

Deutscher Alpenverein e.V., Anni-Albers-Straße 7, 80807 München

Bayerisches Staatsministerium für  
Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie  
80525 München

Per Email

Unser Zeichen  
UB

Telefon  
089/14003-90

E-Mail  
ulrich.berkmann@alpenverein.de

Datum  
06.04.2022

## **Verordnung zur Änderung der Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP); StMWi-103-8526b/3/2**

### **Stellungnahme des Deutschen Alpenvereins**

Sehr geehrter Herr Staatsminister Aiwanger,  
sehr geehrte Damen und Herren,

Der Deutsche Alpenverein hat die letzte Teilfortschreibung vom 1.1.2020 und die damit verbundene Rückführung des Riedberger Horns in die Alpenplan Zone C sowie deren zusätzlichen Ausweitung außerordentlich begrüßt. Er bedankt sich auch für die Möglichkeit, sich an der Anhörung zur erneuten Änderung des Landesentwicklungsprogramms Bayern beteiligen zu können.

**Auch wenn wir einige Änderungen des Landesentwicklungsprogramms sehr begrüßen, so wird das LEP den aktuellen Herausforderungen wie Artensterben, Klimawandel, Energiekrise und Flächenverbrauch aus Sicht des Deutschen Alpenvereins nicht gerecht. Die Möglichkeit, verbindliche Rahmenbedingungen für die Landesentwicklung festzulegen und alle Politikbereiche dabei integrativ zu betrachten, wird nicht ausreichend genutzt. Aus unserer Sicht müsste die Landesentwicklungspolitik in einem breiten partizipativen Prozess grundsätzlich neu aufgestellt und so gestärkt werden, dass sie die notwendigen transformatorischen Schritte in den oben genannten Handlungsfeldern einleiten kann.**

## **Allgemeine Anmerkungen**

Das Landesentwicklungsprogramm Bayern stellt das Fundament für die zukünftige Raumordnung und der damit einhergehenden Raum- und Landnutzung in Bayern dar. Die Zukunft wird nach aktuellen Erkenntnissen aus Wissenschaft und Forschung unsere Gesellschaft vor großen Herausforderungen stellen. Globale Einflussfaktoren wie Klimaveränderungen, Ressourcenknappheit und Artensterben müssen bei regionalen Planungen und räumlichen Entwicklungen deshalb stärker als bisher berücksichtigt werden. Auch die aktuellen politischen Unruhen in Europa wirken sich hinsichtlich Energieversorgung akut und direkt auf die Raumplanung aus. Verschiedene Gesetze wie das Bayerische Klimaschutzgesetz oder das Bayerische Naturschutzgesetz bilden dabei den rechtlichen Rahmen. Es müssen zudem regionale Disparitäten in der Entwicklung von den jeweiligen Fachplanungen und Raumnutzungskonzepten ausgeglichen werden. Die bereits oben angesprochenen globalen Herausforderungen werden dabei auf das Land Bayern zum Teil gänzlich unterschiedliche Auswirkungen haben und dadurch auf regionaler Ebene unterschiedlichen Einfluss nehmen.

Die gegenständliche Teilfortschreibung des LEP zeigt nach unserer Ansicht erhebliche Defizite bei der Zielformulierung von zukunftsentscheidenden Planungsbereichen sowie gleichzeitig eine nicht ausreichende Implementation der Regionalplanung. Aus diesem Grund **unterstützen wir den Vorschlag der gemeinsamen Stellungnahme der Initiative „Wege zu einem besseren LEP“ eines konstruktiv-transformatorischen Moratoriums für die bayerische Landesplanung**. Parallel dazu sollte ein Prozess eingeleitet werden, der die bayerische Landesplanung neu aufstellt und die erforderlichen Rahmenbedingungen für eine stabile Entwicklung in der Zukunft Bayerns festlegt.

## **Anmerkungen zu konkreten Inhalten des LEP**

### Zu 1.3 Klimawandel

Bayern hat sich in seinem Klimaschutzgesetz klare Ziele formuliert und sich zur Einhaltung des Pariser Klimaabkommens verpflichtet. Im gegenständlichen LEP werden im Bereich Klimaschutz jedoch keine verbindlichen Ziele formuliert, lediglich Grundsätze. Nach Art. 2 BayKlimaG soll Bayern spätestens im Jahr 2040 klimaneutral sein. Die in der Erläuterung aufgezeigten Folgerungen machen die Notwendigkeit von Zielen deutlich. Wir fordern deshalb **die Änderung der unter 1.3 formulierten Grundsätze in verbindliche Ziele** des LEP.

