Angaben zur Stellungnahme

Thematik:
Richtplananpassung 2022 - öffentliche Auflage

Teilnehmerangaben:
GRÜNE Kanton Solothurn
Niklaus-Konrad-Strasse 18
4500 Solothurn

Kontaktangaben:
Amt für Raumplanung Kanton Solothurn
Amt für Raumplanung
Werkhofstrasse 59
4509 Solothurn

E-Mail-Adresse: arp@bd.so.ch
Telefon: +41 32 627 25 61

Teilnehmeridentifikation:
103982

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Richtplantext Richtplantext	S-3.3 Standortkriterien für Verkehrsintensive Anlagen	Erfasst von: Florian Lüthi Bei Erweiterung von solchen Anlagen darf per Saldo keine Zunahme des Strassengüterverkehrs resultieren. Die Zunahme des Transportvolumens muss vollständig kompensiert werden mit einer Verlagerung auf den Schienenverkehr oder allenfalls später auf Lösungen wie Cargo sous terrain.	Das heutige Strassennetz lässt keine Verkehrszunahme zu und ein weiterer Ausbau kann heute aufgerund der Konflikte zu den übrigen Interessen wie Fruchtfolgeflächen, Versiegelung, Lärm und weiteren Immissionen (Sicherheit usw). nicht mehr verantwortet werden.
Richtplantext Richtplantext	Beschluss S-3.3.2	Erfasst von: Florian Lüthi Sind mehrere Anlagen im selben Einzugsgebiet, ist die Summe aller Zu- und Wegfahrten der verschiedenen Betriebe zu addieren und in die Gesamtbetrachtung einzubeziehen.	Die Fahrtenzahl > 400 ist für die Immissionen auf die Umgebung (Strassennetz, Wohngebiete, Lärm, Abgase und weitere Immissionen) relevant.
Richtplantext Richtplantext	Beschluss S-3.3.9	Erfasst von: Florian Lüthi Mit der Erweiterung Egerkingen Langacker darf per Saldo keine Zunahme des Strassengüterverkehrs resultieren. Die Zunahme des Transportvolumens muss vollständig kompensiert werden mit einer Verlagerung auf den Schienenverkehr oder allenfalls später auf Lösungen wie Cargo sous terrain.	Das Strassennetz ist jetzt schon überlastet. Da die Immissionen jetzt schon zu gross sind und ein Ausbau diese erhöhen und weiteren Verbrauch wertvollen Kulturlandes zur Folge hätte, muss per Saldo das gesamte zusätzliche Gütervolumen mit anderen Verkehrsmitteln (Bahn, CST usw.) bewältigt werden.
Richtplantext Richtplantext	Beschluss S-3.3.9	Erfasst von: Heinz Flück Mit der Erweiterung Hägendorf Estermatt darf per Saldo keine Zunahme des Strassengüterverkehrs resultieren. Die Zunahme des Transportvolumens muss vollständig kompensiert werden mit einer Verlagerung auf den Schienenverkehr oder allenfalls später auf Lösungen wie Cargo Sous -terrain.	Begründung: Das Strassennetz ist jetzt schon überlastet. Da die Immissionen jetzt schon zu gross sind und ein Ausbau diese erhöhen und weiteren Verbrauch wertvollen Kulturlandes zur Folge hätte, muss per Saldo das gesamte zusätzliche Gütervolumen mit anderen Verkehrsmitteln (Bahn, CST usw.) bewältigt werden.
Richtplantext Richtplantext	Beschluss S-3.3.9	Erfasst von: Florian Lüthi Mit der Erweiterung Neuendorf/Egerkingen Chilchstegacker/Stegacker darf per Saldo keine Zunahme des Strassengüterverkehrs resultieren. Die Zunahme des Transportvolumens muss vollständig kompensiert werden mit einer Verlagerung auf den Schienenverkehr oder allenfalls später auf Lösungen wie Cargo sous terrain.	Begründung: Das Strassennetz ist jetzt schon überlastet. Da die Immissionen jetzt schon zu gross sind und ein Ausbau diese erhöhen und weiteren Verbrauch wertvollen Kulturlandes zur Folge hätte, muss per Saldo das gesamte zusätzliche Gütervolumen mit anderen Verkehrsmitteln (Bahn, CST usw.) bewältigt werden.
Richtplantext Richtplantext	Beschluss S-3.3.9	Erfasst von: Florian Lüthi Mit der Erweiterung Wangen b.O./Rickenbach Husmatt darf per Saldo keine Zunahme des Strassengüterverkehrs resultieren. Die Zunahme des Transportvolumens muss vollständig kompensiert werden mit einer Verlagerung auf den Schienenverkehr oder allenfalls später auf Lösungen wie Cargo sous terrain.	Begründung: Das Strassennetz ist jetzt schon überlastet. Da die Immissionen jetzt schon zu gross sind und ein Ausbau diese erhöhen und weiteren Verbrauch wertvollen Kulturlandes zur Folge hätte, muss per Saldo das gesamte zusätzliche Gütervolumen mit anderen Verkehrsmitteln (Bahn, CST usw.) bewältigt werden.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Richtplantext Richtplantext	Beschluss S-3.3.9	Erfasst von: Florian Lüthi Für alle 4 güterverkehrsintensiven Anlagen sind zusätzlich die folgenden Punkte im Richtplan aufzunehmen: - Die Einzonung erfolgt projektbezogen und ist nur für den ausgewiesenen Erweiterungsbedarf des jeweiligen Unternehmens. Sofern das Unternehmen die Fläche innert 10 Jahren nicht selbst bebaut, erfolgt die Auszonung (auch wenn diese ein separates Verfahren Bedarf, ist im Richtplan darauf hinzuweisen). Es ist sicherzustellen, dass die eingezonten Flächen nicht an Dritte veräussert oder für Projekte Dritter genutzt werden, da die Einzonung auf den jeweiligen Bedarf dimensioniert ist. - Die Nutzung der Dachflächen durch Synergie/Mehrfachnutzung (z.B. Gewächshäuser) und – sofern dies nicht möglich ist – durch Begrünung und/oder Solaranlagen ist im Richtplan festzuhalten. - Für die Nutzung erneuerbarer Energien ist eine Mindestvorgabe vorzusehen (z.B. 80 % des Energieverbrauchs der Neubauten). - Die aussenliegende Parkierung ist möglichst gering zu halten (z.B. ist das Verhältnis der aussen- und innenliegenden Parkierungsflächen festzusetzen; z.B. max. 20% der Parkierung darf aussenliegend sein). - Eine Prüfung an die Anbindung an Cargo Sous Terrain muss erfolgen. - Prüfung von kompensatorischen Auszonungen (siehe Begründung unten) - FFF sind in erster Priorität mittels Auszonung oder dem Rückbau und Aufwertung zu kompensieren. Erst in zweiter Priorität sollen Bodenaufwertungen von Flächen ohne FFF-Qualität zu Flächen mit FFF-Qualität erfolgen. Zum Gebiet Estermatt (Hägendorf); Erweiterungsabsichten der Murpf (siehe Begründung unten) - Die Absicht zur Auszonung ist im Richtplan festzuhalten. Weitere Flächen der Murpf sollen kompensatorisch ausgezont werden. Zum Gebiet Chilchstegacker,Stegacker (Neuendorf, Egerkingen) (Migros) (siehe Begründung unten) Verzicht auf die Aufnahme des Gebietes Chilchstegacker,Stegacker (Migros) als güterverkehrsintensive Anlage.	Die meisten Begründungen ergeben sich aus dem im Antrag enthaltenen Text. Für drei Themen die etwas detaillierteren Begründungen: Prüfung von kompensatorischen Auszonungen: Obwohl es sich gemäss S-1.1.12 jeweils um Einzonungen von Spezialfällen handelt und keine kompensatorischen Auszonungen notwendig sind, sind solche zu prüfen. Die neusten Vorgaben des Bundes und des Kantons zu der Arbeitszonenbewirtschaftung fordern den sorgfältigen Umgang mit den Arbeitszonen. Es ist klar aufzuzeigen, ob nicht andere bereits eingezonte Flächen für die Erweiterungen zur Verfügung stehen und sofern dies nicht der Fall ist und Einzonungen notwendig sind, ist zu prüfen, ob im Rahmen der AZB andernorts die gleichen Flächenanteile ausgezont werden können. Zersiedelung und Kulturlandverlust sind alarmierend, weshalb bei Planungen von solchen Ausmassen die Möglichkeit von kompensatorischen Auszonungen zu prüfen sind. Estermatt (Hägendorf, Murpf) Die kompensatorische Auszonung wird sehr begrüsst. Die Absicht zur Auszonung ist im Richtplan festzuhalten. Bei einer Auszonung handelt sich um eine kommunale Nutzungsplanung in einer anderen Gemeinde; da der Raumplanungsbericht nur orientierend ist, braucht es eine verbindliche Aussage zu der Auszonung im Richtplan, ansonsten wird diese nicht gewährleistet. Zudem besitzt die Murpf unbebaute und ungenutzte Flächen in Hägendorf und Kappel. Diese sind ebenfalls als kompensatorische Auszonung zu verwenden. Dass die Einzonung im Gebiet Estermatt in Hägendorf vorgenommen wird, zeigt, dass die übrigen unbebauten / ungenutzten Flächen nicht optimal liegen. Folglich ist davon auszugehen, dass diese auch künftig nicht sinnvoll durch die Murpf genutzt werden können; folglich sind die Flächen auszuzonen. Verzicht auf Aufnahme des Gebietes Chilchstegacker,Stegacker (Migros) als güterverkehrsintensive Anlage Aus dem Raumplanungsbericht wird nicht klar resp. es fehlen konkrete Angaben, wofür der Neubau genutzt und wie viel Fläche wofür notwendig ist. Der Erweiterungsbedarf ist zu ungenau ausgeschieden und scheint nur auf groben Annahmen und Entwicklungstrends zu beruhen. Es erscheint eher eine Einzonung auf Vorrat zu sein, was zwingend zu unterlassen ist.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Richtplantext Richtplantext	Beschluss L-1.2.3	Erfasst von: Janine Eggs Text soll neu lauten: Werden FFF für eine Planung oder ein Bauvorhaben in der Landwirtschaftszone dauerhaft beansprucht, müssen sie flächengleich kompensiert werden. Nicht zu kompensieren sind kleinflächige Massnahmen, die der Förderung der Biodiversität dienen (z.B. Gewässerrenaturierungen). Eine Kompensation erfolgt in erster Linie durch Auszonung, oder Rückbau von Bauten und Anlagen und Rekultivierung. Aufwertung von anthropogen degradierten Böden ist nur dann anzuwenden, wenn keines der ersten beiden Vorhaben möglich ist.	Auch Flächen kleiner als 2500 m2 müssen kompensiert werden, ansonsten findet mit vielen kleinen Bauvorhaben eine schrittweise aber permanente Abnahme der FFF statt. Da die Aufwertung von Kleinstflächen schwierig und wenig zielführend ist, sollen solche allenfalls durch Einkauf in ein Kompensationsprojekt oder durch einen FFF-Fonds erfolgen. Ausnahmen von der Kompensationspflicht soll es für kleine Vorhaben geben, welche einen Mehrwert für die Natur schaffen (Gewässerrenaturierungen, Schaffung von Biotopen o.ä.). Solche Vorhaben sind mit Blick auf die Biodiversitätskrise und den Klimawandel wichtig und ihre Umsetzung soll nicht durch die FFF-Kompensation erschwert werden. Zudem wird je nach Vorhaben der Boden nicht geschädigt resp. nicht dauernd versiegelt. FFF muss auch bei zonenkonformen Bauvorhaben kompensiert werden. Landwirtschaftliche Bauten nehmen teils grosse Flächen in Anspruch (Ställe, Zufahrten, Ausbau Remisen für Maschinenpark, Wohnhäuser etc.). In der Landwirtschaftszone zonenkonforme Bauten dienen nicht zwingend der Nahrungsmittelproduktion; werden durch solche Bauten FFF beansprucht, ist diese dringend zu kompensieren, damit das Kontingent und damit die Ernährungssicherheit sichergestellt ist und zudem die Versiegelung nicht überhand nimmt. Die Aufwertung von anthropogen degradierten Böden soll nur in zweiter Priorität zur FFF-Kompensation verwendet werden. Damit wird zwar neue FFF geschaffen, aber die durch ein Planungs- oder Bauvorhaben Verminderung der landwirtschaftlichen Nutzfläche wird damit nicht verhindert. Und mit Gesamtblick gesehen ist nicht nur die FFF zu erhalten, sondern die gesamte landwirtschaftliche Nutzfläche, welche durch Siedlungs- und Infrastrukturbauten stark unter Druck ist.
Richtplantext Richtplantext	L-1.4 Spezielle Landwirtschaftszone	Erfasst von: Janine Eggs Text soll neu lauten: Zwecks Schonung von Kulturland sind für Gewächshausanlagen in erster Linie Synergienutzungen oder Zwischennutzungen zu prüfen. Diese gilt besonders für geeignete Flächen in Entwicklungsgebieten Arbeiten. Nur wenn solche nicht möglich sind, sind spezielle Landwirtschaftszonen auszuscheiden.	Die Zersiedelung und Versiegelung des Bodens schreitet viel zu schnell voran. In Gewächshäusern von dieser Grösse wird vermutlich nicht bodengebunden produziert, sondern via Hochbeete etc. und die Böden sind mit festen Belägen, Trittmatten oder Folien ausgestattet. Dies führt zu keinem oder reduziertem Wassereintrag und Gasaustausch und zu Verdichtungen der Bodenstruktur. Da die Nahrungsmittelproduktion nicht mehr bodenabhängig ist, gehört diese primär in die Arbeitszone und nicht in die Landwirtschaftszone, welche viel eher der offenen unversiegelten Nahrungsmittelproduktion vorbehalten sein sollte und damit auch weitere wichtige Funktionen (Versickerung, Vernetzung, etc.) dient. Insbesondere die Synergienutzung von Gewächshäusern auf den Dächern neuer oder bestehender Betrieben ist unbedingt zu fördern (haushälterischer Umgang mit Boden, Logistik, gemeinsame Energienutzungen etc.).
Richtplantext Richtplantext	Beschluss L-1.4.1	Erfasst von: Janine Eggs Text wie folgt ergänzen: (…) In Gebieten, in denen eine regionale Evaluation von Eignungsgebieten für Gewächshäuser erfolgte, sind diese in den festgesetzten Gebieten zu realisieren, sofern in der Arbeitszone keine Synergie- oder Zwischennutzungen möglich sind. Spezielle Landwirtschaftszonen liegen innerhalb der Landwirtschaftszone, möglichst angrenzend an die Bauzone.	Der Effort für Mehrfach- und Synergienutzungen ist zu stärken, bevor es zu neuen Einzonungen kommt.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Richtplantext Richtplantext	Beschluss L-1.4.6	Erfasst von: Janine Eggs Ebenfalls als Ausschlussgebiete sollen gelten: - Kantonale Uferschutzzone - Siedlungstrenngürtel von kantonaler und regionaler Bedeutung - Vorranggebiet Natur und Landschaft	- Kantonale Uferschutzzone: weil die Uferbereiche besonders wertvoll sind für die Biodiversität und viel zu stark unter Druck stehen - Siedlungstrenngürtel von kantonaler und regionaler Bedeutung: da sie sowohl für das Orts- und Landschaftsbild als auch für die Vernetzung der Naturräume (Ökologische Infrastruktur) sehr wichtige Funktionen einnehmen - Vorranggebiet Natur und Landschaft: da sie sowohl für das Orts- und Landschaftsbild als auch für die Vernetzung der Naturräume (Ökologische Infrastruktur) sehr wichtige Funktionen einnehmen
Richtplantext Richtplantext	Beschluss L-1.4.7	Erfasst von: Janine Eggs Die Vorgaben für den Gestaltungsplan sollen wie folgt ergänzt werden; - Geeignete Erschliessung festlegen (Prüfung von Anschluss an CST) - Angaben zu einer möglichst nachhaltigen Energieversorgung (z.B. Nutzung von Abwärme)	Ein Anschluss an Cargo Sous Terrain ist in jedem Fall zu prüfen und wenn möglich sind die Gebiete so zu wählen und zu gestalten, dass der Anschluss möglich ist. Die Energieversorgung soll wenn immer möglich nachhaltig sein (sprich Nutzung von Abwärme, Flusswärme, Wärmeverbünde o.ä.)
Richtplantext Richtplantext	V-6 Fuss- und Veloverkehr	Erfasst von: Florian Lüthi Auch das erwähnte Potential Freizeitverkehr ist in die Richtplananpassung und damit in die Planung der kantonalen Velo-Vorzugs- und -Hauptrouten mit einzubeziehen.	Ein sehr grosser Anteil des MiV - je nach Defintion und Abgrenzung über 60% - ist Freizeitverkehr. Das Potential für eine Verlagerung auf andere Verkehrsmittel, insbesondere das Velo, ist entsprechend sehr gross.
Richtplantext Richtplantext	V-6 Fuss- und Veloverkehr	Erfasst von: Florian Lüthi Für den Alltags-Fuss- und Veloverkehr (Arbeiten, Einkaufen...) müssen die sicheren Verbindungen möglichst direkt und ohne Umwege sein. Für den Freizeitverkehr kann die "Umwegtoleranz" höher sein. Ziele für Freizeitnutzungen unterscheiden sich von den Alltags-Fahrzielen. Deshalb sind je nachdem separate Vorzugs- und Hauptrouten für die verschiedenen Bedürfnisse zu planen.	Gemessen am gesamten Verkehrsaufkommen sind Alltags- und Freizeitverkehr in etwa gleich wichtig.
Richtplantext Richtplantext	Beschluss V-6.1	Erfasst von: Florian Lüthi Für den kombinierten Verkehr (Mobilitätsketten) sind an den Umsteigeknoten Velo-ÖV gut erreicchbare, sichere, gedeckte und gut beleuchtete Veeloabstellanlagen zu errichten.Soweit Gemeinden und ÖV-Betriebe solche nicht selber erstellen, hat der Kanton diese vorzuschreiben und sich allenfalls an der Erstellung zu beteiligen.	Ohne solche sicheren Anlagen entstehen Lücken in der Mobiliätskette.
Richtplantext Richtplantext	Beschluss V-6.2	Erfasst von: Florian Lüthi Wichtig ist eine möglichst rasche Umsetzung eines zusammenhängenden Netzes. Das Netz der Vorzugs und Hauptrouten ist bezüglich Strassenfläche wenn immer möglich auf Kosten des motorisierten Individualverkehrs zu errichten. Damit entsteht ein zusätzlicher Anreiz zur Verlagerung. Wo kein Raum besteht für einen Ausbau als Vorzugsroute ist der Ausbaustandard Hauptroute zu wählen, um das Netz möglichst rasch zu vervollständigen.	Zeitnah ein Netz ohne Lücken zu realisieren, ist mindestens ebenso wichtig wie der Ausbaustandard. Auf Strecken mit Rad-Gegenverkehr, bei welchen zu gewissen Zeiten fast ausschliesslich in einer Richtung gefahren wird (Pendler:innenstrecken), braucht es keine Breiten, die das Überholen bei Gegenverkehr ermöglichen.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Richtplantext Richtplantext	Beschluss V-6.3	Erfasst von: Florian Lüthi Für den Alltags-Fuss- und Veloverkehr (Arbeiten, Einkaufen...) müssen die sicheren Verbindungen möglichst direkt und ohne Umwege sein. Für den Freizeitverkehr kann die "Umwegtoleranz" höher sein. Ziele für Freizeitnutzungen unterscheiden sich von den Alltags-Fahrzielen. Deshalb ist je nachdem eine Kombination mit den Schweiz Mobil Routen (gleiches Trassee) oder eine separate Führung nötig.	Den Unterschieden bezügl. Alltags- und Freizeitbedürfnissen der Velofahrenden ist Rechnung zu tragen.
Richtplantext Richtplantext	Beschluss V-6.4	Erfasst von: Heinz Flück Der Kanton signalisiert die kantonalen Velorouten.	Analog folgender Artikel zu den Wanderwegen.
Richtplantext Richtplantext	Beschluss V-6.7	Erfasst von: Florian Lüthi Die Vorzugsrouten V1 - V8 begrüssen wir. Oensingen - Balsthal ist als Velo-Vorzugsroute zu planen und aufgrund der nicht realisierbaren Umfahrungsstrasse prioritär umzusetzen.	Das Verlagerungspotential ist zu bedienen. Im Einzugsgebiet (Balsthal + Laupersdorf) wohnt ca 50% der Thaler Bevölkerung.
Richtplantext Richtplantext	Beschluss V-6.7	Erfasst von: Florian Lüthi Der Kanton sorgt dafür, dass an den Kantonsgrenzen keine "Brüche" entstehen, sondern die Routen durchgehend sind. Dies vor allem im Oberaargau (Flumenthal - Oensingen), Laufental/Birseck, Bucheggberg (z.B. Lohn-Küttigkofen).	Die Bevölkerung des Kantons Solothurn ist auf diese Vebindungen angewiesen.
Richtplantext Richtplantext	Beschluss V-6.8	Erfasst von: Florian Lüthi Die Strecke zwischen Bellach und Selzach entlang der Bahnlinie ist umgehend zu asphaltieren. Bei Bedarf sind als Kompensation andere Strassen und Wege im Perimeter der Schutzzone zu entsiegeln.	Es gibt im Perimeter der Schutzzone mehrere Kilometer asphaltierter Feldwege, die bei Bedarf als Kompensation entsiegelt werden können.
Beschluss und allgemeine Rückmeldungen Allgemeine Rückmeldung		Keine Antwort	Keine Antwort
Beschluss und allgemeine Rückmeldungen Upload Gemeinderatsbeschluss		Keine Antwort	Keine Antwort