



Mobilität und Raum 2050

Anhörung zum Sachplan Verkehr, Teil Programm

Organisation	Akademien der Wissenschaften Schweiz a+
Adresse	Akademien der Wissenschaften Schweiz Haus der Akademien Postfach CH-3001 Bern
Datum, Unterschrift	Im Namen des Vorstands der Akademien der Wissenschaften Schweiz und ihres Präsidenten Prof. Dr. Marcel Tanner 14. Dezember 2020

Erarbeitungsprozess der Beurteilung und Beteiligte:

Zur Erarbeitung der informellen Beurteilung wurden die vier Akademien (SATW, SAMW, SAGW, SCNAT) in einem offenen Aufruf eingeladen. Federführend war die Geschäftsstelle des Forums Landschaft Alpen Pärke (FoLAP) der Akademie der Naturwissenschaften Schweiz SCNAT unter Mitarbeit des Forums Biodiversität und des Forums für Klima und globalen Wandel (ProClim) der SCNAT.

Redaktion der Beurteilung:

Maarit Ströbele, Projektleiterin Landschaft Forum Landschaft, Alpen, Pärke (FoLAP), SCNAT

Daniela Pauli, Leiterin Forum Biodiversität, SCNAT

Urs Neu, stv. Geschäftsleiter ProClim, SCNAT

Peter Wullschlegler, Kuratorium FoLAP und BSLA (Bund Schweizer Landschaftsarchitekten und Landschaftsarchitektinnen)

Akademien der Wissenschaften Schweiz (a+)

Haus der Akademien • Laupenstrasse 7 • Postfach • 3001 Bern • Schweiz

+41 31 306 92 20 • info@akademien-schweiz.ch • akademien-schweiz.ch  [@academies_ch](https://twitter.com/academies_ch)  [swiss_academies](https://www.instagram.com/swiss_academies)

Evelyne Coleman-Brantschen, Kuratorium FoLAP und Berner Fachhochschule BFH

Allgemeine Bemerkungen:

Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme im Rahmen des Anhörungsprozesses zum Programmteil des Sachplans Verkehr «Mobilität und Raum 2050». Gerne äussern wir uns aus fachlicher Perspektive zum vorliegenden Entwurf.

Die Akademien der Wissenschaften Schweiz begrüssen die Harmonisierungsbestrebungen zwischen Raumentwicklung und der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur. Diese hat in der Vergangenheit zu Widersprüchen geführt, namentlich zwischen Angebotsverbesserungen im Regional- und Agglomerationsverkehr und dem raumplanerischen Paradigmenwechsel zur Siedlungsentwicklung nach innen im Rahmen von RPG1.

Die Akademien der Wissenschaften Schweiz anerkennen die grosse Wichtigkeit einer integrierten Planung der gesamten Mobilität, welche im Entwurf zum Teil Programm des Sachplans Verkehr konkretisiert wird. Begrüsst wird im Programmteil insbesondere die Betonung der Wichtigkeit der umwelt- und ressourcenschonenden weiteren Entwicklung des Verkehrsnetzes, die neben Ausbauplänen im Zuge des zu erwartenden Siedlungswachstums die bessere Ausnutzung der existierenden Verkehrsinfrastrukturen in den Vordergrund stellt. Dazu gehört auch das Ziel der Netto-Null-Emissionen bis 2050. Ebenfalls begrüsst wird, dass die Anliegen des Landschafts-, Biodiversitäts- und Klimaschutzes an prominenter Stelle mehrfach im Programmteil vorkommen und bei der Planung frühzeitig einbezogen werden sollen. Aus Sicht der Akademien ist eine Weiterentwicklung des Verkehrsnetzes und der Verkehrsträger nur so denkbar, sei es für den Personen- wie auch den Güterverkehr.

Allerdings wäre ein stärkerer Miteinbezug und Erwähnung weiterer sektorübergreifenden und behördenverbindlichen Konzepte des Bundes, namentlich «Landschaftskonzept Schweiz» (LKS), «Strategie Biodiversität Schweiz» und zugehöriger Aktionsplan sowie der «Strategie Baukultur», der Bodenstrategie des Bundes (erwähnt auf S. 12) und ggf. der Klimastrategie 2050 des Bundes wünschenswert: Im LKS werden detaillierte Sachziele zum Verkehr formuliert. Das LKS ist im Schema «Einbettung und Zusammenspiel des Programmteils des Sachplans Verkehr mit den räumlichen und verkehrlichen Planungsinstrumenten» als weitere Grundlage aufzuführen.

