

**1003 Motion (SP/JUSO) "Kompensation des Landbedarfs für neue Verkehrsanlagen"**

Beantwortung und Abschreibung; Direktion Planung und Verkehr

**Vorstosstext**

Der Gemeinderat wird beauftragt, den Landbedarf für neue Verkehrsanlagen, die ausserhalb der rechtskräftigen Bauzonen und der bestehenden Verkehrsflächen der Gemeinde Köniz realisiert werden, durch eine mindestens flächengleiche Reduktion der Bauzonen zu kompensieren. Die Kompensation kann im Rahmen der laufenden Revision der Ortsplanung oder in einer separaten Vorlage gesichert werden.

**Begründung**

Anfangs Jahr hat der Gemeinderat erste Entscheide betreffend Tram Region Bern gefällt: im Rahmen des entsprechenden Vorprojektes sollen für die Wendeschlaufen der neuen Tramlinie 10 die Variante Plattenweg in Schliern und der Verlängerung der Tramlinie 9 die Variante südlich des Balsigergutes in Kleinwabern weiter bearbeitet werden. Zudem soll das Tram zwischen Köniz und Schliern auf einem Eigentrassee verkehren und bei der Haltestelle Sandwürfi/Friedhof ist aus betrieblichen Gründen eine Wendeschlaufe vorzusehen.

Mit der am 20. Oktober 2008 überwiesenen Motion «Begrenzung der Bauzonenfläche auf dem heutigen Stand» hat das Parlament den Gemeinderat verpflichtet, die anstehende Ortsplanungsrevision flächenneutral durchzuführen, das heisst, die Bauzonenfläche auf dem heutigen Stand zu beschränken.

Bei der vorgenannten Motion war der Fokus auf die mit Hochbauten überbaubaren Flächen gelegt (Bauzone). Ziel war es, mit einem sparsamen Umgang von Land die fortschreitende Zersiedlung der Landschaft aufzuhalten und den Kulturlandverlust einzudämmen. Dieses Ziel kann jedoch nur erreicht werden, wenn auch Flächen, die man für den Bau neuer Verkehrsanlagen benötigt, gleich behandelt werden. Die vorliegende Motion ergänzt in diesem Sinne die am 20. Oktober 2008 überwiesenen Motion «Begrenzung der Bauzonenfläche auf dem heutigen Stand».

**Eingereicht**

22.03.2010

**Unterschrieben von 24 Parlamentsmitgliedern**

Annemarie Berlinger-Staub, Martin Graber, Christian Roth, Hugo Staub, Christoph Salzmann, Mario Fedeli, Stephie Staub-Muheim, Anna Mäder, Laavanja Sinnadurai, Ruedi Lüthi, Urs Maibach, Hansueli Pestalozzi, Liz Fischli-Giesser, Andreas Lanz, Christian Burren, Niklaus Hofer, Stefan Lehmann, Hans Moser, Daniel Krebs, Ulrich Witschi, Elisabeth Rügsegger, Thomas Verdun, Heinz Nacht, Ursula Wyss

## **Antwort des Gemeinderates**

Mit der Erheblicherklärung dieser Motion erteilt das Parlament dem Gemeinderat den verpflichtenden Auftrag, im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision oder in einer separaten Vorlage die Kompensation von allfälligem zusätzlichem Landbedarf für neue Verkehrsanlagen ausserhalb rechtskräftiger Bauzonen durch eine Reduktion der Bauzonen sicherzustellen.

Die Motionäre begründen ihren Vorstoss als Ergänzung der am 20. Oktober 2008 überwiesenen Motion «Begrenzung der Bauzonenfläche auf dem heutigen Stand» in Sinne, dass auch Land ausserhalb der Bauzonen, welches für neue Verkehrsanlagen benötigt wird, durch die Auszonung von Bauzonen kompensiert werden muss. Im Visier haben die Motionäre jenes Kulturland, welches für den Bau von Tram Region Bern benötigt wird. Die Federführung und Bauherrschaft beim Projekt Tram Region Bern (TRB) liegt beim Kanton. Zusammen mit dem Bund finanziert er zu einem grossen Teil diese Infrastrukturanlage.

