

Geschäftsstelle EOS BeO GmbH
Schulhausstrasse 25b, 3800 Unterseen
brigitta.wyss@eos-beo.ch
www.ig-laendlicher-raum.ch

kpl.agr@be.ch
Direktion für Inneres und Justiz
Amt für Gemeinden und Raumordnung
Nydegasse 11/13
3011 Bern

Unterseen, 28. Oktober 2022

Richtplananpassungen '22: Stellungnahme der IG ländlichen Raum

Sehr geehrter Frau Regierungsrätin, sehr geehrte Damen und Herren

Die IG ländlicher Raum ist ein überparteilicher Verein mit dem Ziel, den ländlichen Raum als attraktiven, lebenswerten und wirtschaftlichen Lebensraum zu erhalten. Zahlreiche – primär ländliche Gemeinden – sind Mitglied der IG.

Anträge zu angepassten Massnahmenblätter

Nr. und Massnahme	Umsetzung/Handlungsbedarf gemäss Kanton	Änderungsantrag/Stellungnahme
A_01 Baulandbedarf Wohnen bestimmen	Aufgrund der vom Grosse Rat überwiesenen Motion «Sinnvolle raumplanerische Lösungen ermöglichen – Doppelte Kompensationspflicht bei Einzonungen abschaffen» (M 189-2021) wird die entsprechende Festlegung auf der Rückseite gestrichen.	Siehe unten und generelle Stellungnahme.
A_06 Fruchtfolgefleichen schonen	Die Massnahme wird aktiv umgesetzt. Bei der Beanspruchung von FFF werden die Bestimmungen der Baugesetzgebung (Art. 8b BauG, Art. 11aff BauV) angewendet. Eine AHOP liegt vor, sie wurde 2021 punktuell ergänzt (v.a. Kriterien FFF). Fortschreibung auf die neue Terminologie des Inventars.	Die Bestimmungen zur FFF sind zu lockern – insbesondere bezüglich Ausnahmen und Abtausch im Rahmen der OPR oder bei Um- und Neueinzonungen. Die Gemeinden im ländlichen Raum sind in ihrer Entwicklung bereits stark eingeschränkt. Oftmals werden die minimalen Erweiterungsmöglichkeiten noch durch die hohen Anforderungen betreffend FFF verunmöglicht. Neuer Vorschlag durch Kanton.
B_01 Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr bestimmen ehemals B_10	keine Anpassungen (Nummerierung).	Siehe Gesamtabhandlung zu Verkehr und Mobilität
C_21 Anlagen zur Windenergieproduktion fördern	Die stufengerechte Weitergabe der Pflichten, die aus der Energiestrategie 2050 erwachsen, werden auf der Vorderseite des Blatts aufgenommen.	«Jede Region leistet einen Beitrag zum Erreichen...im Bereich Windenergie» - d.h. jede Region muss einen Standort für die Windenergie zur Verfügung stellen – dies kann und darf nicht sein. Gerade in Gebieten mit schöner – teilweise auf Bundesstufe geschützter – Naturlandschaften (Naturpärke, SAJA) muss dies ausgeschlossen resp. eine Ausschlussmöglichkeit geben. Es kann nicht sein, dass einerseits Naturpärke ausgeschieden und subventioniert werden und diese so dann mit Windanlagen «verunstaltet» werden. Dies widerspricht den Schutzziele. Ggf. wäre zu prüfen, ob diese Regionen im Gegenzug ansonsten im Bereich erneuerbare Energien einen Beitrag leisten können und die Formulierung dahingehend angepasst wird.

