



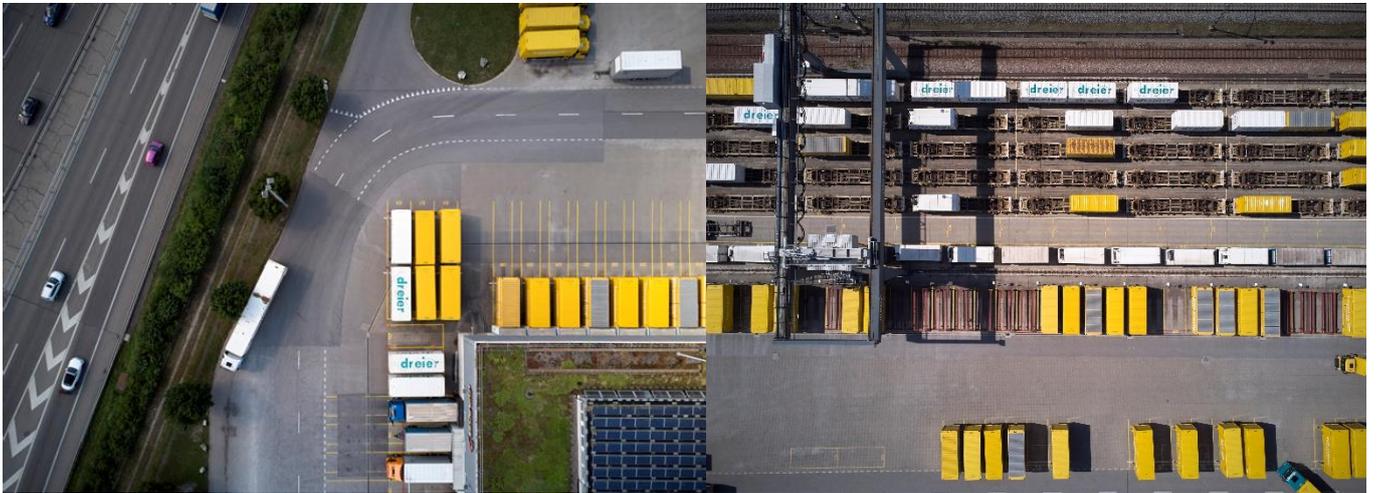
Logistik-Services

Mobilitätskonzept Post Härkingen / Egerkingen

Juni 2025

Infrastruktur Entwicklung

Ersetzt folgende Dokumente: *Mobilitätskonzept_Härkingen_Egerkingen_X01.06, Verkehrskonzept_GEKO_HRK_EGK_Nov24*





Inhalt

1. Einleitung	4
1.1 Ausgangslage	4
1.2 Bedarf und Zielsetzung Mobilitätskonzept	4
1.3 Methodik und Berechnung Verkehrsaufkommen	5
1.4 Übergeordnete Strategie einer nachhaltigen Mobilität	6
2. Standort, Erschliessung und Verkehrsaufkommen	8
2.1 Perimeter	8
2.2 Aktuelle Situation	8
2.3 Geplante Situation	9
2.4 Verkehrliche Erschliessung und Verkehrsaufkommen heute	10
2.5 Entwicklungen im unmittelbaren Umfeld	12
3. Güterverkehr	13
3.1 Ausgangslage und Rahmenbedingungen	13
3.2 Ist-Zustand 2024: Verkehrsaufkommen und Modal Split	14
3.3 Szenario «Max 2035»	15
3.4 Geplante Massnahmen für den Güterverkehr	16
3.5 Prognose 2035: Verkehrsaufkommen und Modal Split	21
3.6 Zielsetzungen Güterverkehr	23
4. Personenverkehr	24
4.1 Ausgangslage und Rahmenbedingungen	24
4.2 Ist-Zustand 2024: Verkehrsaufkommen / Modal Split	32
4.3 Szenario «Max 2035»	33
4.4 Geplante Massnahmen für den Personenverkehr	34
4.5 Prognose 2035: Verkehrsaufkommen / Modal Split	36
4.6 Zielsetzungen Personenverkehr	39
5. Verkehrsaufkommen Gesamtanlage 2035	40
6. Monitoring / Controlling	41
6.1 Monitoring	41
6.2 Controlling	42
7. Absichtserklärung	44
8. Anhang	45



Abkürzungsverzeichnis

AP	Abstellplatz
BGF	Bruttogeschossfläche
BPZ	Brief-/Paketzentrum
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr (7 Tage)
DWV	Durchschnittlicher Werktagverkehr (5 Tage)
FLE / FLV	Flächenentsorgung / Flächenversorgung; LKW, Abholung von Kunden und Poststellen
IZV	Interzentren-Verkehr; Verkehr zwischen Paketzentren (national)
LV	Langsamverkehr
LW	Lieferwagen
MA	Mitarbeitende
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PP	Parkplatz
PW	Personenwagen
PZ	Paketzentrum
RPZ	Regionales Paketzentrum
SA	«Selbstauflieferer»; LKW von Geschäftskunden, die Sendungen an den Standort liefern
UVB	Umweltverträglichkeitsbericht
Vvm	Verarbeitung von morgen



1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

Die Schweizerische Post AG (nachfolgend «Post» genannt) betreibt in Härkingen ein Paketzentrum (PZ Härkingen), welches neben den Zentren Frauenfeld und Dailens 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 heute in Härkingen ein Brief- und Paketzentrum (BPZ Härkingen).

Das Paketsortier- und Distributionsnetz der Post befindet sich aktuell im Aus- und Umbau. Damit auch in Zukunft die Dienstleistungen mit hoher Qualität erfüllt werden können, baut die Post mit dem Programm «Verarbeitung von morgen» (Vvm) ihre Paketlogistik in ein leistungsfähiges Logistiknetz mit neuen Sortier- und Verteilzentren in der ganzen Schweiz um. Am Standort Härkingen / Egerkingen beinhaltet der Aus- und Umbau folgende drei Massnahmen:

- Einbau Sortieranlage für Pakete in das bestehende BPZ Härkingen Seit 2023 in Betrieb
- Umbau des bestehenden PZ Härkingen 2027 – 2029
- Realisierung Regionales Paketzentrum Egerkingen 2035

1.2 Bedarf und Zielsetzung Mobilitätskonzept

Im Zuge der Richtplananpassungen 2022 wurden mehrere güterverkehrsintensive Anlagen in den Richtplan aufgenommen, darunter auch die Gesamtanlage der Post mit dem PZ Härkingen, dem BPZ Härkingen und einem neuen Regionalen Paketzentrum Egerkingen. Gemäss Planungsauftrag aus dem Richtplan (S-3.3.9) sind bei Erweiterungen, Sanierungen und dergleichen diverse Handlungsanweisungen zu erfüllen. Im Bereich Verkehr / Mobilität sind folgende Anweisungen zu erfüllen:

- 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.

Kurzfristig steht die Sanierung und Erweiterung des bestehenden Paketzentrums Härkingen an. Das PZ Härkingen samt Anlagen erreicht das Ende seines Lebenszyklus und muss modernisiert und energetisch verbessert werden. Zeitgleich soll die Kapazität der Paketverarbeitung erhöht und die Hoffläche durch Logistikbauten effizienter nutzbar werden. Dieses Vorhaben löst einen kantonalen Nutzungsplanung (kantonaler Teilzonen-, Erschliessungs- und Gestaltungsplan Paketzentrum Härkingen, Post CH AG) aus, welcher nach Vorgaben des kantonalen Richtplans auch ein Mobilitätskonzept zu beinhalten hat.

Das vorliegende Mobilitätskonzept kommt diesem Auftrag nach und beinhaltet Aussagen zur Gesamtanlage der Post im Raum Härkingen / Egerkingen (PZ Härkingen inkl. Parzelle Nr. 788, BPZ Härkingen, RPZ Egerkingen). Das Konzept bezieht sich auf den Endzustand im Jahr 2035 bei umgebauten PZ Härkingen und neu realisiertem RPZ Egerkingen. Verschiedene bauliche und betriebliche Massnahmen werden aufgeführt, um den Verkehr und das Mobilitätsverhalten positiv zu beeinflussen. Es wird aufgezeigt, welche Bemühungen die Post mittels baulichen und be-



trieblichen Massnahmen am Standort Härkingen / Egerkingen unternimmt, um die erwähnten Handlungsanweisungen zu erfüllen und den resultierenden Verkehr möglichst verträglich und nachhaltig abzuwickeln. Das Mobilitätskonzept macht jedoch keine Aussagen zu Umweltauswirkungen oder Knotenbelastungen.

Die im Konzept erwähnten Verkehrszahlen (Ist und Prognose) bilden den Rahmen für die weitere Entwicklung der Gesamtanlage bzw. für allfällig spätere Nutzungsplanungen (z. B. für das RPZ Egerkingen). Für das Paketzentrum Härkingen können darüber hinaus - 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 vorliegenden Konzepts und somit zur Lenkung der Mobilität dar.

Hinweis: Für das BPZ Härkingen besteht ein rechtsgültiger Gestaltungsplan (RRB Nr. 2005/548), welcher grundeigentümerverbindliche Vorgaben zur Verkehrserzeugung macht. Ob bei einer späteren gestaltungsplanrelevanten Veränderung eine Überarbeitung der Vorgaben notwendig und eine Angleichung in Bezug auf Methodik und Zielsetzung zum vorliegenden Mobilitätskonzept angestrebt wird, ist zu gegebenem Zeitpunkt zu entscheiden.



Abbildung 1

1.3 Methodik und Berechnung Verkehrsaufkommen

Das Mobilitätskonzept ist auf die Erreichung eines angestrebten Modal Splits für das Paketzentrum (Zielwert) sowie auf Ziele zur Reduktion von vermeidbaren Fahrten für das Paketzentrum ausgerichtet. Die Methodik zur Festlegung des Zielwerts für den Modal Split sowie der Reduktionsziele erfolgt über die Betrachtung der Gesamtanlage (PZ Härkingen, BPZ Härkingen und RPZ Egerkingen).

Bei der Berechnung des Modal Split wurde generell zwischen Güter- und Personenverkehr unterschieden. Zum Güterverkehr zählen Transporte von Paketen und Briefen und solche, welche in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Gütertransport stehen (z. B. Leerfahrt vor Tourstart). Der Güterverkehr kann unterteilt werden in Schienen- und Strassentransporte. Als Personenverkehr zählt der durch die Mitarbeitenden und die Besuchenden verursachte Verkehr. Er kann in die Verkehrsträger Fuss- und Veloverkehr, öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr unterteilt werden. Zur Festlegung des Modal Splits für den Güter- und den Personenverkehr wurde nachfolgend beschriebene Vorgehensmethodik angewendet:

Ist-Zustand 2024

In einem ersten Schritt wurden die Verkehrsbewegungen der verschiedenen Verkehrsmittel des Güter- und Personenverkehrs für das PZ Härkingen und das BPZ Härkingen für den Ist-Zustand im Jahr 2024 erhoben bzw. ermittelt.



Szenario «Max 2035»:

Anschliessend wird basierend auf den heutigen Verkehrsbewegungen eine lineare Hochrechnung für den Ausbau der Gesamtanlage für das Jahr 2035 vollzogen. Für den Güterverkehr lässt sich dieser zusätzliche Verkehr aufgrund der höheren Paketsortierkapazität ermitteln, für den Personenverkehr aufgrund der höheren Anzahl an Mitarbeitenden.

Prognose 2035:

Anhand diverser Modellannahmen wurden die zukünftigen Verkehrsbewegungen für das sanierte PZ, das neue RPZ sowie das heute bestehende BPZ für den Zustand 2035 prognostiziert. Den ausgewiesenen Berechnungen liegen Annahmen zugrunde, 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.

Das Prognosemodell für den Güterverkehr basiert auf dem zusätzlichen Verkehr aufgrund der höheren Paketsortierkapazität abzüglich einer erhöhten Schienenkapazität (auf Basis des provisorischen Schienenfahrplans) sowie abzüglich von Fahrten aufgrund der vollständigen Umsetzung, der im Konzept aufgeführten Massnahmen sowie derer 100%-Wirksamkeit. Die Prognose bildet einen theoretischen Modal Split je Zentrum bzw. für die Gesamtanlage im Jahr 2035 ab. Aus der Prognose wird ein Zielwert für das PZ festgelegt.

Das Prognosemodell für den Personenverkehr basiert auf dem zusätzlichen Verkehr aufgrund der höheren Anzahl an Mitarbeitenden abzüglich Personenwagenfahrten, welche aufgrund der Umsetzung der im Konzept aufgeführten Massnahmen zukünftig vermieden oder durch den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr substituiert werden.



Abbildung 2

1.4 Übergeordnete Strategie einer nachhaltigen Mobilität

Die Post orientiert sich an verschiedenen Strategien, um den durch ihre Tätigkeiten resultierenden Verkehr verträglich und nachhaltig abzuwickeln.

✓ Klimaneutral bis 2030

Die Post hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2030 im eigenen Betrieb klimaneutral zu sein und bis 2040 entlang der gesamten Wertschöpfungskette Netto-Null zu erreichen. Erste Priorität hat für die Post die rasche Reduzierung der eigenen CO₂-Emissionen. Der grösste Hebel ist die Elektrifizierung ihrer Fahrzeugflotte. In zweiter Priorität investiert die Post intensiv in erneuerbare Energien, fossile Energieträger ersetzt die Post. Auf den Dächern ihrer Immobilien – wie Brief- und Paketzentren – betreibt sie dazu zunehmend Solaranlagen. Das Mobilitätskonzept Härkingen / Egerkingen orientiert sich an diesen Zielsetzungen einer nachhaltigen Mobilität der Post-Mitarbeitenden und des Güterverkehrs (Ziel 2030; -37% tCO₂e gegenüber Basisjahr 2021).

Die Elektrifizierung der eigenen Fahrzeugflotte ist in vollem Gang. Bereits heute sind 68% (Stand März 2025) aller Fahrzeuge der Post emissionsfrei unterwegs. In Härkingen wird dies spätestens nach dem Umbau des Paketzentrums der Fall sein.

Auch im Bereich der nationalen Transporte (Fahrzeugflotte externer Transportpartner) ist die Nutzung alternativer Antriebe zunehmend. Aktuell (Stand März 2025) sind rund 16% dieser Fahrzeuge elektrisch oder mit Wasserstoff unterwegs. Dies entspricht nahezu dem Faktor fünf im Vergleich zum Vorjahr.



✓ 4V-Strategie Kanton Solothurn

Das Mobilitätskonzept Härkingen / Egerkingen orientiert sich ebenso an den Planungsgrundsätzen der kantonalen Verkehrs- und Mobilitätsstrategie, der sogenannten 4V-Strategie. Dies steht für:

- Vermeiden – Verkehr reduzieren
- Verlagern – Verkehr auf die Schiene, den ÖV, das Velo verlagern
- Verträglich machen - Emissionen und Lärm minimieren,
- Vernetzen - verschiedene Verkehrsmittel effizient kombinieren

✓ Bahnoffensive Post

Die Post hat in die Bahn- und Umschlagsanlagen (insbesondere Terminal) viel Geld investiert und ist bestrebt, diese Anlagen auszunutzen. Mit dem Umbau des PZ Härkingen werden ausserdem erneut grössere Investitionen für den Ausbau des Terminals getätigt und beispielsweise neue, effiziente Portalkräne in Betrieb genommen.

Unabhängig vom Betrachtungsperimeter Härkingen / Egerkingen hat die Post konkrete Absichten die Nutzung der Bahn auszubauen: Seit 2022 arbeitet die Post mit der Initiative „Bahnoffensive“ aktiv daran, mehr Pakete auf der Schiene zu befördern. Seit dem Start der Bahnoffensive konnte die Anzahl Bahnkilometer um rund 20% erhöht, dadurch rund 2.5 Mio. LKW-Km eingespart und der CO₂-Ausstoss um rund 2'000 t reduziert werden. In Härkingen ist die Wirkung besonders stark. Von den heute 84 täglichen Bahnverbindungen verlaufen 60 via Härkingen.

✓ Strategie Pendlerverkehr

Im Bereich Personenverkehr werden Mitarbeitende dazu bewegt, auf dem Arbeitsweg soweit möglich auf alternative Antriebe resp. andere Verkehrsmittel wie ÖV oder Velo umzusteigen oder Alternativen wie das Bilden von Fahrgemeinschaften zu nutzen.

Auf Stufe des Konzerns wird mit den einzelnen Konzern-Bereichen das Thema Pendlerverkehr systematisch bearbeitet und es werden Massnahmen entwickelt. Die unterhalb aufgezeigten Massnahmen gelten konzernweit und lassen sich bedingt auf den peripher gelegenen Standort Härkingen / Egerkingen mit Schichtbetrieb übertragen. Die Post strebt mit den Massnahmen eine Reduktion der CO₂-Emissionen im Pendlerverkehr um 25% bis 2030 an.

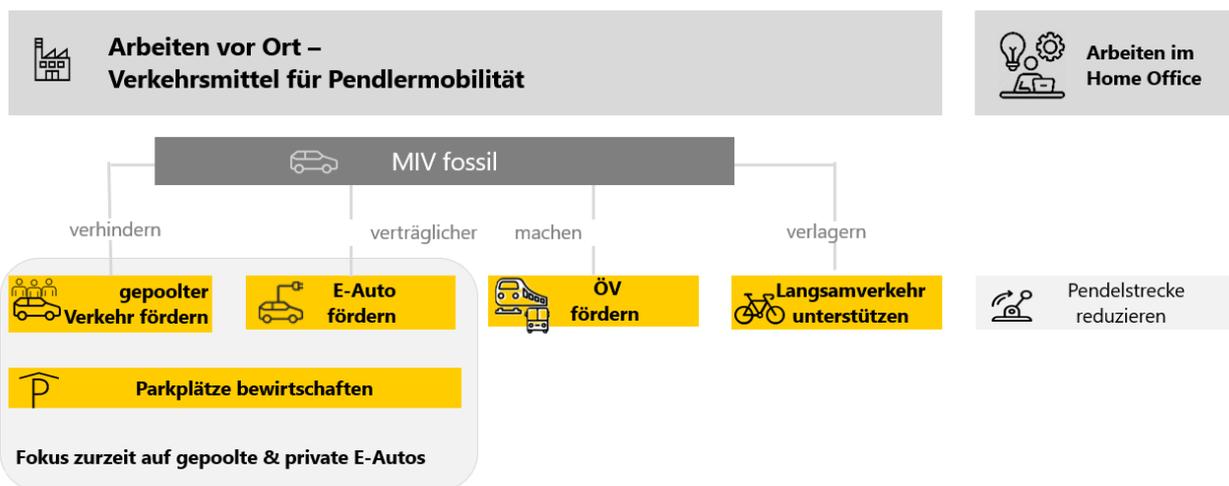


Abbildung 3 Übersicht der Massnahmen zur Pendlermobilität bei der Post.



2. Standort, Erschliessung und Verkehrsaufkommen

2.1 Perimeter

Beim Betrachtungsperimeter handelt es sich um das Industriegebiet Härkingen / Egerkingen bei der Autobahnver-zweigung A1 / A2. Zur Gesamtanlage der Post an diesem Standort gehören die drei Zentren; Brief- und Paketzentrum (BPZ) Härkingen, (geplantes) Regionales Paketzentrum (RPZ) Egerkingen und das Paketzentrum (PZ) Härkingen. inkl. Parzelle GB Nr. 788.

Die Gesamtanlage der Post liegt aus logistischer Sicht ideal an der Schnittstelle der Verkehrsachsen Nord / Süd und Ost / West und ist für die Post-Sendungsverarbeitung von Briefen und Paketen (Sicherstellung des Grundauftrages / Dienstleistungsvereinbarung) der Region und der Schweiz unabdingbar.

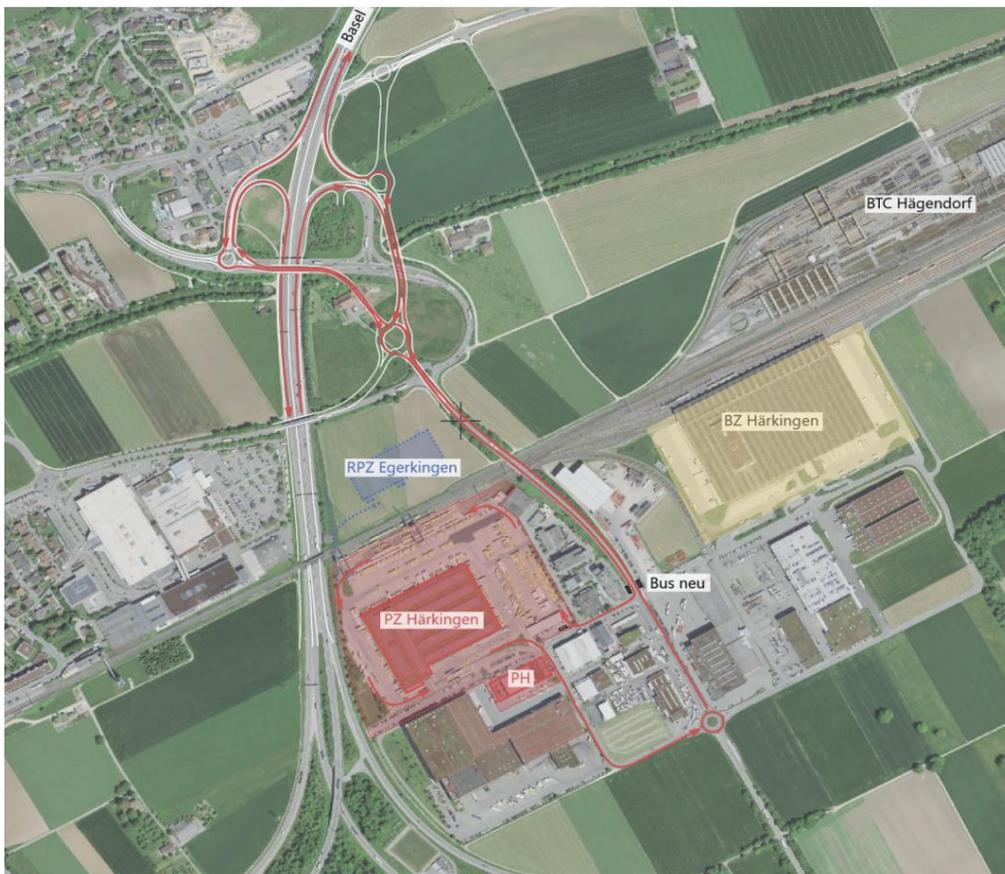


Abbildung 4 Übersicht der Gesamtanlage der Post im Raum Härkingen / Egerkingen mit dem bestehenden Brief- und Paketzentrum Härkingen (BPZ), dem Paketzentrum Härkingen (PZ) inkl. dem geplanten Parkhaus (PH) sowie dem geplanten neuen Regionalen Paketzentrum Egerkingen (RPZ).

