

Sozialdemokratische Partei des Kantons Bern

Monbijoustrasse 61, Postfach 1096, 3000 Bern 23

Tel. 031 370 07 80, Fax 031 370 07 81

E-mail: sekretariat@spbe.ch, www.spbe.ch

Amt für Gemeinden und Raumordnung
Abteilung Kantonsplanung
Nydegggasse 11/13
3011 Bern

Bern, 13. Dezember 2010

STELLUNGNAHME ZU DEN RICHTPLANANPASSUNGEN ` 10

Sehr geehrter Herr Regierungsrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zu den Anpassungen des Kantonalen Richtplanes Stellung nehmen zu können.

I. Grundsätzliche Bemerkungen

Die SP des Kantons Bern befürwortet grundsätzlich die vorgeschlagenen Änderungen des Kantonalen Richtplanes. Die Revision beinhaltet sehr wichtige Ergänzungen, welche die Raumplanung stärken und insbesondere zur Koordination von Siedlungsentwicklung und Verkehrserschliessung beitragen. Die Siedlungsentwicklung muss an Orten mit guter ÖV-Erschliessungsgüte konzentriert werden. Positiv bewerten wir zudem, dass Themen wie der Umgang mit Hochspannungsleitungen, die Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende und das Verkehrsmanagement mit je einem Massnahmeblatt Eingang in den Richtplan gefunden haben.

Der Kantonale Richtplan gewinnt mit dieser Revision an Profil und entwickelt sich zu einem breiten, strategischen Führungsinstrument über die räumliche Entwicklung des Kantonsgebietes. Er enthält wichtige Ausführungsbestimmungen für die Richt- und Nutzungsplanung auf regionaler und kommunaler Ebene.

II. Bemerkungen und Anträge im Detail

1. Anpassungen im Strategieteil

Kap. B, Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen

Die SP begrüsst die grundlegende Überarbeitung dieses Kapitels. Angesichts der prognostizierten Verkehrszunahmen bis ins Jahr 2030 in den Agglomerationen ist die Abstimmung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung von hohem öffentlichem Interesse. Die Siedlungsentwicklung ist so zu lenken, dass möglichst wenig Verkehr entsteht, die Mobilität möglichst umweltverträglich mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit dem Langsamverkehr erbracht wird und der verbleibende motorisierte Individualverkehr siedlungs-, umwelt- und sozialverträglich bewältigt werden kann.

Trotz diesem fortschrittlichen Ansatz vermisst die SP wichtige Themen, welche in diesem Kapitel thematisiert werden müssen, wie folgt:

In diesem Kapitel wird das Mobilitätsmanagement ungenügend thematisiert. Wir vertreten die Auffassung, dass mit einem verstärkten Management im Verkehr die Spitzenbelastungen beim motorisierten Individualverkehr und beim öffentlichen Verkehr gebrochen werden müssen. Dazu gehören auch Anreizsysteme wie Road Pricing und flächendeckende Parkplatzbewirtschaftung. Unsere Volkswirtschaft wird es sich auf die Dauer nicht leisten können, die Verkehrsinfrastruktur sowohl für den motorisierten Individualverkehr, als auch für den öffentlichen Verkehr und für den Langsamverkehr langfristig auf Spitzenbelastungen auszubauen, zu betreiben und zu unterhalten. Die angebotsorientierte Verkehrsplanung muss deshalb verstärkt zum Tragen kommen. Die SP begrüsst, dass mit dem Massnahmeblatt B_11 das Verkehrsmanagement als ein Element des Mobilitätsmanagements thematisiert wird.

Dem Langsamverkehr wird eine zu geringe Bedeutung beigemessen. Die Strategie der Koexistenz auf den Strassen wird auf die Dauer nicht genügen, den Langsamverkehr derart attraktiv zu machen, dass er einen wesentlichen Beitrag zur umweltverträglichen Bewältigung der Mobilität beitragen kann. Wir vermissen den Ansatz, in den Agglomerationen spezielle 'schnelle' Velorouten vorzusehen, welche das Radfahren im Alltagsverkehr attraktiv machen. Man wird den Eindruck nicht los, dass das Fahrradfahren hauptsächlich als eine Freizeitaktivität betrachtet wird.

Im Kapitel 'Auswirkungen des Verkehrs' werden die Lärmemissionen des Verkehrs kaum thematisiert. Verkehrslärm ist nach wie vor eine der wichtigsten und gesundheitlich relevanten Immissionen des Verkehrs. Dabei ist nicht nur der Motorfahrzeugverkehr als eminent von Bedeutung sondern auch der öffentliche Verkehr. Wir stellen fest, dass die Behörden dieses Thema nicht ernst genug nehmen. Grosse Lärmreduktionen können mit Geschwindigkeitsreduktionen, mit geeigneter Bereifung und mit lärmreduzierenden Strassenbelägen erzielt werden. Uns ist bewusst, dass dieses Thema nicht zu den Kernthemen der Richtplanung gehört, zumindest müsste man aber den Verkehrslärm in diesem Kapitel ansprechen.