Das Kernanliegen des vorliegenden Vorstosses, die Gleichbehandlung der Kulturlandkompensation gemäss der Motion «Begrenzung der Bauzonenfläche auf dem heutigen Stand» für Flächen, welche sowohl für Hochbau- als auch für Verkehrsvorhaben verwendet werden, ist nachvollziehbar. Die beiden Motionen unterscheiden sich aber in einem wichtigen Punkt. Während sich die erstgenannte Motion auf die laufende Ortsplanungsrevision bezieht, ist die Motion «Kompensation des Landbedarfs für neue Verkehrsanlagen» offen formuliert, zeitlich nicht begrenzt und soll für alle neuen Verkehrsanlagen gelten, die ausserhalb der rechtskräftigen Bauzonen und bestehenden Verkehrsflächen auf Gemeindegebiet Köniz realisiert werden. Die vorliegende Motion hätte also eine viel weitergehende zeitliche Wirkung und wäre beispielsweise nicht nur im Projekt TRB umzusetzen, sondern in allen künftigen Verkehrsprojekten.

Es gibt unterschiedliche Verkehrsanlagen, die von verschiedenen Gemeinwesen oder Gesellschaften in ungleichen Zeitabständen geplant und realisiert werden. Die Bauzonen hingegen werden von der Gemeinde im Nutzungsplan festgelegt, der nach dem bundesrechtlichen Grundsatz der Planbeständigkeit nicht jederzeit frei revidiert werden kann (Art. 21 Abs. 2 Bundesgesetzes über die Raumplanung, RPG). Nach der vorliegenden Motion müsste der Nutzungsplan aber jeweils im Anschluss an ausserhalb der Bauzone realisierte Verkehrsanlagen abgeändert werden, was dem Grundsatz der Planbeständigkeit zuwiderlaufen würde.

Ein weiterer Unterschied zwischen der Ortsplanung und der Planung von Verkehrsanlagen besteht darin, dass die Ortsplanung Aufgabe der Gemeinde ist, hingegen die Planung und Erstellung vieler Verkehrsanlagen nicht in der Kompetenz der Gemeinde liegt. Es fragt sich, ob es sachgerecht ist, wenn die Gemeinde Bauland auszonen muss, weil beispielsweise der Bund die A 12 verbreitert, der Kanton einen Veloweg erstellt oder die SBB und die BLS ihre Bahnlinien ausbauen und dabei Land ausserhalb der Bauzonen beansprucht wird.

Es liegt in der Natur der meisten Verkehrsanlagen, dass sie nicht (nur) in der Bauzone realisiert werden können, besteht doch ihre Aufgabe gerade darin, verschiedene Siedlungsgebiete zu verbinden. Mit der vorliegenden Motion bliebe nur noch die Beibehaltung der heute von den Verkehrsanlagen benötigten Flächen ohne Folgen auf die Bauzone, während alle Erweiterungen von Verkehrsanlagen ausserhalb der Bauzone eine Flächenkompensation in der Bauzone bedingen würden. Die vorliegende Motion geht demnach davon aus, die Gemeinde habe – auch nach Abschluss der laufenden Ortsplanungsrevision – ihre Bauzone so gross bemessen, dass noch genügend Reserven für die vorgesehenen Kompensationen für Verkehrsflächen vorhanden sind. Wenn die Bauzone nach den raumplanungsrechtlichen Vorgaben von der Gemeinde richtig bemessen wurde, gibt es aber keine solchen "überzähligen" Baulandreserven.