2.2 Aktuelle Situation

Die Post betreibt in Härkingen seit 1999 ein Paketzentrum (PZ Härkingen) und seit 2009 ein Briefzentrum, das seit 2023 als Brief- und Paketzentrum (BPZ Härkingen) in Betrieb ist. In den letzten Jahren hat ein signifikanter Rückgang der durch die Post verarbeiteten Briefmengen und gleichzeitig ein starker Anstieg der zu verarbeitenden Paketmenge stattgefunden. Die Post geht aktuell von weiter steigenden Paketvolumen bis 2035 aus. Mit der in den Jahren 2022 / 2023 umgesetzten Sofortmassnahme, dem Einbau einer Paketsortieranlage im Briefzentrum Härkingen, kann ein Teil der zusätzlich benötigten Sortierkapazität abgedeckt werden. Zur Abdeckung der erwarteten Paketsortiermenge sind aber weitere Ausbauten nötig.



2.3 Geplante Situation

Mit dem Einbau einer Sortieranlage für Pakete in das bestehende BPZ Härkingen wurde eine Sofortmassnahme zur Erreichung der zusätzlich benötigten Sortierkapazität bereits umgesetzt. Im BPZ können damit heute 120'000 Pakete am sortiert werden.

Diese Anlage wird aber nicht nur zur Kapazitätssteigerung benötigt, sondern dient vorderhand als kurzfristiger Teil-Ersatz, während der Stilllegung des Paketentrums Härkingen infolge Sanierung. Das bestehende Paketzentrum Härkingen ist mittlerweile 25 Jahre alt und soll komplett saniert und zeitgleich für eine Kapazitätserweiterung ausgebaut werden. Trotz stetigem Unterhalt und ständiger Weiterentwicklung stösst das Zentrum sowohl leistungsmässig als auch was die Anforderungen an neue Produkte betrifft, an seine Grenzen. Mit dem Ausbau besteht das Ziel, dass die Post ca. 30'000 Pakete pro Stunde bzw. 440'000 Pakete im Tag im PZ sortieren kann (heute 24'000 Pakete / Stunde bzw. 325'000 Pakete am Tag). Um die Leistungssteigerung auf der bestehenden Hoffläche zu gewährleisten, muss der Umschlag von Wechselbehältern erhöht werden. Damit dies erreicht werden kann, bedarf es einem neuen Hofkonzept mit zusätzlichen Kränen und / oder Hochregalbediensystemen und einem neuen Kranterminal. Der Standort soll nach dem Umbau effizienter genutzt werden, indem verdichtet und die Prozesse optimiert werden.

In einem letzten Ausbauschnitt ist das Regionale Paketzentrum Egerkingen geplant. Dieses liegt auf der Nordseite der Gleise zwischen Autobahn und Härkingenstrasse, auf dem Gemeindegebiet von Egerkingen (Parzellen GB Egerkingen Nrn. 1711 und 1713). Das RPZ Egerkingen wird ca. 12'000 Pakete pro Stunde bzw. 120'000 Pakete pro Tag verarbeiten. Mittels geplanter Unterführung soll auch dieser Standort der Bahn angeschlossen werden. Ausserdem ist vorgesehen, dass der Grossteil der letzten Meile (Zustellung für die Region) ab dort startet. Der Standort weist daher im Vergleich zum Paketzentrum einen höheren Lieferwagen-Anteil aus.

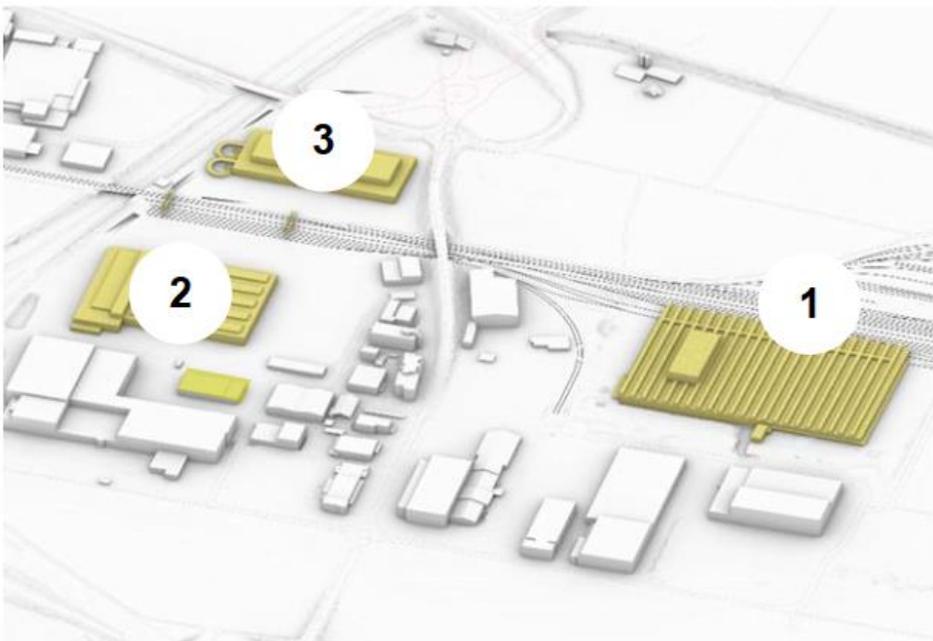


Abbildung 5 Ausbauschnitt Bestvariante (Quelle: Nüesch Development (Schweiz) AG, 24. Juni 2022). 1. Bestehendes Brief- und Paketzentrum (BPZ), 2. Bestehendes Paketzentrum (PZ), 3. Neubau Regionales Paketzentrum Egerkingen (RPZ) (Abbildung aus dem Raumplanungsbericht PZ Härkingen).

2.4 Verkehrliche Erschliessung und Verkehrsaufkommen heute

Erschliessung Strasse:

Das BPZ Härkingen wird ab dem Kreisel an der Egerkingerstrasse im Südosten des Industriegebietes über die Strasse Lischmatt erschlossen.

Das PZ Härkingen wird über die im Zentrum des Industriegebietes nach Südwesten abzweigende Strasse Altgraben erschlossen. Der vom PZ weggehende Verkehr wird auf den Strassen Russmatten und Pfannenstiel zum Kreisel an der Egerkingerstrasse geführt.

Das RPZ wird zukünftig über einen Anschluss im Nordosten des Grundstücks erschlossen. Mit der Umgestaltung des Autobahnanschlusses Egerkingen wird der Kreisel Gäustrasse-Härkingingerstrasse nach Nordosten verschoben und das RPZ über den Kreisel ans übergeordnete Strassennetz angebunden.

Erschliessung öffentlicher Verkehr:

Die bestehenden Zentren sind via Bus ab Bahnhof Egerkingen, Bahnhof Hägendorf oder Bahnhof Olten erreichbar – hierbei bestehen folgende Optionen:

- Bus 507: Olten nach Härkingen Pfannenstiel im Halbstunden-Takt zwischen 06.00 Uhr und 20.00 Uhr
- Bus 507: Egerkingen nach Härkingen Altgraben im Halbstunden-Takt zwischen 06.00 Uhr und 20.00 Uhr
- Bus 513: Hägendorf nach Härkingen Lischmatten (PZ Härkingen) stündliche Verbindung und halbstündliche Verbindung nach Härkingen Briefzentrum (BPZ Härkingen) zwischen 05.00 Uhr und 21.00 Uhr

Die Haltestelle Altgraben wurde Ende 2024 an die Egerkingerstrasse verlegt. Der Bahnhof Egerkingen ist heute in 25 Minuten zu Fuss bzw. in 8 Minuten per Velo erreichbar. Hier verkehrt die S-Bahn S20 (Olten – Oensingen – Solothurn – Biel) im Halbstundentakt und diverse Buslinien (Nr. 126, Nr. 501, Nr. 507). PZ und BPZ liegen heute innerhalb der ÖV-Güteklasse D1.

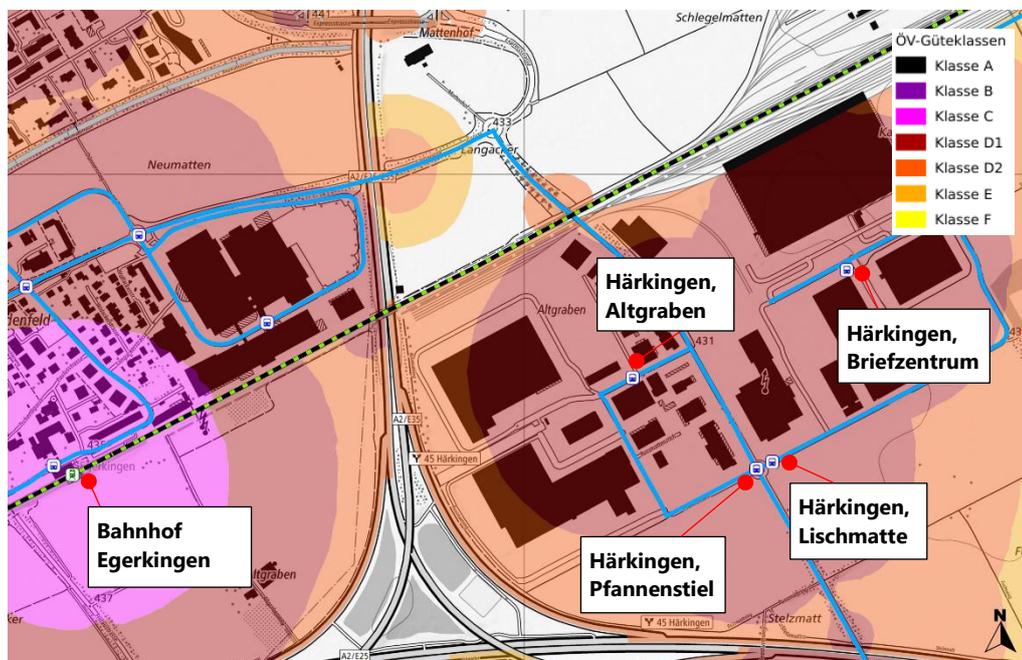


Abbildung 6 ÖV-Güteklassen und ÖV-Haltestellen im Projektgebiet. Quelle: <https://geo.so.ch/map>, 03.10.2024



Fuss- und Veloverkehr:

Für den Fussverkehr sind die bestehenden Zentren PZ und BPZ über ein Trottoir entlang der Egerkingenstrasse aus Süden 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 Härkingenstrasse 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).

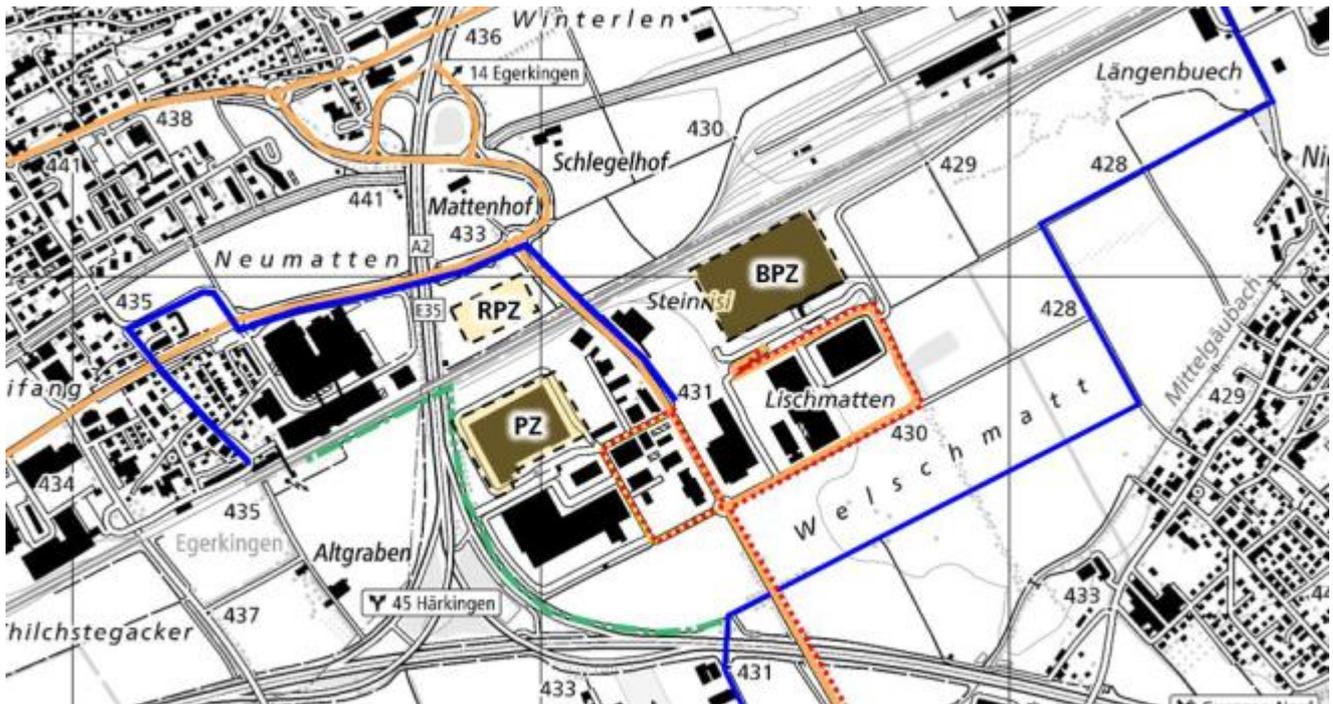


Abbildung 7 Erschliessung der Postzentren in Härkingen / Egerkingen. Orange: Strassenverkehr. Blau: Veloverkehr. Rot punktiert: Fuss- und Veloverkehr. Grün: Geplante Fuss- und Veloverbindung zum Bahnhof Egerkingen (Abbildung aus dem Raumplanungsbericht zur kant. Nutzungsplanung Paketzentrum Härkingen der Post).

Verkehrsaufkommen Ist-Situation 2024

Das BPZ Härkingen sowie das PZ Härkingen generieren heute (2024) zusammen durchschnittlich 3'353 Fahrten je Tag (DTV) auf der Strasse, aufgeteilt nach 1'695 PW-Fahrten, 1'420 LKW-Fahrten sowie 237 LW-Fahrten. Zusätzlich verkehren täglich 60 Zugverbindungen (Stand 2024) von und nach Härkingen. Im Schnitt werden pro Werktag 480 Bahn- / Tragwagen mit Briefen und Paketen durch die Post transportiert.

Zentrum	Anzahl Fahrten Total 2024 Strasse (DTV)			
	Total	PW	LKW	LW
BPZ	1'771	1'053	684	34
PZ	1'582	643	736	203
Total	3'353	1'695	1'420	237



Abbildung 8

Lesebeispiel, vgl. Tabellen im Anhang: Über die Egerkingenstrasse im Süden entfallen total 9% oder 424 Verkehrsbewegungen vom gesamten Verkehr des Paketentrums und Brief- und Paketentrums in Härkingen. Wie im Anhang unter Kapitel 8 zu entnehmen ist, bilden die Zu- und Wegfahrten der Mitarbeitenden mit 301 (71%) Verkehrsbewegungen mit Personenwagen die Mehrheit der Verkehrsteilnehmer, welche die Egerkingenstrasse benutzen. 65 Lastwagen (15%) und 58 Lieferwagen (14%) komplettieren die heutige Tagesmenge an Verkehrsbewegungen. In der Nacht fallen rund 80 PW-Fahrten der Mitarbeitenden in der Nachtschicht, 25 Lastwagen und 1-2 Lieferwagen über die Egerkingenstrasse an.

Rund 85% der LKW fahren direkt ab Standort auf die Autobahn.

2.5 Entwicklungen im unmittelbaren Umfeld

- ✓ Autobahnausbau A1 inkl. Neuorganisation Anschlussbereich Egerkingen

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 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.

- ✓ Ausbau Bahnhof Egerkingen

Der Bahnhof Egerkingen wird zu einer multimodalen ÖV-Drehscheibe ausgebaut. Mit dem Ausbausritt 2035 wird der Bahnhof Egerkingen zukünftig im Halbstundentakt von einem neuen Zug bedient, welcher zwischen Solothurn und Olten nur in Oensingen und Egerkingen hält. Durch das neue Angebot kann der Bahnhof Egerkingen dann 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 Veloverbindung Bahnhof Egerkingen – Härkingen Dorf

Der Kanton Solothurn plant einen neuen Fussgänger- und Veloweg, der den Bahnhof Egerkingen mit dem Dorf Härkingen verbindet. Zu den Arealen des PZ Härkingen, sowie dem RPZ Egerkingen soll ein Zugang realisiert werden, um damit die Erschliessung der beiden Standorte via Bahnhof Egerkingen zu verbessern. Dadurch wird der Fussweg vom Bahnhof verkürzt und die Erschliessung der beiden Standorte während der ÖV-Zeiten attraktiver. Kernstück der Fuss- und Veloverbindung (FVV) ist eine neue Brücke über die Autobahn A2 parallel zur Bahnbrücke. Der kantonale Erschliessungsplan wurde vom Regierungsrat genehmigt. Mit den Bauarbeiten soll im Sommer 2025 gestartet werden.



Abbildung 9 Geplante kantonale Fuss- und Veloverbindung Härkingen- Bahnhof Egerkingen

3. Güterverkehr

3.1 Ausgangslage und Rahmenbedingungen

3.1.1 Bahnterminal

Das Bahnterminal der Post in Härkingen gewährleistet den Umschlag der Wechselbehälter auf die Tragwagen des Zuges und umgekehrt. Von anderen Paketzentren in der Schweiz kommen Wechselbehälter mit Paketen mit der Bahn in Härkingen an, diese werden abgeladen und in Härkingen sortiert. Im Umkehrschluss werden bereits sortierte Pakete mit Bestimmungsziel in einem anderen Paketzentrum via Bahnterminal auf die Schiene umgeschlagen. Das Bahnterminal der Post wird im Rahmen der freien Kapazitäten ebenfalls Drittnutzern zur Verfügung gestellt.

Trassenverfügbarkeit

Die Nutzung der Bahn 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%).

Die Post will den Schienenanteil der Pakettransporte steigern und hat deshalb die Bahnoffensive gestartet. Dazu gehören diverse Massnahmen, welche die Voraussetzungen schaffen für mehr Bahntransporte. Die Paketzentren sind auf einen effizienten und regelmässigen Warenfluss angewiesen. Die Post beabsichtigt deshalb häufiger und regelmässiger zu fahren. Die durchschnittliche Zuglänge von heute 8 Bahnwagons plus Lokomotive wird sich folglich zukünftig auf 7 Bahnwagons plus Lokomotive verkürzen (Annahme).



Die Ausbauschritte der Bahninfrastruktur (AS2035) seitens SBB sollen langfristig mehr Möglichkeiten geben. Die in Kap. 3.4.1 angenommene Erhöhung der Bahntransporte basiert auf dem Ausbauschritt 2035. Die genauen Möglichkeiten können aktuell nicht abschliessend abgeschätzt werden und sind abhängig von der weiteren Entwicklung des Bahn- und Angebotsausbaus der SBB.

3.1.2 Zusammenarbeit mit Transportpartnerinnen

Die Firma Retralog ist eine der langjährigen und zuverlässigen Transportpartnerinnen der Schweizerischen Post. Von der Basis in Wolfwil (SO) aus erbringt das Unternehmen nationale Transportdienstleistungen für die Post und verbindet den Standort Härkingen mit dem Rest der Schweiz.

Jedes einzelne Fahrzeug erfüllt mit Euro 6 den höchsten Motorenstandard in Europa. Seit 2021 investiert das Unternehmen in Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien. Mittlerweile verfügen sie über 19 CO₂-neutrale Fahrzeuge (drei Wasserstoff- und 16 Elektro-LKWs).

Um die Verkehrs- und Lärmsituation zwischen Wolfwil und Härkingen zu reduzieren/optimieren, wurden in der Vergangenheit bereits diverse Massnahmen umgesetzt:

- Realisierung Blocklager für Wechselbehälter auf dem Areal des Paketzentrums Härkingen zur Reduktion der Lastwagenfahrten
- Ausrüstung mit Gummipuffern zur Reduktion der Lärmemissionen bei Leerfahrten
- Ausrüstung der Lastwagen mit grösseren Dieseltanks (weniger Fahrten zum Tanken)
- Optimierte Parkieren der Wechselbehälterlastwagen
- Einsatz von H₂- und Elektro-Lastwagen
- Ausserdem sind im Rahmen des Umbaus des PZ Härkingen weitere Schritte geplant

Die LKW-Fahrten zwischen Wolfwil (oder anderen Aussenstandorten) und Härkingen lassen sich nicht komplett eliminieren, aber durch diverse Massnahmen (siehe Kapitel 3.4) spürbar reduzieren.

3.2 Ist-Zustand 2024: Verkehrsaufkommen und Modal Split

3.2.1 Schienengütertransport

Für den Gütertausch zwischen dem Standort Härkingen und weiteren Brief- und Paketzentren sowie Distributionsbasen, verkehren heute bei einer durchschnittlichen Zuglänge von acht Bahnwagons plus Lokomotive an 270 Werktagen (DWV) folgende Anzahl Züge (Stand 2024):

- 60 Züge total von und nach Härkingen
- 23 Züge an / ab BPZ
- 37 Züge an / ab PZ
- 480 Bahn- / Tragwagen total

Ein Tragwagen transportiert zwei Wechselbehälter und entspricht somit einer Fahrt eines LKW-Anhängerzugs. Ein Tragwagen ersetzt somit eine LKW-Fahrt. Für die weitere Berechnung des Schienengütertransportanteils wird die Anzahl transportierter Tragwagen basierend auf dieser Annahme in LKW-Fahrten umgerechnet. Auf den durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) umgerechnet ersetzt der aktuelle Schienengütertransport ab Härkingen folgende Anzahl LKW-Fahrten (DTV):

- 136 LKW-Fahrten BPZ
- 219 LKW-Fahrten PZ
- 355 LKW-Fahrten total am Standort Härkingen



3.2.2 Strassengütertransport

Die von der Post gemäss Anhang I aufgeführten Verkehrsbewegungen an Werktagen entsprechen dem durchschnittlichen Werktagesperkehr DWV (270 Werktage / Jahr). Die Umrechnung auf den durchschnittlichen Tagesverkehr DTV ergibt folgendes Resultat:

Zentrum	Anzahl Fahrten Total 2024 (DTV)		
	Total	LKW	LW
BPZ	718	684	34
PZ	939	736	203
Total	1'657	1'420	237

3.2.3 Modal Split

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

Der Schienengüterverkehrsanteil der Gesamtanlage Härkingen / Egerkingen liegt heute bei 18 %, gegenüber 82 % Strassengüterverkehr.

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

Zentrum	Anzahl Fahrten Total 2024 (DTV)			
	Schiene	Strasse	Total Schiene + Strasse	Modal Split
BPZ	136	718	854	16 / 84
PZ	219	939	1'158	19 / 81
Total	355	1'657	2'012	18 / 82

3.3 Szenario «Max 2035»

Die Güterverkehrsbewegungen ausgelöst durch die Post am Standort Härkingen / Egerkingen werden aufgrund der höheren Sortierkapazitäten gegenüber dem Jahr 2024 zunehmen. Das Szenario «Max 2035» berechnet das Gesamtverkehrsaufkommen (hier des Güterverkehrs) für das Jahr 2035 bei vollständigem Ausbau der Gesamtanlage und der Annahme, dass der Güterverkehr proportional zur verarbeiteten Paketmenge (lineare Hochrechnung) und gleichbleibendem Modal Split zunimmt.

Die durchschnittliche Sortierleistung pro Tag im Paketzentrum Härkingen wird von heute 325'000 Paketen (IST-Situation 2024) auf 440'000 Pakete (Prognose 2035) gesteigert, beim regionalen Paketzentrum Egerkingen können künftig durchschnittlich 120'000 Pakete (Prognose 2035) verarbeitet werden. Für das Brief- und Paketzentrum wird angenommen, dass die heutige Sortierleistung pro Tag von rund 125'000 Paketen konstant bleibt (IST-Situation



identisch Prognose 2035). Die prognostizierte Sortierleistung 2035 am Standort Härkingen / Egerkingen entspricht rund 150 % der heute abgefertigten Paketmenge.

Für die Abfertigung der 450'000 Pakete im PZ und BPZ Härkingen sind heute durchschnittlich 2'012 Güterverkehrsfahrten (Schiene und Strassen) je Tag (DTV) notwendig. Auf der Basis der geplanten Mengensteigerungen der Sortierleistung bis im Jahr 2035 auf 685'000 Pakete pro Tag würden bei anteilmässig gleichbleibendem Verkehrsaufkommen insgesamt zirka 3'060 Fahrten für den Gütertransport (DTV) anfallen. Dies wären gegenüber dem Jahr 2024 zusätzliche 1'050 Fahrten für den Gütertransport.

Zentrum	Ist-Zustand 2024		Szenario «Max 2035»	
	Paketsortiermenge je Tag	Anzahl Fahrten Güter (DTV) Schiene und Strasse	Paketsortiermenge je Tag	Anzahl Fahrten Güter (DTV) Schiene und Strasse
BPZ	125'000	854	125'000	854
PZ	325'000	1'158	440'000	1'567
RPZ	-	-	120'000	641
Total	450'000	2'012	685'000	3'062

Ausblick:

Der in der Prognose ermittelte DTV für Güterverkehr geht jedoch von zukünftig gesamthaft 2'593 Güterverkehrsfahrten und somit lediglich zusätzlich rund 470 Fahrten aus (siehe Tabelle in Kapitel 3.5.3).

3.4 Geplante Massnahmen für den Güterverkehr

Die nachfolgend im Kapitel 3.4 aufgeführten Massnahmen sollen bewirken:

- dass das Gesamtverkehrsaufkommen des Güterverkehrs anteilmässig weniger stark zunimmt als die im Szenario «Max 2035» hochgerechneten Verkehrsmengen,
- 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 und
- dass der resultierende Verkehr möglichst verträglich abgewickelt werden kann.

3.4.1 Erhöhung der Gütertransporte auf der Schiene

Die Post möchte den Bahnanteil am Standort Härkingen / Egerkingen gemäss der in Kap. 1.4 erwähnten Bahnoffensive kontinuierlich steigern. Ein effizienterer Güterumschlag auf dem neuen Hof des PZ Härkingen dank modernen und effizienteren Anlagen ermöglicht die Abfertigung einer höheren Anzahl Wechselbehälter und ebenso eine Steigerung des Bahnverlads. Die zusätzlich vorgesehenen Züge ab PZ Härkingen transportieren zukünftig Pakete des PZ Härkingen sowie des RPZ Egerkingen. Die Sortierleistung wird bei beiden Zentren in ähnlichem Ausmass um rund 120'000 Pakete pro Tag erhöht. Es wird daher angenommen, dass die zukünftig zusätzlichen Züge ab Bahnterminal PZ sowohl Pakete des PZ wie auch des RPZ transportieren werden.

Mit der in Kap. 3.4.2 erläuterten Schienenverbindung PZ - BPZ kann das BPZ an weitere Schienendestinationen angeschlossen und der Schienengüterverkehr dadurch ebenfalls gesteigert werden.

Potential der Massnahme: Erhöhung der Bahntransporte für die Gesamtanlage Härkingen / Egerkingen von heute 60 (à 8 Bahnwagen plus Lokomotive) auf 90 Züge à 7 Bahnwagen plus Lokomotive an Werktagen im 2035.

Vermeidung von zusätzlichen 111 LKW-Fahrten je Tag (DTV) der Gesamtanlage: rund 50 LKW-Fahrten des BPZ, 30 LKW-Fahrten des PZ und 30 LKW-Fahrten des RPZ.

Voraussetzung ist die Verfügbarkeit geeigneter Trassen.

3.4.2 Schienenverbindung PZ – BPZ Härkingen

Im September 2023 wurde die neue Paketsortieranlage im Brief-/Paketzentrum (BPZ) in Härkingen in Betrieb genommen. Seitdem ist der Austausch von Wechselbehältern (WB) zwischen dem Paketzentrum (PZ) und dem BPZ noch wichtiger geworden:

- Im aktuell laufenden Projekt «Schienenverbindung PZ - BPZ Härkingen» geht es darum, das Paketzentrum und das Brief-/Paketzentrum mit einem direkten Gleis zu verbinden, damit die Wechselbehälter zwischen den Zentren auf der Schiene umgeschlagen werden können und damit das BPZ an weitere Schienendestinationen ohne zusätzlichen Umschlag angeschlossen werden kann.
- Die Verbindung schafft ausserdem die Möglichkeit, auch während der Umbauphase des PZ eine höhere Sendungsmenge über die Schiene transportieren zu können.



Abbildung 10

Die Realisierung erfolgt voraussichtlich bis Herbst 2026.

Potenzial der Massnahme: Reduktion der LKW-Fahrten zwischen dem PZ und dem BPZ von heute 65 auf 10 Fahrten am Tag.



3.4.3 Ausbau WB-Pufferkapazität Hof PZ

Im Rahmen des Umbaus sind Prozessoptimierungen, sowie eine Kapazitätssteigerung der Hoflogistik geplant. Einerseits, um die Verarbeitung einer höheren Sendungsmenge (Tagesbedarf) zu ermöglichen, andererseits um mehr Lagerkapazität für Wechselbehälter zu schaffen.

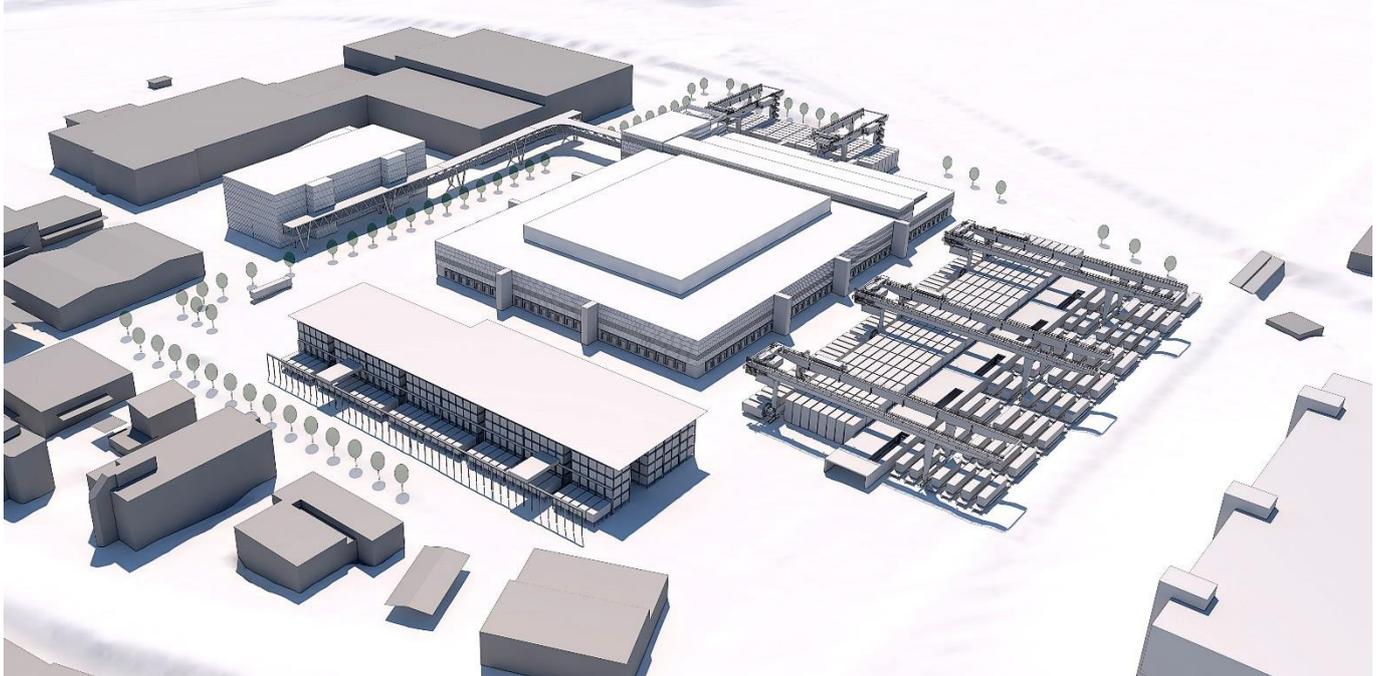


Abbildung 11

	Heute	Geplant (Richtprojekt)
Wechselbehälter Pufferplätze Total (Tagesbedarf / Lager)	Ca. 700 (500 / 200)	Ca. 1'000 (600 / 400)

Der Hof in Härkingen wird somit nach dem Umbau eine um rund 200 Wechselbehälter vergrösserte Lagerkapazität aufweisen. Der tägliche Bedarf an WB wird mit den Lagerkapazitäten auf dem Areal bewerkstelligt. Das Lager in Wolfwil ist somit nur noch für saisonale Schwankungen vorgesehen.

Potenzial der Massnahme: Reduktion um 30 LKW-Fahrten am Tag.

3.4.4 WB-Blocklager im Brief-/Paketzentrum (BPZ) Härkingen:

Im Zusammenhang mit dem Projekt der Schienenverbindung PZ – BPZ wird BPZ Härkingen bis Herbst 2026 ein WB-Blocklager für ~80 Wechselbehälter (WB) realisiert. Somit können einerseits die postalischen Lagerbedürfnisse in externen Lagern wie Wolfwil zusätzlich reduziert und andererseits die LKW-Fahrten durch die Gemeinden Härkingen und Fülenbach weiter reduziert werden.

Potenzial der Massnahme: Reduktion um 20 LKW-Fahrten am Tag.

3.4.5 Warteplätze

Ein weiteres Potential zur Reduktion der Fahrten zwischen den Standorten Härkingen und Wolfwil & Aussenstandorten würde die **Realisierung von LKW-Warteplätzen** direkt auf dem Areal des PZ bringen. Die Fahrten kommen durch folgende Gründe zustande:

Ursache / Grund für die LKW-Fahrt	Einfluss Warteplätze auf dem Areal
1 Tourstart / -ende	Kein Einfluss
2 Lenkzeitpausen des Fahrpersonals	Reduktion der Fahrten möglich
3 Warten auf Folgetour (WB für die nächste Tour stehen im PZ noch nicht bereit)	Reduktion der Fahrten möglich
4 Tank- / Ladefahrten	Reduktion der Fahrten bedingt möglich

Die Analyse der heutigen Fahrten und der oben genannten Gründe zeigt folgendes Ergebnis:

- ✓ Pro Warteplatz auf dem Areal können rund 10 Fahrten pro Tag reduziert werden

Seitens Bau wurde geprüft, ob und wo sich LKW-Warteplätze auf dem Areal realisieren lassen würden. Hierfür wurden zwei Varianten geprüft: Im Bereich des Parkhauses (Massnahme erwies sich als nicht umsetzbar) und Warteplätze auf dem Hof.

Die vorhandene Fläche auf dem Hof wird durch die Hoflogistik voll ausgeschöpft. Der Zugang über die zusätzlichen Fahrspuren dient der Reduktion des Rückstaus auf das öffentliche Strassennetz. Die als Einbahnverkehr konzipierten Fahrspuren reduzieren sich bis zur Ausfahrt aus dem Areal auf eine Fahrspur. Zusätzliche Warteplätze in diesem Bereich sind somit nur zu Lasten der Grünfläche möglich.

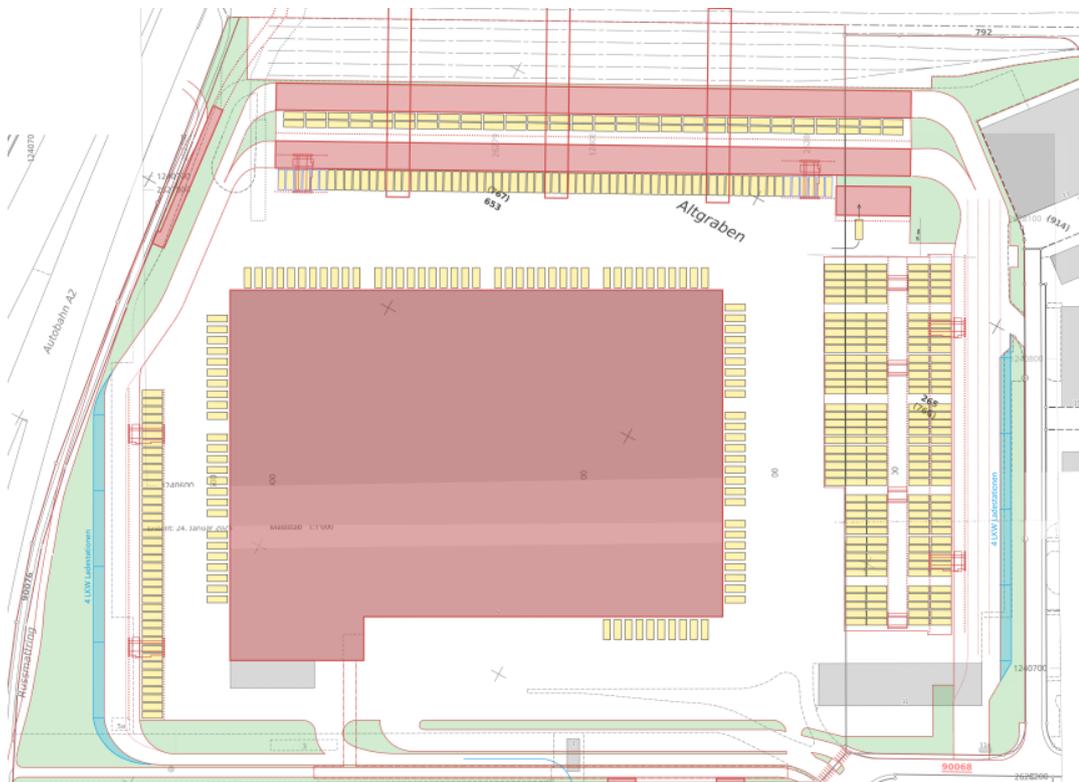


Abbildung 12

So sind im Osten und im Westen des Grundstücks je bis zu vier Warteplätze realisierbar (blaue Bereiche in der Grafik). Der Flächenbedarf beträgt ca. 500 m² pro Abstellfläche Ost und West (total ca. 1000 m²)



LKW-Warteplätze auf dem Areal des PZ sind nur zu Lasten von aktuell geplanten Grünflächen realisierbar. Die Warteplätze könnten zusätzlich mit Ladestationen ausgestattet werden. Dies bedingt aber eine vorgängige Absprache und Koordination mit dem lokalen Energiewerk zur Sicherstellung der geforderten Leistung.

Potenzial der Massnahme: Reduktion um 80 LKW-Fahrten am Tag.

3.4.6 Füllgrad Wechselbehälter

Die Post misst den Füllgrad der transportierten Wechselbehälter mit der Absicht, den Füllgrad zukünftig zu steigern. Unter der Annahme, dass der Füllgrad durch optimierte Prozesse zukünftig gesteigert werden kann und sich damit die Menge zu befördernder Wechselbehälter um 3 Prozent reduziert, ergibt sich entsprechend ein Fahrteneinsparungspotenzial: Die gemäss dem Szenario «Max 2035» benötigten 3062 Güterverkehrsfahrten können um rund 2 - 3% bzw. 75 Fahrten reduziert werden. Für das PZ resultiert anteilmässig eine Reduktion von rund 40 Fahrten.

Potential der Massnahme: Vermeidung von 75 Güterverkehrsfahrten (Strasse und Schiene) der Gesamtanlage bzw. 40 Fahrten des PZ.

3.4.7 Unterführung Egerkingen

Die Planung sieht vor, das Regionale Paketzentrum Egerkingen und das Paketzentrum Härkingen mittels einer Unterführung miteinander zu verbinden. Durch diese Verbindung werden Lastwagenfahrten über das Strassennetz vermieden und die Anbindung vom RPZ Egerkingen an die Schiene wird somit sichergestellt.

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 herkommend via Areal des PZ Härkingen und Unterführung zum neuen RPZ Egerkingen gelangen.

Mit dieser Massnahme werden rund 35 Fahrten auf dem öffentlichen Strassennetz zwischen RPZ und PZ reduziert. Zudem werden Fahrten zwischen dem RPZ und Paketzentren mit Schienenanschluss auf die Schiene verlagert (vgl. Massnahmen 3.4.1).

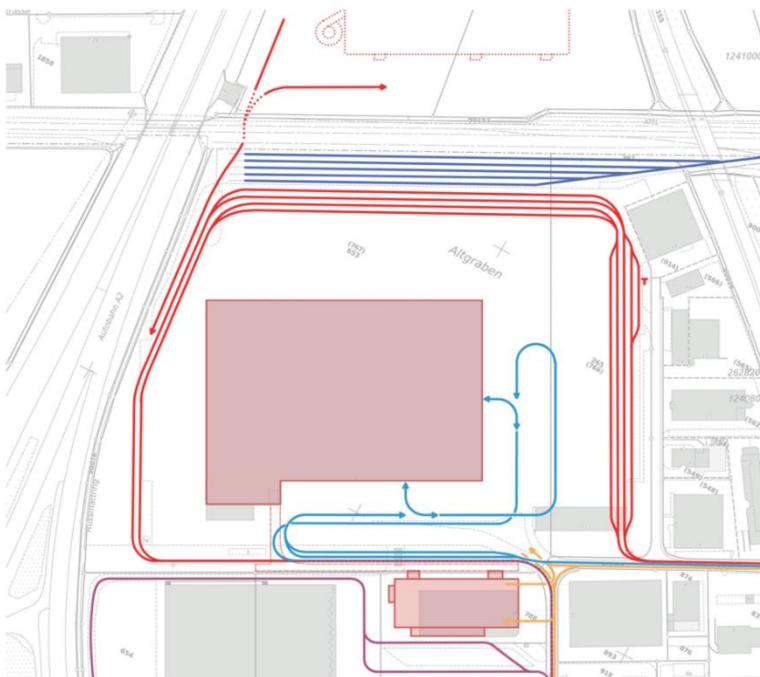


Abbildung 13

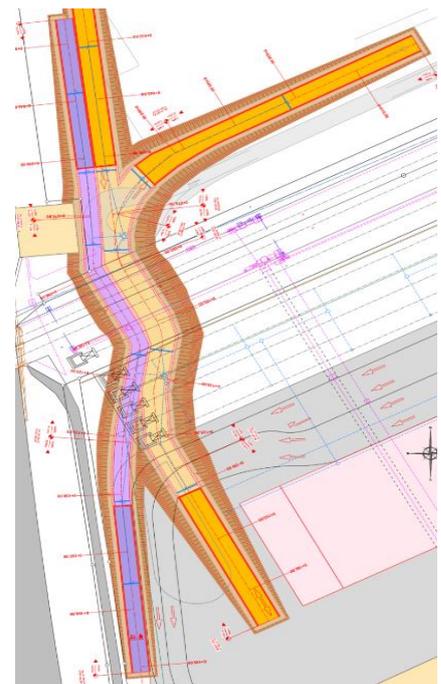


Abbildung 14



Potential der Massnahme:

Reduktion um 35 LKW-Fahrten am Tag auf dem öffentlichen Strassennetz zwischen RPZ und PZ.

Verlagerung von rund 30 LKW-Fahrten von der Strasse auf die Schiene (Massnahme 3.4.1)

3.4.8 Reduktion CO₂-Ausstoss der eigenen Fahrzeugflotte

Eine weitere Massnahmen, die zur nachhaltigen und umweltverträglichen Mobilität beiträgt, jedoch keine Reduktion der Fahrten bewirkt, ist die Modernisierung der eigenen Fahrzeugflotte mit dem Ziel, deren CO₂-Ausstoss kontinuierlich zu senken.

Wie in Kap. 1.4 erläutert, ist die Umstellung auf Elektroantriebe bei der eigenen Fahrzeugflotte der Post schweizweit in vollem Gang. Auch am Standort Härkingen/Egerkingen wird dies konstant vorangetrieben. Die Post verfolgt das Ziel, die Zustellfahrzeugflotte in Härkingen/Egerkingen bis zur Inbetriebnahme der Gesamtanlage im Jahr 2035 vollständig auf Elektroantrieb umzustellen.

Auch im Bereich der nationalen LKW-Transporte (Fahrzeugflotte externer Transportpartner) wird der Betrieb von alternativen Antrieben laufend gesteigert. Aktuell (Stand März 2025) verfügen rund 16% dieser Fahrzeuge über einen Elektro- oder Wasserstoffantrieb – eine Steigerung um nahezu das Fünffache im Vergleich zum Vorjahr. Durch den gesteigerten Einsatz von alternativen Antrieben soll der Verkehr damit betreffend CO₂- und Lärmemissionen verträglicher abgewickelt werden können.

3.5 Prognose 2035: Verkehrsaufkommen und Modal Split

Der Ermittlung der Prognosezahlen 2035 wurde die erwähnte Kapazitätssteigerung des Paketentrums Härkingen und des Neubaus RPZ Egerkingen zu Grunde gelegt. Durch geeignete Massnahmen im Bereich «Vermeiden» und «Verlagern» gemäss Kapitel 3.3 nehmen die Fahrten bei Erreichung des gesamten Fahrtenreduktionspotenzials anteilmässig jedoch nicht in dem Umfang zu, wie die geplante Kapazitätssteigerungen es vermuten lassen.

Für die Ermittlung der Prognose 2035 wurde davon ausgegangen, dass das gesamte Potenzial zur Reduktion von LKW-Fahrten vollkommen ausgeschöpft werden kann.

3.5.1 Schienengütertransport

Das Ziel der Post ist, eine Erhöhung des Schienenvolumens bis 2030 zu erreichen. Die Anzahl Fahrten werden sich bei einer durchschnittlichen Zuglänge von rund sieben Bahnwagons plus Lokomotive für den Prognosezustand 2035 wie folgt verändern:

- 90 Züge total von und nach Härkingen / Egerkingen
- 36 Züge an / ab BPZ
- 54 Züge an / ab PZ + RPZ
- 630 Bahn- / Tragwagen total

Am Standort Härkingen wird der Schienengütertransport von 480 auf 630 Bahn-/Tragwagen gesteigert, was rund 132% der heutigen Menge entspricht. Auf den durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) umgerechnet ersetzt der Schienengütertransport ab Härkingen folgende Anzahl LKW-Fahrten (DTV):

- 186 LKW-Fahrten BPZ
- 280 LKW-Fahrten PZ + RPZ
- 466 LKW-Fahrten total am Standort Härkingen



3.5.2 Strassengütertransport

Die Prognose 2035 für den durchschnittlichen Tagesverkehr des Strassengütertransports sieht folgendermassen aus und basiert auf der Annahme, dass die angestrebte Anzahl von 90 Züge pro Tag von und nach Härkingen erreicht wird:

Zentrum	Anzahl Fahrten Total 2035 (DTV)		
	Total	LKW	LW
BPZ	718	684	34
PZ	971	786	185
RPZ	438	253	185
Total	2'127	1'723	404

3.5.3 Modal Split

Gemäss den getroffenen Annahmen resultiert für die Gesamtanlage der Post in Härkingen / Egerkingen ein Prognosewert des Modal Splits von 18% Schienengütertransport und 82% Strassengütertransport (vgl. nachfolgende Tabelle). Der Prognosewert des Modal Splits für das PZ Härkingen liegt bei 20% Schienengütertransport respektive 80% Strassengütertransport. Es wird somit angestrebt, den Schienenanteil des PZ Härkingen von heute 18% auf zukünftig 20% zu steigern.

Zentrum	Anzahl Fahrten Total 2035 (DTV)			
	Schiene	Strasse	Total Schiene + Strasse	Modal Split
BPZ	186	718	904	21 / 79
PZ	250	971	1'221	20 / 80
RPZ	30	438	468	6 / 94
Total	466	2'127	2'593	18 / 82

Für das BPZ wird ein Schienenanteil von 21% zu 79% Strassenanteil prognostiziert. Umgekehrt liegt der prognostizierte Schienenanteil des RPZ wesentlich bei 6%. Ein wesentlicher Einflussfaktor für den resultierenden Schienenanteil ist der Anteil Lieferwagenfahrten (Zustellung) je Zentrum, der nicht verlagert werden kann. Im Briefzentrum wird davon ausgegangen, dass der Anteil Lieferwagenfahrten konstant bleibt und weiterhin rund 5% der Strassengüterfahrten beträgt. Beim RPZ liegt der Anteil Lieferwagenfahrten hingegen bei 42%, so dass der resultierende Modal Split entsprechend einen höheren Strassentransportanteil aufweist.



3.6 Zielsetzungen Güterverkehr

3.6.1 Paketzentrum Härkingen

Die Anzahl Güterverkehrsfahrten des PZ Härkingen kann mit den geplanten Massnahmen (vgl. Kap. 3.4 und nachfolgende Tabelle) um rund 345 LKW-Fahrten, von zirka 1'565 Güterverkehrsfahrten (vgl. Kap. 3.3) auf rund 1'220 Güterverkehrsfahrten (vgl. Kap. 3.5.3) reduziert werden.

Für das PZ Härkingen wird ein Modal Split von 20% Schienengüteranteil bei 80% Strassengüteranteil angestrebt.

Hauptziel	Unterziel	Massnahme	Wirkung
Schienenanteil bei transportierten Gütern ab PZ von 20%.	3.4.1) Erhöhung der Bahntransporte ab PZ Härkingen von heute 37 auf 54 Bahnfahrten	Ausbau der Infrastruktur auf dem Hofareal zum Beladen der Wagons für Züge ab PZ (Neubau und Modernisierung der Portalkrane)	Reduktion um 30 LKW-Fahrten für das PZ Härkingen
	3.4.2) Erhöhung der Bahntransporte zwischen dem PZ und dem BPZ Härkingen von 10 auf 65 Fahrten am Tag.	Einbau eines direkten Gleis zwischen PZ und BPZ sowie eines zusätzlichen Abstellgleises auf dem Areal BPZ	Reduktion um 55 LKW-Fahrten zwischen dem PZ und dem BPZ pro Tag.
	3.4.3) Erhöhung der Pufferkapazität für Wechselbehälter im Hof des PZ um zirka 200.	Hofinfrastruktur mit Regalbediengeräte und/oder Krananlagen zur vertikalen Stapelung.	Reduktion um 30 LKW-Fahrten mit leeren Wechselbehältern pro Tag
	3.4.4) Realisierung WB-Blocklager BPZ für ~80 Wechselbehälter	Bau WB-Blocklager BPZ	Reduktion um 20 LKW-Fahrten mit leeren Wechselbehältern pro Tag
	3.4.5) Schaffung von acht Warteplätze für LKW auf dem Hof des PZ Härkingen.	Einrichten von Warteabstellplätzen	Reduktion um 80 LKW-Leerfahrten oder mit leeren Wechselbehältern pro Tag.
Reduktion Fahrten allgemeiner Art	3.4.6) Steigerung Füllgrad der Wechselbehälter	Optimierung Prozesse, Nutzung Synergieeffekte	Reduktion um 40 Güterverkehrsfahrten am PZ pro Tag
Reduktion Fahrten zwischen den Zentren*	3.4.7) Reduktion Fahrten zwischen den Zentren	Realisierung Unterführung, sowie Schienenverbindung	Reduktion um 90 Güterverkehrsfahrten PZ – RPZ (35) und PZ – BPZ (55)
Reduktion CO2- und Lärmemissionen	3.4.8) Reduktion CO2- und Lärmemissionen	Konstante Modernisierung der Fahrzeugflotte und Umstellung auf Antriebe ohne CO2-Emissionen (elektrisch, Wasserstoff)	Reduktion der CO2- und Lärmemissionen

(* Die Berechnungsmethodik funktioniert so, dass eine Fahrt zwischen zwei Verarbeitungsstandorten an beiden Standorten gezählt wird. Daher werden diese Fahrten sowohl unter Massnahmen zum PZ, sowie zu der Gesamtanlage berücksichtigt.

3.6.2 Gesamtanlage Härkingen / Egerkingen

Mit den bisher geplanten Massnahmen können für die Gesamtanlage weitere rund 115 LKW-Fahrten eingespart werden. Dies primär aufgrund der Verlagerung auf die Schiene und durch einen gesteigerten Füllgrad der Wechselbehälter.

Für die Gesamtanlage resultiert folglich eine Reduktion der Anzahl Güterverkehrsfahrten von rund 3'060 Güterverkehrsfahrten (proportionale Verkehrszunahme zur verarbeiteten Paketmenge; vgl. Kap. 3.3 «Max 2035») um zirka 460 LKW-Fahrten (345 LKW-Fahrten PZ gem. Kap. 3.6.1, 115 LKW-Fahrten BPZ und RPZ) auf rund 2'600 Güterverkehrsfahrten gemäss Prognose 2035 (vgl. Kap. 3.5.3).

Ergänzend sind unterhalb Ziele und Massnahmen aufgeführt, welche für die Gesamtanlage gelten und nur indirekte Auswirkungen auf den Güterverkehr des PZ haben.



Hauptziel	Unterziel	Massnahme	Wirkung
Schieneanteil bei transportierten Gütern ab Gesamtanlage Härkingen / Egerkingen von 18%.	3.4.1) Erhöhung der Bahntransporte ab PZ Härkingen von heute 37 auf 54 Bahnfahrten und ab BPZ Härkingen von 23 auf 36 Bahnfahrten	Ausbau der Infrastruktur auf dem Hofareal zum Beladen der Waggons für Züge ab PZ (Neubau und Modernisierung der Portalkrane)	Nebst den bereits für das PZ berücksichtigten LKW-Fahrten (30): 30 LKW-Fahrten RPZ Egerkingen und 50 LKW-Fahrten BPZ Härkingen.
Reduktion Fahrten allgemeiner Art	3.4.6) Steigerung Füllgrad der Wechselbehälter	Optimierung Prozesse, Nutzung Synergieeffekte	Reduktion um weitere 35 LKW-Fahrten für die Gesamtanlage (total 75, PZ 40)
Reduktion Fahrten allgemeiner Art	3.4.7) Unterführung Egerkingen	Verbindung RPZ und PZ, Anschluss des RPZ an den Schienenverkehr	Wirkung bereits in 3.4.1 berücksichtigt.

4. Personenverkehr

4.1 Ausgangslage und Rahmenbedingungen

4.1.1 Unterscheidung Personenverkehr – Pendlerverkehr

Die Post hat analog zum Güterverkehr Hochrechnungen getätigt, um die durch das jeweilige Paketzentrum verursachte Anzahl PW-Fahrten zu ermitteln (vgl. Tabellen Verkehrsaufkommen im Anhang). Die ermittelten Werte beinhalten dabei Pendlerfahrten durch Mitarbeitende zwischen Wohnort und Paketzentrum, PW-Fahrten durch Besuche sowie PW-Geschäftsfahrten. Ein wesentlicher Anteil der PW-Fahrten resultiert aus den Pendlerfahrten. Die in den folgenden Kapiteln (4.2 und folgende) hergeleiteten Pendlerfahrten korrespondieren aufgrund anderer PW-Fahrten jedoch nicht eindeutig mit den ermittelten Hochrechnungen im Anhang.

Primäres Ziel im Bereich Personenverkehr des vorliegenden Mobilitätskonzepts ist, den Modal Split der Pendlerfahrten zugunsten von FVV und ÖV zu beeinflussen oder MIV-Fahrten anderweitig (z.B. Carpooling) zu reduzieren, weshalb der Fokus auf die Pendlerfahrten gelegt wird.

4.1.2 Anzahl Mitarbeitende, Arbeitszeiten & Schichtbetrieb

Aktuell arbeiten rund 1'160 Mitarbeitende der Post am Standort Härkingen: Rund 710 Mitarbeitende im BPZ sowie 450 Mitarbeitende im PZ Härkingen.

Die Sortierung und Verarbeitung im BPZ Härkingen erfolgt heute in der Briefverarbeitung im 3-Schichtbetrieb und in der Paketverarbeitung im 2-Schichtbetrieb (vgl. folgende Tabelle). Insgesamt arbeiten rund 570 Personen im Schichtbetrieb, rund 140 Mitarbeitende arbeiten während der Normalarbeitszeit (Leitung, Administration, Unterhalt). Aktuell wird davon ausgegangen, dass die Anzahl Mitarbeitende am BPZ Härkingen in den kommenden Jahren konstant bleibt und für die Prognose 2035 identisch sein wird.



Personalkategorien	Arbeitszeiten	Anzahl MA 2024/2035
Briefsortierung	Schicht 1: 05 – 13 Uhr	100
	Schicht 2: 13 – 21 Uhr	130
	Schicht 3: 21 – 05 Uhr	170
Paketsortierung	Schicht 1: 09 – 18 Uhr	70
	Schicht 2: 18 – 03 Uhr	100
Leitung / Administration / Unterhalt:	Normalarbeitszeit: 07 – 16 Uhr	70
Weitere: Hof, Technik, IT, AT etc.	Normalarbeitszeit: 07 – 16 Uhr	70
Total Beschäftigte pro Arbeitstag (24 h)		710

Die Mitarbeitenden der Paketsortierung und der Technik im PZ Härkingen arbeiten heute in einem 2-Schichtbetrieb, die Hoflogistik in einem 3-Schichtbetrieb (vgl. nachfolgende Tabelle). Im PZ Härkingen arbeiten heute 302 Personen im Schichtbetrieb, 148 Mitarbeitende arbeiten während der Normalarbeitszeit (Leitung, Administration, Unterhalt Zustellung).

Im Festverkehr (November / Dezember) kann der Betrieb gesteigert und beispielsweise in der Paketsortierung auf drei Schichten ausgeweitet werden. Zudem variieren die exakten Anfangszeiten und Schlusszeiten je nach Wochentag oder Sendungsmenge. Die Mitarbeitenden im Paketzentrum arbeiten in regelmässigen Abständen (Wechsel alle zwei Wochen) in der Tag- oder in der Nachtschicht. Die Mitarbeitenden haben daher ein bevorzugtes Verkehrsmittel und können sich nicht mehrere Verkehrsmittel leisten. Sobald eine Schicht ausserhalb der ÖV-Zeiten liegt, ist der ÖV für keinen Schichtmitarbeitenden als Hauptverkehrsmittel realistisch. Das Potenzial für die ÖV-Nutzung ist daher entsprechend klein.

Der Umbau des PZ Härkingen führt zu einer Vergrösserung der Belegschaft von 450 auf 678 Mitarbeitende. Eine genaue tatsächliche Schichtplanung liegt aufgrund der Langfristigkeit des Vorhabens noch nicht vor. 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.



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

Im geplanten RPZ Egerkingen wird von einer Belegschaft von 214 Personen ausgegangen: 134 Mitarbeitende in den Bereichen Paketsortierung und Technik (Schichtbetrieb) sowie 80 Paketboten (Normalarbeitszeit) in der Zustellung.

Personalkategorien	Arbeitszeiten	Anzahl MA 2035
Paketsortierung, Technik:	Schicht 1: 08 – 17 Uhr	64
	Schicht 2: 18 – 04 Uhr	70
Paketboten /Zustellung	Normalarbeitszeit: 07 – 16 Uhr	80
Total Beschäftigte pro Arbeitstag (24 h)		214

Die Anzahl Mitarbeitende der Post am Standort Härkingen / Egerkingen nimmt mit dem Ausbau des PZ Härkingen und der Realisierung des RPZ Egerkingen von 1'160 auf 1'602 Mitarbeitende zu.

4.1.3 Heimparkierer

Über die Hälfte der Paketboten in der Zustellung sind sogenannte «Heimparkierer». Dies bedeutet, dass die Boten am Ende ihrer Zustelltour nicht mehr ins Paketzentrum zurückkehren und den Lieferwagen zuhause parkieren, bis sie am nächsten Morgen wieder mit dem Zustellfahrzeug ins Paketzentrum fahren. Die ohnehin nötige Geschäftsfahrt mit dem Lieferwagen substituiert dabei die Pendlerfahrten, welche bei Boten anfallen, die nicht zu Hause parkieren.

Mit der Elektrifizierung der Lieferwagenflotte ergeben sich Herausforderungen im Zusammenhang mit der Reichweite und der Ladeinfrastruktur am jeweiligen Wohnort der Paketboten. In einigen Regionen der Schweiz ist der Anteil der Heimparkierer aus diesem Grund gesunken. In Härkingen streben wir jedoch den Erhalt des hohen Anteils an.

4.1.4 Pendelwegdistanzen und -zeiten

Gemäss Auswertung der IST-Situation des Paketzentrums Härkingen stellt sich die geographische Verteilung der Mitarbeitenden wie folgt dar (Angaben Distanz und Dauer entsprechen Durchschnittswerten):

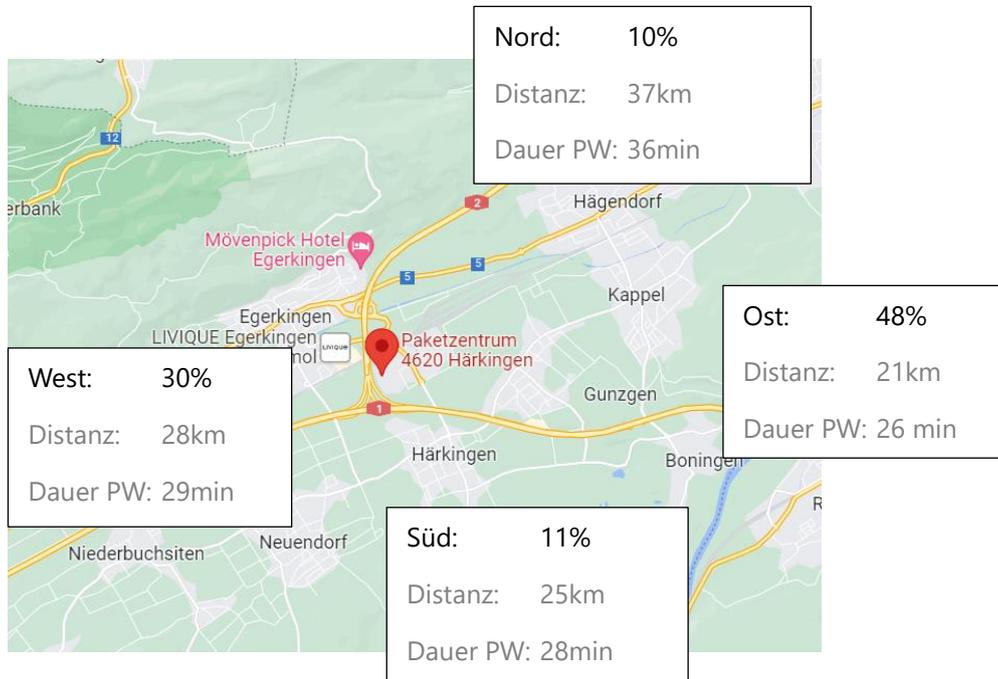


Abbildung 15

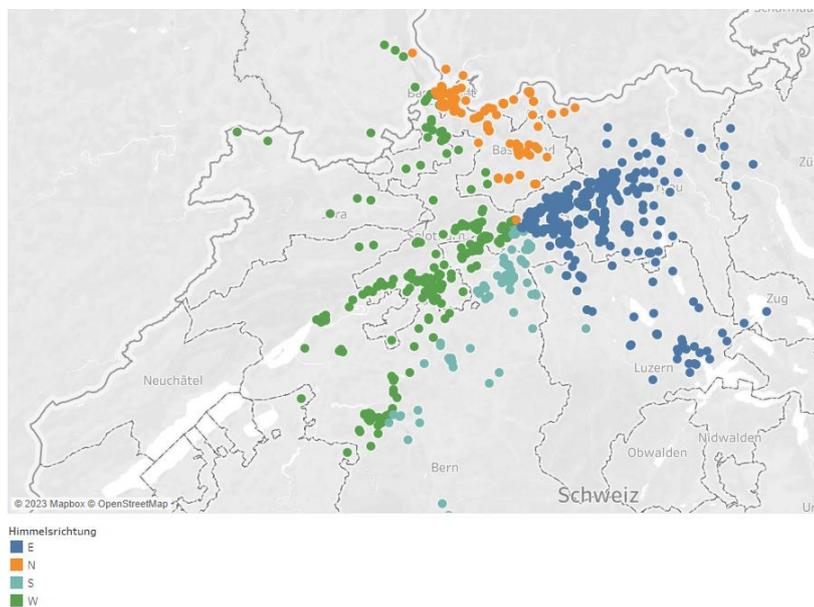


Abbildung 16

Es ist davon auszugehen, dass die Verteilung nach dem Ausbau des Standortes in etwa gleichbleiben wird. Hier gilt es zu beachten, dass der Anfahrtsweg gemäss Auswertung mit dem öffentlichen Verkehr in etwa doppelt so lange dauert, wie die Anfahrt mit dem PW.

Die Datenauswertung der bestehenden Standorte (PZ und BPZ Härkingen) zeigt (vgl. folgende Grafik), dass aktuell

- 11% der Mitarbeitenden einen Arbeitsweg von 0 – 5 km und
- 9% der Mitarbeitenden einen Arbeitsweg von 5 – 10 km haben

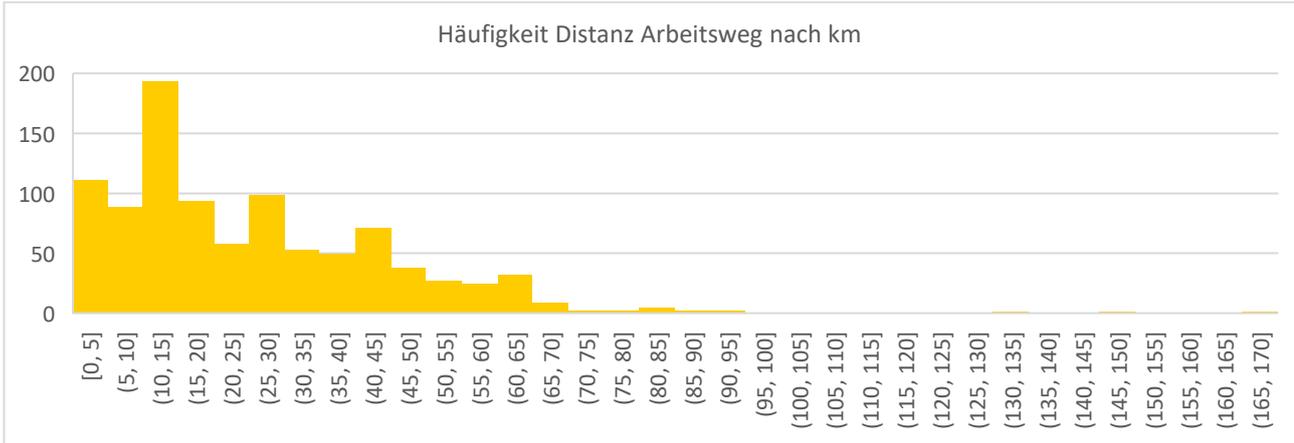


Abbildung 17

Die Post hat für das PZ Härkingen eine Standortanalyse zur Pendlermobilität bzw. zum E-Bike-Potenzial durchgeführt. Für 24% der aktuellen Mitarbeitenden wäre es möglich mit einem E-Bike den Arbeitsweg in max. 30 min zu bewältigen (reine Berücksichtigung der Distanz; ungeachtet der Arbeitsmodelle):

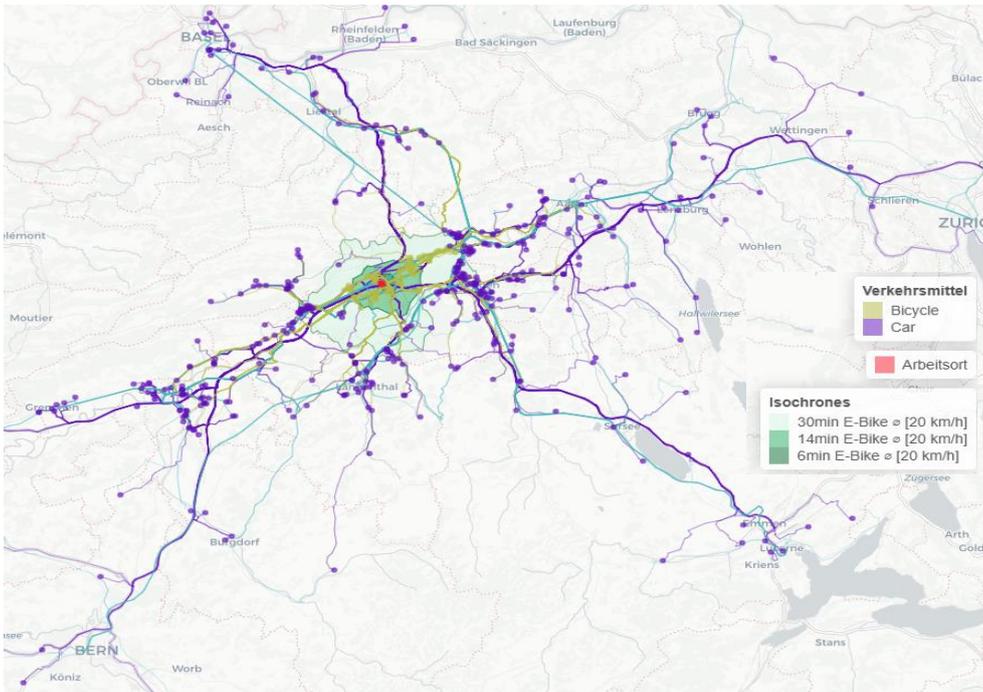


Abbildung 18

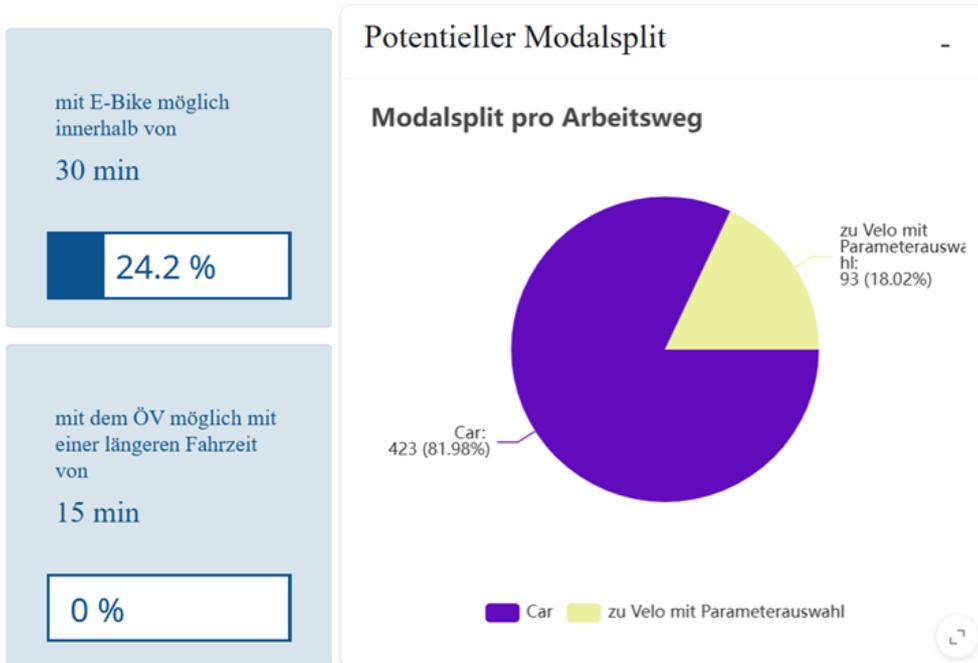


Abbildung 19

Aktuell ist nicht bekannt, wie diese Mitarbeitenden zur Arbeit kommen. Mit verschiedenen Testangeboten will die Post die Wechselbereitschaft der Mitarbeitenden erfahren um dann, zu einem späteren Zeitpunkt, allen Mitarbeitenden gezielte Aktionen anbieten zu können. Aktuell bestehen generelle Rabattaktionen auf E-Bikes.

4.1.5 Standorteigenschaften Pendlermobilität

- **Homeoffice**
Die Zugriffe / Infrastruktur für das Homeoffice werden spezifischen Personalgruppen (Supportstellen, Leitungsmitglieder) erteilt. Wenn es die Arbeitssituation / Tätigkeit erlaubt, darf von Hause aus gearbeitet werden. Auch mobiles Arbeiten unterwegs ist möglich. Das Potential bei den Supportstellen und Leitungsmitgliedern beläuft sich auf 25% Homeoffice-Tätigkeit in dieser Gruppe.
- **Garderoben / Duschen**
In allen Gebäuden stehen Garderoben mit Duschen zur Verfügung.
- **Restaurants, Pausenräume & Verpflegung**
Die beiden Standorte Paketzentrum, sowie Brief-/Paketzentrum Härkingen verfügen über ein eigenes Personalrestaurant. Diese werden auch für die Mitarbeitenden des RPZ Egerkingen zugänglich sein. Die Restaurants sind wichtig, damit sich die Mitarbeitenden vor Ort verpflegen können und nicht zusätzliche Verkehrsbewegungen generieren. In allen Gebäuden werden zudem Pausenräume mit Kühlschränken und Mikrowellen zur Zubereitung von Mahlzeiten bereitgestellt.
- **Einkaufsmöglichkeiten**
Die nächste Einkaufsmöglichkeit bieten die Supermärkte von Coop, Migros und Denner im Gäupark Egerkingen in einer Entfernung von ca. 1.7 km (nach Realisierung der Fuss- und Veloverbindung ca. 1.2 km), der Aldi Supermarkt in Egerkingen (Entfernung ca. 1.8 km) sowie der Volg Supermarkt (Entfernung ca. 1.9 km).



4.1.6 Erschliessung ÖV und FVV

Die Erschliessung der Post-Zentren am Standort Härkingen / Egerkingen wird sich für ÖV- sowie Fuss- und Velopendlerinnen bis 2035 aus mehreren Gründen wesentlich verbessern

- Umbau des Bahnhofs Egerkingen zur ÖV-Drehscheibe
- Verbessertes ÖV-Angebot zwischen Olten und Solothurn (Halbstundentakt), Steigerung der ÖV-Güteklasse
- Optimierung der Fuss- und Veloverbindung (FVV) zu den Zentren dank dem Neubau einer neuen Stahlbrücke über die Autobahn

Durch die Realisierung der FVV verkürzt sich der Fussweg vom Bahnhof Egerkingen zum PZ Härkingen von 29 Min. auf 15 Min, die Velofahrzeit verkürzt sich auf rund 4 Minuten. Diese direktere Verbindung kann sowohl Einfluss auf die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel, wie auch auf den Arbeitsweg mit Velo oder zu Fuss haben.

4.1.7 Parkierung

✓ Parkierung 2024

BPZ Härkingen

Das BPZ Härkingen verfügt über eine Einstellhalle und Aussenparkplätze für Besucher. Folgende Anzahl Parkplätze (PP) stehen zur Verfügung:

- Einstellhalle: 337 PW-Parkplätze / 24 Fahrrad-Parkplätze / 12 Motorrad-Parkplätze
- ✓ Aussen: 20 Besucherparkplätze

PZ Härkingen

Das PZ Härkingen verfügt über Aussenparkplätze angrenzend an den Hof des Paketentrums. Folgende Anzahl Plätze stehen zur Verfügung.

- Aussenparkplätze Mitarbeitende: 282 PW-Parkplätze / 30 Fahrrad-Parkplätze / 20 Motorrad-Parkplätze
- Aussenparkplätze Besucher: 18 Besucherparkplätze

✓ Parkierung 2035

BPZ Härkingen:

Es sind keine baulichen Massnahmen vorgesehen, die bestehende Parkierungssituation bleibt unverändert. Für das BPZ resultiert auch zukünftig eine durchschnittliche PP-Belegung von rund 4.2 pro Tag (1'423 PW-Fahrten / 337 PP). Die hohe Anzahl Fahrten pro PP ist auf den 3-Schichtbetrieb bei der Briefsortierung (vgl. Kap. 4.1.2) zurückzuführen.

PZ Härkingen:

Der Parkplatzbedarf für das PZ Härkingen wurde gemäss nachfolgender Tabellenübersicht ermittelt. Für die Sortierung wird die personalintensivere Schicht (245 MA) berücksichtigt. Der ÖV-/FVV-Anteil wurde je nach Mitarbeiterkategorie zwischen 10 und 20 % angenommen. Für gewisse Mitarbeiterkategorien wurde berücksichtigt, dass durch Schichtwechsel zusätzlicher Bedarf an Parkplätzen entsteht.

Gemäss Bedarfsberechnung Post

	Anzahl MA		ÖV Anteil		+ Schichtwechsel	Bedarf PW AP
Sortierung Schicht	245	245	10%	221	20%	265
Zustellung	80	80	10%	72		72
Leitung Standort	1	1	20%	1		1
Leitung Sortierung	1	1	20%	1		1
Leitung Technik	1	1	20%	1		1
Mitarbeitende Technik (*1)	30	15	10%	14	20%	16
Leitung Hoflogistik	1	1	20%	1		1
Mitarbeitende Hoflogistik (*2)	40	13	10%	12	20%	14
Leitstelle (*2)	16	5	10%	5	20%	6
Unterhalt	20	20	15%	17		17
Administration	48	48	20%	38		38
Besucher	30					30
Total						462

(*1) 2-Schicht-Betrieb

(*2) 3-Schicht-Betrieb

Unter Berücksichtigung der getroffenen Annahmen resultiert ein Bedarf von 462 PP. Im Rahmen des geplanten Umbaus des Paketzentrums Härkingen ist eine Parkierung auf der Parzelle Nr. 788, GB Härkingen geplant. Mit der Realisierung von vier Parkhaus-Etagen à 116 Parkfelder, d.h. insgesamt 464 PP für Personenwagen, würde der Bedarf unterjährig damit abgedeckt. Dadurch ergibt sich eine durchschnittliche PP-Belegung von 2.7 pro Tag am Durchschnittstag. (1'257 PW-Fahrten / 464 PP). Aufgrund von Unsicherheiten zum zukünftig effektiven Personalbedarf, sowie saisonalen Schwankungen kann der Bedarf an Parkfeldern höher liegen, so dass die Realisierung einer zusätzlichen Parkhaus-Etage à 116 Parkfelder beabsichtigt wird.

Für die Erschliessung der PW ist gegenüber der IST-Situation keine grundlegende Veränderung zu erwarten. Zu- und Wegfahrt erfolgen über dieselben Strassen wie heute.

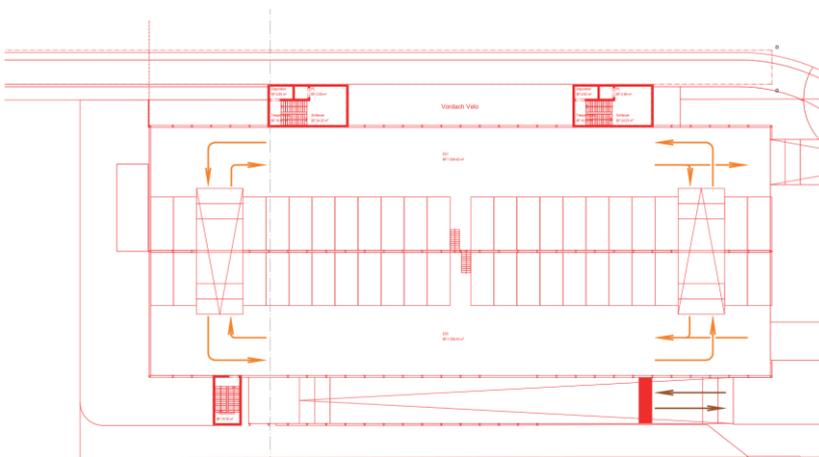


Abbildung 20



Abbildung 21

116 AP (PW) x 4 Etagen = 464 PP

116 AP (PW) x 5 Etagen = 580 PP

Velo-Abstellplätze inkl. Ladestationen sind an der Nordfassade vorgesehen.

RPZ Egerkingen:

Basierend auf dem berechneten Mitarbeiterbedarf, einem ÖV-/FVV-Anteil von 10% und einem Schichtablösefaktor von 20% (Mitarbeitende der zweiten Schicht kommen an, während jene der ersten Schicht noch vor Ort sind), ergibt sich ein Parkplatzbedarf von 251 AP (vgl. nachfolgende Tabelle).



Gemäss Bedarfsberechnung Post

	Anzahl MA		Anteil		+ Schichtwechsel	Bedarf PW AP
Sortierung Schicht			10%	117	20%	140
Zustellung			10%	90		90
Leitung Standort			10%	0		0
Leitung Sortierung		0	10%	0		0
Leitung Technik	0	0	10%	0		0
Mitarbeitende Technik*	6	3	10%	3	20%	3
Leitung Hoflogistik	0	0	10%	0		0
Mitarbeitende Hoflogistik*	0	0	10%	0	20%	0
Leitstelle*	0	0	10%	0	20%	0
Unterhalt	0	0	10%	0		0
Administration	8	8	10%	7		7
Besucher		0				10
Total						251

Für die Nutzungsplanung RPZ EGK nochmal zu prüfen!

*Total Anzahl MA / 2 => Schichtbetrieb

Die Parkierung des RPZ Egerkingen soll eigenständig vom Paketzentrum Härkingen funktionieren. Geplant ist eine Tiefgarage im UG mit 252 PP, die den oben berechneten Bedarf abdeckt.

4.2 Ist-Zustand 2024: Verkehrsaufkommen / Modal Split

4.2.1 PW-Verkehr

Im BPZ Härkingen arbeiten heute rund 710 Mitarbeitende. Die heutige Anzahl PW-Fahrten (Pendlerfahrten und weitere) pro Werktag beträgt gemäss Hochrechnungen im Mittel 1'423 Fahrten.

Im PZ Härkingen arbeiten heute rund 450 Mitarbeitende. Die heutige Anzahl PW-Fahrten (Pendlerfahrten und weitere) pro Werktag beträgt gemäss Hochrechnungen im Mittel 869 Fahrten.

Zentrum	Anzahl Fahrten pro Werktag (DWW) 2024
	Total PW
BPZ	1'423
PZ	869
Total	2'292

4.2.2 Modal Split

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.

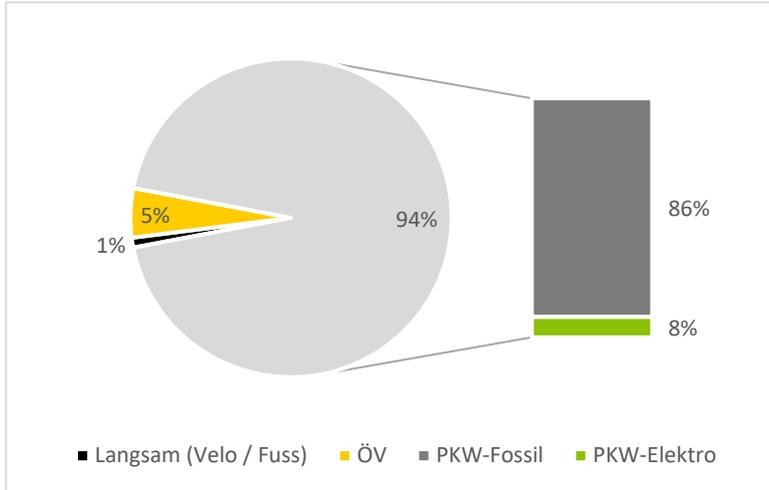


Abbildung 22

Wird angenommen, dass pro Mitarbeitenden 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. Die absolute Anzahl PW-Pendlerfahrten dürfte allerdings tiefer liegen, da bei 40 «Heimparkierer» (Annahme: rund die Hälfte der Boten) 80 PW-Fahrten wegfallen.

Für das BPZ liegen keine Daten zum aktuellen Modal Split vor. Der Anteil Schichtarbeitende im BPZ liegt mit etwa 80% deutlich über dem im PZ, wo er rund 67% beträgt. Für das BPZ wird folglich ein höherer MIV-Anteil von 98% angenommen. Der Modal Split für die Gesamtanlage der Post in Härkingen / Egerkingen liegt basierend auf diesen Annahmen heute bei rund 1% FVV, 3% ÖV und 96% MIV (vgl. nachfolgende Tabelle).

Zentrum	MA total	Fahrten	FVV		ÖV		MIV	
			Anteil %	Fahrten	Anteil %	Fahrten	Anteil %	Fahrten
PZ	450	900	1	9	5	45	94	846
BPZ	710	1'420	1	14	1	14	98	1'392
Total	1'160	2'320	1	23	3	59	96	2'238

4.3 Szenario «Max 2035»

Die Pendlerfahrten ausgelöst durch die Post am Standort Härkingen / Egerkingen werden aufgrund der steigenden Anzahl an Mitarbeitenden gegenüber dem Jahr 2024 zunehmen. Das Szenario «Max 2035» berechnet das Personenverkehrsaufkommen durch Pendlerfahrten für das Jahr 2035 bei vollständigem Ausbau der Gesamtanlage und der Annahme, dass Pendlerfahrten bei gleichbleibendem Modal Split proportional zur Anzahl an Mitarbeitenden zunehmen. Das RPZ Egerkingen weist einen mit dem PZ vergleichbaren Anteil Schichtarbeitende auf, so dass der Modal Split für das RPZ wie beim PZ angenommen wird.

