

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

Goldiwil, den 10. Dezember 2014

Kantonaler Richtplan 2030, **Vernehmlassungs- / Mitwirkungseingabe**

Sehr geehrter Herr Regierungsrat,
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Kirchgemeindevorband des Kantons Bern (KGV) bedankt sich für die Einladung zur Vernehmlassung und Mitwirkung an der Überarbeitung des umfassenden Planungswerks „Richtplan 2030“. Das Werk ist so umfassend, dass sich der Kirchgemeindevorband in seiner Eingabe auf einige grundsätzliche Bemerkungen beschränkt. Der KGV äussert sich nur vereinzelt zu Detailfragen. Diese Einschränkung ergibt sich auch aus der Aufgabe des Kirchgemeindevorbandes und der von ihm vertretenen Kirchgemeinden. Wir sind dennoch überzeugt davon, dass wir aus unserer Warte eine gewisse „Aussensicht“ auf die komplexe Materie bringen können, die bei der weiteren Bearbeitung des Richtplanes in Richtung bessere Zugänglichkeit, leichtere Verständlichkeit und Erkennen der zentralen Schwergewichte durchaus nützlich ist.

I. Grundsätzliches Anliegen

1.1. Zugang, Verständlichkeit des Planungswerkes

Bei der Weiterbearbeitung namentlich der erläuternden Begleitdokumente hält es der KGV für nötig, ganz bewusst an der Verständlichkeit und Zugänglichkeit des Werkes zu arbeiten (Gliederung aufzeigen, Schwerpunkte deutlich setzen, den Mut zur Lücke haben und Positionen geringer Bedeutung weglassen).

Die im Richtplan 2030 bearbeiteten Themen sind derart umfangreich, vielfältig und komplex verknüpft, dass es bereits sehr schwierig wird, das Werk überhaupt zu erfassen, geschweige denn es auch ohne Missverständnisse zu verstehen. Eine kurze Einführung zur Bedeutung und Verknüpfung der verschiedenen Dokumente würde den Zugang erleichtern. Weil die Registerblätter fehlen, die in der zu revidierenden gedruckten Ausgabe vorhanden sind, blieb es uns beim Studium der Revisionsunterlagen zuerst unklar, in welchem Kapitel man sich befindet. Man war auf den unscheinbaren Vermerk in der Kopfzeile angewiesen. Diese Ausgangslage erschwert den Zugang zum Planungswerk. Wir gehen davon aus, dass auch die

künftigen Anwender, sofern sie nicht über das professionelle Wissen der Redaktoren verfügen, vor derselben Problematik stehen. Das Gleiche gilt für die politische Akzeptanz des Planungswerkes durch die Parteien, das Parlament und die interessierte Allgemeinheit.

1.2. Planerische Instrumente

Die **vorhandenen raumplanerischen Instrumente beurteilen wir als sehr gut**. Wir halten dafür, dass sie weniger auf Wachstum als vermehrt auf Konsolidierung und Optimierung des Istzustandes bei geringem Wachstum ausgerichtet werden sollten (vgl. dazu Bemerkungen unter II. 1.4.). Der Wachstumsgedanke muss mehr dem Gedanken des Gewappnet-Seins für Erwartetes weichen. Das Instrumentarium sollte sich mehr nach dem **Pareto-Prinzip** statt nach dem Gedanken möglicher Perfektion und Vollständigkeit richten:

- Es sind in der Regel wenige grundlegende Elemente, die den Kern eines Resultats schon hinreichend ausmachen
- Eine Anfangsanstrengung bewirkt bereits sehr viel. Mit 20% des möglichen Aufwandes können oft 80% des möglichen Effekts erreicht werden.
- Wird hohe Perfektion und Vollständigkeit angestrebt, verschlingt jeder neue Schritt bedeutend mehr Mittel als der letzte bis eine Steigerung nicht mehr tragbar oder erreichbar ist.
- Wenn man sich mit etwas bescheideneren Zielen begnügt und sich auf die richtigen Schwergewichte und Prioritäten konzentriert, wird bereits ausreichend viel erreicht und es werden erstaunliche Mittel und Reserven frei. (unbeschwerte Südländer leben mit weniger Mitteln und mit einfacheren Lösungen genau so gut wie wir Musterknaben in der Schweiz).

