ B am ehesten zutreffen. Hier ist sogar Typ A möglich, gemäss Erfahrungen der Beschwerdeführerin, und Steffisburg ist auch weniger weitläufig als die Stadt Bern und der Friedhof Eichfeld zentraler als der Bremgartenfriedhof. Ebenfalls ist Typ C bei besonders MIV-afinen Familien möglich, aber der Durchschnitt liegt laut Mikrozensus bei B und näher zu A als zu C.



In VSS-Norm 40 281 steht, dass die zumutbare Fussdistanz gemäss Ziff. 10.2 vom Fahrtzweck abhängig ist und im Bereich von 300-500 m liegt. Die Bushaltestellen liegen innerhalb dieses Bereichs. Damit hätten wir mit Standort-Typ B die 22 flächenbezogenen PP mal eine Bandbreite von 40-60% = 9-13 PP. Dazu die 35 PP für die Abdankungshalle mal 40-60% mal einen „angemessenen“ Faktor. Die BVD nimmt für diesen Faktor im Beispiel des Bremgartenfriedhofs 72%. Also $35 \text{ PP} \times 40\% - 60\% \times 72\% = 10 - 15 \text{ PP}$. Also ein Total in einer Bandbreite von 19 bis 28 PP. Macht man die Rechnung mit den Richtwerten für Friedhöfe der Stadt Zürich https://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/ted/Deutsch/taz/Fachunterlagen/Publicationen_und_Broschueren/rechtliches/Richtwerte_Spezielle_Nutzungen.pdf, die einfacher sind und keine Bandbreite vorschlagen, kommt man auf 4.5 PP für die Fläche und 17.5 PP für die Halle. Werden diese addiert, sind es 22 PP. Dieser Wert beinhaltet 10% für Angestellte.

Das Minimum ist somit abgedeckt mit den PP auf der Friedhofsparzelle plus die ganz nahen PP auf der Eichfeldstrasse, innerhalb ca. 150 m von der Halle. Das Maximum ist mit 9 weiteren abgedeckt; die Distanz erhöht sich auf ca. 160 m.

Das Projekt mit 31 PP allein auf der Friedhofsparzelle überschreitet hingegen das dermassen errechnete Maximum um 3 PP und ändert an den Distanzen nur wenige Meter. Nimmt man nur die näheren PP auf der Eichenreidstrasse dazu, die eindeutig zum Zweck der Friedhofsparkierung eingerichtet wurden, kommt man auf über 50 PP innerhalb 160 m, das Maximum also weit überschritten mit 22 PP zu viel. Deshalb ist nicht nur die ursprüngliche Forderung der Beschwerdeführerin gerechtfertigt, auf die Erstellung der Hälfte der neuen Parkplätze zu verzichten, sondern es müssen nach dieser Rechnung auf jegliche Erweiterung verzichtet werden. Die Tatsache, dass bei wenigen grossen Abdankungen die nahen PP alle belegt sind und auch die etwas weiteren berücksichtigt werden müssen, reicht nicht als Begründung für den Bau der neuen PP, denn die BVD schreibt auf Seite 17 des erwähnten Entscheids RA-Nr. 110/2020/119, dass das Angebot „nicht auf "Spitzentage" abzustellen ist.“

(22) „Damit ist dargelegt, dass der Bedarf nach der einschlägigen VSS-Norm besteht und der Parkplatz mit künftig 30 Parkplätzen nicht überdimensioniert ist. Die Parkplatzzahl liegt sogar nahe am Minimum gemäss der Norm. Wie erwähnt, entscheidet innerhalb der Bandbreite der Norm die Bauherrschaft.“

Wie in (21) ausgerechnet, sind 30 Friedhofsparkplätze bereits eine leichte Überschreitung des zulässigen Maximums. Tatsächlich stehen jedoch zusätzliche 20 PP auf der Eichfeldstrasse zur Verfügung, die eindeutig für den Friedhof eingerichtet wurden, selbst wenn sie auch für andere Zwecke zur Verfügung stehen. Damit ist das Maximum schon heute überschritten, und wäre mit den zusätzlich projektierten 17 PP mit total 50 pp massiv überschritten.