Die Anzahl Mitarbeitende nimmt im PZ von 450 (IST-Situation 2024) auf 678 (Prognose 2035) zu, im RPZ arbeiten zukünftig 214 Personen (Prognose 2035) und für das BPZ wird angenommen, dass die Anzahl Mitarbeitende bei rund 710 konstant bleibt (IST-Situation 2024 identisch mit Prognose 2035). Die zukünftig rund 1'602 Mitarbeitende verursachen bei zwei Pendlerfahrten pro Tag 3'204 Fahrten. Bei gleichbleibendem Modal Split resultieren durch die Gesamtanlage zukünftig rund 3'069 Fahrten mit dem Auto, 103 Fahrten mit dem ÖV sowie 32 Fahrten mit dem Velo oder zu Fuss. Die MIV-Fahrten durch den Pendlerverkehr nehmen damit um 831 Fahrten zu.



Zentrum	MA total	Fahrten	FVV		ÖV		MIV	
			Anteil %	Fahrten	Anteil %	Fahrten	Anteil %	Fahrten
PZ	678	1'356	1	14	5	68	94	1'275
BPZ	710	1'420	1	14	1	14	98	1'392
RPZ	214	428	1	4	5	21	94	402
Total	1'602	3'204	1	32	3	103	96	3'069

4.4 Geplante Massnahmen für den Personenverkehr

Die nachfolgend im Kapitel 4.4 aufgeführten Massnahmen sollen bewirken, dass der Modal Split zugunsten FVV und ÖV beeinflusst wird und folglich die durch den Pendlerverkehr effektiv verursachten PW-Fahrten weniger stark zunehmen als die im Szenario «Max 2035» hochgerechneten MIV-Pendlerfahrten.

Die in Kap. 4.1.5 «Standorteigenschaften Pendlermobilität» erwähnten und bereits laufenden Massnahmen zur Reduktion der PW-Pendlerfahrten und Steigerung der Attraktivität für den FVV werden auch zukünftig weitergeführt. Auf diese Massnahmen wird in diesem Kapitel nicht nochmals näher eingegangen.

4.4.1 Lenkungsmassnahmen zugunsten FVV

Die Resultate zu Pendelwegdistanzen und E-Bike-Potenzial in Kap. 4.1.4 zeigen, dass heute rund 20% der Mitarbeitenden in weniger als 10 km Distanz (Arbeitsweg) zum Arbeitsort wohnen. Aufgrund der Schwierigkeit, dass der ÖV als Pendelverkehrsmittel für Schichtmitarbeitende kaum in Frage kommt, sieht die Post im Bereich FVV besonders für diese Mitarbeitende entsprechendes Potenzial.

Die Post unterstützt bereits den Kauf von E-Bikes als Pendlerverkehrsmittel und bietet Frühjahrsaktionen und permanente Rabatte auf E-Bikes an. Die Post setzt sich verstärkt dafür ein, dass Mitarbeitende für den Arbeitsweg aufs Velo oder E-Bike umsteigen. Dafür wird die Einführung zusätzlicher Lenkungsmassnahmen mit finanziellen Anreizen, wie beispielsweise einem Mobilitätsbonus für Velo-/E-Bike-Pendler geprüft und bei Bedarf eingeführt.

Im Rahmen des Umbaus des PZ werden überdachte, abschliessbare attraktive Veloabstellanlagen inkl. Ladeinfrastruktur für E-Bikes realisiert. Die Realisierung von Umkleideräumlichkeiten und Duschen soll die attraktive Infrastruktur für FVV-PendlerInnen komplettieren.

Potenzial der Massnahme: Steigerung der Velo- und E-Bike-PendlerInnen von heute 1% auf zukünftig 4% über alle Mitarbeitende betrachtet (Schicht- und Normalarbeitszeit).

4.4.2 Halbtax-Abo, ÖV-Abo & Pendlerbonus

Die Post stellt den Mitarbeitenden ein Halbtax-Abo oder einen Pendlerbonus zur Verfügung, beteiligt sich am Generalabonnement und informiert über das Angebot des Öffentlichen Verkehrs. Lernende erhalten ein Generalabo.

Der Pendlerbonus ist ein Pauschalwert der SBB von 190 Franken pro Jahr. Er berechtigt zum Kauf von fast allen ÖV-Leistungen, wie z. B. einem Verbunds- oder Strecken-Abonnement oder einem ermässigten GA (z.B. «GA Duo»).

Das Potenzial für die Benützung des ÖV auf dem Arbeitsweg wird aus den erläuterten Gründen in Kap. 5.1.1 für Schichtmitarbeitende als sehr gering eingestuft und eine konstante Benützung des ÖV durch diese Mitarbeitende als nicht realistisch erachtet. Im PZ liegen heute sowohl bei der Paketsortierung die Schicht 1 (18 – 04 Uhr) sowie bei der Hoflogistik liegen Schicht 1 (04 – 12 Uhr) und 3 (20 – 04 Uhr) ausserhalb der ÖV-Zeiten. Für Mitarbeitende mit Normalarbeitszeit strebt die Post eine Steigerung des ÖV-Anteils auf 20% an.

Potenzial der Massnahme: Steigerung der Benutzung des ÖV auf dem Arbeitsweg von heute ca. 15% auf zukünftig 20% für Mitarbeitende mit Normalarbeitszeit (ausser «Heimparkierer»).



4.4.3 Velo-, E-Bike-, E-Trottinett-Flotte

Die Post prüft, im Rahmen der Weiterentwicklung der Paketzentren am Standort Härkingen/Egerkingen und aufgrund der zukünftig vorhandenen attraktiven FVV-Verbindung zum Bahnhof Egerkingen, den Betrieb einer Velo- / E-Bike-/ E-Trottinett-Flotte. Der FVV sowie die Kombination von öV und FVV auf dem Arbeitsweg könnte damit gefördert und die Anzahl PW-Fahrten reduziert werden.

Der Betrieb einer solchen Flotte ist mit der SBB, der Gemeinde Egerkingen sowie anderen Logistikunternehmen im FVV-Einzugsbereich des Bahnhofs Egerkingen (z.B. Migros Verteilbetriebe Neuendorf) abzustimmen. Die Parkierungssituation am Bahnhof Egerkingen, insbesondere auf der Südseite, sollte dabei geklärt werden.

Potenzial der Massnahme (analog Kap. 4.4.2): Steigerung der Benutzung des ÖV auf dem Arbeitsweg von heute ca. 15% auf zukünftig 20% für Mitarbeitende mit Normalarbeitszeit (ausser «Heimparkierer»).

4.4.4 Fahrgemeinschaften

Die Post fördert aktiv Fahrgemeinschaften. Aktuell wird an den Standorten Paketzentrum Härkingen, Brief-/Paketzentrum Härkingen sowie an den Standorten in Daillens und Eclepens ein Pilotprojekt mit einer App durchgeführt. Die Post unterstützt die Aktion mit einem finanziellen Anreiz. Das Pilotprojekt dauert bis September 2025. Die ersten Erkenntnisse sind positiv, das Angebot wird genutzt.

Die Post sieht wesentliches Potenzial in Fahrgemeinschaften, da sie die Möglichkeit bieten, insbesondere PW-Pendlerfahrten der Schichtmitarbeitenden, welche nicht auf den ÖV umsteigen können, zu reduzieren. Die Post nimmt an, dass rund 20% aller Mitarbeitenden, welche das Auto als Pendelwegverkehrsmittel benutzen (Schicht- und Normalarbeitszeit), für die Bildung von Fahrgemeinschaften à mindestens 2 Personen sensibilisiert werden können.

Potenzial der Massnahme: 20% aller Mitarbeitenden, welche das Auto als Verkehrsmittel auf dem Pendelweg benutzen, bilden auf dem Arbeitsweg konstant Fahrgemeinschaften à 2 Personen. Die Anzahl der Pendlerfahrten mit einem Auto wird um 10% reduziert.

4.4.5 Parkhausbewirtschaftung

Die Parkplatzbewirtschaftung ist ein wichtiges Steuerungsinstrument der Pendlermobilität und der Arbeitsplatz-Attraktivität. Heute sind am Standort PZ Härkingen Parkplätze für Mitarbeitende und Besuchende kostenlos. Künftig (nach der Realisierung des Umbau PZH) werden die Parkplätze im geplanten Parkhaus aktiv bewirtschaftet. Bei Logistik Services gibt es ein national optional anwendbares Modell der Parkplatzbewirtschaftung. Bei diesem Modell gibt es Rabattierung auf den effektiven Mietkosten. Die Bewirtschaftung wird unter Berücksichtigung der Alternativen zum MIV (Funktion, Arbeitszeiten, Potential ÖV usw.) definiert.

Sämtliche Standorte im Betrachtungsperimeter liegen aktuell in der Güteklasse D.

[Verkehrerschliessung in der Schweiz \(admin.ch\)](#)

Güteklasse	Kategorie			
	A	B	C	D
Rabatt	0%	10%	20%	30%

Entwurf!



Zusätzlich zur Rabattierung aufgrund der Güteklasse folgt eine die Einstufung nach Arbeitsmodell:

Arbeitsmodell	Büroarbeiten (White collar) Mit und ohne flexibel Arbeitszeiten	Operative MA Tag/Nacht/Spät/ Frühschicht mit ÖV Anbindung*	Operative MA Tag/Nacht/Spät/ Frühschicht Ohne ÖV-Anbindung*	Sonderfunktionen Gäste andere BU, etc.
Rabatt	0%	60%	100%	0%

*ÖV-Anbindung gilt, wenn der ÖV Fahrplan beim Standort, für den Arbeitsbeginn und das Arbeitsende, einen Anschluss (Ankunft oder Abfahrt) gewährt.

Potenzial der Massnahme: Die künftige Parkhausbewirtschaftung soll den Umstieg der Mitarbeitenden vom Auto auf alternative Verkehrsmittel für den Arbeitsweg fördern und gleichzeitig die Umsetzung der oben genannten Massnahmen unterstützen.

4.4.6 Weitere Massnahmen

Kommunikation / Sensibilisierung

In Form von Workshops, Aktionen oder internen Informationsanlässen soll ein Mobilitätsaustausch gefördert werden. Das Ziel ist, dass sich die Mitarbeitenden ihrem Mobilitätsverhalten bewusstwerden und dieses hinterfragen.

Reduktion CO2-Ausstoss der eigenen PW-Fahrzeugflotte

Analog zur eigenen Lieferwagen- und LKW-Flotte modernisiert die Post ihre eigene PW-Fahrzeugflotte, um CO2-Emissionen zu reduzieren.

4.5 Prognose 2035: Verkehrsaufkommen / Modal Split

4.5.1 PW-Verkehr

Mit dem Umbau des PZ Härkingen und der Realisierung des RPZ Egerkingen rechnet die Post mit einer Zunahme des PW-Verkehrs an Werktagen um 872 Fahrten von 2'292 PW-Fahrten (IST-Situation 2024) auf 3'164 PW-Fahrten (Prognose 2035). Das RPZ verursacht zukünftig zusätzliche 484. Der PW-Verkehr des PZ Härkingen nimmt gemäss Prognose 2035 von 896 Fahrten (IST-Situation 2024) auf 1'257 Fahrten (Prognose 2035) zu.

Zentrum	Anzahl Fahrten pro Werktag (DWV) 2024
	Total PW
BPZ	1'423
PZ	1'257
RPZ	484
Total	3'164

Basierend auf den geplanten Sortierleistungen der Anlagen, dem daraus abgeleiteten Bedarf an Mitarbeitenden, sowie den aus der Paketsortierung bekannten Arbeitsschichtmodellen wird im Tagesverlauf folgendes Personen-Verkehrsaufkommen für den Raum Härkingen / Egerkingen erwartet:

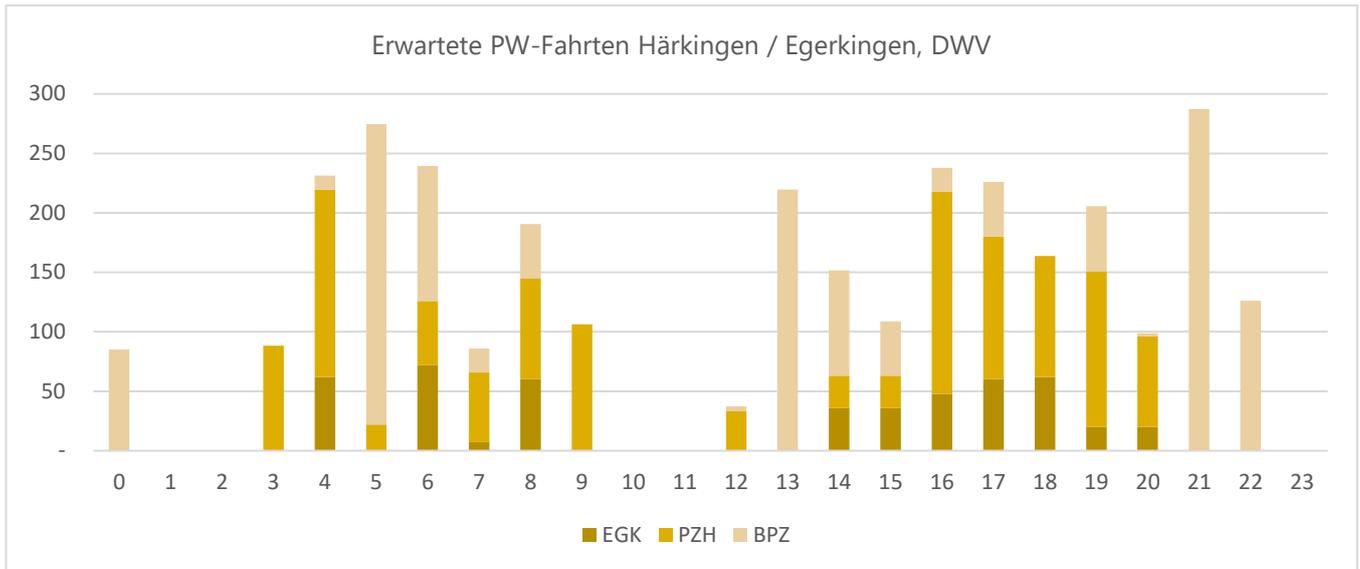


Abbildung 23

Die abgebildete Anzahl Fahrten versteht sich als durchschnittliche Anzahl PW-Bewegungen, DWV. Beinhaltet sind sämtliche durch die Post generierten PW-Bewegungen (Prognose) im Betrachtungsperimeter (Brief- & Paketpost). Für den Standort PZ Härkingen liegt eine mit dem Betrieb abgestimmte Optimierung für die Auslegung der Schichtzeiten vor, um Verkehrsspitzen reduzieren zu können. Diese sieht vor, den Schichtbeginn über zwei Stunden (für die Tagschicht), bzw. über drei Stunden (für die Nachtschicht) zu verteilen.

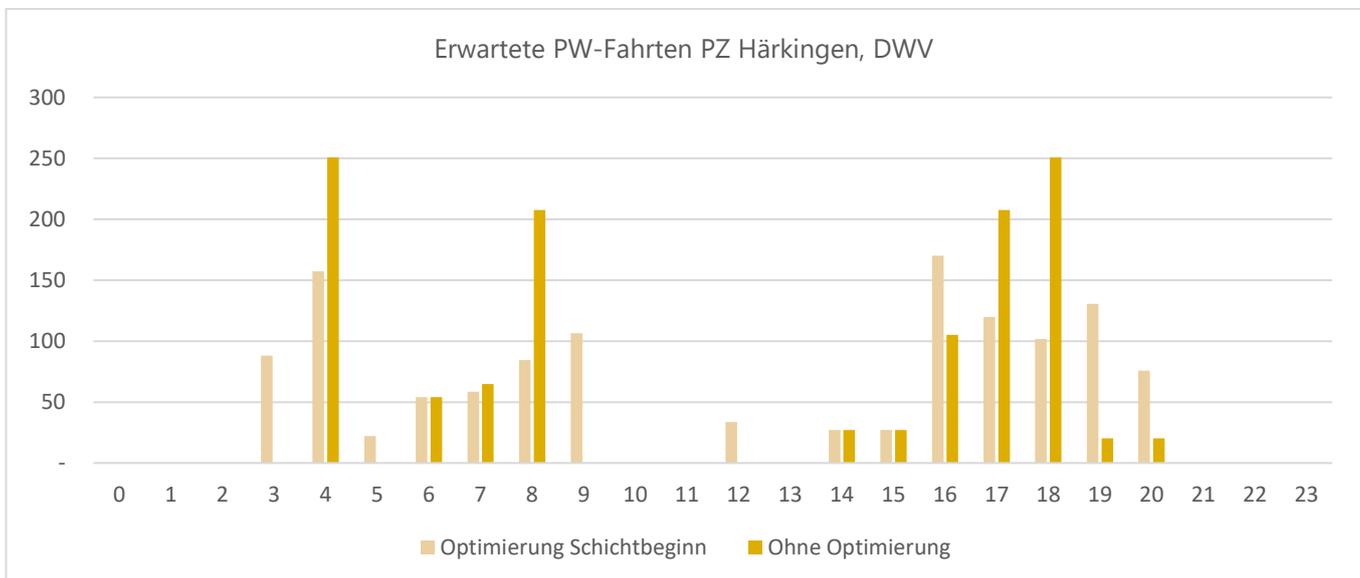


Abbildung 24



4.5.2 Modal Split

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

Total wird bei den getroffenen Annahmen von 1'232 Pendlerfahrten ausgegangen. Die Differenz zur in Kap. 4.5.1 ausgewiesenen Gesamtanzahl PW-Fahrten ist Besucherfahrten und weiteren Geschäftsfahrten geschuldet.

Zentrum	MA total	Fahrten	FVV		ÖV		MIV	
			Anteil %	Fahrten	Anteil %	Fahrten	Anteil %	Fahrten
Schichtarbeit: - 4 % FVV - 1 % ÖV - 95% MIV - 20 % der MIV-MA bilden Fahrgemeinschaften à 2 MA	526	1052	4	42	1	11	95	999
Abzug durch Fahrgemeinschaften								100
Normalarbeitszeit: - 4 % FVV - 20 % ÖV - 76 % MIV - 20 % der MIV-MA bilden Fahrgemeinschaften à 2 MA	152	304	4	12	20	61	76	231
Abzug durch Fahrgemeinschaften								23
Total Fahrten				54		71		1107
Modal Split				4.4		5.8		89.8

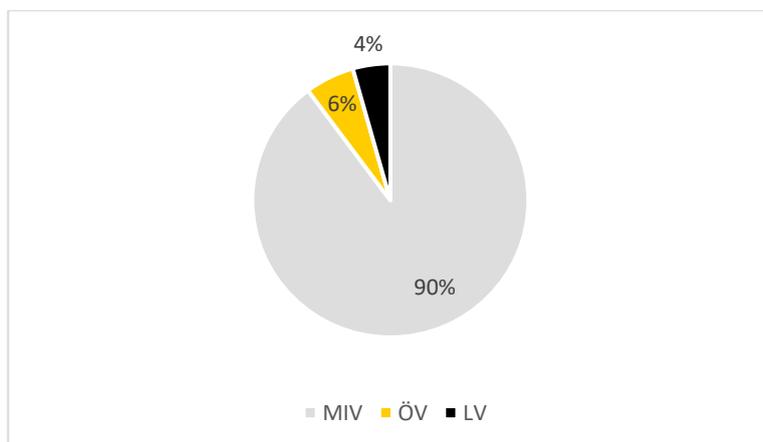


Abbildung 25



4.6 Zielsetzungen Personenverkehr

4.6.1 Paketzentrum Härkingen

Mit den geplanten Massnahmen kann die Anzahl Pendlerfahrten mit dem MIV für das PZ um rund 168 PW-Fahrten, von rund 1'275 («Max 2035») auf 1'107 PW-Fahrten (Prognose-/Zielwert) reduziert werden.

Die Post setzt sich folglich zum Ziel, einen MIV-Anteil am Modal Split von maximal 90% zu erreichen.