II. Richtplaninhalte Siedlung

1. Angestrebte Entwicklung

1.1. Eigenständigkeit des Kantons Bern, und Wachstum

Bei den hier aufgelisteten Vorstellungen geht es um ein breites Bündel von politischen Wünschen und Zielen, die von vielen Fremdfaktoren aber auch von grundsätzlichen Einstellungen in der Bevölkerung (darum ist der Zugang zum Planungswerk wichtig) abhängig sind. Man kann eine erwünschte Entwicklung nicht einfach herbeiplanen. Man kann hingegen unerwünschte Richtungen erschweren und Erwünschtes erleichtern sowie für eine erhoffte oder befürchtete mögliche Entwicklung gewappnet sein. Planungsziele haben in erster Linie deklaratorische Bedeutung. Wir halten die Umsetzung nur durch die Bildung von deutlichen Schwergewichten und „herunterbrechen“ auf eine operative Stufe für möglich. Die Planungsvorstellungen werden nur so fassbar. Nur so wird man mit den vorhandenen Widersprüchlichkeiten ernsthaft konfrontiert und wird vielleicht sogar an ihnen stecken bleiben, bis Schwergewicht und Vorrang entschieden sind. Als solche Widersprüche sehen wir z.B.: Wachstum versus problematische Verkehrszunahme; dezentrale Zentren versus Schwerpunkte; Verdichtung versus Ortsbild und Siedlungscharakter. Es fehlen uns Hinweise / Strategien dafür, wie solche Widersprüchlichkeiten behoben werden können.

1.2. Bekenntnis zur polyzentrischen Struktur

Wir können uns zur gewachsenen polyzentrischen Struktur des Kantons bekennen, erwarten hingegen, dass in den Planungsmitteln klar erläutert wird, was, wo erwartet wird, welche Schwergewichte gelten, was dem einzelnen Zentrum für spezifische zentrale Funktionen zukommen. Bei Defiziten sollte auch auf nötige Massnahmen hingewiesen werden.

Wie ist zu reagieren, wenn in der Nachbarschaft, aber eben ausserhalb eines bezeichneten Zentrums 4. Stufe durch private Investoren grosse Verkaufsstellen, Freizeit- und Wellnessangebote usw. andere Orte aufgewertet werden, so dass sich zentrale Funktionen und Angebote konkurrierend auf mehrere Orte verteilen?

Es werden gar viele Zentren untergeordneter Bedeutung genannt. Wir haben den Eindruck, dass man zu viel und für alle etwas bieten will. So bestechend und politisch verdaulich die polyzentrisch gewachsene Entwicklung erscheint, so ist sie doch nicht das Ideal für Schwergewichtsbildung und Konzentration der Kräfte, um den Kanton voran zu bringen. Wir halten eine Straffung der Zahl der sogenannten Zentren von untergeordneter Bedeutung für möglich (vgl. Bemerkungen unter I/1.3).

1.3. Zusammenarbeit im funktionalen Raum

Der Ansatz zum Denken und Handeln im funktionalen Raum wird begrüsst. Es ist nur von akademischem Belang, dass es schwierig ist, funktionale Räume einheitlich zu definieren (vgl. Kt. Glarus). Die in einem bestimmten Gebiet zusammenhängende, gebietsmässig verknüpfte, analoge Problematik irgendwelcher Art bestimmt den Raum. Wenn es darum geht, diese Problematik zu lösen, definiert eben das Gros des betroffenen Gebietes den Raum über Gemeinde- Regions- und Kantonsgrenzen hinweg. Es darf nicht stören, wenn sich die grenzüberschreitende Problematik nur auf ein einzelnes, dafür bedeutsames Thema beschränkt. Themenbezogenes Denken wird immer wieder zu neuen funktionalen Zusammenhängen führen, folglich auch zu immer etwas anders gestalteten Räumen der Zusammenarbeit. In der Privatwirtschaft hat diese flexible projektbetonte Arbeitsweise manchenorts bei der Gestaltung der Betriebsabteilungen bereits Einzug gefunden.

