

Post Immobilien Management und Services AG | Kanton Solothurn

Kantonaler Teilzonen-, Erschliessungs- und Gestaltungsplan Paketzentrum Härkingen, Post CH AG

Raumplanungsbericht



25.06.2025 | Version 004

Auftraggeber

Post Immobilien AG
Wankdorfallee 4, 3030 Bern
vertreten durch:
Post Immobilien Management und Services AG
Wankdorfallee 4, 3030 Bern

Verfasser/in

BSB + Partner Ingenieure und Planer AG
Thomas Schneitter, Isabelle Rösli
Von Roll-Strasse 29, 4702 Oensingen
Tel. 062 388 38 38
E-Mail: thomas.schneitter@bsb-partner.ch

Bau- und Justizdepartement
Amt für Raumplanung
Werkhofstrasse 59
4500 Solothurn

Dokumentinfo

Dokument	Projektnummer	Anzahl Seiten
Raumplanungsbericht kant. Teilzonen- Erschliessungs- und Gestaltungsplan Paketzentrum Härkingen, Post CH AG	22357	86
Koreferat	Datum	Kürzel
Isabelle Rösli	08.10.2023	iro
Ablageort		Gedruckt
K:\Umweltplanung\Härkingen\22357 Nutzungsplanung Paketzentrum Härkingen\06 Produkte\01 Berichte\RPB\241205 Raumplanungsbericht Nutzungsplanung PZH Härkingen, Vorprüfung.docx		21.07.2025

Änderungsverzeichnis

001	1. Entwurf z.H. Kanton (Auszug Grundlagenkapitel)	ths/iro	09.10.2024
002	Entwurf Vorprüfungsexemplar	ths/iro	14.11.2024
003	Vorprüfungsexemplar	ths/iro	05.12.2024
004	Mitwirkungsexemplar	ths/rwi	25.06.2025

Inhaltsverzeichnis Raumplanungsbericht

1.	Planungsanlass, Vorhaben und Planungssperimeter	8
1.1.	Ausgangslage Post-Standort Härkingen	8
1.2.	Erweiterungsabsicht der Post im Raum Härkingen/Egerkingen	10
1.3.	Vorhaben Paketzentrum und Planungssperimeter	12
1.4.	Heutiges Paketzentrum	14
2.	Planungsgegenstand, Zweck und Verfahren	15
2.1.	Zielsetzung und Inhalt der Nutzungsplanung	15
2.2.	Zweck der Planungsinstrumente	15
2.3.	Verfahren und Planbeständigkeit	17
3.	Grundlagen Raumplanung und Verkehr	18
3.1.	Eidgenössische Ausgangslage	18
3.1.1.	Raumplanungsgesetz (RPG)	18
3.1.2.	Raumkonzept Schweiz	18
3.1.3.	Sachplan Verkehr	19
3.2.	Kantonale Ausgangslage	22
3.2.1.	Kantonaler Richtplan	22
3.2.2.	Planungs- und Baugesetz (PBG)	23
3.2.3.	Standortgunst für Logistikzentren	24
3.3.	Regionale Ausgangslage	24
3.3.1.	Agglomerationsprogramm	24
3.3.2.	Projekt All-Gäu	25
3.4.	Kommunale Ausgangslage	26
3.4.1.	Aktuell noch rechtgültige Ortsplanung	26
3.4.2.	Ortsplanungsrevision Härkingen	26
3.4.3.	Strassenprojekt Pfannenstiel und Russmatten	27
3.5.	Rechtgültige kantonale Nutzungspläne	29
3.6.	Grundlagen Verkehr und Mobilität	31
3.6.1.	Erschliessung und Parkierung	31
3.6.2.	Verkehrsaufkommen und -verteilung	34
3.6.3.	Verbindung zum RPZ Egerkingen	37
4.	Richtprojekt	41
4.1.	Städtebaulicher Kontext	41
4.2.	Projektbeschreibung	42
4.2.1.	Bauten und Anlagen	42
4.2.2.	Prozessablauf	46
4.2.3.	Personalbestände und Arbeitszeiten	47
4.3.	Architektur und Gestaltung	48
4.4.	Verkehr und Erschliessung	49
4.5.	Umgebung, Grünflächen und Aufenthaltsbereiche	52
4.6.	Energie und Nachhaltigkeit	54
4.7.	Entwicklung Richtprojekt	55
4.8.	Visualisierungen	55
5.	Kantonaler Teilzonenplan mit Zonenvorschriften	58

6.	Kantonaler Erschliessungs- und Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften	59
7.	Projektauswirkungen / Interessenabwägung	62
7.1.	Übergeordnete Rahmenbedingungen Raumplanung	62
7.2.	Vorgaben Richtplanung Kanton Solothurn	62
7.3.	Standortgunst	64
7.4.	Berücksichtigung der Massnahmen «All-Gäu»	65
7.5.	Einhaltung der Grundnutzung und Bauvorschriften	68
7.6.	Orts- und Landschaftsbild	69
7.7.	Erschliessung und Parkierung	70
7.8.	Verkehr und Mobilität	71
7.9.	Umwelt und Nachhaltigkeit	74
7.9.1.	Grundwasser	75
7.9.2.	Lärm	76
7.9.3.	Entwässerung	77
7.9.4.	Störfallvorsorge, Katastrophenschutz	78
7.9.5.	Energie und Nachhaltigkeit	79
7.9.6.	Weitere Umweltbereiche	79
7.10.	Für die Planung nicht relevante Themen	82
8.	Planungsprozess	83
8.1.	Organisation	83
8.2.	Zeitlicher Ablauf	84
8.3.	Kantonale Vorprüfung	85
8.4.	Öffentliche Mitwirkung	85
8.5.	Öffentliche Auflage	85
9.	Schlussfolgerung und Würdigung	86

Inhalt Nutzungsplanungsdossier

Unterlagen zur Genehmigung

- Beilage 1 Kantonaler Teilzonenplan Paketzentrum Härkingen
- Beilage 2 Zonenvorschriften Zone für güterverkehrsintensive Anlage Paketzentrum Härkingen
- Beilage 3 Kantonaler Erschliessungs- und Gestaltungsplan Paketzentrum Härkingen
- Beilage 4 Sonderbauvorschriften zum Erschliessungs- und Gestaltungsplan Paketzentrum Härkingen

Orientierende Beilagen

- Beilage 5 Raumplanungsbericht zum kantonalen Teilzonen-, Erschliessungs- und Gestaltungsplan PZ Härkingen (BSB + Partner, 25.06.2025)
- Beilage 6 Umweltverträglichkeitsbericht (BSB + Partner, 25.06.2025)
- Beilage 7 Grundlagenbericht Verkehr (BSB + Partner, 25.06.2025)
- Beilage 8 Mobilitätskonzept Post Härkingen / Egerkingen (Schweizerische Post AG, Juni 2025)
- Beilage 9 Dokumentation Richtprojekt, ANS Architekten und Planer SIA AG (20.06.2025)
- Beilage 10 Gutachten Erweiterung / Sanierung Paketzentrum (PZ), Härkingen – Störfallabklärungen (CSD Ingenieure AG, Zürich, 05.09.2024)

Abkürzungsverzeichnis

AZB	(Regionale) Arbeitszonenbewirtschaftung
BPZ	Brief- und Paketzentrum Härkingen
CST	Cargo Sous Terrain
FFF	Fruchtfolgeflächen
FVV	Fuss- und Veloverkehr
GB-Nr.	Grundbuchnummer
GP	Gestaltungsplan
HGW	Grundwasser-Höchststand
KBV	Kantonale Bauverordnung
LKW	Lastkraftwagen (Anhängerzüge, Sattelschlepper oder Doppeldecker)
LW	Lieferwagen (bis 3.5 t)
MA	Mitarbeitende
MGW	Grundwasser-Mittelstand (mittlerer Grundwasserspiegel)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
OPR	Ortsplanungsrevision
öV	Öffentlicher Verkehr
PBG	Kantonales Planungs- und Baugesetz
PW	Personenwagen
PAG	Kantonales Planungsausgleichsgesetz
PZ	Paketzentrum Härkingen
RPG	Eidg. Raumplanungsgesetz
RPZ	(Geplantes) Regionales Paketzentrum Egerkingen
RRB	Regierungsratsbeschluss
SBV	Sonderbauvorschriften
USG	Eidg. Umweltschutzgesetz
UVB / UVP	Umweltverträglichkeitsbericht / Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPV	Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung
WB	Wechselbehälter

Das Wichtigste in Kürze

Vorhaben	Die Post beabsichtigt das bestehende Paketzentrum (PZ) in Härkingen (GB Härkingen Nrn. 265, 653) zu sanieren und zu erweitern (Aufstockung). Das Gebäude samt Anlagen erreicht das Ende seines Lebenszyklus und muss modernisiert und energetisch verbessert werden. Dies erfordert bauliche Massnahmen am Gebäude und auf der Hofffläche. Dabei wird der heutige Fussabdruck des Paketzentrums im Grundsatz beibehalten. In der Umgebung sind zusätzliche Logistikbauten notwendig. Die bestehenden, oberirdischen Parkplätze werden aufgehoben und in einem neuen Parkhaus untergebracht.
Eintrag im kant. Richtplan	Das PZ Härkingen gilt als güterverkehrsintensive Anlage gemäss Richtplangrundsatz S-3.3.2 (mehr als 400 Fahrten Lastwagen und Lieferwagen pro Tag). Die Erweiterung des PZ erfordert deshalb einen Eintrag im kantonalen Richtplan. Der Eintrag erfolgte im Zuge der Richtplananpassung 2022 für die Gesamtplananlage der Post Härkingen / Egerkingen (Paketzentrum und Briefzentrum Härkingen, geplantes Regionales Paketzentrum Egerkingen). Mit Regierungsratsbeschluss Nr. 2025/689 vom 29. April 2025 wurde die Richtplananpassung genehmigt.
Planungsperimeter	Der Planungsperimeter der vorliegenden Nutzungsplanung umfasst die heute durch das PZ Härkingen genutzten Parzellen GB Härkingen Nrn. 265 (Teil) und 653 sowie zusätzlich die GB Nr. 788 (neues Parkhaus).
Kantonale Nutzungsplanung und UVP	Der Planungsperimeter wird in eine kantonale Industriezone umgezont, da für güterverkehrsintensive Anlagen gemäss kant. Richtplan eine Spezialzone für güterintensive Nutzungen verlangt wird. Auf der Grundlage des Richtprojekts wird das Vorhaben zum PZ Härkingen zudem in einem kantonalen Erschliessungs- und Gestaltungsplan und dazugehörigen Sonderbauvorschriften planungsrechtlich gesichert. Für die Anlage des PZ Härkingen besteht eine Pflicht für eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Die Ergebnisse der UVP sind im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) erläutert.
Fazit der Interessenabwägung	In der Interessenabwägung und im UVB werden die Auswirkungen des Vorhabens beschrieben. Mit der Nutzungsplanung wird der zukunftsgerichtete Ausbau und Betrieb des Postzentrums Härkingen in Abwägung aller Interessen planungsrechtlich gesichert. Die Bestimmungen gemäss den geltenden Gesetzgebungen, insbesondere der Raumplanungs- und Umweltschutzgesetzgebung, sowie der kantonalen Richtplanung werden erfüllt. Die Untersuchungen im UVB zeigen, dass die gesetzlichen Anforderungen unter Einhaltung der im UVB festgelegten Massnahmen in allen Bereichen eingehalten werden und das Vorhaben damit als umweltverträglich beurteilt werden kann.
Planungsbehörde / Organisation	Bei der vorliegenden Planung handelt es sich um eine kantonale Nutzungsplanung. Planungsbehörde ist somit der Kanton, unter Federführung des Amts für Raumplanung. Die Standortgemeinde Härkingen sowie auch die Nachbargemeinde Egerkingen wurden eng in den Planungsprozess einbezogen und waren Teil der Projektgremien. Durch die breite Zusammensetzung der Projektgremien (Vertretungen von Kanton, Gemeinden, Auftraggeberin, Planungsbüro) resultierten ein konsolidiertes Richtprojekt sowie eine konsolidierte Nutzungsplanung.

1. Planungsanlass, Vorhaben und Planungsperimeter

1.1. Ausgangslage Post-Standort Härkingen

Bestehendes Paketzentrum und Briefzentrum Härkingen

Die Schweizerische Post AG (nachfolgend «Post» genannt) betreibt in Härkingen ein Paketzentrum (PZ Härkingen), welches neben den Zentren Frauenfeld und Daillens eines von drei grossen Paketsortierzentren in der Schweiz darstellt. Diese wurden 1999 in Betrieb genommen und bilden das Grundgerüst der Paketverarbeitung. Weiter betreibt die Post in Härkingen ein Brief- und Paketzentrum (BPZ Härkingen).

Das PZ Härkingen und das BPZ Härkingen liegen aus logistischer Sicht ideal an der Schnittstelle der Verkehrsachsen Nord/Süd und Ost/West und sind für die Post-Sendungsverarbeitung von Briefen und Paketen (Sicherstellung des Grundauftrages / Dienstleistungsvereinbarung) der Region und der Schweiz unabdingbar.

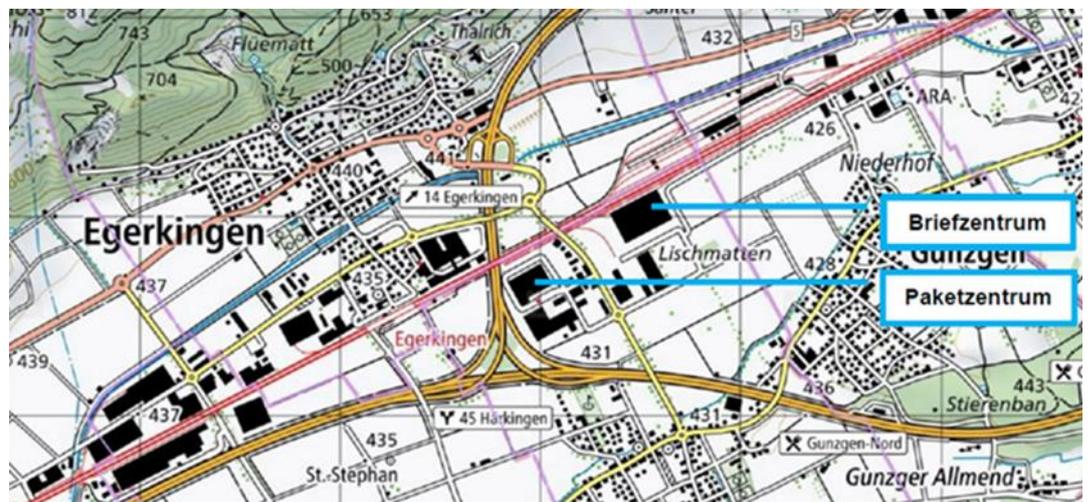


Abbildung 1: Situationsplan mit Lage des bestehenden Brief- bzw. Paketzentrums Härkingen der Post (Quelle: Bericht «Evaluation Planungsszenarien», Nüesch Development AG, 6. Mai 2021)

Strukturelle Marktverschiebung

In den letzten Jahren hat ein signifikanter Rückgang der durch die Post verarbeiteten Briefmengen stattgefunden, im Schnitt rund -6% pro Jahr. Dem gegenüber hat ein starker Anstieg der zu verarbeitenden Paketmenge stattgefunden. Die Post geht aktuell von einem steigenden Paketvolumen bis 2034 aus:

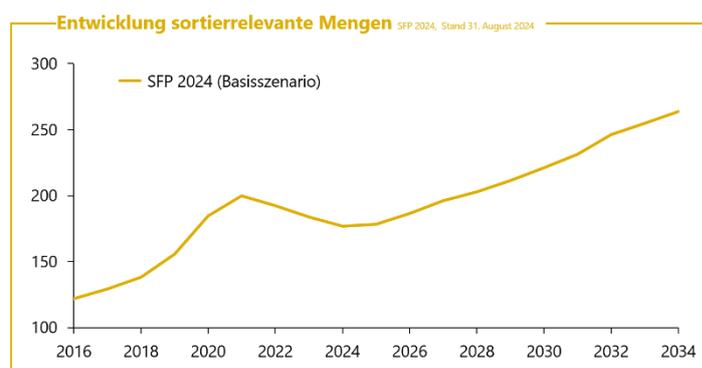


Abbildung 2: Erwartete Marktverschiebungen (Quelle: Post CH AG, Stand: 11. August 2024)

**Programm der Post
«Verarbeitung von
morgen»**

Das Programm der Post «Verarbeitung von morgen» hat zum Ziel, die Post «fit» für die Marktverschiebung zu machen. Mit dem Programm soll eine schweizweite Kapazitätserweiterung erzielt werden, welche einen wichtigen Beitrag zur Stärkung des Kerngeschäfts der Post leistet, um weiterhin die Grundversorgung der Sendungsverarbeitung in der geforderten Qualität zu gewährleisten. Damit verbunden ist die Strategie der Schaffung von mehreren Regionalen Paketzentren zur dezentralen Versorgung und zur Leistungssteigerung. Die bestehenden drei Paketzentren Härkingen, Frauenfeld und Dailens werden dabei weiterhin die zentralen Eckpfeiler im Logistiknetz der Post bleiben. Die genannten Paketzentren nehmen zusätzlich noch weitere wichtige Funktionen ein, wie die Drehscheibenfunktion für Grosskundenauslieferungen, Pufferung von Wechselbehältern und dem Verlad / Transport von Paketen in Wechselbehältern auf der Schiene (Terminalinfrastruktur). Nebst den bestehenden drei Paketzentren und der Schaffung von Regionalen Paketzentren sieht die Expansionsstrategie vor, bestehende Post-Infrastrukturen auszubauen und Synergien zu nutzen (z.B. durch den im Jahr 2022/2023 erfolgten Einbau einer Paketsortieranlage in das bestehende Briefzentrum Härkingen).

**Strategie Raum
Härkingen /
Egerkingen**

Das Paketzentrum Härkingen ist mittlerweile 25 Jahre alt und soll umfangreich saniert werden. Trotz stetigem Unterhalt und ständiger Weiterentwicklung stösst das Zentrum sowohl leistungsmässig als auch was die Anforderungen an neue Produkte betrifft, an seine Grenzen. Zur Sicherung der zukünftig notwendigen Kapazitätserweiterung soll im Raum Härkingen / Egerkingen die Paketsortierkapazität stark erhöht werden.

**Sanierung / Erweiterung
Paketzentrum**

Mit der bereits in den Jahren 2022/2023 umgesetzten Sofortmassnahme, dem Einbau einer Paketsortieranlage im Briefzentrum, kann ein Teil der zusätzlich benötigten Sortierkapazität abgedeckt werden. Zur Abdeckung der erwarteten Paketsortiermenge sind aber weitere Ausbauten nötig. Kurzfristig steht die Sanierung und Erweiterung des bestehenden Paketzentrams Härkingen im Vordergrund. Dieses Vorhaben ist Inhalt der vorliegenden Planung. Das PZ Härkingen samt Anlagen erreicht das Ende seines Lebenszyklus und muss modernisiert und energetisch verbessert werden. Mittelfristig ist die Realisierung eines neuen Paketzentrams (sog. Regionales Paketzentrum, RPZ) auf der gegenüberliegenden Seite der SBB-Gleise geplant (Grundstücke GB Egerkingen Nrn. 1711 und 1713).

1.2. Erweiterungsabsicht der Post im Raum Härkingen/Egerkingen

IST / SOLL-Bedarf Raum Härkingen / Egerkingen

Aufgrund der Bedeutung des bestehenden PZ Härkingen und der steigenden Paketmengen soll im Raum Härkingen / Egerkingen die Sortierkapazität von derzeit 24'000 auf 30'000 bis 40'000 Pakete pro Stunde (ohne Sortieranlage BPZ Härkingen) erhöht werden, bzw. auf 40'000 bis 50'000 Pakete pro Stunde inkl. Sortieranlage BPZ Härkingen.

Paketverarbeitung im Raum Härkingen / Egerkingen:	Verarbeitung Pakete pro Stunde	Fläche / Volumen
IST-Leistung	24'000 (PZ, ohne Sortieranlage BPZ Härkingen)	Geschossfläche: 25'000 m ²
		Hofffläche: 72'000 m ²
		Volumen: 280'000 m ³
SOLL-Leistung	Ca. 30'000 bis 40'000 ohne Sortieranlage BPZ 40'000 bis 50'000 inkl. Sortieranlage BPZ	Geschossfläche: 47'500 m ²
		Hofffläche: 113'750 m ²
		Volumen: 566'000 m ³

Tabelle 1: IST- /SOLL-Bedarf Leistung / Volumen im Raum Härkingen / Egerkingen

Variantenprüfung

Auf Basis des zukünftigen Volumen- und Flächenbedarfs für die Steigerung der Sortierkapazität wurden Varianten am bestehenden Standort geprüft und beurteilt. Folgende Rahmenbedingungen galt es in den Variantenfelder miteinzubeziehen:

- Das Paketzentrum Härkingen kommt nach 25-jähriger Betriebsdauer in eine Sanierungsphase. Die Leistung des PZ Härkingen ist für die Funktion vom Postnetz Schweiz systemrelevant. Nach postinternen Abklärungen wurde klar, dass eine Sanierung und ein Ausbau im laufenden Betrieb zu lange dauern, die Prozessimplikationen zu gross sind und wirtschaftlich nicht tragbar wären. Jedoch kann das bestehende PZ Härkingen nicht ohne Ersatzmassnahmen vom Netz genommen werden. Seitens der Post wurde ein Ausbau während laufendem Betrieb geprüft und als nicht umsetzbar eingestuft.
- Die bereits heute knappe Hoflogistik im PZ Härkingen stellt eine grosse Herausforderung dar. Aufgrund der Dimensionierung muss bereits heute eine Auslagerung und Pufferung der Wechselbehälter am Standort Wolfwil erfolgen. Ein Ausbau bzw. eine Leistungssteigerung auf 40'000 bis 50'000 Pakete pro Stunde mit dem bestehenden Gebäude inkl. Anlagen und Hoflogistik hätte zur Folge, dass noch mehr Fläche und Infrastruktur benötigt würden (neues Wechselbehälterterminal, Ausbau der Einfahrtspforten, Ausbau der bestehenden Kraninfrastruktur).
- Im BPZ Härkingen kann die Paketsortierung nicht in dem Mass gesteigert werden, dass zusammen mit dem erweiterten PZ Härkingen eine Sortierkapazität von zirka 50'000 Pakete pro Stunde erreicht wird.

- Die angestrebte Kapazität von 40'000 bis 50'000 Paketen je Stunde wird mit dem sanierten und erweiterten Paketzentrum Härkingen sowie der zur weiteren Kapazitätssteigerung bereits eingebauten Paketsortierungsanlage im Briefzentrum Härkingen nicht ausreichen. Ein zusätzliches Paketzentrum wird deshalb – sofern die Marktverschiebung wie angenommen anhält – realisiert werden müssen. Eine durchgeführte Standortevaluation ergab die Parzellen GB Egerkingen Nrn. 1711 und 1713 als prioritärer Standort bzw. als «Bestlösung». Die Parzellen befinden sich in der Reservezone und bedingen eine Einzonung. Vorab ist ein Eintrag im kantonalen Richtplan notwendig. Das Verfahren zur Richtplananpassung läuft.
- Abklärungen der Post haben gezeigt, dass eine vorübergehende Schliessung des Paketzentrums Härkingen in den nächsten 5 Jahren betrieblich als machbar eingestuft wird. Durch den Ausbau des Vertriebsnetzes (Bau zusätzlicher Regionaler Paketzentren), der Umsetzung von verschiedenen Sofortmassnahmen (z.B. Einbau einer Paketsortierung im BPZ Härkingen) und dem Mengenrückgang nach Corona besteht aktuell ein «Window of Opportunity». Sollte der Umbau zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen, dann wäre gemäss den Marktprognosen eine Ausserbetriebnahme des PZ Härkingen nur mit einem Ersatzstandort (z.B. neues RPZ Egerkingen) möglich.

Favoriten-Variante

Die bevorzugte Variante sieht vor, dass im Endzustand die Sortierkapazitäten der Paketpost auf drei Standorte am Standort Egerkingen/Härkingen verteilt sind. Pakete werden im BPZ Härkingen, dem sanierten PZ Härkingen und im neu gebauten RPZ Egerkingen sortiert. Vor der Realisierung eines Neubaus wird das PZ saniert und ausgebaut, damit die bestehende Infrastruktur optimal ausgenutzt werden kann.

- Schritt 1: Einbau Sortieranlage für Pakete in das bestehende BPZ Härkingen
Die Integration eines RPZ im bestehenden BPZ Härkingen wurde als Sofortmassnahme bereits umgesetzt. Die Anlage wurde im September 2023 in Betrieb genommen.
- Schritt 2: Umbau des bestehenden PZ Härkingen
Das bestehende Paketzentrum soll ab frühestens 2027 innerhalb von 3 Jahren saniert und zeitgleich für eine Kapazitätserweiterung ausgebaut werden. Mit dem Ausbau besteht das Ziel, dass die Post ca. 30'000 Pakete pro Stunde im PZ sortieren kann (heute 24'000 Pakete / Stunde). Die in Schritt 1 erwähnte Sofortmassnahme im BPZ Härkingen ist essenziell, um während der Stilllegung des PZ ein Minimum an Sortierkapazität im Raum Gäu / Jurasüdfuss aufrechterhalten zu können. Die «restlichen» temporär wegfallenden Sortierkapazitäten werden in dieser Zwischenzeit von den anderen Standorten aufgefangen. Teilweise sind bzw. werden dort temporäre Massnahmen zur Aufrechterhaltung der Gesamtfunktionsfähigkeit notwendig sein.
- Schritt 3: Realisierung eines RPZ Egerkingen in der Reservezone
Auf den Parzellen GB Egerkingen Nrn. 1711 und 1713 wird das RPZ Egerkingen realisiert. Das RPZ Egerkingen wird ca. 12'000 Pakete pro Stunde verarbeiten und soll mittelfristig oder je nach Marktentwicklung realisiert werden. Mit dem sanierten PZ Härkingen, dem neuen RPZ Egerkingen und der Sortieranlage im BPZ Härkingen werden die benötigten Kapazitäten von rund 40'000 bis 50'000 Pakete pro Stunde der Post zur Verfügung stehen.

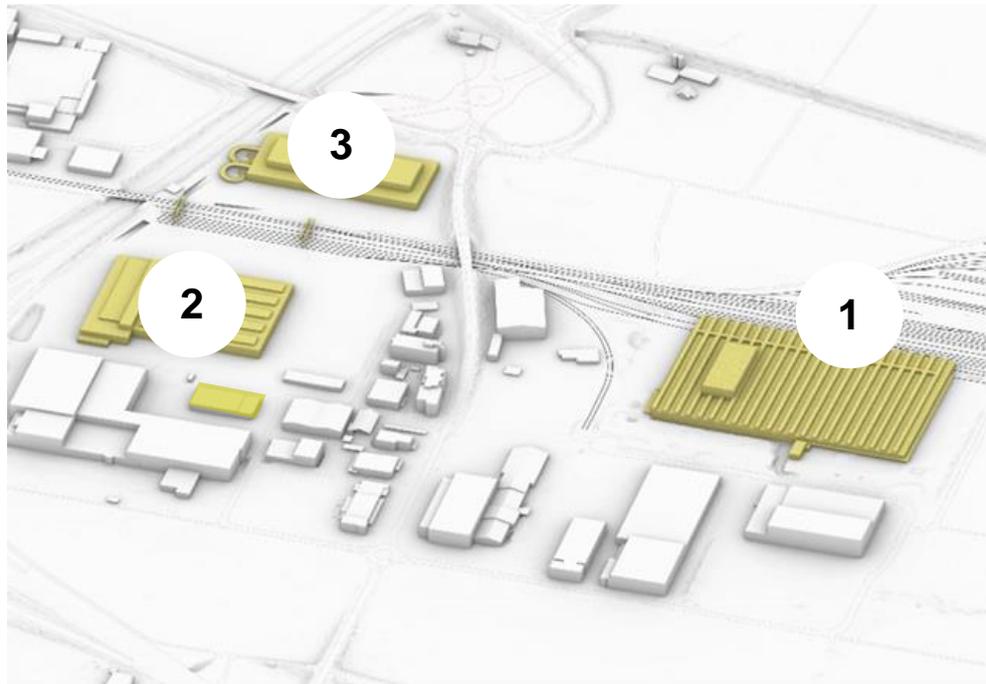


Abbildung 3: Ausbauschnitt Bestvariante (Quelle: Nüesch Development (Schweiz) AG, 24. Juni 2022).
1. Bestehendes Briefzentrum (BPZ), 2. Bestehendes Paketzentrum (PZ), 3. Neubau Regionales Paketzentrum Egerkingen (RPZ)

1.3. Vorhaben Paketzentrum und Planungsperimeter

Sanierung / Erweiterung Paketzentrum

Die Sanierung bzw. Erweiterung des bestehenden Paketzentrums in Härkingen erfordert einerseits Anpassungen am Gebäude sowie andererseits an der umliegenden Hoffläche. Während der heutige Fussabdruck des Paketzentrums beibehalten wird, sind auf der Hoffläche zusätzliche Logistikbauten und -anlagen notwendig, um die bestehende Fläche effizienter nutzen zu können. Um diesen Vorhaben Platz zu schaffen, sollen die heutigen oberirdischen Parkfelder in ein im Süden des Paketzentrums gelegenes Parkhaus verlegt werden, welches neu gebaut werden soll (GB Härkingen Nr. 788).

Perimeter

Der Planungsperimeter umfasst die Parzelle GB Härkingen Nr. 653 (Baurechtsparzelle 767), den westlichen Bereich der GB-Nr. 265 (Baurechtsparzelle 766), das Grundstück GB-Nr. 788 und teilweise die GB-Nrn. 792.

Das heutige Paketzentrum ist westlich begrenzt durch die Autobahn A2 und im Norden durch die Bahnlinie Olten-Biel. Das Gelände verfügt über einen eigenen Bahnanschluss. Im Süden des Areals liegt die Firma Planzer und im Osten umschliessen die Strassen «Altgraben» und «Russmatten» den Planungsperimeter. Der «Altgraben» verbindet das Paketzentrum mit der Egerkingenstrasse, welche wiederum eine Verbindung zur Autobahneinfahrt und in gegengesetzter Richtung dem Dorfzentrum von Härkingen schafft.

Ausgangslage Nutzungsplanung

Der Planungsperimeter liegt in der Industriezone der Gemeinde Härkingen und ist mit Ausnahme von Parzelle GB Nr. 1233 deckungsgleich, mit dem für das PZ bestehende kantonale Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften «Paketverteilzentrum Härkingen» aus dem Jahr 1997 (vgl. Kapitel 3.4). Die Sanierung bzw. Erweiterung des PZ lässt sich mit dem bestehenden Gestaltungsplan nicht umsetzen. Weil das Vorhaben als güterverkehrsintensive Anlage gemäss

kantonalementem Richtplan (S-3.3) und als UVP-relevant gilt, liegt nach § 46 Abs. 1 lit.c kantonales Planungs- und Baugesetz (PBG) ein Obligatorium für einen Gestaltungsplan vor, weshalb ein neuer Gestaltungsplan zu erarbeiten ist. Zudem ist für güterverkehrsintensive Anlagen die Umzonung in eine Spezialzone für güterintensive Nutzungen erforderlich.



Abbildung 4: Planungsperimeter (Quelle: Geoportal Kanton Solothurn)



Abbildung 5: Luftbild Planungsperimeter (Quelle: Geoportal Kanton Solothurn)

1.4. Heutiges Paketzentrum

1999: Neubau des Paketzentrums

Um die Paketpost langfristig wettbewerbsfähig zu machen und den sich verändernden Kundenbedürfnissen und Prozessanforderungen gerecht zu werden, wurde im Rahmen der "Paketpost 2000" Anfang der Neunzigerjahre das Verarbeitungsnetz neu geplant. Der Kern davon bilden die drei Paketzentren Daillens (VD), Frauenfeld (TG) und Härkingen (SO). Härkingen hat sich schon damals aufgrund der zentralen geographischen Lage und der optimalen Erschliessung per Strasse und Schiene als optimalen Logistikstandort erwiesen.

Im Zentrum des Areals befindet sich das Gebäude, das an allen vier Fassaden mit LKW- oder Lieferwagentoren versehen ist, die als Warenein- und -ausgang dienen. Die unterschiedlichen Fahrzeuge erreichen das zur Sicherheit eingezäunte Areal via Pforte (Ein- und Ausfahrtstor).

Auf dem Hof im östlichen Bereich befindet sich heute ein Container-Blocklager zur Lagerung von vollen und leeren Wechselbehältern, das durch einen sogenannten Reach-Stacker bedient wird. Nördlich des PZ liegt das Bahnterminal mit sechs Gleisen. In diesem Bereich können Züge und LKW mittels Portalkränen mit Containern be- und entladen werden. Auf der Westseite liegt neben weiteren Abstellplätzen für Wechselbehälter ein Retentionsbecken zur Entwässerung des Areals. Die Aussenparkplätze für die PW der Mitarbeitenden und Besucher liegen im Süden ausserhalb des Areals.

2014-2017: Kapazitätsausbau

Ausbau mit einem vierten Sorter als Kapazitätserweiterung und Systemstabilisierung aufgrund höherer Anforderungen.

2020-2022: Ausbau Direktverlad

Ausbau Direktverlad: Teleskop-Förderbänder zum direkten Verlad von Paketen in Wechselbehälter. Durch den Ausbau des Netzes wurden zusätzliche sogenannte Fernziele (andere Paketzentren) nötig.

Wartung der Anlagen eine Daueraufgabe

Während dieser Zeit (1999-2024) wurden die Anlagen stets im Rahmen des Auftrag LIMES gewartet und bei Bedarf entsprechend neuen Anforderungen weiterentwickelt.

Das Paketzentrum Härkingen dient als zentrale Drehscheibe im Vertriebsnetz der Post. Der Standort ist sowohl per Bahn als auch auf der Strasse gut erschlossen und dient als Hub für den kombinierten Verkehr.

Zustand heute

Das Paketzentrum ist mittlerweile 25 Jahre alt. Trotz stetigem Unterhalt und ständiger Weiterentwicklung stösst das Zentrum sowohl leistungsmässig als auch was die Anforderungen an neue Produkte betrifft, an seine Grenzen. Ein Weiterbetrieb wird mit zunehmendem Alter komplexer und aufwändiger. In der Studie zum Weiterbetrieb der bestehenden Paketzentren wurde ein Weiterbetrieb bis 2040 für die Paketzentren untersucht und als machbar bewertet, darüber hinaus ist es jedoch schwer konkrete Zusicherungen machen zu können. Diese Aussage gilt nicht nur für das Paketzentrum Härkingen, sondern auch für die Standorte Frauenfeld und Daillens.

Aufgrund der Annahme steigender Mengen geht die Post von zusätzlich benötigten Kapazitäten im Raum Härkingen aus. Durch den Ausbau des Vertriebsnetzes (Bau zusätzlicher Regionaler Paketzentren) in den vergangenen Jahren und dem Mengenrückgang nach Corona besteht aktuell ein "Window of Opportunity", in welchem ein Umbau mit Stilllegung des

Zentrums für einen begrenzten Zeitraum möglich ist. Sollte der Umbau zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen, dann müssten gemäss den Marktprognosen zuerst ein Ersatzstandort zur Entlastung gebaut werden (z.B. Egerkingen).

In der Vergangenheit wurde auch ein Umbau im laufenden Betrieb geprüft. Ein solcher dauert jedoch länger, ist teurer und bringt zusätzliche Komplexität und somit auch Risiken mit sich.

2. Planungsgegenstand, Zweck und Verfahren

2.1. Zielsetzung und Inhalt der Nutzungsplanung

Übergeordnete Zielsetzung

Die kantonale Nutzungsplanung «Paketzentrum Härkingen» verfolgt folgende Zielsetzungen:

- Schaffen der planungsrechtlichen Grundlage für den zukunftsgerichteten Ausbau und Betrieb der Postzentruns in Härkingen.
- Stärkung des Kerngeschäfts der Post, sodass weiterhin die Grundversorgung der Sendungsverarbeitung in der geforderten Qualität gewährleistet werden kann.
- Erfüllen bzw. Nachweis der gesetzlichen Umweltverträglichkeits-Anforderungen.

Inhalt der Nutzungsplanung

Die kantonale Nutzungsplanung umfasst nachfolgende Planungsinstrumente und Beilagen.

Genehmigungsinhalt:

- Kantonaler Teilzonenplan mit Zonenvorschriften
- Kantonaler Erschliessungs- und Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften

Als massgebende orientierende Beilagen gelten (Orientierungsinhalt):

- Raumplanungsbericht
- Umweltverträglichkeitsbericht zur Belegung der Umweltverträglichkeit
- Richtprojekt
- Grundlagenbericht Verkehr, Verkehrskonzept und Mobilitätskonzept
- Bericht zur Anhörung / Mitwirkungsbericht
- Vorprüfungsbericht

2.2. Zweck der Planungsinstrumente

Zweck Erschliessungs- und Gestaltungsplan mit SBV

Das Vorhaben zur Sanierung und Erweiterung des Paketzentruns Härkingen lässt sich mit dem rechtsgültigen kantonalen Gestaltungsplan (RRB Nr. 1997/1032) nicht umsetzen. Weil das Vorhaben als güterverkehrsintensive Anlage gemäss kantonaalem Richtplan (S-3.3) und als UVP-relevant gilt, liegt nach § 46 Abs. 1 lit.c kantonales Planungs- und Baugesetz (PBG) ein Obligatorium für einen Gestaltungsplan vor. Der vorliegende Erschliessungs- und Gestaltungsplan «Paketzentrum Härkingen» legt die Gestaltung, Nutzung und Erschliessung für den Geltungsbereich des Gestaltungsplans grundeigentümerverbindlich fest. Damit wird die planungsrechtliche und gestalterische Grundlage für die bauliche Realisierung des Richtprojekts geschaffen. Der Gestaltungsplan wird mit Sonderbauvorschriften (SBV) gemäss § 45 PBG verbunden und gilt als Leitverfahren für die Umweltverträglichkeitsprüfung.

**Zweck
Teilzonenplan mit
Zonenvorschriften**

Beim PZ Härkingen handelt es sich um eine güterverkehrsintensive Anlage, was gemäss Richtplankapitel S-3.3 eine Spezialzone für güterintensive Nutzungen verlangt. Der kantonale Gestaltungsplan wird somit kombiniert mit einem kantonalen Teilzonenplan, welcher die Änderungen im Bauzonenplan festlegt. Der Teilzonenplan umfasst die Umzonung von der kommunalen Industriezone in eine kantonale Industriezone nach § 68 Abs. 1 PBG (Zone für güterverkehrsintensive Anlage «Paketzentrum Härkingen») und die Aufhebung des bestehenden Gestaltungsplans bzw. die Festsetzung einer neuen Gestaltungsplanpflicht. Zusammen mit den Zonenvorschriften bildet die Zone die planungsrechtliche Grundlage für die weiteren Vorgehensschritte.

**Raumplanungs-
bericht**

Der Raumplanungsbericht nach Art. 47 RPV zeigt den Planungsprozess sowie die Recht- und Zweckmässigkeit des vorgesehenen Projektes auf. Er dokumentiert die Interessenabwägung und die möglichen Auswirkungen des Vorhabens aus raumplanerischer Sicht.

**Umweltverträglich-
keitsprüfung**

Die Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) definiert Anlagentypen, welche der Umweltverträglichkeitsprüfung unterstellt sind. Die drei zukünftig von der Post betriebenen Zentren im Raum Härkingen / Egerkingen fallen gem. Anhang der UVPV unter die beiden Anlagentypen Parkhäuser und -plätze sowie Güterumschlagplätze- und Verteilzentren.

Anlagentyp		Schwellenwert
Nr.	Bezeichnung	Beschrieb
11.4	Parkhäuser und -plätze	Abstellplätze für mehr als 500 Motorwagen (Personenwagen, leichte und schwere Nutzfahrzeuge)
80.6	Güterumschlagplätze und Verteilzentren	Lagerfläche mehr als 20'000 m ² oder Lagervolumen mehr als 120'000 m ³

Tabelle 2: Anlagentypen gem. UVPV

**Einwirkungen gem.
USG**

Art. 8 des Umweltschutzgesetzes (USG) verlangt, dass Einwirkungen sowohl einzeln als auch gesamthaft und nach ihrem Zusammenwirken beurteilt werden. Unterliegt bloss ein Teil der Gesamtanlage der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), so sind die anderen Teile in die UVP einzubeziehen. Für alle eng zusammengehörenden Anlagen ist die Frage nach der UVP-Pflicht aufgrund des räumlichen und funktionellen Zusammenhangs gesamthaft zu beurteilen.

Abgrenzung der UVP

Auf Basis von Art. 2 UVPV liegt mit dem Vorhaben zum PZ Härkingen eine wesentliche Änderung der bestehenden Anlagen vor, welche eine UVP auslöst. Das Vorhaben entspricht den beiden Anlagentypen 11.4 (Parkhäuser und -plätze) und 80.6 (Güterumschlagplätze und Verteilzentren) gemäss Anhang der UVPV.

Aufgrund des räumlichen und funktionellen Zusammenhangs sind die drei Zentren der Post als eine Anlage zu beurteilen. Die gemeinsamen Einwirkungen der Gesamtanlage betreffen hauptsächlich den generierten Verkehr und die daraus entstehenden Luft- und Lärmemissionen.

Die Themen Verkehr, Luft und Lärm werden im UVB für die Gesamtanlage analysiert. Die Beurteilung der übrigen Umweltbereiche erfolgt nur für das PZ Härkingen.

Mehr Informationen bzgl. Abgrenzung, Herleitung der UVP-Pflicht sowie zu den Ausgangs- und Betriebszuständen sind im Umweltverträglichkeitsbericht vorzufinden (BSB + Partner, 06/2025).

2.3. Verfahren und Planbeständigkeit

Nutzungsplan- verfahren

Die vorliegende Nutzungsplanung bedingt ein Nutzungsplanverfahren nach kantonalem Recht gemäss §§ 15-21 PBG. Die Pläne inkl. Vorschriften erhalten nach der kantonalen Vorprüfung, der öffentlichen Mitwirkung, der öffentlichen Auflage mit Einsprachemöglichkeit und nach der Publikation des Genehmigungsbeschlusses (Regierungsratsbeschluss) im Amtsblatt Rechtskraft.

UVP: Gestaltungs- plan als Leitverfah- ren

Die UVP ist kein eigenständiges Bewilligungsverfahren. Sie ist daher im Rahmen eines geeigneten Leitverfahrens (für das jeweilige Vorhaben massgebendes Bewilligungsverfahren) gemäss der «Richtlinien über die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung vom 28. September 1993» durchzuführen. Gemäss § 46 PBG ist für «Bauten und bauliche Anlagen, für die eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist» in jedem Fall auch ein Gestaltungsplan erforderlich. Das massgebliche Verfahren für die UVP ist gemäss Anhang 7 der Richtlinien über die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung im vorliegenden Fall das Nutzungsplanverfahren (Gestaltungsplanverfahren nach § 15ff und 46 des Kantonalen Planungs- und Baugesetzes PBG).

Bezug zur Planbeständigkeit und OPR

Die Gemeinde Härkingen hat in den letzten Jahren ihre Ortsplanung revidiert. Das Ortsplanungsdossier wurde nach der öffentlichen Auflage und Gemeinderatsbeschluss vom 18. Juni 2024 dem Regierungsrat des Kantons Solothurn zur Genehmigung eingereicht. Aufgrund von Beschwerdeverfahren ist die Ortsplanungsrevision aktuell noch nicht rechtskräftig (Stand Juni 2025).

In der OPR wurde die kommunale Industriezone bestätigt. Das Vorhaben der Post wurde erst nach der 1. öffentlichen Auflage der OPR bekannt, weshalb die damit zusammenhängenden Festlegungen im Bauzonen- und Erschliessungsplan nicht mehr in der OPR berücksichtigt werden konnten. In Absprache mit den kantonalen und den kommunalen Behörden wird für den Planungssperimeter des PZ Härkingen eine Überführung in eine kantonale Industriezone mit dem vorliegenden Verfahren vollzogen. Die Planbeständigkeit für die Parzellen GB Härkingen Nrn. 265 (Teil), 653 und 788 wird aufgrund dessen in der Ortsplanung durch den Regierungsrat relativiert. Grundsätzlich wird jedoch die kommunale Industriezone (i.S. von § 33 PBG) durch die kantonale Industriezone übersteuert bzw. die kantonale geht der kommunalen vor (§ 70 Abs. 2 PBG). Damit ist die Planbeständigkeit gegenüber der demnächst in Kraft tretenden Ortsplanungsrevision erfüllt.

Ebenfalls soll die Planbeständigkeit im Regierungsratsbeschluss zur OPR in Bezug auf den Abschnitt Pfannensteil und Russmatten relativiert werden, so dass der kommunale Erschliessungsplanung in diesem Abschnitt in der Folge angepasst werden kann (vgl. Kapitel 3.4.3).

3. Grundlagen Raumplanung und Verkehr

3.1. Eidgenössische Ausgangslage

3.1.1. Raumplanungsgesetz (RPG)

Ziel der Raumplanungsgesetzgebung (RPG) ist der haushälterische Umgang mit dem Boden in der Schweiz. Dies erfolgt dank der Koordination aller raumwirksamen Tätigkeiten und in Berücksichtigung der natürlichen, sozialen und wirtschaftlichen Bedürfnisse (Art. 1 RPG). Bund, Kantone und Gemeinden sind mit den Aufgaben betraut. Dabei sind die folgenden Aspekte relevant (Art. 3 RPG):

- Schonender Umgang mit Landschaft: Insbesondere sollen der Landwirtschaft genügende Flächen geeigneten Kulturlandes, insbesondere Fruchtfelder (FFF), erhalten bleiben
- Bedürfnisgerechte Gestaltung der Siedlungen und Begrenzung ihrer Ausdehnung: zweckmässige Zuordnung von Wohn- und Arbeitsgebieten, Verschonung von Wohngebieten vor Luftverschmutzung und Lärm, Schaffen von attraktiven Rad- und Fusswegen sowie die Sicherstellung der Voraussetzung für die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen
- Sachgerechte Standorte für Bauten und Anlagen im öffentlichen Interesse und Berücksichtigung Regionaler Bedürfnisse

Die Kantone sind verpflichtet, im kantonalen Richtplan Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt einzutragen (Art. 8 RPG). Dabei ist es in der Verantwortung der Kantone zu bestimmen, welche Vorhaben unter besagte Kategorie fallen (die Kategorisierung erfolgt im Rahmen der kantonalen Richtplanung).

3.1.2. Raumkonzept Schweiz

Das Raumkonzept Schweiz (2012) ist eine strategische Planung, in der Stossrichtungen für eine nachhaltige räumliche Entwicklung der Schweiz definiert sind. Die Ziele und Strategien werden von Bund, Kantonen und Gemeinden getragen und auf allen drei Staatsebenen verfolgt.

Wirtschaftliche, soziale und kulturelle Verbindungen überschreiten heute Kantons- und Gemeindegrenzen. Im Raumkonzept Schweiz werden daher funktionale Handlungsräume gebildet, in denen eine enge Verflechtung vorhanden ist.

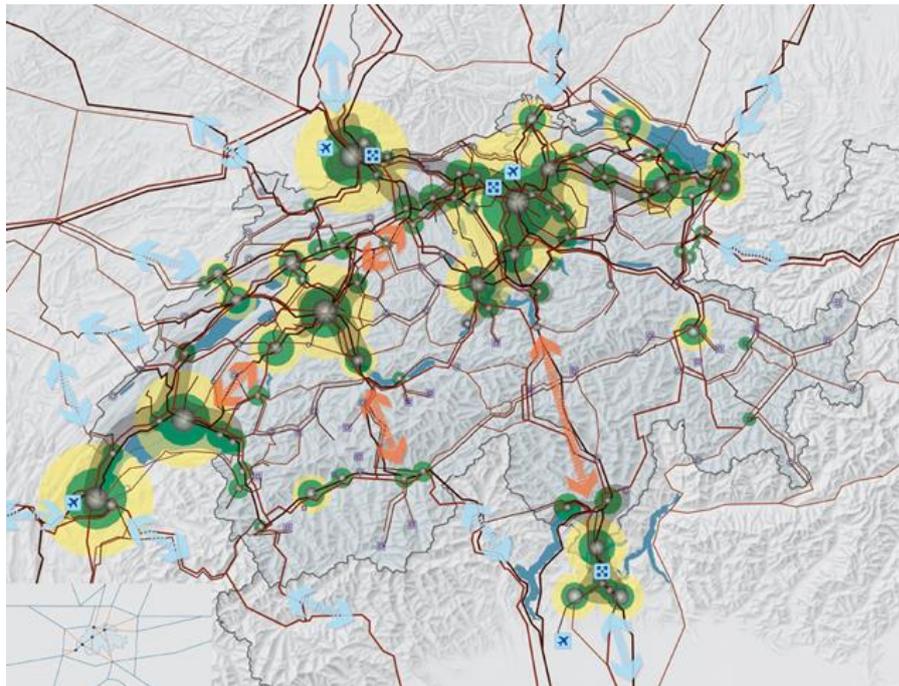


Abbildung 6: Raumkonzept Schweiz, Strategie 3 Verkehr, Energie und Raumentwicklung aufeinander abstimmen (Bundesamt für Raumentwicklung 2012)

Handlungsraum Aareland

Das Gäu befindet sich im Handlungsraum Aareland, in dem sich die Verkehrsachsen Nord-Süd und Ost-West kreuzen. Im Gäu überschneiden sich zudem die Einflussbereiche der Metropolregionen Basel, Zürich und Hauptstadtregion Schweiz (Bern).

Im Handlungsraum Aareland spielt der Transitverkehr eine grosse Rolle. Aufgrund der guten Erschliessung ist es ein attraktiver Standort für Unternehmen. Durch den Transitverkehr und flächen- und verkehrsintensive Betriebe ergeben sich Konflikte, die die Gemeinden und Kantone angehen wollen. So sollen verkehrsintensive Betriebe mit grossem Flächenbedarf möglichst nahe an den Anschlüssen zum Schienen- und Nationalstrassennetz umgesetzt werden. Sie sollen mit Nutzungen mit hoher Wertschöpfung kombiniert werden und andere wirtschaftlichen Tätigkeiten nicht verdrängen (Teil B «Denken und Planen in Handlungsräumen», Aareland, SS. 85-86).

Die Ziele und Strategien aus dem Raumkonzept Schweiz sind in den Sachplänen des Bundes und den kantonalen und regionalen Richtplänen aufgenommen.

3.1.3. Sachplan Verkehr

Der Sachplan Verkehr (2021) ist ein strategisches Instrument auf Bundesebene zur verkehrsträgerübergreifenden und überregionalen Koordination (Sachplan nach § 13 RPG). Er hält die Herausforderungen und Handlungszielsetzungen für die Koordination von Mobilität und Siedlung für den Zeithorizont 2050 fest. Der Sachplan Verkehr ist in Teilen behördenverbindlich.

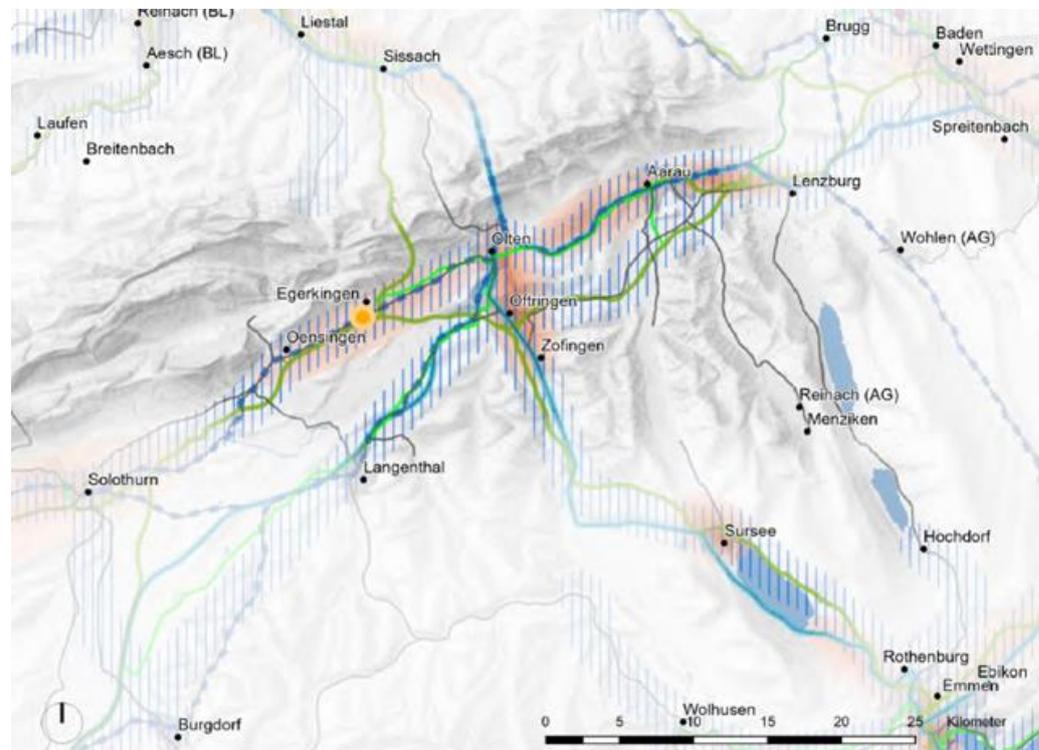
Logistik und Gütertransport

Leistungsfähige Logistikketten sind von grosser Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit. In der Prognose nimmt die Nachfrage des Güterverkehrs bis 2040 um 45% zu. Zwischen den Transportbedürfnissen der Bevölkerung und Wirtschaft und der Schonung von Raum und Umwelt können mitunter Interessenskonflikte bestehen.

**Handlungsraum
Aareland**

Der Sachplan Verkehr stützt sich auf die Handlungsräume des Raumkonzepts Schweiz ab. Der Handlungsraum Aareland «...zeichnet sich durch ein sehr dichtes Netz von teilweise parallel verlaufenden, leistungsfähigen Verkehrsachsen aus. So wird er auch von den internationalen und nationalen Nord-Süd- und Ost-West-Achsen durchquert.».

Der Sachplan Verkehr identifiziert den Handlungsbedarf und die Stossrichtungen für die unterschiedlichen verkehrsrelevanten Aspekte. Im Gäu profitieren Logistikbetriebe nationaler Bedeutung von der zentralen Lage und dem Anschluss ans Schienen- und Nationalstrassennetz. Das grosse Verkehrsaufkommen, welches unter anderem durch diese Betriebe entsteht, trägt zur zunehmenden Belastung der Verkehrsachsen bei. Zusätzlich zum geplanten Kapazitätsausbau von Schiene und Strasse ist im Sachplan Verkehr der Bedarf nach weiterer Umschlagskapazität im Gäu festgehalten. Durch Umschlagsplattformen kann der Gütertransport besser vernetzt und gebündelt werden. Es ist aber von zusätzlichen Belastungen sowohl auf dem Transit- wie auch auf den Regionalen Verkehrsnetzen auszugehen.



- Konception bezüglich Lage und Kapazität von Logistikhubs
- Übergeordnete ÖV-Achsen mit Güterverkehr
- Übergeordnete ÖV-Achsen mit internationalem Personenverkehr
- Gebiete mit besonderem Potenzial zur Erhöhung des ÖV-Anteils
- Umgang mit erhöhten Nutzungsansprüchen an die Infrastruktur (inkl. Übergänge zwischen Nationalstrassen und dem nachgelagerten Strassennetz)
- Schienennetz
- Nationalstrassen
- Hauptstrassen
- Landesflughafen

Abbildung 7: Sachplan Verkehr 2050: Handlungsbedarf und Stossrichtungen Aareland

Autobahnausbau

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) plant den 6-Streifen-Ausbau Luterbach – Härkingen (6S LuHä). Für diesen beginnen die Hauptarbeiten im Bereich Egerkingen nach heutigem Planungsstand im Jahr 2025. U. A. weil die bestehenden Knoten um den Nationalstrassen-Anschluss Egerkingen heute überlastet sind, ist dabei ist auch ein Ausbau dieses Nationalstrassen-Anschlusses mit Kreiseln vorgesehen. Es ist eine gesamthafte Neuorganisation der Verkehrsführung im Anschlussbereich Egerkingen vorgesehen, mit dem Hauptziel die Verkehrsströme zu entflechten.

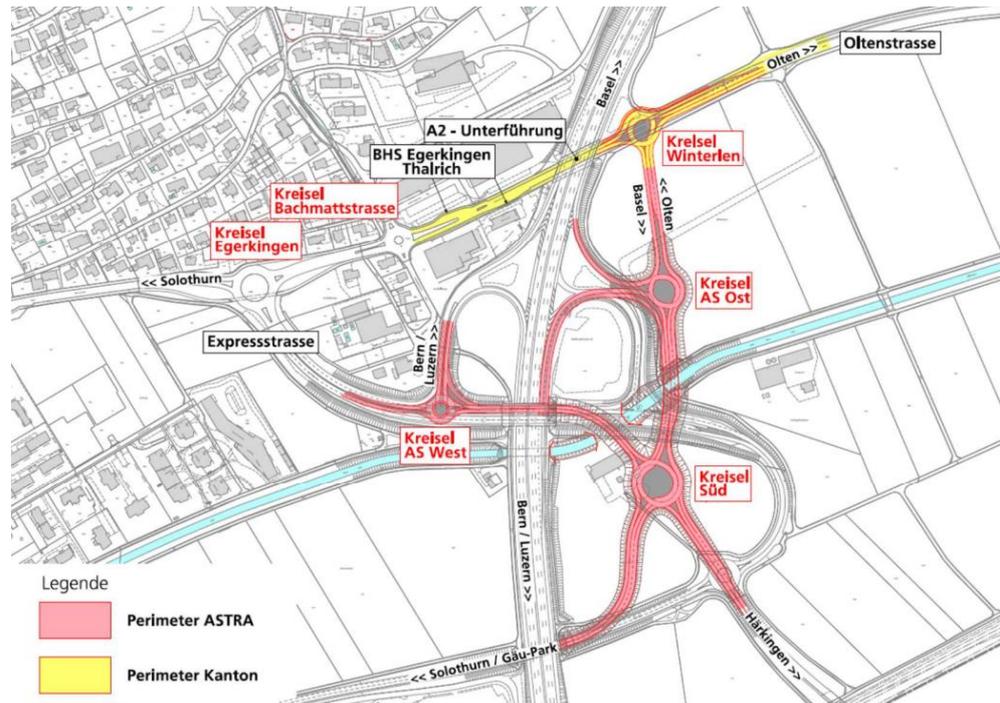


Abbildung 8: Autobahnanschluss Egerkingen (Quelle: Botschaft und Entwurf Regierungsrat 3. Mai 2022).

3.2. Kantonale Ausgangslage

3.2.1. Kantonaler Richtplan

Gültiger Richtplan und Anpassungen

Der kantonale Richtplan regelt als kantonales Planungsinstrument die raumwirksamen Tätigkeiten und legt die langfristige räumliche Entwicklung im Kanton Solothurn fest. Der aktuell gültige Richtplan wurde mit dem RRB Nr. 2017/1557 vom 12. September 2017 beschlossen und am 24. Oktober 2018 durch den Bundesrat genehmigt und wurde damit für die kommunalen und kantonalen Behörden verbindlich. Bisher erfolgten Richtplananpassungen in den Jahren 2019, 2021 und 2022.

Güterverkehrsintensive Anlagen S-3.3.2

Eine Anlage gilt gemäss Richtplangrundsatz S-3.3.2 als güterverkehrsintensiv, wenn sie mehr als 400 Fahrten von Lastwagen (schwere Nutzfahrzeuge) und Lieferwagen pro Tag erzeugt. Die Fahrtenzahl umfasst die Summe aller Zu- und Wegfahrten. Güterverkehrsintensive Anlagen müssen als Vorhaben in den Richtplan aufgenommen werden und sind möglichst im urbanen Raum zu realisieren. Bestehende verkehrsintensive Anlagen sind bei der nächsten bewilligungspflichtigen und wesentlichen Erweiterung oder Änderung auf die Einhaltung der Standortkriterien zu überprüfen.

Standortkriterien für güterverkehrsintensive Anlagen:

- Anschluss an den nächsten übergeordneten Verkehrsträger, möglichst ohne grössere Wohngebiete zu tangieren
- Bestehender oder die Möglichkeit für einen neuen Industriegleisanschluss
- Nachweis genügender Strassen- bzw. Knotenkapazitäten (Fahrten-nachweis, Mehrverkehrsanteil/Zusatzbelastung Verkehr, Luft, Lärm)

Im Zuge der Richtplananpassungen 2022 wurden mehrere güterverkehrsintensive Anlagen in den Richtplan aufgenommen, darunter auch die Post mit dem Paketzentrum Härkingen, dem Briefzentrum Härkingen und einem neuen Regionalen Paketzentrum Egerkingen mit dem Koordinationsstand Festsetzung. Gemäss Planungsauftrag S-3.3.9 sind bei Erweiterungen, Sanierungen u. dgl. diverse Handlungsanweisungen zu erfüllen:

- Bestehende Areale: Die Flächen sind bestmöglich auszunutzen,
- Dichte und Nutzung: Es ist eine flächensparende, dichte Nutzung mit hoher Qualität umzusetzen, Aussenräume sind bezüglich Aufenthaltsqualität und ökologischem Wert optimal zu gestalten, Bauten und Anlagen sind sorgfältig ins Landschafts- und Ortsbild einzugliedern, das Potenzial einer Mehrfachnutzung insbesondere der Dachfläche ist auszuschöpfen,
- Fruchtfolgefleichen: FFF sind zu schonen und beanspruchte FFF sind flächengleich zu kompensieren,
- Verkehr/Mobilität: Das Areal ist zweckmässig zu erschliessen und gut an den öffentlichen Verkehr (insbesondere an den Bahnhof Egerkingen) und an das Velonetz anzuschliessen, der Bahnanschluss für Güterverkehr ist optimal auszunutzen, der Verkehr ist direkt auf das übergeordnete Strassennetz zu leiten, Mehrverkehr durch das bewohnte Gebiet (insbesondere in der Nacht) ist zu vermeiden, der CO₂-Ausstoss ist möglichst gering zu halten (emissionsarme Fahrzeuge), die Hoflogistik ist auf den Betriebsflächen abzuwickeln, die Fahrten sind zu optimieren. Es ist ein Mobilitätskonzept zu erstellen,

- Störfallvorsorge: Die Bevölkerung und die Umwelt sind vor schweren Schädigungen zu schützen und es sind entsprechende Massnahmen vorzukehren,
- Grundwasser: Die Anliegen des Gewässerschutzes sind zu berücksichtigen,
- Klima: Auswirkungen des Vorhabens auf lokales Mikroklima bzw. Durchlüftung sind zu untersuchen und entsprechende Massnahmen vorzusehen,
- Energie/Ressourcen: effiziente Energienutzung, Einsatz erneuerbarer Energien, nachhaltiger Umgang mit Wasser.

Mit Regierungsratsbeschluss Nr. 2025/689 vom 29. April 2025 wurde die Richtplananpassung 2022 genehmigt.

Entwicklungsgebiet Arbeiten

Der Planungserimeter liegt gemäss Richtplan S-3.1 im Bereich eines Entwicklungsgebiets Arbeiten. Entsprechend gilt gemäss Planungsgrundsatz S-3.1.1. eine dichte Nutzung mit hoher städtebaulicher Qualität und eine auf die übergeordneten Verkehrsträger abgestimmte und koordinierte Erschliessung. Gemäss S-3.1.10 ist das Gebiet Altgraben/Lischmatten als Festsetzung im Richtplan aufgenommen, mit den Schwerpunkten Produktion (P), Dienstleistung (DL) und Logistik+ (LOG+). Entwicklungsgebiete Arbeiten mit Schwerpunkt LOG+ verfügen in der Regel über einen Gleisanschluss und liegen in der Nähe eines bestehenden Autobahnanschlusses. Die Umweltauswirkungen sind minimiert.

Regionale Arbeitszonen- bewirtschaftung

Gemäss S-1.1.21 des kantonalen Richtplans erarbeitet der Kanton zusammen mit den Regionen und den Gemeinden eine Regionale Arbeitszonenbewirtschaftung (AZB), die eine häusliche Nutzung dieser Flächen gewährleistet. Neue Arbeitszonen dürfen nur ausgeschieden werden, sofern eine Arbeitszonenbewirtschaftung vorliegt (S-3.1.2).

Das Vorhaben liegt im Perimeter der Regionalen Arbeitszonenbewirtschaftung AZB All-Gäu. Da es sich um die Erweiterung innerhalb der bestehenden Arbeitszone handelt, ist keine Neuausscheidung von Arbeitszonen notwendig.

3.2.2. Planungs- und Baugesetz (PBG)

Das Planungs- und Baugesetz (PBG) des Kantons Solothurn hält die gesetzlichen Grundlagen für Raumplanung, Landumlegungen, Erschliessung, Natur- und Heimatschutz sowie Bauwesen fest. Es orientiert sich dabei an den übergeordneten Vorgaben zum zweckmässigen und häuslichen Umgang mit Boden.

Aufgrund der nationalen Bedeutung, der ausserordentlichen volumetrischen Dimensionen des Weiterentwicklungsvorhabens der Post und damit der kantonalen Planungshoheit sind insbesondere die Bestimmungen zu den kantonalen Nutzungsplänen und zur Gestaltungsplanpflicht (§§ 44 - 47 PBG) relevant:

§ 68 – 70 PBG

In kantonalen Nutzungsplänen (§ 68-70 PBG) kann der Regierungsrat Industriezonen und Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen von kantonalen und Regionaler Bedeutung festhalten. Für das Verfahren gelten die Bestimmungen über Nutzungspläne der Einwohnergemeinden (§§ 15–21 PBG) mit folgenden Besonderheiten: Das Bau- und Justizdepartement legt die Pläne nach Anhören der interessierten Einwohnergemeinden in den Gemeinden und beim Departement auf; die Auflage ist im Amtsblatt und in ortsüblicher Weise zu publizieren; Einsprachen sind beim Bau- und Justizdepartement einzureichen; über Einsprachen und die Genehmigung

des Planes entscheidet der Regierungsrat. Die kantonalen Nutzungspläne haben die gleichen Rechtswirkungen wie die Nutzungspläne der Einwohnergemeinden und gehen den Nutzungsplänen der Einwohnergemeinden vor.

§§ 44 ff. PBG

Gestaltungspläne bezwecken eine architektonisch und hygienisch gute, der baulichen und landschaftlichen Umgebung angepasste Überbauung, Gestaltung und Erschliessung zusammenhängender Flächen; sie haben insbesondere vor schädlichen Einwirkungen zu schützen. Sie können die Lage, die äusseren Abmessungen, die Geschosszahl, die Durchmischung der Nutzung und weitere bauliche Einzelheiten der im Plangebiet zu erstellenden Bauten und Anlagen bestimmen. Gestaltungspläne können auch die Erstellung und Benützung privater Erschliessungsanlagen und anderer Anlagen von gemeinsamem Interesse regeln. Gestaltungspläne haben sich an der Grundnutzung des Zonenplanes zu orientieren. Gestaltungspläne können mit Sonderbauvorschriften verbunden werden. Gestaltungspläne und Sonderbauvorschriften können von den allgemeinen baupolizeilichen Bestimmungen abweichen.

Ein Gestaltungsplan ist in jedem Fall nötig für: Bauten mit mehr als 20 Metern Höhe; Bauten und bauliche Anlagen, für die eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) erforderlich ist; verkehrsintensive Anlagen gemäss kantonalem Richtplan.

3.2.3. Standortgunst für Logistikzentren

Mit Regierungsratsbeschluss RRB Nr. 2022/666 hat der Regierungsrat zu einer Interpellation betreffend sinnvolle Planung der Standorte von Logistikzentren Stellung genommen. Im Wesentlichen ist darin zu lesen (nicht abschliessend):

«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.»

3.3. Regionale Ausgangslage

3.3.1. Agglomerationsprogramm

Agglomerationsprogramm AareLand

Das Gäu ist Teil des Agglomerationsprogramms AareLand, das die Städte Olten, Aarau, Zofingen und deren Agglomerationen umfasst. Die 4. Generation des Agglomerationsprogramms AareLand wurde im Mai 2021 vom Regierungsrat der Kantone Aargau, Solothurn und Luzern verabschiedet. Ab September 2024 startet die Behördenvernehmlassung des Agglomerationsprogramms 5. Generation.

Gemäss Zukunftsbild 2040 sind die Gebiete um Härkingen nördlich der Nationalstrasse N01 dem Raumtyp Agglomerationskorridor zugewiesen. In Bezug auf die Wirtschaft ist der Agglomerationskorridor durch Industrie-, Logistik- und Gewerbegebiete (Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten) geprägt. Die Nachfrage nach Arbeitsflächen in den Agglomerationskorridoren ist gross. Das Potenzial der Entwicklungsschwerpunkte und Arbeitsgebiete soll entsprechend gut ausgenutzt werden. Das Arbeitsgebiet entlang der Bahnlinie und Autobahn soll als wirtschaftlicher Schwerpunkt gestärkt und qualitativ hochwertig entwickelt werden.

Strassenverkehr und Verkehrssicherheit

Engpässe im Strassenverkehr wurden durch die Präsenz der verkehrs- und publikumsintensiven Anlagen verschärft. Eine sehr starke Belastung tritt bei den Autobahnknoten auf. Die Engpässe im Nationalstrassennetz sollen durch den 6-Streifen-Ausbau der Nationalstrasse N01 Luterbach-Härkingen in den nächsten Jahren beseitigt werden. Egerkingen wird durch die Optimierung des Autobahnanschlusses und einen Bypass über die Gäu-/Industriestrasse entlastet. Damit entsteht auch ein direkter Anschluss Ost an die H5 (Oltnerstrasse). Der Autobahnanschluss Egerkingen bildet heute einer der grössten Unfallschwerpunkte im AareLand und soll durch die Optimierung entschärft werden. Es wird erwartet, dass der Strassenverkehr weiter stark zunimmt und die Auslastung der Nationalstrassen und des untergeordneten Strassennetzes hoch bleibt.

Güterverkehr und Logistik

Für den Güterverkehr und Logistikstandorte soll eine siedlungsverträgliche Abstimmung stattfinden. Eine möglichst direkte Anbindung an die Autobahn und eine zentrale Lage im urbanen oder agglomerationsgeprägten Raum sind Anforderungen an einen Logistikbetrieb. Eine kantonsübergreifende Abstimmung von Logistikstandorten ist dabei notwendig. Um den Güterverkehr in den Ortschaften zu reduzieren und ein leistungsfähiges Strassennetz zu gewährleisten, sollen Bahnanschlüsse und das Potenzial für Umladevorgänge an den Logistikstandorten genutzt werden. Das AP4 erwähnt auch das Projekt Cargo Sous Terrain. Im Gäu sind mehrere Logistik-Hubs geplant.

ÖV-Drehscheibe Egerkingen

Der Bahnhof Egerkingen wird zu einer multimodalen ÖV-Drehscheibe entwickelt und damit einfacher und attraktiver genutzt werden können. Regioexpress-Verbindungen im 30-Minuten-Takt sollen ab 2035 zirkulieren. Um das Umsteigen am Bahnhof zu vereinfachen, werden vier Busbuchten und eine neue Park + Ride - Anlage realisiert. Im Zusammenhang mit diesen Bauarbeiten wird auch die Wasserversorgung, Abwasseranlagen und Beleuchtung angepasst.

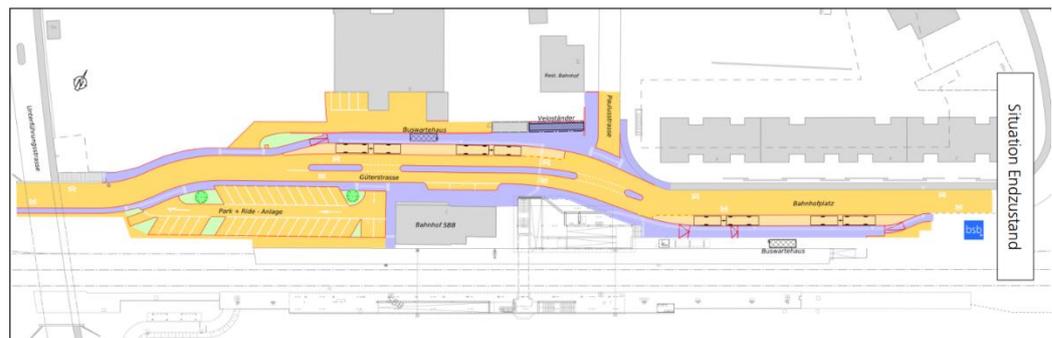


Abbildung 9: ÖV-Drehscheibe Egerkingen im Endzustand

3.3.2. Projekt All-Gäu

Projekt «All-Gäu»

Im Rahmen von vertiefenden Abklärungen sowie im Hinblick auf die anstehende Überarbeitung des Agglomerationsprogramms (5. Generation) wurde für den Teilraum Gäu der Korridorprozess Gäu (Projekt «All-Gäu») angestossen. Dieser Prozess soll insbesondere die Entwicklungen im Bereich Logistik und die verkehrlichen Konsequenzen, auch im Zusammenhang mit Cargo Sous Terrain, genauer untersuchen.

Der Raum Gäu / Untergäu umfasst 15 Gemeinden, unter anderem auch Härkingen. In den letzten Jahren fand in diesem Raum ein hohes Bevölkerung- und Beschäftigungswachstum

statt, wodurch vielfältige Nutzungsansprüche entstanden sind. Um die zukünftigen Nutzungsansprüche gemeinde- und themenübergreifend aufeinander abzustimmen, wurde das Projekt «All-Gäu» lanciert. Ziel des Projekts ist die Erarbeitung einer langfristigen räumlichen Entwicklungsstrategie, sowie derer Umsetzungsmassnahmen.

Im Synthesebericht «All-Gäu – Entwicklungsperspektive 2040» (INFRAS Forschung und Beratung, verabschiedet an der Schlussbesprechung vom 20. Januar 2022) werden konkrete Massnahmen zur Umsetzung des Raumkonzepts aufgezeigt. Insbesondere folgende Massnahmen sind für das Vorhaben massgebend:

- A-M5: Gemeindeübergreifende Arbeitszonenbewirtschaftung
- A-M8: Leuchtturmprojekt: Markthalle
- B-M1: Gewächshäuser als nachhaltige Anbauflächen etablieren
- C-M2: Velokonzept
- C-M3: Buskonzept
- C-M5: CST («Cargo sous terrain») – Chancen/Risiken für das All-Gäu analysieren und Vorschläge für Hub-Standorte prüfen
- C-M6: Neue Mobilitätsformen
- D-M1: Einrichten von Energiepärken im All-Gäu (Solarenergie, Energieholz)
- M2: Integriertes Wassermanagement
- D-M3: Nutzungsüberlagerungen festlegen (Industrie, Logistik- und Landwirtschaft)

3.4. Kommunale Ausgangslage

3.4.1. Aktuell noch rechtgültige Ortsplanung

Industriezone

Das Areal des PZ Härkingen liegt gemäss aktuell noch rechtsgültigem Bauzonenplan der Einwohnergemeinde Härkingen (RRB Nr. 2010/412 vom 8. März 2010) in der Industriezone (ausgenommen ist die Gleisanlage, welche in raumplanerischer Hinsicht dem Bund untersteht).

Laut dem gültigen Zonenreglement der Gemeinde dient die Industriezone der «Ansiedlung und Entwicklung arbeitsintensiver Industriebetriebe mit hohem Wertschöpfungspotenzial». Die maximale Gebäudehöhe beträgt 17.5 m und es gilt eine Grünflächenziffer von mind. 15%.

Erschliessungsplan

Gemäss rechtsgültigem Erschliessungsplan wird das Areal über den «Altgraben / Russmatten» mittels Sammelstrasse erschlossen (RRB Nr. 2010/412). Gemäss Erschliessungsplan ist eine Baulinie von 6 m ausgeschieden.

3.4.2. Ortsplanungsrevision Härkingen

OPR kurz vor der Genehmigung

Die Einwohnergemeinde Härkingen hat das Dossier zur revidierten Ortsplanung nach der öffentlichen Auflage und dem Gemeinderatsbeschluss vom 18. Juni 2024 dem Regierungsrat des Kantons Solothurn zur Genehmigung eingereicht (RRB noch ausstehend). In der OPR wurde die Industriezone bestätigt. Gemäss revidiertem kommunalem Erschliessungsplan Orts- teil Nord wurde auf die Ausscheidung einer Baulinie verzichtet (Abbildung 10). Es gilt somit nach § 46 KBV eine Baulinie von 5 m. Erschlossen wird das Areal über die Sammelstrassen Altgraben und Russmatten.

Da das Vorhaben der Post erst nach der 1. öffentlichen Auflage der OPR bekannt wurde, konnten die damit zusammenhängenden Festlegungen im Bauzonen- und Erschliessungsplan nicht mehr berücksichtigt werden. In Absprache mit den kantonalen und den kommunalen Behörden wird für den Planungsperimeter des PZ Härkingen eine Überführung in eine kantonale Industriezone mit dem vorliegenden, der OPR nachgelagerten Verfahren vollzogen.



Abbildung 10: kommunalem Erschliessungsplan mit Baulinien und Strassenklassierung sowie Waldfeststellung – Ortsteil Nord Ausschnitt (BSB + Partner)

3.4.3. Strassenprojekt Pfannenstiel und Russmatten

Geplante Strassen- ausbauarbeiten

Im Hinblick auf eine gute Erschliessung des Arbeitsplatzgebietes Härkingen West möchte die Einwohnergemeinde Härkingen in den kommenden Jahren Strassenbauarbeiten in der Russmatten und dem Pfannenstiel ausführen. Das Vorprojekt sieht insbesondere die Kurvenverbreiterung sowie eine Strassenverbreiterung auf der Westseite vor. Gemäss Entscheidung der Einwohnergemeinde Härkingen soll auf dieser Grundlage ein Erschliessungsplan erstellt werden. Dem Nutzungsplan soll dabei gleichzeitig die Bedeutung der Baubewilligung gemäss § 39 Abs. 4 PBG zukommen. Das Strassenprojekt wurde erst nach der 1. Auflage der OPR ausgelöst und wies somit zum Zeitpunkt der OPR noch nicht den notwendigen Reifegrad aus, weshalb diese Erschliessungsplanänderung nicht mehr in der OPR berücksichtigt werden konnte. Die Planung befindet sich gegenwärtig in der kantonalen Vorprüfung.

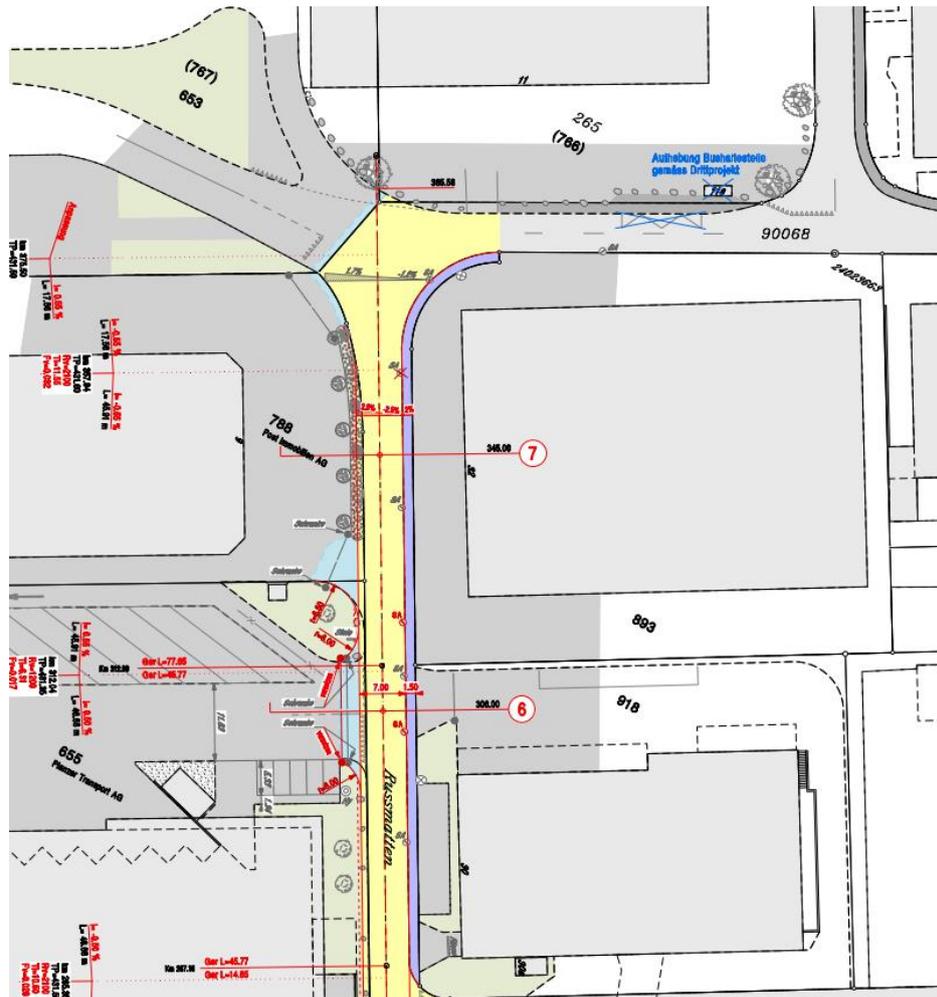


Abbildung 11: Ausschnitt aus dem Verkehrskonzept Pfannenstiel (KFB Pfister AG, Stand: 9. April 2024).

3.5. Rechtsgültige kantonale Nutzungspläne

Gestaltungsplan PZ Härkingen

Für das Areal des PZ Härkingen besteht ein rechtsgültiger kantonaler Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften aus dem Jahr 1997 (RRB Nr. 1997/1032 vom 6. Mai 1997; Abbildung 12). Dieser wurde auf Grundlage des Vorhabens der Post erstellt und schuf somit die planungsrechtliche Basis zur Errichtung des Paketzentrums Härkingen.

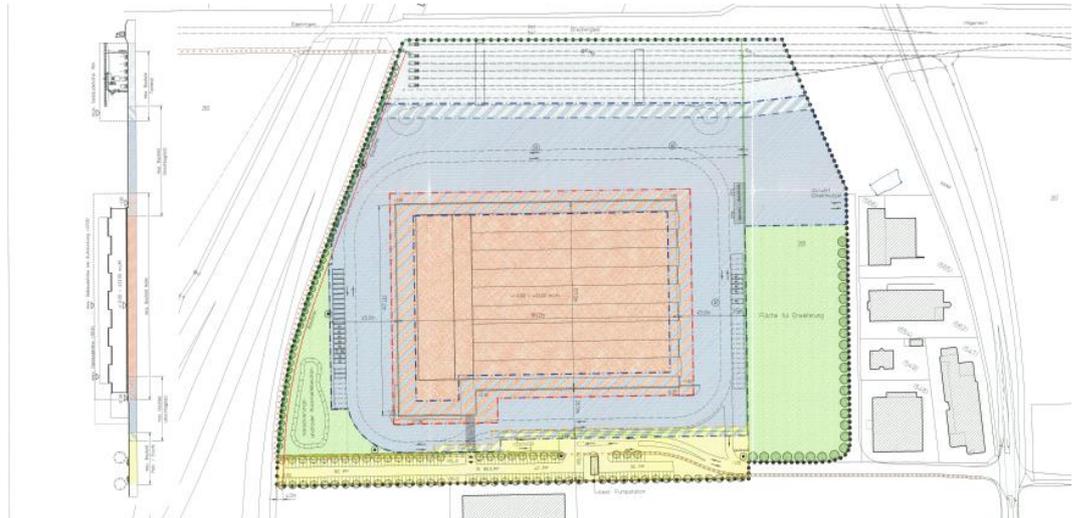


Abbildung 12: Bestehender kantonaler Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften «Paketverteilzentrum Härkingen» (RRB Nr. 1997/1032)

- Rot: Baufeld Halle / max. Gebäudehöhe 22 m
- Hellblau: Baufeld Terminal / max. Gebäudehöhe 18 m
- Dunkelblau: Baufeld Umschlagplatz / max. Gebäudehöhe 7 m
- Gelb: Baufeld Parkieranlage
- Grün: Begrünung

Erschliessungsplan Gleisanlagen

Für die Ermöglichung der Bahnerschliessung des Paketzentrums Härkingen wurde zeitgleich mit dem kantonalen Gestaltungsplan ein kantonaler Erschliessungsplan (Erschliessungsplan Gleisanlagen Paketverteilzentrum und MCC-Verteilzentrum Härkingen) erlassen. Dieser schuf die Voraussetzung, dass Rangiergleise auf einer Fläche von gut 3 ha nördlich des Paketzentrums realisiert werden konnten. Der Perimeter der Gleisanlage deckt sich weitgehend mit dem Baufeld 'Terminal' des erwähnten kantonalen Gestaltungsplans. Dieser umfasst räumlich allerdings nicht nur die Gleisanlage, sondern auch noch die Umschlagsfläche von Gütern von der Bahn auf LKWs und umgekehrt.

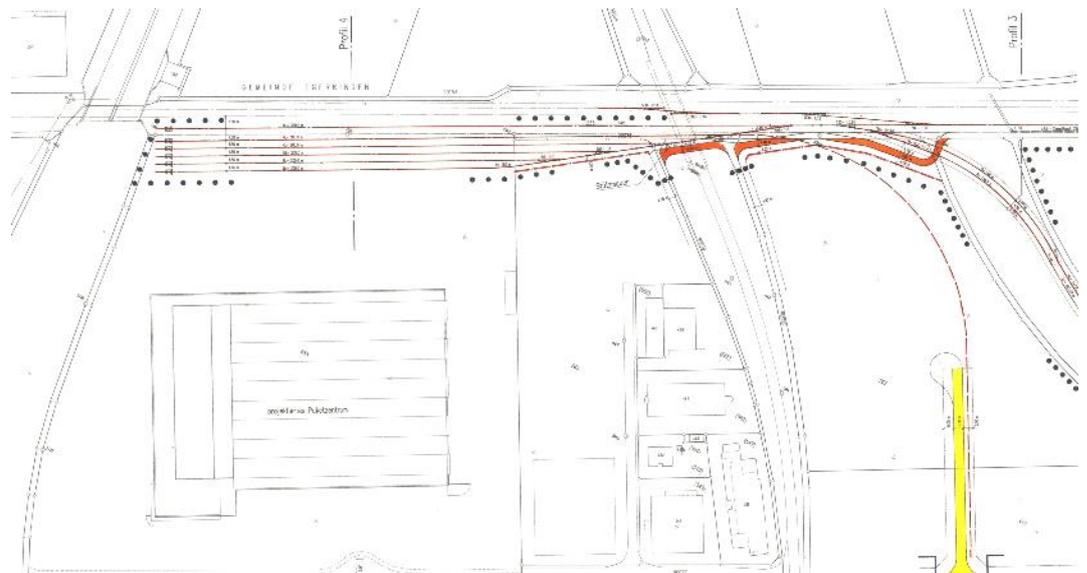


Abbildung 13: Erschliessungsplan Gleisanlagen Paketverteilzentrum und MMC-Verteilzentrum Härkingen (Ausschnitt) (RRB Nr. 1997/1032)

Gepunktet: Perimeter Planbegrenzung

Rote Linien: Gleisanlage

Orange: neuer Flugweg

Sondernutzungszone Gleisanlage

Zeitgleich bzw. mit demselben RRB wie für den kantonalen Gestaltungsplan zum PZ Härkingen wurde eine kantonale Sondernutzungszone Gleisanlage Paketverteilzentrum und MCC-Verteilzentrum in Härkingen und Gunzgen erlassen (Abbildung 14). Der kantonale Sondernutzungszoneplan wurde später (RRB Nr. 2005/548) angepasst und hatte den Zweck, die Gleisanlagen zu verschieben, damit das neue Briefzentrum Härkingen errichtet werden konnte (Abbildung 15). Die Sondernutzungszone liegt ausserhalb des Planungssperimeters des PZ Härkingen und hat deshalb keine Relevanz für die vorliegende Planung.



Abbildung 14: Sondernutzungszoneplan Gleisanlagen, Briefzentrum (RRB Nr. 1997/1032)

Rot: Sondernutzungszone Gleisanlage.



Abbildung 15: Teilzonenplan Sondernutzungszonenplan Gleisanlagen, Briefzentrum (RRB Nr. 2005/548)

Rot: Sondernutzungszone Gleisanlage (neu)

Gelb: Sondernutzungszone Gleisanlage (bisher, RRB Nr. 1997/1032)

3.6. Grundlagen Verkehr und Mobilität

Grundlagendokumente Verkehr

Als Grundlage für die Nutzungsplanung und den Umweltverträglichkeitsbericht wurden die Verkehrsgrundlagen zur Gesamtanlage der Post in Härkingen / Egerkingen in einem separaten «Grundlagenbericht Verkehr» (BSB + Partner 06/2025, siehe Beilage 7) aufgearbeitet. Darin werden die Verkehrsgrundlagen für die Beurteilung des Verkehrsaufkommens (Strassenverkehr und Schienenverkehr) der Paketsortierzentren der Post in Härkingen / Egerkingen zusammengefasst, erläutert und in den Kontext der bestehenden und sich zukünftig verändernden Verkehrsströme auf dem öffentlichen Strassennetz gesetzt.

Mobilitätskonzept

Das Mobilitätskonzept (Schweizerische Post AG, siehe Beilage 8) zeigt auf, wie mit verschiedenen baulichen und betrieblichen Massnahmen, der Verkehr und das Mobilitätsverhalten der Post am Standort in Egerkingen/Härkingen positiv beeinflusst bzw. der resultierende Verkehr möglich verträglich und nachhaltig abgewickelt werden soll. Die im Mobilitätskonzept aufgeführten Verkehrszahlen beziehen sich weitgehend auf den Verkehrsgrundlagenbericht. Für das Paketzentrum Härkingen können - aufgrund des konkreten Vorhabens - die verkehrlichen Auswirkungen präziser gefasst und die Aussagekraft, der im Mobilitätskonzept aufgeführten Prognosewerte in einen konkreteren Bezug zum Wirkungsgrad von Massnahmen gestellt werden. Die aus den Massnahmen abgeleiteten Zielwerte für das Paketzentrum Härkingen stellen die zentralen Aussagen des Mobilitätskonzepts und somit zur Lenkung der Mobilität dar.

Nachfolgende Ausführungen stammen weitgehend aus den beiden Dokumenten. Für mehr Informationen sind diese zu konsultieren.

3.6.1. Erschliessung und Parkierung

Erschliessung Strasse

Die Erschliessung des Paketzentrums Härkingen erfolgt hauptsächlich von Norden her (Autobahnanschluss A2 Egerkingen) über die Härkingingerstrasse (Abbildung 17). Von Süden her dient ergänzend dazu die Egerkingerstrasse.

Das Paketzentrum wird ab dem Kreisels an der Egerkingenstrasse über die nach Südwesten abzweigende Strasse Altgraben erschlossen. Der vom PZ weggehende Verkehr wird auf den Strassen Russmatten und Pfannenstiel zum Kreisels an der Egerkingenstrasse geführt. Die Verkehrsführung wird auch mit dem sanierten PZ beibehalten. Mit der Umgestaltung des Autobahnanschlusses Egerkingen wird der Kreisels Gäustrasse-Härkingenstrasse nach Nordosten verschoben und das zukünftige RPZ über den Kreisels ans übergeordnete Strassennetz angebunden (vgl. Abbildung 16).

Parkierung

Die Parkierung für Personenwagen (PW) und Lieferwagen (LW) erfolgt heute auf den Aussenabstellplätzen südöstlich und nordöstlich angrenzend an die Hoffläche. Insgesamt stehen 330 PW-PP sowie 89 LW-PP zur Verfügung.



Abbildung 16: Erschliessung der Postzentren in Härkingen / Egerkingen (Abbildung aus dem Grundlagenbericht Verkehr)

Öffentlicher Verkehr

In der umliegenden Umgebung des Areals befindet sich die Bushaltestelle Härkingen Altgraben). Ende 2024 wird diese auf die Egerkingenstrasse verlegt. Die Fussdistanz bis zur Haltestelle verlängert sich ungefähr um 100 Meter. Die Haltestelle wird durch die Buslinie Nr. 507 (Egerkingen Bahnhof – Rohr bei Olten) im Halbstundentakt bedient.

Der Bahnhof Egerkingen ist heute in 25 Minuten zu Fuss erreichbar. Hier verkehrt die S-Bahn S20 (Olten – Oensingen – Solothurn – Biel) im Halbstundentakt und diverse Buslinien (Nr. 126, Nr. 501, Nr. 507).

Der Bahnhof Egerkingen wird zu einer multimodalen ÖV-Drehscheibe ausgebaut. Mit dem Ausbauschnitt 2035 wird der Bahnhof Egerkingen zukünftig im Halbstundentakt von einem

neuen Zug bedient, welcher zwischen Solothurn und Olten nur in Oensingen und Egerkingen hält. Das Areal weist heute eine ÖV-Güteklasse D1 auf und ist mit dem öffentlichen Verkehr nicht gut erschlossen. Durch das neue Angebot kann der Bahnhof zukünftig der Haltestellenkategorie III bzw. öV-Güteklasse B zugeordnet werden. Es ist davon auszugehen, dass sich damit die öV-Erschliessung der Postzentren im Raum Härkingen / Egerkingen verbessern wird.

Fuss- und Veloverkehr

Für den Fussverkehr sind die bestehenden Zentren PZ und BPZ über ein Trottoir entlang der Egerkingenstrasse sowie über Feldwege aus Westen erschlossen. Eine Erschliessung von Norden und Osten her in Richtung Egerkingen fehlt heute.

Für den Veloverkehr sind auf der Egerkingenstrasse sowie auf der Härkingerstrasse entweder Radstreifen markiert oder die Velofahrenden werden auf einem Radweg geführt, der durch eine Reihe Pflastersteine ohne Niveauversatz abgegrenzt wird. Dasselbe gilt für die Gäustrasse in Richtung Egerkingen. Südöstlich des Industriegebiets verläuft in Ost-West-Richtung die SchweizMobil-Route 50.01 Olten- Grenchen (Jurasüdfuss-Route).

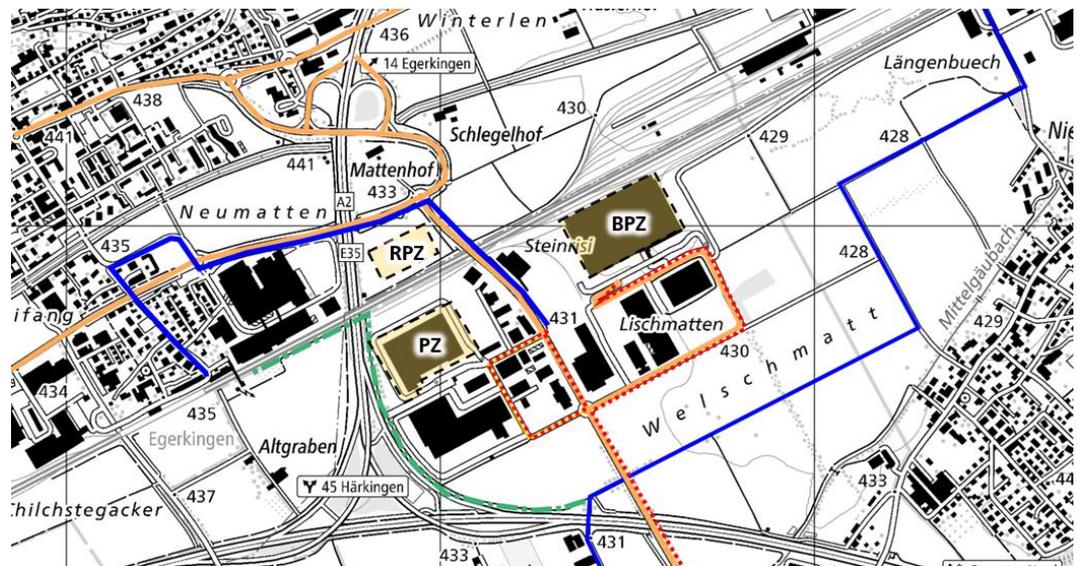


Abbildung 17: Erschliessung der Postzentren in Härkingen / Egerkingen. Orange: Strassenverkehr. Blau: Veloverkehr. Rot punktiert: Fuss- und Veloverkehr. Grün: Geplante Fuss- und Veloverbindung zum Bahnhof Egerkingen

Neuer Fuss- und Veloweg

Der Kanton Solothurn plant einen neuen Fuss- und Veloweg, der den Bahnhof Egerkingen mit Härkingen verbindet. Dank der neuen Fuss- und Veloverbindung wird die Distanz vom PZ bis zum Bahnhof Egerkingen wesentlich verkürzt. Es ist geplant, dass ein Zugang zum Areal des PZ Härkingen (wird im Erschliessungs- und Gestaltungsplan umgesetzt), sowie dem RPZ Egerkingen realisiert wird. Mit der neuen Verbindung benötigt man nur ca. 10 Minuten zu Fuss zum Bahnhof. Die Auflage des Projekts hat im Frühjahr 2025 stattgefunden. Der Baustart erfolgt im Sommer 2025.



Abbildung 18: Geplante kantonale Fuss- und Veloverbindung Härkingen – Bahnhof Egerkingen

3.6.2. Verkehrsaufkommen und -verteilung

Anzahl Fahrten 2024

Durch die Mitarbeitenden des PZ Härkingen werden heute (Stand 2024) an Werktagen 869 PW-Fahrten erzeugt (=DTV von 643). Dies entspricht 90 % der durch die Belegschaft generierten Verkehrsbewegungen. Die übrigen 10 % der Verkehrsbewegungen durch die Mitarbeitenden erfolgen mit dem öffentlichen Verkehr oder dem Langsamverkehr.

Zusätzlich zu den PW-Fahrten generiert der Betrieb des PZ Härkingen heute 995 Fahrten (DTV: 736) durch Lastkraftwagen (LKW; Anhängerzüge, Sattelschlepper oder Doppeldecker) sowie 274 Fahrten (DTV: 203) durch Lieferwagen (LW; bis 3.5t). An Werktagen (DWV) resultiert damit ein Total von 2'138 Fahrten (=DTV von 1'582).

	Total	PW	LKW	LW
PZ Härkingen	1'582	643	736	203

Tabelle 3: Anzahl Fahrten (DTV) im Jahr 2024

Verteilung der Fahrten auf das Strassennetz Stand 2024

Die durch das PZ Härkingen erzeugten Fahrten verteilen sich wie folgt auf das umliegende Strassennetz:



Abbildung 19: Annahme zur Verteilung des Verkehrsaufkommens des PZ Härkingen auf das übergeordnete Strassennetz (Abbildung aus dem Grundlagenbericht Verkehr / Verkehrskonzept, Post)

**Verkehrsbelastung
Stand 2024**

Die nachfolgende Abbildung 20 zeigt die aktuellen Verkehrsbelastungen (Stand 2024) des Strassenverkehrs im Raum Härkingen / Egerkingen. In den dargestellten Querschnittsbelastungen sind die Belastungen durch den aktuellen Werkverkehr der Post im Jahr 2024 enthalten. Im Schwerverkehrsanteil SV sind Lastwagen und Lastzüge gemäss GVM eingerechnet.

In der Morgenspitzenstunde (MSP) werden durch das PZ zirka 115 Fahrten (PW, LKW, LW) ausgelöst, in Abendspitzenstunde (ASP) zirka 165 Fahrten. Am Gesamtverkehr in der ASP nimmt das PZ beim relevanten Querschnitt Härkingenstrasse etwas mehr als 10 % ein.

**Bestehender
Bahnanschluss
Güterverkehr**

Das PZ und das BPZ sind heute über eigene Gleisanlagen an die SBB-Linie Olten-Solothurn angeschlossen. Das Terminal des PZ besteht aus sechs Terminalgleisen, welche durch Portal Kräne bedienbar sind. Auf diesen Terminalgleisen können Wechselbehälter von der Bahn auf LKW umgeschlagen werden. Heute (Stand 2024) verkehren je Werktag durchschnittlich 37 Züge mit insgesamt 296 Tragwagen von/nach PZ Härkingen. Die Anzahl transportierter Wechselbehälter beläuft sich auf durchschnittlich 592 Stück pro Tag.

Die Wichtigkeit des Gütertransports von/nach Härkingen belegt auch folgende Zahl: Schweizweit werden heute werktags 84 Bahnverbindungen von der Post getätigt. Davon verlaufen 60 Verbindungen via Härkingen (37 PZ Härkingen, 23 BPZ Härkingen).

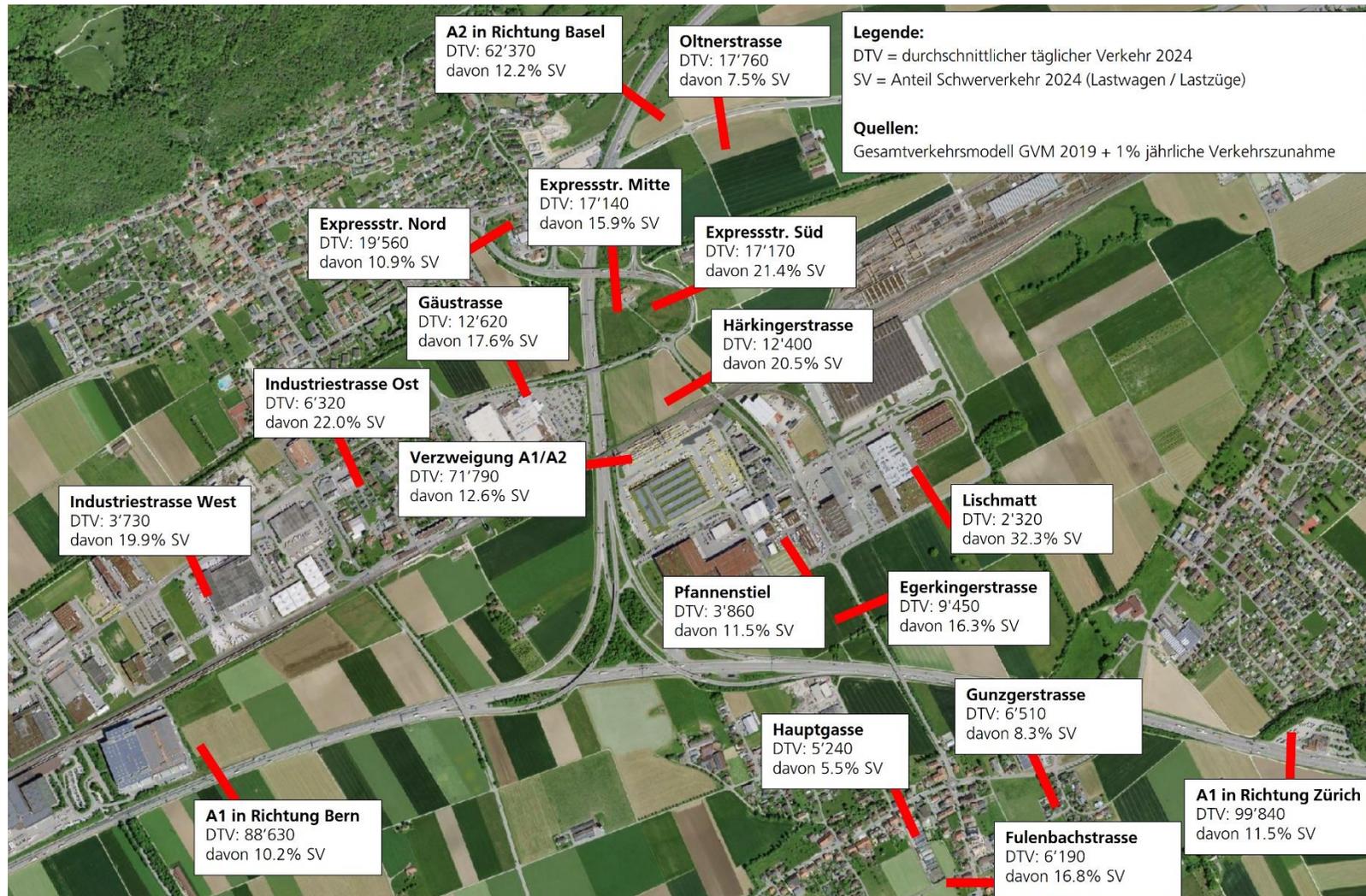


Abbildung 20: Verkehrsbelastungen 2024 in der Region Härkingen / Egerkingen. Quelle: GVM SO 2019. Hintergrundkarte: <https://geo.so.ch/map>, Stand 23.07.2024 (Darstellung aus Grundlagenbericht Verkehr)

Modal Split

Güterverkehr:

Mit der Umrechnung des Schienengütertransports in substituierte LKW-Fahrten lässt sich gemäss nachfolgender Tabelle der aktuelle Modal Split des PZ ermitteln. Der ermittelte Modal Split berücksichtigt alle Schienen- sowie Strassengüterverkehrsfahrten und schliesst ebenso Fahrten durch Lieferwagen der Zustellung mit ein.

Das PZ Härkingen weist heute einen Schienengüterverkehrsanteil von rund 19 % und folglich einen Strassengüterverkehrsanteil von 81 % auf.

Zentrum	Anzahl Fahrten (DTV)			Modal Split
	Schiene	Strasse	Total Schiene + Strasse	
PZ Härkingen	219	939	1'158	19 / 81

Tabelle 4 Modal Split Güterverkehr

Personenverkehr:

Eine Erhebung des Ist-Zustandes im PZ Härkingen zur Verkehrsmittelwahl auf dem Arbeitsweg hat ergeben, dass rund 94 % der Mitarbeitenden mit dem Auto, 5 % mit dem ÖV und 1% zu Fuss oder per Velo zur Arbeit pendeln.

Wird angenommen, dass pro Mitarbeitenden (total 450 MA im PZ Härkingen) und Arbeitstag zwei Pendlerfahrten erfolgen, resultieren am PZ Härkingen 900 Pendlerfahrten pro Tag. Mit dem aus der Befragung ermittelten Modal Split ergibt dies rund 846 Fahrten mit dem Auto, 45 Fahrten mit dem ÖV sowie 9 Fahrten mit dem Velo oder zu Fuss.

Zentrum	Fahrten	FVV		ÖV		MIV	
		Anteil %	Fahrten	Anteil %	Fahrten	Anteil %	Fahrten
PZ Härkingen	900	1	9	5	45	94	846

Tabelle 5 Modal Split Güterverkehr

3.6.3. Verbindung zum RPZ Egerkingen

Verbindung PZ Härkingen und RPZ Egerkingen

Wie in Kapitel 1.2 dargelegt besteht seitens der Post die Absicht, bei weiter steigender Paketmenge auf den Parzellen GB Egerkingen Nr. 1711 und 1713 ein neues regionales Paketzentrum zu realisieren. Das RPZ Egerkingen wird u.a. aufgrund der knappen Hofflächen keinen Bahnanschluss (Terminal) aufweisen und ist deshalb auf einen funktionsfähigen Hof mit Terminal beim PZ Härkingen angewiesen. Eine Verbindung zum Transport von Wechselbehältern zwischen dem PZ Härkingen und dem RPZ Egerkingen ist deshalb essenziell. Auf Stufe Machbarkeit wurden deshalb 8 Varianten zum direkten Transport zwischen den beiden Zentren ausgearbeitet und einander gegenübergestellt (V1-V8, Abbildung 21 nächste Seite).

- Vier Varianten beinhalten eine Unterführung, wovon zwei entlang der Autobahn (V1, V2) und zwei entlang des SBB-Viadukts Egerkingenstrasse (V3, V4) liegen.
- Vier Varianten weisen eine Brücke auf, wovon zwei parallel zur Autobahn (V5, V6) und zwei parallel zum SBB-Viadukt Egerkingenstrasse (V7, V8) liegen.

Anmerkung: Die beiden Unterführungsvarianten V1 und V2 bzw. V3 und V4 und die Überführungen V5 und V6 bzw. V7 und V8 unterscheiden sich anhand ihrer Zufahrt mit Rampen sowie ihrer Ausrichtung.

Alle Varianten wurde anhand bestimmter Kriterien (Landschaft/Ortsbild, Verkehrsführung, Kombination mit Veloweg, Rangieren von Wechselbehälter, Unterbruch Terminalbetrieb, Störfallbetrieb, Grundwasser bewilligungsfähig, Hochspannungsleitung, Verfügbarkeit Grundstücke) qualitativ beurteilt.

Verbindung im Osten:
kaum machbar

Bei der Ausarbeitung der Varianten im Osten – unabhängig ob Unter- oder Überführung – hat sich gezeigt, dass eine machbare Lösung innerhalb des Planungspersimeters kaum machbar ist bzw. die Hofffläche wird durch die Rampenanlage stark reduziert, so dass kaum mehr ein funktionierender Hof mit Umschlag möglich ist. Folglich wurden Varianten im Osten angeschaut, welche dies umgehen. In der Konsequenz würden alle 4 Varianten (V3, V4, V7, V8) Fremdeigentum tangieren, dessen Erhältlichkeit jedoch nicht gesichert ist. Nach Diskussion innerhalb des Projektteams und des Lenkungsausschusses mit kommunalen und kantonalen Vertretern wurden diese Varianten ausgeschlossen. Es zeichneten sich keine realistischen Chancen zur Übernahme der Parzellen ausserhalb des Planungspersimeters ab. Zudem schneiden diese Varianten bei den Kriterien 'Kombination mit Veloweg' und 'Unterbruch Terminal' schlechter ab als die Varianten im Westen (V1, V2, V5, V6).

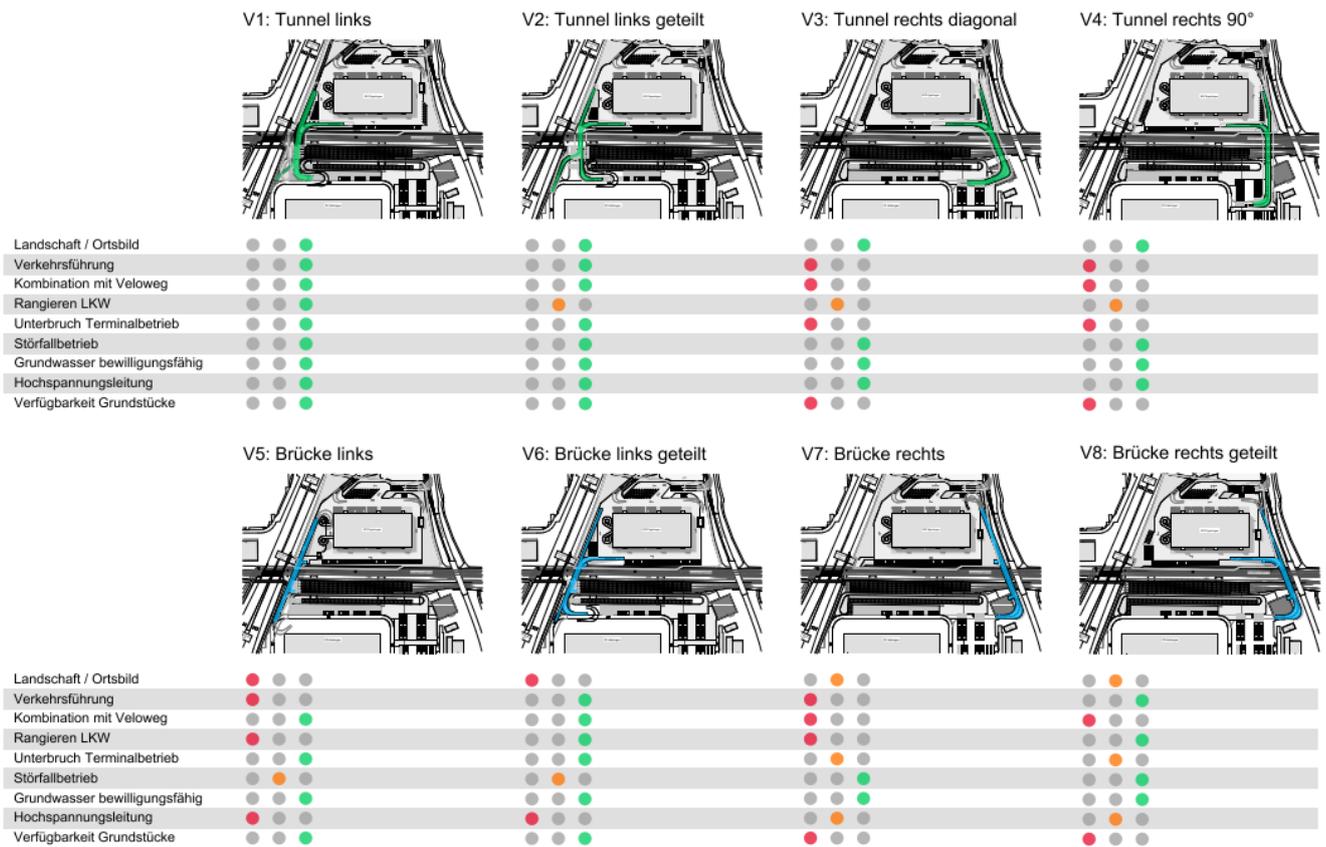


Abbildung 21: Übersicht Variantenvergleich (Ritter Schumacher 2023)

Erschliessung im Westen: Unterführung wird bevorzugt

Unter den verbleibenden Varianten (V1, V2, V5, V6) schneiden die Varianten mit einer Unterführung (V1, V2) wesentlich besser ab als jene mit einer Überführung (V4, V5). Gründe dafür sind:

- Eine Passerelle fügt sich weniger gut in das Landschaftsbild ein als eine Unterführung (vgl. Visualisierung Abbildung 22).
- Eine Unterführung schafft bessere Möglichkeit eingeschränkte Platzverhältnisse zu nutzen, da die Rampe einer Überführung wesentlich länger ist.
- Die Planung der Passerelle ist aufgrund der vorhandenen Hochspannungsleitung unsicher, es ist mit Einschränkungen während der Planung und Bauarbeiten zu rechnen.
- Die Nutzung der Unterführung als Veloweg ist möglich.
- Der Bahnbetrieb kann mit einer Unterführung uneingeschränkt weiterlaufen, während bei der Überführung Schienenstrecken beim Terminal verloren gehen.

Variante 1 als Favoritenvariante

Unter den verbleibenden Varianten schneidet die Variante 1 besser ab als Variante 2. Dies insbesondere, weil die Variante 1 eine bessere Befahrbarkeit und Integration in den Hof beim PZ Härkingen ermöglicht.



Abbildung 22: Visualisierung Überführung: Blick von Autobahn A2 auf Überführung (Variante 6) und im Hintergrund das RPZ Egerkingen (Quelle: Ritter Schumacher)

4. Richtprojekt

Das Richtprojekt (ANS Architekten und Planer SIA AG) bildet die Grundlage für den Erschliessungs- und Gestaltungsplan. Das Richtprojekt inkl. Visualisierungen ist umfassend in der separaten Beilage 9 dokumentiert.

4.1. Städtebaulicher Kontext

Geprägt von Industrie- und Logistikbauten

Während sich im benachbarten Egerkingen im Bereich von Bahnhof und Autobahn bereits in den 1960er Jahren erste grossvolumige Industrie- und Logistikfirmen ansiedeln, ist erst auf der Karte von 1976 die Entwicklung des Standortes Härkingen zu sehen. Nach 2010 gibt es in dem Quartier starke bauliche Entwicklungen. Heute dominieren das Briefzentrum (Inbetriebnahme 2009) und das Paketzentrum inkl. Terminal (gebaut 1999) der Post sowie die Logistikunternehmen Planzer und Egger das Industriegebiet. Die Industriezone ist mit dem übrigen Siedlungsgebiet Härkingens nicht verbunden und liegt von diesem abgesetzt als Siedlungsinsel. Es ist über die Egerkingenstrasse im Süden mit dem Zentrum von Härkingen und im Norden mit dem Autobahnanschluss Egerkingen verbunden. Das Industriequartier wird im Süden sowie auch im Westen durch die Autobahn abgegrenzt, im Norden liegt die Bahnlinie Olten-Biel und im Süden stösst es an landwirtschaftlich genutzte Freiflächen.

Das Paketzentrum der Post liegt im nordwestlichen Bereich der Industriezone und wird somit durch die Autobahn im Westen und im Norden durch die Bahnlinie, wo es auch einen eigenen Gleisanschluss hat, abgegrenzt. Das Gebäude weist eine für einen Logistikbetrieb typische bedarfsentsprechende Proportion und Volumetrie auf; grobe Körnung, durchschnittlicher Dichte, und grosser Fussabdruck. Die Durchgrünung ist vergleichsweise bescheiden.

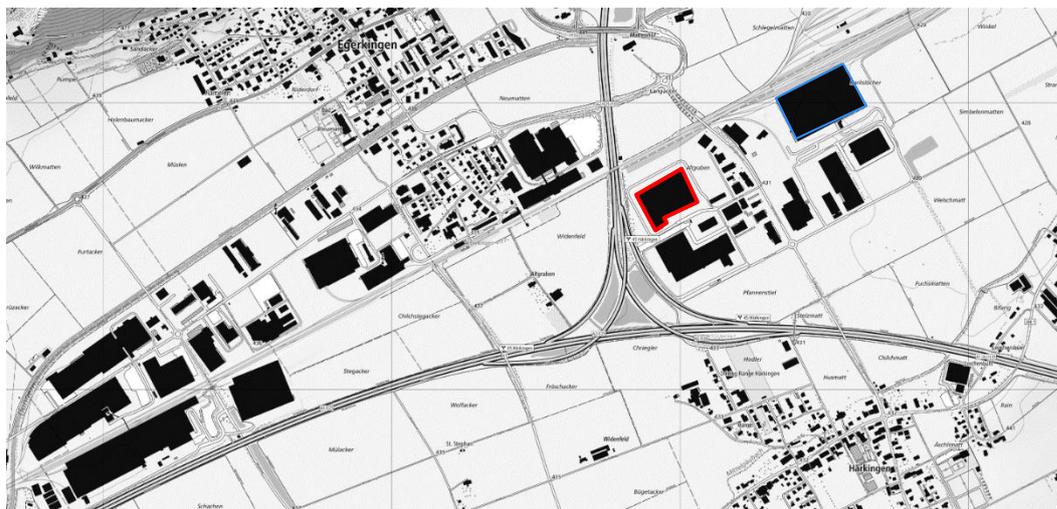


Abbildung 23: Industriegebiet Neuendorf/Egerkingen/Härkingen. Rot umrandet Paketzentrum Post, Härkingen

4.2. Projektbeschreibung

4.2.1. Bauten und Anlagen

Überblick

Die beabsichtigte Sanierung und Erweiterung des bestehenden Paketzentrums Härkingen (GB Härkingen Nrn. 265, 653) zur Steigerung der Anzahl verarbeiteter Pakete erfordert bauliche Massnahmen am Gebäude und auf der Hoffläche. In der Umgebung sind zusätzliche Logistikbauten notwendig. Die bestehenden, oberirdischen Parkplätze sollen aufgehoben und in einem neuen Parkhaus auf der Parzelle GB Härkingen Nr. 788 untergebracht werden. Das bestehende Gebäude auf GB-Nr. 788 wird rückgebaut. Das Paketzentrum und das Parkhaus sollen über eine oberirdische Passerelle miteinander verbunden werden.

Umbau Paketzentrum

Das Paketzentrum Härkingen soll an die neuen Nutzungsanforderungen angepasst, saniert und umgebaut werden. Der bestehende Fussabdruck soll dabei nicht verändert werden. Jedoch werden bestehende Gebäudeteile erhöht beziehungsweise aufgestockt. Das Paketzentrum besteht nach Sanierung und Umbau aus mehreren zusammengesetzten Quadern: dem Kopfbau, der Halle, dem auf dem Dach der Halle aufliegenden Büroriegel und dem Attikageschoss auf dem östlichen Hallenteil.

Damit die innerbetrieblichen Abläufe, insbesondere die Verkehrswege der Mitarbeiter, optimiert werden können, wird der bestehende Kopfbau um zwei Geschosse aufgestockt. Die Personalgarderoben werden aus dem Untergeschoss in das zweite Zwischengeschoss verlegt und liegen so direkt auf der neuen Zugangsebene. Um den Zugang zu den Arbeitsplätzen wesentlich zu verkürzen, wird das neue Garderobengeschoss über einen neuen Steg an die bestehenden Treppenhäuser angeschlossen. Das Personalrestaurant wird im obersten Geschoss des Kopfbaus angeordnet, damit allen Mitarbeitern der Zugang zur neuen Dachterrasse und dem ebenfalls neuen, begrünten Dachgarten auf der Sortierhalle ermöglicht werden kann. Die Leitstelle und die Büros der operativen Leitung im ersten Zwischengeschoss angeordnet. So wird die Nähe zur Produktion gewährleistet und den Mitarbeitern werden kurze Wege zwischen Halle und Leitung ermöglicht. Im Untergeschoss sind neu nur noch die Technikräume sowie verschiedene Lagerräume für Ersatzteile und Betriebsmaterial, das Untergeschoss wird in den bestehenden Dimensionen belassen.

Der erhöhte Platzbedarf der neuen Sortieranlage wird durch die Erhöhung des östlichen Hallenteils gewährleistet. Zudem wird hier ein neues Attikageschoss, unter anderem zur automatisierten Lagerung von Rollbehältern erstellt, damit diese nicht mehr auf dem Hof gelagert werden müssen. Der westliche Hallenteil bleibt im Wesentlichen unverändert. Die Dachflächen werden begrünt und mit einer PV-Anlage ausgestattet. Zwischen dem bestehenden Büroriegel und der neuen Attika wird ein begrünter Dachgarten realisiert, welcher allen Mitarbeitern zur Verfügung steht. Weitere Pauseninseln befinden sich im Innern der Produktionshalle (bestehend). In der weiteren Planung ist noch zu klären, ob diese an den heutigen Standorten erhalten bleiben oder aufgehoben und an die Fassade verlegt werden (Belichtung mit Tageslicht, natürliche Belüftung).

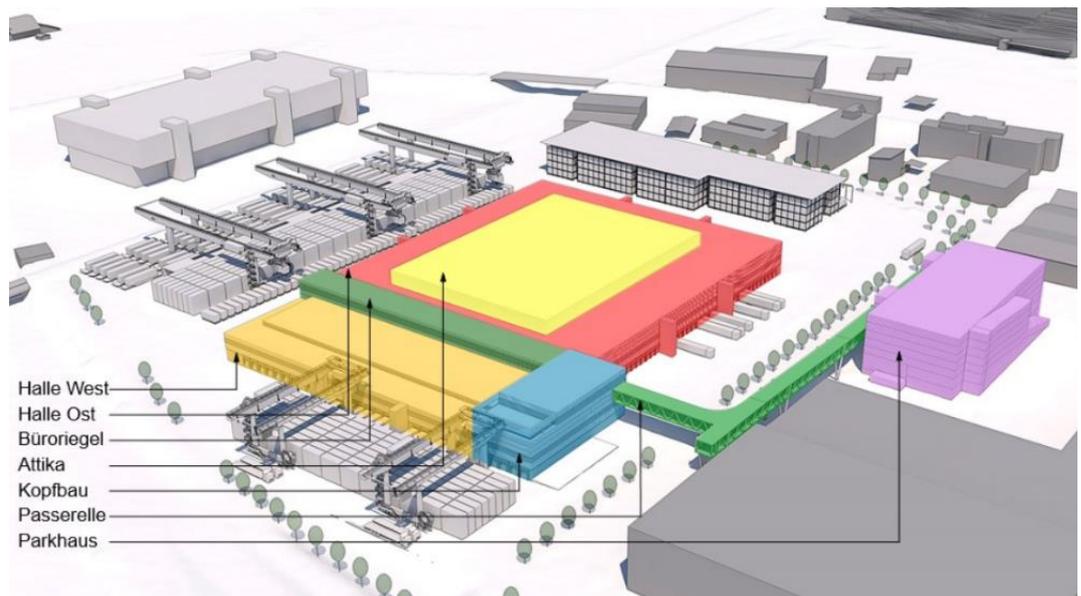


Abbildung 24: Übersicht der Gebäude und Gebäudeteile, Ansicht aus Südwesten (ANS Architekten).

Parkhaus

Im neuen oberirdischen Parkhaus werden die Auto- und Veloabstellplätze für Mitarbeitende, Besuchende sowie für die Zustellfahrzeuge untergebracht. In den untersten Split-Ebenen befindet sich die Parkierung und Lademöglichkeit für die Zustellfahrzeuge. Eine Split-Ebene ist möglicherweise unterirdisch. Der Mitarbeiterverkehr wird mit einer getrennten Zufahrt in die höheren Ebenen geführt. Die Mitarbeitenden haben über die Treppenhäuser einen direkten Zugang auf die geplante Passerelle zum Paketzentrum. Das Parkhaus verfügt gemäss Richtprojekt über 4 Split-Ebenen für die Zustellfahrzeuge mit zirka 88 Abstellplätzen sowie über 5 darüberliegende Ebenen mit zirka 580 Abstellplätze für Motorfahrzeuge. Die Gesamthöhe des Parkhauses beträgt 22 m bis 23 m je nach Zwischendecke. Es ist vorgesehen, das Dach zu begrünen und mit einer Solaranlage zu bestücken.

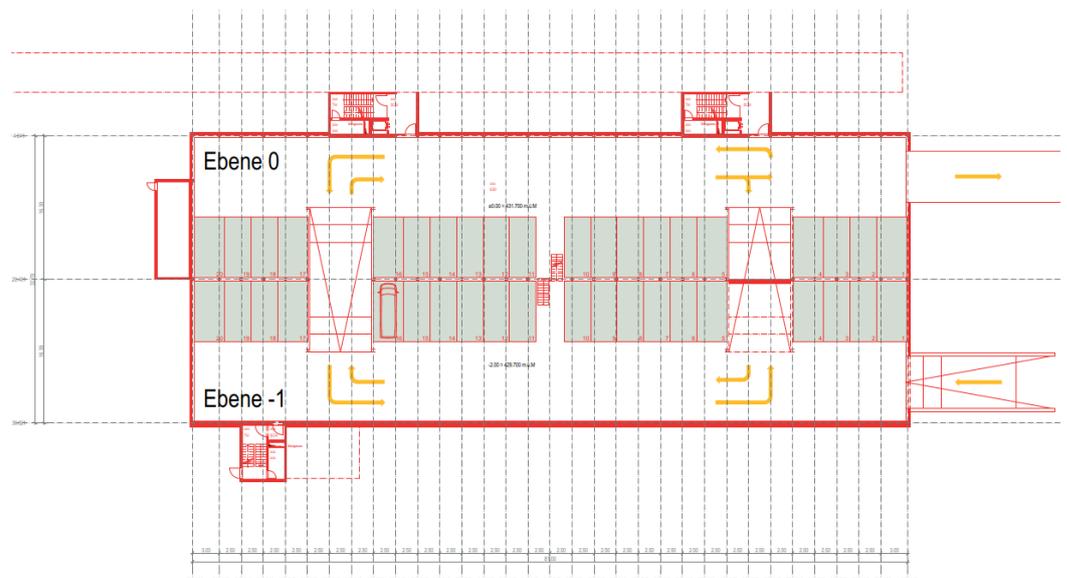


Abbildung 25: Grundriss Ebene Zustellfahrzeuge (Richtprojekt, ANS Architekten)

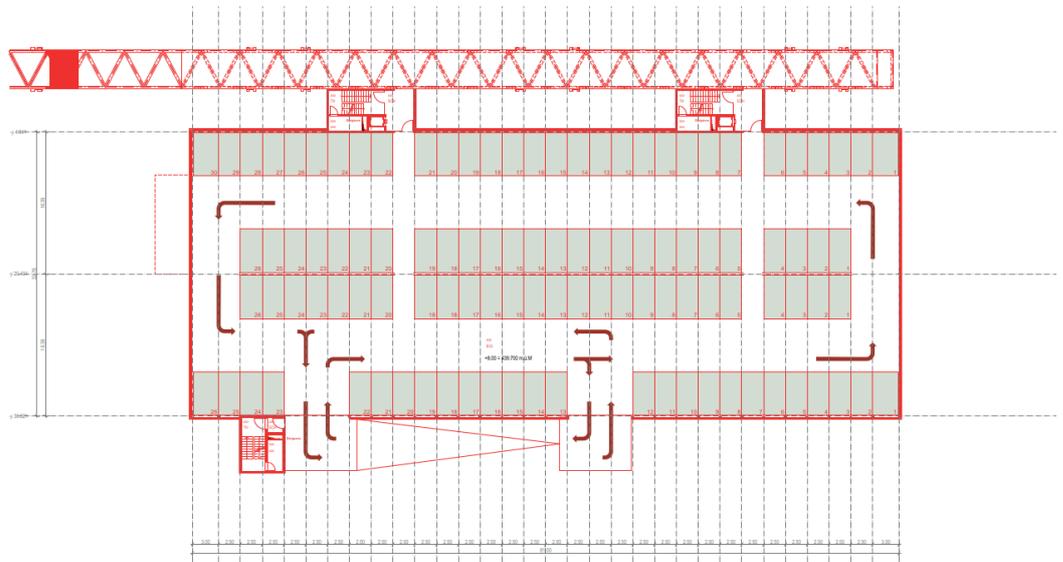


Abbildung 26: Grundriss Ebene Personenwagen (Richtprojekt, ANS Architekten)

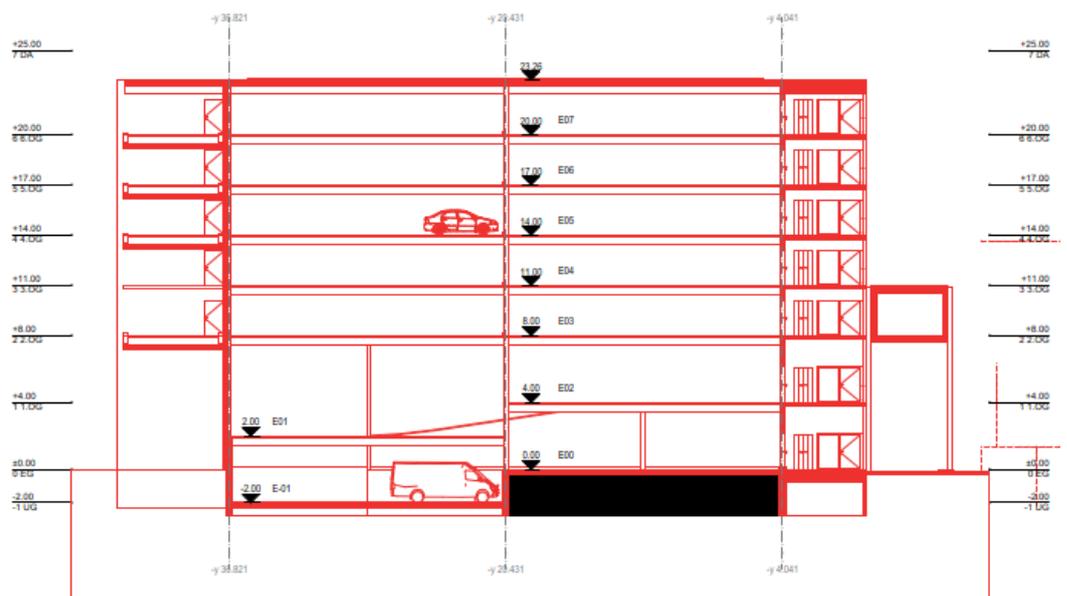


Abbildung 27: Schnitt Parkhaus (Richtprojekt, ANS Architekten)

Passerelle

Um das Unfallrisiko auf dem Areal zu minimieren, wird für sämtliche Mitarbeitende und Besuchende der Zugang zum Paketzentrum vom Parkhaus über eine Passerelle vorgesehen. Die Passerelle ist offen geplant und wird mit einem Witterungsschutz ausgestattet.

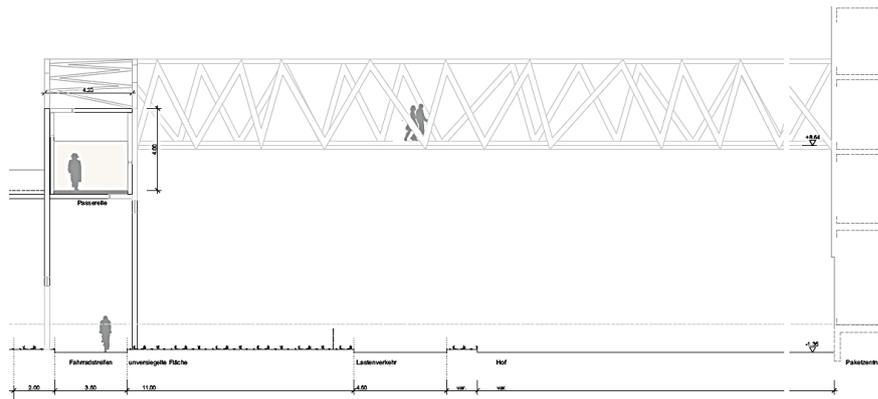


Abbildung 28: Konzeptansicht Passerelle (Richtprojekt, ANS Architekten)

Umschlag Wechselbehälter

Damit die geforderten Paketmengen verarbeitet werden können, sind auf dem Hof Optimierungsmassnahmen notwendig.

Im Bereich des
Bahnterminals

Nördlich des Paketzentrums ist vorgesehen, die zwei heute bestehenden Portalkräne zur Abfertigung des Bahnterminals durch neue Kräne zu ersetzen (vgl. Abbildung 29 nächste Seite, oben). Zwischen Paketzentrum und Bahnterminal befindet sich eine grössere Logistikbaute ¹, als Umschlag-/Zwischenlagerfläche für Wechselbehälter. Dort werden die Behälter vertikal gestapelt (bis zu 3 Wechselbehältern möglich). Bedient wird diese Fläche vom erwähnten Portalkran. Der Kran kann die Wechselbehälter auch in einen Bereich transportieren, wo Platzfahrzeuge die Wechselbehälter aufnehmen und diese zum Paketzentrum transportieren.

Ost- und Westseitig
des Paketzentrums

Eine grössere Veränderung zur Effizienzsteigerung ist auch beim Ab- und Beladen der Wechselbehälter von Lastwagen vorgesehen. Bisher werden die Wechselbehälter vom LKW abgestellt und zwischengelagert bis sie durch Platzfahrzeuge zur Andockrampe am Paketzentrum gebracht werden. Neu werden die Wechselbehälter im Osten mittels Regalbediengerät (Hochregal) vom LKW entladen (vgl. Abbildung 29 nächste Seite, unten) und anschliessend vertikal gestapelt (Lager-/Umschlagsfläche fortan als Logistikbaute bezeichnet). Beim Regalbediengerät handelt es sich um eine Stahlkonstruktion, welche auf verschiedenen Etagen Lagerplätze für die Wechselbehälter bereithält. Die Behälter können innerhalb des Regalbediengeräts verschoben werden. Das Regalbediengerät wird überdacht und eingehaust.

Im Westen erfolgt der Umschlag der Wechselbehälter neu mit einem weiteren Portalkran. Beim Kransystem ist keine Überdachung oder Einhausung möglich. Die Wechselbehälter werden analog zum System im Norden mittels Platzfahrzeugen zwischen dem Portalkran und den Andockrampen am Hauptgebäude transportiert.

¹ Baurechtlich handelt es sich nicht um eine Baute, sondern um eine Anlage.



Abbildung 29: Oben System Portalkran, unten: System Regalbediengerät (Quelle: Richtprojekt PZH, ANS Architekten; eigene Ergänzungen)

4.2.2. Prozessablauf

Nachfolgender Beschrieb dient dem Verständnis des Prozessablaufs und dem Zusammenspiel von Transportketten und Betriebsabläufen.

Anlieferung, Sortierung, Weitertransport

Arbeitsprozess Anlieferung, Sortierung und Weitertransport:

- Mittels LKW werden die Pakete mittels Wechselbehälter (Container, abgekürzt «WB») ins Paketzentrum Härkingen gebracht. Der LKW wird über ein elektronisches Hofleitsystem an den gewünschten Abladeplatz geleitet. Mittels Kran oder Lift des Regalbediengeräts wird der Wechselbehälter an den vordefinierten Platz befördert. Sobald das entsprechende Tor am Gebäude des Paketzentrums frei ist, wird der WB durch das Platzfahrzeug dorthin transportiert. Der WB wird abgestellt und die Pakete werden auf die Sortieranlage gebracht, wo sie gelesen und an das korrekte Ziel geleitet werden. Die Paketadresse, die Dimension sowie das Paketgewicht werden erhoben, so dass die Sortierung und die Fakturierung sichergestellt werden kann. Nach der Sortierung werden die Pakete entweder lose oder in Rollboxen wiederum in Wechselbehälter beladen. Sobald der Wechselbehälter voll ist, wird er geschlossen und vom Platzfahrzeug zu den Umschlagplätzen der Portalkräne oder des Regalbediengeräts transportiert, um auf einen LKW oder auf die Bahn verladen zu werden.
- Die Transportketten des beschriebenen Prozesses können unterschiedlich erfolgen (z.B. hin per Bahn, weg per LKW).
- Konventionelle Lastwagen (d.h. keine Wechselbehälter oder nicht posteigene) fahren direkt zum zugewiesenen Tor am Paketzentrum. Bei diesen Transporten findet keine Umlade- und Lagerungsvorgang statt.

Zustellung

Arbeitsprozess Zustellung:

Es wird unterschieden zwischen Sendungen, die die letzte Meile (Zustellung) direkt ab dem Standort Härkingen beginnen und Sendungen, die ab einer externen Distributionsbasis in die Zustellung gelangen. Letztere verlassen den Standort wie oben beschrieben via LKW oder Bahn.

Pakete, die ab Härkingen in die Zustellung gelangen, werden i.d.R. durch die Sortieranlage auf den entsprechenden Paketboten sortiert. Am Tag der Zustellung werden sie durch Mitarbeitende abgescannt («Verlade-Scanning») und in das Zustellfahrzeug (Lieferwagen) geladen. Das Beladen findet an den Verladebereichen (Toren) im südlichen Bereich des Paketzentrums statt. Nach dem Beladen erfolgt die Fahrt ins Zustellgebiet gemäss Tourenplanung. Nach durchgeführter Tour werden die Fahrzeuge im Parkhaus des Paketzentrums abgestellt und über Nacht aufgeladen (E-Fahrzeuge).

4.2.3. Personalbestände und Arbeitszeiten

IST-Situation

Die Mitarbeitenden der Paketsortierung und der Technik im PZ Härkingen arbeiten heute in einem 2-Schichtbetrieb, die Hoflogistik in einem 3-Schichtbetrieb. Die Mitarbeitenden der Bereiche Leitung, Administration, Unterhalt sowie der Zustellung arbeiten während der Normalarbeitszeit. Der Grossteil der Mitarbeitenden ist heute in der Paketsortierung tätig.

Zukünftige Situation

Der Umbau des PZ Härkingen führt zu einer Vergrösserung der Belegschaft. Es wird momentan davon ausgegangen, dass es keine grundlegende Veränderung im Schichtmodell geben wird, jedoch können die Schichtzeiten variieren. Die Post passt sich den Bedürfnissen der Kundschaft und dem Markt an.

Tabelle 6: Schicht- und Arbeitszeiten der Mitarbeitenden (MA) im PZ Härkingen heute (2024) und zukünftig (2035). Quelle: Bauherrschaft

Personalkategorien	Arbeitszeiten	Anzahl MA 2024	Anzahl MA 2035
Paketsortierung, Technik	Schicht 1: 08 – 17 Uhr	120	212
	Schicht 2: 18 – 04 Uhr	140	260
Paketboten /Zustellung	Normalarbeitszeit: 07 – 16 Uhr	80	80
Hoflogistik	Schicht 1: 04 – 12 Uhr	14	18
	Schicht 2: 12 – 20 Uhr	14	18
	Schicht 3: 20 – 04 Uhr	14	18
Leitung / Administration / Unterhalt	Normalarbeitszeit: 07 – 16 Uhr	68	72
Total Beschäftigte pro Arbeitstag (24 h)		450	678

4.3. Architektur und Gestaltung

Paketzentrum

Die Volumetrie des als Skelettbau ausgebildeten Hauptbaus besteht aus mehreren zusammengesetzten Quadern: Dem Kopfbau, der Halle, dem auf dem Dach der Halle aufliegenden Büroriegel und dem Attikageschoss auf dem östlichen Hallenteil (siehe Abbildung 24 Seite 43).

Das Sockelgeschoss mit den Laderampen hebt sich durch die Materialisierung von den Obergeschossen ab. Diese werden mit einem vertikal angeordneten Sinus- oder Trapezblech verkleidet und durch horizontal verlaufende Bänder gegliedert. Bandfenster gewährleisten die Versorgung der Innenräume mit Tageslicht. Die aussenliegenden Fluchttreppenhäuser brechen die Länge des Baukörpers.



Abbildung 30 Konzept Fassadengestaltung (ANS Architekten)

Parkhaus

Das Parkhaus wird ebenfalls als Skelettbau ausgeführt. Um eine Verwandtschaft mit dem Paketzentrum herzustellen, werden die Fassaden auch hier durch horizontale Bänder gegliedert und mit offenen Lamellen verkleidet.

Passerelle

Die Passerelle dient als verbindendes Element zwischen Paketzentrum und Parkhaus. Sie ist als Fachwerkträger ausgebildet und wirkt in ihrem Erscheinungsbild als eigenständiges Element.

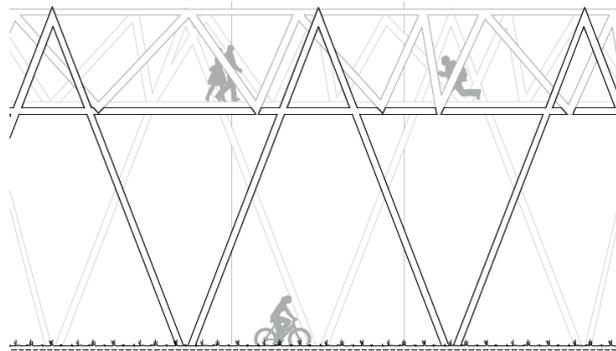


Abbildung 31: Konzeptansicht Passerelle (Richtprojekt, ANS Architekten)

Logistikbaute

Der Umschlag der WB erfolgt auf der West- und Nordseite mittels Krananlagen, auf der Ostseite des PZ mit einem Regalbediengerät.

Die beiden Systeme unterscheiden sich in ihrer Erscheinung insbesondere bezüglich Überdachung: Das Regalsystem ist überdacht und eingehaust, die Kransysteme nicht.

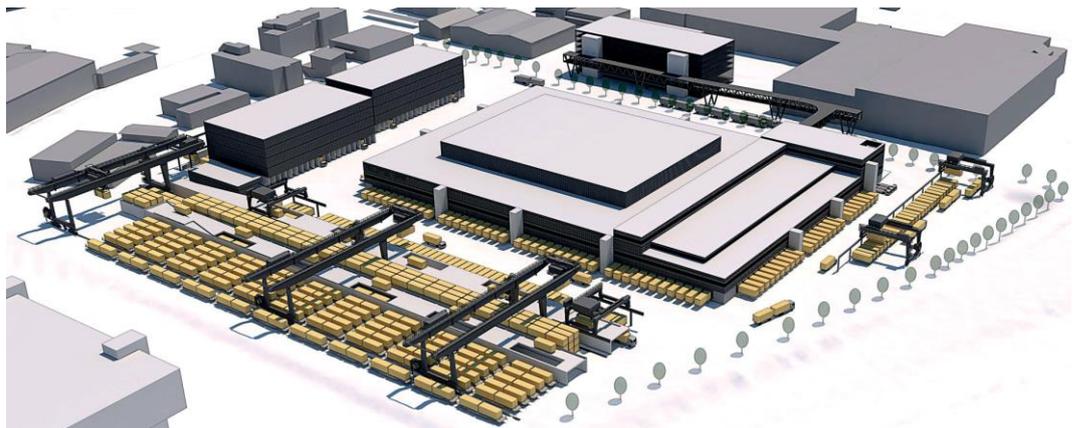


Abbildung 32: Hoflayout mit Krananlagen auf der Nord- und Westseite sowie einem Regalbediengerät auf der Ostseite des Hauptgebäudes, Ansicht aus Nordwesten (ANS Architekten)

Dachflächen

Die Dachflächen des Postzentrums und des Parkhauses werden als Flachdächer ausgestaltet und weisen eine Mehrfachnutzung auf:

- Die Dachflächen werden extensiv mit standortgerechten Pflanzen begrünt.
- Auf den Dachflächen werden PV-Anlagen erstellt zur Erzeugung von erneuerbarer Energie, welche im Betrieb selbst genutzt wird.
- Zwischen dem bestehenden Büroriegel und der neuen Attika wird ein begrünter Dachgarten realisiert, welcher allen Mitarbeitern zur Verfügung steht.
- Im obersten Geschoss des Kopfbaus des PZ wird ein Personalrestaurant mit Dachterrasse angeordnet

4.4. Verkehr und Erschliessung

Zugang auf das Areal

Das Areal des PZ Härkingen ist ein privates Betriebsareal. Es kann grundsätzlich nicht öffentlich zugänglich gemacht werden und wird auch zukünftig durch einen Zaun geschützt. Eine

Ausnahme bildet der durch den Planungsperimeter führende neue öffentliche Fuss- und Radweg zwischen Parkhaus und Paketzentrum.

Werkverkehr

Die verschiedenen Transportarten (Wechselbehälter, konventionelle Transporte, Lieferwagen) sollen ab der Strasse Altgraben voneinander getrennt, auf verschiedenen Fahrspuren auf das Areal geführt werden, um einen reibungslosen Ablauf sicherzustellen und einen Rückstau auf die öffentlichen Strassen zu vermeiden (Abbildung 33). Die Zustellfahrzeuge (Lieferwagen 3.5t) werden die Einfahrt mit den konventionellen Transporten teilen. Die E-Lieferwagen haben im Parkhaus Lademöglichkeiten. Das bestehende Bahnterminal wird beibehalten. Im Nordwesten wird die Unterführung zum geplanten RPZ Egerkingen in den Einbahnverkehr integriert.

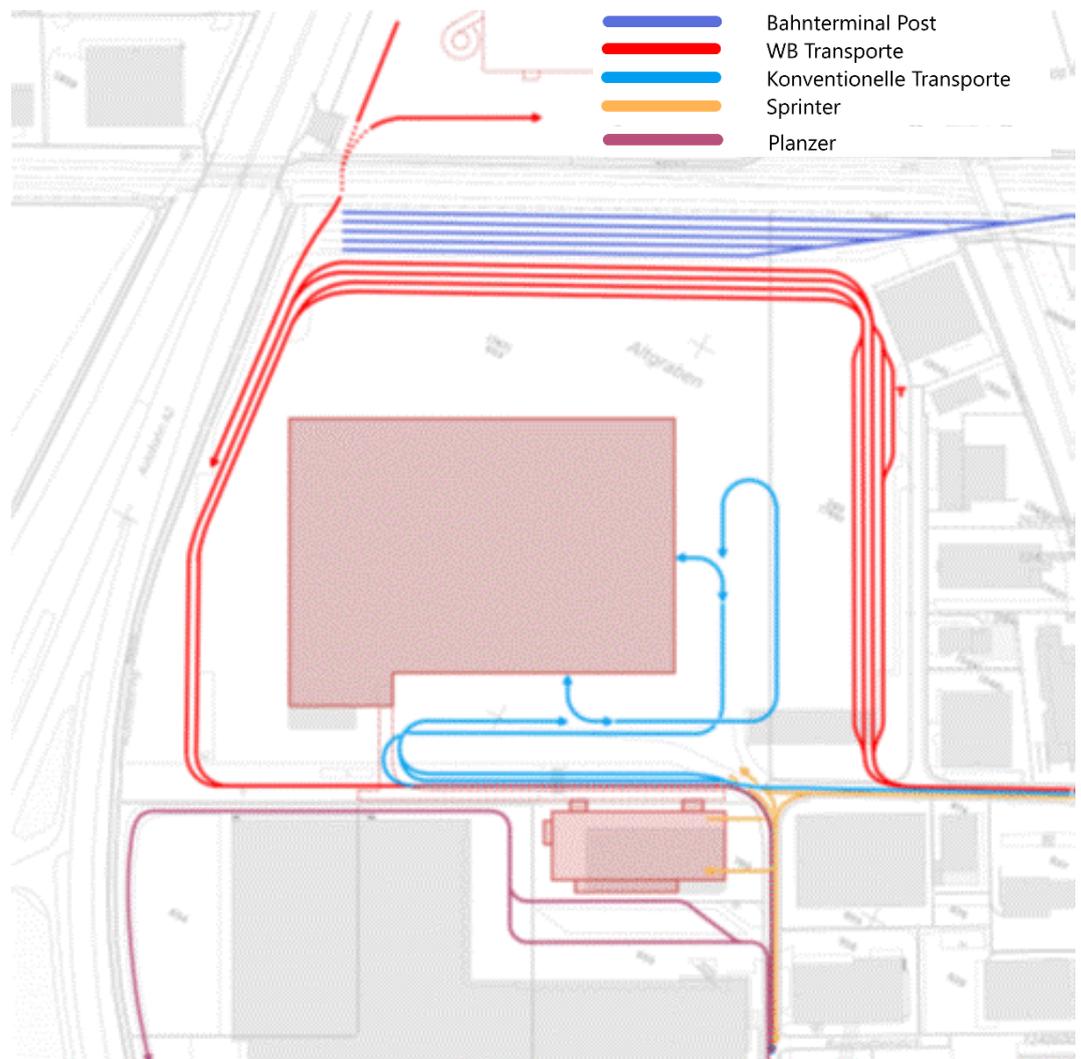


Abbildung 33: Situation Werkverkehr PZ Härkingen (Richtprojekt ANS Architekten / BSB + Partner)

Mitarbeiterverkehr

Die Mitarbeitenden haben die Möglichkeit vom Bahnhof Egerkingen über den geplanten neuen Fuss- und Veloweg auf der Westseite des Areals auf einer neu geplanten Querung zwischen dem Paketzentrum und dem Areal der Firma Planzer zum Parkhaus und den

Veloabstellplätzen zu gelangen. Die Verbindung bietet die Möglichkeit für Dritte, das Areal zu erreichen bzw. zu durchqueren.

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) gelangt über bestehende öffentliche Strasse (Altgraben/Russmatten) auf das Areal und erhält über eine, von den Zustellfahrzeugen getrennte Rampe, Zutritt zum Parkhaus. Sämtliche Mitarbeitende und Besuchende betreten das Paketzentrum über die Passerelle vom Parkhaus zum Paketzentrum. Innerhalb des eingezäunten Arealbereichs ist kein Mitarbeiterverkehr zugelassen. Damit kann der Mitarbeiterverkehr vom Werkverkehr konsequent getrennt und das Unfallrisiko gesenkt werden.

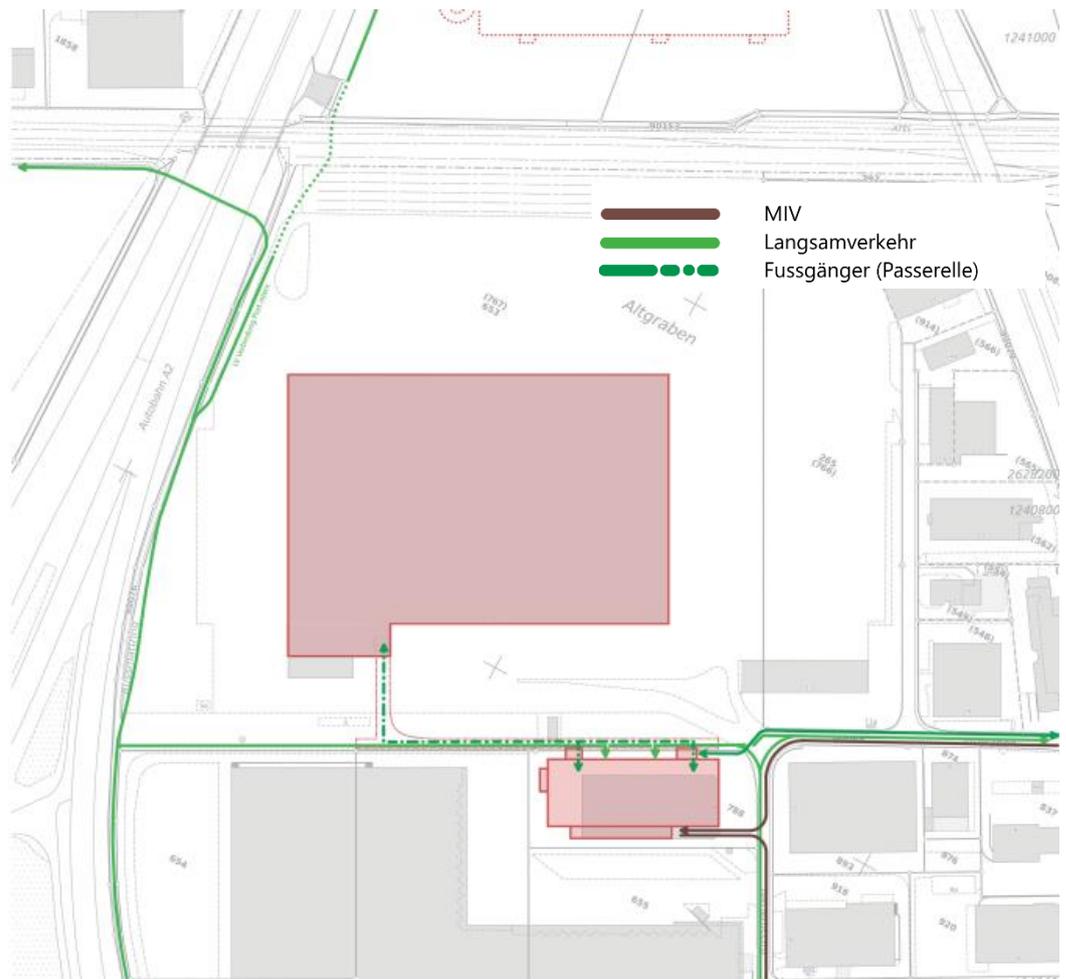


Abbildung 34: Situation Mitarbeiterverkehr (Richtprojekt ANS Architekten / BSB + Partner).

**Parkierung MIV
(PW)**

Das Parkhaus südlich des Paketzentrums soll nebst anderen Funktionen auch Platz für 588 Autoabstellplätze für die Mitarbeitenden bieten. Zusätzlich dazu sollen in der Nähe des Parkhauses genügend Veloabstellplätze realisiert werden, damit Personen, welche mit dem Fahrrad anreisen, ebenfalls die Passerelle als Zugang zum Gebäude nutzen können.

**Verbindung PZ zu
geplanten RPZ
Egerkingen**

Wie in Kapitel 3.6.3 dargelegt sieht das Vorhaben der Post vor, das PZ sowie das zukünftige RPZ mittels einer Unterführung unter der Bahnlinie im westlichen Bereich des Perimeters zu verbinden. Die Unterführung dient dazu, den LKW-Verkehr zwischen RPZ und PZ nicht über das öffentliche Strassennetz abzuwickeln. Der Transport von Wechselbehälter soll mittels Platzfahrzeugen geschehen.

Die Rampe wird so ausgestaltet, dass neben der einen Fahrspur für Platzfahrzeuge auch ein Bereich für Fussgänger und Velofahrer vorhanden ist (wahrscheinlich abgetrennt und höhenversetzt). Dies ermöglicht es insbesondere, dass Mitarbeitende vom Bahnhof Egerkingen kommend via Areal des PZ Härkingen und Unterführung zum neuen RPZ Egerkingen gelangen.

Die Unterführung weist eine Länge von ca. 180 m bis 200 m und eine lichte Höhe von 5.35 m auf. Unter Einhaltung des benötigten Abstands zu den SBB-Trassen und der Berücksichtigung der geltenden Normen bindet die Bodenplatte der Unterführung bei Annahme eines Grundwassermittelstand MGW gemäss Geoportals des Kantons Solothurns maximal 0.75 m ins Grundwasser ein.

Die definitive Ausgestaltung und Linienführung der Unterführung ist zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht abschliessend klar.

4.5. Umgebung, Grünflächen und Aufenthaltsbereiche

**Umgebungs- und
Grünflächen**

Die Umgebungsflächen des PZ Härkingen sind aus betrieblichen Gründen mehrheitlich versiegelt. Im Zuge der detaillierten Umgebungsgestaltung auf Stufe Bauprojekt wird in Abstimmung mit dem Entwässerungskonzept geprüft werden, ob Flächen allenfalls entsiegelt und als Kiesflächen ausgestaltet werden können.

Die bestehenden Grünflächen werden soweit möglich erhalten. Im südlichen Bereich des PZ sowie um das Parkhaus können teilweise neue Grünflächen angelegt werden (siehe Abbildung 35). Die Grünflächen werden grundsätzlich als Wiese ausgestaltet und wo möglich werden Kleinstrukturen für Tiere angelegt. Auf der Ost-, West- und der Südseite des Areals sind Baumreihen vorgesehen. Die Grünflächen dienen gleichzeitig zur Versickerung der Dach- und Platzflächen. Im Bereich der Grünflächen befinden sich daher auch mehrere Versickerungsmulden.

