

Grünliberale Partei Kanton Bern

Mitwirkungsantwort

Thema	Richtplananpassungen 2022
Für Rückfragen	Simon Buri (Grossrat), Tel. 076 588 96 14
Absender	Grünliberale Partei Kanton Bern, Postfach 2436, 3001 Bern E-Mail: be@grunliberale.ch , www.be.grunliberale.ch
Datum	25. November 2022

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit, im Rahmen der Mitwirkung zu den Richtplananpassungen '22 Stellung zu nehmen.

Allgemein

Reduktion des Verkehrsaufkommens

Wir teilen die «Hauptziele für die Raumentwicklung im Kanton Bern» (Ziele A-F), welche im Richtplan definiert sind. Es fehlen jedoch Zielsetzungen und ausreichende Massnahmen zur *Reduktion des Verkehrsaufkommens*. Gerade im Hinblick auf die Klimaziele ist es wichtig, dass der Kanton auch Anreize zur Reduktion des Verkehrsaufkommens schafft und damit einen nachhaltigen Beitrag zur Schonung der Ressourcen leistet. Wir schlagen entsprechend vor, folgendes neues Unterziel zu ergänzen:

Der Kanton leitet Massnahmen zur Reduktion des Verkehrsaufkommens ein. Massnahmen in den Bereichen Mobilitymanagement, Langsamverkehr, Raumplanung, ÖV, Shared Mobility und Anreize (Mobility Pricing) sind zu verfolgen.

KLEK 2020

Wir begrüssen die Integration des KLEK 2020 in den Richtplan und die entsprechend verankerte Rücksichtnahme auf den regionalen Landschaftscharakter und die Baukultur. Die Grundsätze der qualitätvollen Landschaftsentwicklung dürfen aber denen der Siedlungsentwicklung gegen Innen, der nachhaltigen Entwicklung von ländlichen Gemeinden, sowie dem Ausnutzen der vorhandenen Bauzonen nicht zuwiderlaufen. Das KLEK 2020 soll als

landschaftsspezifische Grundlage für Planungs-, Bewilligungs- und Genehmigungsbehörden dienen.

Dabei ist zu beachten, dass das KLEK 2020 auch in der Praxis tatsächlich nur für die Interessenabwägung dient, wie dies im Massnahmenblatt E08 formuliert ist, und diese nicht vorwegnimmt. Die Gemeindeautonomie soll durch das neue Instrument gestärkt und unterstützt und nicht beschnitten werden.

Untergrund

Zudem stellen wir fest, dass der Untergrund bis jetzt fast nicht in die Raumplanung integriert wird, obwohl immer mehr Ansprüche an den Untergrund gestellt werden für Energie, Speicherung, Transport, etc. Wir ermutigen den Kanton Bern, sich dieser Thematik anzunehmen.

Erdwärmesonden im Schutzbereich von Grundwasser

Zum Schluss erlauben wir uns einen spezifischen Hinweis: Stand unseres Wissens werden Erdwärmesonden im Schutzbereich von Grundwasser heute nicht bewilligt. Die technischen Möglichkeiten sind aber heute vorhanden, um unter entsprechenden Bedingungen auch Erdsonden in Grundwassergebieten zu errichten. Wir stellen den Schutz des Grundwassers nicht in Frage, beantragen an dieser Stelle aber, dass diese Praxis überarbeitet wird.

Anträge zu den Kapiteln

Strategiekapitel B (Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen)

Allgemein

Antrag:

Das Strategiekapitel B ist um die Dimension der Parkierung des MIV zu ergänzen. Dabei ist die Zielsetzung zu verfolgen, die Anzahl der im öffentlichen Raum abgestellten MIV-Fahrzeuge zu reduzieren.

Begründung:

Viele Vorhaben zu Fuss- und Veloverkehr, die Sicherheit vieler dieser Langsamverkehrsverbindungen, Spielstrassen, und weiteres scheitern an der grossen Menge im öffentlichen Raum abgestellten Autos. Die Gemeinden sollen geleitet und unterstützt werden darin, diese Parkplätze auf Privatgrund zu verlagern.

Kapitel BI.1 (4V-Strategie Umsetzen)

Antrag I:

Das Kapitel ist dahingehend zu überarbeiten, dass die Klimaneutralität des Verkehrs vor 2050 angestrebt wird. Aus Sicht der Grünliberalen ist die Klimaneutralität bereits 2040 zu erreichen.