Themenbezogene Problematiken erleichtern die Überwindung von Gartenzäunen und Grenzen. Aus dieser Erkenntnis ist abzuleiten, dass für die Lösung der regionalen Problematiken die Vorgehensweisen, das Bearbeitungsverfahren entscheidend sind und nicht die (ohnehin fallbezogen gerade nicht passenden) politischen Regionalstrukturen. Wir unterstreichen deshalb unsere Auffassung, dass es nicht nur Planungsziele und Vorstellungen braucht, sondern in erster Linie geeignete Vorgehensweisen (Ablaufschemas) zur Bearbeitung grenzüberschreitender planerischer Fragen. Ist das Ablaufschema (an die jeweilige Problematik anpassbar) bekannt, kann es in Gang gesetzt werden und wird einmal auch zum Ziel führen. Die nötigen Strukturen können parallel projektmässig ad hoc aufgebaut oder als Teilaufgabe bei der „Regionsstruktur“ untergebracht werden. Vielleicht entpuppen sich verschiedene Kleinzentren in unserer polyzentrischen Kantonsstruktur einfach als Schnittpunkte mit Lead-Aufgabe in einem funktionalen Raum.

1.4. Notwendiges Wachstum ?

Der Ruf nach Wachstum (Hoffnung auf) ist zur gesellschaftlichen Herausforderung geworden. Wir erachten ein Festhalten am unverbrüchlichen Wachstumsglauben und Wachstumsmechanismus für riskant.

Die Wirtschaft in der alten Welt stagniert seit Jahren anhaltend. Eine Wirtschaft, die nur dank Globalisierung und nicht mehr vom lokalen Bedarf und vom Austausch mit Nachbarstaaten

des eigenen Kontinents bestehen kann oder gar wächst, wird in ihrem gesättigten Umfeld nicht einfach plötzlich wieder weiterwachsen, zumal Exportländer zusehends erstarken. Weiterer Wachstum und Wohlstand wird nicht mehr leicht finanzierbar und mit den Ressourcen vereinbar sein. Wachstum dank Kurzlebigkeit der Güter, künstlicher Konsumankurbelung, Modetrends, Aktualitätsfimmel, Ersatz und Wegwurf statt Reparatur als Wachstumsmotoren sind ungesund. Die Zukunftsplanung muss vermehrt auf Optimierung des Istzustandes bei wenig Wachstum ausgerichtet werden. Der Hunger nach Lebensqualität macht auch in der Stagnation ein laufend verbesserndes Arbeiten an der Verkehrsinfrastruktur nötig. Bei der Beurteilung der weiteren Entwicklung kann zurzeit nicht einfach auf Wachstum gezählt werden.

Es gibt vielleicht auch hier den Ausweg über eine Art Verdichtung nach innen, indem wirtschaftliche Umsätze durch permanente, angemessene Verbesserung der vorhandenen Grundstrukturen, statt durch Neues aus dem Bereich des Wünschbaren erreicht werden.

1.5. Verdichtung nach Innen

Verdichtung nach Innen ist grundsätzlich richtig, weil es zur Ausschöpfung, allenfalls zum Recycling von Vorhandenem führt. Verdichtung nach Innen ist ein gutes Medikament für kränkelnde Nutzungsstrukturen. Man muss aber wie bei jedem Medikament die Nebenwirkungen beachten und diese meiden oder dafür Abhilfen finden:

- **Wir anerkennen, dass mit der Dichte der Raumnutzer ein sinnvoller Ansatz gesucht wird.** Die Gemeinden werden aber bei der Belegung nur sehr beschränkten Einfluss nehmen können auf die effektive, volatile Anzahl von Nutzern in einem Quartier. Je nach Art der Bewohner werden zudem andere Raumansprüche gestellt. Bessergestellte und für das Steueraufkommen der Gemeinde interessantere Einwohner werden mehr Raum beanspruchen als Durchschnittsnutzer. Die Raumnutzerdichte ist deshalb keine generell gültige Grösse, sondern eine Kenngrösse für die auf einem bestimmten Raum eingeplante Anzahl von Nutzern (vgl. Bemerkungen unter II/ 1.6.). Die Überalterung von Quartieren zeigt, dass die Benutzerdichte über eine mittlere Zeit keine konstante Grösse ist. Einst mit Familien dichtbelegte Quartiere werden mit dem Ausfliegen der Kinder bis zur nächsten Generation stiller. Der Begriff der Raumnutzerdichte ist unseres Erachtens darum ein Instrument zur Planung der Ausgangslage, allenfalls der späteren Beurteilung eines Zustandes, aber kaum eine für die Anzahl der wirklichen Nutzer durchsetzbare Grösse.

Eine Sonderabgabe für Personen, die viel Raum belegen, halten wir für unerwünscht. Es würde auch viele Personen, namentlich Betagte in einfachen Verhältnissen treffen.

Wir fragen uns hingegen, ob es richtig ist, die Raumnutzerdichte als Planungsinstrument nur auf die vorgesehenen Zonen zu beschränken.

An Orten, wo freie, öffentlich zugängliche Flächen z.B. für öffentliche Nutzung bereits vorhanden sind, kann in der Nachbarschaft unseres Erachtens eher dichter gebaut werden, als dort wo solche fehlen. Solche freie Flächen oder Grünflächen für öffentlich zugängliche Nutzung können sich ergeben aus Arealen (Sportanlagen, Parks, Vorgelände) der Gemeinden, Kirchgemeinden, Burgergemeinden oder gar Privaten. Allerdings wäre zu klären, wie weit die öffentliche Nutzung zu sichern ist und ob bzw. wie zu entschädigen ist, wenn durch die Öffnung eines Areals die wirtschaftliche Inwertsetzung einer Fläche vermindert wird?

- Massnahmen gegen die **unerwünschte Veränderung der Natur eines Quartiers bzw. Ortsbildes**, sollen möglich sein, wenn z.B. durch die blosser Förderung der inneren Verdichtung und auch über den Weg der architektonischen Gestaltungsfreiheit bei zusammengelegten Parzellen störende klobige Baukörper entstehen können. Eine quartierweise Betrachtung ermöglichen und nicht bei der flächendeckenden Anordnungen bleiben.
- Für „**Brachen und Schandflecke**“, die das Ortsbild stören: Verfallende Industriebauten, verfallende Hotels, jahrelang leerstehende, als Hausbesetzerattraktion wirkende Gebäude müssen Lösungswege aufgezeigt werden. Nicht nur Absichten, sondern auch realisierbare Vorgehen (Prozedere) in die Planung aufnehmen: z.B. zuerst eine Zuwartephase der Behörden, dann Anfrage und Terminsetzung zur Bekanntgabe der Absichten des Grundeigentümers, dann Termin für Umsetzung oder Rückbau und Zwischennutzung der freien Fläche.
- **Geschlossene Bauweise**, auch wenn nicht üblich, als neues Element vermehrt prüfen und abschnittsweise zulassen, allenfalls mit einer Gliederungspflicht bei grossen/langen Fassaden.

1.6. Wohnraum für unterschiedliche Ansprüche vorsehen.

Bei wirtschaftlichen und verkehrstechnischen Betrachtungsweisen ist man bereit und in der Lage zu sagen, welche Wirtschaftszweige idealerweise, wo und wie gefördert werden sollen. Gemeinden und Wirtschaftsförderung bekennen sich zu willkommenen Unternehmungen und bieten individuelle Lösungen an. Beim Verkehr ist die Aufschlüsselung in Kategorien und selektive Förderung bzw. Eindämmung der verschiedenen Arten fast schematisch üblich. Bei der Bevölkerungsentwicklung, einer ebenso wichtigen Grundlage wie die Wirtschaft, fehlt eine solche Betrachtungsweise dagegen. Was bedeutet z.B. bedarfsgerechter Wohnraum? Ist es Wohnraum, wie ihn der Markt verlangt? Ist es günstiger Wohnraum? Ist es Wohnraum für gehobene Ansprüche? Ist es Wohnraum für individuelles Bauen/Wohnen? Ist es Wohnraum für Bedienstete der Verwaltungen von Bund, Kanton und grossen Dienstleistungsbetrieben oder grossen Fabrikbetrieben in der Umgebung?