Bei der Umsetzung der vorliegenden Motion würde sich ausserdem die Frage stellen, auf welchen Zeitraum hinaus die "Kompensations-Auszonung" Bestand haben möchte. Raumplanungsrechtlich wäre es wohl unmöglich und unzulässig, die Kompensationen auf unbestimmte Zeit hinaus zu sichern.

Zudem gilt es zu beachten, dass dasjenige Land, das rechtskräftig der Bauzone zugewiesen ist, in der Regel nur unter erheblicher Kostenfolge zu Lasten der Gemeinde ausgezont werden kann (materielle Enteignung).

### Juristische Beurteilung

Die DPV hat bei Rudolf Muggli, Fürsprecher, Büro Ad!vocate, Rechtsberatung von TRB, eine juristische Beurteilung des Vorstoss eingeholt. Rudolf Muggli kommt zu folgendem Schluss (Zusammenfassung):

Das Raumplanungsgesetz postuliert die Grundsätze, wonach der Boden haushälterisch genutzt werden soll (Art.1 Abs. 1 RPG), er als Lebensgrundlage zu schützen ist (Art. 1 Abs. 2 Bst. a RPG) und der Landwirtschaft genügende Flächen geeigneten Kulturlandes zu erhalten sind (Art. 3 Abs. 2 Bst. a. RPG). Hingegen gibt es kein Verbot, Kulturland für öffentliche Infrastrukturen zu verwenden. Wegweisend für die Interessenabwägung ist der Bundesgerichtsentscheid Golfplatz Bonstetten ZH (BGE 1A.19/2007 vom 02.04.2008). Demnach soll die Umsetzung der zitierten Planungsgrundsätze vorwiegend durch die Regeln des kantonalen Richtplans erfolgen. Besonderen Schutz geniessen die so genannten Fruchtfolgeflächen, d.h. das ackerfähige Kulturland (vgl. Art. 26 - 30 RPV). Die Stossrichtung der vorliegenden Motion stützt sich darum weniger auf Rechtsvorschriften von Bund und Kanton als auf einen möglichen politischen Willen, die Könizer Bauzone insgesamt nicht zu vergrössern. Die Gemeinde Köniz kann folglich aus eigenem Entscheid allfällige von TRB beanspruchte Kulturlandflächen anderswo durch Auszonungen kompensieren. Für die Folgekosten müsste sie allerdings selbst aufkommen. Da das Bundesrecht eine solche Kompensation nicht vorschreibt, wird solches nicht im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens geschehen und kann darum auch nicht aus dem Projekt bezahlt werden.

### Kompensation und Kosten

Für die Umsetzung der Tramprojekte TRB in Köniz wird gemäss Vorprojekt (Stand Mai 2010) folgende Kulturlandflächen, welches heute der Landwirtschaftszone zugewiesen sind, beanspruchen (siehe auch Planbeilagen, die Flächen sind auf 100 m<sup>2</sup> gerundet):

#### Teilprojekt TP1: Umstellung der Linie 10 auf Trambetrieb (vgl. Beilage)

- Eigentrassee Muhlernstrasse	3'900 m <sup>2</sup>
- Betriebswendeschlaufe Sandwürfi	3'400 m <sup>2</sup>
- Wendeschlaufe Plattenweg	5'500 m <sup>2</sup>

#### Teilprojekt TP6: Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern (vgl. Beilage)

ÖV Knoten Kleinwabern, inkl. S-Bahn- und Bushaltestelle	13'400 m <sup>2</sup>
---	-----------------------

---

Total	26'200 m <sup>2</sup>
-------	-----------------------

Die Kompensation der für die Realisierung der Tramprojekte beanspruchten Kulturlandflächen ist im Rahmen der Ortsplanungsrevision, wie im Motionstext formuliert, theoretisch möglich. Für eine Flächenkompensation kommen nur gemeindeeigene Bauzonenareale in Frage. Denn Auszonungen von heute rechtskräftig eingezonten, privaten Bauzonenflächen kommen einer materiellen Enteignung gleich und ziehen Entschädigungsforderungen nach sich. Diese sind aus heutiger Sicht für die Gemeinde nicht finanzierbar. Bei der Auszonung gemeindeeigener Flächen werden "lediglich" Buchwerte vernichtet.