Begründung:

Die ökologische Wende ist möglich, die Technologien dafür sind vorhanden. Eine Studie im Auftrag von swisscleantech zeigt, dass die Treibhausgasemissionen in der Schweiz bis 2030 um bis zu 50% reduziert werden können. Mit weiteren Massnahmen und Treibhausgas-Senken ist die Schweiz bis 2040 klimaneutral.

Um die Chance zu wahren, als globale Gemeinschaft das 1.5°C-Ziel des Pariser Klimaabkommens zu erreichen, sind die Schweiz und damit auch der Kanton Bern gefordert, die Klimaneutralität so rasch als möglich umzusetzen. 2040 ist auf dieser Basis eine realistische Zielsetzung.

Antrag 2:

Bei der Dimension "verträglich gestalten" soll auch auf Massnahmen wie z.B. Mobility-Pricing hingewiesen werden.

Begründung:

Diese Dimension der 4V-Strategie beinhaltet auch die finanzielle Tragbarkeit für den Kanton, zu der Mobility Pricing beitragen kann.

Kapitel B3.5 Nationalstrassen weiterentwickeln und Schnittstellen optimieren

Grundsätzlich stehen wir der *Vollendung des Nationalstrassennetzes kritisch* gegenüber. Die Grünliberalen sind klar der Auffassung, dass der Kapazitätsausbau nicht beliebig fortgesetzt werden kann, auch wenn die Mobilitätsnachfrage weiter steigt. Vielmehr ist eine Strategie zu entwickeln, wie die Funktionalität der Nationalstrassen auch in Überlastungsphasen gewährleistet werden kann.

Bei Nationalstrassenabschnitten, die aus der Agglomeration radial in Richtung Stadtzentrum führen

und insbesondere stark durch Pendlerverkehr geprägt sind, stellt sich die Frage, ob der zusätzliche

Verkehr vom städtischen Strassennetz übernommen werden kann. Es ist erforderlich, den Verkehr der Nationalstrasse auf die Kapazitäten des städtischen Strassennetzes abzustimmen. Anstelle von Kapazitätsausbauten auf diesen Nationalstrassenabschnitten, zumindest Richtung Kernstadt, sind vermehrt Dosierungskonzepte und generell Parkings für Car-Sharing bei den Autobahneinfahrten in Richtung Stadt zu realisieren.

Das Kapitel steht aus unserer Sicht heute nicht im Einklang mit den Zielsetzungen B01, B06, B07, B08, B10, B11, B13 und dem Ziel, den Verkehr per 2040 oder 2050 klimaneutral zu gestalten.

Wir schlagen entsprechend vor, das Kapitel im obengenannten Sinn zu überarbeiten. Dabei muss im Vordergrund stehen, die Klimaziele zu erreichen.

Anträge zu den einzelnen Zielen

Zielsetzung B11

Antrag:

Die Zielsetzung ist um Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur zu ergänzen.

Begründung:

Grundsätzlich ist der Langsamverkehr die verträglichste und günstigste Verkehrsart. Die Siedlungsentwicklung sollte dem Rechnung tragen.

Zielsetzung B47

Antrag

Der Kanton unterstützt den Flughafen Bern in seiner Funktion als Regionalflughafen. Der Flughafen Bern stellt die Infrastruktur für den Linien- und Charterverkehr zur Verfügung, um die Anbindung des Wirtschaftsstandorts Bern und der Hauptstadtregion Schweiz an den internationalen Linienverkehr und an die wichtigsten europäischen Zentren zu sichern, sofern diese mit dem Zug ungenügend erreichbar sind. Die Entwicklung des Flughafens richtet sich nach dem regionalwirtschaftlichen Bedarf und dem öffentlichen Interesse an Luftfahrtleistungen. Der Flughafen sowie der Betrieb der Fluglinien muss wirtschaftlich eigenständig sein. Insbesondere sind Ausbauprojekte nur dann ins Auge zu fassen, wenn deren Wirtschaftlichkeit gut begründet ist und sie lärmverträglich sind.

Begründung:

Flugverkehr über kurze Distanzen zu Destinationen, welche mit dem Zug erschlossen sind, ist ökologisch und ökonomisch nicht sinnvoll, entspricht nicht den im Strategieteil erörterten Klimazielen und muss damit nicht durch den Regionalflughafen Bern sichergestellt werden.