Wie im Zusammenhang mit den Lärmemissionen bereits angesprochen, ist die Geschwindigkeit des Strassenverkehrs ein wichtiges Thema, das im Richtplan nicht thematisiert wird. Mittlerweile wird die Ausscheidung von Tempo-30-Zonen zu einem akzeptierten Instrument zur Hebung der Verkehrssicherheit, der Verkehrslenkung und der Reduktion der Umweltbelastung in den Wohnquartieren. Die unterschiedlichen Geschwindigkeitsniveaus innerhalb der Siedlungsgebiete führen nun aber vermehrt zu Problemen auf den innerörtlichen Hauptstrassen, indem diese stärker belastet sind und dort schneller und rücksichtsloser gefahren wird. Der Ansatz, auch innerorts-Hauptstrassen dem Tempo-30-Regime zu unterstellen, muss deshalb vermehrt Gebrauch gemacht werden. Das Bundesgericht hat kürzlich entschieden, dass das T30-Regime auf Hauptstrassen mit dem Strassenverkehrsgesetz vereinbar ist. Wir beantragen deshalb, dass im Richtplan ein entsprechendes Massnahmeblatt aufgenommen wird, um diese Strategie in den Gemeinden zu fördern. Anzustreben ist ein grundsätzlicher Strategiewechsel, das Regime Tempo-30 innerhalb der Siedlungsgebiete flächendeckend einzuführen und allfällige verkehrsorientierte Strassen als Ausnahme mit Tempo 50 oder 60 zu beschränken.

Einen wesentlichen Beitrag zur Verminderung des Verkehrs und zur umweltverträglichen Bewältigung der Mobilität bringen Massnahmen, welche an der Quelle ansetzen. Im Vordergrund stehen Siedlungsgebiete, welche autofrei gestaltet werden. Die Ausscheidung entsprechender Zonen in der kommunalen Nutzungsplanung ist nach wie vor mit Schwierigkeiten behaftet

(Parkplatzerstellungspflicht, Ersatzabgaben etc.). Die SP beantragt deshalb, dieses Thema in den Richtplan aufzunehmen und die Rahmenbedingungen für die Ausscheidung entsprechender Bauzonen in einem Massnahmeblatt aufzuzeigen.

Im Kapitel B4, Randtitel Ausgangslage, wird darauf hingewiesen, dass der Kanton das Prinzip der angebotsorientierten Verkehrsplanung verfolgt. Im nachfolgenden Satz wird diese Strategie aber bereits wieder in Frage gestellt, indem der Kanton auf Kapazitätsengpässe reagiert und neue Kapazitäten schaffen will. Die Beseitigung von Kapazitätsengpässen ist nun aber ein klassisches Vorgehen in der nachfrageorientierten Planung, die uns in den vergangenen Jahrzehnten die gewaltigen Verkehrsprobleme in den Agglomerationen eingebracht hat. Es mag sein, dass Kapazitätsengpässe verschoben werden müssen, zum Beispiel durch Pfortnerung ausserhalb des Siedlungsgebietes, neue Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehrs innerhalb der Agglomerationen lehnen wir jedoch klar ab.

Im Kap. 7, Luftverkehr, begrüessen wir den restriktiven Umgang mit der Helikopter-Infrastruktur und den Gebirgslandeplätzen.

Kap. C, Voraussetzungen für wirtschaftliche Entwicklungen schaffen

Thema Tourismus und Zweitwohnungen

Die SP begrüsst die Einführung von Massnahmen zur Sicherstellung von Wohnraum für die ansässige Bevölkerung in touristischen Gemeinden. Ob sich mit dem im Massnahmeblatt C_06 vorgesehenen Instrumentarium diese Ziele erreichen lassen, wird unsererseits bezweifelt.

Thema Energie, Telekommunikation und Post

Die Thematisierung der Hochspannungsleitung wird unterstützt. In diesem Zusammenhang ist es uns wichtig zu erwähnen, dass in einem gewissen Abstand zu Hochspannungsleitungen Immissionen messbar sind, nämlich niederfrequente elektromagnetische Felder. Diese werden von der WHO als «möglicherweise kanzerogen» eingestuft – dies muss bei entsprechenden Diskussionen mitberücksichtigt werden.

Die Kriterien für die Erdverlegung solcher Leitungen müssen direkt im Richtplan festgelegt werden. Es ist uns wichtig festzuhalten, dass bei Hochspannungsleitungen der Anlagegrenzwert etwa ab einem Abstand von 60 Metern erreicht wird. Bei erdverlegten Kabeln ist die räumliche Ausdehnung des Magnetfeldes deutlich kleiner als bei Freileitungen, und die Belastung nimmt mit zunehmendem Abstand auch schneller ab. Aus diesen Erkenntnissen heraus ist es u.E. wichtig, dass die entsprechenden Kriterien im Richtplan festgelegt werden.