Die Gemeinde verfügt in der rechtskräftigen Bauzone über genügend Flächen, um die durch Tram Region Bern benötigten Flächen zu kompensieren. Unter der Annahme, dass Bauzonenflächen mit einer Ausnützung von 0.8 genutzt werden und pro m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche auf dem Markt mit Fr. 350.-- in Wert gesetzt werden können, kostet dies die Gemeinde rund 7,3 Millionen Franken, bzw. gehen der Gemeinde entsprechende jährliche Baurechtszinse verloren.

Weiter gilt es zu beachten, dass weitere Verkehrsinfrastrukturvorhaben in Planung sind, die ebenfalls in den nächsten Jahren kompensiert werden müssten, zum Beispiel:

- Zufahrt Areal Mosimann, Oberwangen durch Private

- Doppelspurausbau S-Bahn-Linien durch SBB bzw. BLS
- Fuss- und Radweg Schliern-Schlatt durch Kanton
- Sanierung/Ausbau (Radstreifen) Freiburgstrasse durch Kanton

### **Einheit der Materie: Kompensation des Landbedarfs als Teil des Ausführungskredites**

Wird die Motion «Kompensation des Landbedarfs für neue Verkehrsanlagen» in der Gemeinde so umgesetzt, dass ein Landbedarf für **alle** neue Verkehrsanlagen die ausserhalb der Bauzone und der bestehenden Verkehrsflächen realisiert werden und eine mindestens gleichgrosse Fläche an Bauland ausgezont werden muss, so gehören die Kosten für die Flächenkompensation ebenfalls zum Vorhaben. Die Realisierung des Verkehrsvorhabens wäre also abhängig von einer Auszonung von Bauland und dürfte ohne diese nicht umgesetzt werden. Damit bedingen sich die Kosten für die Verkehrsanlage **und** die Kosten für die Auszonung (vgl. Art. 102 GV). Aufgrund des Grundsatzes der «Einheit der Materie» müsste demnach als massgebende Gesamtkosten die Summe der Baukosten für die Verkehrsanlage und der Kosten für die Flächenkompensation betrachtet werden und diese Gesamtkosten wären in der Folge als Kredit vom zuständigen Organ zu bewilligen. Dieses Prozedere würde das Projekt Tram Region Bern massiv gefährden.

### **Fazit**

Der Ansatz der Flächenkompensation für **alle** neuen Verkehrsflächen ausserhalb der Bauzone und der bestehenden Verkehrsflächen lehnt sich an die überwiesene Motion 0812 «Begrenzung der Bauzonenfläche auf dem heutigen Stand», bzw. ergänzt diese. Planungs- und entschädigungsrechtlich sind die beiden Begriffe «Bauzonenfläche» und «Verkehrsfläche» jedoch nicht gleichwertig. Das Thema der Flächenkompensation auf Verkehrsanlagen und -nutzungen auszuweiten ist neu - wohl auch schweizweit - und im Vollzug mit zahlreichen heiklen und offenen Fragen behaftet. Demnach bedingen künftig neue Verkehrsprojekte aller Art die kommunale Flächenkompensation durch die Rückzonung rechtmässiger Bauzonenflächen. Dies auch nach Ende der laufenden Ortsplanungsrevision und auch im Fall, dass nicht die Gemeinde als Bauherrin von neuen Verkehrsanlage auftritt sondern z.B. der Bund, der Kanton oder Private.