Das unbedingte Postulat der Verdichtung gerade in Zentren kann empfindlich einengen. Es kann durch einseitige Wohnformen zu langweiligen Quartieren führen oder kann die Entmischung der Bevölkerung und unerwünschte Pendlerbewegungen fördern. Der gesunde Bevölkerungsmix wird mit einem gemischten Angebot an Wohnformen – halt auch unterschiedlicher Dichte - erreicht und führt zu einem verlässlichen Substrat für ein ausreichendes Steueraufkommen in den Gemeinden. Räume zum Wohnungsbau müssen daher wie Fruchtflächengebiete gehegt und entsprechend der optimalen Bevölkerungsstruktur gepflegt werden. D.h. für klar unterschiedlich definierte Ansprüche geplant werden (vom günstigen Wohnraum über Wohnraum für gehobene Anspruch zu individuellem Wohnen und individuellem Bauen).

1.7. Fördergebiete bezeichnen

Das ESP – System für wirtschaftliche Schwerpunkte hat sich bewährt. Wir meinen, dass es auch für andere Bereiche sinngemäss anwendbar ist (bzw. schon angewendet wird, ohne es so zu bezeichnen und auszugestalten):

- **ESP für Wohngebiete,**
- **ESP für Verwaltungsschwerpunkte (Bund / Kanton / private Dienstleister),**

- **ESP für Bildungsstätten (Universität, Fachhochschulen) und**
- **ESP für komplexe zusammenhängende Verkehrserschliessungsanlagen an den Schlüsselstellen angewendet werden.**

Man ist bereits auf gutem Weg (VIV-Objekte, Campus Biel). Verwaltungsschwerpunkte unterstreichen eine Zentrumsfunktion und können eine Vorreiterfunktion übernehmen. Eine konzentrierte Siedlungs- Wohn- und Wirtschaftsentwicklung ist indes in allen Fällen nur möglich mit leistungsfähigen und langfristig (nicht langfristige) wirksamen Verkehrserschliessungen. Solange mit Wachstum gerechnet wird, ist auch die Zunahme des Verkehrs einzubeziehen.

2. Verkehr

Den Verkehrserschliessungen in den Räumen Bern und Biel kommt eine Schlüsselfunktion zu. Es braucht in beiden Fällen grossräumige, auf einen sehr langen Zeitraum ausgerichtete Konzepte. Man wird in der Agglomerationen Bern und Biel nur nachhaltige Siedlungslösungen finden, wenn langfristige Verkehrskonzepte für 50 bis 100 Jahre bestehen und man mit deren Umsetzung demnächst beginnt. Die Verwendung der Nationalstrassen zur Lösung der lokalen Erschliessung ist nur ein mittelfristiges Provisorium und wird, solange noch mit Wachstum gerechnet werden muss, nicht ausreichen.

2.1. Raum Bern

Die Konzepte und Umsetzungsdauer für eine agglomerationswirksame Verkehrsinfrastruktur kann man historisch mit der Brückenlösungen für Bern aus dem 19. Und 20. Jahrhundert vergleichen, die dazu führten, dass die über die Aare wachsende Stadt zusammengehalten werden konnte:

1844 Nydeggbücke, Zugang zur Stadt unverändert über Aargauerstalden Papiermühle / Muristalden

1851 Tiefenaubrücke, völlig neuer Zugang über Engehalde, Zollikofen

1858 Rote Eisenbahnbrücke mit untergehängter Fuhrwerkspur zur Aufnahme der Bahn ab Wylerfeld

1871 Dalmazibrücke, erster Anschluss des Kirchenfeldes

1883 Kirchenfeldbrücke, Anschluss des Kirchenfeldes, neuer Zugang aus dem Oberland

1898 Kornhausbrücke, Anschluss Schänzli, Beundenfeld, Breitenrain, Lorraine

1930 Lorrainebrücke als Ersatz für die rote Brücke.

1941 Lorraineviadukt und Eisenbahnbrücke zum neuen Bahnhof Bern

Diese beeindruckende, heute noch funktionierende Brückeninfrastruktur lenkt den Verkehr ins Zentrum und vom Zentrum weg. Erst mit der 1962 eröffneten Monbijoubücke kommt eine Tangentiallinie zum Zug, obschon eine solche Fortsetzung bereits seit 80 Jahren in der Anlage des Kirchenfeldquartieres erkennbar war.