Hauptziel	Unterziel	Massnahme	Wirkung
Modal Split beim Pendlerverkehr von 4% FVV, 6% ÖV und 90 % MIV.	4.4.1) Steigerung der Velo- und E-Bike-PendlerInnen von heute 1% auf zukünftig 4% über alle Mitarbeitende betrachtet (Schicht- und Normalarbeitszeit).	Verbesserung der Erschliessung für Fussgänger, Verkürzung der Anreisezeit ab Bahnhof Egerkingen, Vergünstigung/Rabatte beim Kauf eines E-Bikes, Ladestationen für E-Bike mit Gratis-Strom,, Lenkungs-massnahmen mit finanziellen Anreizen	Reduktion um 37 PW-Fahrten pro Tag
	4.4.2) Steigerung der Benutzung des ÖV auf dem Arbeitsweg von heute ca. 15% auf zukünftig 20% für Mitarbeitende mit Normalarbeitszeit (ausser «Heimparkierer»).	Direkte Anbindung über den neuen Velo- und Fussgängerweg zum Bahnhof Egerkingen Finanzielle Anreise wie Pendlerbonus etc.	Reduktion um 8 PW-Fahrten pro Tag
	4.4.3) Unterstützung von Unterziel 4.4.2.	Prüfung und wenn möglich Einführung einer eigenen oder mit anderen Logistikunternehmen zusammen betriebenen Velo-, E-Bike-, E-Trotti-nett-Flotte	Unterstützung der Wirkung des Unterziels 4.4.2.
	4.4.4) 20% aller Mitarbeitenden, welche das Auto als Verkehrsmittel auf dem Pendelweg benutzen, bilden auf dem Arbeitsweg konstant Fahrgemeinschaften à 2 Personen. Die Anzahl der Pendlerfahrten mit einem Auto wird um 10 % reduziert.	Anreizsystem zu Fahrgemeinschaften schaffen	Reduktion um 123 PW-Fahrten pro Tag
	4.4.5) Reduktion des PW-Pendlerverkehrs zu den Zentren von 94% auf 90% bis 2035	Parkplatzbewirtschaftung einführen	Allgemeine Steigerung des FVV- und ÖV-Anteils, Reduktion des MIV-Anteils am Modal Split, Unterstützung Massnahmen 4.4.1 – 4.4.3
	4.5.6) Unterstützung der Unterziele 4.4.1 – 4.4.5	Kommunikation / Sensibilisierung zur Förderung der nachhaltigen Mobilität Reduktion der durch die PW-Geschäftsfahrten verursachten CO2-Emissionen	Analog 4.4.5 Reduktion der CO2- und Lärmemissionen

5. Verkehrsaufkommen Gesamtanlage 2035

Die räumliche Verteilung der Verkehrsbewegungen ab Gesamtanlage im Jahr 2035 präsentiert sich wie folgt:



Abbildung 26

Lesebeispiel: Über die Egerkingenstrasse im Süden entfallen total 10% oder 577 Verkehrsbewegungen vom gesamten Verkehr des Paketzentrums und Brief- und Paketzentrums in Härkingen sowie dem RPZ Egerkingen. Wie im Anhang zu entnehmen ist, bilden die Zu- und Wegfahrten der Mitarbeitenden mit 396 (69%) Verkehrsbewegungen mit Personenwagen die Mehrheit der Verkehrsteilnehmer, welche die Egerkingenstrasse benutzen. 64 Lastwagen (11%) und 116 Lieferwagen (20%) komplettieren die Tagesmenge an Verkehrsbewegungen. In der Nacht von 22h-06h fallen rund 80 PW-Fahrten der Mitarbeitenden in der Nachtschicht, und 23 Lastwagen über die Egerkingenstrasse an.

Der Anteil an LKW, der direkt auf die Autobahn fährt, liegt heute bei rund 85% und soll auch künftig auf diesem Niveau gehalten werden.

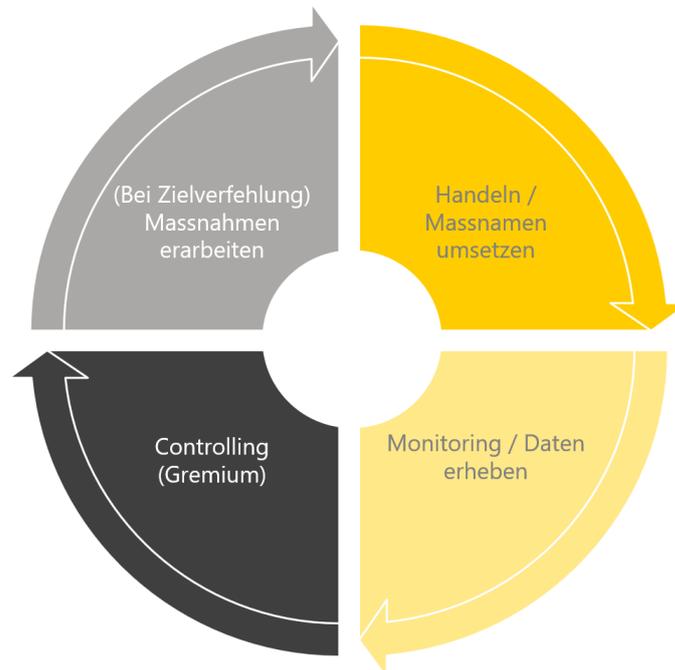


6. Monitoring / Controlling

6.1 Monitoring

Dem Mobilitätskonzept und den darin abgebildeten Zielsetzungen liegen diverse Annahmen zugrunde. Zudem müssen verschiedenen Massnahmen gewisse Rahmenbedingungen bzw. Grundvoraussetzungen erfüllt werden, um die Zielsetzungen zu erreichen.

Ein Um- oder Neubau eines Logistikstandortes stellt einen grösseren Eingriff in die Verarbeitung der Post dar. Nach Abschluss der Bauarbeiten und mit der Inbetriebnahme des umgebauten PZ Härkingen startet eine betriebliche Optimierungsphase. Die ambitionierten Zielsetzungen werden nicht von Beginn an alle erreicht werden können. Der Weg hin zur Zielerreichung stellt für die Post ein Lernprozess dar.



Im Rahmen des Monitorings sind zur Überprüfung der Zielwerte und Wirkung der Massnahmen ab Inbetriebnahme Kennzahlen gemäss nachfolgender Tabelle zu erheben. Die erhobenen Kennzahlen dienen dazu, im Rahmen eines Monitoringberichts die Zielwerte zu überprüfen. Die Post erstattet alle zwei Jahre Bericht (bei Bedarf bei Inbetriebnahme auch öfter) zuhanden des Controlling-Gremiums.

Verkehrsart	Kennzahl
Güterverkehr – Schiene	Anzahl transportierte Wechselbehälter ab/nach PZ Härkingen
Güterverkehr – Strasse	Anzahl LKW-Fahrten und Anzahl LW-Fahrten ab/nach PZ Härkingen
Personenverkehr	Anzahl Mitarbeitende pro Werktag im PZ Härkingen mit Unterscheidung nach Schichtbetrieb und Normalarbeitszeit (vgl. Kap. 4.1.2)
Personenverkehr	Anzahl PW-Fahrten ab/nach PZ Härkingen
Personenverkehr	Modal Split Pendlerverkehr anhand Verkehrsmittelwahl auf dem Arbeitsweg der Mitarbeitenden des PZ Härkingen



6.2 Controlling

Es wird ein Controlling-Gremium geschaffen, welches das Erreichen der Ziele im vorliegenden Mobilitätskonzept des Paketentrums Härkingen sichert. Ergänzend dazu werden in diesem Gremium ebenso die verkehrsbezogenen Anforderungen aus dem Gestaltungsplan des Brief- und Paketentrums Härkingen behandelt. Das Ziel ist, die verkehrliche Situation der Gesamtanlage der Post am Standort Härkingen/Egerkingen in einem Gremium zu beurteilen und zu begleiten. 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 Vorsitz des Controlling-Gremiums liegt beim Amt für Verkehr und Tiefbau. Das Controlling-Gremium überprüft das Erreichen der Hauptziele für den Güter- und Personenverkehr gemäss den nachfolgenden Tabellen. Das Gremium beurteilt sämtliche Planungs- und Bauvorhaben hinsichtlich Mobilitäts- und Verkehrsaspekte und gibt Empfehlungen betreffend Umsetzung und Anpassung bzw. Weiterentwicklung des Mobilitätskonzepts, des Monitorings und betreffend die Umsetzung von Massnahmen zuhanden der zuständigen kommunalen Behörde ab.

Können die Hauptziele gemäss den nachfolgenden Tabellen über zwei Berichterstattungsperioden nicht erreicht werden, wird eine Anpassung des Mobilitätskonzepts bzw. die Ergänzung um weitere Massnahmen notwendig.

Hauptziel Güterverkehr	Unterziel	Massnahme	Wirkung
Schienenanteil bei transportierten Gütern ab PZ von 20%.	3.4.1) Erhöhung der Bahntransporte ab PZ Härkingen von heute 37 auf 54 Bahnfahrten	Ausbau der Infrastruktur auf dem Hofareal zum Beladen der Waggons für Züge ab PZ (Neubau und Modernisierung der Portalkrane)	Reduktion um 30 LKW-Fahrten für das PZ Härkingen
	3.4.2) Erhöhung der Bahntransporte zwischen dem PZ und dem BPZ Härkingen von 10 auf 65 Fahrten am Tag.	Einbau eines direkten Gleis zwischen PZ und BPZ sowie eines zusätzlichen Abstellgleises auf dem Areal BPZ	Reduktion um 55 LKW-Fahrten zwischen dem PZ und dem BPZ pro Tag.
	3.4.3) Erhöhung der Pufferkapazität für Wechselbehälter im Hof des PZ um zirka 200.	Hofinfrastruktur mit Regalbediengeräte und/oder Krananlagen zur vertikalen Stapelung.	Reduktion um 30 LKW-Fahrten mit leeren Wechselbehältern pro Tag
	3.4.4) Realisierung WB-Blocklager BPZ für ~80 Wechselbehälter	Bau WB-Blocklager BPZ	Reduktion um 20 LKW-Fahrten mit leeren Wechselbehältern pro Tag
	3.4.5) Schaffung von acht Wartplätze für LKW auf dem Hof des PZ Härkingen.	Einrichten von Warteabstellplätzen	Reduktion um 80 LKW-Leerfahrten oder mit leeren Wechselbehältern pro Tag.
Reduktion Fahrten allgemeiner Art	3.4.6) Steigerung Füllgrad der Wechselbehälter	Optimierung Prozesse, Nutzung Synergieeffekte	Reduktion um 40 Güterverkehrsfahrten am PZ pro Tag
Reduktion Fahrten zwischen den Zentren*	3.4.7) Reduktion Fahrten zwischen den Zentren	Realisierung Unterführung, sowie Schienenverbindung	Reduktion um 90 Güterverkehrsfahrten PZ – RPZ (35) und PZ – BPZ (55)
Reduktion CO2- und Lärmemissionen	3.4.8) Reduktion CO2- und Lärmemissionen	Konstante Modernisierung der Fahrzeugflotte und Umstellung auf Antriebe ohne CO2-Emissionen (elektrisch, Wasserstoff)	Reduktion der CO2- und Lärmemissionen

(* Die Berechnungsmethodik funktioniert so, dass eine Fahrt zwischen zwei Verarbeitungsstandorten an beiden Standorten gezählt wird. Daher werden diese Fahrten sowohl unter Massnahmen zum PZ, sowie zu der Gesamtanlage berücksichtigt.



Hauptziel Personenverkehr	Unterziel	Massnahme	Wirkung
Modal Split beim Pendlerverkehr von 4% FVV, 6% ÖV und 90 % MIV.	4.4.1) Steigerung der Velo- und E-Bike-PendlerInnen von heute 1% auf zukünftig 4% über alle Mitarbeitende betrachtet (Schicht- und Normalarbeitszeit).	Verbesserung der Erschliessung für Fussgänger, Verkürzung der Anreisezeit ab Bahnhof Egerkingen, Vergünstigung/Rabatte beim Kauf eines E-Bikes, Ladestationen für E-Bike mit Gratis-Strom,, Lenkungsmassnahmen mit finanziellen Anreizen	Reduktion um 37 PW-Fahrten pro Tag
	4.4.2) Steigerung der Benutzung des ÖV auf dem Arbeitsweg von heute ca. 15% auf zukünftig 20% für Mitarbeitende mit Normalarbeitszeit (ausser «Heimparkierer»).	Direkte Anbindung über den neuen Velo- und Fussgängerweg zum Bahnhof Egerkingen Finanzielle Anreize wie Pendlerbonus etc.	Reduktion um 8 PW-Fahrten pro Tag
	4.4.3) Unterstützung von Unterziel 4.4.2.	Prüfung und wenn möglich Einführung einer eigenen oder mit anderen Logistikunternehmen zusammen betriebenen Velo-, E-Bike-, E-Trottinett-Flotte	Unterstützung der Wirkung des Unterziels 4.4.2.
	4.4.4) 20% aller Mitarbeitenden, welche das Auto als Verkehrsmittel auf dem Pendelweg benutzen, bilden auf dem Arbeitsweg konstant Fahrgemeinschaften à 2 Personen. Die Anzahl der Pendlerfahrten mit einem Auto wird um 10 % reduziert.	Anreizsystem zu Fahrgemeinschaften schaffen	Reduktion um 123 PW-Fahrten pro Tag
	4.4.5) Reduktion des PW-Pendlerverkehrs zu den Zentren von 94% auf 90% bis 2035	Parkplatzbewirtschaftung einführen	Allgemeine Steigerung des FVV- und ÖV-Anteils, Reduktion des MIV-Anteils am Modal Split, Unterstützung Massnahmen 4.4.1 – 4.4.3
	4.4.6) Unterstützung der Unterziele 4.4.1 – 4.4.5	Kommunikation / Sensibilisierung zur Förderung der nachhaltigen Mobilität Reduktion der durch die PW-Geschäftsfahrten verursachten CO2-Emissionen	Analog 4.4.5 Reduktion der CO2- und Lärmemissionen



7. Absichtserklärung

Für die geplante Entwicklung gelten ausserdem folgende Absichten, die zwischen der Post, dem Kanton Solothurn und den Gemeinden Härkingen und Egerkingen vereinbart wurden (Stand Planungsvereinbarung Juli 2024):

- Leerfahrten durch bewohntes Gebiet werden in der Nacht auf das gesetzliche Minimum gemäss der geltenden Verkehrsregelverordnung SR 741.11 und der Postverordnung SR 783.01 (inkl. Postgesetz SR 783) beschränkt. Die Logistik soll auf dem eigenen Hof / eigener Fläche abgewickelt werden. Zusätzliche Fahrten durch Fahrerwechsel, Tanken der Fahrzeuge, Containerwechsel, usw. sollen vermieden werden. Sämtliche Partner-Unternehmen der Logistikanlagen haben die gleichen Bedingungen einzuhalten.
[SR 741.11 - Verkehrsregelverordnung vom 13. Nov... | Fedlex \(admin.ch\)](#)
Postverordnung: [SR 783.01 \(admin.ch\)](#)

- Die zukünftig betriebsnotwendigen Fahrten zur Erbringung der Dienstleistung gemäss der Postverordnung werden in einem Fahrten- oder Verkehrskonzept räumlich und zeitlich aufgezeigt. Fahrtenveränderungen nach dem erfolgten Ausbau aufgrund von organisatorischen, wirtschaftlichen oder baulichen Änderungen seitens der Post CH AG, müssen bei absehbarer Überschreitung eines Toleranzwertes von + 10% dem Kanton und den Gemeinden angezeigt und entsprechende Massnahmen zur Reduktion seitens Post aufgezeigt und besprochen werden.
- Hierfür wird ein Gremium geschaffen, bestehend aus Personen der Gemeinden, des Kantons und der Post, welche in periodischen Abständen (1 - 2 pro Jahr) die offenen Themen miteinander besprechen und gemeinsam geeignete Massnahmen definieren. Die Organisation und Protokollierung liegen beim Kanton und den Standortgemeinden.
- Die Vergabe von externen Transportdienstleistungen erfolgt gemäss der Nachhaltigkeitsstrategie der Post.

Die Post hat sich das Ziel gesetzt, im eigenen Betrieb ab 2030 klimaneutral zu produzieren. Ab 2040 will sie in ihrer gesamten Wertschöpfungskette klimaneutral sein. Die Post ist bestrebt, möglichst viele Transporte mit der Bahn abzuwickeln. Die Voraussetzungen sind die logistische Machbarkeit (insbesondere genügend und schnelle Trassen zu den erforderlichen Zeiten) und die finanzielle Tragbarkeit. Die Strassentransporte werden dem technologischen Fortschritt entsprechend schrittweise auf nachhaltige Antriebe umgestellt. Die Umsetzungsgeschwindigkeit richtet sich nach dem technologischen Fortschritt sowie den logistischen und kommerziellen Möglichkeiten.

- Die Post erarbeitet aktiv Massnahmen bzw. eine Mobilitätsstrategie für Mitarbeitende, damit möglichst der ÖV und Fuss- und Veloverkehr benutzt wird und Fahrten minimiert werden. Die Fahrten können allenfalls mit Poolfahrzeugen oder Fahrgemeinschaften vermindert werden. Schichtbeginn und Schichtschluss werden durch den übergeordneten Auftrag der Post vorgegeben und sind gegeben.
- Die erforderlichen Infrastrukturen innerhalb (Tankstelle, Abstellplätze, Pausenraum) und ausserhalb (Warte- und Bereitschaftsräume) der Logistikanlagen müssen im Fahrten- oder Verkehrskonzept aufgezeigt werden.
- Es werden sämtliche beeinflussbaren Massnahmen zur Reduktion der Immissionen / Emissionen (Licht, Lärm und Luft) auf den Arealen getroffen, die in einem Kosten - Nutzenverhältnis stehen und dem aktuellen technischen Stand entsprechen.
Die gesetzlichen Vorgaben werden eingehalten. Ausserdem wird ein Energie-Label (DGNB) angestrebt. Bei Erreichung werden höhere Ansprüche umgesetzt als gesetzlich vorgeschrieben.

- Der Gleisanschluss ist, wo es der Verteilprozess der Post (Betriebsprozesse PL) und die Trasseverfügbarkeit der SBB ermöglicht, als Transportmittel zu verwenden. Die Gleisnutzung (kalkulatorische max. Nutzung) wird im Fahrten- oder



8. Anhang

Verkehrsbewegungen

Nachfolgend werden die detaillierten Verkehrsbewegungen pro Zentrum aufgeführt (Angaben sind als Durchschnittlichen Werktagesverkehr DWV zu verstehen):

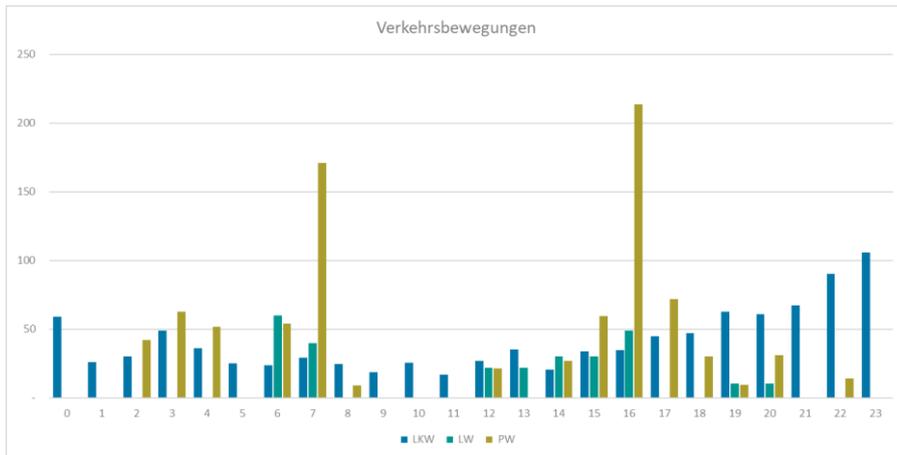


Paketzentrum Härkingen Ist-Zustand 2024

Verkehrsbewegungen (Fahrten)

Zeit	FLE / FLV		Basen-Transporte		IZV		Boten		SA (*1)	Mitarbeitende		Gesamt			
	LKW	LW	LKW	LW	LKW	LW	LW	LW	LKW	PW	LKW	LW	PW		
00:00 - 00:59	0	-	5	5	11	11	-	-	27	-	59	-	-		
01:00 - 01:59	1	-	5	5	7	7	-	-	2	-	26	-	-		
02:00 - 02:59	2	-	8	8	4	4	-	-	6	42	30	-	42		
03:00 - 03:59	3	-	12	12	9	9	-	-	7	63	49	-	63		
04:00 - 04:59	4	-	12	12	1	1	-	-	10	41	36	-	52		
05:00 - 05:59	5	-	6	6	4	4	-	-	5	-	25	-	-		
06:00 - 06:59	6	-	7	7	2	2	40	20	6	-	24	60	54		
07:00 - 07:59	7	-	7	7	3	3	40	-	9	-	29	40	171		
08:00 - 08:59	8	-	6	6	2	2	-	-	9	-	25	-	9		
09:00 - 09:59	9	-	2	2	3	3	-	-	9	-	19	-	-		
10:00 - 10:59	10	-	3	3	4	4	-	-	11	-	25	-	-		
11:00 - 11:59	11	-	-	-	2	2	-	-	13	-	17	-	-		
12:00 - 12:59	12	22	1	1	6	6	-	-	13	11	27	22	22		
13:00 - 13:59	13	22	3	3	10	10	-	-	9	-	35	22	-		
14:00 - 14:59	14	-	1	1	3	3	-	30	12	27	20	30	27		
15:00 - 15:59	15	-	1	1	5	5	-	30	22	59	34	30	59		
16:00 - 16:59	16	-	3	3	8	8	35	14	13	139	35	49	214		
17:00 - 17:59	17	1	5	5	9	9	-	-	16	9	45	-	72		
18:00 - 18:59	18	7	3	3	6	6	-	-	22	-	47	-	30		
19:00 - 19:59	19	8	3	3	11	11	-	11	27	9	63	11	9		
20:00 - 20:59	20	2	6	6	11	11	-	11	25	20	61	11	31		
21:00 - 21:59	21	-	3	3	23	23	-	-	15	-	67	-	-		
22:00 - 22:59	22	-	3	3	25	25	-	-	34	14	90	-	14		
23:00 - 23:59	23	-	2	2	40	40	-	-	22	-	106	-	-		
Gesamt		18	44	107	107	209	209	115	115	345	435	435	995	274	869

2'138



Verteilung auf Verkehrsachsen

Regional	A2 Nord	A1 West	A1 Ost	Egerkingenstr.	Ölnerstr	Solothurnstr	Total
Anteil auf Achse	20%	10%	59%	9%	0.4%	1.4%	100%
FLE / FLV LKW	4	2	11	2	0	0	18
FLE / FLV LW	9	4	26	4	0	1	44
SA	69	35	204	32	1	5	345
Boten LW	0	92	62	53	9	14	230
MA PW	87	243	382	96	35	26	869
Basen- & Mail-Transporte							
Anteil auf Achse	10%	30%	60%	0%	0%	0%	100%
LKW	21	64	128	0	0	0	214
National							
Anteil auf Achse	5%	28%	67%	0%	0%	0%	100%
IZV Ausgang	10	59	140	0	0	0	209
IZV Eingang	10	59	140	0	0	0	209
Total pro Achse	211	558	1'093	186	46	46	2'139
	10%	26%	51%	9%	2%	2%	100%