Das Thema ist mit vielen Unsicherheiten behaftet, ist aber äusserst aktuell, denn die Sensibilisierung der breiten Bevölkerung für Fragen des sparsamen Umgangs mit Kulturland hat ein hohes Mass erreicht. Dies zeigt sich etwa in den laufenden Diskussionen rund um die Lage der Tramwendeschlaufen in Schliern und Kleinwabern. Der Gemeinderat anerkennt vor diesem Hintergrund das berechtigte Anliegen der Motion. Angesichts der aufgezeigten Schwierigkeiten im Vollzug ist er bereit, den Vorstoss aber lediglich in Form eines Postulates entgegenzunehmen und angesichts der umfassenden Abklärungen gleichzeitig abzuschreiben. Dies entspricht der Absicht des Gemeinderates, sparsam mit dem Kulturlandverbrauch umzugehen.

### **Antrag**

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament, folgenden Beschluss zu fassen:

1. Annahme als Postulat unter gleichzeitiger Abschreibung.

Köniz, 18. August 2010

Der Gemeinderat

### **Beilagen**

- Formelle Prüfung der Motion vom 12. April 2010 durch Gemeindeschreiberin B. Zbinden
- Planbeilagen Kulturlandbeanspruchung TRB, Teilprojekte Köniz (TP1) / Kleinwabern (TP6)



Beatrice Zbinden  
Gemeindeschreiberin

T 031 970 92 03  
F 031 970 92 17  
beatrice.zbinden@koeniz.ch

Köniz, 12. April 2010 Zb

**1003 Motion (SP/JUSO) "Kompensation des Landbedarfs für neue Verkehrsanlagen"**  
**Formelle Prüfung der Motion**

Gemäss der gemeinderätlichen Weisung HA 11 prüft die Gemeindeschreiberin, ob der Gegenstand von eingereichten Motionen im ausschliesslichen Zuständigkeitsbereich des Gemeinderates liegt. In diesem Fall käme einer Motion der Charakter einer Richtlinie zu.

Die reglementarische Grundlage in Art. 53 Abs. 1 des Geschäftsreglements des Parlamentes:

Eine Motion verpflichtet den Gemeinderat, einen bestimmten Beschlusses- oder Reglementsentwurf vorzulegen oder eine Massnahme zu treffen. Soweit der Gegenstand der Motion in der ausschliesslichen Kompetenz des Gemeinderates liegt, kommt ihr der Charakter einer Richtlinie zu.