Im Programmteil zum Sachplan Verkehr ist eine explizite Berücksichtigung dieser Vorschläge aus dem LKS (Teil 4.10 Verkehr) zielführend, um widersprüchliche Zielformulierungen zu vermeiden und Synergien zwischen den verschiedenen Sektoralpolitiken zu nutzen. Analog wäre im Bereich Biodiversität vorzugehen (z.B. Verweis auf mögliche Pilotprojekte im Zusammenhang mit den Agglomerationsprogrammen). Insgesamt ist die Kohärenz der Politikinstrumente nicht gewährleistet.

Die Begriffe im Themenfeld Raum/Umwelt/Landschaft/Siedlung sind unscharf. Die Akademien der Wissenschaften Schweiz halten sich bei der Definition des Landschaftsbegriffs an die von der Schweiz unterzeichnete Europäische Landschaftskonvention und das Landschaftskonzept Schweiz LKS. Diese formulieren «Landschaft» als übergeordneten, qualitativen Begriff für einen physischen Raum und dessen Wahrnehmung. Somit sind «Siedlung» und «Landschaft» keine komplementären Begriffe, sondern «Siedlung» ist als Teil der Landschaft zu verstehen, als spezifische Landschaftsform, so wie «Gebirgslandschaft» oder «offene Landschaft». Die Verwendung der Begriffe ist diesbezüglich zu überprüfen und ggf. anzupassen.

Natur und Biodiversität: Die im Rahmen von Strategie und Aktionsplan Biodiversität festgelegte Ökologische Infrastruktur aus Schutz und Vernetzungsgebieten fehlt im Dokument vollständig; unter Vernetzung werden lediglich die Wildtierkorridore genannt; zudem fehlen Angaben, wie die Vernetzung über Verkehrsachsen gestaltet werden soll, z.B. Grünbrücken, grosse Unterführungen. Bei Biotopen sind häufig nur Moore angegeben, nicht aber die Biotope von nationaler Bedeutung (Auen, Trockenwiesen- und weiden, Amphibienlaichgebiete). Diese fehlen auch auf Karten; dort sind nur BLN eingetragen. Seen- und Flusslandschaften werden weitgehend als Erholungsräume verstanden, die auszubauen wären; es fehlen Angaben zu den Naturwerten dieser Räume.

Den Kapitel zu den verschiedenen Handlungsräumen ist anzumerken, dass sie von unterschiedlichen Personen verfasst wurden. So fehlen in einigen Regionen im Kapitel Ausgangslage – Raum und Umwelt jegliche Hinweise auf Naturwerte und Biodiversität.

Ersatzmassnahmen: Anstatt zuerst die Vermeidung von Belastungen zu überprüfen konzentriert man sich vorschnell auf Ersatzmassnahmen.

Der Programmteil des Sachplans Verkehr berücksichtigt die Baukultur insbesondere im Hinblick auf den Umgang mit schützenswerten und geschützten Bauten, doch wäre ebenfalls ein Einbezug der Baukultur im Sinne einer guten Baukultur bei der Erstellung verkehrlicher Kunstbauten angebracht.

In der folgenden Liste konkreter Bemerkungen möchten die Akademien auf einzelne Punkte eingehen, die aus wissenschaftlicher Sicht eine vertiefte Prüfung verdienen.

Konkrete Bemerkungen zum Dokument «Mobilität und Raum 2050: Sachplan Verkehr, Teil Programm»

