

Kantonales Amt für Raumplanung  
Herr Bernard Staub  
Werkhofstrasse 59  
4509 Solothurn

Grenchen, 30. Oktober 2015

### **Gesamtüberprüfung Kantonalen Richtplan Stellungnahme der REPLA GB zur öffentlichen Auflage**

Sehr geehrter Herr Staub

Sie geben uns die Möglichkeit zur Gesamtüberprüfung des Kantonalen Richtplans Stellung zu nehmen, dafür danken wir Ihnen. Bitte entschuldigen Sie den Verzicht auf die Benützung des elektronischen Fragebogens, der Aufbau (abschicken von Einzelstatements ohne nachträgliche Korrekturmöglichkeiten) ist für unsere Zwecke nicht geeignet.

#### **Grundsätzliche Betrachtungen**

Wir vermissen in diesem Richtplan eine klare, aber auch mutige planungspolitische Entwicklungsstrategie des Regierungsrats, welche auf die zukünftige Entwicklung des Kantons Solothurn (zumindest der Regionen im Mittelland) als sehr wichtigen Industriekanton Rücksicht nimmt. So bekommen die sogenannten Top-Entwicklungsstandorte zu wenig planerische Unterstützung.

Der Richtplan enthält teils sich widersprechende Zielsetzungen. Im Rahmen der Nutzungsplanung werden solche Zielkonflikte deshalb aufeinanderprallen und es werden von den Planungsbehörden im Einzelfall eigene Prioritäten gesetzt werden müssen. Dazu wäre es im Gesamtinteresse des Kantons wichtig, wenn im Richtplan selber bereits entweder eine klare Prioritätenfestlegung oder zumindest Hauptzielvorgaben für die Interessenabwägung enthalten wären. Als Beispiel nennen wir die Flugplatzweiterung in Grenchen, wo der Regierungsrat für einen Top-Entwicklungsstandort in einem sich überdurchschnittlich entwickelnden Wirtschaftsraum dem Natur- und Landschaftsschutz höhere Prioritäten einräumte, als der notwendigen wirtschaftlichen Entwicklung in der Region und im Kanton. Aus dem Richtplan selber lässt sich dies nicht ableiten. Oder das Gebiet Grenchen/Bettlach (Neckarsulmstrasse) wird als Top-Entwicklungsstandort der Hauptstadtregion Schweiz bezeichnet und gleichzeitig wird gefordert, dass die Standortgemeinden den Nachweis einer genügenden Erschliessung erbringen, ohne entsprechende Massnahmen aufzunehmen (siehe auch Bemerkung zu Kapitel B-4.2).

### **B-1.3 Verkehr**

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) wird im Richtplan quasi ausgeblendet und trotzdem ist er omnipräsent. Für die Weiterentwicklung des Kantons Solothurn ist eine langfristige übergeordnete Verkehrsstrategie notwendig, welche einerseits die Verkehrsflüsse langfristig lenkt und steuert und die Siedlungsentwicklung positiv unterstützt. Es sind überregionale Verkehrsentlastungsprojekte oder Siedlungsumfahrungssprojekte als strategische Verkehrsführungsmassnahmen zu definieren (z.B. die Verbesserung des Autobahnanschlusses Grenchen sowie die Verbesserung der Sicherheit beim Flugplatz Grenchen).

### **B-1.4 Natürliche Ressourcen**

Die Aussagen zum weiteren Kulturlandverlust, Landschaft unter Druck und Zunahme der biologischen Qualität widersprechen sich. Mit einer klaren Wirtschafts- und Verkehrspolitik sowie einer nachhaltigen und aktiven Landwirtschaftspolitik können nicht gleichzeitig natürliche Ressourcen um jeden Preis geschont werden.

### **B-1.5 Zusammenarbeit und Koordination in funktionalen Räumen**

#### Antrag

Abschnitt Herausforderungen: den Satz „Regionale Zusammenarbeit verstärken“ ergänzen mit: unter Einbezug der Cluster der Uhren- und Medizinalindustrie am Jürasüdfuss zwischen Biel und Solothurn.

#### Begründung

Der Raum zwischen Biel und Solothurn ist ein funktionaler Raum, welcher zwingend über die Kantonsgrenze zu betrachten ist. Im Bözingenfeld sind die Reserven für eine weitere Entwicklung im grösseren Stil ausgeschöpft. Im Raum Pieterlen sind noch grosse Reserven (10 ha) vorhanden – eine Verlagerung vom Bözingenfeld Richtung Pieterlen ist anzunehmen. In Lengnau wird die Rado ihren Produktionsstandort erweitern und der Bau der CSL Behring Produktionsstätte wird weitere Arbeitsplätze schaffen, welche Mehrverkehr verursachen und die Wohnungsnachfrage erhöhen werden.