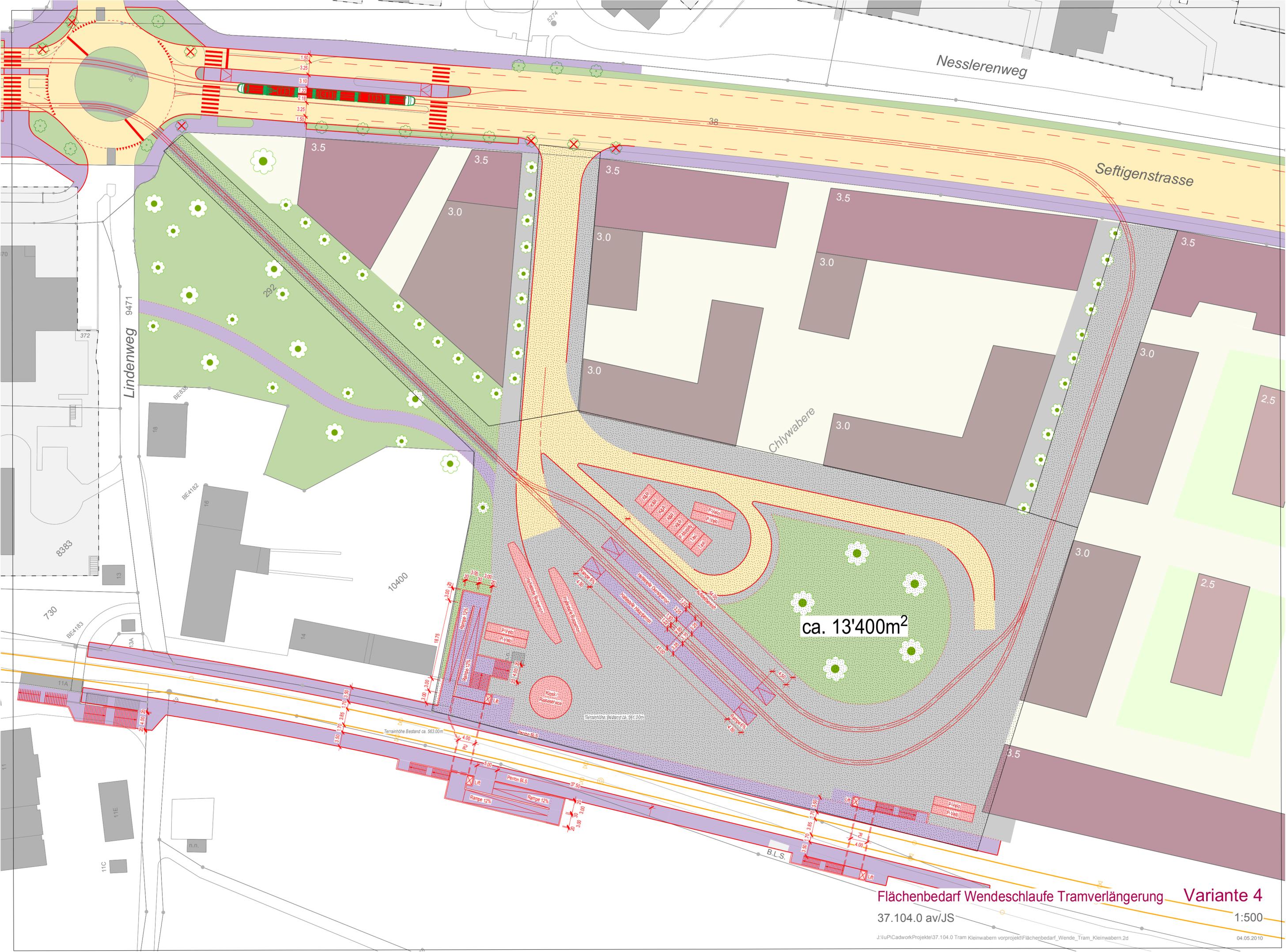
Mit der vorliegenden Motion wird der Gemeinderat beauftragt, im Rahmen der laufenden Revision der Ortsplanung oder in einer separaten Vorlage die Kompensation von allfälligem zusätzlichen Landbedarf für neue Verkehrsanlagen ausserhalb rechtskräftiger Bauzonen durch eine Reduktion der Bauzonen sicherzustellen.

Die Reduktion von Bauzonen ist nicht in der alleinigen Kompetenz des Gemeinderates.

Fazit: Mit der Erheblicherklärung dieser Motion erteilt das Parlament dem Gemeinderat einen verpflichtenden Auftrag.