„Das Parlament der Gemeinde hat den Kredit für die 30 Parkplätze gesprochen und damit diese Parkplatzzahl gewählt. Da diese innerhalb der Norm und damit des Rechtsrahmens liegt, ist dieser Entscheid zu respektieren.“

Die Anzahl der Parkplätze ist eine rechtliche und nicht politische Angelegenheit. Zudem war der Entscheid mit 14:14 (plus Stichentscheid) zugunsten des Kredits für die Parkplätze äusserst knapp und kam mit grosser Wahrscheinlichkeit nur zustande wegen den erwähnten beiden falschen Angaben des zuständigen Gemeinderats. Es spricht auch nichts dagegen, den bewilligten Kredit nicht auszuschöpfen und die Anzahl Parkplätze auf den rechtlich zulässigen Wert zu reduzieren, bzw. ganz auf sie zu verzichten.

(23) Art. 16 Abs. 3 BauG besagt, dass für das Orts- und Landschaftsbild wertvolle Bäume, Vorgärten und Innenhöfe nicht zur Anlage von Abstellplätzen beseitigt bzw. beansprucht werden dürfen. Dabei muss es sich nach der Rechtsprechung aber um Objekte handeln, die nicht bloss in einem allgemeinen Sinn, sondern in einem für das Orts- und Landschaftsbild konkreten Sinn wertvoll sind.

Bei den betroffenen Bäumen handelt es sich um 4 Hemlocktannen und 4 Waldföhren, die alle ausser einer Waldföhre für die Parkplätze gefällt werden sollen.

1. Vor allem die markanten Waldföhren sind an dieser Stelle für das Landschaftsbild besonders wertvoll, wie in der Beschwerde beschrieben.
2. Waldföhren gehören gemäss der Tabelle auf Seite 28 der Präsentation "Der ökologische Wert von Stadtbäumen für die Biodiversität" von Grün Stadt Zürich (<https://nvvbirsfelden.ch/wp-content/uploads/2018/11/Der-Wert-von-Stadtbaeumen-Biodiversitaet.pdf>) zum oberen-mittleren Bereich der für die Biodiversität wertvollen Bäumen.

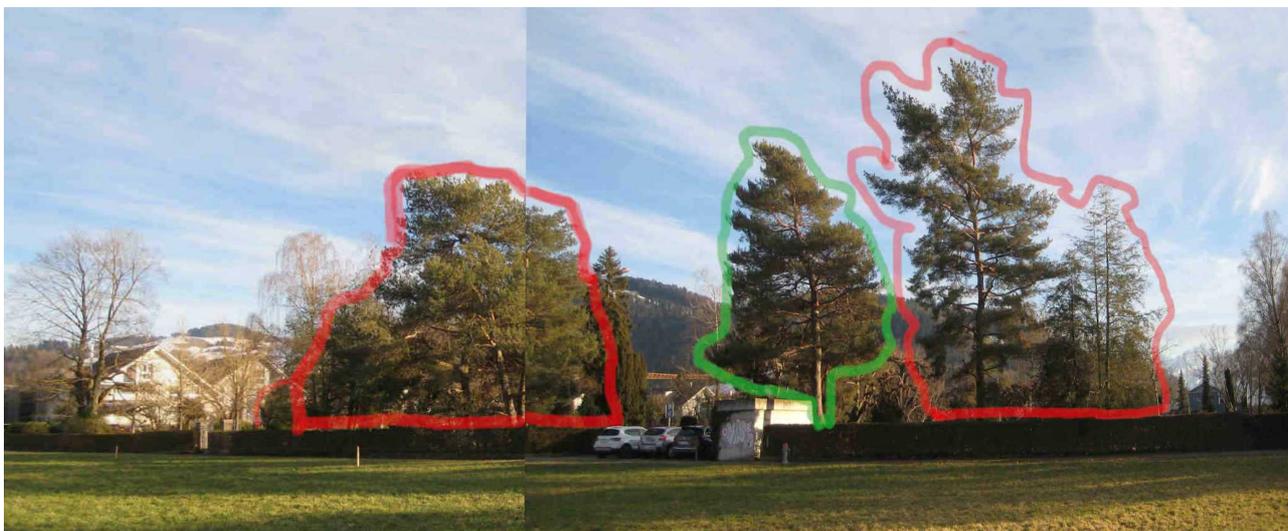
3. Die asphaltierte Scheidgasse wird in den zunehmend heissen Sommern besonders heiss, wird jedoch an dieser Stelle von den Bäumen beschattet, was für die vielen zu Fuss Gehenden besonders angenehm ist.

Der geringe Nutzen weniger Autofahrenden würde also erkaufte mit einem Schaden für viele zu Fuss Gehende, für die Biodiversität des Friedhofs, und für das Landschaftsbild an der Grenze des Landschaftsschutzgebiet Eichfeld, sowie für weitere bekannte allgemeine externe Baumnutzen.

(24) Das Landschaftsschutzgebiet Nr. 2 endet nördlich der Scheidgasse; das Bauvorhaben tangiert dieses damit klarerweise nicht.

Doch, tut es, für die Nutzer des Landschaftsschutzgebiet!

Sicht vom Landschaftsschutzgebiet aus, rot die gemäss Projekt zu fällenden 7 Bäume, grün die eine nicht tangierte Waldföhre.



Auch führt das Projekt zu keinen negativen Auswirkungen auf das Schutzgebiet: Die Parkplätze werden so gut wie möglich in die Umgebung eingepasst. Die zu fällenden Bäume wurden in unmittelbarer Umgebung bereits vorgängig ersetzt (vgl. auch Ziff. 4 hiernach). (Vgl. auch (25))

1. Die neue Allee von Rosskastanien ist wertvoll für die FriedhofbesucherInnen, aber weniger für die zahlreicheren Nutzenden der Scheidgasse.
2. Die Rosskastanie kommt in der in (23) erwähnte Tabelle von besonders wertvollen Stadtbäumen nicht einmal vor. So wie sie gepflanzt sind, dürften die Bäume der Allee relativ klein gehalten werden müssen.
3. Es wurden schon im letzten Jahr Waldföhren im Friedhof gefällt.

Aus diesen Gründen ist die neue Allee zwar zu begrüssen, kann aber nicht als Ersatz für die betroffenen Bäumen betrachtet werden. Das Bild zeigt einen Teil der Allee vor einem Teil der gemäss Projekt zu fällenden Bäumen (die mittlere Waldföhre ist nicht tangiert).

(30) Der Gemeinde — welche auch Strassenpolizeibehörde ist — sind auf der Scheidgasse keine Sicherheitsdefizite bekannt. Unfälle wurden bis heute keine erfasst. Auch wenn die Zahl der Parkplätze nun zunimmt, ist nicht davon auszugehen, dass es zu Sicherheitsproblemen kommen wird.

Die prinzipiellen Sicherheitsdefizite sind evident. Sie führen gerade deshalb zu Achtsamkeit und dem bisherigen Ausbleiben von bekannten Unfällen (Risikokompensation). Trotzdem entstehen sehr viele Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und eine Zunahme der Zahl Parkplätze um den Faktor 4.4 $((5+17)/5)$ an dieser Stelle erhöht massgebend das objektive Risiko, dass es dann doch einmal zu Kollisionen kommt. Zudem ist dieser Teil der Scheidgasse ein beliebter Schul-, Spazier-, und Spielweg mit einer leichten blinden Kurve, wie das Bild zeigt, sowie dasjenige bei (31), und weist ein leichtes Gefälle auf.



Mehr Verkehr führt nicht per se zu Problemen, solange die Strasse den Anforderungen genügt bzw. keine konkreten Sicherheitsprobleme bestehen. Der Beschwerdeführer führt denn bezeichnenderweise auch nicht näher aus, wo genau welche Defizite bestehen sollen bzw. welche zusätzlichen Schutzmassnahmen denn erforderlich sein sollten, sondern äussert nur pauschale Kritik.

Die Beschwerdeführerin zählte die Sicherheitsprobleme in ihrer Einsprache vom 22.8.2021 detailliert auf und es war die *Vorinstanz*, die nur pauschal darauf einging. Die Strasse genügt den Anforderungen für ein höheres Verkehrsaufkommen als gegenwärtig eben gerade *nicht*:

1. Die Scheidgasse ist im betreffenden Bereich an der schmalsten Stelle 3.5 m und an der breitesten 3.8 m breit und zum Friedhof mit einem soliden Eisenzaun samt Betonsockel und Hecken begrenzt. Ein sicheres Kreuzen von Autos und dem LV ist nur bei sehr reduziertem Tempo möglich.
2. Ein Kreuzen von zwei Autos heutiger Bauart ist unmöglich, ohne auf die Wiese auszuweichen mit entsprechenden Landschaftschäden. Die Distanz ohne Ausweichmöglichkeit ist heute über 100 m in Richtung Dorf, ein Rückwärtsfahren über eine solche Distanz heute jedoch verboten.
3. Die *immer* rückwärts ausparkenden AutofahrerInnen sind blind, bis ihre Fahrzeuge fast die ganze Breite der Scheidgasse versperrt. Insbesondere die auf Velos, Trottinetts, usw. bergab Fahrenden werden gezwungen zu bremsen und anzuhalten, bis die Manöver der Autos abgeschlossen sind. Bei den heutigen 5 Parkplätzen geht das gerade noch, da kaum je mehr als ein Auto auf's Mal ausparkt, aber bei zusätzlichen 17 Parkplätzen würde das Risiko von Missverständnissen und Kollisionen überproportional stark ansteigen.
4. Die automobil anreisenden FriedhofsbesucherInnen gefährden die zahlreicheren zu Fuss Kommenden nicht nur bei den Parkplätzen und engen Stellen, sondern an weiteren Orten.

Eine kritische Stelle ist bei der Abzweigung der Scheidgasse, die überquert werden muss, oder bei der Zufahrt von Süden her, bei zwei unübersichtlichen Ecken und der noch geringeren westseitigen Strassenbreite von 2.7 - 3 m (siehe Bild). Der zuständige Gemeinderat sorgt sich laut Protokoll **speziell um alte Menschen und übersieht, dass die neuen PP gerade diese besonders stark gefährden würden.**

Das folgende Bild zeigt die Nachteile für den LV im Westen des Friedhofs bei jedem Auto der heute üblichen Breite.



(31) Zudem wird mit dem Projekt gegenüber dem heutigen Zustand die Übersichtlichkeit auf der Strasse sogar verbessert. Die neuen Parkplätze sind so angelegt, dass ein sicheres Zu- und Wegfahren möglich ist.

1. Die Übersichtlichkeit wird verbessert, aber **bleibt schlecht, weil sich die ganz Parkieranlage in einer leichten blinden Kurve befindet, wie zwei Bilder zeigen.** Von Osten würde man die neuen westlichen PP nicht besser sehen, und umgekehrt.
2. Die neue Anlage würde den AutofahrerInnen theoretisch erlauben, ihre Fahrzeuge bereits vor Einfahrt in die Scheidgasse in eine sichere Position zu bringen, aber die Erfahrung weiter oben bei der Heilpädagogischen Schule zeigt, dass sie es nicht tun, sondern praktisch immer rechtwinklig herausfahren ca. 0.3 m ins Land hinein, egal wie viel Platz tatsächlich zur Verfügung steht.
3. Abhilfe würden nur umfangreiche Änderungen schaffen, z.B. sämtliche PP ganz in den Friedhof hinein zu verlegen, mit Ausfahrt rechtwinklig zur Scheidgasse, und/oder eine umfangreiche Verbreiterung der Scheidgasse. Das letztere kommt wegen des grossen Verlusts von produktiver Fruchtfolgef়läche nicht in Frage.

Das folgende Bild zeigt die leicht blinde Kurve der wenig breiten Scheidgasse bei den projektierten Parkplätzen, einen Teil der dafür zu fällenden Bäumen, und deren Schattenwurf, der im Sommer sehr willkommen ist.



(34) Auch das Energieleitbild der Gemeinde ist keine Rechtsvorschrift, die dem Bauvorhaben entgegensteht.

Das Energieleitbild <https://www.steffisburg.ch/de/leben-in-steffisburg/energie-mobilitaet/Energieleitbild.pdf> ist laut Auskunft der Gemeinde Steffisburg für Behörden behördenverbindlich. Unter anderem steht da: "Wir wirken auf ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten in der öffentlichen Verwaltung und in der Bevölkerung hin. Wir fördern energieeffiziente Verkehrslösungen, insbesondere die öffentlichen Verkehrsmittel und den Fuss- und Veloverkehr und helfen mit, den CO₂-Ausstoss im Verkehr zu reduzieren." Selbstverständlich heisst das nicht, dass keine Parkplätze gebaut werden dürfen, denn im Baugesetz des Kantons Bern verlangt Artikel 16 ebenfalls behördenverbindlich: "Wird durch die Erstellung ... von Bauten und Anlagen ein Parkplatzbedarf verursacht, so ist dafür auf dem Grundstück oder in seiner Nähe eine ausreichende Anzahl von Abstellplätzen für Motorfahrzeuge, Fahrräder und Motorfahrräder zu errichten." Das Leitbild verlangt aber sinngemäss sehr wohl, dass *nicht mehr Parkplätze als nötig* erstellt werden, da es notorisch ist, dass ein erweitertes Parkierangebot zu mehr Fahrten führt und somit die bereits schlechte Energieeffizienz der Gemeinde im Mobilitätssektor und die zu hohe diesbezügliche CO₂-Produktion noch mehr verschlechtert. Somit ist das Parkierangebot beim Minimum der gesetzlichen Bandbreite zu orientieren.

Zudem verkennt der Beschwerdeführer, dass ein Friedhof wie bereits erwähnt vor allem auch von alten und teilweise mobilitätseingeschränkten Personen besucht wird. In einer solchen Situation schafft das zusätzliche, dringend benötigte Parkplatzangebot nicht mehr Verkehr. Wer sich entschlossen hat, mit dem Auto zu einer Abdankungsfeier zu fahren, wird dies so oder so tun, zumal wenn er oder sie auf eine Fahrt bis in unmittelbare Nähe angewiesen ist. Solchen Leuten die Zufahrt zum Friedhof zu ermöglichen, steht dem Grundsatz der Nachhaltigkeit nicht entgegen. Zudem wird mit den Parkplätzen der Suchverkehr in den angrenzenden Wohnquartieren verhindert, was sich positiv auf die Energiebilanz auswirkt.

1. Gemäss den Zahlen in (21) besucht durchschnittlich rund die Hälfte der alten Menschen den Friedhof zu Fuss. Die meisten von Norden via Scheidgasse, und sie werden dann von den

- per MIV Anfahrnden sehr wohl stärker gefährdet. 4.4 mal mehr Parkplätze schaffen auf jeden Fall mehr Verkehr auf der Scheidgasse und überproportional viel Konfliktsituationen.
2. Es geht nicht um echte Gehbehinderte oder mobilitätseingeschränkte Personen, sondern um die viel zahlreicheren normal Anreisenden.
 3. Bei grossen Abdankungen entsteht tatsächlich Suchverkehr auf der südlichen Eichfeldstrasse, wo sich die allermeisten PP für den Friedhof in nächster Nähe befinden. Würde das nördliche Angebot von 5 PP auf 21 PP erweitert, würde dies verstärkt den Suchverkehr von Süden her anlocken, um den Friedhof herum auf der nördlich-westlichen Eichfeldstrasse, die dort nur 2.7 - 3 m breit ist, eine zusätzliche besondere Gefährdung für den dortigen LV, wo übrigens in wenigen Jahren das Ende einer neue LV-Route geplant ist.

(35) Wie dargelegt worden ist, hält das Bauvorhaben die einschlägigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften ein. Es ist deshalb zu Recht bewilligt worden.

1. Die Zonenkonformität der Parkplätze für den Friedhof dürfte nach rechtskräftiger Annahme der Ortsplanungsrevision gegeben sein. Das neue Angebot würde jedoch hauptsächlich von SpaziergängerInnen des Naherholungsgebiets verwendet werden, was nicht zonenkonform wäre.
2. Nicht nur ist das bestehende Parkplatzangebot genügend, sondern die projektierten zusätzlichen PP würde das gesetzliche Maximum der zulässigen Bandbreite überschreiten.
3. Der Erhalt von Bäumen aus den genannten Gründen reicht als Grund, *nicht notwendige* Parkplätze *nicht* zu erstellen.
4. Das Energieleitbild der Gemeinde gebietet, dass keine nicht notwendigen Parkplätze erstellt werden.

Somit ist das Bauvorhaben von der Vorinstanz *nicht* zu Recht bewilligt worden.

30.3.2020

1.11.2022: Inzwischen wurde die Reservierung der 2 von 5 PP im nördlichen Friedhoffeld für die Esther Schüpbach Stiftung aufgehoben und die Einstellhalle Scheidgasse in Betrieb genommen. Dort hat es neu 50 PP (erste ½ h gratis, danach CHF 1.50 / 1h (max. CHF 5.00 / 12h), max. 12 Stunden, Täglich 00.00 – 24.00, Behindertenparkplätze: 3, Elektro-Ladestation: 5). Dafür wurde die Oberdorf Märli Einstellhalle von 44 auf 30 PP reduziert (Behindertenparkplätze: 1).