Im entsprechenden Massnahmeblatt C_20 wird ja lediglich ein Auftrag an den Kanton erteilt, Kriterien festzulegen. Damit wird das Thema öffentlich nicht diskutiert, was u.E. notwendig wäre.

Der SP ist es wichtig, dass für die Erdverlegung nicht nur Kriterien zum Schutz der Landschaften und Ortsbilder festgelegt, sondern auch die emotionalen Ängste der direkt Betroffenen berücksichtigt werden. Ihre Lebensqualität kann durch Hochspannungsleitungen massiv eingeschränkt werden, auch wenn keine messbaren Immissionen feststellbar sind.

2. Anpassungen bei den Massnahmeblättern

Massnahmeblatt A_06, FFF

Die SP unterstützt den Schutz der FFF, hingegen nicht um jeden Preis. Priorität bei Einzonungen muss die bestehende Erschliessungsqualität sein. Innerhalb des Kantons gibt es genügend

Flächen, welche über ein ÖV-Erschliessungsgüte C und besser verfügen. Diese Flächen müssen bei Einzonungen im Vordergrund stehen. Unseres Erachtens braucht es deshalb keine Sonderregelung für FFF. Einzonungen sollen grundsätzlich nur noch möglich sein, wenn die ÖV-Erschliessungsgüte C und besser erreicht wird!

Zudem erwarten wir eine stärkere Ausrichtung der Siedlungsentwicklung nach innen. Damit könnte der Druck für Einzonungen entsprechend auch auf die FFF gemildert werden. Diesbezüglich fehlt aber immer noch ein griffiges Instrumentarium, der Baulandhortung gegenüber zu treten.

Massnahmeblatt C_11, Holz nutzen und Wald verjüngen

Die SP erachtet dieses Thema nicht Richtplan-würdig. Der Richtplan soll sich in erster Linie mit Themen der räumlichen Entwicklung beschäftigen, die Waldnutzung und Waldpflege gehört u.E. nicht dazu.

Massnahmeblatt C_20, Hochspannungsleitungen

Wie vorstehend begründet, müssen die Kriterien, wonach Erdverlegungen von Hochspannungsleitungen vorgenommen werden, direkt in diesem Massnahmeblatt festgesetzt werden. Dabei sind auch Befindlichkeiten der direkt Betroffenen in die Kriterienliste zu berücksichtigen. Die Lebensqualität der Bevölkerung muss in dieser Sache hoch eingestuft werden.

Massnahmeblatt C_22, Holzlogistik

Die SP erachtet dieses Thema nicht Richtplan-würdig. Der Richtplan soll sich in erster Linie mit Themen der räumlichen Entwicklung beschäftigen, die Waldnutzung und Waldpflege gehört u.E. nicht dazu.

Massnahmeblatt D_04, Technische Risiken in der Ortsplanung berücksichtigen

Mit Erstaunen nehmen wir zur Kenntnis, dass Energieanlagen nicht erwähnt werden. Insbesondere das AKW Mühleberg wird nicht als technisches Risiko angesprochen. Immerhin gibt es weltweit keine Versicherungsunternehmung, welche das Risiko 'Atomkraftwerk' zu 100 Prozent übernimmt. Nach wie vor muss der Staat ein erhebliches Restrisiko tragen. Das Verhalten der Versicherungen zeigt, dass diesbezüglich ein erhebliches Risiko besteht.

Die SP unterstützt die Berücksichtigung der Störfallvorsorge in der Raumplanung. Sie ist der Auffassung, dass die Richtplanung die geeignete Ebene ist, diese Vorbehalte in die Raumplanung einzubringen. Die Ausblendung einzelner Risiken macht dabei aber wenig Sinn, nur weil die Kernkraft-Lobby und die Betreiberfirma nicht darüber sprechen wollen.

Massnahmeblatt D_08, Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende

Die SP begrüsst, dass dieses Thema im Richtplan aufgenommen wird. Wir sind aber sehr skeptisch, ob das vorgesehene Verfahren zielführend sein wird. Unseres Erachtens müsste der Kanton, falls die Gemeinden untätig bleiben, solche Plätze in letzter Konsequenz mit dem Instrument der kantonalen Überbauungsordnung umsetzen. Dies müsste im Massnahmeblatt verankert werden.

Wir bitten Sie um Kenntnisnahme und danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen zu den Richtplananpassungen `10 zum voraus bestens.

Mit freundlichen Grüssen

Der Präsident

Die Parteisekretärin



Roland Näf



Angelika Neuhaus