Beatrice Zbinden  
Gemeindeschreiberin





Flächenbedarf Wendeschleife Tramverlängerung Variante 4

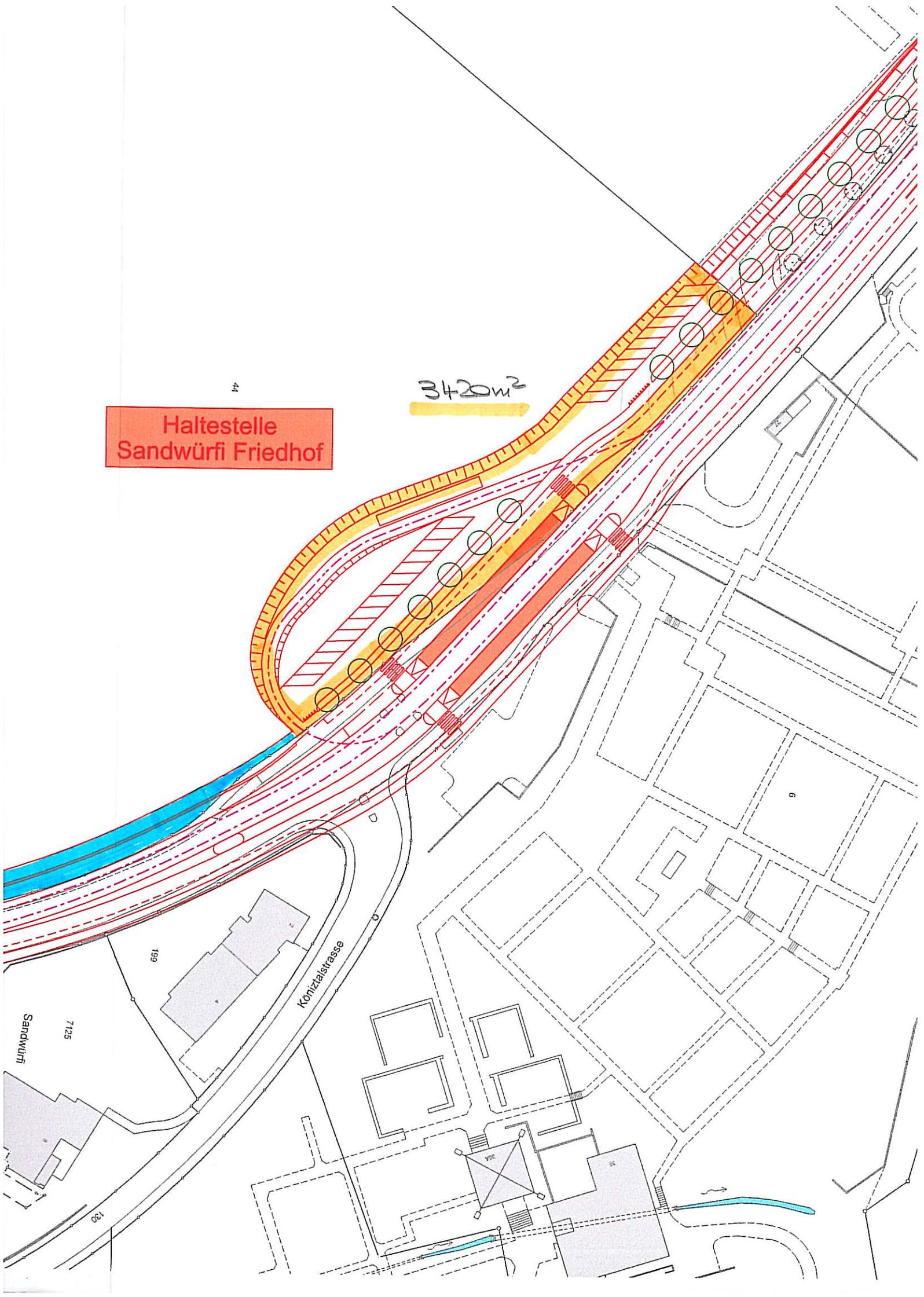
37.104.0 av/JS

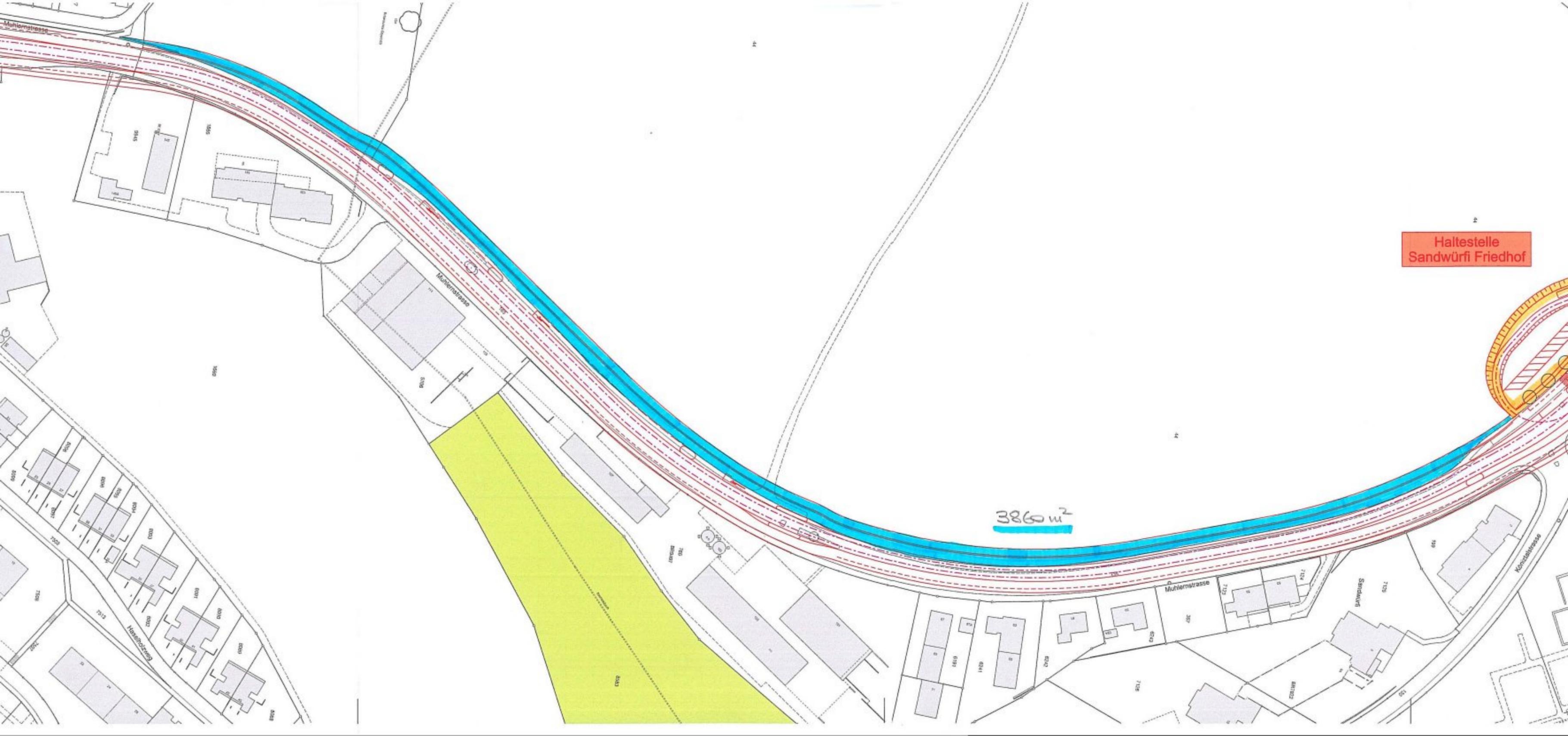
1:500

Haltestelle  
Sandwürfi Friedhof

44

3420m<sup>2</sup>





Haltestelle  
Sandwürfi Friedhof

386 m<sup>2</sup>

Muhlenstrasse

Muhlenstrasse

Muhlenstrasse

Sandwürfi

Kornschälstrasse

Hausbohrweg

7508

7507

7506

7505

7504

7503

7502

7501

7500

7499

7498

7497

7496

7495

7494

7493

7492

7491

7490

7489

7488

7487

7486

7485

7484

7483

7482

7481

7480

7479

7478

7477

Muhlerinstrasse

Plattenweg

Haltestelle  
Plattenweg

5475 m<sup>2</sup>

2028

Fure

2028

Fure

1683