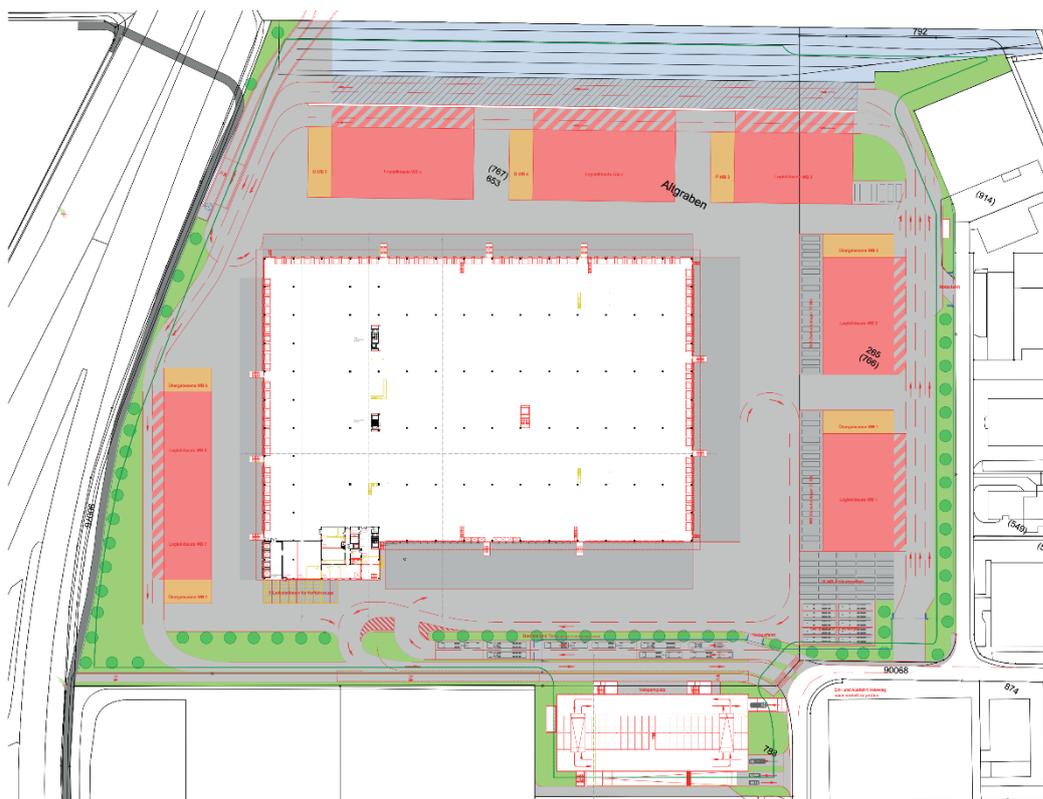


Abbildung 35: Situation Umgebung PZ Härkingen mit ausgewiesenen Umgebungs-/Grünflächen (Quelle: Richtprojekt PZH, ANS Architekten). Rote/orange Flächen: Umschlag und Lagerung WB.

Aufenthaltsbereiche für Mitarbeitende

Im obersten Geschoss des Kopfbaus des PZ wird ein Personalrestaurant mit Dachterrasse angeordnet. Im Zwischenbereich des auf der Halle aufliegenden Büroriegels und des «Attikas» (überhöhtes Geschoss) wird zudem ein begrünter Dachgarten realisiert, welcher allen Mitarbeitenden zur Verfügung steht (siehe Abbildung 36). Weitere Pauseninseln befinden sich im Innern der Produktionshalle (bestehend). Diese werden möglicherweise aufgehoben und an die Fassade verlegt (ist noch zu prüfen).

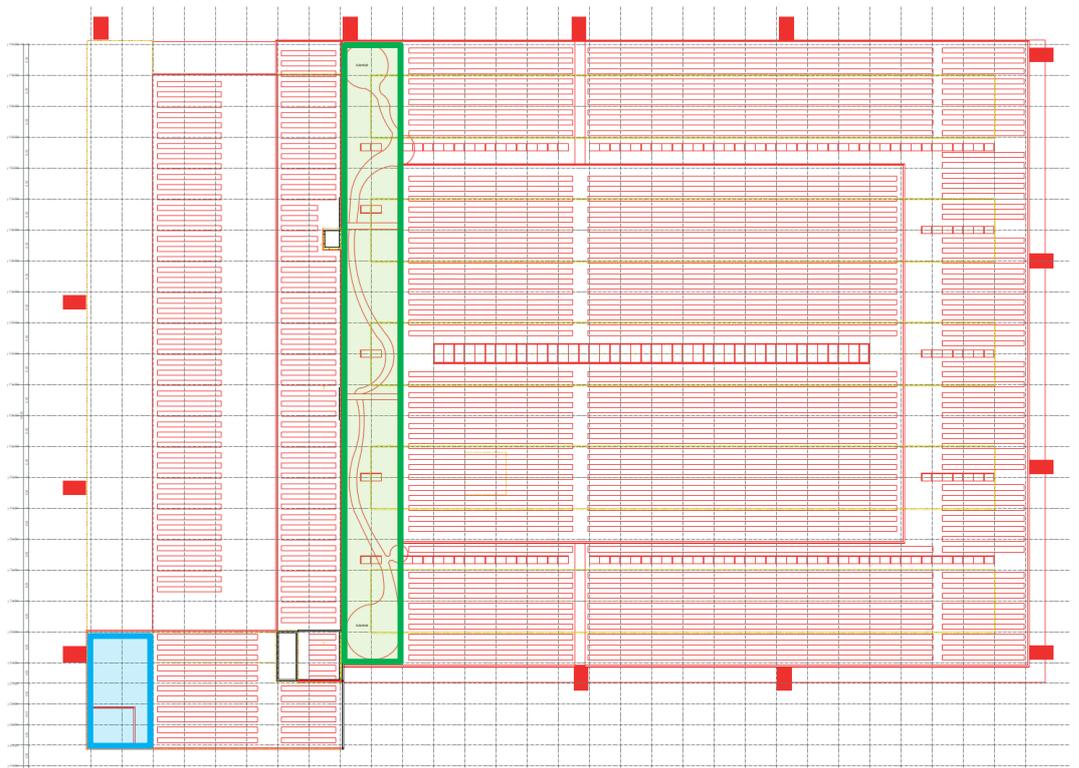


Abbildung 36: Dachaufsicht des PZ. Blau: Lage Dachterrasse, Grün: Lage Dachgarten (Richtprojekt PZH, ANS Architekten)

4.6. Energie und Nachhaltigkeit

Klimaneutral bis 2030

Die Nachhaltigkeit hat für die Post einen hohen Stellenwert. Die Post hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2030 im eigenen Betrieb komplett klimaneutral zu sein. Bausteine dieses ambitionierten Ziels sind die Umstellung auf alternative Antriebe, der hundertprozentige Bezug von Strom aus erneuerbaren Energiequellen aus der Schweiz und der Ausstieg aus fossilen Heizungen. Ab 2040 soll auch die gesamte Wertschöpfungskette klimaneutral und damit das gesamte Unternehmen Netto-Null sein.

Auswirkungen Umbau / Betrieb PZ Härkingen

Beim Umbau des PZ Härkingen wird eine DGNB-Zertifizierung oder gleichwertig angestrebt. Das im Jahr 2008 eingeführte Label ist ein von der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) entwickeltes Zertifizierungssystem, um die Nachhaltigkeit von neuen und bestehenden Gebäuden diverser Arten zu bewerten. Dabei wird die Qualität diverser Kriterien wie Ökonomie, Technik, Ökologie etc. beurteilt. Die Sanierung des Paketzentrums bietet die Möglichkeit mit ReUse-Bauteilen neue Bauten zu erstellen.

Das PZ Härkingen wird aktuell mit Erdgas beheizt. Zur zukünftigen Art der Heizungsanlage ist noch keine abschliessende Entscheidung gefallen. Gegenwärtig wird mit Geologen die Machbarkeit der Wärmeentnahme des Grundwassers geprüft. Die Wärmeerzeugung wird voraussichtlich auch via Wärmepumpen und Wärmerückgewinnung aus den Anlagen im Gebäude erfolgen.

Die Strategie der Post betreffend Klimaneutralität wirkt sich ebenfalls auf die Fahrzeugflotte aus: Bis 2030 sollen beispielsweise alle Zustellfahrzeuge der Post elektrisch betrieben werden.

Zusammenfassend stehen folgende Massnahmen in Prüfung bzw. sind vorgesehen:

- Verwendung ReUse-Bauteile für die Passerelle (in Prüfung)
- Grundwasser-Wärmepumpen (in Prüfung)
- Solaranlagen (geplant)
- Wärmerückgewinnung aus Anlagen im Gebäude (geplant)
- Elektrifizierung der Zustellfahrzeuge (geplant)
- Oberirdische Versickerung (geplant)

4.7. Entwicklung Richtprojekt

**Entwicklungen
gegenüber Stand
Mai 2024**

Das Richtprojekt wurde im Verlauf der Jahre 2023 und 2024 laufend weiterentwickelt. Im Mai 2024 hat der Lenkungsausschuss (Entscheidungsgremium, vgl. 8.1) den damaligen Stand des Richtprojekts als Grundlage für die Erarbeitung der Nutzungsplanung verabschiedet. Seit der verabschiedeten Version haben sich im Wesentlichen noch folgende Änderungen ergeben (siehe auch Dokumentation Richtprojekt, Beilage 9):

- Die Linienführung der Unterführung zum RPZ Egerkingen wurde leicht angepasst. Dadurch können Kreuzungen/Überschneidungen der Fahrspuren vermieden und die Sicherheit des Betriebspersonals verbessert werden.
- Die zwei bestehenden Portalkräne zum Bedienen der Gleisanlagen (Nordseite) werden durch drei neue ersetzt. Dadurch kann eine effizientere Version eingesetzt werden. Die Portalkräne im Norden sind in die Jahre gekommen und haben ihre Lebensdauer erreicht, was ihre Nutzungsmöglichkeiten und die Sicherheit stark einschränkt.
- Das aktuelle Richtprojekt sieht vor, auf der Ostseite des PZ ein Regalbediengerät (überdacht und eingehaust) und auf der Westseite eine Krananlage zu realisieren (Stand Mai 2024 war auf beiden Seiten ein Kransystem vorgesehen).
- Festlegung eines öffentlichen Fuss- und Radwegs in Richtung Ost-West als Anschluss an die Fuss- und Radwegverbindung Härkingen – Bahnhof Egerkingen (vorher war nur ein öffentliches Fusswegrecht vorgesehen).

4.8. Visualisierungen

Weitere Visualisierungen sind der Dokumentation Richtprojekt (Beilage 9) zu entnehmen.

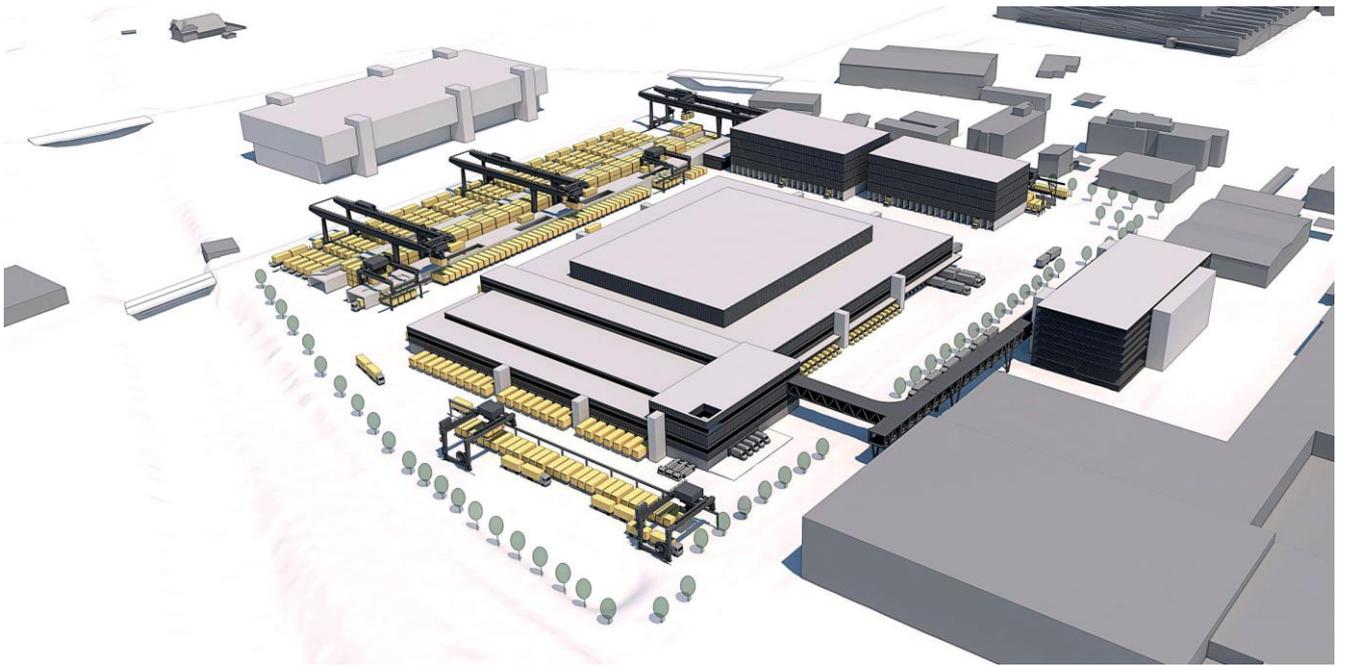


Abbildung 37: Luftansicht aus Südwest (Richtprojekt PZH, ANS Architekten)

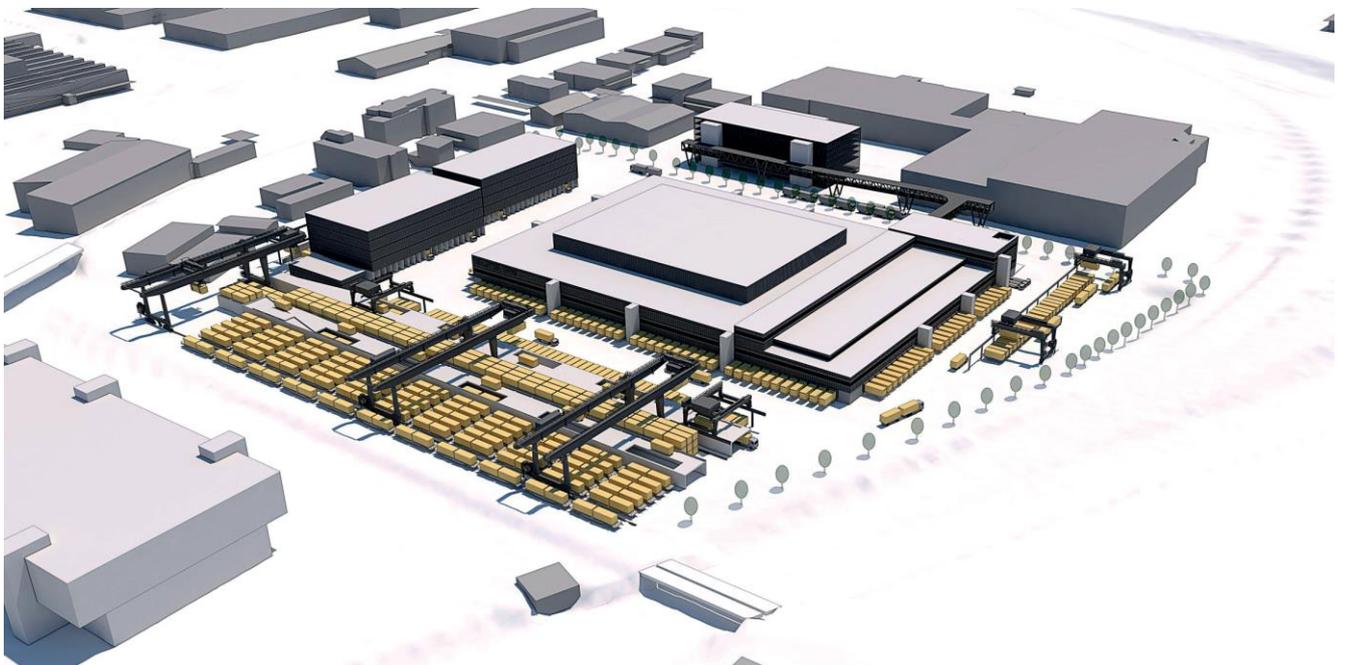


Abbildung 38: Luftansicht aus Nordwest (Richtprojekt PZH, ANS Architekten)



Abbildung 39: Blick aus Südwest, Russmattring/Autobahn (Richtprojekt PZH, ANS Architekten)

5. Kantonaler Teilzonenplan mit Zonenvorschriften

Mit dem kantonalen Teilzonenplan und den dazugehörigen Zonenvorschriften werden die planungsrechtlichen Grundlagen für das Vorhaben der Post sichergestellt. Der Teilzonenplan umfasst folgende Festlegungen:

Umzonung in kant. Industriezone

Die Parzellen GB Härkingen Nrn. 265 (Teil), 653, und 788 werden von der kommunalen Industriezone in die Zone für güterverkehrsintensive Anlage «Paketzentrum Härkingen» mit Lärmempfindlichkeitsstufe IV umgezont. Damit wird das Areal von einer kommunalen in eine kantonale Industriezone (nach § 68 Abs. 1 PBG) überführt. Die Zone sichert den qualitätsvollen Ausbau und die Weiterentwicklung des Paketzentrums Härkingen inklusive eines dazugehörigen Parkhauses. Die innerhalb des Planungssperimeters liegenden Gleisanlagen, welche dem Bahnareal zugewiesen sind, werden nicht umgezont.

Aufhebung Gestaltungsplan

Der bestehende Gestaltungsplan «Paketverteilzentrum Härkingen» (RRB Nr. 1997/1032) wird im Zuge der vorliegenden Nutzungsplanung aufgehoben. Grund dafür ist, dass dessen Perimeter die für das Vorhaben benötigten Flächen nicht vollständig umfasst. Zudem gilt das vorgesehene Projekt als güterverkehrsintensive Anlage gemäss kantonalem Richtplan (S-3.3) und als UVP-relevant, weshalb nach § 46 Abs. 1 lit. c PBG ein Obligatorium für einen (neuen) Gestaltungsplan vorliegt. Im Bereich des Planungssperimeters wird eine neue Gestaltungsplanpflicht festgelegt.

Neue Gestaltungsplanpflicht

Der neu definierte Perimeter des Gestaltungsplanes umschliesst neu auch die Parzelle GB Nr. 788. Auf dieser sind das Parkhaus sowie Teile der Passerelle angedacht. Weiter gibt es kleinere Anpassungen am südöstlichen Ende des Areals, wo der Perimeter neu entlang der Parzellengrenzen von GB Nrn. 653 und 90068 verläuft. Auch im Bereich der Gleise gibt es Anpassungen. Der Gestaltungsplanperimeter wird in Richtung Nordosten erweitert, damit alle von der Planung direkt betroffenen Gleistrassen umschlossen sind.

Anpassung an neue Fuss- und Radwegverbindungen

Im Südwestlichen Bereich der Parzelle GB-Nr. 653 wird das Areal der Post (bestehende Grünflächen) von der geplanten Fuss- und Radwegverbindung Härkingen – Bahnhof Egerkingen beschnitten. Die kantonale Industriezone und der Gestaltungsplanperimeter werden entsprechend an die neue Situation angepasst (Fuss- und Radwegverbindung verläuft ausserhalb des Planungssperimeters).

Zonenvorschriften

Mit den Zonenvorschriften zur Zone für güterverkehrsintensive Anlage «Paketzentrum Härkingen» wird das revidierte Zonenreglement (OPR) der Einwohnergemeinde Härkingen mit dem § 26^{bis} ergänzt. Darin werden folgende Nutzungsziffern bzw. Bauvorschriften festgelegt:

- Überbauungsziffer: max. 60 %
- Gesamthöhe: max. 23 m

6. Kantonaler Erschliessungs- und Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften

Das Richtprojekt dient als zentrale Grundlage für die Erarbeitung der vorliegenden Nutzungsplanung. Der Erschliessungs- und Gestaltungsplan und die Sonderbauvorschriften setzen die Vorstellungen auf der Grundlage des Richtprojekts teilweise sinngemäss und teilweise verbindlich um. Mit den Sonderbauvorschriften ebenfalls zur Umsetzung «verbindlich» erklärt werden einzelne Bestandteile / Massnahmen aus dem Umweltverträglichkeitsbericht und dem Mobilitätskonzept.

Festlegungen Erschliessungs- und Gestaltungsplan

Auf der Grundlage des Richtprojekts legt der kantonale Erschliessungs- und Gestaltungsplan folgende verbindlichen Inhalte fest:

- **Geltungsbereich** des Erschliessungs- und Gestaltungsplans und der SBV
- **Baubereich A Paketzentrum:**
Umfasst das Paketzentrum inkl. Rampen und Tore
- **Baubereich B Logistik:**
Umfasst die Umschlags- und Lagerflächen mit Portalkränen oder Regalbediengeräten auf der Hoffläche. Im nördlichen und westlichen Baubereich B befinden sich Krananlagen, im östlichen Baubereich B ein Regalbediengerät (siehe Kapitel 4). Im nördlichen Baubereich B befinden sich ebenso Räume für technische Anlagen wie Werkstatt, Transformatoren, Ersatzteillager etc.
- **Baubereich C Bahnterminal:**
Umfasst die Gleisanlagen mit Portalkränen
- **Baubereich D Geschützter Verkehrsbereich:**
Umfasst den Verkehrsbereich zwischen den Gleisanlagen und den Umschlags- und Lagerflächen. Da diese Verkehrsbahnen von Krananlagen «überfahren» werden bzw. in der Höhe Wechselbehälter transportiert werden, werden die Verkehrsbahnen voraussichtlich in geeigneter Weise vor fallenden Objekten geschützt werden (teilweise Überdachung, Installation von Schlagschutznetzen, usw.).
- **Baubereich E Parkhaus:**
Dient der Realisierung des neuen Parkhauses für die Parkierung von Personenwagen (Personal, Besucher), Velos und für Zustellfahrzeugen. Auf der Westseite wird voraussichtlich der neue Standort des Pumpwerk zu liegen kommen (Pumpwerk befindet sich heute nördlich des Baubereichs F).
- **Baubereich F Passerelle** (Lage richtungsweisend):
Dient der Erstellung der Passerelle / Fussgängerbrücke, welche das Parkhaus mit dem PZ verbindet. Die genaue Lage, Form und Ausgestaltung (z.B. rechteckig, geschwungen) wird im Baugesuch festgelegt.
- **Baubereich G Unterführung:**
Sichert die Realisierung einer unterirdischen Verbindung zwischen dem Paketzentrum Härkingen und dem geplanten, neuen RPZ auf der Parzelle GB Egerkingen Nr. 1711. Die genaue Lage ist zum heutigen Zeitpunkt noch nicht klar und wird im Baugesuch festgelegt. Der Bereich der Unterführung wird entsprechend grosszügig im Gestaltungsplan ausgeschieden.

- **Baubereich Vordach:**
Dient der Realisierung von über den Baubereich A auskragenden Vordächern. Die Realisierung der Vordächer ist aus heutiger Sicht noch nicht sicher.
- **Baubereich Regalbediengerät über Verkehrsfläche:**
Sichert die Realisierung eines über den Baubereich A auskragenden Regalbediengeräts im Südosten des PZ bzw. Baubereichs A.
- **Baubereich Dachgarten** (Lage schematisch):
Legt die ungefähre Lage des zu realisierenden Dachgartens fest. Die genaue Lage und Breite wird im Baugesuch festgelegt.
- **Verkehrsfläche:**
Dienen der Erschliessung des Areals, als Umschlagsfläche und als Zirkulationsfläche.
- **Grünfläche:**
Dienen als Versickerungs- und Rückhalteflächen und der ökologisch wertvollen Ausgestaltung. Die Ausgestaltung der Grünflächen muss auf Stufe Baugesuch mit der Entwässerungsplanung (oberirdische Versickerungsanlagen) koordiniert werden.
- **Baumplantungen bzw. bestehende Bäume** (Lage und Anzahl richtungsweisend):
Zur Attraktivierung der Umgebungsgestaltung sowie zur Einhaltung der Grünflächenziffer ist die Pflanzung von Bäumen erforderlich. Die genaue Lage und Anzahl der Bäume muss auf Stufe Baugesuch mit der Entwässerungsplanung (oberirdische Versickerungsanlagen) koordiniert werden.
- **Getrennte Erschliessung PKW und LKW/LW:**
Die Ein- und Ausfahrten für die Fahrzeuge werden im Gestaltungsplan mit Pfeilen ausgewiesen. Beim Parkhaus werden getrennte Ein- und Ausfahrten für PKW und LKW/LW realisiert.
- **Öffentlicher Fuss- und Radweg:**
Die öffentlich zugängliche Verbindung zwischen der Strasse Altgraben und der neuen Fuss- und Radwegverbindung Härkingen – Bahnhof Egerkingen wird als öffentlicher Fuss- und Radweg festgelegt.

Baulinien Auf die Festlegung von Baulinien wird verzichtet. Es gelten die Baulinienabstände gemäss § 46 KBV (5.0 m bei Gemeindestrassen, 2.0 m beim öffentlichen Fuss- und Radweg gemäss kantonalen Praxis). Entlang der Autobahn gilt die Baulinie gem. Ausführungsprojekt des 6-Streifen-Ausbau Luterbach-Härkingen (meist 10 m).

Sonderbauvorschriften Die Sonderbauvorschriften regeln die Nutzung und Ausgestaltung der festgelegten Baubereiche und Flächen und beinhalten Bestimmungen zu nachfolgenden Themen. Die Bestimmungen sind umfassend und bedürfen keiner ergänzenden Erläuterung im Bericht:

- Zweck
- Geltungsbereich und Inhalte
- Stellung zur Grundordnung
- Handlungsanweisungen güterverkehrsintensive Anlagen
- Nutzungen
- Baubereiche

- Mass der Nutzung
- Architektur
- Dachflächen
- Aussenräume
- Grünflächen und Bepflanzung
- Licht
- Arealerschliessung
- Parkierung
- Güter- und Personenverkehr
- Werke
- Entsorgung
- Umweltverträglichkeitsbericht
- Lärm
- Abwasser
- Grundwasser
- Störfall
- Abweichungen
- Inkrafttreten und Aufhebung bestehender Gestaltungsplan

7. Projektauswirkungen / Interessenabwägung

7.1. Übergeordnete Rahmenbedingungen Raumplanung

Übergeordnete Vorgaben

Das Vorhaben stimmt mit den übergeordneten raumplanerischen Vorgaben auf Stufe Bund, Kanton und Region überein. Auf nationaler Ebene (Raumkonzept Schweiz, Sachplan Verkehr) ist die Eigenschaft der Agglomeration Aareland und der Region Gäu für Logistikstandorte erkannt. Der kantonale Richtplan und die regionalen Planungen reflektieren dies ebenfalls und bereiten auf die Ansiedlung weiterer Logistik-Unternehmen vor. Das Projekt All-Gäu unterstreicht dabei die Wichtigkeit der Synergie und Koordination von Logistikvorhaben mit den übrigen raumwirksamen Nutzungen und Tätigkeiten in der Region (Landwirtschaft, Erschliessung und Mobilität, Freiraum).

Die Umweltverträglichkeit des Vorhabens wurde umfassend untersucht und wird im Umweltverträglichkeitsbericht (Beilage 6) nachgewiesen.

7.2. Vorgaben Richtplanung Kanton Solothurn

Entwicklungsgebiet Arbeiten

Der Planungspereimeter liegt gemäss Richtplan S-3.1 im Bereich eines Entwicklungsgebiets Arbeiten. Entsprechend gilt gemäss Planungsgrundsatz S-3.1.1. eine dichte Nutzung mit hoher städtebaulicher Qualität und eine auf die übergeordneten Verkehrsträger abgestimmte und koordinierte Erschliessung.

Die vorliegende Nutzungsplanung erfüllt diese Anforderungen.

Festsetzung im Richtplan

Güterverkehrsintensive Anlagen müssen als Vorhaben in den Richtplan aufgenommen werden und sind möglichst im urbanen Raum zu realisieren. Bestehende verkehrsintensive Anlagen sind bei der nächsten bewilligungspflichtigen und wesentlichen Erweiterung oder Änderung auf die Einhaltung der Standortkriterien zu überprüfen.

Die Gesamtanlage der Post im Raum Härkingen / Egerkingen (Paketzentrum und Briefzentrum Härkingen, Regionales Paketzentrum Egerkingen) wurde im Zuge der Richtplananpassung 2022 im kantonalen Richtplan festgesetzt. Die Richtplananpassung wurde mit RRB Nr. 2025/689 vom Regierungsrat Kanton Solothurn und mit Beschluss xxx vom Bund genehmigt.

Güterverkehrs- intensive Anlagen

Güterverkehrsintensive Anlagen haben gemäss Richtplangrundsatz S-3.3.6 folgende Standortkriterien zu erfüllen:

- Anschluss an den nächsten übergeordneten Verkehrsträger, möglichst ohne grössere Wohngebiete zu tangieren.
- Bestehender oder die Möglichkeit für einen neuen Industriegleisanschluss.
- Nachweis genügender Strassen- bzw. Knotenkapazitäten (Fahrtennachweis, Mehrverkehrsanteil/Zusatzbelastung Verkehr, Luft, Lärm).

Das Paketzentrum Härkingen erfüllt diese Anforderungen.

Handlungsanweisungen Gemäss dem Richtplankapitel S-3.3 hat das Vorhaben der Post (S-3.3.9) stufengerecht bestimmte Handlungsanweisungen zu erfüllen. Nachfolgend eine Gegenüberstellung, wie dies im Gestaltungsplan sichergestellt wird:

Handlungsanweisung	Umgang im Gestaltungsplan
Bestehendes Areal: Die Flächen sind bestmöglich auszunutzen	Die Fläche des PZ Härkingen wird bereits im aktuellen Zustand intensiv und dicht genutzt. Die Fläche wird auch zukünftig bestmöglich ausgenutzt, indem die Erweiterung des Betriebs insbesondere durch eine Aufstockung des bestehenden PZ-Gebäudes erfolgt. Zudem wird auf den Hofflächen durch die getroffenen baulichen Massnahmen eine Effizienzsteigerung erreicht.
Dichte und Nutzung: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Flächensparsame und dichte Nutzung mit hoher Qualität ▪ Aussenräume mit Aufenthaltsqualität und ökologischem Wert ▪ Bauten und Anlagen sind sorgfältig in Landschafts- und Ortsbild einzugliedern ▪ Mehrfachnutzung der Dachflächen 	Das Richtprojekt stellt eine flächensparsame und dichte Nutzung (Aufstockung Bestand), eine architektonisch hohe Qualität und eine sorgfältige Eingliederung in das Landschafts- und Ortsbild sicher. Die Qualitätssicherung erfolgt im Gestaltungsplan und den SBV. Weiter stellen die SBV die Realisierung einer hohen Aufenthaltsqualität und ökologisch wertvoller Grünflächen sicher. Es erfolgt eine Mehrfachnutzung der Dachflächen: Begrünung, Energiegewinnung (PV-Anlagen), Dachgarten, Aufenthaltsflächen für Personal. Die Umsetzung entsprechender Massnahmen ist ebenfalls in den SBV vorgeschrieben.
Fruchtfolgeflächen sind zu schonen bzw. beanspruchte zu kompensieren.	In der vorliegenden Nutzungsplanung werden keine Fruchtfolgeflächen beansprucht (keine Einzonung).
Verkehr/Mobilität <ul style="list-style-type: none"> ▪ Areal zweckmässig erschliessen ▪ Gut an öV und ans Velonetz anschliessen ▪ Bahnanschluss optimal nutzen ▪ Verkehr direkt auf übergeordnetes Netz leiten ▪ Mehrverkehr durch bewohntes Gebiet vermeiden ▪ CO₂-Ausstoss gering halten ▪ Hoflogistik auf den Betriebsflächen abwickeln ▪ Fahrten optimieren ▪ Mobilitätskonzept erarbeiten 	Sämtliche Anforderungen bezüglich Verkehr und Mobilität werden mit der vorliegenden Nutzungsplanung erfüllt (vgl. Kapitel 6 sowie 7.7 und 7.8). Die zweckmässige Erschliessung wird im Gestaltungsplan sichergestellt. Mit der Festlegung eines öffentlichen Fuss- und Radwegs innerhalb des Planungssperimeters wird das Betriebsareal besser an den öV (Bahnhof Egerkingen) und das Velonetz angeschlossen. Das Mobilitätskonzept zeigt auf (Beilage 8), wie der resultierende Verkehr möglichst verträglich und nachhaltig abgewickelt wird. Die Post ergreift diverse betriebliche und bauliche Massnahmen und steckt sich ambitionierte Zielwerte bzgl. des Anteils je Verkehrsträger für den Güter- und Personentransport.
Störfallvorsorge: Bevölkerung und Umwelt vor Schädigung schützen, Massnahmen vorkehren.	Das Störfallrisiko wurde in der Planung untersucht. Es sind keinen weiteren Massnahmen notwendig (vgl. Kapitel 7.9.4).

<p>Grundwasser: Anliegen Gewässerschutz berücksichtigen</p>	<p>Die Anliegen des Gewässerschutzes werden berücksichtigt. In der weiteren Planung ist insbesondere genauer zu prüfen, ob der MGW tangiert wird (vgl. 7.9.1).</p>
<p>Klima: Auswirkungen auf lokales Mikroklima untersuchen, Massnahmen vorsehen</p>	<p>Durch den hohen Versiegelungsgrad handelt es sich eher um eine «Hitzeinsel». Um dem Hitzeeffekt entgegenzuwirken sind im Planungssperimeter zahlreiche Baumpflanzungen vorgesehen, welche sich positiv auf das Mikroklima auswirken. Die Baumpflanzungen werden als Genehmigungsinhalt im Gestaltungsplan aufgeführt. Zudem werden die Dachflächen weitgehend begrünt. Des Weiteren werden, die im Gestaltungsplan definierten Grünflächen, einen positiven Effekt zur Hitzeminderung beitragen.</p>
<p>Energie/Ressourcen: effiziente Energienutzung, Einsatz erneuerbarer Energien, nachhaltiger Umgang mit Wasser</p>	<p>Die Nachhaltigkeit hat für die Post einen hohen Stellenwert. Beim Bau und dem Betrieb des PZ wird die Nachhaltigkeitsstrategie der Post umgesetzt. Vgl. auch Kapitel 7.9.5.</p>

7.3. Standortgunst

Standortgunst Logistikbetriebe

Mit RRB Nr. 2022/666 hat der Regierungsrat zu einer Interpellation betreffend sinnvolle Planung der Standorte von Logistikzentren Stellung genommen. In Bezug auf das überwiegende öffentliche Interesse am vorliegenden Vorhaben können zusammengefasst folgende Beurteilung zur Standortgunst festgehalten werden.

- 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. Dazu gehört auch, die Einzonung von für Logistik bestens geeigneten Flächen in unmittelbarer Nähe zu Nationalstrassenanschlüssen in Betracht zu ziehen.

Beurteilung: Diese Voraussetzungen werden am Standort der Post-Betriebe Härkingen / Egerkingen (auch hinsichtlich geplantes RPZ Egerkingen) vollumfänglich erfüllt. Dies zeigt auch die Tatsache, dass sich im Gäu in Autobahnnahe mit zunehmender Tendenz ausserordentlich viele Logistikbetriebe angesiedelt sind.

- Günstige Voraussetzungen für die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen sind sicherzustellen (Art. 3 Abs. 3 Bst. b und Bst. d RPG). Aufgrund der Lagegunst des Kantons Solothurn steht aber ausser Frage, dass neue Logistiknutzungen 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.

Beurteilung: Die Logistik im Allgemeinen und dabei insbesondere auch das Dienstleistungsangebot der Post stellen ein wichtiger Bestandteil für die Landesversorgung dar. Im Auftrag des Bundes ist die Schweizerische Post verpflichtet, sämtliche Dienstleistungen der postalischen Grundversorgung anzubieten. Dazu gehört u. A. die Beförderung von Briefen, Paketen, Zeitungen und Zeitschriften. Bereits heute bilden die bestehenden Anlagen der Post am Standort Härkingen Eckpfeiler der Paket- und Briefpostlogistik der Schweiz. Sie haben eine weit über die Region hinausreichende Bedeutung. Die Standortgunst ist unbestritten gross. Aus diesem Grund liegt ein übergeordnetes Interesse am vorliegenden Vorhaben der Post in Härkingen vor.

- Wohngebiete sind 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. 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. 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 bestmöglich zu minimieren.

Beurteilung: Diese Voraussetzungen werden am vorgesehenen Standort vollumfänglich erfüllt.

7.4. Berücksichtigung der Massnahmen «All-Gäu»

Umsetzung der Massnahmen durch die Post

Die für den Planungsperimeter relevanten Massnahmen aus dem Synthesebericht „All-Gäu“ wurden durch die Post auf eine mögliche Umsetzung geprüft. Die Post ist dabei zu folgenden Schlüssen gekommen (bezüglich Gesamtkonzept PZ Härkingen, BZ Härkingen und RPZ Egerkingen):

- Massnahme A-M5: Gemeindeübergreifende AZB
Die Gemeinden im Raum All-Gäu (u.a. Egerkingen und, Härkingen) haben die Arbeiten betr. die regionale Arbeitszonenbewirtschaftung «AZB All-Gäu» Ende 2022 abgeschlossen. Neben der erstmaligen Inventarisierung der Arbeitszonen ist insbesondere die dauernde Bewirtschaftung und das Flächenmanagement zentrales Element der AZB. Das Vorhaben der Post liegt im Perimeter der Regionalen Arbeitszonenbewirtschaftung AZB All-Gäu. Da es sich beim PZ Härkingen um eine intensivierete Nutzung innerhalb der bestehenden Arbeitszone handelt, ist keine Neuausscheidung von Arbeitszonen notwendig. Bereits

bebaute Fläche wird besser ausgenutzt. Dadurch wird eine haushälterische Nutzung des Bodens gewährleistet, was eines der Hauptzielsetzungen der AZB ist. Das Vorhaben der Post ist mit den kantonalen, den regionalen Gremien (OGG, GPG) und dank der intensiven Zusammenarbeit mit den Gemeinden Egerkingen und Härkingen abgestimmt. Auch dies ist eine wesentliche Zielsetzung der AZB.

- **Massnahme A-M6: Regionale Arbeitszone (RAZ) Neue Mitte**
Die Erweiterung der Post befindet sich in der Regionalen Arbeitszone „neue Mitte“ und kann das Bilden einer Regionalen Trägerschaft positiv beeinflussen.
- **Massnahme A-M8: Leuchtturmprojekt: Markthalle**
Es ist kein Beitrag vorgesehen, da sich um keine verwandte Nutzung handelt.
- **Massnahme B-M1: Gewächshäuser als nachhaltige Anbauflächen etablieren**
Die Nutzung der Dachfläche für ein Gewächshaus ist aus betriebslogistischen Gründen, aufgrund des Flächenbedarfs einer Gewächshauserschliessung sowie aufgrund der Ausnutzung / Gebäudehöhe nicht möglich.
- **Massnahme C-M1: Verkehrsberuhigte Ortsdurchfahrten**
Dank direktem Anschluss an die Nationalstrasse A2 sowie bestehendem Bahnanschluss führt der Werkverkehr der Post zu keiner zusätzlichen Belastung der Ortsdurchfahrten.
- **Massnahme C-M2: Velokonzept**
Der Kanton Solothurn plant einen neuen Fussgänger- und Veloweg, der den Bahnhof Egerkingen mit dem Dorf und dem Industriegebiet Härkingen verbindet. In der Nutzungsplanung wird durch den Planungssperimeter des PZ Härkingen eine öffentliche Fuss- und Vel oanbindung geschaffen, welche das Industriegebiet Härkingen an die geplante Fuss- und Veloverbindung Härkingen – Bahnhof Egerkingen anschliesst. Dadurch wird die Distanz zum Bahnhof Egerkingen verkürzt und die Erschliessung während der ÖV-Zeiten attraktiver. Zumal der Bahnhof Egerkingen zu einer multimodalen ÖV-Drehscheibe ausgebaut wird.
- **Massnahme C-M3: Buskonzept**
In der unmittelbaren Umgebung des Planungssperimeters befindet sich die Bushaltestelle Härkingen Altgraben.
- **Massnahme C-M5: CST – Chancen/Risiken für das All-Gäu analysieren und Vorschläge für Hub-Standorte prüfen**
Die Schweizerische Post steht einer möglichen Anbindung an CST am Standort Egerkingen-Härkingen im Sinne einer trimodalen Standortdrehscheibenplattform positiv gegenüber. Eine Anbindung wird, sobald CST die notwendige Planungssicherheit aufweisen kann, und insbesondere der Hub-Standort geklärt ist, seitens der Post geprüft. Ein möglicher Hub-Standort von CST unter dem PZ Härkingen wurde bereits geprüft, ist jedoch nicht umsetzbar. Auf den beiden Parzellen GB Egerkingen Nrn. 1711 und 1713 ebenfalls nicht, sie sind für das geplante Regionale Paketzentrum reserviert. Dies wurde in der Richtplananpassung 2022 bestätigt.

- Massnahme C-M6: Neue Mobilitätsformen
Die Post hat mögliche Massnahmen im Mobilitätskonzept aufgeführt. Sie tragen dazu bei, die verbindlichen Zielsetzungen zu erreichen (in SBV festgehalten).
- Massnahme D-M1: Einrichten von Energieparks im All-Gäu (Solarenergie, Energieholz)
Die Dachflächen werden soweit möglich für die Energiegewinnung (PV) genutzt.
- Massnahme D-M2: Integriertes Wassermanagement
Ein entsprechender Beitrag ist allenfalls möglich und auf Stufe Bauprojekt prüfenswert.
- Massnahme D-M3: Nutzungsüberlagerungen festlegen (Industrie, Logistik- und Landwirtschaft)
Beim PZ Härkingen inkl. Parkhaus wird eine Mehrfachnutzung bzw. Nutzungsüberlagerung von Flächen verfolgt. Beispielsweise werden die Dachflächen des PZ und des Parkhauses für PV-Anlagen und für eine extensive Begrünung genutzt. Hinzu kommt, dass die Dachfläche des PZ Härkingen teilweise als Aufenthaltsfläche für die Mitarbeitende dient. Weiter dienen die im Gestaltungsplan ausgeschiedenen Grünflächen teilweise sowohl der Retention als auch als naturnahe, ökologische Flächen.

7.5. Einhaltung der Grundnutzung und Bauvorschriften

Die Bauvorschriften und Nutzungsziffern der kantonalen Zone für güterverkehrsintensive Anlage «Paketzentrum Härkingen» werden mit dem vorliegenden Erschliessungs- und Gestaltungsplan eingehalten.

Nachweis Grünflächenziffer

Über den Planungsperimeter ist gemäss Zonenvorschriften eine Grünflächenziffer (GZ) von mindestens 10% einzuhalten. Pro Baum können 60 m² an die Grünfläche angerechnet werden (Baumäquivalent; bis max. 50 % der erforderlichen Grünfläche).

Mit den im Gestaltungsplan ausgewiesenen Grünflächen und Baumpflanzungen kann die erforderliche Grünflächenziffer eingehalten werden (Tabelle 7).

Gesamtfläche Planungsperimeter	99'367 m²
Erforderliche Grünfläche (10%)	9'936.7 m ²
Max. zulässiges Baumäquivalent (60 m ² /Baum für max. 50% der einzuhaltenden Grünfläche)	4'968.4 m ² , entspricht 83 Bäumen
Ausgewiesene Grünflächen im Gestaltungsplan ohne Bäume	9'124.5 m ² (=9.18%)
Erforderliche Grünfläche mit Baumäquivalent	812.2 m ² , entspricht rund 14 Bäumen (im GP Stand Mitwirkung aus- gewiesen: 24)

Tabelle 7: Berechnung Grünflächenziffer Gestaltungsplan PZ Härkingen

Nachweis Überbauungsziffer

Über den gesamten Planungsperimeter ist gemäss Zonenvorschriften eine Überbauungsziffer (ÜZ) von maximal 60% zulässig (entspricht der übrigen Industriezone in Härkingen).

Bei der Berechnung der ÜZ werden ausschliesslich die überdachten Baubereiche berücksichtigt. Für die Berechnung wird angenommen, dass die Baubereiche B Ost und West überdacht ausgestaltet werden (Realisierung Regalsystem). Beim Baubereich B auf der Nordseite handelt sich um eine Krananlage.

Mit den im Gestaltungsplan ausgewiesenen Baubereichen wird über den gesamten Gestaltungsplanperimeter eine ÜZ von rund 50 % erreicht (Tabelle 8).

Gesamtfläche Planungsperimeter	99'367 m²
Max. zulässige Überbauungsziffer	60% = 59'620.2 m ²
Summe der relevanten (überdachten) Baubereiche A, B, D, E, F, Vordach	48'879.5 m ²
Überbauungsziffer Planungsperimeter:	49 %

Tabelle 8: Berechnung Überbauungsziffer Gestaltungsplan PZ Härkingen

Grenzabstände Der Planungsperimeter grenzt im Westen, Norden und Osten an öffentliche Verkehrsanlagen. Bezüglich Grenzabstand sind die geltenden Baulinienabstände bzw. Abstände zu öffentlichen Verkehrsanlagen gemäss §46 KBV massgebend.

Die Grenzabstände zu den Nachbarparzellen in südliche Richtung (Parkhaus, Passerelle) sind mit einer Dienstbarkeit (Näherbaureicht) zu regeln.

7.6. Orts- und Landschaftsbild

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Orts- und Landschaftsbild werden im UVB als verträglich beurteilt. Der Ausbau des PZ Härkingen nimmt auf die Aspekte des Landschafts- und Ortsbildschutzes im Rahmen der planerischen Rahmenbedingungen Rücksicht und ist in diesem Sinne als umweltverträglich zu beurteilen. Das neue PZ wird aufgrund der unten aufgeführten Punkte in der Landschaft stärker in Erscheinung treten, sich jedoch wie bisher in das Landschafts- und Ortsbild eingliedern.

Veränderung Landschafts- / Ortsbild

Der Planungsperimeter liegt ausserhalb von Wohngebieten und Ortskernen in der Industriezone von Härkingen. Das Areal ist bereits heute mit einem Logistikgebäude zur Paketsortierung sowie Aussenflächen zur Zwischenlagerung und zum Umschlag von Wechselbehältern bebaut. Das Orts- und Landschaftsbild wird somit aufgrund des Ausbaus des PZ Härkingen nicht massgebend verändert. Die Gebäude fügen sich in die bauliche Dichte, die Körnigkeit und den Charakter des bestehenden Industriequartiers und der umliegenden Gebäude ein.

Folgende Veränderungen gegenüber dem heutigen Zustand werden insbesondere in Erscheinung treten:

- Neu ist eine Gesamthöhe von 23 m zulässig. Das Hauptgebäude wird stellenweise erhöht bzw. aufgestockt.
- Das neue Parkhaus wird im Vergleich zum Bestandsgebäude höher gebaut.
- Das Paketzentrum und das Parkhaus werden über eine neue Passerelle miteinander verbunden.
- Auf dem Hof werden zusätzliche Logistikbauten in Form von Kran- oder Regalsystemen für den Umschlag der Wechselbehälter erstellt.

Insgesamt funktioniert das Industriequartier als eigenständige Einheit, die das Ortsbild der Gemeinde Härkingen kaum beeinflusst. Deshalb ist keine Integration der Baukörper an die gewachsene Dorfstruktur vorgesehen. Vielmehr soll das Vorhaben die Wichtigkeit dieses Standorts regional sowie überregional unterstreichen.

Gestaltung Gebäude

Um die Einbettung in die Landschaft zu gewährleisten, wird in den SBV festgehalten, dass eine schlichte, zurückhaltende Fassadengestaltung zu wählen ist, welche sich farblich gut in die Umgebung einfügt und keine Blendwirkung erzeugt. Die Materialwahl und die Farbgebung der Fassaden ist der Baubehörde mit dem Baugesuch zur Bewilligung einzureichen (Gestaltungs- und Farbkonzept inkl. Materialisierung).

7.7. Erschliessung und Parkierung

Die Erschliessung des Planungsperimeters für Wasser/Löschwasser und Abwasser, für den motorisierten Verkehr, den öffentlichen Verkehr, den Fuss- und Veloverkehr und den Güterverkehr auf der Schiene sowie auch die Parkierung ist ausreichend sichergestellt.

Wasserentsorgung	Der Planungsperimeter ist bezüglich Wasserentsorgung erschlossen. Es gilt die Generelle Entwässerungsplanung (GEP) der Einwohnergemeinde Härkingen (RRB Nr. 2013/1248). Auf Stufe Baugesuch ist ein detailliertes Entwässerungskonzept auszuarbeiten.
Wasserversorgung / Löschwasser	Der Planungsperimeter ist bezüglich Wasserversorgung erschlossen. Gemäss Genereller Wasserversorgungsplanung (GWP) der Einwohnergemeinde Härkingen (RRB Nr. 2004/2443) stellen 8 Hydranten (Nrn. 45, 71, 85, 86, 87, 88, 89, 90) die Versorgung des Perimeters mit Löschwasser sicher.
Zufahrt / Stellplatz Feuerwehr	Die Zufahrt sowie Stellplätze für die Feuerwehr sind auf dem Betriebsareal sichergestellt. Der arealinterne Verkehr wird über mehrere Fahrspuren auf dem Areal geführt, wodurch ausreichend Platz vorhanden ist, um Stellplätze zu gewährleisten. Die Schweizerische Post wird vor Baugesucheingabe mit der Solothurner Gebäudeversicherung Kontakt aufnehmen und die Zufahrt sowie die Stellplätze definieren. Sofern bis zur Auflage der vorliegenden Nutzungsplanung konkrete Angaben möglich sind, auch bereits vorher.
Verkehrerschliessung	Der Planungsperimeter ist auf sehr kurzem Weg an das übergeordnete Verkehrsnetz (Autobahnen A1, A2) angeschlossen. Die gesamte Hoflogistik wird auf den Betriebsflächen innerhalb des Planungsperimeters abgewickelt. Die Transportfahrzeuge (Wechselbehälter, konventionelle Transporte, Lieferwagen) werden ab der Strasse Altgraben voneinander getrennt, auf verschiedenen Fahrspuren auf das Areal geführt werden, um einen Rückstau auf die öffentlichen Strassen zu vermeiden.
Parkierung	<p>Die Parkierung ist für den Planungsperimeter ausreichend sichergestellt. Die bestehenden Auto-Abstellplätze auf dem Areal werden aufgehoben und in das neue Parkhaus verlegt. Das Parkhaus bietet Platz für rund 580 Autoabstellplätze für die Mitarbeitenden.</p> <p>Der Bedarf an Abstellplätze wird im Grundlagenbericht Verkehr detailliert hergeleitet und ist dort nachzulesen. Gemäss Mobilitätskonzept der Post resultiert (unter Berücksichtigung eines Anteils von 10 – 20 % der Pendlerfahrten mittels öV, Langsamverkehr oder Fahrgemeinschaften) ein Bedarf von 462 Parkfeldern. Mit der Realisierung von vier Parkhaus-Etagen à 116 Parkfelder d.h. insgesamt 464 Abstellplätzen für Personenwagen, würde der Bedarf damit abgedeckt. Aufgrund von Unsicherheiten zum zukünftig effektiven Personalbedarf kann der Bedarf an Parkfeldern höher liegen, so dass die Realisierung einer zusätzlichen Parkhaus-Etage à 116 Parkfelder beabsichtigt wird (=580 Parkfelder).</p> <p>In den Sonderbauvorschriften wird eine Beschränkung von maximal 580 Autoabstellplätzen für Personal und Besuchende vorgeschrieben. Der effektive Bedarf ist schlussendlich im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens auf Grundlage der effektiven Nutzung und in Anwendung des Mobilitätskonzepts festzulegen.</p> <p>Im Parkhaus sind zudem Abstellplätze für Zustellfahrzeuge und Velos untergebracht. Für Privatfahrzeuge sowie Hof- und Zustellfahrzeuge werden Elektroladestationen bereitgestellt.</p>

7.8. Verkehr und Mobilität

Die Auswirkungen des Vorhabens auf den motorisierten Verkehr bzw. auf das Strassennetz werden im Grundlagenbericht Verkehr, im UVB und im Mobilitätskonzept detailliert beschrieben. Die gesetzlichen Anforderungen können in allen Bereichen eingehalten und das Vorhaben kann damit als umweltverträglich beurteilt werden.

Folgende wesentliche Punkte führen zu einer positiven Interessenabwägung:

Genereller Hinweis

Die nachfolgenden Erkenntnisse stammen aus dem Mobilitätskonzept und dem Grundlagenbericht Verkehr. Es gilt dabei zu beachten, dass den ausgewiesenen Berechnungen für den Güter- und den Personenverkehr Annahmen zugrunde liegen, auf Basis derer die Prozesse nach bestem Wissen und Gewissen für die Zukunft antizipiert wurden. Politische und technologische Entwicklungen oder sich verändernde Bedürfnisse des Marktes sind Faktoren, die diese beeinflussen können.

Fahrtenreduktion durch effektive Massnahmen

Mit verschiedenen baulichen und betrieblichen Massnahmen am PZ Härkingen wird der Verkehr und das Mobilitätsverhalten positiv beeinflusst bzw. der resultierende Verkehr möglichst verträglich und nachhaltig abgewickelt. Die geplanten Massnahmen sollen bewirken,

- dass sich die Verkehrsbewegungen aufgrund der höheren Paketsortierungskapazität und den zusätzlichen Mitarbeitenden nicht linear erhöhen, sondern wirksam reduziert werden,
- dass der Anteil des Schienengüterverkehrs den Möglichkeiten entsprechend maximiert und der Modal Split zugunsten des Schienenverkehrs beeinflusst wird,
- dass LKW-Fahrten beim PZ Härkingen minimiert werden,
- dass durch den Pendlerverkehr verursachte PW-Fahrten weniger stark zunehmen.

Insgesamt wird angestrebt, dass durch die Umsetzung der Mehrverkehr durch das sanierte und intensiver genutzte PZ Härkingen um «nur» 320 Fahrten je Tag zunimmt. Ohne die Massnahmen wären es fast 750 Fahrten pro Tag.

Motorisierter Verkehr

Mit der Realisierung des Vorhabens werden im Jahresdurchschnitt zusätzlich rund 320 Fahrten pro Tag ausgelöst. Die geografische Lage des PZ Härkingen ermöglicht eine rasche Erreichbarkeit des übergeordneten Strassennetzes. Der überwiegende Anteil der durch das PZ Härkingen generierten Fahrten (knapp 90 %) verläuft ab dem PZ via Autobahnzubringer Egerkingen auf den Autobahnen A1 und A2. Es sind zukünftig keine massgeblichen Auswirkungen auf die Verkehrsabläufe auf dem lokalen und regionalen Strassennetz zu erwarten. Insbesondere der Ausbau des Nationalstrassen-Anschlusses Egerkingen wird so konzipiert, dass der künftige Verkehr der umliegenden Arbeitszonen, zu denen ebenso das PZ Härkingen gehört, aufgenommen werden kann. Für das untergeordnete Strassennetz und insbesondere für die Egerkingenstrasse von/nach Härkingen nimmt der Verkehr gem. Prognosemodell um zirka 40 Fahrten je Tag zu. Der relative Anteil von heute zirka 9 % aller Fahrten vom/nach dem PZ auf dieser Achse sollte zukünftig trotz insgesamt höherer Verkehrsmenge des PZ nicht überschritten werden. Konkret dürften die LKW-Fahrten aufgrund der reduzierten Leerfahrten abnehmen, die PW-Fahrten aufgrund der zusätzlichen Mitarbeitenden etwas zunehmen.

Schienerverkehr Die Post hat zum Ziel, schweizweit eine Verdoppelung des Schienenvolumens bis 2030 im Vergleich zu 2022 zu erreichen. Die Anzahl Fahrten von und nach Härkingen werden entsprechend zunehmen (neu 90 Züge anstatt bisher 60 Züge je Werktag). Zukünftig werden mehr Fahrten mit gemischten Kompositionen aus Brief- und Paketpost stattfinden. Mit der klaren Absicht, die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene weiter auszubauen, soll das Bahnvolumen per 2035 für das PZ auf ca. 54 Bahnfahrten je Tag wachsen. Dies bedarf dem gemäss Gestaltungsplan vorgesehenen Ausbau der Infrastruktur auf dem Hofareal zum Beladen der Waggons für Züge ab PZ (Neubau und Modernisierung der Portalkrane), eine effizientere Hofinfrastruktur mit Regalbediengeräten und/oder Krananlagen zur vertikalen Stapelung und der damit erhöhten Pufferkapazität für Wechselbehälter.

Nachhaltigkeitsziele Güterverkehr Bereits heute werden bei den Transportpartner der Post LKWs mit Elektro- und Wasserstoffantrieb eingesetzt. Ziel ist, diesen Anteil zukünftig kontinuierlich zu steigern. Per 2040 strebt die Post einen emissionsfreien Transport an. Bis 2035 sollen rund die Hälfte der Transporte im Raum Härkingen ohne fossile Energieträger erfolgen. Die gesamte Lieferwagenflotte wird bis dahin mit Elektroantrieb ausgestattet sein. Ebenso soll die Rangierfahrzeugflotte dekarbonisiert werden, um auch die letzte Meile der Bahn nachhaltig zu gestalten.

Öffentlicher Verkehr Der Bahnhof Egerkingen wird zu einer multimodalen ÖV-Drehscheibe ausgebaut. Mit dem Ausbausritt 2035 wird die ÖV-Güteklasse des Bahnhofs Egerkingen aufgrund von zusätzlichen Zugverbindungen gesteigert und die ÖV-Erschliessung des PZ Härkingen verbessert.

Fuss- und Veloverkehr (FVV) Die Fuss- und Veloverkehrerschliessung erfolgt heute mehrheitlich über Trottoirs und Radstreifen sowie Radwegen entlang der Hauptverkehrsachsen. Die Realisierung eines neuen Fuss- und Radwegs zwischen dem Bahnhof Egerkingen und Härkingen steigert die Attraktivität der vorhandenen FVV-Infrastruktur wesentlich und schliesst das PZ für den FVV deutlich besser an den ÖV an.

Modal Split Güterverkehr:
Gemäss den geplanten Massnahmen soll für das PZ Härkingen ein Modal Splits von mind. 20% Schienengütertransport und max. 80% Strassengütertransport erreicht werden (vgl. nachfolgende Tabelle).

Zentrum	Anzahl Fahrten (DTV)			Modal Split
	Schiene	Strasse	Total Schiene + Strasse	
PZ Härkingen	250	971	1'221	20 / 80

Die Steigerung des Schienenanteils um 1% gegenüber heute, erscheint auf den ersten Blick nicht erheblich. Doch es bedarf zur Erhöhung auf 250 Fahrten je Tag (Anzahl transportierter Tragwagen per Bahn in Lastwagenfahrten umgerechnet) diverse Investitionen und betriebliche Optimierungen. Unter anderem neue Krananlagen, Hofoptimierungen, regelmässige Fahrten mit kürzeren Bahnwagen etc. Eine noch höhere Anzahl Tragwagen per Bahn zu transportieren und somit einen noch höheren Modalsplit zu erreichen, ist stark abhängig von der

Verfügbarkeit schneller Trassen zu den richtigen Zeiten. Im dicht genutzten Schienennetz der Schweiz ist das nicht einfach. Zudem sind die Fahrzeiten von der Rampe im Startzentrum bis zur Rampe im Zielzentrum auf der Schiene oft deutlich länger als auf der Strasse (bis zu 40%). Sofern sich Möglichkeiten ergeben, will die Post den Schienenanteil der Pakettransporte aber noch weiter steigern.

Personenverkehr:

Gemäss den getroffenen Annahmen bzw. geplanten Massnahmen, soll für das PZ Härkingen ein Prognose- bzw. Zielwert des Modal Splits von 4% Fuss- und Veloverkehr, 6% öffentlicher Verkehr sowie 90% motorisierter Individualverkehr resultieren.

Zentrum	Fahrten	FVV		ÖV		MIV	
		Anteil %	Fahrten	Anteil %	Fahrten	Anteil %	Fahrten
PZ Härkingen	1'232	4	54	6	71	90	1'107

Aufgrund der neuen Fuss- und Veloverbindung in Richtung Bahnhof Egerkingen dürfte die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs gesteigert werden (6% anstatt wie bisher 1 %). Auch schafft die Verbindung eine sichere und direkte Anbindung in die umliegenden Dörfer, wodurch sich der Fuss- und Veloverkehrsanteil erhöhen wird. Weiter wird durch verschiedene Massnahmen versucht, die Mitarbeitenden für die Benutzung von nachhaltigen Mobilitätsformen zu überzeugen bzw. dahingehend zu lenken. Das bereits lancierte car-pooling (Fahrgemeinschaften) findet positiven Anklang und soll intensiviert werden (Anmerkung: Der Modal-Split verändert sich dadurch nicht, allerdings die erzeugten Fahrten). Den ÖV-Anteil weiter zu erhöhen und den MIV-Anteil zu reduzieren erscheint zurzeit unrealistisch. Im PZ Härkingen arbeiten die Mitarbeitenden auch zukünftig im 2-Schichtbetrieb und wechseln ihre Schicht regelmässig (i.d.R. alle 2 Wochen). Sobald eine Schicht ausserhalb der ÖV-Zeiten von/nach dem jeweiligen Wohnort liegt, ist die Benutzung des ÖV für die Mehrheit der Mitarbeitenden unrealistisch. Die Mitarbeitenden haben in der Regel ein bevorzugtes Verkehrsmittel und können / werden sich nicht mehrere Verkehrsmittel leisten (z.B. Auto und GA). Das Potenzial für die ÖV-Nutzung mit 6% wird unter diesen Rahmenbedingungen bereits als ambitioniert eingestuft.

Monitoring & Controlling

Die Post als Betreiberin des Paketzentrums unternimmt wesentliche Anstrengungen, den Modal-Split ihrer Mitarbeitenden zu verändern und PW-Fahrten zu reduzieren und hat gemäss SBV die Massnahmen gemäss Mobilitätskonzept umzusetzen. Im Mobilitätskonzept wird als Ziel ein nichtmotorisierter Mitarbeiterverkehr von 10% angestrebt (inkl. Fahrgemeinschaften). Für den Güterverkehr wird ein Schienenanteil von mind. 20 % angestrebt.

Im Rahmen des Monitorings sind zur Überprüfung der Zielwerte gem. Sonderbauvorschriften und Wirkung der Massnahmen ab Inbetriebnahme verschiedene Kennzahlen zu erheben. Die Kennzahlen dienen dazu, im Rahmen eines Monitoringberichts die Zielwerte zu überprüfen. Die Post erstattet alle zwei Jahre Bericht zuhanden des Controlling-Gremiums.

Das Controlling-Gremium wird zur Überprüfung der Zielerreichung geschaffen. Das Gremium setzt sich wie folgt aus Personen der Standortgemeinden Härkingen und Egerkingen, des Kantons Solothurn und der Post zusammen:

- 1 VertreterIn Amt für Verkehr und Tiefbau, Kanton Solothurn (Vorsitz)
- 1 VertreterIn Gemeinde Härkingen
- 1 VertreterIn Gemeinde Egerkingen
- 3 VertreterInnen Post (Sortierung, Transport und Zustellung)

Der alle zwei Jahre erarbeitete Monitoringbericht wird im Controlling-Gremium diskutiert und die Erreichung der Hauptziele für den Güter- und Personenverkehr überprüft. Können die Zielsetzungen über zwei Berichterstattungsperioden nicht erreicht werden, so wird eine Anpassung des Mobilitätskonzepts bzw. die Ergänzung um weitere, passendere Massnahmen notwendig.

Die rechtliche Verankerung des Monitoring und Controlling findet sich in der Planungsvereinbarung zwischen Kanton, Post und den Standortgemeinden Härkingen und Egerkingen sowie in den Sonderbauvorschriften.

7.9. Umwelt und Nachhaltigkeit

Fazit Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Auswirkungen des Vorhabens im Bereich des Planungsperrimeters bzw. der vorliegenden Nutzungsplanung auf die Umwelt sind im Umweltverträglichkeitsbericht im Detail aufgezeigt und beurteilt (vgl. Beilage 6). In den nachfolgenden Kapiteln werden die wesentlichen Erkenntnisse aus dem UVB pro Umweltbereich kurz zusammengefasst. Für weitere Ausführungen ist der UVB heranzuziehen.

Die Untersuchungen im UVB zeigen, dass die gesetzlichen Anforderungen unter Einhaltung der im UVB festgelegten Massnahmen in allen Bereichen eingehalten werden und das Vorhaben damit als umweltverträglich beurteilt werden kann. Die Einhaltung der Massnahmen gemäss UVB ist in der Nutzungsplanung verbindlich erklärt (§18 Sonderbauvorschriften).

Nebst der Berücksichtigung sämtlicher Massnahmen gemäss UVB sind im Hinblick auf das Baugesuch insbesondere bei folgenden Umweltbereichen noch detailliertere Abklärungen erforderlich:

- Grundwasser
- Lärm
- Entwässerung

7.9.1. Grundwasser

Ausgangslage Grundwasser

Der Planungssperimeter befindet sich im Gewässerschutzbereich A_u. Gemäss Grundwasserkarte des Kantons Solothurn liegt der Planungssperimeter in einem Grundwassergebiet mit grosser Mächtigkeit (40 bis > 50 m).

Einbauten in das Grundwasser

Einbauten unter den MGW bedürfen im Gewässerschutzbereich A_u einer wasserrechtlichen Nutzungsbewilligung sowie einer gewässerschutzrechtlichen Bewilligung. Ferner dürfen im Gewässerschutzbereich A_u keine Anlagen erstellt werden, die unter dem MGW liegen (Anhang 4 Ziff. 21 1 .2 GSchV). Die Behörde kann Ausnahmen bewilligen, soweit die Durchflusskapazität des Grundwassers gegenüber dem unbeeinflussten Zustand um höchstens 10 Prozent vermindert wird.

Für die Realisierung der Unterführung zum RPZ, des Parkhauses sowie Realisierung von neuen Logistikbauten auf dem Hof werden Tiefbauarbeiten ausgeführt. Insbesondere für die Realisierung der Unterführung kann eine Absenkung des Grundwasserspiegels nötig sein.

Bei folgenden Massnahmen ist bei der Erarbeitung des Bauprojekts zu prüfen, ob der MGW tangiert wird:

- Geplante Unterführung PZ - RPZ (siehe nächster Absatz)
- Tragwerk PZ: Aufgrund der neuen Nutzlasten muss die Bodenplatte punktuell verstärkt werden. Dazu sind Pfählungen vorgesehen. Die Pfahlart und die Länge der Pfähle wird im Bauprojekt bestimmt.
- Parkhaus: Für das geplante Parkhaus wird eine Split-Ebene unterirdisch realisiert. Die Unterkante des Bauwerks liegt voraussichtlich deutlich über dem MGW.

Unterführung PZ - RPZ

Ein hydrologisches Gutachten (CSD Ingenieure, 25.08.2023) kommt zum Schluss, dass aufgrund der geplanten Unterführung die Durchflusskapazität des Grundwassers gegenüber dem unbeeinflussten Zustand um weniger als 10 Prozent vermindert wird, so dass eine Ausnahmegewilligung möglich ist. Unter der Annahme, dass das HGW im Bereich des PZ um rund 1.4 m tiefer angenommen werden kann als auf der aktuellen Karte HGW des AfU gemäss Geoportal ausgewiesen, liegt auch der MGW womöglich etwas tiefer, so dass das Bauwerk den MGW mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht unterschreiten wird.

Der Nachweis der Einhaltung der 10%-Regelung reicht jedoch nicht aus, damit die Behörde eine Ausnahmegewilligung nach Anhang 4 Ziff. 21 1 .2 GSchV in Aussicht stellen kann. Dies hat das Bundesgerichtssentscheid (BGE 1C_460/2020; Urteil vom 30. März 2021) festgehalten. Es bedarf in jedem Fall einer Interessenabwägung durch die Bewilligungsbehörde.

Die Verbindung zum Transport von Wechselbehälter zwischen dem PZ Härkingen und dem RPZ Egerkingen ist essenziell. Das RPZ Egerkingen wird aufgrund der knappen Hoffläche kein eigenes Bahnterminal aufweisen und deshalb jenes auf der Seite Härkingens benutzen. Ein Transport der Wechselbehälter über die öffentliche Strasse ist in keiner Art und Weise

praktikabel und würde den Standortvorteil des zukünftigen RPZ Egerkingen beträchtlich schmälern. Diese Variante stand zu keinem Zeitpunkt zur Diskussion.

Zu beachten gilt weiter, dass einerseits der Einbau ins Grundwasser sehr gering ist und andererseits die geplante Unterführung weniger tief ins Grundwasser eindringt als die vorhandene Autobahn. Es ist dementsprechend davon auszugehen, dass die Unterführung den Grundwasserquerschnitt am geplanten Standort nicht weiter verringert.

Basierend auf der Notwendigkeit einer direkten Verbindung zwischen dem PZ Härkingen und dem RPZ Egerkingen, dem wesentlichen Vorteil einer Unterführung gegenüber einer Überführung und dem Nachweis, dass die 10%-Regel eingehalten werden kann, kommt die Planungsbehörde zum Schluss, dass die Interessen der Bauherrschaft an der Verringerung der Durchflusskapazität des Grundwassers höher zu gewichten sind als die öffentlichen Interessen des allgemeinen Grundwasserschutzes und der spezifischen Interessen der öffentlichen Wasserversorgung an der Nutzung des Trink- und Brauchwassers im Einzugsgebiet einer öffentlichen Trinkwasserfassung.

Der vorliegende Entscheid – im Sinne einer Interessenabwägung – stellt keine Ausnahmebewilligung für den Einbau ins mittlere Grundwasser dar. Es handelt sich aber um einen wesentlichen Vorentscheid, dass der Bewilligungsfähigkeit der Unterführung grundsätzlich stattgegeben werden kann. Die Verankerung der Unterführung mittels Baubereich im Gestaltungsplan entbindet die Bauherrschaft nicht, auf Baugesuchstufe anhand des konkreten Bauprojekts den Nachweis der 10%-Regelung darzulegen und eine Ausnahmebewilligung zu beantragen.

Hinweis: Die dargelegten Abklärungen wurden in enger Abstimmung mit dem Projektteam, dem Lenkungsausschuss und dem zuständigen Amt für Umwelt, Abteilung Wasser, des Kantons Solothurn gemacht.

Weitere Auswirkungen Grundwasser

Weitere Auswirkungen des Projekts auf das Grundwasser:

- Grundwasserentnahme:
Die örtliche Mächtigkeit des Grundwasserstroms ermöglicht grundsätzlich die Nutzung des Grundwassers für Heizzwecke. Gemäss Angaben der Bauherrschaft wird die Grundwassernutzung zur Wärmeentnahme vorgesehen.
- Havariefall:
Grundwassergefährdungen durch einen Brand- oder Havariefall auf dem Areal können nicht vollständig ausgeschlossen werden. Eine Massnahmenplanung im Havariefall ist entsprechend auszuarbeiten.
- Brandfall, Löschwasserrückhalt:
Im Brandfall könnten auf dem Areal grosse Mengen von verschmutztem Löschwasser anfallen. In der weiteren Planung ist sicherzustellen, dass Löschwasser auf dem Areal zurückgehalten werden kann.

7.9.2. Lärm

Die Beurteilung der Lärm-Auswirkungen kam zusammenfassend zu folgenden Ergebnissen:

Strassenverkehrs- lärm	<p>Strassenverkehrslärm durch den Werkverkehr auf dem öffentlichen Strassennetz:</p> <p>Mit der Erweiterung des PZ und der Realisierung des RPZ ist künftig mit einem höheren Verkehrsaufkommen zu rechnen. Analog zum heutigen Zustand führt dieser zum Grossteil über den Autobahnanschluss Egerkingen auf die Autobahn. Daneben kann auch unabhängig von diesen Projekten von einem Verkehrswachstum auf den massgebenden Strassenabschnitten ausgegangen werden. Die Bestimmungen gemäss Art. 9 LSV werden erfüllt. Die Mehrbeanspruchung der bestehenden Verkehrsanlagen führt nicht zu neuen Überschreitungen der IGW.</p>
Eisenbahnlärm	<p>Eisenbahnlärm durch den Verkehr auf der Bahnlinie Olten – Solothurn:</p> <p>Durch den Mehrverkehr ist auf der Eisenbahnlinie Olten-Solothurn mit höheren Lärmemissionen zu rechnen. Diese führen jedoch nicht zu einer Überschreitung der rechtlich verbindlichen festgelegten Emissionen. Der Rangierlärm kann als unproblematisch betrachtet werden.</p>
Lärm während Bauphase	<p>Baustellenlärm / Lärm durch Bautransporte während der Bauphase des Umbaus PZ Härkingen:</p> <p>Gemäss der aktuellen Planung wird für die Sanierung bzw. den Umbau des PZ Härkingen von den Vorbereitungsarbeiten bis zur erneuten Inbetriebnahme mit einer dreijährigen Bauphase gerechnet. Aufgrund der Einstufung der Umgebung des Standortes in die ES IV sind in der Bauphase Lärmschutzmassnahmen gemäss Massnahmenstufe A der Baulärm-Richtlinie zu treffen.</p>
Betriebslärm	<p>Betriebslärm durch Anlagen und Aktivitäten auf den Betriebsareal inkl. Fahrzeugbewegungen:</p> <p>Dem Betriebslärm des PZ sind die benachbarten Industrie- und Gewerbebauten mit Büro- und Wohnnutzungen am stärksten ausgesetzt.</p> <p>Die Lärmbeurteilung hat ergeben, dass es aufgrund der bestehenden Wohnnutzung bei der Liegenschaft Altgraben 29 zu einer Überschreitung des Planungswerts kommt.</p> <p>Im Rahmen des Baugesuchverfahrens ist der Industrie- und Gewerbelärm genauer zu untersuchen. Dabei wird massgebend sein, welches System (Verlad mittels Portalkran oder mittels Hochregalbediengerät) auf dem Betriebsareal effektiv zum Einsatz kommt. Zudem wurde für den arealinternen Verkehr bezüglich des Antriebs von einer konservativen Annahme ausgegangen. Auf Stufe Baugesuch sollte geprüft werden, wieweit sich die Lärmimmissionen durch die Verwendung eines elektrischen Antriebs bei den Lastwagen und Platzfahrzeugen reduzieren lassen. Als weitere Massnahme wäre eine Lärmschutzwand entlang der östlichen Grenze des Areals zu prüfen.</p>
Sonderbau- vorschriften	<p>Die SBV fordern im Baubewilligungsverfahren mittels Lärmgutachten den Nachweis über die Einhaltung der Grenzwerte gemäss eidgenössischer Lärmschutzverordnung.</p>
Vorgaben GEP (2013)	<p>7.9.3. Entwässerung</p> <p>Gemäss der Generellen Entwässerungsplanung (GEP) der Einwohnergemeinde Härkingen (RRB Nr. 2013/1248) gelten folgende Bestimmungen für den Planungssperimeter:</p> <ul style="list-style-type: none">■ Für das Gebiet besteht ein Trennsystem (öffentliches Netz). Die Meteorwasserleitung verläuft vom Pumpenhaus, zwischen PZ und zukünftigem Parkhaus (Parzelle 788) gelegen, in Richtung Westen und mündet im Bereich 2628488 / 1241489 (Landeskoordinaten LV95) in die Dünnern.

- Für das Gebiet gilt eine zwingende Meteorwasser-Versickerung sowie eine Retentionsprüfpflicht. So dürfen auf den Parzellen des PZ für die Nutzung des Trennsystems maximal 20% der Fläche, auf der Parzelle des Parkhauses maximal 60% der Fläche abflusswirksam werden (vgl. folgender Punkt). In erster Priorität ist aber das Potential der Meteorwasser-Versickerung restlos auszuschöpfen (unter Berücksichtigung der Belastungsklasse des Regenwassers).
- Beschränkung Spitzenabflusswert Meteorwasserkanalisation: Bei Neu- und Umbauten darf gemäss GEP bezogen auf die gesamte Grundstückfläche maximal eine Teilfläche von 20 % bzw. 60% (Parkhaus) mit Anschluss an die Meteorwasserkanalisation entwässert werden.
- Falls der Abflussbeiwert von 20% mit Einleitung in die Meteorwasserkanalisation überschritten werden muss, sind Retentionsmassnahmen zu ergreifen.
- Die Gesamtfläche des Gestaltungsplans PZ Härkingen beträgt rund 99'400 m².

Arealentwässerung

Die Entwässerung der Dachflächen, Platz-/Umschlags und Verkehrsflächen des bestehenden PZ sowie nach Realisierung des Vorhabens ist im UVB detailliert beschrieben und dort nachzulesen.

Die zukünftige Entwässerung des Betriebsareals wurde bis heute auf Konzeptebene bearbeitet. Die Entwässerung richtet sich grundsätzlich nach der rechtsgültigen GEP der Einwohnergemeinde Härkingen und den geltenden Normen. In Abhängigkeit des final realisierten WB-Umschlag-Systems auf dem Hof (Kran- oder Regalsystem) ist für das Baugesuch ein detailliertes Entwässerungskonzept zu erarbeiten. In den Sonderbauvorschriften sind Vorgaben für die Entwässerung der verschiedenen Baubereiche und Flächen festgehalten.

7.9.4. Störfallvorsorge, Katastrophenschutz

Konsultationsbereiche

Gemäss Gefahrenhinweiskarte Störfallvorsorge (WebGIS Kt. SO) liegt der Projektperimeter aufgrund der Nähe zur Nationalstrasse und der Bahnlinie im Bereich von zwei störfallrelevanten Anlagen (Abbildung 40).



Abbildung 40: Konsultationsbereiche Nationalstrasse (grün) und Bahn (orange). Blau: Projektperimeter, Schwarz schraffiert: betroffener Teil des Gebäudes (Quelle: Störfallabklärungen CSD Ingenieure; WebGIS Kt. SO)

Störfallgutachten

Für die detaillierte Analyse und Beurteilung der Störfallsituation und der Risikorelevanz wurde ein externes Gutachten durch die CSD Ingenieure AG erstellt (Störfallabklärungen, 05.09.2024) erarbeitet. Das Gutachten kommt zusammengefasst zu folgendem Fazit:

- Nationalstrasse: Das Vorhaben ist bezüglich Nationalstrasse nicht risikorelevant. Der Referenzwert von 680 Personen pro Scanner-Zelle gemäss Planungshilfe Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge wird heute sowie zukünftig deutlich unterschritten.
- Eisenbahnanlage (ohne ICN): Ohne Berücksichtigung eines vollbesetzter ICN wird der Referenzwert von 400 Personen pro Scanner-Zelle unterschritten. Damit wäre die Risikorelevanz nicht gegeben.
- Eisenbahnanlage (mit ICN): Inklusiv Berücksichtigung des ICN ergab die Risikoabschätzung, dass sich das Personenrisiko in Zukunft leicht erhöht, jedoch weiterhin im akzeptablen Bereich liegen wird. Die Erhöhung des Risikos ist hauptsächlich auf das Vorhaben Neubau RPZ Egerkingen zurückzuführen. Durch die Erweiterung des PZ Härkingen wird die Personenzahl auf dem Areal nicht massgeblich erhöht, wodurch sich dieses Vorhaben auch nicht massgeblich auf das Störfallrisiko auswirkt.

Die Störfallabklärungen ergaben, dass keine weiteren Untersuchungen oder Massnahmen notwendig sind.

7.9.5. Energie und Nachhaltigkeit

Getroffene Massnahmen

Die Nachhaltigkeit hat für die Post einen hohen Stellenwert. Folgende Massnahmen sind im Sinne der Nachhaltigkeit vorgesehen bzw. werden getroffen:

- Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie der Post Bei der Planung und im Betrieb des PZ.
- Beim Bau wird eine DGNB-Zertifizierung oder gleichwertig angestrebt.
- Für den Bau wird die Verwendung von ReUse-Bauteilen geprüft.
- Auf den Dachflächen des Paketzentrums und des Parkhauses werden PV-Anlagen installiert. Gemäss Sonderbauvorschriften sind mindestens 50 % der Dachfläche des PZ und mindestens 80 % der Dachfläche des Parkhauses für Solaranlagen vorzusehen.
- Förderung einer nachhaltigeren Pendlermobilität mit Massnahmen gemäss Mobilitätskonzept.
- Erhöhung des Anteils E-Fahrzeuge bei der Fahrzeugflotte der Post sowie Transportpartnern (LKW, Platzfahrzeuge).

7.9.6. Weitere Umweltbereiche

Boden

Im westlichen Bereich entlang der Autobahn liegt der Planungssperimeter innerhalb des Prüfperimeters Bodenabtrag (siehe UVB und WebGIS). Davon betroffen sind Grünflächen, die zukünftigen Verbindung zum RPZ sowie die vom Kanton geplante Fuss- und Radwegverbindung Härkingen – Bahnhof Egerkingen ausserhalb des Planungssperimeters.

Durch die Umgestaltung der Hofflächen wird die oberirdische Versickerungsanlage mit belebter Bodenschicht im südwestlichen Teil des Areals verkleinert. Es ist davon auszugehen, dass der Boden insbesondere in diesem Bereich des Perimeters aufgrund der Filterwirkung belastet

ist. Aufgrund der Versickerung der Platzflächen über die Schultern ist ebenso eine Belastung des Bodens weiterer Grünflächen möglich.

Während der Erarbeitung des Bauprojekts sind stichprobenartige Schadstoffuntersuchungen des Bodens vor dem Bodenabtrag und die Prüfung der weiteren Verwertbarkeit dieses Bodens erforderlich.

Lichtemissionen	Heute, wie auch nach Umbau des PZ Härkingen, arbeitet die Hoflogistik im 24-h Betrieb. Entsprechend wird der Hof aus Sicherheitsgründen wo nötig beleuchtet. Die Bauherrschaft ist bestrebt, die Lichtemissionen auf das betrieblich notwendige Mass zu beschränken. Dazu sind in den Sonderbauvorschriften entsprechende Bestimmungen festgehalten.
Luftreinhaltung	Während der Bauphase ist mit Schadstoffemissionen durch Maschinen, Geräte und Fahrzeuge, Staub (Erdarbeiten) usw. zu rechnen. In der Betriebsphase wirkt sich insbesondere der zusätzliche Werkverkehr auf die Verkehrsemissionen in den Gemeindegebieten von Härkingen und Egerkingen aus. Die Erneuerung der in der Schweiz verkehrenden Fahrzeugflotte führte in den letzten Jahren jedoch laufend zu einer Verringerung der Schadstoffemissionen des Verkehrs in der Region. Die Gesamtanlage der Post im Jahr 2035 emittiert trotz Ausbau daher wesentlich weniger Schadstoffemissionen, als sie dies heute tut. Zukünftig wird die Post zudem vermehrt elektrisch betriebene LKWs und Platzfahrzeuge einsetzen.
Abfälle, umweltgefährdende Stoffe	Der Projektstandort ist nicht im Kataster der belasteten Standorte des Kantons Solothurns (KBS) verzeichnet und gilt daher als unbelastet. Für die Abfälle, welche während der Bauphase (Bauabfälle, allfällige Sonderabfälle) und der Betriebsphase (Verpackungsmaterialien wie Einwegpaletten, Karton, Plastik, Folien, Hausabfall, Alteisen usw.) anfallen, ist die sachgerechte und gesetzeskonforme Weiterbehandlung und Entsorgung der sicherzustellen.
Nichtionisierende Strahlung (NIS)	Innerhalb des Planungsperimeters sowie in der näheren Umgebung befinden sich mehrere Anlagen, welche eine Relevanz bezüglich nicht ionisierender Strahlung (NIS) aufweisen und der Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV) unterstehen (Mobilfunksendeanlagen, Fahrleitung SBB-Bahnlinie, Hochspannungsleitung, Transformatoren, usw.). Die Einhaltung der massgebenden Immissionsgrenzwerte an allen Orten mit empfindlicher Nutzung (OMEN) gemäss den Bestimmungen der NISV ist auf Stufe Baugesuch nachzuweisen.
Flora, Fauna, Lebensräume	Im Planungsperimeter ist eine Grünflächenziffer von 10% einzuhalten. Das Areal ist somit mehrheitlich versiegelt. Die Sonderbauvorschriften zielen darauf ab, dass die wenigen Grünflächen so ausgestaltet werden, dass diese einen ökologischen Wert aufweisen. Für die Bepflanzung sind standortgerechte / klimaangepasste Arten zu verwenden. Die Grünflächen sind als naturnahe, ökologisch wertvolle Flächen auszugestalten, z.B. durch das Anlegen von Naturwiesen, Kleinstrukturen für Tiere, Bepflanzung mit Büschen und Bäumen oder das Schaffen von ökologisch wertvollen Ruderalflächen. Zudem ist vorgeschrieben, dass die Ausgestaltung der Grünflächen unter Beizug einer Fachperson im Bereich Ökologie erfolgen muss.
Umweltgefährdende Organismen	Auf dem Areal bestehen keine Einrichtungen oder Betriebe (z.B. Labors) zum Umgang mit pathogenen oder gentechnisch veränderten Organismen. Der UVB macht daher unter diesem Thema ausschliesslich Aussagen zu Neobiota / invasive Neophyten. Grundsätzlich wird die Gefahr des spontanen Aufkommens von Neophyten als gering eingeschätzt, da der grösste Teil

des Areals bebaut und versiegelt ist. Während der Bauphase sowie während der Betriebsphase sind die Flächen im Planungsperimeter auf invasive umweltgefährdende Pflanzen zu prüfen und zu überwachen und beim Auftreten von Neophyten sind diese zu beseitigen.

Naturgefahren

Gemäss der synoptischen Gefahrenkarte und dem Naturgefahrenplan der Einwohnergemeinde Härkingen liegt der Planungsperimeter im Bereich der geringen Gefährdung (Hinweisbereich) durch Hochwasser bzw. Überflutungen. Im Bereich mit ausgewiesener Gefährdung ist im Rahmen des Bauprojekts zu prüfen, ob innerhalb des Areals Schutzmassnahmen zu treffen sind, wie z.B. Schutz von Eingangstüren oder Zugängen in Untergeschosse.

Bei der Erarbeitung des Bauprojekts sind die entsprechenden Vorschriften im Zonenreglement (revidiert gemäss OPR) der Gemeinde Härkingen bezüglich Hinweisbereich geringe Gefährdung sowie Oberflächenabfluss zu berücksichtigen.

7.10. Für die Planung nicht relevante Themen

Folgende Themen haben für die vorliegende Planung keine Relevanz:

- Planungsausgleich (kein Tatbestand gemäss Planungsausgleichsgesetz)
- Fruchtfolgeflächen
- Oberflächengewässer und aquatische Ökosysteme
- Altlasten / belastete Standorte
- Wald und Hecken
- Erschütterungen
- Kulturdenkmäler, archäologische Stätten
- Bundesinventare (IVS, ISOS, BLN, usw.)

8. Planungsprozess

8.1. Organisation

Die Erarbeitung der Nutzungsplanung inkl. Richtprojekt, UVB und Grundlagen ist folgendermassen organisiert und in einer Planungsvereinbarung geregelt:

**Kanton:
Planungsbehörde**

Der Kanton Solothurn ist Planungsbehörde nach § 68 ff. PBG. Genehmigungsbehörde ist der Regierungsrat. Das Amt für Raumplanung (ARP) vertritt den Kanton Solothurn und ist verantwortlich dafür, dass weitere Ämter, insb. Amt für Verkehr und Tiefbau und Amt für Umwelt, in geeigneter Weise in das Nutzungsplanverfahren einbezogen werden. Das ARP koordiniert wo nötig die Aktivitäten der weiteren Ämter und setzt sich für eine konsolidierte Haltung des Kantons ein. Er berücksichtigt dabei die Anforderungen der Post sowie die Anliegen der Standortgemeinden.

**Post:
Auftraggeberin**

Die Post Immobilien AG, vertreten durch die Post Immobilien Management und Services AG, ist Bauherrin und Auftraggeberin aller planerischen Leistungen (Richtprojekt, Nutzungsplanung, UVP, Fachgutachten). Die Post ist verantwortlich für die Erarbeitung sämtlicher erforderlichen Grundlagen und Planungsunterlagen. Unterstützt wird die Post durch das Büro Patio Partner AG (Bauherrenvertretung).

Standortgemeinde

Die Standortgemeinde Härkingen sowie auch die Gemeinde Egerkingen (Standortgemeinde RPZ Egerkingen) werden eng in den Planungsprozess einbezogen und haben Einsitz in die Projektgremien (siehe weiter unten).

Planungsbüros

- Richtprojekt:
Die Erarbeitung des Richtprojekts erfolgt durch ANS Architekten und Planer SIA AG.
- Nutzungsplanung und UVB:
BSB + Partner wurde von der Post Immobilien Management und Services AG beauftragt, die kantonale Nutzungsplanung sowie die Umweltverträglichkeitsprüfung im Namen des Kantons Solothurn zu erarbeiten.
- Fachgutachten: Für spezifische Fachgutachten wurden weitere Büros beauftragt (z.B. Störfallvorsorge, Grundwasser).

Projektgremien

Zur Projektorganisation während der Erarbeitung des Richtprojekts und der Nutzungsplanung wurde ein Projektteam und ein Lenkungsausschuss unter der Federführung des Amts für Raumplanung (ARP) eingesetzt.

**Lenkungsausschuss
(LA)**

Der Lenkungsausschuss (LA) fällt die Grundsatzentscheide im Planungsprozess. Einsitz im Lenkungsausschuss haben:

- Chef Amt für Raumplanung ARP (Vorsitz)
- Kantonsingenieur
- Vertretung der Post
- Präsidien der Gemeinden Härkingen und Egerkingen

Beratend nehmen teil:

- Vertretung des ARP welche den Vorsitz des Projektteams führt
- Bauherrenvertretung sowie weitere Vertreterinnen oder Vertreter der Post
- BSB+ als beauftragtes Planungsbüro

Projektteam (PT)

Das Projektteam (PT) begleitet die Bearbeitung des Richtprojekts und der Nutzungsplanung und bereitet die Sitzungen des Lenkungsausschusses vor. Die Projektgruppe setzt sich zusammen aus Kernmitgliedern und weiteren Fachpersonen, welche nach Bedarf teilnehmen. Als Kernmitglieder haben Einsitz:

- Vertretung des ARP (Vorsitz, Sitzungseinladung)
- Vertretung des AfU (kantonsinterne Koordination UVP-Verfahren)
- Vertretung des AVT (kantonsinterne Koordination Verkehrsplanung)
- Vertretung der Post (Gesamtprojektleitung und eine weitere Person)
- Bauherrenvertretungen der Post
- BSB+ als beauftragtes Planungsbüro
- Ressortverantwortliche Planung oder eine Vertretung der Bauverwaltungen der beiden Standortgemeinden

**Freigabe bei
„Meilensteinen“**

Die Nutzungsplanung und deren Grundlagen sind bei den folgenden Meilensteinen vom Kanton Solothurn (ARP) gegenüber der Post freizugeben:

- Verabschiedung Richtprojekt
- vor Einleitung der Vorprüfung (und zeitgleichen öffentlichen Mitwirkung)
- vor Durchführung der öffentlichen Auflage
- vor der Genehmigung durch den Regierungsrat

8.2. Zeitlicher Ablauf

Für die kantonale Nutzungsplanung sind folgende Termine und Meilensteine vorgesehen:

Verfahrensschritt	Wann
Genehmigung Richtplananpassung 2022: Festsetzen der Anlagen der Post AG in Egerkingen / Härkingen als güterverkehrsintensive Anlage im kantonalen Richtplan	Januar 2025 (voraussichtlich)
Verabschiedung Richtprojekt im Lenkungsausschuss	13. Mai 2024
Verabschiedung der kant. Nutzungsplanung im LA in die kantonale Vorprüfung	12. Dezember 2024
Kantonale Vorprüfung	Januar – ca. März 2025
Öffentliche Mitwirkung	September 2025
Öffentliche Auflage	
Genehmigung / Inkrafttreten	

8.3. Kantonale Vorprüfung

Die Nutzungsplanung wurde am 12. Dezember 2024 vom Lenkungsausschuss für die kantonale Vorprüfung freigegeben. Im Rahmen der Vorprüfung holt das ARP die Stellungnahmen von weiteren involvierten kantonalen Fachstellen ein. Der Kanton hat mit dem Vorprüfungsbericht vom 10. April 2025, rev. 15. Mai 2025 zur kantonalen Nutzungsplanung Stellung genommen. Im Nachgang zur Vorprüfung wurden insbesondere folgende Themenbereiche überarbeitet und ergänzt:

- Zonenvorschriften: Regelung zur Grünflächenziffer neu in den Sonderbauvorschriften anstatt in den Zonenvorschriften.
- Erschliessungs- und Gestaltungsplan: Vermassung Grenzabstände, Korrektur Schraffur für Baubereich D, Präzisierung Legendeneintrag für Einfahrt LW in Parkhaus, Einzeichnen der Baulinie zur Autobahn
- Sonderbauvorschriften: Diverse redaktionelle Korrekturen
- Raumplanungsbericht: Insbesondere Einarbeitung Erkenntnisse zum Verkehr und zur Mobilität basierend auf dem akt. Mobilitätskonzept
- UVB: Diverse Ergänzungen (Oberflächenabfluss, Mobilität, Grundwasser, Entwässerung, Flora, Fauna, Lebensräume)
- Richtprojekt: Überarbeitung der Visualisierungen aufgrund gefällter Systemscheide betreffend Hofkonzept (Krananlage, Regalbediengerät)

8.4. Öffentliche Mitwirkung

Das Kapitel wird nach der öffentlichen Mitwirkung ergänzt.

8.5. Öffentliche Auflage

Nach Abschluss der kantonalen Vorprüfung und der öffentlichen Mitwirkung legt das BJD die Nutzungspläne während 30 Tagen öffentlich auf (im BJD, bei der Standortgemeinde). Die öffentliche Auflage wird im Anzeiger der Gemeinde und im Amtsblatt angekündigt.

Die Nutzungsplanung wurde am TT.MM.JJJJ vom Lenkungsausschuss für die öffentliche Auflage freigegeben. Die öffentliche Auflage fand vom TT.MM.JJJJ bis TT.MM.JJJJ statt.

Das Kapitel wird nach der öffentlichen Auflage ergänzt.

Zuständigkeiten gemäss §69 PBG:

- Das Bau- und Justizdepartement legt die Pläne nach Anhören der interessierten Einwohnergemeinden in den Gemeinden und beim Departement auf
- Die Auflage ist im Amtsblatt und in ortsüblicher Weise zu publizieren
- Einsprachen sind beim Bau- und Justizdepartement einzureichen
- Über Einsprachen und die Genehmigung des Planes entscheidet der Regierungsrat

9. Schlussfolgerung und Würdigung

Mit der vorliegenden kantonalen Nutzungsplanung wird der zukunftsgerichtete Ausbau und Betrieb des Postzentrums Härkingen in Abwägung aller Interessen planungsrechtlich gesichert. Diese planungsrechtliche Grundlage leistet einen wichtigen Beitrag zur Stärkung des Kerngeschäfts der Post und stellt die Grundversorgung der Sendungsverarbeitung in der geforderten Qualität auch zukünftig sicher. Damit werden die Zielsetzungen gemäss Kapitel 2.1 erfüllt.

Die Planung stimmt mit den übergeordneten raumplanerischen Vorgaben auf Stufe Bund, Kanton und Region überein. Die Bestimmungen gemäss den geltenden Gesetzgebungen, insbesondere der Raumplanungs- und Umweltschutzgesetzgebung, sowie der kantonalen Richtplanung werden erfüllt. Umweltverträglichkeit des Vorhabens wurde umfassend untersucht und nachgewiesen. Die vorliegende Planung ist zweck- und rechtmässig.

BSB + Partner Ingenieure und Planer AG



Thomas Schneitter

Oensingen, 25.06.2025