Der Flugverkehr weist schon jetzt viele Externalitäten auf, für die er kostenmässig nicht aufkommen muss. Die volkswirtschaftlichen Kosten sind also weitaus höher, als sie betriebswirtschaftlich bei den Fluggesellschaften und beim Flughafen anfallen. Es soll zumindest sichergestellt werden, dass der Kanton Bern hier nicht zusätzlich noch für betriebswirtschaftliche Kosten aufkommt und somit auch eine diesbezüglich unrentable Branche subventioniert.

Anträge zu den einzelnen Massnahmen

Massnahmenblatt A_01 Baulandbedarf Wohnen bestimmen

Antrag:

Die Rahmenbedingung "Verfügt die Gemeinde über deutlich zu grosse Baulandreserven, dann zeigt sie auf, wie diese verkleinert werden können." ist zu belassen.

Begründung:

Die vom Grossen Rat überwiesene Richtlinienmotion 189-2021 bezog sich nur auf die Praxis des AGR, wobei als wichtigste Kritik angebracht wurde, dass Planungsanliegen von Gemeinden mit zu grossen Baulandreserven nicht einmal geprüft wurden. Die Motionär*innen hielten fest: "Die vorliegende Motion verlangt eine sofortige Aufhebung der nach Auffassung der Motionäre gesetzwidrigen Praxis des AGR (Verweigerung der Prüfung von raumplanerischen Anliegen und Kompensation 2:1)".

Es war keine Rede davon, dass Gemeinden mit zu grossen Baulandreserven plötzlich gar keine Auszonungen mehr vornehmen sollen. Das Massnahmenblatt des Richtplans wurde in der Motion nicht einmal erwähnt. Die vorgeschlagene Anpassung des Massnahmenblatts suggeriert nun aber, dass Gemeinden mit zu grossen Baulandreserven diese nicht mehr verkleinern müssen. Art. 15 Abs. 2 des Raumplanungsgesetzes hält klar fest, dass überdimensionierte Bauzonen zu reduzieren sind. Der Kanton hat das geltende Recht umzusetzen, deshalb ist von dieser bundesrechtswidrigen Anpassung abzusehen. Eine Praxisänderung des AGR im Sinne der Motionär*innen ist ausreichend.

Massnahmenblatt B_03 Gunstlagen und Vorranggebiete für Logistiknutzungen bezeichnen

Antrag:

Vorgehen

.....

- Damit ein Vorranggebiet den Koordinationsstand Festsetzung erlangt, müssen Verkehrsgrundlagen erstellt und detaillierte Abklärungen durchgeführt werden, damit die für die Realisierung eines Vorhabens nötigen Verkehrskapazitäten auf Strasse und Schiene vorhanden sind sowie eine umweltverträgliche Nutzung möglich ist. Bestehende Anschlussgleise sollen, wenn möglich, genutzt werden. Es ist ein Mindestanteil des anfallenden Güterverkehrs zu definieren, der in diesem Vorranggebiet via Bahn abzuwickeln ist. Zudem muss die Logistiknutzung auch mit den übrigen Nutzungen und Interessen im Raum abgestimmt werden.

Begründung:

Wie im «[Kantonales Güterverkehrs- und Logistikkonzept - Konzeptbericht mit Massnahmen](#)» vom Mai 2021 unter "HS3: Sicherstellung Erreichbarkeit im Schienengüterverkehr und multimodale Verknüpfung" unter Massnahme "3.2 Bahnnutzung durch güterverkehrsintensive Unternehmen fördern" beschrieben, sollen im Rahmen von Bau- und Betriebsbewilligungen entsprechende Auflagen formuliert werden.

Da für die Festsetzung eines Vorranggebiets bereits detaillierte Abklärungen betreffend Verkehrskapazitäten erfolgt sind, soll bereits vor der Festsetzung definiert sein, wie hoch der

Mindestanteil des Modalsplits sein soll. Damit besteht eine Grundlage, auf der konkrete Auflagen im Rahmen von Bau- und Betriebsbewilligungen formuliert werden können. Interessierte Bauherren aus der Logistikbranche erhalten dadurch Planungssicherheit, da der Mindestanteil bereits klar ist und nicht nachträglich via Auflagen im Rahmen von Bau- und Betriebsbewilligungen festgelegt wird.

Massnahmenblatt B05/Rückseite

Antrag 1:

Die Priorität "Tram Länggasse" ist durch "Kapazitätserhöhung ÖV Länggasse" zu ersetzen.

Begründung:

Inwiefern zur Kapazitätserhöhung des ÖV in die Länggasse die Tramlösung optimal ist, muss überprüft werden. Die beantragte Formulierung lässt Spielraum für weitere Varianten offen. Im Übrigen ist der prognostizierten erhöhten Verkehrsnachfrage im Länggass-Quartier in erster Linie mittels Förderung des Fuss- und Veloverkehrs zu begegnen.

Antrag 2:

Die Prioritäten für die Erschliessung von Köniz sind zu konsolidieren.

Begründung:

Die Massnahme beinhaltet diverse Prioritäten, welche grosse Abhängigkeiten voneinander haben. (Buslinie 10 Bern-Köniz Kapazitätssteigerung, Doppelspurausbauten S6, öV-Erschliessung Köniz langfristig, ÖV-Knotenpunkt Liebefeld, ÖV-Erschliessung Inselareal Langfristig)

Diese sollten besser miteinander vernetzt werden, um Doppelspurigkeiten zu verhindern. So würde z.B. eine Verlängerung der RBS unterirdisch ermöglichen, dass ein Teil des oberirdischen Bahntrasse der S6 zurückgebaut werden kann, und der dafür genutzte Boden anderweitig genutzt und entlärmert wird. Dies verhindert auch die Barrierschliessungen über die Könizstrasse, steht aber im Widerspruch zum Doppelspurausbau auf derselben Linie.

Massnahmenblatt B_06 Ausbauten am Nationalstrassennetz

Antrag:

Diese angestrebten Ausbauten am Nationalstrassennetz Nr. 1, 2, 3, 4, 5 6 sind nicht zu unterstützen.

Begründung:

Die Ausbauten sind reine Kapazitätserweiterungen im Rahmen von Spurerweiterungen und widersprechen dem Klimaziel und diversen weiteren formulierten Stossrichtungen. Stattdessen sind andere Massnahmen zu prüfen (Mobility-Pricing, Verkehrssteuerung, Dosierungskonzepte, Parking für Car-Sharing sowie Park and Ride Standorte).

Viele dieser Abschnitte zielen Radial auf das Stadtzentrum Bern und sind stark durch Pendlerverkehr geprägt. Es ist erforderlich, den Verkehr der Nationalstrasse auf die Kapazitäten des städtischen Strassennetzes abzustimmen.

Massnahmenblatt C_17 Entwicklung der Schulstrukturen

Antrag 1:

Die Projekte bezüglich Sekundarstufe II sind wie folgt zu ergänzen:

- Die heutigen Gymnasiumsstandorte werden beibehalten. Ein Gymnasium in Bern-West wird geprüft.

Begründung:

Der Grosse Rat hat in der Herbstsession 2022 ein entsprechendes Postulat "Ein Gymnasium Bern-West als Lösung für die drohende Schulraumknappheit" mit grosser Mehrheit überwiesen.

Antrag 2:

Berücksichtigung der Schulwege

Veränderungen und Zusammenlegungen von Schulstandorten wirken sich immer auch auf die Schulwege aus. Damit diese Auswirkungen seriös überprüft und nötige Massnahmen rechtzeitig auf den Zeitpunkt der Veränderung umgesetzt werden können, sind die betroffenen Gemeinden und kantonalen Verkehrsämter rechtzeitig – rund 5 Jahre im Voraus – in die Prozesse zu integrieren. Die Gemeinden im Einzugsgebiet sind angehalten, die Auswirkungen auf die Schulwege zu Fuss und mit dem Velo detailliert zu prüfen, idealerweise im Rahmen einer umfassenden Schulwegplanung. Nötige Aufwertungen von Kantonsstrassen für den Fuss- oder Veloverkehr sind mit dem zuständigen Oberingenieurkreis des TBA, nötige neue ÖV-Angebote für den Schülertransport mit dem AÖV abzustimmen. ~~Übersteigen die Kosten nötiger Massnahmen z.G. sicherer Schulwege sowie zusätzlicher Schülertransporte den Nutzen, so ist von der Reorganisation der Schulstandorte Abstand zu nehmen.~~

Begründung:

Wir begrüssen, dass das Thema Schulweg explizit Erwähnung findet. Schulwegsicherheit und zusätzliche Schülertransporte sind primär bei Kindergärten und der Volksschule ein Thema. Die entsprechenden Schulstandorte liegen in der Hoheit der Gemeinden. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis von Standortveränderungen ist aus verschiedenen Blickwinkeln zu betrachten und kann im Gesamtpaket positiv sein, auch wenn der Effekt auf den Schulweg negativ ist. Die hier formulierte Vorgabe ist zu eng gefasst und greift in eine Entscheidung ein, die in der Autonomie der Gemeinden liegt. Sie ist darum zu streichen.

Neues Massnahmenblatt "C_22 Rechtlicher Rahmen für alpinen Photovoltaikanlagen (aPV) zur Förderung von Winterstrom»

Antrag (allgemein):

Ergänzung Richtplan mit Anforderungen an alpine Photovoltaikanlagen als sogenannte Freiflächensolaranlagen

Begründung:

Alpine Photovoltaikanlagen sind eine neue Form der nachhaltigen Energieerzeugung, die besonders eine mögliche Winterstromlücke entschärfen können. Die Bundesversammlung hat dem kürzlich mit einem erweiterten EnG Rechnung getragen. Nach den neuesten dringlichen Massnahmen zur kurzfristigen Bereitstellung einer sicheren Stromversorgung im Winter (EnG Art. 71a) wird explizit keine Planungspflicht für grossflächige alpine PV Anlagen mehr verlangt, sondern ausschliesslich eine UVP, eine kommunale Nutzungsplanung und eine Baubewilligung. Die Bewilligung für Photovoltaik-Grossanlagen wird durch den Kanton erteilt, wobei die Zustimmung der Standortgemeinde und der Grundeigentümer vorliegen muss.

Dieses Gesetz ist aber bis 2025 (öffentlich aufgelegtes Baugesuch) begrenzt, wird also nur ca. 1-2 Jahre Bedeutung für die Projektplanung haben. Ob im Mantelerlass danach gleich weitergefahren wird, ist heute unklar. Die GLP hält es deshalb für wichtig, dass der Kanton Bern für die Zukunft im Richtplan diese Nutzung vollständig abbildet, soweit der heutige Kenntnisstand von den Anforderungen an solche Anlagen es erlaubt. Eine Richtplanpflicht besteht nach Art. 8 Abs. 2 RPG für Vorhaben «mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt».

Die folgenden Grundlagen entstammen teilweise dem Massnahmenblatt des Kt. VS E5, in Kraft seit dem 1. Mai 2019 (Genehmigung durch ARE), das die Grundlage für die Festsetzung des ersten eingereichten Projekts «Gondosolar» in einem Richtplan bildete.

Alpine Freiflächen PV Anlagen werden aufgrund ihrer Winterstromausrichtung vornehmlich auf offenen, süd-orientierten Flächen oberhalb der Waldgrenze zu liegen kommen. Diese sind mehrheitlich Sömmerungsgebiete und fallen unter die landwirtschaftliche Gesetzgebung. Es ist deshalb eine Ausnahmegewilligung nach Art. 24 RPG erforderlich, sofern die Gemeinde im Rahmen einer Ortsplanung ausserhalb der Bauzone das Gebiet nicht für eine spezifische Nutzungsart ausscheidet. Eine Ausnahmegewilligung nach Art. 24 RPG bedingt, dass die zonenwidrige Baute oder Anlage standortgebunden ist. Die Planung von grossflächigen Solaranlagen erfordert deshalb eine kantonale Beurteilung, sowohl auf wirtschaftlicher, ökologischer als auch auf raumplanerischer Ebene. Die Standortgebundenheit soll nur an energietechnisch besonders geeigneten Standorten mit überwiegend günstigen Bedingungen für die Erstellung der Anlage und geringfügigen Auswirkungen auf Umwelt, Natur und Landschaft erfüllt sein. Solaranlagen mit einer installierten Leistung von mehr als 5 MW müssen von einem Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) begleitet werden.

Antrag (konkret):

Für die Errichtung von grossflächigen Solarfreiflächenanlagen legt der Kanton im Massnahmenblatt die folgenden spezifischen Bedingungen fest:

Das Zonennutzungsplanverfahren und das Baubewilligungsverfahren setzen voraus, dass der Standort vom Kanton vorgängig als geeignet bezeichnet und dass das Projekt in der Kategorie «Festsetzung» klassiert wurde. Die Bezeichnung eines Standorts als „geeignet“ ist ein positives Signal für die Fortsetzung der Projektierung, bietet aber keine Garantie für die Umsetzung des ursprünglich vorgesehenen Projekts. Der Kanton aktualisiert je nach Bedarf die kantonale Strategie in Bezug auf die Freiflächensolarenergie, wobei namentlich die vorgegebenen Ziele sowie die Massnahmen und Ressourcen für deren Umsetzung bezeichnet werden. Die Projekte mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt werden der Kategorie «Festsetzung» zugeordnet, wenn im Rahmen der Koordination nachgewiesen wurde, dass das Projekt neben den allgemeinen Anforderungen (Energiestrategie, Umweltauflagen und Baugesetzgebung) die folgenden Bedingungen erfüllt:

- I. die lokalen Gemeindebehörden unterstützen das Projekt;
- II. der oder die durch den Bau des Projekts betroffenen Grundeigentümer haben ihr Einverständnis gegeben;
- III. die energetischen Anforderungen bezüglich Produktionsmenge und -Winterstromanteil sind gem. EnG Art. 71a Abs. 2 gegeben;
- IV. eine zweckmässige Zugänglichkeit der Anlage während der Bau- und Betriebsphase und sowie zu Unterhaltszwecken ist nachgewiesen;
- V. der Netzbetreiber bestätigt die technischen Voraussetzungen, die geplante Anlage ans Stromnetz anzuschliessen und eine maximale Energiemenge darüber ableiten zu können;
- VI. der Anschluss ans Netz kann unterirdisch erfolgen;
- VII. das Projekt meidet Natur- und Landschaftsschutzgebiete gem. den nationalen Einschränkungen gem. Art. 71a Abs.1. oder erfüllt Kompensationsmassnahmen für beeinträchtigte Schutzgebiete.
- VIII. auf der Grundlage einer Interessenabwägung ist nachgewiesen, dass die Anlagen soweit als möglich Belastungen auf angrenzende Erholungs- und Wohngebiete (z.B. optische Wirkung, Spiegelung, Einhaltung der NISV) vermeiden sowie die Naturgefahrenbereiche meiden.
- IX. falls das Projekt innerhalb eines Naturparks oder Biosphärenreservats liegt, muss dieses mit den unterstützten nachhaltigen Aktivitäten der Institutionen im Einklang stehen, welche im Bereich erneuerbaren Energien definiert wurden;
- X. das Projekt befindet sich ausserhalb des Waldareals;
- XI. die multifunktionale ökologische Leistung des Bodens muss nachgewiesen sein. Falls sich das Projekt in der Landwirtschaftszone befindet, muss eine extensive landwirtschaftliche

Nutzung gewährleistet bleiben, eine Untersuchung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Landwirtschaft muss durchgeführt worden sein und die zuständige Instanz hat das Vorhaben positiv beurteilt;

XII. im Rahmen der Planung des Projekts wurden ebenfalls die Anforderungen bezüglich der Sicherheit des Strassenverkehrs, des Gewässerschutzes, der Luftfahrt und der Aktivitäten des Militärs sowie in Bezug auf die geotechnischen Gegebenheiten berücksichtigt.

Massnahmenblatt R_12 Emmepark Utzenstorf (ehemals Papierfabrik) räumlich abstimmen

Antrag:

Vorgehen

0. Arealteil Nord: Es ist ein Mindestanteil des anfallenden Güterverkehrs zu definieren, der mittelfristig via Bahn abzuwickeln ist.

1. Aufgrund der erfolgten räumlichen Abstimmung im RGSK 2017/2021 ...

Begründung:

Gemäss den Erläuterungen zu der Massnahme B_03 "Gunstlagen und Vorranggebiete für Logistikknutzungen bezeichnen" besteht für das vorhandene Anschlussgleis im Emmepark eine "Kapazität Bahn" von "4". D.h. die höchste Stufe.

Gemäss Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) zum Bauvorhaben von Digitec/Galaxus wird 100% des Gütertransports via Strasse abgewickelt. 0% via Schiene. Dasselbe gilt für das Bauvorhaben von PostLogistics. Dort wird zumindest erwähnt, dass die Situation nach ein paar Jahren nochmals überprüft werden soll.

