

Regierungsratsbeschluss

vom 27. September 2004

Nr. 2004/2003

KR.Nr. I 208/2003 (BJD)

**Interpellation Kurt Zimmerli (FdP/JL, Oensingen): Anpassungen des kantonalen Richtplans:
Verkehrsintensive Einrichtungen (10.12.2003)
Stellungnahme des Regierungsrates**

1. Interpellationstext

Mitte Oktober hat das Amt für Raumplanung ein Mitwirkungsverfahren für die Anpassung des kantonalen Richtplans 2000, verkehrsintensive Einrichtungen, eröffnet. Darin sind neue Vorhaben, die Mehrverkehr erzeugen, wie Einkaufszentren oder Verteilzentren, künftig nur noch an den dafür geeigneten Standorten vorgesehen.

Nach Meinung des kantonalen Amtes für Raumplanung, lassen sich dadurch insbesondere die Anliegen der Luftreinhaltung und der Raumplanung besser aufeinander abstimmen. Sie sind ferner der Meinung, dass durch die Aufnahme von eindeutigen Standortkriterien im Richtplan, für alle beteiligten Akteure, beispielsweise für Behörden von Kanton und Gemeinde oder Investoren, die Spielregeln für die Realisierung von künftigen grösseren Vorhaben, festgelegt und geregelt werden können.

Betroffen sind verkehrsintensive mittlere und grössere Industrie- und Gewerbebetriebe aller Wirtschaftsregionen und vor allem in kleineren Regionen. Dies bedeutet, dass 75% aller Betriebe, die in den letzten sieben Jahren in der Region Olten, Gösgen, Gäu und Thal realisiert wurden, in den kommenden sieben Jahren nicht mehr realisiert werden könnten.

Betroffen sind aber auch bestehende Betriebe, denn im Richtplan ist auch eine Sanierungspflicht festgelegt, die für bestehende Betriebe fünf Jahre nach der gesetzlichen Anpassung des Richtplans aktiv wird. Die im Richtplan geforderte Sanierung von bestehenden Anlagen kann dazu führen, dass publikumsintensive Einrichtungen in den Innenstädten geschlossen werden, weil die Erschliessung des Individualverkehrs ungenügend ist, oder ebensolche ausserhalb der Agglomeration geschlossen werden, weil der öffentliche Verkehr nicht genügend ist.

Eine übergeordnete Betrachtung ist dringend notwendig, damit dem gesamten Kanton Solothurn keine nachhaltigen Standortnachteile entstehen. Der Regierungsrat ist darum gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat die Anpassung des kantonalen Richtplans?
2. Was zieht der Regierungsrat für Schlüsse für den Kanton Solothurn?
3. Was machen diesbezüglich unsere Nachbarkantone?

2

4. Kann der Regierungsrat garantieren, dass durch die Einführung der Anpassung des kantonalen Richtplans keine Standortnachteile entstehen?

2. Begründung (Vorstosstext)

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Vorbemerkungen

Der Kantonale Richtplan ist das räumliche Führungs- und Koordinationsinstrument in der Hand der Regierung. Der Richtplan 2000 wurde am 15. März 1999 vom Regierungsrat und am 20. Dezember 2000 vom Bundesrat genehmigt. Die Festlegungen und Beschlüsse sind behördenverbindlich. Der Richtplan wird periodisch angepasst. Das Verfahren richtet sich sinngemäss nach § 64 Planungs- und Baugesetz (PBG, BGS 711.1). Vor der Beschlussfassung einer Anpassung durch den Regierungsrat ist eine öffentliche Auflage durchzuführen und ein Auswertungsbericht über das Ergebnis des Mitwirkungsverfahrens zu erstellen. Diese vom Gesetz vorgeschriebenen Vorgehensschritte stellen sicher, dass der Regierungsrat Beschlüsse in Kenntnis der Stellungnahmen der betroffenen Kreise fassen kann. Insbesondere die Ergebnisse aus dem Mitwirkungsverfahren erlauben, frühzeitig allfällige Korrekturen an einer Richtplanvorlage vorzunehmen. Im Übrigen können Gemeinden und Regionalplanungsorganisationen, die sich bereits im Einwendungsverfahren beteiligt haben und mit den Antworten des Bau- und Justizdepartementes nicht einverstanden sind, Beschwerde beim Regierungsrat bzw. Kantonsrat führen (§ 65 PBG).

3.2 Zu Frage 1

Wir haben uns noch nicht mit der Richtplananpassung beschäftigt. Das Gesetz legt fest, dass das in der Sache zuständige Departement die Richtplananpassung in eine öffentliche Mitwirkung gibt. Diese erfolgte in der Zeit vom 15. Oktober bis 15. Dezember 2003. Die Richtplananpassung ist eine Antwort des Kantons auf die Bundesgerichtspraxis zu verkehrsintensiven Betrieben. Eigene Erfahrungen zeigen (u.a. mit dem Projekt Gäu-Park in Egerkingen), dass Handlungs- und Koordinationsbedarf besteht. Mit der Richtplananpassung zu den verkehrsintensiven Einrichtungen sollen für einen potenziellen Investor klare Rahmenbedingungen, insbesondere Standortkriterien definiert werden. Dafür kann er an den geeigneten Standorten mit der Unterstützung der kantonalen und kommunalen Behörden rechnen. Diese Richtplananpassung ‚Verkehrsintensive Einrichtungen‘ wurde auf der Fachebene vorbereitet und in der Konferenz der Ämter Bau/Umwelt/Wirtschaft (KABUW) besprochen und zu Händen der öffentlichen Auflage an das Bau- und Justizdepartement weitergeleitet. Mit dem Mitwirkungsverfahren ist das Thema ‚Verkehrsintensive Einrichtungen / Koordination Luftreinhaltung-Raumplanung‘ erstmals in einer breiteren Öffentlichkeit zur Diskussion gestellt.

3.3 Zu Frage 2

Wir werden zu gegebener Zeit die Vorlage prüfen. Das zuständige Bau- und Justizdepartement bestätigt, dass das Thema und die Vorschläge unterschiedliche Reaktionen ausgelöst haben. Die Festlegung von Standortkriterien für grosse verkehrsintensive Betriebe fand grundsätzliche Zustimmung. Hingegen wurden die Vorschläge für die Einführung eines Fahrleistungs- bzw. Fahrtenmodells scharf kritisiert. Deshalb benötigt die Auswertung der Einwendungen und die Überarbeitung der Richtplananpassung mehr Zeit. So wurden die Arbeiten auf Bundesebene abgewartet. Das Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft und das Bundesamt für Raumentwicklung haben kürzlich eine Empfehlung

„Publikumsintensive Einrichtungen“ in die Vernehmlassung gegeben. Das Bau- und Justizdepartement hat dazu eine fachlich abgestimmte Stellungnahme abgegeben, in der die Stossrichtung hin zu einer für alle Kantone verbindlichen Bundesempfehlung begrüsst wird. Hingegen wurde der Weg der Problemlösung grundsätzlich in Frage gestellt: lediglich eine bessere und frühzeitige Koordination der bestehenden Instrumente „Kantonaler Richtplan“ und „Luftmassnahmenplan“ scheint nicht zielführend zu sein. Ohne Gesetzesänderungen auf Bundesebene lässt sich das Problem kaum befriedigend lösen.

Die vorgesehene Richtplananpassung im Kanton Solothurn soll die Standortfrage in den Vordergrund stellen. Die Kriterien für die räumliche Festlegung von publikumsintensiven Einrichtungen und güterverkehrsintensiven Anlagen sind – wie bereits erwähnt – auf breite Zustimmung gestossen. Hingegen soll auf die Beschränkung der kantonalen Fahrleistungen und die Festlegung regionaler Fahrtenkontingente verzichtet werden. Die Datenlage erweist sich in einem sich rasch ändernden Umfeld als unbefriedigend. Schliesslich zeigt sich zunehmend, dass der Engpass und das Hauptproblem für die Ansiedlung verkehrsintensiver Betriebe in den begrenzten Strassen- und Knotenkapazitäten liegt.

Die in der Richtplananpassung geforderte Sanierungspflicht für bestehende Betriebe leitet sich aus dem bereits heute geltenden Umweltschutzrecht ab. Gemäss Artikel 33 der Luftreinhalteverordnung sind die im Luftmassnahmenplan 2000 festgesetzten Massnahmen in der Regel innert fünf Jahren zu verwirklichen. Angesprochen sind grosse, verkehrsintensive Betriebe, die überdurchschnittliche Emissionen erzeugen. Der günstigste Zeitpunkt für eine Sanierung ergibt sich in der Regel bei anstehenden baulichen Veränderungen. Die Massnahmen müssen verhältnismässig sein und im Rahmen einer Gesamtinteressenabwägung erfolgen.

3.4 Zu Frage 3

Der Kanton Bern ist gesamtschweizerisch in dieser Thematik führend. Er hat aus einer gesamtkantonalen Fahrleistung teilregionale Fahrtenkontingente festgelegt. Diese wiederum werden in sogenannten gebietsbezogenen Fahrtenmodellen umgesetzt. Bekannt ist das Modell für den Entwicklungsschwerpunkt Lyssach mit den grossen verkehrserzeugenden Fachmärkten. Bei Überschreitung der im Voraus festgelegten Fahrten (Jahreskontingent) müssen die Betreiber Massnahmen ergreifen. Verträge zwischen der Gemeinde und den Betreibern regeln die Modalitäten. Ähnliche Modelle sind für weitere Entwicklungsschwerpunkte in Bearbeitung (z.B. Wankdorf/Bern, Region Thun/Sportplatz Lachen). Ziel ist jeweils die Umwelt- und Verkehrsauswirkungen zu reduzieren und in Grenzen zu halten.

In den Kantonen Aargau und Basel-Landschaft werden verkehrsintensive Nutzungen projektbezogen geprüft. Der Kanton Aargau verlangt jeweils eine Richtplananpassung für grosse verkehrsintensive Vorhaben. Im Kanton Basel-Landschaft ist das Strassennetz an den dafür geeigneten Standorten derart belastet, dass kaum mehr Spielraum für zusätzliche stark verkehrserzeugende Nutzungen besteht.

Zu Frage 4

Wir haben die Aufgabe eine nachhaltige Entwicklung des Kantons zu fördern. Das bedeutet, dass unsere Beschlüsse die drei Dimensionen der Nachhaltigkeit Wirtschaft / Umwelt / Gesellschaft berücksichtigen müssen. Wir sind uns unserer Verantwortung sehr wohl bewusst und werden die Richtplananpassung unter diesen Gesichtspunkten prüfen.



Yolanda Studer

Staatschreiber – Stellvertreterin

Verteiler

Bau- und Justizdepartement

Bau- und Justizdepartement (br)

Amt für Raumplanung (3)

KABUW (8, Versand durch Bau- und Justizdepartement br)

Parlamentsdienste

Traktandenliste Kantonsrat