Nr.	Seite im Dokument	Bemerkung	Änderungsvorschlag
1	5	Wir begrüßen, dass die Ziele einer nachhaltigen ressourcenschonenden Entwicklung mit dem Ziel des Erhalts von Lebensraum und Lebensqualität bereits im ersten Absatz der Einleitung genannt werden. Gegebenenfalls wäre bereits an dieser Stelle die konkrete Nennung von Biodiversität und Klimaschutz zu prüfen	„Auswirkungen auf Raum und Umwelt“ ersetzen durch „Auswirkungen auf Raum, Natur und Klima“.
2	5	Verkehrsinfrastrukturen sind landschaftsprägend und haben einen wesentlichen Einfluss auf die Landschaftsqualität. Landschaftliche Ziele sollten deshalb stets mit genannt werden.	Ein effizientes Gesamtverkehrssystem fördert die optimale Kombination der verschiedenen Verkehrsträger und unterstützt die nachhaltige Raumentwicklung. Es hält Eingriffe in Landschaft und Umwelt so gering wie möglich und trägt dadurch zum Erhalt des Lebensraums und der hohen Lebensqualität bei.
3	6	<p>Die Akademien begrüßen die explizite Nennung des Landschaftskonzepts und weiterer Sektoraler Strategien des Bundes. Wir sind aber erstaunt, dass an dieser Stelle die Strategie Biodiversität mit ihrem Aktionsplan inkl. der Ökologischen Infrastruktur sowie Strategien und Aktionspläne zum Klima nicht angeführt sind. Dies muss ergänzt werden.</p> <p>Zur Baukultur: Neben der Nennung schützenswerter Bauten (also des baukulturellen Erbes im Sinne des NHG) wäre ebenfalls das Ziel einer guten zeitgenössischen Baukultur der Infrastruktur zu ergänzen: Was gebaut wird, bzw. werden muss, soll ebenfalls einer guten Baukultur entsprechen. Dies fehlt bis anhin im Dokument. Das Ziel einer guten Gestaltung landschaftsrelevanter Verkehrsinfrastrukturen (Kunstabauten) ist zu ergänzen.</p>	<p>Ergänzen um „Strategie Biodiversität“, „Bodenstrategie Schweiz“ und „Klimastrategie 2050“.</p> <p>Baukultur: Das Ziel einer guten Gestaltung landschaftsrelevant Verkehrsinfrastrukturen (Kunstabauten) ist zu ergänzen.</p>
4	12	<p>Absatz Landschaft, Baukultur, Biodiversität und Wald: Wir begrüßen die Nennung dieser Entwicklungen und des Einflusses neuer Verkehrsinfrastrukturen auf dieses Thema.</p> <p>Allerdings wäre an dieser Stelle ein expliziter Hinweis auf die bestehenden Strategien des Bundes Landschaftskonzept Schweiz, Strategie Baukultur und</p>	Ergänzung des Verweises auf die Homepage des BAFU mit direkten Links zum Landschaftskonzept, Strategie Baukultur und der Strategie Biodiversität sowie der Klimastrategie 2050 (sobald verabschiedet)

		<p>Strategie/Aktionsplan Biodiversität sowie die demnächst vorliegende Klimastrategie 2050 zu ergänzen. Hier ist ein expliziter Hinweis nötig, dass bei der Verkehrsplanung auch die Ansprüche hinsichtlich der Ökologischen Infrastruktur zu berücksichtigen sind.</p> <p>Der Absatz zum Boden wird begrüsst.</p>	
5	11	<p>Wir begrüssen die Zielsetzung der effizienten Benutzung des Bestands, weil so die Eingriffe in die Landschaft möglichst klein gehalten werden können.</p>	
6	13, 38	<p>S. 13: Hartgesteine/BLN: Das Verhältnis BLN-Hartgesteinsbedarf wird beschrieben, aber keine Aussage darüber gemacht, ob gegebenenfalls Eingriffe in BLN-Gebiete denkbar wären oder auszuschliessen sind. Wünschbar wäre hier grössere Klarheit zugunsten der BLN-Gebiete. Hartgesteinsabbau sollte dort soweit möglich ausgeschlossen werden.</p> <p>Wir begrüssen die explizite Nennung des BLN im verbindlichen (grau hinterlegten) Text auf S. 38.</p> <p>Absatz Ausbruchmaterial und Abfälle: Es gibt eine Tendenz zum Bau von unterirdischen Verkehrsanlagen, um Flächen zu schonen und schädliche Emissionen zu reduzieren, was grundsätzlich begrüsst wird. Allerdings hat der daraus resultierende Ausbruch ebenfalls erhebliche Auswirkungen auf die Landschaft. Trade-offs müssen daher berücksichtigt werden.</p>	<p>S. 13: Ergänzung nach Bei Hochleistungsstrassen und Schienen ist die Sub- stitution von Hartstein durch Sekundärrohstoffe nur sehr begrenzt möglich. Das Recyclingpotential von qua- litativ hochstehenden Hartgesteinen für andere Einsatzbereiche ist zurzeit allerdings noch nicht ausgeschöpft.</p> <p>Neu hinzufügen: „BLN-Gebiete sollten nicht für den Hartgesteinsabbau in Frage kommen, solange nicht alle anderen möglichen Bezugsquellen ausgeschöpft sind“. (im Sinne des verbindlichen Teils der Strategie auf S. 38).</p> <p>Ergänzen: Expliziten Verweis auf die Landschaftswirkung unterirdischer Transportanlagen und anderer Verkehrsinfrastrukturen</p>
7	13	<p>Herausforderung: Umwelt und Ressourcen schützen</p> <p>Auch hier wäre ein direkter Bezug auf die bestehenden Strategien des Bundes im Bereich Landschaft, Boden und Biodiversität wünschbar.</p> <p>In dieses Kapitel gehört zudem ein Absatz zum Aspekt des Rückbaus von Verkehrsanlagen: geänderte Mobilitätsansprüche führen auch dazu, dass Verschiebungen stattfinden. Wo immer möglich soll deshalb auch ein Rückbau nicht mehr benötigter Strecken stattfinden.</p>	<p>Ergänzung mit direkten Links zum Landschaftskonzept, Strategie Baukultur und der Strategie Biodiversität</p> <p>Ergänzung eines Absatzes zur Thematik des Rückbaus nicht mehr (im vorherigen Ausmass) benötigter Verkehrsanlagen als Beitrag zur Ressourcenerhaltung.</p>
8	13	<p>Klima</p> <p>Wir begrüssen die explizite Nennung des Ziels der Klimaneutralität (Netto-Null).</p>	

