

Regierungsratsbeschluss

vom 10. Januar 2012

Nr. 2012/42

KR.Nr. I 191/2011 (BJD)

Interpellation Fraktion Grüne: Baubewilligungsverfahren Logistikzentrum Kühne und Nagel im Wissensteinfeld Derendingen (9.11.2011) Stellungnahme des Regierungsrates

1. Interpellationstext

Im Zusammenhang mit dem Baubewilligungsverfahren des Logistikzentrums Kühne und Nagel im Wissensteinfeld in Derendingen stellen sich verschiedene Fragen zur Planaufgabe, der Raumplanung allgemein, der Verkehrsführung, sowie zum Grundsatz des haushälterischen Umgangs mit dem Boden.

Es scheint, dass durch die nur 14-tägige Planaufgabe in den Herbstferien und durch das Fehlen derselben auf der Gemeinde-Homepage versucht wurde, dieses Grossprojekt an der Bevölkerung vorbei zu planen. So verkündete auch die Solothurner Zeitung bereits vor Ablauf der nur 14-tägigen Einsprachefrist, dem Projekt stehe grundsätzlich nichts mehr im Wege. Die gestellten Fragen haben konkreten Bezug zum aktuellen Projekt Kühne und Nagel in Derendingen, sie sind aber sehr wohl auch auf die längerfristige Entwicklung einer aktiven und steuernden Verkehrs- und Raumplanungspolitik im Kanton Solothurn zu beziehen.

Wir bitten in diesem Zusammenhang den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Zu welchem Zeitpunkt hat die Regierung vom geplanten Logistikzentrum Kühne und Nagel in Derendingen erfahren?
2. Wurde das Projekt departementsübergreifend geprüft?
3. Welche Einschränkungen wurden bei der Bewilligung des Teilzonenplans formuliert mit welchen Konsequenzen für das geplante Grossprojekt?
4. Wie stellt sich der Kanton zur Verkehrsführung in Derendingen allgemein und speziell auf dem Kreuzplatz? Wie erfolgt die Koordination der verschiedenen aktuellen Planungen (Wissensteinfeld, Schöller Areal usw.) im selben Einzugsgebiet?
5. Als wichtiges Teil der Langsamverkehrs-Offensive LOS sollen durch den Neubau der Oeschbrücke das Wasseramt und speziell die Oberstufenzentren verbunden werden. Wie werden die zu erwartenden LKW-Fahrten dieses Projekt beeinflussen?
6. Wie könnte erreicht werden, dass Projekte von dieser Grössenordnung, einem Bewilligungsverfahren unterstellt werden, das eine Teilnahme der Bevölkerung auch wirklich gewährleistet? Ist die Regierung bereit zu überprüfen, in welcher Form dies erreicht werden könnte (Anpassung der Fristen, keine Planaufgaben ausschliesslich in der Ferienzeit, Einladung der umliegenden Gemeinden usw.)?
7. Für das vorliegende Projekt besteht ohne Einbezug der anscheinend bereits vorgesehenen Erweiterungen keine Pflicht für einen Gestaltungsplan und eine Umweltverträglichkeitsstudie?

lichkeitsprüfung. Sieht der Regierungsrat Möglichkeiten, dies allenfalls dennoch einzufordern?

8. Welche gesetzlichen Anpassungen wären erforderlich, um die Schwelle für Gestaltungspläne und Umweltverträglichkeitsprüfungen generell herabzusetzen, gerade auch, wenn Projekte nur knapp nicht als publikumsintensiv gelten oder der Platzbedarf nur unwesentlich unterschritten wird? Zum Beispiel in Bezug auf Fahrtenzahlen: müssten Fahrtenzahlen von Lastwagen deutlich stärker gewichtet werden als Fahrten von Personenwagen?
9. Welche Strategie verfolgt der Regierungsrat, um bereits bestehende, eigene wie fremde Industriebrachen bei künftigen Standortfragen und Neuansiedlungen einzubeziehen respektive deren Wiedernutzung zu bevorzugen?
10. Verschiedene Agglomerationsprojekte werden vom Bund und Kanton unterstützt und gefördert. Wie erklärt sich der Regierungsrat das kleinräumige Denken und Handeln der Gemeinde Derendingen und ist der Kanton bereit, bei derartigen raumwirksamen Projekten eine steuernde und aktivere Rolle einzunehmen? Falls ja, wie könnte diese aussehen?