### Zu 2.3 Alpenraum

Gerade der Alpenraum erwärmt sich doppelt so stark wie im globalen Mittel und ist daher vom Klimawandel heute schon stark beeinflusst. Die Zunahme von Extremwetterereignissen und Naturgefahren, das Abschmelzen der Gletscher sowie das Auftauen des Permafrosts haben erhebliche Auswirkungen auf die alpine Landschaft und Ökosysteme. Sekundäre Auswirkungen folgen aus der Notwendigkeit eines Wandels der Energieproduktion. Die mit den erneuerbaren Energien verbundenen Bauwerke wie Windkraftanlagen, Freiflächenphotovoltaikanlagen sowie Wasserkraftanlagen

können zusätzlich erheblichen Einfluss auf das Ökosystem Alpen und das alpine Landschaftsbild nehmen. Wir gehen davon aus, dass der **Druck auf den Alpenraum als Ort der Energiegewinnung** noch erheblich zunimmt. Dieses Thema müsste noch einmal grundsätzlich neu mitaufgenommen und geregelt werden.

### Zu 2.3.3 Alpenplan

Die Klimakrise und in der Folge die dramatischen Veränderungen der natürlichen Rahmenbedingungen erfordern ein Umdenken im Tourismussektor allgemein und im Winter- bzw. Skitourismus im Speziellen. Dazu gehört insbesondere auch eine Neuausrichtung der staatlichen Förderpolitik für technische Einrichtungen im Alpenraum wie Seilbahnen, Beschneiungsanlagen und dazugehörige Nebenanlagen. Maßstab dieser Entwicklung kann nur die Nachhaltigkeit sein und der achtsame Umgang mit unseren Lebensräumen, die sich derzeit schon an den Belastungsgrenzen befinden. Es braucht daher Gesamtkonzepte, die wichtige infrastrukturelle Erschließungen in einen regionalen bzw. überregionalen Kontext einordnen. Dies spricht nicht generell gegen die Förderung von Maßnahmen, verlangt aber eine sorgfältige Prüfung anhand strenger Kriterien.

Wesentlicher Treiber des Ausbaus von Seilbahnanlagen ist die seit langem bestehende und nie substanziell überarbeitete Seilbahnförderrichtlinie. Sie berücksichtigt nicht ausreichend, ob die jeweilige Modernisierung wirtschaftlich und vor allem ökologisch nachhaltig ist. Dies führt zu Fehlansätzen und einer weiteren massiven und ungesteuerten Erhöhung der Belastungen der betroffenen sensiblen Alpen- und Berggebiete. Erforderlich sind daher klare vorhabenbezogene und ökologische Rahmenbedingungen, die sicherstellen, dass nur Vorhaben gefördert werden, die nachhaltig und im öffentlichen Interesse notwendig sind.

Als Fördergrundlage sind **regionale seilbahntouristische Konzepte** aufzustellen und in den Regionalplänen zu verankern. Dies sollte als **Ziel unter 2.3.3. Alpenplan** ergänzt werden.

Eine Förderung von Seilbahnen darf nur noch erfolgen,

- wenn für den geplanten Skibetrieb auch mittelfristig Schneesicherheit prognostiziert und somit ein Skibetrieb mittelfristig möglich sein wird. Dafür bedarf es unabhängige und detaillierte klimawissenschaftliche Analysen, sowie Prognosen der zukünftigen Schneesicherheit und dem Potential von technischer Beschneigung basierend auf den lokalen topographischen und klimatischen Verhältnissen.
- wo ein Gebiet nicht schon von seilbahnunabhängiger Nutzung ausgelastet ist.
- wo es zu keinen Überlastungstendenzen von Naturräumen und besonders Schutzgebieten kommt.
- wenn ein umfangreiches Mobilitätskonzept vorliegt, mit Maßnahmen zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs sowie zur Förderung öffentlicher Verkehrsmittel.
- wo eine sehr gute Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln gewährleistet ist.
- wenn keine Überlastungssituationen auf Straßen wie zum Beispiel in Talendlagen bestehen.
- wenn keine zusätzliche Parkplatzinfrastruktur erforderlich wird.

### Zu 3 Siedlungsstruktur

Der Schutz von Boden ist von enormer Bedeutung, nicht nur für die Landwirtschaft und den Naturschutz, sondern auch für den Klimaschutz. Die **Begrenzung der Flächennutzung auf 5 ha/Tag** sollte daher als verbindliches Ziel (Z) mit aufgenommen werden. Bisher ist diese Begrenzung lediglich als Richtwert im Bayerischen Landesplanungsgesetz enthalten. Der Flächenverbrauch ist dann in den Planungsregionen auf Kommunen anteilig herunterzubrechen. Nur so kann eine wirksame Begrenzung des Flächenverbrauchs in ganz Bayern erreicht werden.

### Zu 4 Mobilität und Verkehr

Im Bereich Mobilität und Verkehr fehlen klare Definitionen der Begrifflichkeiten, wie „nachhaltig“, „bedarfsgerecht“ und „technologische Maßnahmen“.

Für eine zukunftsfähige Verkehrsplanung, welche den Zielen des Freistaats zum Thema Klimaneutralität gerecht wird, sollte dem Grundprinzip „Verkehr vermeiden, vor Verlagern, vor Verbessern“ gefolgt werden. Gleichzeitig muss dabei Mobilität erhalten bleiben, um allen Menschen in Bayern die Teilhabe am sozialen und wirtschaftlichen Leben zu ermöglichen.

An dieser Stelle ist deswegen zu begrüßen, dass bei Neubauprojekten multifunktionale Siedlungsbereiche mit reduziertem Flächenverbrauch angestrebt wird, was indirekt die fußläufige Erreichbarkeit innerhalb von Quartieren fördert (Prinzip Vermeiden). Hier sollten allerdings weiterhin auch Netze des öffentlichen Verkehrs im Vordergrund stehen.

Bei der Zielsetzung, dass Verkehrswege ausgebaut werden sollen, können wir nur teilweise zustimmen. Ein Ausbau von Straßen sollte durch ein Straßenbaumoratorium auf den Erhalt begrenzt werden. Der Neubau oder die Erweiterung von Straßen sollte weitestgehend vermieden und zunächst die Entwicklung der konkurrierenden Verkehrsmittel (Bahn, Rad, Fußweg) gefördert werden. Ein mehr an Autoverkehr (auch E-Autos) ist aus Klimaschutzgründen selbstredend kontraproduktiv. Lärm und Abgase beeinträchtigen bereits jetzt die Gesundheit und die Lebensqualität vieler Menschen. Eine weitere Flächenversiegelung ist auch aus Naturschutzgründen zu vermeiden.

Weiter stehen wir dem Fokus auf den Einsatz neuer Technologien skeptisch gegenüber. Hier braucht es klare Definitionen. Außerdem müssen „neue Mobilitätslösungen“, technische und auch bauliche Lösungen nur so eingesetzt werden, dass sie den Rebound-Effekte vermeiden. Deswegen sollte der Fokus in erster Linie auf einer echten Verkehrswende liegen, welche die Mobilitätsstrukturen dauerhaft verändern.

Um eine echte Verkehrswende (Verlagern) zu erreichen, wird deswegen Folgendes benötigt und sollte auch als **Ziel (Z)** im Landesentwicklungsplan definiert werden:

- Ein **Straßenbaumoratorium**
- Der **Ausbau der Schieneninfrastruktur und des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)**

- Die **Neuaufteilung des öffentlichen Raums zugunsten des Umweltverbundes** (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV)
- Die Gestaltung **sicherer und attraktiver Fuß- und Radwegeinfrastruktur**
- Die **Erweiterung und Lückenschließung des Radwegenetzes in Bayern**, mit Rad-schnellwegen, mit sicherer, attraktiver Infrastruktur und durchgängiger, intuitiver, direkter Routenführung mit lückenloser Ausschilderung.

Weiterhin ist der **Ausbau von Flugverkehrsinfrastruktur aus dem Landesentwicklungsplan zu streichen**. Beim Flugverkehr handelt es sich um die klimaschädlichste Verkehrsart. Sowohl die Pandemie, die folgende Strukturänderungen und fortschreitende Digitalisierung der Arbeitswelt, als auch die aktuelle geopolitische Lage werden weiterhin mindernde Effekte auf die Entwicklung des Flugverkehrs haben. Somit sind auch aus wirtschaftlichem und politischem Interesse solche Ziele zu überdenken. Auch an dieser Stelle sollte ein Moratorium des Ausbau von Flugverkehrsinfrastruktur überdacht werden.

Wir begrüßen ausdrücklich, dass die Erreichbarkeit von touristischen Zielen mit dem ÖPNV auch in ländlichen Regionen verbessert werden soll. Dafür steht der DAV im Kontext des Bergsports ein, mit dem Ziel den Menschen, Bergsportaktivitäten auf klimafreundliche Weise weiter zu ermöglichen, und so gleichzeitig Ökonomie und Ökologie in den Zielregionen zu schützen.

Sehr geehrter Herr Staatsminister, wir möchten noch einmal unsere Bitte unterstreichen, die Landesentwicklungspolitik grundsätzlich neu auszurichten. In diesen Prozess bringen wir uns gerne konstruktiv ein.

Mit freundlichen Grüßen



Hanspeter Mair  
Geschäftsbereichsleiter  
Alpine Raumordnung



Steffen Reich  
Ressortleiter  
Naturschutz und Kartografie