9	15	<p>Die explizite Nennung des Dilemmas zwischen Verkehrsentwicklung und Umwelt-, Landschafts- und Klimazielen wird begrüsst.</p> <p>Zur Optimierung der Zusammenarbeit der Staatsebenen in der Raum- und Verkehrsplanung befinden sich Hinweise und Ansätze im Landschaftskonzept Schweiz, das an dieser Stelle zitiert werden könnte. (v.a. Teil 4.10 Verkehr).</p>	
10	17	<p>Wir begrüssen hier die Erwähnung der Baukultur nur im Sinne des Denkmalschutzes (und letztlich begründet durch das NHG).</p> <p>Die zweite Bedeutungsebene des Begriffs Baukultur, das „gute Bauen“ findet keine explizite Erwähnung und wäre wünschenswert. (vgl. Anmerkung zu S. 6). Zudem begrüssen wir die Zielvorstellung, dass Siedlungsgebiete über vielfältige, vernetzte Frei- und Grünräume verfügen, die den hier lebenden Menschen, der Biodiversität sowie der Abschwächung der Folgen des Klimawandels dienen.</p>	
11	17	<p>Das Zielbild geht von einem veralteten Landschaftsbegriff aus. Landschaft ist keine natürliche Ressource. So ist Siedlungsqualität eine Ausprägung der übergeordneten Landschaftsqualität. Das LKS ist gleichberechtigt mit dem Raumkonzept zu berücksichtigen.</p>	<p>Das Kapitel 3 ist entsprechend zu gliedern.</p> <p>3.1 Landschaftsqualität wird gefördert – natürliche Ressourcen werden erhalten</p> <p>Entsprechend der Siedlungsqualität sind Ziele für die offene Landschaft zu formulieren.</p>
12	18	<p>Die Grundsätze des Bundes einer nach Raumtypen differenzierten Siedlungsentwicklung beschreiben den Raum unvollständig.</p>	<p>Die Grundsätze des Bundes einer qualitativen Landschaftsentwicklung sind zu berücksichtigen. Ein entsprechendes Kapitel ist zu formulieren.</p>
13	18	<p>In der Karte zum Zielbild werden das Raumkonzept Schweiz und kantonale Planungsrichtlinien genannt. Auch an dieser Stelle müsste im Sinne der Politikkohärenz auf sektorale Strategien wie das LKS und die Strategie Biodiversität mit ihrem Aktionsplan und die Ökologische Infrastruktur hingewiesen werden. Auch diese Konzepte haben ihre Zielbilder, die im übrigen den hier beschriebenen Zielen nicht oder nur in kleinen Punkten widersprechen. Wo Zielkonflikte offenbar werden, müssen diese offengelegt und bereinigt werden.</p>	<p>Auf sektorale Strategien hinweisen.</p>

14	30	Die Entwicklungsstrategien und Handlungsgrundsätze berücksichtigen landschaftliche Aspekte zu wenig.	Es ist ein neuer Abschnitt <i>Landschaftliche Integration</i> vor 4.1 Abstimmung von Siedlung und Verkehr zu formulieren. Der Inhalt entspricht im Kern den Handlungsgrundsätzen U1 S. 36.
15	36ff	Die Akademien unterstützen die hier vorgeschlagenen Ziele und Massnahmen, insbesondere das Ziel der Flächenschonung, nicht nur im Siedlungsgebiet, sondern auch ausserhalb. Dies betrifft ebenfalls die Zerschneidung bisher nicht tangierter Gebiete durch neue Verkehrsinfrastrukturen.	
16	36	Auf S. 36 wünschen wir uns die explizite Abstimmung mit dem LKS und der Strategie Biodiversität/Ökologische Infrastruktur.	Auf LKS und Strategie Biodiversität hinweisen und Ziele abgleichen (v.a. bezüglich Teil 4.10 Verkehr des Landschaftskonzepts Schweiz)
17	36	Wir begrüssen hier die Erwähnung der Baukultur nur im Sinne des Denkmalschutzes (und letztlich begründet durch das NHG). Die zweite Bedeutungsebene des Begriffs Baukultur, das „gute Bauen“ findet keine explizite Erwähnung und wäre wünschenswert. (vgl. Anmerkung zu S. 6).	
18	37	Hier vermissen wir detailliertere Angaben. Insbesondere sind noch vorhandene Siedlungstrenngürtel zu erhalten und die Durchlässigkeit der Verkehrsinfrastruktur für Mensch und Tier zu verbessern. Die Funktionsfähigkeit der Vernetzungsachsen für Tiere (insbesondere in Wildtierkorridoren) ist sicherzustellen. Die Anliegen des Landschaftsschutzes und der Biodiversität sind in einem frühen Planungsstadium miteinzubeziehen. Die Naherholungsgebiete sind grundsätzlich und insbesondere an See- und Flussufern aufzuwerten. Städtebauliche Aufwertungen, die Aufwertung von Freiräumen und ruhige Orte in Naherholungsgebieten sind voranzutreiben. RPG 1 weist hinsichtlich Siedlungsentwicklung den Weg, die Umsetzung muss mit der kantonalen Richtplanung in die angestrebte Richtung gelenkt werden. Für die Erhaltung und Förderung der Biodiversität bestehen in der Schweiz deutlich zu wenig Flächen. Wir sind deshalb nicht damit einverstanden, dass Naherholungsgebiete grundsätzlich und insbesondere an See- und Flussufern aufzuwerten sind. Denn: Revitalisierungen dienen nicht in erster Linie der	

		Naherholung, sondern der Förderung der Biodiversität. Die wenigen Seeufer, die noch natürlich sind, sind oft Flachmoore von nationaler Bedeutung – also ebenfalls nicht primär Naherholungsgebiete. Hier sind Konzept nötig, welche Schwerpunkte für Natur und Erholung festlegen. Zudem sind zusätzliche Erholungsräume ausserhalb von Schutzgebieten nötig.	
19	49	Umwelt – Handlungsbedarf. Unter Vernetzung werden lediglich die Wildtierkorridore genannt; zudem fehlen Angaben, wie die Vernetzung über Verkehrsachsen gestaltet werden soll, z.B. Grünbrücken, grosse Unterführungen	Vernetzungsachsen sind zu ergänzen mit den Vorgaben gemäss Ökologischer Infrastruktur.
20	51	Raum und Umwelt: hier fehlen die Biotope von nationaler Bedeutung.	Der Handlungsspielraum ist zu ergänzen durch Biotope von nationaler Bedeutung (Auen, Trockenwiesen- und weiden, Amphibienlaichgebiete). Achtung: Bei den Biotopen von nationaler Bedeutung sind 200m Pufferzonen einzurechnen.
21	57	Handlungsbedarf: Hier wird vorschnell auf Ersatzmassnahmen gesetzt. Zudem zerschneiden Verkehrsinfrastrukturen nicht nur Wildtierkorridore, sondern auch andere wichtige Vernetzungsachsen.	Ergänzen: Bei Infrastrukturausbauten sind die Anliegen hinsichtlich Umwelt, Natur (ökologische Infrastruktur!) und Landschaft von Anfang an einzubeziehen und möglichst schonende Varianten zu realisieren. Wo dies nicht möglich ist, sind Ersatzmassnahmen und flankierende Massnahmen....
22	59	Raum und Umwelt: Hier fehlt die ökologische Infrastruktur.	Ergänzen: Eine weitere Aufgabe besteht in der möglichst flächenarmen Erstellung von Infrastrukturausbauten und in der bestmöglichen Integration der Ausbauten in die Landschaft und die Ökologische Infrastruktur.
23	71	Stossrichtung (1. Zeile in Tabelle)) fokussiert zu schnell auf Ersatzmassnahmen.	Ergänzungen: Infrastrukturen sind wo immer möglich so anlegen, dass keine Ersatzmassnahmen nötig sind. Solche kommen dann zum Zug, falls Schäden unvermeidlich sind.
24	73	Verkehrsdrehscheiben, Stossrichtung Umwelt: Wir begrünnen die Vorgabe, dass Siedlungstrenngürtel zu erhalten sind.	Ergänzung: Noch vorhandene Siedlungstrenngürtel sind zu erhalten und die Durchlässigkeit der Verkehrsinfrastruktur für die Menschen sowie die Fauna ist zu verbessern. Die Funktionsfähigkeit der Ökologischen Infrastruktur inkl. Wild- tierkorridoren ist sicherzustellen. Die Anliegen des Land- schaftsschutzes und der

		Aber: Nicht nur Grosssäuger sind auf Vernetzung angewiesen. Zudem sind See- und Flussufer nicht nur Naherholungsgebiete, sondern auch Hotspots der Biodiversität.	Biodiversität sind in einem frühen Planungsstadium miteinzubeziehen. Die Naherholungsgebiete sind grundsätzlich und insbesondere an See- und Flussufern hinsichtlich Natur und Landschaft und ausserhalb der Biodiversitätshotspots auch zum Nutzen für die Bevölkerung aufzuwerten. Städtebauliche Aufwertungen, die Aufwertung von Freiräumen und ruhige Orte in Naherholungsgebieten sind voranzutreiben. RPG 1 weist hinsichtlich Siedlungsentwicklung den Weg, die Umsetzung muss mit der kantonalen Richtplanung in die angestrebte Richtung gelenkt werden.
25	75	Raum und Umwelt: Hier werden nur Moorlandschaften erwähnt, Biotop fehlen. So hat es in diesem Raum zahlreiche Auen von nationaler Bedeutung.	Text und Karte ergänzen mit Biotopen von nationaler Bedeutung; Biotop benötigen 200 m Störungspufferzone rundum.
26	89	Umwelt, Handlungsbedarf: Vernetzung muss auch für andere Organismen als Grosssäuger gewährleistet sein.	Stossrichtung ergänzen: Zusammenhängende Landschaftsräume sind zu erhalten. Noch vorhandene Siedlungstrenngürtel sind zu erhalten und die Funktionsfähigkeit der Ökologischen Infrastruktur (inkl. Wildtierkorridore) ist sicherzustellen.
27	101	Es fehlen Aussagen zum Flugplatz Locarno; Konfliktpotenzial mit den Naturwerten in den Bolle di Magadino	Das Kapitel ist mit Überlegungen hinsichtlich Entwicklung des Flughafens zu ergänzen. Angesichts der Naturwerte in den Bolle ist ein Ausbau zu vermeiden.
	113	Handlungsbedarf: Es wird anerkannt, dass hier gesamtschweizerisch der Handlungsraum für die Fauna einer der wichtigsten für das Queren des Mittellandes in Nord-Süd-Richtung ist und die grossräumige Verbindung zwischen dem Jura und dem Mittelland ermöglicht. Allerdings fehlen Aussagen zur Lösung dieser Herausforderung.	Stossrichtung ergänzen: Es sind vermehrt grosse Grünbrücken und Unterführungen zur Vernetzung nötig.
28	115, 147	Im Kapitel Raum und Umwelt fehlen jeweils Überlegungen hinsichtlich Natur und Biodiversität.	Kapitel entsprechend ergänzen

29	121	Aufwertungen als Naherholungsgebiete nicht zulasten der Biodiversität, die in diesem Raum stark unter Druck ist.	Aufwertung der Naherholungsgebiete nur ausserhalb der noch bestehenden Hotspots der Biodiversität
30	167	Im ganzen Dokument und somit auch im Glossar fehlt die Ökologische Infrastruktur.	Im Glossar die Definition Ökologische Infrastruktur ergänzen
31	169	In den Quellenangaben fehlen u.a. Strategie und Aktionsplan Biodiversität sowie das LKS, Strategie Baukultur und nach Erscheinen die Klimastrategie 2050	Quellenangaben entsprechend ergänzen
32	49, 57, 65, 73, 81, 89, 97, 105, 113, 121, 129, 137, 145, 153, 160	Handlungsräume Wir begrüssen die explizite Analyse der landschaftsrelevanten Entwicklungen hinsichtlich der Verkehrsinfrastruktur in den Handlungsräumen.	