

Regierungsratsbeschluss

vom 26. April 2022

Nr. 2022/666

KR.Nr. I 0025/2022 (BJD)

Interpellation Marie-Theres Widmer (Die Mitte, Steinhof): Sinnvolle Planung der Standorte von Logistikzentren Stellungnahme des Regierungsrates

1. Vorstosstext

Während der Gemeindepräsidentenkonferenz Wasseramt (im September 2021) stellte Sacha Peter (Chef Amt für Raumplanung) den Bolacker bei der Autobahnausfahrt Kriegstetten als künftigen Standort für ein Logistikzentrum zur Diskussion. In der Bevölkerung gab diese Überlegung im Herbst einiges zu reden - insbesondere, da sich der Bolacker in der Grundwasserschutzzone befindet und als Fruchtfolgefläche genutzt wird. Zudem ist die Realisierung solcher Projekte auf der grünen Wiese schwer verständlich, wenn in der gleichen Region erstens Industriebrachen zur Verfügung stehen und zweitens schon schlechte Erfahrungen mit erbauten Logistikzentren gemacht wurden.

1. Nach welchen Grundsätzen werden die Standorte von Logistikzentren geplant?
2. Welchen Stellenwert haben dabei die Grundwasserschutzzonen und die Fruchtfolgeflächen?
3. Welchen Nutzen verspricht sich die Regierung von der Ansiedlung eines Logistikzentrums?
4. Wo liegen die Nachteile bei der Ansiedlung eines Logistikzentrums?
5. 2014 war die Überbauung Wissensteinfeld, 8 ha beste Fruchtfolgeflächen, ein grosses Thema. Es wurde von 220 neuen Arbeitsplätzen gesprochen. Wie viele neue Arbeitsplätze sind entstanden, wie viele gibt es immer noch? Wie viele Lehrstellen? Aus welcher Gegend kommen die Arbeitnehmenden? In welchem Lohnsegment befinden sich ihre Arbeitsplätze und wo versteuern die Arbeitnehmenden ihren Lohn?
6. Für den Bau des Logistikzentrums musste auch die Infrastruktur angepasst werden. Wer hat diese Kosten übernommen? Gab es zusätzliche Unterstützungen durch den Kanton? Wie haben sich die bereitgestellten Unterstützungen des Kantons konkret ausbezahlt?
7. Das Wissensteinfeld hat unterdessen schon den Besitzer gewechselt. War es in den vergangenen Jahren je entsprechend den Erwartungen ausgelastet? Wurden die Vorleistungen des Kantons zurückbezahlt? Wie fliessen die Erfahrungen aus der Überbauung Wissensteinfeld in die heutigen Überlegungen ein?
8. Der Regierungsrat findet unterdessen sicher auch, dass wertvolle Fruchtfolgeflächen nicht mit Bauten überbaut werden sollten, bei welchen ein grosses Risiko besteht, dass sie selbst zu Industriebrachen werden. Welche Lehren zieht der Regierungsrat aus den

gemachten Erfahrungen im Wissensteinfeld. Was unternimmt der Regierungsrat, um Industriebrachen prioritär zu überbauen?

9. Gibt es auf kantonaler und kommunaler Ebene Vorgaben in Bezug auf eine minimale Arbeitsplatzdichte bei Bauten in der Industrie- und Gewerbezone – insbesondere, wenn rares Kulturland überbaut wird? Wurden im kantonalen Richtplan entsprechende Vorgaben aufgenommen und werden diese entsprechend umgesetzt?

2. Begründung

Im Vorstosstext enthalten.

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Allgemeine Bemerkungen

Die Logistik als Teil eines effizienten Güterverkehrssystems ist Voraussetzung für eine funktionierende und florierende Wirtschaft und widerspiegelt auch unseren Lebensstil bzw. die Bedürfnisse der Bevölkerung. Sie versorgt Haushalte und Unternehmen mit Waren und ist damit für unseren Alltag als «systemrelevant» einzustufen, das hat sich eindrücklich im Rahmen der Covid-19-Krise gezeigt. Aufgrund des anhaltenden Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums hält auch die Nachfrage nach Logistikdienstleistungen schweizweit weiter an. Jüngst ist sogar ein Nachholbedarf für das in letzter Zeit erfolgte sprunghafte Wachstum festzustellen. Zunehmende Logistik bedeutet aber im Endeffekt auch immer zusätzlichen Verkehr und Raumbedarf. In der Vergangenheit wurden nicht immer überzeugende Lösungen gefunden, sei es, weil die gewählten Standorte aufgrund ihrer mangelhaften Erschliessung zu unnötigen Belastungen für die Bevölkerung führten oder der Umgang mit den benötigten Flächen nicht sehr haushälterisch war. Aus diesen Erfahrungen gilt es die richtigen Schlüsse zu ziehen.