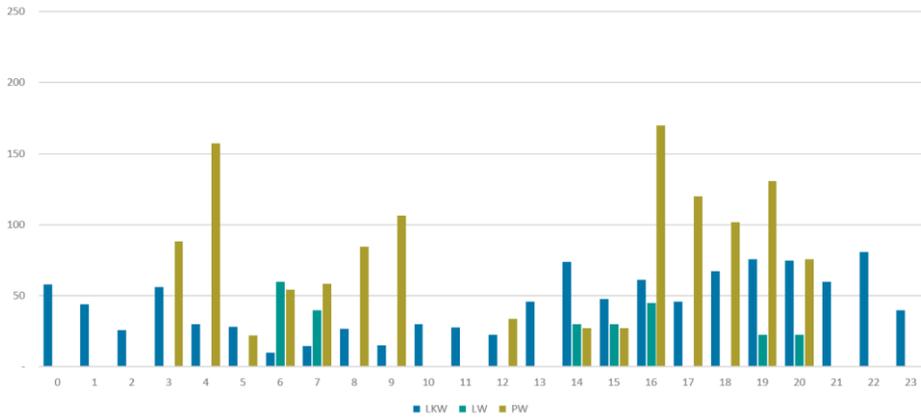
Paketzentrum Härkingen Prognose 2035

Verkehrsbewegungen (Fahrten)

Zeit	FLE / FLV		Basen-Transporte		IZV		Boten		SA (*1)	Mitarbeitende		Gesamt			
	LKW	LW	LKW	LW	LKW	LW	LW	LW	LKW	PW	LKW	LW	PW		
00:00 - 00:59	0	-	18	18	11	11	-	-	-	-	-	-	-	58	
01:00 - 01:59	1	-	12	12	10	10	-	-	-	-	-	-	-	44	
02:00 - 02:59	2	-	7	7	6	6	-	-	-	-	-	-	-	26	
03:00 - 03:59	3	-	28	28	-	-	-	-	-	88	-	-	-	56	
04:00 - 04:59	4	-	15	15	-	-	-	-	-	141	17	-	-	30	
05:00 - 05:59	5	-	14	14	-	-	-	-	-	22	-	-	-	28	
06:00 - 06:59	6	-	4	4	-	-	40	20	2	-	54	-	-	10	
07:00 - 07:59	7	-	4	4	-	-	40	-	7	-	59	-	-	15	
08:00 - 08:59	8	-	4	4	5	5	-	-	9	-	84	-	-	27	
09:00 - 09:59	9	-	-	-	3	3	-	-	9	-	106	-	-	15	
10:00 - 10:59	10	-	-	-	6	6	-	-	18	-	-	-	-	30	
11:00 - 11:59	11	-	-	-	8	8	-	-	12	-	-	-	-	28	
12:00 - 12:59	12	-	-	-	6	6	-	-	11	17	17	-	-	23	
13:00 - 13:59	13	-	10	10	6	6	-	-	14	-	-	-	-	46	
14:00 - 14:59	14	-	21	21	7	7	-	30	18	27	-	-	-	74	
15:00 - 15:59	15	-	11	11	6	6	-	30	13	27	-	-	-	48	
16:00 - 16:59	16	-	12	12	12	12	45	-	12	130	41	-	-	61	
17:00 - 17:59	17	-	14	14	3	3	-	-	12	120	-	-	-	46	
18:00 - 18:59	18	-	16	16	4	4	-	-	28	-	102	-	-	67	
19:00 - 19:59	19	-	16	16	7	7	-	23	30	20	110	-	-	76	
20:00 - 20:59	20	-	16	16	8	8	-	23	27	37	39	-	-	75	
21:00 - 21:59	21	-	11	11	7	7	-	-	23	-	-	-	-	60	
22:00 - 22:59	22	-	21	21	9	9	-	-	21	-	-	-	-	81	
23:00 - 23:59	23	-	9	9	11	11	-	-	-	-	-	-	-	40	
Gesamt			263	263	135	135	125	125	266	628	628			1'062	

2'569

Verkehrsbewegungen



Verteilung auf Verkehrsachsen

Regional								
	A2 Nord	A1 West	A1 Ost	Egerkinge nstr.	Oltnenstr.	Solothurnstr.	BPZ	Total
Anteil auf Achse	20%	10%	59%	10%	0.4%	1.4%		100%
FLE / FLV LKW	-	-	-	-	-	-	-	0
FLE / FLV LW	-	-	-	-	-	-	-	0
SA	53	27	157	25	1	4		267
Boten LW	0	40%	27%	23%	4%	6%		100%
MA PW	126	352	553	138	50	38		1'257
Basen- & Mail-Transporte								
Anteil auf Achse	10%	30%	60%	0%	0%	0%		100%
LKW	53	158	315	0	0	0		526
National								
Anteil auf Achse	2%	26%	65%	0%	0%	0%	7%	100%
IZV Ausgang	3	35	88	0	0	0	9	135
IZV Eingang	3	35	88	0	0	0	9	135
Total pro Achse								
	237	707	1'269	221	61	56	19	2'569
	9%	28%	49%	9%	2%	2%	1%	100%





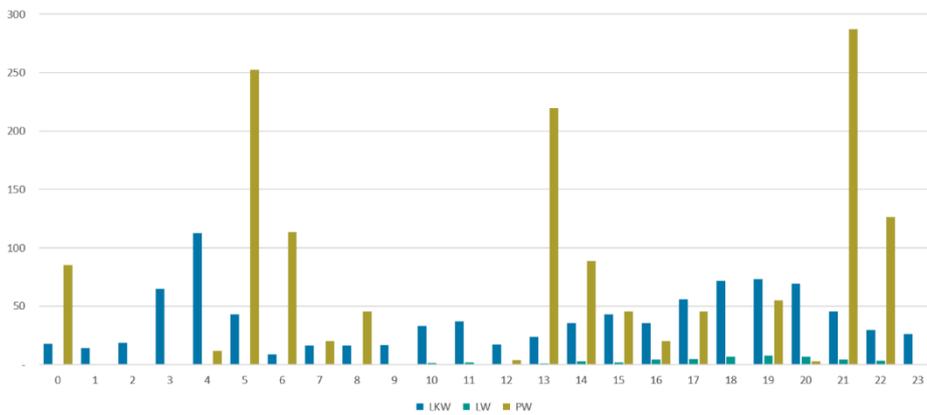
Brief- und Paketzentrum Härkingen Ist-Zustand 2024 / Prognose 2025

Verkehrsbewegungen (Fahrten)

Zeit	FLE / FLV		Basen- & Mail-Transporte		IZV		Boten		SA (*1)		Mitarbeitende		Gesamt			
	LKW	LW	LKW		LKW (*2)		LW		LKW	PW		Zeit	LKW	LW	PW	
	Ausgang	Eingang	Ausgang	Eingang	Ausgang	Eingang	Ausgang	Eingang	Ausgang	Eingang						
00:00 - 00:59	0	4	4	4	3	3	-	-	-	85	-	00:00 - 00:59	18	-	85	
01:00 - 01:59	1	8	1	1	2	2	-	-	-	-	-	01:00 - 01:59	14	-	-	
02:00 - 02:59	2	13	2	2	1	1	-	-	-	-	-	02:00 - 02:59	19	-	-	
03:00 - 03:59	3	61	-	-	2	2	-	-	-	-	-	03:00 - 03:59	65	-	-	
04:00 - 04:59	4	112	-	-	-	-	-	-	-	1	11	04:00 - 04:59	112	-	12	
05:00 - 05:59	5	43	-	-	-	-	-	-	-	167	85	05:00 - 05:59	43	-	252	
06:00 - 06:59	6	3	3	3	-	-	-	-	-	65	48	06:00 - 06:59	9	-	113	
07:00 - 07:59	7	7	5	5	-	-	-	-	-	-	20	07:00 - 07:59	16	-	20	
08:00 - 08:59	8	6	4	4	1	1	-	-	-	-	46	08:00 - 08:59	16	-	46	
09:00 - 09:59	9	8	5	5	-	-	-	-	-	-	-	09:00 - 09:59	17	-	-	
10:00 - 10:59	10	14	9	9	1	1	-	-	-	-	-	10:00 - 10:59	33	1	-	
11:00 - 11:59	11	16	9	9	2	2	-	-	-	-	-	11:00 - 11:59	37	2	-	
12:00 - 12:59	12	11	3	3	-	-	-	-	-	2	2	12:00 - 12:59	17	0	4	
13:00 - 13:59	13	15	5	5	-	-	-	-	-	93	126	13:00 - 13:59	24	1	219	
14:00 - 14:59	14	16	6	6	3	3	-	-	2	34	55	14:00 - 14:59	35	3	89	
15:00 - 15:59	15	13	13	13	2	2	-	-	2	16	30	15:00 - 15:59	43	2	46	
16:00 - 16:59	16	13	9	9	1	1	-	-	4	20	-	16:00 - 16:59	36	4	20	
17:00 - 17:59	17	10	18	18	1	1	-	-	8	46	-	17:00 - 17:59	56	5	46	
18:00 - 18:59	18	21	23	23	1	1	-	-	4	-	-	18:00 - 18:59	72	7	-	
19:00 - 19:59	19	24	23	23	2	2	-	-	-	-	55	19:00 - 19:59	73	8	55	
20:00 - 20:59	20	27	20	20	1	1	-	-	-	2	1	20:00 - 20:59	69	7	3	
21:00 - 21:59	21	25	8	8	3	3	-	-	-	119	168	21:00 - 21:59	46	4	287	
22:00 - 22:59	22	19	2	2	3	3	-	-	-	62	64	22:00 - 22:59	29	3	126	
23:00 - 23:59	23	6	2	2	8	8	-	-	-	-	-	23:00 - 23:59	26	-	-	
Gesamt		495	46	169	169	37	37	-	-	18	712	712	Gesamt	925	46	1'423

2'394

Verkehrsbewegungen



Verteilung auf Verkehrsachsen

Regional	A2 Nord	A1 West	A1 Ost	Egerking enstr.	Oltnenstr.	Solothurnstr.	PZH	Total
Anteil auf Achse	10%	35%	51%	3%	0.5%	0.5%		100%
FLE / FLV LKW	50	173	252	15	2	2		495
FLE / FLV LW	5	16	23	1	0	0		46
SA	2	6	9	1	0	0		18
Boten LW	0	0	0	0	0	0		0
MA PW	27%	27%	27%	14%	2%	2%		100%
	384	384	384	205	31	34		1'423
Basen- & Mail-Transporte								
Anteil auf Achse	20%	27%	40%	4%	4%	4%		100%
LKW	68	91	135	15	15	15		338
National								
Anteil auf Achse	4%	27%	43%	0%	0%	0%	26%	100%
IZV Ausgang	1	10	16	0	0	0	10	37
IZV Eingang	1	10	16	0	0	0	10	37
Total pro Achse	511	691	836	236	49	51	19	2'394
	21%	29%	35%	10%	2%	2%	1%	100%





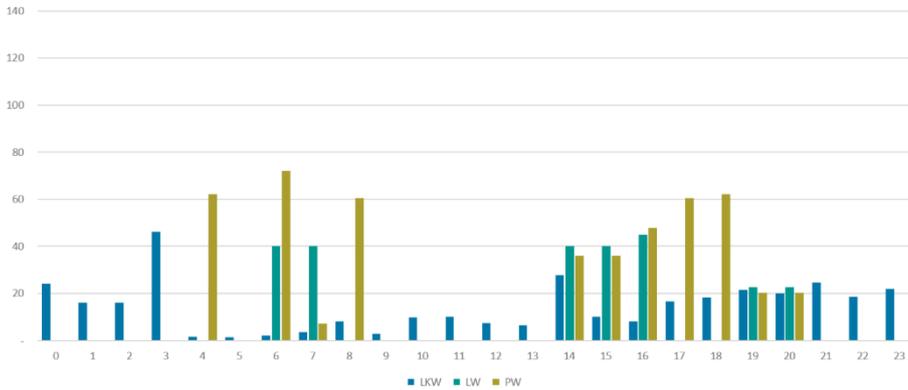
Regionales Paketzentrum Egerkingen Prognose 2025

Verkehrsbewegungen (Fahrten)

Zeit	FLE / FLV		Basen-Transporte		IZV		Boten		SA (*1)	Mitarbeitende		Gesamt			
	LKW	LW	LKW	LW	LKW	LW	LW	LW	LKW	PW	Zeit	LKW	LW	PW	
00:00 - 00:59	0	-	7	7	5	5	-	-	-	-	00:00 - 00:59	24	-	-	
01:00 - 01:59	1	-	4	4	4	4	-	-	-	-	01:00 - 01:59	16	-	-	
02:00 - 02:59	2	-	6	6	2	2	-	-	-	-	02:00 - 02:59	16	-	-	
03:00 - 03:59	3	-	23	23	-	-	-	-	-	-	03:00 - 03:59	46	-	-	
04:00 - 04:59	4	-	1	1	-	-	-	-	-	62	04:00 - 04:59	2	-	62	
05:00 - 05:59	5	-	1	1	-	-	-	-	-	-	05:00 - 05:59	1	-	-	
06:00 - 06:59	6	-	1	1	-	-	40	-	1	-	06:00 - 06:59	2	40	72	
07:00 - 07:59	7	-	1	1	-	-	40	-	2	-	07:00 - 07:59	4	40	7	
08:00 - 08:59	8	-	1	1	2	2	-	-	3	-	08:00 - 08:59	8	-	60	
09:00 - 09:59	9	-	-	-	-	-	-	-	3	-	09:00 - 09:59	3	-	-	
10:00 - 10:59	10	-	-	-	2	2	-	-	6	-	10:00 - 10:59	10	-	-	
11:00 - 11:59	11	-	-	-	2	2	-	-	6	-	11:00 - 11:59	10	-	-	
12:00 - 12:59	12	-	-	-	2	2	-	-	3	-	12:00 - 12:59	7	-	-	
13:00 - 13:59	13	-	1	1	-	-	-	-	4	-	13:00 - 13:59	6	-	-	
14:00 - 14:59	14	-	8	8	3	3	-	40	6	36	14:00 - 14:59	28	40	36	
15:00 - 15:59	15	-	2	2	1	1	-	40	4	36	15:00 - 15:59	10	40	36	
16:00 - 16:59	16	-	2	2	-	-	45	-	4	7	16:00 - 16:59	8	45	48	
17:00 - 17:59	17	-	2	2	4	4	-	-	4	60	17:00 - 17:59	17	-	60	
18:00 - 18:59	18	-	3	3	2	2	-	-	9	-	18:00 - 18:59	18	-	62	
19:00 - 19:59	19	-	3	3	3	3	-	23	9	20	19:00 - 19:59	21	23	20	
20:00 - 20:59	20	-	3	3	3	3	-	23	8	20	20:00 - 20:59	20	23	20	
21:00 - 21:59	21	-	6	6	2	2	-	-	8	-	21:00 - 21:59	24	-	-	
22:00 - 22:59	22	-	1	1	5	5	-	-	7	-	22:00 - 22:59	19	-	-	
23:00 - 23:59	23	-	5	5	6	6	-	-	-	-	23:00 - 23:59	22	-	-	
Gesamt			79	79	48	48	125	125	87	242	Gesamt	342	250	484	

1'076

Verkehrsbewegungen



Verteilung auf Verkehrsachsen

Regional								
	A2 Nord	A1 West	A1 Ost	Egerkinge nstr.	Oltnenstr.	Solothurnstr.	BPZ	Total
Anteil auf Achse	20%	10%	59%	10%	0.4%	1.4%		100%
FLE / FLV LKW	-	-	-	-	-	-	-	0
FLE / FLV LW	-	-	-	-	-	-	-	0
SA	17	9	52	8	0	1		88
Boten LW	0	40%	27%	23%	4%	6%		100%
MA PW	48	136	213	53	19	15		484
Basen- & Mail-Transporte								
Anteil auf Achse	10%	30%	60%	0%	0%	0%		100%
LKW	16	48	95	0	0	0		158
National								
Anteil auf Achse	2%	26%	65%	0%	0%	0%	7%	100%
IZV Ausgang	1	12	31	0	0	0	3	48
IZV Eingang	1	12	31	0	0	0	3	48
Total pro Achse	84	317	490	119	30	31	7	1'076
	8%	29%	46%	11%	3%	3%	1%	100%





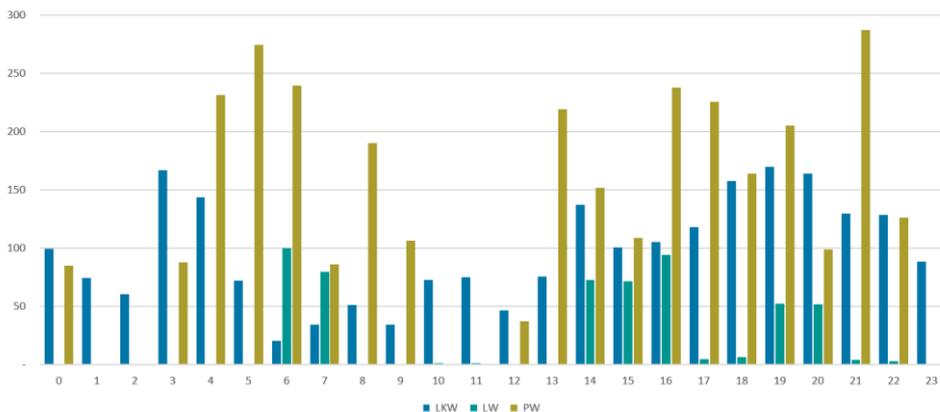
Gesamtsituation Härkingen / Egerkingen Prognose 2035

Verkehrsbewegungen (Fahrten)

Zeit	FLE / FLV		Basen- & Mail-Transporte		IZV		Boten		SA	Mitarbeitende		Gesamt			
	LKW	LW	LKW	LW	LKW	LW	LW	LW	LKW	PW	LKW	LW	PW		
00:00 - 00:59	0	4	29	29	19	19	-	-	-	85	100	-	-	85	
01:00 - 01:59	1	8	17	17	16	16	-	-	-	-	74	-	-	-	
02:00 - 02:59	2	13	15	15	9	9	-	-	-	-	61	-	-	-	
03:00 - 03:59	3	61	51	51	2	2	-	-	-	88	167	-	88	88	
04:00 - 04:59	4	112	16	16	-	-	-	-	-	204	144	-	231	231	
05:00 - 05:59	5	43	15	15	-	-	-	-	-	189	72	-	274	274	
06:00 - 06:59	6	3	7	7	-	-	80	20	3	65	20	100	239	239	
07:00 - 07:59	7	7	9	9	-	-	80	-	9	-	34	80	86	86	
08:00 - 08:59	8	6	8	8	8	8	-	-	12	-	51	-	190	190	
09:00 - 09:59	9	8	5	5	3	3	-	-	12	-	35	-	106	106	
10:00 - 10:59	10	14	9	9	9	9	-	-	24	-	73	1	-	-	
11:00 - 11:59	11	16	9	9	12	12	-	-	18	-	75	2	-	-	
12:00 - 12:59	12	11	3	3	8	8	-	-	14	19	47	0	37	37	
13:00 - 13:59	13	15	15	15	6	6	-	-	18	93	76	1	219	219	
14:00 - 14:59	14	16	35	35	13	13	-	70	26	97	137	73	152	152	
15:00 - 15:59	15	13	26	26	9	9	-	70	17	79	101	72	109	109	
16:00 - 16:59	16	13	23	23	13	13	90	-	20	157	105	94	238	238	
17:00 - 17:59	17	10	34	34	8	8	-	-	24	226	118	5	226	226	
18:00 - 18:59	18	21	41	41	7	7	-	-	40	-	158	7	164	164	
19:00 - 19:59	19	24	41	41	12	12	-	45	39	41	170	53	206	206	
20:00 - 20:59	20	27	39	39	12	12	-	45	36	59	164	52	99	99	
21:00 - 21:59	21	25	25	25	12	12	-	-	32	119	130	4	287	287	
22:00 - 22:59	22	19	24	24	17	17	-	-	27	62	129	3	126	126	
23:00 - 23:59	23	6	16	16	25	25	-	-	-	-	88	-	-	-	
Gesamt		495	46	511	511	220	220	250	250	372	1'582	1'582	2'329	3'164	

6'039

Verkehrsbewegungen



Verteilung auf Verkehrsachsen

Regional	A2 Nord	A1 West	A1 Ost	Egerkingenstr.	Oltnenstr	Solothurnstr.	PZH - BPZ	Total	
Anteil auf Achse	10%	35%	51%	3%	1%	1%	0%	100%	
FLE / FLV LKW	50	173	252	15	2	2	-	495	
FLE / FLV LW	5	16	23	1	0	0	-	46	
SA	73	42	218	34	2	5	-	500	
Boten LW	0%	40%	27%	23%	4%	6%	0%	100%	
MA PW	558	872	1'150	396	101	86	-	3'164	
Basen- & Mail-Transporte									
Anteil auf Achse	13%	29%	53%	1%	1%	1%	0%	100%	
LKW	136	297	546	15	15	15	-	1'022	
National									
Anteil auf Achse	2%	26%	61%	0%	0%	0%	10%	100%	
IZV Ausgang	5	58	135	-	-	-	22	220	
IZV Eingang	5	58	135	-	-	-	22	220	
Total pro Achse	831	1'714	2'594	577	140	138	45	6'039	
	14%	28%	43%	10%	2%	2%	1%	100%	