FE_06 Aufbau und Betrieb von Parks von nationaler Bedeutung nach	Am 1.1.2022 sind in den Naturparks Gantrisch, Diemtigtal, Chasseral und Gruyère Pays-d'Enhaut die neuen Chartas in Kraft getreten. Der Perimeter im RNP Chasseral wurde per 1.1.2022 angepasst (neue Gemeinden BE und NE). Zudem ist der Kanton Bern seit 1.1.2022 mit Abländschen als Teil der Gemeinde Saanen am Naturpark Gruyère Pays-d'Enhaut beteiligt. Die Massnahme wird entsprechend angepasst.	Der neue Passus unter Vorgehen, wonach die kommunalen Planungen durch die Fachstellen bezüglich Interessen und Ziele der Parks geprüft und berücksichtigt werden, wird abgelehnt. Diese ländlichen Gemeinden dürfen bei der sonst schon nicht mehr möglichen Entwicklung nicht durch weitere Faktoren eingeschränkt werden. Die Belastung durch die Parks in Sachen Verkehr, Tourismus, Abfall und dergleichen sind für diese Gemeinden bereits einschränkend genug – im Hinblick auf den Nutzen solcher Parks. Diese neue Anforderung wäre ein weiteres ungerechtfertigtes Hindernis. So hat keine Gemeinde mehr ein Interesse am Erhalt des Naturpark-Labels. Damit wird die Entwicklung im ländlichen Raum noch weiter erschwert.
E_07 UNESCO-Welterbe Jungfrau-Aletsch-Bietschhorn (SAJA)	Per 1.1.2022 ist der neue Managementplan SAJA in Kraft getreten. Zudem fordert das BAFU eine konkretere Fokussierung auf den Schutz und Erhalt des aussergewöhnlichen universellen Wertes der Welterbestätte. Die Massnahme wird entsprechend angepasst.	Der neue Passus unter Vorgehen, wonach die kommunalen Planungen durch die Fachstellen bezüglich Interessen und Ziele des Weltkulturerbes geprüft und berücksichtigt werden, muss unbedingt abgelehnt werden. Diese ländlichen Gemeinden dürfen bei der sonst schon nicht mehr möglichen Entwicklung nicht durch weitere Faktoren eingeschränkt werden. Dies ist ein weiteres ungerechtfertigtes Hindernis resp. eine Grundlage zur Verhinderung der Entwicklung der Gemeinden im SAJA Gebiet!
E_08 Landschaften erhalten und aufwerten	Das KLEK und der kantonale Richtplan sollen noch besser abgestimmt werden.	siehe unter KLEK und Klima.
E_14 Waldleistungen vor dem Hintergrund der Klimaveränderung sichern und nutzen	Die Waldleistungen sollen auch beim Klimawandel gesichert werden. Dafür wird eine neue Massnahme eingeführt. Neues Massnahmenblatt.	Siehe unter KLEK und Klima

Massnahmenblatt A_01 Baulandbedarf Wohnen bestimmen:

Aufgrund der vom Grossen Rat überwiesenen Motion «Sinnvolle raumplanerische Lösungen ermöglichen - Doppelte Kompensationspflicht bei Einzonungen abschaffen» (M 189-2021) wird die entsprechende Festlegung auf der Rückseite gestrichen.

Zusätzlich zu der umgesetzten Motion muss die Raumnutzerdichte resp.

die minimale GFZo bei Umzonungen und Neueinzonungen angepasst werden.

Die vom Kanton verlangten Mindestwerte sind in der Praxis nicht umsetzbar resp. die Mindestfläche viel zu hoch angesetzt. Gerade für kleinere Baulandkorrekturen oder geringfügige Einzonungen/Umzonungen von 500 m² sind diese Vorgaben so dann nicht mehr realistisch. Bei grösseren Überbauungen ist dies sinnvoll - auch im ländlichen Raum.

Jedoch müssen Ausnahmetatbestände geschaffen resp. Ausnahmen davon ermöglicht werden.

Antrag: Für geringfügige Einzonungen und Umzonungen bis 1000 m² (keine minimale GFZo bis 1000 m²) ist keine Mindest-GFZo vorzusehen.

Eine Mindestfreifläche betreffend Befreiung von der EGK ist im ländlichen Raum unumgänglich - siehe Ausführungen unter Verkehr und Mobilität.

Antrag: Der Richtplan und ggf. die Bauverordnung sind entsprechend anzupassen. Die in Massnahmenplan A_01 festgehaltenen Mindestanforderungen von EGK F resp. E ist anzupassen. Für die Einzonung von Arbeitszonen bis zu einer Grösse von 1ha ist die EGK ganz aufzuheben. Für die Einzonung/Umzonung von WMK ist eine Freifläche von mind. 1000 m² (keine Mindestanforderung der EGK bis 1000 m²) aufzunehmen.