Dieses auf das traditionelle Stadtzentrum ausgerichtete System ist für die Binnenerschliessung des Stadtzentrums und den Langsamverkehr unerlässlich, vermag jedoch die Verkehrsproblematik in der merklich gewachsenen Stadt Bern nicht zu lösen und trägt rein nichts zur Lösung der Verkehrsproblematik im Siedlungskuchen der Agglomeration bei. **Es muss ein neues, ebenso bahnbrechendes und umwälzendes Erschliessungskonzept wie jenes mit den Brücken her und das bestehende Verkehrsnetz ergänzen und für**

Durchfahrten ersetzen. Es gilt, in der Planung den Mut zu einem solchen Schritt zu entwickeln und konsequenterweise Schlüsselstellen zu sichern.

Wir meinen, dass es nur für den öV, namentlich auf der Schiene (SBB, BLS, RBS und Tram) sinnvoll ist, möglichst durchgehende Linien in das Zentrum zu führen. Für den Nutzverkehr (Lieferungen, Transporte, Handwerk, Dienstleistung), den Diagonal und lokalen Durchgangsverkehr braucht es voraussichtlich eine Ringlösung, wie sie weltweit etabliert sind. Heute werden dazu von Muri bis Niederwangen oder Brünnen die bestehenden Autobahnen mit 7 (!) Auf- und Ausfahrten dazu missbraucht. Bern erweist sich nicht besser als Zürich oder Lausanne.

2.2. Raum Biel

Im Raum Biel mit seinen freien Arealen wird das Prinzip der Verdichtung nach Innen sehr stark zur Geltung kommen und für Veränderungen sorgen. Wir erwarten, dass die Arbeitsplatzdichte zunehmen wird und damit auch das Verkehrsaufkommen. Es braucht auch hier in Ergänzung der Fortsetzung der Autobahn zusätzliche Verkehrsanlagen an Schlüsselstellen.

2.3. öV, Langsamverkehr und Individual- oder Nutzverkehr als Dreisäulenprinzip beachten

Der öV und der Langsamverkehr vermag den Nutzverkehr mit seiner Verästelung am Anfang und Ende einer Fahrt nicht von der Strasse zu nehmen. Wir vertreten die Meinung, dass **jede** Siedlungsentwicklung auch bei guten Angeboten im öV und Langsamverkehr mit einer Zunahme von Individual- **und** Nutzverkehr verbunden ist und gerade dieser Zunahme und nicht nur dem öV-Anschluss Beachtung geschenkt werden muss.

Heikel erachten wir den Rückschluss aus der statistisch hohen Zahl von kurzen PW-Fahrten, dass ein massgeblicher Teil davon mit wenigen Massnahmen ohne erhärtete Kenntnis über den Fahrtzweck permanent in Velofahrten umwandelbar sei. Für solche Prognosen ist es wichtig zu wissen, welchen Einfluss Fahrzweck, Wetter/Jahreszeit, Altersstruktur der Verkehrsteilnehmer und topografische Besonderheiten des befahrenen Raumes haben und ob die steigende Anzahl Flyer das permanente Umsteigen relevant fördert. Zur grundsätzlichen Förderung des Fahrradverkehrs könnten andererseits konsequent gewisse Bauelemente für Strassen angepasst werden: Generell tiefere Trottoirränder, konsequent geradlinig geführte Trottoirränder ohne überraschend verengende Ausbuchtungen, Strassenentwässerung mit den entsprechenden Senklöchern in der Strassenmitte, so dass der Strassenrand bequemer durch den Langsamverkehr genutzt werden kann. Die diesbezüglichen Dispositionen gehören allerdings nicht ins Gebiet der Planung.

3. Energie / KKW Areal

3.1. Klimawandel

Wir halten es für sinnvoll, auf die Folgen des Klimawandels hinzuweisen, wie es im Richtplan an mehreren Stellen der Fall ist. Wir vermissen allerdings Folgerungen für den Kanton Bern, namentlich was aus den Erkenntnissen abgeleitet werden muss. Dies ist umso wichtiger, als Massnahmen zur Vermeidung der Klimaveränderung weltweit ungenügend umgesetzt wer-

den und nicht zu Buche schlagen. Folglich sind spürbare Veränderungen zu erwarten und man wird sich darauf einstellen müssen. So kann sich die lokale Gefahrensituation in den Gemeinden ändern. Das wird wiederum Einfluss auf den Perimeter von Risikozonen, Bauzonen haben und sich auf die Linienführung von Strassen und Bahnen auswirken.

3.2. Nutzung KKW-Areal Mühleberg

Der Kanton sollte sich zudem Gedanken zur **Nutzung des KKW-Areals nach der Stilllegung** von Mühleberg machen und diese offen legt. Ist eine Lagerstätte für kurze oder mittlere Fristen auf dem ohnehin belasteten Gelände denkbar oder ausgeschlossen. Wir würden es bedauern, wenn für Lagerstätten mittlerer Dauer, bislang unbelastete Standorte eingesetzt werden müssten.

II. Richtplananpassungen 2014

- B 17** Wander- / Velowege im Innern der Agglomerationen, im Erholungsraum für Spaziergänger kann nur mit hoher Sensibilität kombiniert werden. Freizeit und Alltag verlangen je nach anderen Massstäben. Kurzes Wandern und Spazieren an Frei- und Feiertagen in der **unmittelbaren Nähe der Wohnung** mit Kind und Hund ist hochempfindlich gegenüber einem regen Fahrradverkehr. Kurzes Spazieren im Gegensatz zur längeren Wanderung gehört zur Lebensqualität der lokalen Anwohner und ist auf Machbarkeit unmittelbar von der Haustür aus angewiesen. Die Fahrradfahrt in der Freizeit muss dagegen nicht vor der Haustüre in nächster Nähe der Agglomeration im Erholungsraum für Fussgänger stattfinden. Bei Velo- und Wanderwegen über Land ist die Situation anders.
- B 2** Heikel erachten wir den Rückschluss aus der statistisch hohen Zahl von kurzen PW-Fahrten, dass ein massgeblicher Teil davon leicht in Velofahrten umwandelbar sei. Für solche Prognosen ist es wichtig zu wissen, welchen Einfluss Fahrzweck, Wetter/Jahreszeit, Altersstruktur der Verkehrsteilnehmer und topografische Besonderheiten des befahrenen Raumes haben und ob die steigende Anzahl Flyer das Umsteigen relevant fördert.
- B 22** Spezialwege für allerhand Freizeitaktivitäten haben neben den vielen ungelösten Verkehrsfragen eine sehr tiefe Priorität.
- B 32** Wir halten die Pflege der Jurafusslinie als Erschliessungs- und Entlastungslinie für wichtig.
- B 73** Der Anschluss des Flugplatzes Belpmoos an die Bahn ist dagegen nicht prioritär. Hingegen sollten die kantonalen Planungsinstanzen bei der neuen Strassenerschliessung, Einfluss auf eine geeignete, den Siedlungsraum wenig belastende Linienführung nehmen.
- C 3** Den Hinweis auf den Klimawandel erachten wir als wertvoll. Er hat vermutlich auch Einfluss auf die lokale Gefahrenanalyse. Für den Tourismus können sich neue Betätigungsfelder öffnen, auf welche die Planung allenfalls reagieren sollte.

Wir hoffen mit unserer Stellungnahme einen Beitrag zur Lösung der Problematiken geleistet zu haben.

Für weitere Informationen bzw. für ein Gespräch stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

Kirchgemeindeverband des Kantons Bern

Fridolin Marti, Präsident