Die Kapazitätsgrenzen der bestehenden Erschliessung via Strasse können gemäss UVB nur dank diversen Massnahmen wie Geschwindigkeitsreduktion, Einbau lärmarmen Belag so wie der Zusicherung durch PostLogistics, dass alle ihre Lastwagen nach Süden, via Utzenstorf die Autobahnauffahrt Kirchberg benutzen werden, anstatt nach Norden, via Wiler und Gerlafingen die Autobahnauffahrt Kriegstetten. Dies, obschon die meisten Lastwagen von PostLogistics von/nach Norden fahren (Paketverteilzentren). D.h. ein Umweg wird bewusst angeordnet.

Die Bauvorhaben von Digitec/Galaxus und PostLogistics zusammen belegen ca. 60% des Arealteils "Nord". Da die Erschliessung via bestehende Strassen vollständig ausgereizt ist, wird sich in diesem Vorranggebiet kein weiterer Logistiker ansiedeln können, auch wenn er zu einem grossen Teil den bestehenden Bahnanschluss verwenden möchte.

Aus Sicht der Grünliberalen ist es störend, dass die Erschliessung zu 100% via MIV durch bereits stark frequentierte Ortsdurchfahrten erfolgt, obschon ein vorhandenes Anschlussgleis mit ausreichend Kapazität vorhanden ist. Zudem scheint eine Erhöhung der Kapazität auf der Strasse nur durch den Bau einer Ortsumfahrung möglich. Dazu müssten grosse Flächen Kulturland 'geopfert' werden.

Die vorliegenden Baugesuche stehen zudem im Widerspruch zu der Massnahme "3.2 Bahnnutzung durch güterverkehrsintensive Unternehmen fördern" aus "Kantonales Güterverkehrs- und Logistikkonzept - Konzeptbericht mit Massnahmen" vom Mai 2021 unter "HS3: Sicherstellung Erreichbarkeit im Schienengüterverkehr und multimodale Verknüpfung". (Details siehe Input unter Massnahme B_03).

Massnahmenblatt E_14 Waldleistungen vor dem Hintergrund der Klimaveränderung sichern und nutzen

Antrag

Zielsetzung E_14

Der Kanton stellt sicher, dass der Wald auch unter sich stark verändernden Bedingungen seine Leistungen über die Grenzen des Waldes, z.B. bei Frischluftkorridoren für Siedlungen oder beim Schutz vor Naturgefahren, durch Verjüngung der Waldbestände erfüllen kann.

Begründung:

Die Zielsetzung ist so zu ergänzen, dass die Verjüngung der Waldbestände angestrebt wird. Damit wird die Anpassung des Waldes an die sich stark verändernden Bedingungen sichergestellt. Die Verjüngung der Waldbestände geschieht in natürlicher Form und wird von Waldeigentümern und durch Waldwirtschaft gefördert. Aktuell wird dies vor allem durch die teilweise überhöhten Wildbestände verunmöglicht. Diese sind so zu regulieren, dass bei Privaten keine oder möglichst geringe Schutzmassnahmen anfallen, um die Verjüngung zu sichern.

Massnahmenblatt D_09 Zunahme der Waldflächen verhindern

Antrag:

Es ist eine neue Massnahme einzuführen:

3. Soweit in einem Gebiet keine Zunahme des Waldes gewünscht ist (siehe Massnahme I), kann bei einer Rodung auf Realersatz verzichtet werden. Der Rodungersatz kann stattdessen mit gleichwertigen Massnahmen zugunsten des Natur- und Landschaftsschutzes geleistet werden.

Begründung:

Die heutige Massnahme funktioniert nicht, da bisher keine einzige Gemeinde die Umsetzung der Massnahme beantragt hat, und genügt deshalb auch nicht. So schreitet die Verbuschung von landwirtschaftlicher Nutzfläche weiter voran. Aus diesem Grund ist die geforderte Massnahme einzuführen. Der Grosse Rat hat in der Frühlingssession 2022 eine entsprechende Motion 157-2021 als Postulat einstimmig überwiesen.

Für die Berücksichtigung unserer Eingaben danken wir herzlich.

Freundliche Grüsse

Simon Buri
Grossrat

Casimir von Arx
Präsident Grünliberale Kanton Bern