Generelle Stellungnahme zu den Anpassungen im Bereich Mobilität und Verkehr aus Sicht der IG ländlicher Raum:

Verkehrs- und Siedlungsentwicklung beeinflussen sich gegenseitig. Die Verkehrs- bzw. Siedlungspolitik ist eine gemeinsame Aufgabe von Bund, Kanton, Regionen und Gemeinden. Basis der bernischen Verkehrspolitik bilden die Vorgaben des Bundes, die kantonale Gesamtmobilitätsstrategie sowie die Festlegungen zur Abstimmung von Verkehr und Siedlung im kantonalen Richtplan.

Die strategische Ausrichtung der raumwirksamen Verkehrspolitik gliedert der Kanton Bern in vier Bereiche: die Perspektive der koordinierten Gesamtmobilität (B1), die Notwendigkeit zur Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung (B2), den wesensgerechten Ausbau der Verkehrssysteme (B3) und die koordinierte Erarbeitung, bzw. Anwendung der dafür nötigen Planungsinstrumente (B4).

Die Gesamtmobilitätsstrategie 2022 (GMS 2022) bildet den übergeordneten Rahmen für das kantonale Planungsinstrumentarium. Um die Realisierung der Vision eines nachhaltigen Mobilitätssystems zu erreichen, setzt der Kanton Bern eine 4V-Strategie um: Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten und vernetzen. Auszug aus der Vision für das GMS: «...Im Jahr 2050 ist der Verkehr klimaneutral, verursacht möglichst geringe Luft-, Lärm- und Lichtbelastungen, führt zu möglichst geringen Beeinträchtigungen der Biodiversität und beansprucht möglichst wenig Boden.» Dies gestützt auf die in der Kantonsverfassung verankerte Klimaneutralität 2050.

Die gesamte Richtplananpassung im Bereich Verkehr und Mobilität läuft darauf hinaus, dass noch der motorisierte Individualverkehr (MIV) noch weiter reduziert werden soll, bei neuen Bauvorhaben weniger Parkplätze geschaffen und zusätzliche Infrastrukturanlagen für Velo- und Fussgänger geschaffen werden sollen, höhere Hürden für die Erstellung neuer Strassenanlagen gefordert werden und möglichst nur noch klimaneutrale Fahrzeuge (alternative Antriebe) gefahren werden sollen. Mit entsprechenden RGSK sollen Verkehr, Siedlung und Arbeit entsprechend optimal aufeinander abgestimmt werden. All dies hört sich für städtische und Agglo-Gemeinden sicherlich logisch und umsetzbar an. Für ländliche Gemeinden, welche bereits heute mit Abwanderung, fehlendem Baulandbedarf, einem schlechten Steuersubstrat und einer grossen bestehenden, unterhaltsbedürftigen Infrastruktur (Verkehrsnetz) zu kämpfen haben, ist dies unrealistisch. Die Richtplananpassungen führen zu einer weiteren Ausdünnung und Benachteiligung des ländlichen Raumes. Die Massnahmen resp. die Forderungen beißen sich; Einerseits soll möglichst dort wo gewohnt wird, gearbeitet werden, andererseits können ländliche Gemeinden kein Bauland für Wohnen und Arbeiten mehr einzonen. Die bestehenden Gebäudevolumen im ländlichen Bereich sollen erhalten und genutzt werden, wo die Einwohnerinnen und Einwohner jedoch arbeiten sollen und wie sie dort hinkommen, ist gemäss dem Richtplan nicht nachvollziehbar: ein Ausbau der ÖV-Anschlüsse verursacht hohe Kosten und widerspricht den übrigen Grundsätzen betreffend Bodenverschleiss und betreffend die steigende Bedrohung durch Naturgefahren (zusätzliche Sicherungsmassnahmen der Verkehrsinfrastruktur und damit verbunden höhere Kosten). Der Umstieg zu alternativen Antrieben – insbesondere die immer wieder geforderten E-Autos und E-Bikes – widersprechen den Energiezielen per se und der aktuellen «Energiekrise». Der gleiche Kanton, der zu Stromeinsparungen mahnt und Windräder in geschützte Naturgebiete stellen will, fördert gleichzeitig den Stromverbrauch durch die Forderung von alternativ angetriebenen Fahrzeugen, was Stand heute grösstenteils elektrisch angetriebene Fahrzeuge sind. Eine unkritische Förderung des E-Bike-Fahrens ist zudem der Verkehrssicherheit abträglich. Eine Reduktion der Anzahl Parkplätze ist zudem nur scheinbar im Sinn des Umweltschutzes. Weniger Parkplätze bedeutet mehr Suchverkehr.

Wer auf dem Land wohnt, benötigt zwangsläufig ein motorisiertes Fahrzeug. Die ÖV-Verbindungen sind in den wenigstens Fällen ansatzweise genügend, um innert einer brauchbaren Zeit in der nächstgrösseren Gemeinde oder Stadt zu sein, um der Arbeit nachzukommen. Durch die dezentrale Lage, die Topographie und damit verbunden die grossen Distanzen ist der Verzicht auf ein Motorfahrzeug Utopie. Auch die Erschliessung solcher Gemeinden durch ein – mindestens halbstündlich verkehrendes – ÖV ist weder finanzier- noch realisierbar. Die Kosten hierfür wären in keinem Verhältnis. Damit die ländlichen Gegenden nicht noch mehr unter der Abwanderung leiden, müssten – um Verkehr zu vermeiden – dezentralere Arbeitszonen geschaffen werden, damit die Landbevölkerung in der Region arbeiten kann und somit ggf. tatsächlich mit einem Fahrrad oder zumindest nur mit einer kurzen Autofahrt den Arbeitsort erreichen kann.

Es ist deshalb ein grundfalscher Ansatz, wenn der Kanton Bern neue Wohnnutzflächen und Arbeitsschwerpunkte nur noch in gut erschlossenen Gebieten zulassen soll. Dies bündelt den Verkehr nur noch mehr und beschleunigt die Abwanderung aus dem Land, verbunden mit einer überdichten Besiedlung in urbanen Gebieten, deren Infrastrukturen zur Bewältigung der Nachfrage nicht ausreichen und angesichts vorbestehender räumlicher Gegebenheiten auch nicht ausreichen können. Es ist einigermaßen widersprüchlich, wenn der Klimawandel im Richtplan als Problem anerkannt werden soll und ihm gleich auch ein ganzes Massnahmenblatt gewidmet werden soll, gleichzeitig aber die verkehrstreibende und klimaschädliche Trennung von Wohn- und Arbeitsort durch die ideologisierte Siedlungsentwicklung in die Zentren noch gefördert werden soll. Aufgrund der Covid-Pandemie ist eine zunehmende Verbreitung und Akzeptanz von Home-Office festzustellen, die volkswirtschaftliche Basis zur Verbreitung eines Arbeitens vor Ort ist gelegt. Es wäre an der Zeit, dass auch der Kanton Bern endlich das Potential bestehender, bewohnter und erschlossener Gebäude als Potential für eine nachhaltige Entwicklung anerkennt und nicht ständig infragegestellt.

Im Richtplan wird ausgeführt:

Der Fokus der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung liegt dabei in den urbanen Kerngebieten sowie in den Gemeinden im Raumtyp «Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen». Im urbanen, dicht besiedelten Raum werden flächeneffiziente Verkehrsmittel priorisiert. Der Anteil von ÖV, Fuss- und Veloverkehr am Modalsplit ist hier hoch. In den übrigen Räumen geht es vorwiegend um die Substanzerhaltung und die Sicherstellung der guten Grunderschliessung in den Bereichen MIV und Fuss- und Veloverkehr, sowie um eine nachfrage- und potenzialgerechte Erschliessung mit dem ÖV.

In schwach besiedelten Gebieten, wo eine zu geringe oder disperse ÖV-Grundnachfrage besteht und das Einzugsgebiet mit klassischen Liniensystemen und festen Haltestellen nicht adäquat abgedeckt werden kann, seien alternative Erschliessungsformen zu prüfen. Innovative Bedarfsangebote könnten klassische ÖV-Angebote ergänzen. Der Übergang zwischen ÖV- und Bedarfsangeboten sei dabei möglichst attraktiv auszugestalten. Was sich der Kanton dabei genau vorstellt, ist unklar.

Immerhin hält die Richtplananpassung fest, dass den verschiedenen Raumtypen in einem Minimum Rechnung getragen werden soll:

Die unterschiedlichen Raumtypen bzw. Entwicklungsräume des Kantons Bern stellen unterschiedliche Anforderungen an das Mobilitätssystem. So müssen die Leistungsfähigkeit und Erschliessungsqualität des öffentlichen Verkehrs insbesondere um die Agglomerationen erhöht werden, damit sich der ÖV als Hauptverkehrsmittel in, zu und zwischen den Agglomerationen etabliert. In den Regionalzentren und ihren Einzugsgebieten sowie in Gebieten mit mittlerer Siedlungsdichte decken der öffentliche und der individuelle Verkehr die Bedürfnisse gemeinsam ab, weshalb eine optimale gegenseitige Ergänzung anzustreben ist. In schwach besiedelten Gebieten, wie beispielsweise Hügel- und Berggebieten, dient der ÖV der Mobilitätsgrundversorgung. Durch die Mindesterschliessung mit dem ÖV werden auch in diesen Gebieten eine soziale und wirtschaftliche Integration ermöglicht. Ein Spezialfall stellen die touristischen Gebiete dar, welche meistens in ländlichen Gebieten liegen, aber saison-, tages- und wetterabhängig eine hohe Nachfrage des Freizeitverkehrs aufweisen. Die raumübergreifende Planung gewährleistet die bedarfsgerechte Mobilität zwischen den verschiedenen Raumtypen.

Jedoch hält der Kanton nach wie vor an den Kriterien der Güteklassen der ÖV-Erschliessung bei Neueinzonungen fest (B_01). Wie erwähnt, verunmöglicht dies den meisten ländlichen Gemeinde eine Entwicklung im planungsrechtlichen Sinne (Zonierung).

Es ist zwingend für eine minimale Entwicklungschance ländlicher Regionen erforderlich, dass ein Minimum an Fläche eingezont werden darf, ohne dass die Kriterien der ÖV-Güteklassen zur Anwendung kommen (bspw. bis 1000 m²). Der Richtplan und ggf. die Bauverordnung sind entsprechend anzupassen.

Seit Corona sind jegliche Gebiete abseits der urbanen Kerne zu «touristischen Gebieten» geworden. Der Naherholungs-Verkehr der AgglomerationsbewohnerInnen, welche am Wochenende in die Landgebiete fahren wollen, belastet die ländlichen Gemeinden stark – die Kosten für den Unterhalt der Infrastruktur, allfällige Parksyste(m) und -kontrollen verbleiben bei den ansonsten in jeglicher Entwicklung behinderten Landgemeinden. Fairerweise müssten die urbanen Zentren mit eigenen Naherholungsmöglichkeiten ausgestaltet werden oder die Kosten für den Ausbau und Unterhalt der Strassen in die Land- und Berggebieten müssten durch den Kanton subventioniert werden. Ebenso allfällige Parksyste(m). Es kann nicht sein, dass die ländlichen Gebiete mit den vorliegenden Richtplananpassungen noch weiter in ihrer eigenen Entwicklung beschnitten und behindert werden und gleichzeitig an den Wochenenden der Verkehrsbelastung der Naherholungssuchenden aus den Zentrums- und städtischen Gemeinden ausgesetzt werden. Die Richtplananpassungen tragen beidem – der Behinderung der Entwicklung der ländlichen Gebiete verbunden mit dem Erhalt und Ausbau des MIV im ländlichen Raum sowie gleichzeitig der grossen Verkehrsbelastung am Wochenende durch die Naherholungssuchenden – zu wenig Rechnung.

Die Richtplananpassungen im Bereich Verkehr beinhalten auch die Forderung von Verkehrsrichtplänen auf kommunaler Stufe mit besonderem Augenmerk auf den Fussgänger- und Veloverkehr. Öffentliche Parkplätze sollen reguliert und bewirtschaftet werden, um den MIV zu reduzieren. Dies wird nicht zu einer Reduktion führen, sondern zu illegalem Parkieren – gerade im ländlichen Raum. Es werden nicht weniger Autos gekauft und gefahren werden. Auch dies ist völlig realitätsfremd.

Es wird beantragt, der kontroversen Problematik Wohnen, Leben und Arbeiten im ländlichen Raum hinsichtlich Verkehr- und Siedlungsentwicklung gemäss den oben aufgeführten Erläuterungen mehr Augenmerk zu widmen und dies entsprechend im Richtplan abzubilden. Dies ging bei den vorliegenden Richtplananpassungen vergessen oder wurde zumindest zu wenig beachtet. Insbesondere ist der Ausbau und Erhalt der Verkehrsinfrastruktur zu garantieren. Im ländlichen Raum kann ein Umstieg auf rein alternative betriebene Fahrzeuge nicht umgesetzt werden. Dem Naherholungsverkehr ist mit entsprechenden Subventionen Rechnung zu tragen.

Generelle Stellungnahme zu den Inhalten Klima und Umsetzung KLEK (kantonales Landschaftsentwicklungskonzept)

Neue Ziele im Kapitel E zu KLEK

E16:

Landschaftswirksam tätige Behörden setzen sich in ihrem Verantwortungsbereich für die qualitätsvolle Landschaftsentwicklung gemäss den Grundsätzen und Wirkungszielen des KLEK 2020 ein.

E17

Bei der Standortwahl für Bauten und Anlagen werden die Aspekte Bündelung, Konzentration und insbesondere die landschaftliche Einbettung angemessen berücksichtigt. Auf die Offenhaltung un bebauter Gebiete und auf eine möglichst geringe Zerschneidung der Landschaft wird besonderes Gewicht gelegt.

E18

Bauten und Anlagen ausserhalb des Baugebiets tragen dem regionalen Landschaftscharakter und den landschaftstypischen Wirkungszielen gemäss KLEK 2020 Rechnung. Sie weisen eine hohe baukulturelle Qualität auf. Auf den Bestand sowie auf bestehende Landschaftselemente ist Rücksicht zu nehmen.

Die Zielsetzung gilt nicht nur für zonenkonforme Bauten, sondern etwa auch für Infrastrukturen für Verkehr oder Energieversorgung.

Stellungnahme zu E17 und E18: Dies führt erneut zu einer Benachteiligung und Einschränkung des ländlichen Raumes, da mit diesem Ziel klar die Entwicklung/Ausbreitung von ländlichen Gemeinden verhindert werden soll. Mit E18 wird die Grundlage für ein kantonsweites «Ballenberg» ausserhalb der urbanen Gebiete geschaffen. Die Landschaften und Gebäude sind durch die bereits bestehenden Richtpläne und Schutzinventare mehr als genügend geschützt. Die Gemeinden haben selbst ein grosses Interesse am Erhalt ihrer Landschafts- und Ortsbilder, da diese die Grundlage für Tourismus sind. Die Gemeindeautonomie der ländlichen Gemeinden wird ein weiteres Mal mit dieser Richtplananpassung mit Füssen getreten. Es ist Sache der Gemeinden, wo sie ihre Schutzzonen ausscheidet, welche Gebiete besondere Beachtung hinsichtlich Gestaltung verdienen und wie streng die Anforderungen an die Gestaltung sind.

☒Antrag: Ziel E17 und E18 sind zu streichen.

Aus diesen Zielen wurden Massnahmen für das Massnahmenblatt E_08 abgeleitet. Es wurden drei Grundsätze formuliert. Nur der Dritte betrifft die Gemeinden direkt:

Das KLEK 2020 dient als landschaftsspezifische Grundlage für Planungs-, Bewilligungs- und Genehmigungsbehörden. So dient das KLEK beispielsweise einer Baubewilligungsbehörde dazu, die bestehenden Landschaftswerte in einem bestimmten Landschaftstyp zu erkennen (Beschriebe zu Landschaftstypen) oder die landschaftlichen Auswirkungen abzuschätzen (Auswirkungen eines Vorhabens auf die Wirkungsziele Landschaft). Dabei gilt es zu beachten, dass das KLEK als Grundlage für die Beurteilung und die Interessabwägung dient und letztere nicht vorwegnimmt. Schliesslich bieten die Beschriebe der Landschaftstypen und die entsprechenden Wirkungsziele auch eine Hilfestellung bei der Erarbeitung von kommunalen (Landschafts-)planungen.

Stellungnahme E_08: Dies führt erneut zu einer Benachteiligung und Einschränkung des ländlichen Raumes, da mit diesem Ziel klar die Entwicklung/Ausbreitung von ländlichen Gemeinden verhindert werden soll. Wichtig wäre hier, dass die Stellungnahme der Gemeinde im Sinne der Gemeindeautonomie in jedem Fall bei der Interessenabwägung zu berücksichtigen ist resp. dass die Interessenabwägung zwischen KLEK und einem konkreten Bauvorhaben der Gemeinde obliegt.

☒Antrag: Der 3. Grundsatz des Massnahmenblattes E_08 ist zu ergänzen, dass die Standortgemeinde für die Interessenabwägung im Sinne der Gemeindeautonomie erstinstanzlich zuständig ist, resp. deren Stellungnahme im Rahmen der Interessenabwägung zu berücksichtigen ist.

Anpassung Ziele Kapitel C

Hier ist vor allem das Ziel C43 zu beachten:

«...kontinuierliche Waldverjüngung, welche regional auch eine Nutzungssteigerung erfordern kann, ist längerfristig ein wirtschaftlich nachhaltiger, klimaangepasster Waldaufbau anzustreben...»

«wirtschaftlich» wurde zugunsten «klimaangepasster» gestrichen. Eine wirtschaftlich nachhaltige Waldbewirtschaftung ist jedoch unerlässlich, um überhaupt noch eine solche zu gewährleisten.

☒Antrag: Antrag, das Wort «wirtschaftlich» nicht zu streichen mit obenstehender Begründung.

Generelle Stellungnahme zum Richtplan

Mit den Anpassungen im Richtplan betr. Klimawandel und Mobilität werden grundsätzlich die ländlichen Gemeinden einmal mehr in ihrer Entwicklung behindert. Sie werden mit der neuen Richtplananpassung im Zustand bestenfalls «eingefroren» und dürfen den blühenden Agglomerationszonen als Naherholungsgebiet dienen. Der Richtplan trägt insoweit der grossen Fläche an ländlichen Gebieten keine Rechnung und begünstigt lediglich die Entwicklung des städtischen Raumes.

Sehr erfreulich ist dagegen, dass nun die im Grossen Rat überwiesene Motion umgesetzt wird zur Aufhebung der Praxis betr. Kompensation 2:1 bzw. Verweigerung der Prüfung von Ortsplanungen. Bislang mussten Gemeinden mit einem gewissen Umfang an überschüssigen Baulandreserven dann, wenn sie noch einzonen wollten, die doppelte Menge auszonen (2:1). In anderen Gemeinden mit noch mehr überschüssigen Baulandreserven verweigerte das AGR gleich gänzlich eine Prüfung der Planung. Dieser unhaltbare Zustand wird nun beendet. Er verhinderte auch Projekte zur Baulandmobilisierung, indem von Überbauungen abgesehen wurde, weil die Hürde (Doppelkompensation) und die daraus sich ergebenden Folgen (Entschädigungspflicht, Enteignung usw. usf.) schlicht zu hoch war. Etwas verwundert ist die IG ländlicher Raum aber, dass für diese Umsetzung gleich der Richtplan angepasst werden muss. Gemäss Art. 15 Abs. 2 RPG sind überdimensionierte Bauzonen zu verkleinern, diese Verpflichtung steht ausser Frage. Die nun aufzuhebende Richtplanpassage verpflichtet Gemeinden mit deutlich zu grossen Baulandreserven aufzuzeigen, wie diese verkleinert werden können. Diese Verpflichtung wäre für sich genommen aber nicht das Problem. Das Problem ist die überbürokratische Umsetzung des AGR im Rahmen eines Merkblatts vom 2. September 2016, welche hieraus die vorerwähnte und rechtlich auch nicht haltbare Praxis zur Doppel-Kompensation entwickelt hat (denn eine solche weitreichende Einschränkung müsste in einem Gesetz verankert sein). Es hätte gereicht, dieses Merkblatt aufzuheben. Dann wäre es wieder an den Gemeinden gelegen, selbst Massnahmen vorzuschlagen, anstatt sich einem rigiden und auch nicht mehr sachdienlichen Korsett des AGR zu unterwerfen. Sollte das ARE die Anpassung des Richtplans verweigern, müsste das AGR demnach das Merkblatt vom 2. September trotzdem vollumfänglich für unbeachtlich erklären lassen. Wir danken für eine wohlwollende Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Interessengemeinschaft Ländlicher Raum

Im Namen der IG ländlicher Raum
Patrick Freudiger, Präsident