Der Entscheid des Regierungsrats des Kantons Bern betreffend den Standort des Campus der Berner Fachhochschule in Biel sowie die Aufnahme der Stadt Biel/Bienne in die Startkonfiguration des Innovationsparks Schweiz werden die wirtschaftliche Entwicklung in diesem Raum noch weiter verstärken. Eng damit verbunden ist auch die Entwicklung von Siedlung und Verkehr. Mit der Fertigstellung des Ost-Astes der Umfahrung Biel wird sich die Verkehrssituation in unserem Raum nochmals verändern. Der Kanton Solothurn kann vor diesen Tatsachen nicht die Augen verschliessen.

### **B-4.2 Agglomerationsprogramme / A. Ausgangslage**

#### Antrag

Im Anschluss an den Absatz: „Der Kanton Solothurn beteiligt sich an folgenden Agglomerationsprogrammen“ soll der folgende Wortlaut aufgenommen werden:

Für die Region Grenchen, Bettlach, Lengnau soll ein kantonsübergreifendes Agglomerationsprogramm erarbeitet werden.

### Begründung

Die Gemeinden Grenchen, Bettlach, Lengnau erfüllen zusammen die Anforderungen für ein Agglomerationsprogramm gemäss den Vorgaben des Bundes. Die Region Grenchen ist schon heute eines der grössten Arbeitsplatzzentren des Kantons Solothurn. Grenchen/Bettlach wird als Entwicklungsgebiet von kantonaler Bedeutung für Industrie bezeichnet (Zwischenergebnis S-1.1.6), sowie als Top-Entwicklungsstandort (S.3.1.10). Die notwendige Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr, mit allen zugehörigen raumplanerischen Fragen sind nur im Verbund mit den betroffenen Gemeinden und Kantonen zu treffen. Die Auswirkungen der Arbeitsplatzentwicklung betreffen neben dem Verkehr (MIV, öV, LV) auch die umliegenden Wohnstandorte und die Versorgung. Diese Anliegen rechtfertigen die Erarbeitung eines Agglomerationsprogramms.

### **S-1.1 Siedlungsgebiet und Bauzonen / S-1.1.6 Vorhaben / Arbeiten**

#### Antrag

Ergänzung mit der Bezeichnung Top-Entwicklungsstandort.

#### Begründung

Grenchen/Bettlach gilt als Top-Entwicklungsstandort der Hauptstadtregion Schweiz (S-3.1.10). Dieser Umstand ist zu erwähnen und die Bedeutung des Anliegens zu unterstreichen. Die REPLA GB erwartet vom Kanton Solothurn eine entsprechende Unterstützung bei der Entwicklung des betroffenen Gebiets (gemäss S-3.1.5).

### **L-3.3.5 Wildtierkorridor SO 16 Bettlach – Altreu**

#### Antrag

Aufzeigen, inwiefern die ökologischen Ausgleichsflächen beziehungsweise die Wildtierkorridore in Konflikt zu den Fruchtfolgeflächen (FFF, Kapitel L-1.2) sowie zur landwirtschaftlichen Nutzung dieser Flächen stehen.

#### Begründung

Die „spezifischen Massnahmen“ innerhalb der einzelnen Wildtierkorridore sind nicht bekannt und wurden bisher nicht kommuniziert. Es darf nicht sein, dass die durch den ökologischen Ausgleich / Wildtierkorridor betroffenen Flächen einerseits die festgelegten Mindestflächen der FFF betreffen und in Konsequenz dazu die Möglichkeiten der Siedlungsentwicklung hemmen.

### **L-5: Gebiete und Vorhaben für Freizeit, Sport und Erholung**

#### Antrag

Die Zone Freizeitnutzung (Bootshafen) ist explizit als Festsetzung darzustellen und in die Liste der Freizeit- und Sportanlagen von (über)regionaler Bedeutung aufzunehmen.

#### Begründung

Im Entwurf zur Anhörung (Version 11/2012) war der Bootshafen Grenchen (L-5.2.4) explizit in der Abstimmungskategorie „Zwischenergebnis“ erwähnt. Unter dem Bezirk Lebern stand der Satz „Aarbrugg Ost und West (Gemeindegebiet von Grenchen): Bestehende Freizeitanlagen erhalten. Ergänzen mit weiteren Angeboten, u.a. Bootshafen und Bademöglichkeiten.“

Im Entwurf für die öffentliche Auflage (Version 06/2015) ist der Bootshafen nicht mehr explizit erwähnt und der Satz „Aarbrügg Ost und West (Gemeindegebiet von Grenchen). Bestehende Freizeitanlagen erhalten. Ergänzen mit weiteren Angeboten, u.a. Bootshafen und Bademöglichkeiten.“ wurde unverändert stehen gelassen. Der Wandel vom Zwischenergebnis zur Festsetzung ist nicht klar. Für den Bootshafen liegt ein genehmigter Gestaltungsplan vor und die Grösse wird von regionaler Bedeutung sein. Wenn keine anderen Argumente für ein Zwischenergebnis vorliegen, soll der Bootshafen explizit als Festsetzung aufgeführt werden und nicht marginal, so wie im vorerwähnten Satz.

## **V-2.14 Motorisierter Individualverkehr, Vorhaben**

### Antrag

A5 Optimierung Autobahnanschluss Grenchen. Zur Beseitigung von Engpässen im Kantonalstrassennetz soll der Autobahnanschluss Grenchen bezüglich Kapazität, Verkehrssicherheit, Berücksichtigung des hohen Schwerverkehrsanteils usw. optimiert werden.

### Begründung

Die Eröffnung der Nationalstrasse A5 Zuchwil und Biel im Jahre 2002 hat eine neue Dynamik in die Jura-Südfussregion zwischen Solothurn und Biel gebracht. Die Nachfrage nach Gewerbe-, Dienstleistungs- und Industrieflächen ist gestiegen und im Bereich Freizeit und Verkauf zeichnete sich ein zusätzlicher Landbedarf ab.

Die folgenden Probleme führen zu einer starken Beeinträchtigung der Wohn- und Lebensqualität sowie zu einer Behinderung der Entwicklung. Sie werden sich in den kommenden Jahren weiter akzentuieren:

- Infolge Verstopfung der Verkehrsknoten Biel und Solothurn weicht der Durchgangsverkehr (Schwerverkehr) vermehrt in die Korridore an der Peripherie dieser Agglomerationen aus und führt in unserer Region zu Beeinträchtigungen.
- Nur eine für alle Gewichtskategorien begehbare Brücke verbindet die Strassen des Nordens (Autobahn und T5) mit denjenigen des Südens. Der Verkehr konzentriert sich auf die Knotenpunkte Lengnau und Grenchen.
- Die im Verkehrskonzept der Region Grenchen-Büren aus dem Jahre 2008 prognostizierten Staus auf der T5 und dem Autobahnknoten Grenchen-Arch sind heute eine Tatsache. Die Funktionsfähigkeit des Verkehrsnetzes in den Achsen Lengnau - Bettlach, Büren - Pieterlen und Arch - Grenchen stösst in den Hauptverkehrszeit an seine Grenzen und wird sich in Zukunft noch wesentlich verschlechtern (Staus, Zeitverluste, Störungen Busbetrieb).

## **V-2.2 Kantonsstrassen**

Das verkehrspolitische Leitbild ist an eine übergeordnete Wirtschaftspolitik anzupassen. Damit Siedlungsräume entlastet werden können, sind klare und erkennbare Umfahrungsstrassenkonzepte zu entwickeln und umzusetzen.

### V-8.3 Planungsgrundsätze Luftverkehr

#### Antrag

Der Planungsgrundsatz muss in dieser Form bestehen bleiben. Der Regierungsratsentscheid vom September 2015 darf nicht dazu führen, dass zukünftige Anpassungen am Flughafen Grenchen unterbunden werden. Die Region erwartet, dass der Kanton Solothurn die erwähnte Bedeutung des Flughafens weiterhin anerkennt.

#### Begründung

Der Raum Pieterlen - Lengnau – Grenchen - Bettlach gehört zu den sogenannten Top-Entwicklungsstandorten mit Entwicklungspotenzial der Hauptstadtregion Schweiz. Im kantonalen Raumkonzept ist Grenchen, gleichwertig mit Solothurn und Olten ein Hauptzentrum. Für den Kanton Solothurn dürfte wichtig sein, dass in Grenchen der einzige Flughafen dieser Grösse im Kanton liegt. Der Flughafen gilt als überregional bedeutender Standortfaktor für die regionale, kantonale Wirtschaft und die Wirtschaft der Hauptstadt Region Schweiz sowie für den Tourismus.

Der Flughafen ist ein bedeutendes Alleinstellungsmerkmal und wichtig für die Entwicklung der Wirtschaft in unserer Region.

### E-2.1 Energieplanung und –versorgung, Planungsgrundsätze; E-2.1.2

Der Passus „Der Kanton unterstützt Regionen und Gemeinden bei der Erarbeitung einer behördenverbindlichen Energieplanung.“ ist zu wenig griffig. Nur die Schaffung der rechtlichen Grundlage im Energiegesetz kann der Behördenverbindlichkeit zum Durchbruch verhelfen. Hier müsste zumindest die Ausrichtung eines Kantonsbeitrages mit der Bedingung verknüpft werden, dass die Behördenverbindlichkeit im Gemeinderat beschlossen wird.

Freundliche Grüsse

**Regionalplanung im Raume Grenchen-Büren**



Dr. Konrad Schleiss, Präsident



Jean-Pierre Ruch, Geschäftsführer

**Kopie:**

An die Mitgliedgemeinden der REPLA GB