Für die Unternehmen der Logistikbranche wird es aufgrund des generell knapper werdenden Raums immer schwieriger, bestehende Standorte zu erweitern oder neue Standorte an geeigneten Lagen zu entwickeln. Es besteht die Gefahr, dass auf verfügbare aber raumplanerisch unerwünschte Standorte ausgewichen wird. Dies mit allen nachteiligen Folgen wie z. B. der Beeinträchtigung bestehender Siedlungen oder unnötig langer Zulaufstrecken zur Autobahn. Erfreulich ist, dass in der Logistikbranche mittlerweile die Bedeutung der für sie geeigneten Standorte anerkannt wird und, sofern solche denn auch verfügbar wären, diese auch für die Entwicklung bevorzugt würden.

Angesichts der aus nationaler und internationaler Sicht zentralen Lage sowie den vorhandenen Gunstlagen an gut durch das Nationalstrassennetz erschlossenen Orten ist der Kanton Solothurn in besonderem Mass für die Ansiedlung von Logistikunternehmen prädestiniert und muss sich deshalb vorausschauend mit den entsprechenden Grundsatzfragen befassen.

Dazu gehört auch, die Einzonung von für Logistik bestens geeigneten Flächen in unmittelbarer Nähe zu Autobahnanschlüssen in Betracht zu ziehen. Neue Flächen auf der grünen Wiese für eine Überbauung in Anspruch zu nehmen, muss dabei in konsequenter Umsetzung des Raumplanungsgesetzes des Bundes und des kantonalen Richtplans weiterhin die grosse Ausnahme bleiben. Bei Nutzungen, für die im heutigen Siedlungsraum aber offensichtlich keine zweckmässigen Entwicklungsmöglichkeiten bestehen, und hierzu zählt die Logistik in ganz ausgeprägtem Masse, soll eine Inanspruchnahme von zusätzlichen Flächen an ausgesprochen gut dafür geeigneten Flächen in Frage kommen, auch wenn diese heute noch keiner Bauzone zugewiesen sind bzw. wenn es sich um Kulturland handelt. Dies wird vom Bundesrecht bewusst nicht ausgeschlossen.

3.2 Zu den Fragen

3.2.1 Zu Frage 1:

Nach welchen Grundsätzen werden die Standorte von Logistikzentren geplant?

Die Grundsätze ergeben sich aus der Raumplanungsgesetzgebung des Bundes. Nach dem Raumplanungsgesetz sorgen Bund, Kantone und Gemeinden dafür, dass der Boden haushälterisch genutzt und das Baugebiet vom Nichtbaugebiet getrennt werden (Art. 1 Abs. 1 RPG; SR 700). Sie stimmen ihre raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander ab und verwirklichen eine auf die erwünschte Entwicklung ausgerichtete Ordnung der Besiedlung. Sie achten dabei auf die natürlichen Gegebenheiten sowie auf die Bedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft.

Die mit Planungsaufgaben betrauten Behörden sind gehalten, Wohngebiete vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen wie Luftverschmutzung, Lärm und Erschütterungen möglichst zu verschonen sowie günstige Voraussetzungen für die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen sicherzustellen (Art. 3 Abs. 3 Bst. b und Bst. d RPG).

Die Kantone sind verpflichtet, in ihren Richtplänen aufzuzeigen, wie Siedlung und Verkehr aufeinander abgestimmt und eine rationelle sowie flächensparende Erschliessung sichergestellt werden (Art. 8a Abs. 1 Bst. b RPG). In Art. 8 Abs. 2 RPG ist festgelegt, dass Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt einer Grundlage im Richtplan bedürfen. Dazu gehören auch «verkehrsintensive Anlagen», wozu auch Logistikzentren gezählt werden.

Der kantonale Richtplan als räumliches Koordinations- und Steuerungsinstrument ist geeignet, um die langfristige räumliche Sicherung von Flächen für Logistiknutzungen vorzunehmen. Vorgängig zur Festlegung von Standorten sind eine stufengerechte Interessenabwägung und eine überregionale Abstimmung vorzunehmen. Auf Stufe der Richtplanung können Rahmenbedingungen festgelegt werden, damit die Standorte möglichst leistungsfähig aber auch möglichst raum-, umwelt- und infrastrukturverträglich sind.

Der Kanton Solothurn definiert in seinem Richtplan in Kapitel S-3.3 Standortkriterien für verkehrsintensive Anlagen. Dabei wird zwischen publikums- und güterverkehrsintensiven Anlagen unterschieden: Eine Anlage gilt als publikumsintensiv, wenn sie mehr als 1'500 Personenwagenfahrten pro Öffnungstag erzeugt, und als güterverkehrsintensiv, wenn sie mehr als 40 Lastwagenfahrten pro Tag generiert. Die Standortkriterien für güterverkehrsintensive Anlagen beinhalten: a) einen Anschluss an den nächsten übergeordneten Verkehrsträger, möglichst ohne grössere Wohngebiete zu tangieren, b) die Nutzung eines bestehenden oder die Möglichkeit für den Bau eines neuen Industriegleisanschlusses sowie c) den Nachweis genügender Strassen- bzw. Knotenkapazitäten. Die Auswirkungen der güterverkehrsintensiven Anlagen sind in jedem Fall soweit wie möglich zu minimieren.

Gemeinden mit geeigneten Standorten sind gehalten, spätestens bei Vorliegen eines konkreten Projektes für eine güterverkehrsintensive Anlage ihre Bauzonen im Sinne der Standortkriterien zu überarbeiten und zu differenzieren. Die Planung ist mit den Nachbargemeinden zu koordinieren und bedarf einer umfassenden Interessenabwägung im Sinne des Art. 3 der Raumplanungsverordnung (RPV; SR 700.1), welche einen vorgesehenen Standort gesamthaft als geeignet beurteilt. Bei dieser sehr anspruchsvollen Aufgabe und insbesondere bei der grenzüberschreitenden Koordination kann der Kanton wertvolle Unterstützung leisten. Immer häufiger wäre es aber zielführend, nicht erst bei Vorliegen eines konkreten Projekts aktiv zu werden, sondern vorausschauend jene Flächen zu identifizieren und planerisch vorzubereiten, welche für solche Nutzungen auch in Frage kommen.

3.2.2 Zu Frage 2:

Welchen Stellenwert haben dabei die Grundwasserschutzzonen und die Fruchtfolgeflächen?

Die Kantone müssen gemäss Gewässerschutzgesetzgebung des Bundes Schutzzonen für die im öffentlichen Interesse liegenden Grundwasserfassungen und -anreicherungsanlagen ausscheiden (Art. 20 GSchG; SR 814.20). Grundwasserschutzzonen bestehen aus verschiedenen Bereichen (S1, S2, S3 etc.). Ausführungen dazu finden sich in Anhang 4 der Gewässerschutzverordnung (GSchV; SR 814.201). In den Grundwasserschutzzonen S1 und S2 gilt grundsätzlich ein Bauverbot. Ausgenommen sind Anlagen, welche für die Wasserversorgung notwendig sind. In der Zone S3 ist eine Bewilligung nach Art. 32 GSchV notwendig.

Im Bereich der Autobahnausfahrt Kriegstetten befindet sich die Grundwasserfassung mit der entsprechenden Schutzzone «Eichholz». Diese wurde vom Regierungsrat am 10. November 1981 genehmigt (RRB Nr. 6200). Die Schutzzone weist bereits heute schwerwiegende Nutzungskonflikte auf; die bestehenden Infrastrukturanlagen stellen ein grosses Gefährdungspotenzial dar.

Südlich der Grundwasserschutzzone «Eichholz» befindet sich das Grundwasserschutzareal «Oberes Wasseramt» (Gemeinden Recherswil, Obergerlafingen, Kriegstetten und Gerlafingen). Dieses wurde am 11. Mai 1982 vom Regierungsrat genehmigt (RRB Nr. 1437). Grundwasserschutzareale sind Gebiete, die für die künftige Nutzung und Anreicherung von Grundwasservorkommen von Bedeutung sind. In diesen Arealen dürfen keine Bauten und Anlagen erstellt oder Arbeiten ausgeführt werden, die künftige Nutzungs- und Anreicherungsanlagen beeinträchtigen können (Art. 21 GSchG). Sie werden so ausgeschieden, dass die Standorte der Grundwasserfassungen und -anreicherungsanlagen zweckmässig festgelegt und die Grundwasserschutzzonen entsprechend ausgeschieden werden können (Anhang 4 GSchV).

Das Amt für Umwelt hat das Projekt «Sicherung Grundwasserdargebot für regionale Wasserversorgung» lanciert. Damit sollen a) die bestehenden Fassungen von regionaler Bedeutung bezeichnet werden, b) bestehende Schutzareale auf ihre Zweckmässigkeit überprüft werden und c) in jedem bedeutenden Grundwasservorkommen mindestens ein neues Schutzareal für eine künftige regionale Fassung mit einer Entnahmekapazität von mindestens 10'000 l/min ausgeschieden werden. Die Grundlagenarbeiten dazu sind abgeschlossen. Nun soll der kantonale Richtplan angepasst werden: Einerseits werden Grundwasserfassungen von regionaler Bedeutung festgelegt, diese sollen prioritär gesichert und geschützt werden, andererseits werden Grundwasserschutzareale festgesetzt. Das bereits bestehende Areal «Oberes Wasseramt» soll nun ausdrücklich in Abstimmung mit anderen Nutzungsansprüchen und im Interesse des Umfeldes des Autobahnanschlusses Kriegstetten überarbeitet und an die Bundesgesetzgebung angepasst werden. Dieses Schutzareal würde sich für den Ersatz von bestehenden Pumpwerken anbieten. Es ist also denkbar, eine Abstimmung zwischen den Erfordernissen des Grundwasserschutzes und den Flächenbedürfnissen einer Logistikansiedlung an diesem Standort herbeizuführen.

Fruchtfolgeflächen (FFF) umfassen das ackerfähige Kulturland und bezeichnen die für die Landwirtschaft geeignetsten Böden. Sie sollen möglichst ungeschmälert und langfristig erhalten bleiben. Den FFF kommt bei der Interessenabwägung einen hohen Stellenwert zu. Im kantonalen Richtplan ist im Kapitel L-1.2 Fruchtfolgeflächen im Planungsgrundsatz L-1.2.1 festgelegt, dass bei allen raumwirksamen Tätigkeiten zu prüfen ist, a) ob für den Flächenverbrauch ein überwiegendes Interesse besteht, b) landwirtschaftlich weniger gut geeignete Böden beansprucht werden können, c) Böden mit einer geringeren Nutzungseignung aufgewertet werden können. Die Raumplanungsgesetzgebung gibt ausserdem vor, dass eine Einzonung von FFF nur erfolgen darf, wenn a) ein, aus der Sicht des Kantons, wichtiges Ziel ohne die Beanspruchung von FFF nicht sinnvoll erreicht werden kann und b) sichergestellt wird, dass die beanspruchten Flächen

nach dem Stand der Erkenntnisse optimal genutzt werden (Art. 30 Abs. 1^{bis} RPV). Mit dem Auftrag Edgar Kupper: Kompensationspflicht bei Fruchtfolgeflächenverbrauch (KRB vom 2. September 2020 / A 0088/2019) ist der Regierungsrat aufgefordert, die FFF in ihrer Gesamtheit zu schonen, ihre Beanspruchung zu minimieren und Regelungen für die Kompensation zu erlassen. Ein entsprechendes Merkblatt ist in Arbeit und wird demnächst zur Verfügung stehen.

3.2.3 Zu Frage 3:

Welchen Nutzen verspricht sich die Regierung von der Ansiedlung eines Logistikzentrums?

Insbesondere in der Region Olten/Gäu wird ein wesentlicher Anteil der Wertschöpfung durch die Logistik generiert. Eine Datenerhebung des Wirtschaftsforschungs- und Beratungsinstituts BAK Economics aus dem Jahr 2020 (neuere Zahlen liegen noch nicht vor) für die Region Olten hat ergeben, dass der aktuelle Wachstumsbeitrag der Branche «Verkehr und Lagerei» bei 17% liegt. Die Prognose 2020-2024 für den Wachstumsbeitrag liegt weiterhin bei 16%. Ein weiterer Messwert, der die Relevanz und den Nutzen der Logistikbranche widerspiegelt, ist der Standortquotient. Dieser misst die Bedeutung einer Branche für die Regionalwirtschaft. Die Berechnung erfolgt, indem die regionale Branchengrösse (nominale Branchenwertschöpfung dividiert durch die Gesamtwertschöpfung) mit der Branchengrösse auf der Ebene der Gesamtschweiz dividiert wird. Ein Wert 2 bedeutet somit beispielsweise, dass die entsprechende Branche in der Region doppelt so gross ist wie im Schweizer Durchschnitt; ein Wert 0.5, dass die Branche in der Region halb so gross ist wie im Schweizer Durchschnitt. In der Region Olten ist der Standortquotient für die Branche «Verkehr und Lagerei» am höchsten und liegt bei knapp 4. Dies zeigt die ausserordentlich hohe Bedeutung und auch den Nutzen dieser Branche für die Region und den Kanton Solothurn.

Diesbezüglich sei auch auf die Medienberichte jüngeren Datums verwiesen (so Solothurner Zeitung vom 8. Februar 2022), indem, mit Bezug auf Daten des Bundesamts für Statistik, unter anderem treffend ausgeführt wird, dass die Logistikbranche eine Wachstumstreiberin sei, ohne diese wäre die Zahl der Arbeitsplätze im Kanton Solothurn in den vergangenen Jahren nicht gestiegen.

Im Ergebnis darf von der Ansiedlung eines zeitgemäss ausgestalteten Logistikzentrums durchaus auch ein offensichtlicher wirtschaftlicher Mehrwert für die Standortgemeinden und den Kanton erwartet werden. Dabei ist festzuhalten, dass das weitverbreitete Bild von Logistik, welches von eingeschossigen Lagerhallen, Niedriglohn-Jobs und lärmigen und luftverschmutzenden Lastwagenkolonnen geprägt ist, je länger je weniger zutrifft.

3.2.4 Zu Frage 4:

Wo liegen die Nachteile bei der Ansiedlung eines Logistikzentrums?

Die Logistik gilt gemeinhin als flächenintensive Nutzung, aus diesem Grund und wegen des generierten hohen Verkehrsaufkommens ist sie umstritten. Indem die Ansiedlung von Logistikstandorten, gemäss dem vom Kanton verfolgten Ziel, an optimal gelegenen und genutzten Flächen erreicht wird, können die ggf. nachteiligen Auswirkungen soweit wie möglich minimiert werden. Es dürfte auch opportun sein, solche neuen Standorte mit einer hohen Anforderung an die konkrete Bodennutzung zu verknüpfen und nur jene Logistiktutzungen zuzulassen, welche diese erhöhten Anforderungen auch einlösen können.

Aufgrund der Lagegunst des Kantons Solothurn steht aber ausser Frage, dass neue Logistiktutzungen auch zukünftig in diesen Raum drängen werden. Die Frage ist somit nicht ob, sondern wo und in welcher Form sich die Logistik im Kanton Solothurn ansiedeln wird. Vor diesem Hintergrund erscheint es wichtig, die Entwicklung der Logistikstandorte nicht einfach dem Zufall zu

überlassen, sondern in Zusammenarbeit mit den Standortgemeinden und Regionen auf eine Entwicklung an dafür optimal gelegenen Standorten und eine bodensparende, nachhaltige Ausgestaltung der Bauten und Anlagen hinzuwirken. Dies kann insbesondere geschehen, indem entsprechende konkrete Vorschläge für solche Eignungsgebiete in die öffentliche Diskussion eingebracht und dann ggf. mit dem kantonalen Richtplan auch festgelegt werden.

3.2.5 Zu Frage 5:

2014 war die Überbauung Wissensteinfeld, 8 ha beste Fruchtfolgeflächen, ein grosses Thema. Es wurde von 220 neuen Arbeitsplätzen gesprochen. Wie viele neue Arbeitsplätze sind entstanden, wie viele gibt es immer noch? Wie viele Lehrstellen? Aus welcher Gegend kommen die Arbeitnehmenden? In welchem Lohnsegment befinden sich ihre Arbeitsplätze und wo versteuern die Arbeitnehmenden ihren Lohn?

Das Logistikzentrum im Wissensteinfeld wurde 2015 in Betrieb genommen. Aufgrund von verschiedenen Eigentümerwechseln variierte die Anzahl der Arbeitsplätze über die Jahre. Derzeit sind rund 120 Arbeitsplätze vorhanden, die Anzahl der Lehrstellen ist nicht bekannt. Rund 10% der Beschäftigten arbeiten im administrativen Bereich, die anderen sind in der Lagerei und im Betrieb beschäftigt. Ca. 10% der Angestellten kommen von ausserhalb des Kantons oder aus dem Ausland. Der Grossteil der Mitarbeitenden ist im Wasseramt ansässig.

Die Entwicklung und die Nutzung im Wissensteinfeld erweisen sich im Rückblick nicht als beispielhaft und könnten die nunmehr vorstehend konkreter formulierten generellen Standortanforderungen zur Ansiedlung neuer Logistikenutzungen nicht erfüllen.

3.2.6 Zu Frage 6:

Für den Bau des Logistikzentrums musste auch die Infrastruktur angepasst werden. Wer hat diese Kosten übernommen? Gab es zusätzliche Unterstützungen durch den Kanton? Wie haben sich die bereitgestellten Unterstützungen des Kantons konkret ausbezahlt?

Die Zufahrt zum Wissensteinfeld wurde ausgebaut, eine Brücke über die Autobahn wurde erstellt. Diese wurde von den Investoren finanziert und das Eigentum wurde an die Gemeinde Dendingen übertragen. Auch die weitere Infrastruktur auf dem Gelände wurde von den Investoren finanziert. Der Kanton war an der Finanzierung der Strassenausbauten nicht beteiligt und hat auch keine anderen finanziellen Unterstützungen geleistet.

3.2.7 Zu Frage 7:

Das Wissensteinfeld hat unterdessen schon den Besitzer gewechselt. War es in den vergangenen Jahren je entsprechend den Erwartungen ausgelastet? Wurden die Vorleistungen des Kantons zurückbezahlt? Wie fliessen die Erfahrungen aus der Überbauung Wissensteinfeld in die heutigen Überlegungen ein?

Die Auslastung im Wissensteinfeld lag bisher eher unter den Erwartungen. Dies liegt insbesondere daran, dass der Bürokomplex, der als Schulungszentrum vorgesehen war, bislang nicht in Betrieb genommen wurde. Der Kanton hat aber keine Vorleistungen erbracht.

Grundsätzlich sind die Vorgaben der Gemeinde in ihren kommunalen Zonenreglementen relevant dafür, was in den jeweiligen Zonen zulässig ist. Das Gebiet Wissensteinfeld war damals eine unbebaute Industriezone. Eine Einzonung war nicht notwendig. Hingegen war ein Gestaltungsplanverfahren aufgrund der Umweltverträglichkeitsprüfungspflicht der Anlage notwendig, die kommunalen Bestimmungen hätten das Vorhaben ansonsten im Baugesuchsverfahren zugelassen.

Mit der Revision des Raumplanungsgesetzes des Bundes und dem neuen kantonalen Richtplan steht eine effiziente Nutzung der Arbeitszonen im Zentrum. Dies zeigt sich auch in den revidierten kommunalen Zonenvorschriften, welche höhere Anforderungen an Betriebe stellen. Für eine mit dem Wissensteinfeld vergleichbare Ansiedlung wäre heute jedenfalls eine Einzonung bzw. der Verbrauch von Fruchtfolgeflächen ausgeschlossen.

3.2.8 Zu Frage 8:

Der Regierungsrat findet unterdessen sicher auch, dass wertvolle Fruchtfolgeflächen nicht mit Bauten überbaut werden sollten, bei welchen ein grosses Risiko besteht, dass sie selbst zu Industriebrachen werden. Welche Lehren zieht der Regierungsrat aus den gemachten Erfahrungen im Wissensteinfeld. Was unternimmt der Regierungsrat, um Industriebrachen prioritär zu überbauen?

Es ist richtig, dass Industriebrachen weiter genutzt bzw. einer neuen Nutzung zugeführt werden sollen, dies entspricht den Zielen der Siedlungsentwicklung nach Innen. Bestehende Industriebrachen eignen sich aber aufgrund ihrer konkreten Lage nicht in jedem Fall für die Ansiedlung von Logistik. Wie bereits zu Frage 4 ausgeführt, verfolgt der Kanton das Ziel, dass Logistiknutzungen an besonders geeigneten Standorten liegen.

Mit der regionalen Arbeitszonenbewirtschaftung, die auf der Grundlage des kantonalen Richtplans eingeführt wird und sich derzeit im Aufbau befindet, verfügen Gemeinden, Region und Kanton über ein geeignetes Instrument zur Steuerung der Nutzung vorhandener Flächen in Arbeitszonen. Die entstehende Datenbank ist eine wichtige Grundlage, um einen Überblick über das vorhandene Inventar an Flächen zu gewinnen. So lässt sich feststellen, ob und wo für Ansiedlungen geeignete bereits eingezonte, aber noch unbebaute Flächen, leerstehende Bauten oder andere Brachen vorhanden sind.

Aufgrund der bereits verfügbaren Daten für die Region Solothurn lässt sich jedoch festhalten, dass solche Flächen, welche sich auch wirklich für Logistiknutzungen eignen, nicht vorhanden oder dann nicht verfügbar sind.

3.2.9 Zu Frage 9:

Gibt es auf kantonomer und kommunaler Ebene Vorgaben in Bezug auf eine minimale Arbeitsplatzdichte bei Bauten in der Industrie- und Gewerbezone – insbesondere, wenn rares Kulturland überbaut wird? Wurden im kantonalen Richtplan entsprechende Vorgaben aufgenommen und werden diese entsprechend umgesetzt?

Die Vorgaben bezüglich der Dichte ergeben sich grundlegend aus der im Raumplanungsgesetz verankerten Strategie der «Siedlungsentwicklung nach Innen». Art. 3 Abs. 3 RPG fordert, dass die Ausdehnung der Siedlungen begrenzt wird, unter anderem mit Massnahmen zur besseren Nutzung der brachliegenden oder ungenügend genutzten Flächen in Bauzonen und der Möglichkeiten zur Verdichtung der Siedlungsfläche. Damit wird eine Erhöhung der Nutzungsdichte angestrebt, welche durch die Anzahl der Einwohner und Beschäftigten pro Flächeneinheit in der Bauzone definiert ist. Gemäss Raumplanungsverordnung haben die Kantone in den kantonalen Richtplänen Aufträge zu erteilen, um die bestehenden und neu geschaffenen Bauzonen bodensparend und effizient zu bebauen und zu verdichten (Art. 5a Abs. 3 Bst. b RPV).

Der Richtplan des Kantons Solothurn trifft im Planungsgrundsatz S-1.1 Aussagen zur Siedlungsentwicklung nach Innen. Ziel ist es, die Anzahl der Raumnutzer pro Fläche zu erhöhen. Konkrete Vorgaben zu Dichterichtwerten sind jedoch nicht zielführend, dies gilt besonders für Arbeitszonen. Bezüglich der anzustrebenden Dichten macht der Richtplan daher qualitative Vorgaben. Die Gemeinden setzen die Vorgaben aus dem Richtplan in ihren Ortsplanungen um.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang die Feststellung, dass die sich ergebende Raumnutzerdichte insbesondere aufgrund der zunehmenden Technologisierung gerade bei Arbeitszonen oder auch Logistiknutzungen nicht die einzige massgebende Beurteilungsgrösse sein kann. Es braucht letztlich immer eine gesamtheitliche Beurteilung eines konkreten Vorhabens, um festzulegen, ob eine solche Nutzung zusätzliche Einzonungen rechtfertigt oder nicht. Von diesem Standpunkt aus ist es wichtig, bei beabsichtigten Einzonungen für Logistiknutzungen frühzeitig die konkreten Eckwerte eines solchen Vorhabens zu kennen bzw. im kantonalen Richtplan festzulegen. Damit besteht auch für weite Kreise die Gelegenheit, sich zu einer solchen Logistik-Entwicklung im Rahmen einer Richtplananpassung zu äussern.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (br)
Amt für Raumplanung
Volkswirtschaftsdepartement
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat