

Regierungsratsbeschluss

vom 22. September 2020

Nr. 2020/1388

KR.Nr. I 0109/2020 (BJD)

Interpellation fraktionsübergreifend: Überkantonale Abstimmung von raumwirksamen Tätigkeiten Stellungnahme des Regierungsrates

1. Interpellationstext

In der Gemeinde Roggwil (BE) ist vom 22. Oktober 2019 bis am 25. November 2019 eine Änderung der Nutzungsplanung zur öffentlichen Mitwirkung aufgegeben. Ziel der Nutzungsplanungsänderung ist es, im Gebiet «Brunnmatt» planerische Grundlagen zu schaffen, um ein Verteilzentrum eines Detailhändlers ansiedeln zu können. Das geplante Vorhaben liegt in unmittelbarer Nachbarschaft zu den Kantonen Solothurn, Aargau und Luzern. Es weist einen Grundriss von 600 Metern Länge und 80 Metern Breite auf und verursacht an den Werktagen 710 Lastwagenfahrten. Gemäss Mitwirkungsbericht wird das vorgesehene Areal über zwei Strassenanschlüsse mit der Hauptverkehrsstrasse (Landstrasse) und den A1-Autobahnanschlüssen Niederbipp und Rothrist sowie dem A2-Autobahnanschluss Reiden über die St. Urbanstrasse erschlossen. Wird jedoch mittelfristig der Ersatz der unter Denkmalschutz stehenden Aarebrücke zwischen Murgenthal und Fülenbach im Raum Bännli realisiert, dürfte der Autobahnanschluss Härkingen unmittelbar betroffen sein.

Das Verfahren wird vom Kanton Bern von der Volkswirtschaftsdirektion in einem priorisierten Verfahren unterstützt und eng begleitet.

Art. 7 Abs. 1 RPG verpflichtet die Kantone zur Zusammenarbeit, wenn sich ihre Aufgaben berühren.

Die Gemeindepräsidentenkonferenz Gäu (GPG) zeigt sich besorgt und befürchtet, dass bei einer Realisierung des Verteilzentrums dem Druck auf eine Öffnung des neuen Aareübergangs für LKW - trotz klarer Ablehnung der Gäuer Gemeinden - nachgegeben werden muss. Die GPG bemängelt die Tatsache, dass für das Gäu nach wie vor ein Verkehrskonzept fehlt.

Wir bitten den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Hat der Regierungsrat während dem Mitwirkungsverfahren eine Eingabe gemacht?
2. Wurde der Regierungsrat von der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Bern über die geplanten Aktivitäten bezüglich eines Verteilzentrums eines Detailhändlers im Gebiet „Brunnmatt“ in Roggwil BE in unmittelbarer Grenznähe zum Kanton Solothurn informiert oder einbezogen?
3. Ist der Regierungsrat der Meinung, dass sich im vorliegenden Fall bezüglich eines möglichen Verteilzentrums in Roggwil die Aufgaben der Kantone Bern und Solothurn sowie Aargau und Luzern im Sinne von Art. 7 Abs. 1 RPG berühren und der Kanton Bern seiner Pflicht zur Zusammenarbeit genügend nachgekommen ist?
4. (5). Wie gedenkt der Regierungsrat, in das Verfahren einzugreifen?

2. Begründung

Im Vorstosstext enthalten.

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Vorbemerkungen

In Roggwil (BE) sollte im Gebiet «Brunnmatt» (ehemaliges Gugelmannareal) auf einer Fläche von ca. 7 ha ein regionales Warenverteilzentrum erstellt werden. Das heutige Verkehrsaufkommen des Areals wird auf 200-300 Fahrten (durchschnittlicher täglicher Verkehr, DTV) geschätzt. Das geplante Vorhaben ging davon aus, dass an Werktagen 710 Lastwagen- und 520 Personenwagenfahrten generiert werden. Der grösste Teil des Lastwagenverkehrs sollte Richtung Norden nach Rothrist (AG), aber auch Richtung Westen nach Niederbipp (BE) und Osten nach Reiden (LU) auf die Autobahn geführt werden.

Zwischenzeitlich wurde die für das Vorhaben nötige Zonenplanänderung von der Gemeindeversammlung in Roggwil abgelehnt. Trotzdem ist es weiterhin berechtigt, die mit dem Vorhaben verbundenen grundsätzlichen Fragen zu beleuchten.

Nach dem Raumplanungsgesetz haben die Kantone in der Richtplanung mit den Behörden des Bundes und der Nachbarkantone zusammenzuarbeiten, soweit ihre Aufgaben sich berühren (Art. 7 Abs. 1 RPG; SR 700). So lädt der Kanton Bern den Kanton Solothurn als Nachbarkanton bei Anpassungen am kantonalen Richtplan jeweils während der öffentlichen Mitwirkung zur Stellungnahme ein. Im Rahmen der Genehmigung der Richtplananpassung ist der Kanton Solothurn sodann vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) anzuhören (Art. 11 Abs. 1 Raumplanungsverordnung, RPV; SR 700.1). In den Fällen, wo sich Kantone untereinander nicht darüber einigen können, wie raumwirksame Tätigkeiten aufeinander abgestimmt werden sollen, erfolgt die Klärung im Rahmen des Genehmigungsverfahrens des Bundes.

In Art. 8 RPG ist festgelegt, dass Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt einer Grundlage im Richtplan bedürfen. Damit soll einerseits die räumliche Koordination im Grundsatz sichergestellt werden. Andererseits wird damit den Nachbarkantonen die Möglichkeit eröffnet, sich stufengerecht in die Diskussion einzubringen und bei Bedarf eine Bereinigung im Rahmen des Genehmigungsverfahrens des Bundes zu verlangen. Der Kanton Bern stufte das Vorhaben in Roggwil als nicht richtplanrelevant ein. Er hat festgelegt, dass ein Vorhaben dann als verkehrsintensiv gilt, wenn es im Jahresdurchschnitt 2000 oder mehr Fahrten pro Tag verursacht (Art. 91 a Bauverordnung, BauV; BSG 721.1). Solche Vorhaben benötigen eine Grundlage in der Richtplanung. Zusätzlich wird zwischen kantonalen und regionalen Standorten für verkehrsintensive Vorhaben (ViV) unterschieden: ViV mit mehr als 5000 täglichen Fahrten sind nur an kantonalen Standorten zulässig, solche mit 2000-5000 Fahrten an kantonalen und regionalen Standorten. Letztere sind von den Regionen in ihren regionalen Richtplänen (Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte RGSK) zu bezeichnen. Das Gebiet in Roggwil ist im RGSK Oberaargau verankert. Die regionalen Richtpläne werden vom Kanton Bern auf ihre Rechtmässigkeit überprüft. Der Kanton Solothurn wird anlässlich der Vorprüfung zur Stellungnahme eingeladen. Eine Genehmigung seitens Kanton Bern erfolgt nur, wenn die Planungen im Einklang mit den Richtplänen der Nachbarkantone stehen. Mit der Genehmigung werden die regionalen Richtpläne für die Behörden im Kanton Bern verbindlich. Der Kanton Solothurn kennt keine regionalen Richtpläne. In seinem kantonalen Richtplan unterscheidet er zwischen publikums- und güterverkehrsintensiven Vorhaben: eine Anlage gilt als publikumsintensiv, wenn sie mehr als 1'500 Personenwagenfahrten pro Öffnungstag erzeugt, und als güterintensiv, wenn sie mehr als 400 Lastwagenfahrten pro Tag generiert. Ein Vorhaben, wie es in Roggwil

geplant war, müsste im Kanton Solothurn folglich das Richtplanverfahren auf kantonaler Ebene durchlaufen.

Die Befürchtungen der Gemeindepräsidentenkonferenz Gäu (GPG) im Zusammenhang mit einem neuen Aareübergang sind nachvollziehbar. Die heutige Holzbrücke erlaubt kein Passieren des Schwerverkehrs, weshalb im aktuellen Zustand für Nutzungen im Kanton Bern die Autobahnanschlüsse Rothrist und Reiden, nebst Niederbipp von Interesse sind bzw. im Vordergrund stehen. Mit einer LKW-tauglichen neuen Aarequerung könnte jedoch eine Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Achse Fülenbach - Härkingen - Autobahnanschluss Egerkingen resultieren, was klar nicht im Interesse des Kantons Solothurn ist.

3.2 Zu den Fragen

3.2.1 Zu Frage 1:

Hat der Regierungsrat während dem Mitwirkungsverfahren eine Eingabe gemacht?

Das Vorhaben liegt innerhalb der rechtskräftigen Bauzonen der Gemeinde Roggwil (BE). Im Hinblick auf die erforderliche Anpassung der Nutzungsplanung hat die Gemeinde Roggwil das Mitwirkungsverfahren durchgeführt. Der Kanton Solothurn hatte zu diesem Zeitpunkt keine Kenntnis vom Vorhaben und sich deshalb während des Mitwirkungsverfahrens nicht dazu geäußert.

3.2.2 Zu Frage 2:

Wurde der Regierungsrat von der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Bern über die geplanten Aktivitäten bezüglich eines Verteilzentrums eines Detailhändlers im Gebiet „Brunnmatt“ in Roggwil BE in unmittelbarer Grenznähe zum Kanton Solothurn informiert oder einbezogen?

Das Amt für Raumplanung (ARP) des Kantons Solothurn wurde vom aargauischen Regionalplanungsverband zofingenregio auf das Vorhaben aufmerksam gemacht. Die daraufhin vorgenommenen Abklärungen ergaben, dass das Projekt gemäss Festlegungen des Kantons Bern kein Richtplanverfahren auf kantonaler Ebene voraussetzt, und der Kanton Solothurn deshalb nicht ins Verfahren einbezogen wurde. Aufgrund der kritischen Rückmeldungen aus den Kantonen Aargau, Luzern und Solothurn lud das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) des Kantons Bern die Nachbarkantone im Rahmen der kantonalen Vorprüfung der Nutzungsplanung zur Stellungnahme ein. Das ARP äusserte sich in seinem Schreiben nicht nur zur Planung in Roggwil, sondern generell zum Umgang mit verkehrsintensiven Vorhaben im Grenzgebiet Bern-Solothurn, da in der Gemeinde Utzenstorf ein ähnlich gelagertes Vorhaben in Planung ist. Das ARP bemängelte in seiner Rückmeldung, dass der Kanton Solothurn sich in beiden Fällen nicht frühzeitig zu den Planungsabsichten äussern konnte, und forderte, dass dies in den weiteren Verfahrensschritten zu beiden Vorhaben in geeigneter Form auf Kantons- und Gemeindeebene nachzuholen sei.

Das Vorhaben in Roggwil unterstand der UVP-Pflicht. Das Amt für Umwelt (AfU) des Kantons Solothurn wurde im April 2020 von der Umweltschutzfachstelle des Kantons Bern zur Stellungnahme zu Voruntersuchung und Pflichtenheft eingeladen. Das AfU hatte keine Bemerkungen zum vorgelegten Dokument, wünschte aber, dass der Kanton Solothurn auch zur Stellungnahme zum Umweltverträglichkeitsbericht eingeladen wird.

3.2.3 Zu Frage 3:

Ist der Regierungsrat der Meinung, dass sich im vorliegenden Fall bezüglich eines möglichen Verteilzentrums in Roggwil die Aufgaben der Kantone Bern und Solothurn sowie Aargau und Luzern im Sinne von Art. 7 Abs. 1 RPG berühren und der Kanton Bern seiner Pflicht zur Zusammenarbeit genügend nachgekommen ist?

Das Vorhaben weist insbesondere im Bereich Verkehr beträchtliche Auswirkungen auf. Aufgrund der Festlegungen des Kantons Bern erfolgte kein Richtplanverfahren auf kantonaler Ebene. Er hat die Planung von regionalen Standorten für verkehrsintensive Vorhaben an die Regionen delegiert. Auf diese Weise findet eine grundsätzliche Diskussion geeigneter Logistikstandorte im Grenzraum Bern-Solothurn nur bedingt statt. Wesentlich ist, dass sich der Kanton Solothurn bei der Genehmigung der regionalen Richtpläne durch die Behörden im Kanton Bern Gehör verschaffen kann und bei Widersprüchen eine Bereinigung zwischen den beiden Kantonen erfolgt.

3.2.4 Zu Frage 4 (5):

Wie gedenkt der Regierungsrat, in das Verfahren einzugreifen?

Ausgelöst durch die aus Sicht des Kantons Solothurn mangelhaft erfolgte kantonsübergreifende Abstimmung der Vorhaben in Roggwil und Utzenstorf haben der Vorsteher des Bau- und Justizdepartements und die Vorsteherin der Direktion für Inneres und Justiz des Kantons Bern vereinbart, dass sie sich künftig regelmässig über grenzüberschreitende raumplanerische Fragestellungen austauschen wollen. Bereits kurzfristig implementiert wurde ein regelmässiger Austausch zwischen den kantonalen Raumplanungsämtern Solothurn und Bern, damit eine frühzeitige Koordination und Abstimmung bei Fragen von grenzüberschreitendem Interesse erfolgen kann. Ein erstes Treffen fand im Frühling 2020 statt.

In anderen Bereichen - wie beispielsweise dem grenzüberschreitenden Agglomerationsprogramm Grenchen oder dem räumlichen Entwicklungskonzept Wangen a.A. - Oensingen - wird schon seit Längerem über die Kantonsgrenzen hinweg zusammengearbeitet.

Schliesslich behält sich der Kanton Solothurn vor, im Genehmigungsverfahren der regionalen Richtpläne im Kanton Bern bei verbleibenden Widersprüchen zur Richtplanung des Kantons Solothurn eine Bereinigung zwischen den beiden Kantonen einzufordern.

3.3 Ausblick

Die Beispiele Roggwil und Utzenstorf sind keine Einzelfälle, sondern Ausdruck einer Knappheit von für Logistik-Nutzungen geeigneten Flächen im Schweizer Mittelland. Das Thema Logistik wird den Kanton Solothurn auch in Zukunft beschäftigen, insbesondere auch durch die vorhandenen Gunstlagen an mit dem Nationalstrassennetz gut erschlossenen Orten. Die Bedeutung der Logistikbranche nimmt weiterhin zu; darauf weisen auch die steigenden Zahlen im Onlinehandel hin. Im Rahmen der COVID-19-Krise hat sich zudem gezeigt, dass die Logistik als «systemrelevant» für das Funktionieren unseres Alltags einzustufen ist. Aufgrund des nachweislich hohen Flächenbedarfs und des resultierenden (Schwer-)Verkehrsaufkommens ist sie aber auch umstritten. Für die Unternehmen der Logistik wird es aufgrund des knapper werdenden Raums immer schwieriger, bestehende Standorte zu erweitern oder neue Standorte an geeigneten Lagen zu entwickeln. Es besteht die Gefahr, dass auf raumplanerisch unerwünschte Standorte ausgewichen wird. Dies mit allen nachteiligen Folgen wie z.B. der Beeinträchtigung bestehender Siedlungen oder unnötig langer Zulaufstrecken zur Autobahn.

Das Ziel des Kantons besteht darin, dass Logistikknutzungen an besonders geeigneten Standorten liegen, und die Flächen optimal (flächensparend) genutzt werden. Ein optimaler Standort zeichnet sich dadurch aus, dass er im urbanen oder agglomerationsgeprägten Raum liegt und möglichst direkt - ohne Ortsdurchfahren oder Wohngebiete zu belasten - an die Autobahn angeschlossen ist. Auch die Möglichkeit der Erschliessung mit Industriegleisen ist zu berücksichtigen. Ein Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, d.h. die Planung von neuen Erschliessungen, steht hingegen nicht im Vordergrund. Für eine langfristige raumplanerische Sicherung von Flächen für Logistikknutzung eignet sich das Instrument des kantonalen Richtplans. Es erscheint wichtig, die Entwicklung der Logistikstandorte nicht einfach dem Zufall zu überlassen, sondern in Zusammenarbeit mit den Standortgemeinden auf eine Entwicklung an dafür optimal gelegenen Standorten hinzuwirken.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Verteiler

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