2. Begründung (Interpellationstext)

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Zu welchem Zeitpunkt hat die Regierung vom geplanten Logistikzentrum Kühne und Nagel in Derendingen erfahren?

Wir haben vom Projekt im Oktober aus der Presse erfahren.

3.2 Wurde das Projekt departementsübergreifend geprüft?

Beim Projekt Kühne und Nagel handelt es sich um ein Bauvorhaben auf der Grundlage einer rechtskräftigen Nutzungsplanung. Zuständig für das Baubewilligungsverfahren ist erstinstanzlich die Baubehörde der Einwohnergemeinde Derendingen. Aufgrund der Reaktionen, welche das Projekt in der Region auslöste, hat die Gemeinde mit dem Amt für Raumplanung Kontakt aufgenommen. Am 28. November 2011 fand eine Aussprache zwischen dem Projektträger, der Gemeinde und kantonalen Fachstellen statt. Resultat dieser Aussprache war, dass die Firma Kühne und Nagel am 8. Dezember 2011 sich bereit erklärt hat, das Projekt im Rahmen einer raumplanerischen Abklärung zu überprüfen. Diese Prüfung durch die kantonalen Fachstellen ist für anfangs 2012 vorgesehen.

3.3 Welche Einschränkungen wurden bei der Bewilligung des Teilzonenplans formuliert mit welchen Konsequenzen für das geplante Grossprojekt?

Mit dem Teilzonenplan Wissensteinfeld (genehmigt mit RRB Nr. 2009/598 vom 21. April 2009) wurde das Areal von der Industriereservezone in die Gewerbe- und Industriezone Wissensteinfeld eingezont. Abgestimmt auf die Zone wurden gleichzeitig neue Zonenvorschriften erlassen. Sie regeln zusammen mit dem zugehörigen Regierungsratsbeschluss die Rahmenbedingungen. So sind publikums- und verkehrsintensive Anlagen wie Einkaufszentren oder reine Lagerbetriebe nicht zugelassen. Die totale Fahrtenzahl ist für das Areal auf 1'200 Fahrten durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) beschränkt. Zu- und Wegfahrten zählen separat, d. h. zulässig sind 600 Zu- und 600 Wegfahrten. Mit jedem Baugesuch ist ein Nachweis zur Verkehrserzeugung der je-

weiligen Nutzung einzureichen. Die Erschliessung ist mit einer neuen Autobahnbrücke sicherzustellen (Kosten gehen zu Lasten des Verursachers).

Das geplante Projekt muss die genannten Vorgaben einhalten. Es obliegt der Baubehörde zu prüfen, ob dies der Fall ist. Aufgrund der neuen Ausgangslage - Entscheid über die raumplanerische Vorabklärung - wird der Kanton eine eigene Prüfung vornehmen können.

3.4 Wie stellt sich der Kanton zur Verkehrsführung in Derendingen allgemein und speziell auf dem Kreuzplatz? Wie erfolgt die Koordination der verschiedenen aktuellen Planungen (Wissensteinfeld, Schöller Areal usw.) im selben Einzugsgebiet?

Dem Kanton ist die angespannte Verkehrssituation in Derendingen, insbesondere im Bereich des Kreuzplatzes, bekannt. Im Rahmen der regionalen Planungen (Agglomerationsprogramm Solothurn, Regionales Entwicklungskonzept Wasseramt, Betriebskonzept Wasseramt) wurde die Verkehrsthematik regional und in Zusammenarbeit mit den Gemeinden vertieft untersucht und Massnahmen erarbeitet. Zurzeit läuft das Anhörungsverfahren in den Gemeinden.

Projekte, für welche der Kanton zuständig ist, werden einer eingehenden, ämterübergreifenden Prüfung unterzogen. Die Sachbearbeitung der Projekte erfolgt in den meisten Ämtern gebietsbezogen, d. h. der gleiche Personenkreis ist für eine bestimmte Region zuständig. Dadurch hat er auch Kenntnis von weiteren Projekten der Region und kann diese koordinieren. Die kantonsinterne Zusammenarbeit bei grösseren Projekten ist in der Verordnung über Verfahrenskoordination und Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP; BGS 711.15) geregelt. Zusätzlich tauschen sich die Ämter und Departemente regelmässig über die aktuellen Geschäfte aus, z. B. anlässlich der Ämterkonferenz aus den Bereichen Bau, Umwelt und Wirtschaft (KABUW).

3.5 Als wichtiges Teil der Langsamverkehrs-Offensive LOS sollen durch den Neubau der Oeschbrücke das Wasseramt und speziell die Oberstufenzentren verbunden werden. Wie werden die zu erwartenden LKW-Fahrten dieses Projekt beeinflussen?

Allfällige punktuelle Querungen der Langsamverkehrsrouten werden gesichert. Dies erfolgt als Teil der Agglomerationsmassnahme und unabhängig vom Projekt Kühne und Nagel.

3.6 Wie könnte erreicht werden, dass Projekte von dieser Grössenordnung, einem Bewilligungsverfahren unterstellt werden, das eine Teilnahme der Bevölkerung auch wirklich gewährleistet? Ist die Regierung bereit zu überprüfen, in welcher Form dies erreicht werden könnte (Anpassung der Fristen, keine Planaufgaben ausschliesslich in der Freizeit, Einladung der umliegenden Gemeinden usw.)?

Das Baubewilligungsverfahren ist vom Gesetz vorgegeben. Innerhalb des gesetzlichen Rahmens gilt die Gemeindeautonomie, d. h. die kommunale Baubehörde kann z. B. selbst entscheiden, zu welchem Zeitpunkt ein Baugesuch öffentlich aufgelegt wird. Sollen den Gemeinden diesbezüglich genauere Vorgaben gemacht werden, bedingt dies eine Gesetzesänderung.

Im Baugesuchverfahren können jedoch nicht umweltrelevante Projekte beliebiger Grösse abgewickelt werden. Ab einer gewissen Grössenordnung müssen zusätzlich andere Instrumente angewendet werden. Beispielsweise definiert die eidgenössische Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV, SR 814.011) Schwellenwerte, ab welchen Projekte einem besonderen Prüfungsverfahren unterstehen. Sind diese Schwellenwerte überschritten, ist im Kanton Solothurn zudem ein Gestaltungsplanverfahren vorgeschrieben. Gestaltungspläne sind Nutzungspläne. Diese werden durch uns genehmigt.

Der Gemeinderat hat als Planungsbehörde die Möglichkeit, im Zonenplan Gebiete mit Gestaltungsplanpflicht auszuscheiden. Damit ist vorgängig zu einem Bauprojekt zwingend ein Gestal-

tungsplan zu erarbeiten. Gestaltungspläne werden nach dem üblichen Nutzungsplanungsverfahren ausgeschieden, in welchem die Mitwirkung vorgeschrieben ist.

3.7 Für das vorliegende Projekt besteht ohne Einbezug der anscheinend bereits vorgesehenen Erweiterungen keine Pflicht für einen Gestaltungsplan und eine Umweltverträglichkeitsprüfung. Sieht der Regierungsrat Möglichkeiten, dies allenfalls dennoch einzufordern?

Sobald ein Schwellenwert nach der UVPV überschritten wird, ist die Bauherrschaft verpflichtet, einen Umweltverträglichkeitsbericht zu verfassen und einen Gestaltungsplan erarbeiten zu lassen. Die kommunalen Behörden können aber nach den Zonenvorschriften für das Gebiet Wisensteinfeld jederzeit einen Gestaltungsplan verlangen. Im zugehörigen Raumplanungsbericht müssen die Verkehrs- und Umweltauswirkungen dargelegt werden. Die neue Ausgangslage wird dem Kanton die Möglichkeit geben, zu beurteilen, ob eine UVP und ein Gestaltungsplanverfahren notwendig sind.

3.8 Welche gesetzlichen Anpassungen wären erforderlich, um die Schwelle für Gestaltungspläne und Umweltverträglichkeitsprüfungen generell herabzusetzen, gerade auch, wenn Projekte nur knapp nicht als publikumsintensiv gelten oder der Platzbedarf nur unwesentlich unterschritten wird? Zum Beispiel in Bezug auf Fahrtenzahlen: müssten Fahrtenzahlen von Lastwagen deutlich stärker gewichtet werden als Fahrten von Personenwagen?

Es gilt hier zu unterscheiden, wo die entsprechenden Schwellenwerte festgelegt sind. Die Schwellenwerte für eine Umweltverträglichkeitsprüfung (Lagerfläche, Lagervolumen, Parkplätze usw.) regelt die UVPV. Um einen Wert zu ändern, ist eine Anpassung der Verordnung auf Bundesebene notwendig.

Ob eine Anlage verkehrsintensiv ist, regelt hingegen der kantonale Richtplan. Die entsprechende Richtplananpassung wurde mit RRB Nr. 2005/1600 vom 12. Juli 2005 genehmigt. Der Richtplan unterscheidet zwischen publikumsintensiven Anlagen (Richtplankapitel SW 5.2) und güterverkehrsintensiven Anlagen (Richtplankapitel SW 4.4). Eine Anlage gilt als publikumsintensiv, wenn sie mehr als 1'500 PW-Fahrten DTV verursacht. Als güterverkehrsintensiv gilt eine Anlage ab 400 LKW- und Lieferwagenfahrten DTV. Schwerverkehr und Personenwagen werden also bereits unterschiedlich stark gewichtet. Eine Änderung dieser Fahrtenzahlen bedingt eine Richtplananpassung.

3.9 Welche Strategie verfolgt der Regierungsrat, um bereits bestehende, eigene wie fremde Industriebrachen bei künftigen Standortfragen und Neuansiedlungen einzubeziehen respektive deren Wiedernutzung zu bevorzugen?

Wir haben uns bereits anlässlich einer anderen Interpellation zu den Industriebrachen geäußert, damals v. a. im Zusammenhang mit Altlasten (RRB Nr. 2009/227 vom 17. Februar 2009).

Grundsätzlich sind Standorte in brachliegenden Arealen solchen „auf der grünen Wiese“ vorzuziehen. In der Praxis scheitert diese Strategie jedoch daran, dass weder Grundeigentümer noch Investoren gezwungen werden können, in Industriebrachen zu investieren. Projekte auf unüberbautem Land sind meist kostengünstiger und mit weniger einschränkenden Rahmenbedingungen zu realisieren, weshalb sie oft bevorzugt werden. Der Kanton beteiligt sich deshalb aktiv an der Entwicklung von grösseren Industriebrachen und sucht zusammen mit den Eigentümern nach möglichen Nutzungen. So wurde beispielsweise für das Borregaard-Areal (Riedholz / Luterbach) eine Testplanung durchgeführt und der Kanton hat einen Teil des Areals erworben.

Zusätzlich sind auch die Gemeinden gefordert, in den Ortsplanungen zu prüfen, wie die Industriebrachen künftig genutzt werden sollen.

- 3.10 *Verschiedene Agglomerationsprojekte werden vom Bund und Kanton unterstützt und gefördert. Wie erklärt sich der Regierungsrat das kleinräumige Denken und Handeln der Gemeinde Derendingen und ist der Kanton bereit, bei derartigen raumwirksamen Projekten eine steuernde und aktivere Rolle einzunehmen? Falls ja, wie könnte diese aussehen?*

Der Kanton übernimmt bereits eine aktive Rolle im Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm Solothurn und dem regionalen Entwicklungskonzept Wasseramt. Beide Instrumente fördern und stärken die regionale Zusammenarbeit. Der Kanton hat auch die Leitung bei der Bildung einer regionalen Trägerschaft übernommen. Solange die regionalen Planungen für die Gemeinden jedoch nicht verbindlich sind, bleibt auch hier die Gemeindeautonomie vorbehalten. Auf Ebene der Ortsplanungen ist die Abstimmung der Planung mit den Nachbargemeinden im Planungs- und Baugesetz vorgeschrieben (§ 9 Abs. 4 lit. c Planungs- und Baugesetz, PBG; BGS 711.1).



Andreas Eng
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (br)
Amt für Raumplanung (2)
Amt für Verkehr und Tiefbau
Amt für Umwelt
Volkswirtschaftsdepartement
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat