



**BSB + Partner**  
Ingenieure und Planer

Coop, Direktion Immobilien

## **Coop Nationale Verteilzentrale Wangen bei Olten / Rickenbach**

**Vision 2030+**



## **Raumplanungsbericht Richtprojekt**

**Auftraggeber/in**

Kanton Solothurn, Amt für Raumplanung  
 Frau Vanessa Jenny  
 Werkhofstrasse 59, 4509 Solothurn

Coop, Direktion Immobilien  
 Herrn Markus Schwarz  
 Kasparstrasse 7  
 3027 Bern

**Verfasser/in**

BSB + Partner Ingenieure und Planer AG  
 Thomas Ledermann, Beat Jäggi  
 Von Roll-Strasse 29, 4702 Oensingen  
 Tel. 062 388 38 38  
 E-Mail: [thomas.ledermann@bsb-partner.ch](mailto:thomas.ledermann@bsb-partner.ch), [beat.jaeggli@bsb-partner.ch](mailto:beat.jaeggli@bsb-partner.ch)

**Dokumentinfo**

Dokument <b>Coop Nationale Verteilzentrale Wangen bei Olten / Rickenbach</b>	Projektnummer <b>22101.000</b>	Anzahl Seiten <b>81</b>
Koreferat <b>Thomas Ledermann</b>	Datum <b>29.09.2022</b>	Kürzel <b>tle</b>
Ablageort K:\Umweltplanung\Wangen b. Olten\22101 Nationales Verteilzentrum NVZ Coop Rickenbach, Wangen bei Olten\06 Produkte\01 Berichte\Planungsbericht Richtprojekt\Vorprüfung 2024\Planungsbericht Richtprojekt 241115.docx		
Gedruckt	<b>14.11.2024</b>	

**Änderungsverzeichnis**

Version	Status, Änderung	Autor	Datum
001	Entwurf, interne Version	BJ	06.05.2022
002	Entwurf zur Stellungnahme Bauherrschaft	BJ, tle	19.05.2022
003	Ergänzung Angaben Coop, Kerngruppe	BJ	02.06.2022
004	Präsentation Steuerungsgruppe	BJ	06.06.2022
005	Laufende Aktualisierungen, Ergänzung Richtprojekt	BJ	05.08.2022
006	Vollständiger Entwurf zuhanden Steuerungsgruppe	BJ	05.09.2022
100	Eingabe Amt für Raumplanung	BJ	07.10.2022
200	Auflage Richtplananpassung	BJ	03.04.2023
300	Vorprüfung Nutzungsplanung	BJ	11.11.2024

## Inhaltsverzeichnis

<b>0</b>	<b>Zusammenfassung, Kernaussagen</b>	<b>5</b>
<b>1</b>	<b>Einleitung, Ausgangslage Coop NVZ</b>	<b>8</b>
1.1	Coop Detailhandelsgeschäfte	8
1.2	Logistik für Artikel des täglichen Bedarfs	8
1.3	Nationale Verteilzentrale Wangen bei Olten	9
1.4	Bedeutung der NVZ für Coop	10
1.5	Lage, Erschliessung	10
1.6	Bedeutung der Logistikbranche	11
1.7	Geschichte Coop NVZ Wangen, 1960 - 2022	14
1.8	Infrastruktur und Betrieb, Stand 2022	17
1.9	Sofortmassnahmen 2022-2025	18
<b>2</b>	<b>Coop NVZ, Vision 2030+</b>	<b>20</b>
2.1	Bedürfnisse, Ziele	20
2.2	Planungshorizonte, Etappierung	20
<b>3</b>	<b>Planungsprozess und Verfahren</b>	<b>22</b>
3.1	Richtprojekt	22
3.2	Projektorganisation Richtprojekt	25
3.3	Kantonale Richtplanung	25
3.4	Kantonale Nutzungsplanung	26
<b>4</b>	<b>Ausgangslage Raumplanung</b>	<b>28</b>
4.1	Kantonale / regionale Planungen	28
4.2	Orts- und Nutzungsplanungen	30
<b>5</b>	<b>Ausgangslage Verkehr, Infrastruktur</b>	<b>36</b>
5.1	Verkehrserzeugung Coop NVZ Wangen	36
5.2	Verkehrerschliessung, Verkehrsinfrastruktur	38
<b>6</b>	<b>Vergleichbare Vorhaben / Planungen</b>	<b>44</b>
<b>7</b>	<b>Richtprojekt</b>	<b>46</b>
7.1	Zweck, künftige Funktion der Coop NVZ	46
7.2	Wirtschaftliche Bedeutung des Vorhabens	47
7.3	Flächenbeanspruchung	50
7.4	Gestaltungskonzept, Architektur	52
7.5	Siedlungs- und Landschaftsbild	52
7.6	Arealentwicklung, Visualisierungen	55
7.7	Fassadengestaltung	57
7.8	Nutzung von Dachflächen und Fassaden	59

7.9	Freiflächen, Naturwerte	60
7.10	Freiflächen, Aufenthaltsbereiche Aussenraum	61
7.11	Sozial-, Verpflegungs-und Pausenräume	61
7.12	Zugang auf das Areal	62
7.13	Naturgefahren	62
7.14	Energie	63
7.15	Nachhaltigkeit	63
<b>8</b>	<b>Verkehr örtlich, überörtlich</b>	<b>65</b>
8.1	Verkehrsentwicklung Coop NVZ Strasse, Bahn	65
8.2	Verteilung des Strassenverkehrs Coop NVZ	68
8.3	Cargo Sous Terrain	71
8.4	Arbeitspendler, Modal Split der Beschäftigten	72
8.5	Drittnutzungen des Parkhauses	74
8.6	Folgerungen Verkehr	74
<b>9</b>	<b>Schlussfolgerungen</b>	<b>76</b>
9.1	Bedeutung des Vorhabens	76
9.2	Wirtschaftliche Bedeutung, Arbeitsplätze	76
9.3	Voraussetzungen Raumplanung	77
9.4	Flächen, Nutzungen	77
9.5	Gestaltung, Siedlungsbild	78
9.6	Verkehr	79
9.7	Würdigung	80

## 0 Zusammenfassung, Kernaussagen

### Coop NVZ Wangen bei Olten / Rickenbach

#### Zielsetzung, Zweck des vorliegenden Berichts

Der vorliegende Raumplanungsbericht zur Richtplananpassung 2022 dient als Grundlage zum besseren Verständnis und als Erläuterung des Vorhabens Coop am Standort in Rickenbach/Wangen bei Olten.

Der Bericht enthält die Analyse der Ist-Situation und umreißt in groben Zügen die Auswirkungen des Vorhabens. Er legt die betroffenen Interessen dar und zeigt auf, wie sie berücksichtigt werden.

Das skizzierte Richtprojekt und die vorgesehenen Massnahmen gehen bereits über stufengerechte Abklärungen der Richtplanung hinaus. Sie dienen dazu, das Vorhaben auf Stufe Richtplanung besser beurteilen zu können und geeignete Handlungsanweisungen für die nachfolgende Nutzungsplanung zu formulieren. Der Bericht soll im kantonalen Nutzungsplanverfahren unter der Federführung des Bau- und Justizdepartements als Erläuterungsbericht im Sinn von Art. 47 der eidgenössischen Raumplanungsverordnung fortgeschrieben werden.

#### Bedeutung, Funktion Coop NVZ Wangen

Die Nationale Verteilzentrale Coop NVZ in Wangen bei Olten / Rickenbach ist die zentrale Logistikplattform für die Versorgung sämtlicher Coop-Detailhandelsgeschäfte in der ganzen Schweiz mit Artikeln des täglichen Bedarfs.

Coop sieht vor, ihre nationale Verteilzentrale weiterhin am Standort Wangen bei Olten / Rickenbach zu betreiben und weiterzuentwickeln. Damit dies möglich ist, muss der Betrieb zwingend an die aktuellen und zukünftigen Bedürfnisse der Betreiberin angepasst werden.

#### Vision 2030+

Der Erneuerungsbedarf in der Coop NVZ führte zur Entwicklung einer Vision 2030+ zur Anpassung der baulichen Infrastruktur an die Bedürfnisse in den Jahren 2022 bis 2030 und darüber hinaus.

### Richtprojekt

Die Planungsarbeiten zur Umsetzung der Vision 2030+ wurden im Jahr 2019 aufgenommen. In einer ersten Vorprüfung des Planungsdossiers hat das Amt für Raumplanung ARP festgestellt, dass vor der Beurteilung des konkreten Projekts eine Aufarbeitung und Prüfung übergeordneter Aspekte im Rahmen eines Richtprojekts durchzuführen ist.

Im vorliegenden Planungsbericht zum Richtprojekt werden dargestellt:

- Die Projektorganisation für die Bearbeitung des Richtprojekts mit Kern- und Steuerungsgruppe
- Die Betriebliche Ausgangslage und Handlungsbedarf für Coop
- Das Vorhaben Vision 2030+ für die Erneuerung und Erweiterung der NVZ, aufgeteilt
  - in Sofortmassnahmen (im Rahmen des rechtsgültigen Gestaltungsplans von 1983 umsetzbar)
  - Bis 2030 umzusetzende Massnahmen (erfordern Anpassungen der Richt- und Nutzungsplanung)
- Die Ausgangslage, Ziel und Vorgehen im Bereich Raumplanung und Verkehr
  - Raumplanerische Voraussetzungen
  - Bezug zwischen dem Vorhaben Vision 2030+ und relevanten Planungen / Konzepten von Kanton und Gemeinden
- Flächen, Kubaturen, Gestaltung
  - Flächenbeanspruchung und Kubaturen heute und mit «Vision 2030+»
  - Grundsätze zur Gestaltung, Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild
  - Nutzungen auf dem Betriebsareal
- Auswirkungen des Vorhabens im Bereich Verkehr
  - Verkehrserzeugung Coop NVZ heute
  - Zukünftige Entwicklung des Güterverkehrs
  - Verlagerung des Güterverkehrs auf die Bahn
  - Alternative Verkehrsträger, Chancen und Risiken durch Cargo Sous Terrain
  - Personenverkehr, Verkehr durch Arbeitspendler

**Folgerungen, Beurteilung****Vision 2030+**

Wie die Bearbeitung und Diskussion des Richtprojekts zeigte, kann die Coop NVZ in Wangen / Rickenbach mit Umsetzung der Vision 2030+ ihrer zentralen Bedeutung für die Coop-Logistik und damit für die Landesversorgung weiterhin gerecht werden.

**Schlussfolgerungen Vision 2030+**

Mit der Umsetzung der Vision 2030+

- wird der Bestand und die Weiterentwicklung der Coop NVZ am Standort Wangen bei Olten / Rickenbach gesichert,
- werden die baulichen und betrieblichen Voraussetzungen geschaffen, um den Güterverkehr möglichst weitgehend von der Strasse auf die Bahn zu verlagern,
- wird sichergestellt, dass der Betrieb der NVZ keine unkontrollierte, übermässige Zunahme der Strassentransporte auslösen wird,
- wird die Integration der zukünftigen Betriebsanlagen in das Orts- und Landschaftsbild sichergestellt.

# 1 Einleitung, Ausgangslage Coop NVZ

## 1.1 Coop Detailhandelsgeschäfte

**Coop Detailhandelsgeschäfte** Coop betreibt in der Schweiz mehr als 2'300 Verkaufsstellen ab rund 30 m<sup>2</sup> bis über 8'000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche. Dies sind neben den Coop Lebensmittelmärkten 31 Coop City Warenhäuser, 125 Jumbo Baumärkte plus weitere Geschäfte wie Coop Pronto usw.

Mit diesen Angeboten zählt Coop seit Jahrzehnten zu den grössten, für die Versorgung der Bevölkerung mit Gütern aller Art bedeutendsten Detailhändlern der Schweiz.

**Artikel des täglichen Bedarfs** Aktuell werden Artikel des täglichen Bedarfs in rund 1'400 Coop Verkaufsstellen verkauft. Diese Verkaufsstellen werden täglich beliefert.

## 1.2 Logistik für Artikel des täglichen Bedarfs

**Nationale Verteilzentralen** Coop betreibt für Artikel des täglichen Bedarfs insgesamt vier nationale Verteilzentren. Neben Wangen bei Olten sind dies Pratteln für Wein, Schafisheim für Tiefkühlprodukte und Langenthal für Aktionen und Trophy-Artikel.

In den nationalen Verteilzentralen werden Artikel von den Produzenten oder Grosshändlern angeliefert, ein- und ausgelagert, kommissioniert und für die Weiterverteilung an die regionalen Verteilzentren von Coop bereitgestellt.

**Regionale Verteilzentralen** Coop folgt dem Grundsatz, dass die Ware immer so nahe wie möglich bei den Kunden an Lager liegt. Frischprodukte sowie Food/Non-Food Grossmengen und Aktionen werden direkt von den Produzenten an die 6 regionalen Verteilzentralen in Aclens (VD), Bern, Schafisheim (AG), Gossau (SG), Chur (GR) und Castione (TI) angeliefert. Das logistische Handling (Warenprüfung, Kommissionierung, Belieferung, Entsorgung) erfolgt vollständig in diesen regionalen Verteilzentralen.

Dies betrifft folgende Warengruppen:

- Backwaren, Konditorei
- Früchte und Gemüse
- Molkerei
- «Superschnelldreher» Food, Near-Food, Getränke

Weitere Warengruppen wie Frischconvenienceartikel, Fleisch, Fisch, Blumen und Pflanzen werden von externen Lieferanten vorkommissioniert in die regionalen Verteilzentralen angeliefert. Dazu kommen die Lieferungen aus den nationalen Verteilzentralen wie der NVZ Wangen.

Alle diese Artikel werden von den regionalen Verteilzentralen an die Filialen ausgeliefert.

Tiefkühlartikel werden schweizweit exklusiv ab dem Standort Schafisheim distribuiert.

### 1.3 Nationale Verteilzentrale Wangen bei Olten

#### Coop NVZ Wangen bei Olten

Seit den frühen 1960er Jahren betreibt die Coop Genossenschaft in den Gemeinden Wangen bei Olten und Rickenbach (SO) eine nationale Verteilzentrale (Coop NVZ) für Food-, Near-Food- und Non-Food-Artikel. Die Nationale Verteilzentrale Wangen bei Olten ist eine zentrale Logistikplattform für die Versorgung der Coop-Detailhandelsgeschäfte in der ganzen Schweiz.

Aktuell (Stand 2022) sind in der Verteilzentrale rund 750 Personen beschäftigt, davon etwa 600 im Bereich Logistik und 150 in der Verwaltung.

#### Tätigkeiten

Der Betriebszweck bzw. die hauptsächlichen Tätigkeiten im Coop NVZ Wangen bei Olten umfassen

- die Anlieferung von palettierten Waren vom Ort der Produktion bzw. vom Lieferanten (Gross- oder Zwischenhändler) per Bahn oder Strassentransport,
- die Einlagerung und Reservehaltung dieser Waren,
- die Auslagerung und Kommissionierung dieser Waren,
- die Auslieferung dieser Waren per Bahn oder Strassentransport an die regionalen Verteilzentralen von Coop sowie Verkaufsstellen in der gesamten Schweiz.

Neben den Logistikeinrichtungen befindet sich die zentrale Reparatur- und Servicestelle von Coop für Velos, Rasenmäher und Haushaltgeräte in der NVZ.

#### Warenpalette

Handling und Lagerung der langsam drehenden Artikel des täglichen Bedarfs (rund 20'000 Artikel) erfolgen bei Coop ausschliesslich in der NVZ Wangen.

Dazu gehören namentlich

- Teigwaren, Mehl, Zucker, Schokolade, Biscuits usw.
- Getränke
- Speiseöle, Fette
- Wasch-/Reinigungsmittel, Körperpflege, Raucherwaren, Batterien, Glühlampen, Alufolien usw.
- Tiernahrung
- Papeterie, Küchenbedarf, Spielwaren usw.

In der NVZ Wangen werden keine Frischprodukte umgeschlagen, kommissioniert oder gelagert.

## 1.4 Bedeutung der NVZ für Coop

### Funktion der NVZ Wangen bei Olten

Der Betrieb der Coop NVZ Wangen bei Olten / Rickenbach hat somit eine absolut **zentrale Rolle in der schweizweiten Coop-Logistik**.

Über die Coop NVZ wird die **Versorgung sämtlicher Coop Verkaufsstellen mit Artikeln des täglichen Bedarfs** sichergestellt.

Coop plant, dass die Coop NVZ ihre zentrale Rolle in der Coop-Logistik weiterhin wahrnehmen soll.

## 1.5 Lage, Erschliessung

Die NVZ liegt auf dem Gebiet der Gemeinden Wangen bei Olten und Rickenbach (SO) in einer zusammenhängenden Industrie- und Gewerbezone. Die Gemeindegrenze verläuft durch das Betriebsareal.

Das Areal der NVZ ist auf der Nordseite durch die Industriestrasse bzw. Industriestrasse Ost begrenzt, auf der Südseite durch die Bahnlinie der SBB.

Gegen Osten (Seite Wangen bei Olten) ist das Betriebsareal durch Gewerbebauten Dritter begrenzt. Gegen Westen (Seite Rickenbach) begrenzen die Ufergehölze des Dorfbachs (teilweise innerhalb des Betriebsareals und als Hecken klassiert), der Dorfbach und die Mühlegasse das Areal.



Abbildung 1 Lage des Coop NVZ (gelbe Ellipse)  
Orthofoto Google Earth. Eigene Ergänzung Lage Coop NVZ

#### Verkehrerschliessung

Das Areal ist für den Strassenverkehr von der Industriestrasse her erschlossen. Auf der Südseite besteht ein Bahnanschluss, der für die An- und Auslieferung von Gütern genutzt wird.

## 1.6 Bedeutung der Logistikbranche

#### Bedeutung und Problematik des Logistik-Sektors

Das Kerngeschäft und die Herausforderung der Logistikbranche ist die Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft und die Sicherstellung der Funktionsfähigkeit von Lieferketten und Warenströme. Das Wirken und die Relevanz der Logistikbranche bleibt dabei meist im Verborgenen.

Im Regierungsratsbeschluss RRB Nr. 2022/666 vom 26. April 2022 (Beantwortung einer Interpellation im Kantonsrat) hat der Regierungsrat zur Bedeutung von Logistikbetrieben bzw. -standorten Stellung genommen. Einige Kernaussagen aus dem RRB (Auszug aus dem Text, eigene Hervorhebungen):

«Die Logistik als Teil eines effizienten Güterverkehrssystems ist Voraussetzung für eine funktionierende und florierende Wirtschaft und widerspiegelt auch unseren Lebensstil bzw. die Bedürfnisse der Bevölkerung. Sie versorgt Haushalte und Unternehmen mit Waren und ist damit für unseren Alltag als **«systemrelevant»** einzustufen (...). Aufgrund des anhaltenden Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums **hält auch die**

**Nachfrage nach Logistikdienstleistungen schweizweit weiter an. Jüngst ist sogar ein **Nachholbedarf** (...) festzustellen.»**

Sehr ähnliche Aussagen finden sich auch in der regierungsrätlichen Beantwortung einer Interpellation im Kantonsrat aus dem Jahr 2021. Diese gibt einen Einblick in die Bedeutung («Systemrelevanz»), aber auch die Problematik von Logistikbetrieben im Kanton Solothurn (Auszug aus dem Text, eigene Hervorhebungen):

«Das Thema Logistik wird den Kanton Solothurn auch in Zukunft beschäftigen, insbesondere auch durch die vorhandenen Gunstlagen an mit dem Nationalstrassennetz gut erschlossenen Orten. Die Bedeutung der Logistikbranche nimmt weiterhin zu; darauf weisen auch die steigenden Zahlen im Onlinehandel hin. Im Rahmen der COVID-19-Krise hat sich zudem gezeigt, dass die Logistik als **«systemrelevant»** für das Funktionieren unseres Alltags einzustufen ist. Aufgrund des nachweislich hohen Flächenbedarfs und des resultierenden (Schwer-) Verkehrsaufkommens ist sie aber auch umstritten. Für die Unternehmen der Logistik wird es aufgrund des knapper werdenden Raums immer schwieriger, bestehende Standorte zu erweitern oder neue Standorte an geeigneten Lagen zu entwickeln. Es besteht die Gefahr, dass auf raumplanerisch unerwünschte Standorte ausgewichen wird. Dies mit allen nachteiligen Folgen wie z.B. der Beeinträchtigung bestehender Siedlungen oder unnötig langer Zulaufstrecken zur Autobahn. Das Ziel des Kantons besteht darin, dass Logistiknutzungen an **besonders geeigneten Standorten** liegen, und die **Flächen optimal (flächensparend) genutzt** werden. Ein optimaler Standort zeichnet sich dadurch aus, dass er im **urbanen oder agglomerationsgeprägten Raum** liegt und möglichst direkt - ohne Ortsdurchfahren oder Wohngebiete zu belasten - an die **Autobahn angeschlossen** ist. Auch die Möglichkeit der **Erschliessung mit Industriegeleisen** ist zu berücksichtigen. Ein Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, d.h. die Planung von neuen Erschliessungen, steht hingegen nicht im Vordergrund. Für eine langfristige raumplanerische Sicherung von Flächen für Logistiknutzung eignet sich das **Instrument des kantonalen Richtplans**. Es erscheint wichtig, die Entwicklung der Logistikstandorte nicht einfach dem Zufall zu überlassen, sondern in Zusammenarbeit mit den Standortgemeinden auf eine Entwicklung an dafür optimal gelegenen Standorten hinzuwirken.»

Quelle: [https://so.ch/fileadmin/internet/pd/pdf/protokolle/2021/2021\\_Session\\_II\\_Sitzung\\_6.pdf](https://so.ch/fileadmin/internet/pd/pdf/protokolle/2021/2021_Session_II_Sitzung_6.pdf).

**Der Logistik-Sektor  
in der Region**

Für die Erarbeitung der Grundlagen zu einer gemeinsamen Wirtschaftszone im Gäu wurden durch das Büro GSP im Jahr 2012 Standortanalysen durchgeführt.

Folgende, für die Entwicklung des Logistiksektors in der Region Gäu günstige Standortfaktoren werden in den Schlussfolgerungen hervorgehoben:

- erstklassige Verkehrserschliessung
- traditionelle Unternehmungen im Bereich Verkehr und Transport mit guten Voraussetzungen

Bei der Beurteilung der speziellen Bedeutung des Logistik-Sektors wurden insbesondere in Erwägung gezogen, dass Logistikbetriebe je länger desto weniger reine „Lagerhäuser“ sind, sondern dass dort diverse zusätzliche Dienstleistungen erbracht werden.

**Trends: Chancen und Risiken**

Die Beurteilung zeigt auf, dass die Logistiksparte regional eine hohe Bedeutung aufweist und auch künftig ihre Bedeutung haben wird.

Eine Entwicklung des Wirtschaftsraum Gäu unter bewusster Ausklammerung der Logistiksparte wäre wenig sinnvoll. Dies wäre ein Verzicht auf eine der grossen Stärken, welche der Standort ausspielen kann.

## 1.7 Geschichte Coop NVZ Wangen, 1960 - 2022

### Coop nationale Einkaufs- und Verkaufszentrale

Die ersten Bauten der heutigen NVZ wurden durch Coop ab 1958 als nationale Einkaufs- und Verkaufszentrale Non-Food errichtet. Ursprünglich wurden am Standort auch Schuhe produziert. Die folgende Tabelle zeigt einen Überblick über die Entwicklung zum heutigen NVZ.

### Planungsgeschichte

Die ersten, heute noch bestehenden Bauten der Coop NVZ wurden ohne raumplanerische Verfahren im heutigen Sinn genehmigt und erstellt. Es liegen keine genaueren Angaben über den damaligen Verfahrensablauf vor.

**Anmerkung:** Der Verfassungsartikel über die Raumplanung datiert aus dem Jahr 1969, das Raumplanungsgesetz RPG trat am 1. Januar 1980 in Kraft und die Raumplanungsverordnung RPV am 1. September 2000. Damit konnte sich die ursprüngliche Planung noch nicht auf diese Bestimmungen abstützen.

Tabelle 1 Entwicklung der Coop Verteilzentrale NVZ Wangen bei Olten 1960 - 2022

Jahr	Ausbauschritt	Betriebsfläche	Anzahl Beschäftigte
1960 - 1961	Errichtung der nationalen Einkaufs- und Verkaufszentrale Non-Food, einschliesslich Schuhproduktion	85'000 m <sup>2</sup>	410
1961 - 1968	Marginale Aus- und Umbauten.	+2'500 m <sup>2</sup>	+50
<b>1983</b>	<b>Genehmigung des heute rechtsgültigen Gestaltungsplans</b>	<b>Grundlage für die Entwicklung der heutigen NVZ</b>	
1987 - 1988	Erstellung Hochregallager	+ 8'900 m <sup>2</sup>	+10
2001 - 2003	Erneuerung / Retrofit. Ausbau zur nationalen Zentrale für Non-Food und Food	+ 7'600 m <sup>2</sup>	+160
2003 - 2021	Stetig wachsendes Warenvolumen ohne bauliche Erweiterung	--	+180
<b>2010</b>	<b>Erarbeitung Gestaltungsplan Husmatt mit UVB</b>	<b>Verfahren abgebrochen</b>	
Ab 2018	Erarbeitung der «Vision 2027» zur Erneuerung der NVZ	Konzepte und Projekte in Bearbeitung	
<b>2020</b>	<b>Kantonale Vorprüfung Kantonalen Gestaltungsplan und Teilzonenplan Coop NVZ Wangen</b>	<b>Auslöser / Grundlage für die aktuelle Erarbeitung Richtprojekt</b>	

**Bauten der nationalen Einkaufs- und Verkaufszentrale in den ersten Betriebsjahren**

Abbildung 2 «Coop nationale Einkaufs- und Verkaufszentrale», ca. 1960  
(Frey Architekten, Olten)

**Gestaltungsplan 1983**

Im Jahr 1983 wurde im Hinblick auf die damals anstehende Erweiterung der NVZ ein Gestaltungsplan erarbeitet. Das heute bestehende Hochregallager wurde auf der Grundlage dieses heute noch rechtsgültigen Gestaltungsplans errichtet.

Heute ist der Gestaltungsplan 1983 als «altrechtlich» zu bezeichnen und entspricht in vielen Aspekten nicht mehr den Rahmenbedingungen des Planungs-, Bau- und Umweltrechts.

So wurden im Plan zwar die zulässigen Nutzungen und Gebäudehöhen festgelegt. Sonderbauvorschriften, ein Raumplanungsbericht und weitere, heute geforderte Unterlagen fehlen jedoch. Es wurde auch nie eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt, da die entsprechenden

Rechtsgrundlagen (Umweltschutzgesetz USG und UVP-Verordnung) erst am 1. Januar 1985 und 1. Januar 1989 in Kraft traten.

Die gemäss dem Gestaltungsplan 1983 möglichen Ausbauten auf dem Areal wurden bislang nicht voll ausgeschöpft. Dies gilt insbesondere für die im Gestaltungsplan vorgesehene Überbauung des Personalparkplatzes.

Eine vollständige Umsetzung des Gestaltungsplans aus dem Jahr 1983 entspricht nicht mehr den aktuellen Bedürfnissen von Coop als Eigentümerin und Betreiberin.

**Gestaltungsplan 2010**

Im Jahr 2010 wurde ein neuer Gestaltungsplan erarbeitet, der die Weiterentwicklung des Coop NVZ ermöglichen und regeln sollte. Diese Planung wurde abgebrochen.

**Entwurf kantonaler Nutzungsplan 2019 - 2020**

Im Jahr 2019 ist ein Entwurf für eine neue Nutzungsplanung Coop NVZ («Gestaltungs- und Teilzonenplan Coop NVZ Wangen») mit Umweltverträglichkeitsbericht erarbeitet worden. Der Entwurf war zunächst als kommunale Planung in den beiden Standortgemeinde Wangen bei Olten und Rickenbach konzipiert. Im Lauf der Arbeiten zeigte sich, dass die Planung sinnvollerweise als kantonaler Nutzungsplan aufzugleisen ist.

Das Planungsdossier ist am 4. April 2020 zur kantonalen Vorprüfung an das Amt für Raumplanung ARP eingereicht worden. Am 9. November 2020 erfolgte eine Stellungnahme des ARP wie folgt.

- Das im Gestaltungs- und Teilzonenplan festgelegte Verkehrsaufkommen von maximal 860 Nutzfahrzeugfahrten pro Tag wurde kritisch beurteilt.
- In der Stellungnahme wurde festgehalten, dass «sich die Limitierung weniger aus den Umweltkriterien (...) ergibt, als vielmehr aus der raumplanerischer Beurteilung des Standorts.

Die aktuellen Planungsarbeiten 2022 bis 2025 stellen eine Weiterführung der Planung von 2019 dar.

## 1.8 Infrastruktur und Betrieb, Stand 2022

### Coop NVZ Wangen heute

Der aktuelle Stand der Coop NVZ basiert auf den rechtsgültigen Grundlagen, die mit dem Gestaltungsplan 1983 geschaffen wurden.

Die letzte bauliche Erweiterung stammt aus der Zeit von 2001 bis 2003 (siehe Tabelle 1). Seither werden die laufend zunehmenden Warenströme und die wachsenden Aufgaben der NVZ in den bestehenden, mittlerweile 20 bis 60-jährigen baulichen Strukturen abgewickelt.

### Entwicklung ca. 2000 bis 2020

Was dies bedeutet, kann an den folgenden Eckdaten zur Entwicklung des Warenverkehrs in den letzten 20 Jahren ermessens werden:

- Entwicklung des im NVZ betreuten Sortiments
  - Jahr 2000                      12'000 Artikel
  - Jahr 2020                      20'000 Artikel (+ 67%)
- Entwicklung der Warenmengen in Colis (Paketen) / Jahr
  - Jahr 2000                      48 Millionen Pakete
  - Jahr 2020                      85 Millionen Pakete (+ 77%)

(Quelle: Daten Coop, Präsentation vor dem Regierungsrat Solothurn, 26.4.2021)

### Bauvolumen 2022

Die folgende Abbildung zeigt den heutigen Ausbaustand der Coop NVZ als schematische Volumendarstellung.

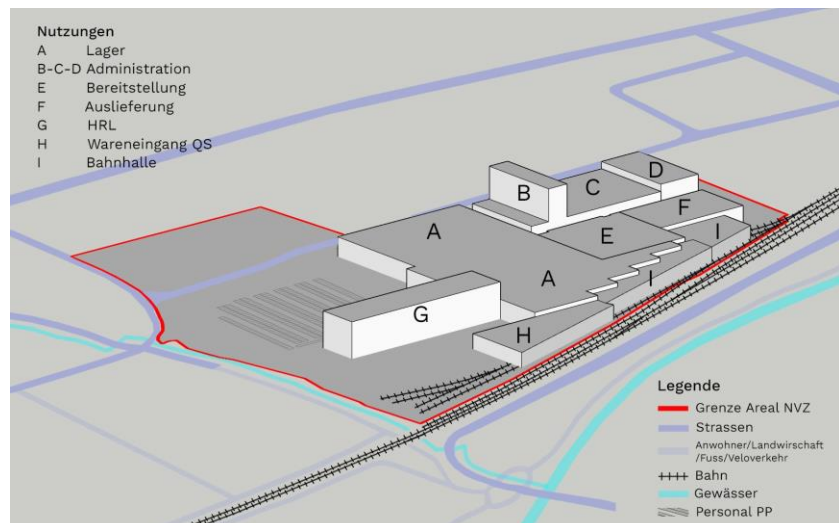


Abbildung 3 Coop NVZ Wangen, schematische Volumendarstellung der heutigen Bauten 2022 (Grafik Coop, S+B)

## 1.9 Sofortmassnahmen 2022-2025

### Handlungsbedarf

Die Entwicklung der letzten 20 Jahre, sowohl in Bezug auf das Warensortiment wie auch die Menge der umgeschlagenen Colis (Pakete) zeigt, dass die Infrastruktur vor Ort den heutigen Anforderungen bei weitem nicht mehr entspricht.

Noch weniger ist die heute bestehende Infrastruktur dazu geeignet, die zukünftigen Anforderungen an die nationale Verteilzentrale von Coop zu erfüllen.

Um die aktuellen, dringendsten Bedürfnisse abzudecken, sieht Coop vor, eine erste Aktualisierung der NVZ im Rahmen des rechtsgültigen Gestaltungsplans 1983 durchzuführen.

### Sofortmassnahmen

Kurzfristig plant Coop die Realisierung folgender Massnahmen:

- Erweiterung der Bahnhalle mit dem Ziel, Kapazität zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Bahn zu schaffen (siehe Abbildung – Bereich I)
- Erweiterung des Hochregallagers HRL (siehe Abbildung – Bereich G)
- Schaffung von Logistikflächen für die Bedienung des erweiterten Bahnanschlusses und des HRL, Warenfluss inkl. Konfektionierung usw. (siehe Abbildung – Bereiche G, H)

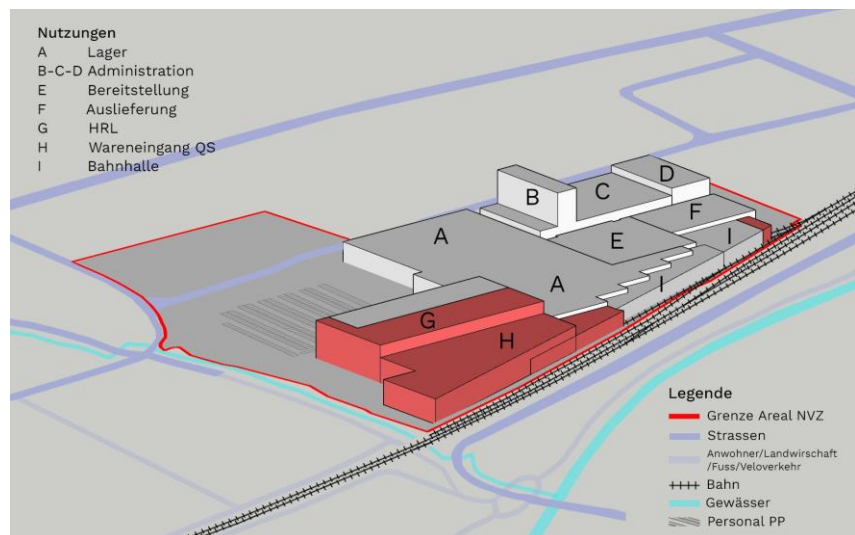


Abbildung 4 Schematische Volumendarstellung der vorgesehenen baulichen Sofortmassnahmen (Grafik S+B, Coop)

**Verfahren**

Die Sofortmassnahmen werden auf der Grundlage des rechtsgültigen Gestaltungsplans geplant und im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens der beiden Standortgemeinden realisiert.

Die entsprechenden Abklärungen wurden im Frühjahr 2022 zwischen der Bauherrschaft, den Standortgemeinden Wangen und Rickenbach sowie dem Amt für Raumplanung durchgeführt.

Ab Juli 2022 wurden die Unterlagen zum Baugesuch ausgearbeitet. Die Baubewilligungen wurden am 20. April 2023 durch die Gemeinde Wangen bei Olten und am 23. Oktober 2023 durch die Gemeinde Rickenbach erteilt.

**Zeithorizont für die Planung und Umsetzung der Sofortmassnahmen bis 2025.**

## 2 Coop NVZ, Vision 2030+

### 2.1 Bedürfnisse, Ziele

#### Hauptziel Coop

Coop sieht vor, ihre nationale Verteilzentrale weiterhin am Standort Wangen bei Olten / Rickenbach zu betreiben und weiter zu entwickeln.

Damit dies möglich ist, muss der Betrieb zwingend an die aktuellen und zukünftigen Bedürfnisse der Betreiberin angepasst werden.

#### Erneuerungsbedarf NVZ

Der Erneuerungsbedarf betrifft insbesondere

- die Erweiterung der Lagerkapazität im Hochregallager,
- die Erweiterung der Kapazität für Warenumschlag, Ein-, Auslagerung und Konfektionierung,
- die Aktualisierung der Verkehrsanbindung für eine vermehrte Verlagerung der Transporte von der Strasse auf die Bahn,
- die Konzentration der Verwaltung am Standort Basel, mit Ersatz des Bürohochhauses in Wangen durch Logistikbauten.

Die Erweiterung wird innerhalb der heute bereits rechtsgültig ausgeschiedenen Bauzone, mehrheitlich im heutigen Betriebsareal realisiert.

### 2.2 Planungshorizonte, Etappierung

#### Mittelfristige Bedürfnisse bis 2030

Mittelfristig sollen folgende baulichen Massnahmen in zwei Etappen umgesetzt werden:

- Etappe 1: Rückbau des Bürohochhauses (siehe Abbildung – Bereiche B, C)
- Etappe 2: Aus- und Neubauten: Warenausgang, Büro- und Sozialräume, Logistik Anbau West, Neubau Parkhaus für Personal

**Zeithorizont für die Planung und Umsetzung der 1. und 2. Etappe bis 2030.**

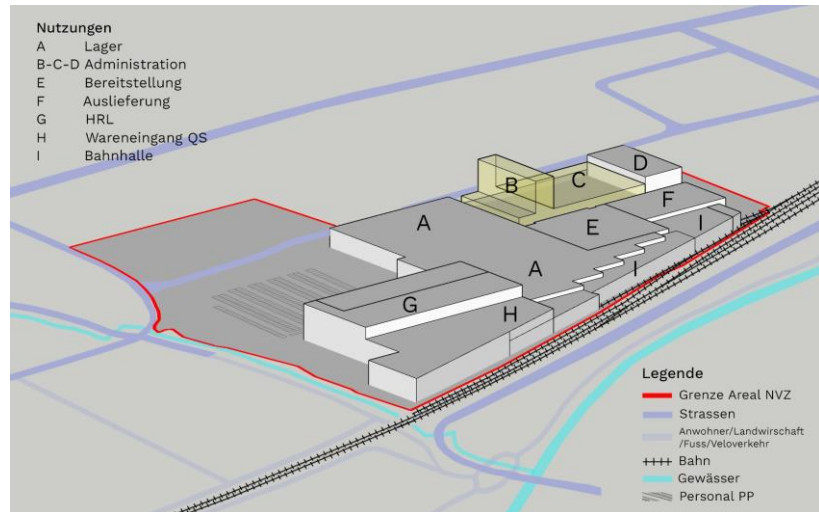


Abbildung 5 Schematische Darstellung Ausbau 1. Etappe: Rückbau Hochhaus, 2027 (Grafik Coop, S+B)

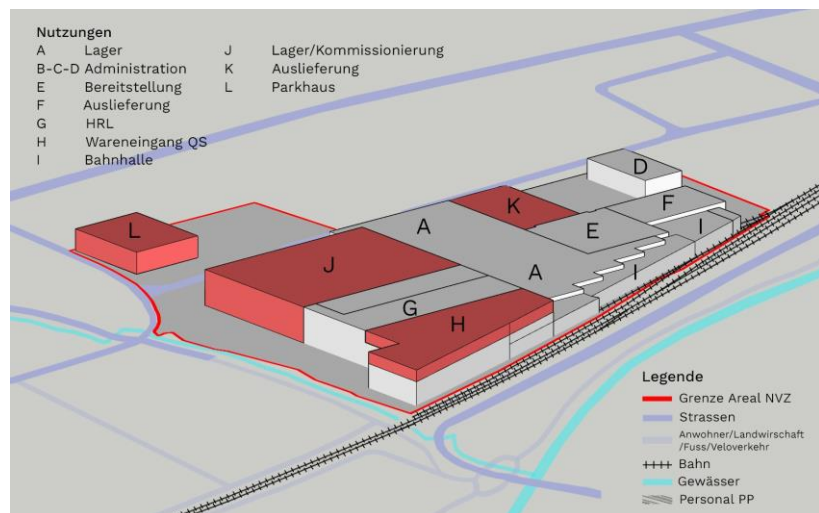


Abbildung 6 Schematische Darstellung 2. Etappe: Neubau Wareneingang, Büro- und Sozialräume, Aufstockung Bahnhalle und Parkhaus für das Personal 2027 bis 2030 (Grafik Coop, S+B)

#### Langfristige Entwicklung bis 2050

Für den Zeithorizont von 2030 bis 2050 geht Coop davon aus, dass die Warenströme / Volumina weiter zunehmen werden und in den bis 2030 erneuerten Anlagen abgewickelt werden können.

Die Ausführungen zum Richtprojekt in Kapitel 0 dieses Bericht erläutern die mittel- bis langfristige Entwicklung von Coop.

#### Handlungsbedarf Nutzungsplanung

Die rechtsgültige Nutzungs- bzw. Sondernutzungsplanung (Gestaltungsplan) aus dem Jahr 1983 bildet die mittelfristig erforderliche / geplante Entwicklung nicht vollständig ab. Sie ist daher in einem «neuen» Gestaltungsplan planungsrechtlich festzulegen.

## 3 Planungsprozess und Verfahren

### 3.1 Richtprojekt

#### Folgerung aus dem Planungsentwurf 2019

#### Bedarf für ein Richtprojekt

Die Planung 2019 konzentrierte sich auf den Perimeter der Coop NVZ und deren unmittelbare Umgebung. Aus der Diskussion des Planungsentwurfs «2019» bzw. der Stellungnahme der kantonalen Fachstellen resultierte,

- dass der Kanton Solothurn, vertreten durch das Amt für Raumplanung ARP eine zentrale Rolle in der Weiterbearbeitung spielen und das Verfahren entsprechend strukturieren wird,
- dass die Auswirkungen im örtlichen und regionalen Kontext in einem Richtprojekt aufzuarbeiten sind.

#### Zweck des Richtprojekts

#### Bedeutung, Funktion des Richtprojekts

Vor der Weiterbearbeitung des kantonalen Nutzungsplans Coop NVZ sind die Bezüge zwischen dem Vorhaben vor Ort und «übergeordneten» bzw. regionalen Aspekten in einem Richtprojekt aufzuarbeiten.

Ein breit akzeptiertes Richtprojekt ist somit entscheidend für die erfolgreiche Planung und Umsetzung des Vorhabens von Coop. Es dient als Grundlage für

- die Bearbeitung des kantonalen Nutzungsplans
- die Anpassung des kantonalen Richtplans (Zone für güterverkehrsintensive Anlagen)
- die Information und Öffentlichkeitsarbeit bei kantonalen und kommunalen Amtsstellen / Gremien wie auch bei Privaten
- die regionale Abstimmung z.B. über die Organe Gemeindepräsidentenkonferenz Gäu (GPG), Regionalverein Olten-Gösigen-Gäu (OGG), Regionale Arbeitszonenbewirtschaftung AZB

#### Abgrenzung, Funktion

Das Richtprojekt ist aus Sicht der kantonalen Planungsbehörden **keine «Grobfassung» des Nutzungsplans** für den Projektstandort, sondern das zentrale und wichtigste Instrument zur Prüfung, Sicherstellung und zum Nachweis der regionalen Einbettung und «Verträglichkeit» des Vorhabens.

Das Vorgehen und die die Ergebnisse des Richtprojekts sind in einem Planungsbericht aufzuzeigen.

**Verbindlichkeit des Richtprojekts**

Das Richtprojekt wird nicht rechtsverbindlich im Sinne einer Richtplanung (behördenverbindlich) oder Nutzungsplanung (eigentümergebunden). Es dient jedoch als zentrale Grundlage für die Erarbeitung der Richt- und Nutzungsplanungen.

**Kernfragen zum Vorhaben**

Im Richtprojekt sind die drei folgenden Kernfragen zum Vorhaben zu beantworten:

- Warum braucht es eine Weiterentwicklung der Coop NVZ Wangen bei Olten?
- Warum braucht es eine Weiterentwicklung an diesem Standort?
- Wie kann sichergestellt werden, dass die Flächen im Entwicklungsperimeter optimal genutzt werden?

**Betrachtungsumfang des Richtprojekts**

Der Betrachtungsumfang des Richtprojekts erstreckt sich

- in Bezug auf die Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung auf die Gemeinden zwischen Olten und Egerkingen,
- in Bezug auf die Verkehrsinfrastruktur und -belastung auf die Verkehrsachsen «von Autobahnanschluss bis Autobahnanschluss» (Oftingen / Rothrist bis Egerkingen).

Dieser Betrachtungsumfang entspricht nicht dem Planungsumfang der Coop NVZ Wangen bei Olten, sondern definiert, in welchem Gebiet planerische oder verkehrliche Wechselwirkungen zwischen dem Vorhaben und der regionalen Entwicklung zu betrachten und zu beurteilen sind.

Vergleiche dazu die folgende Abbildung 7.

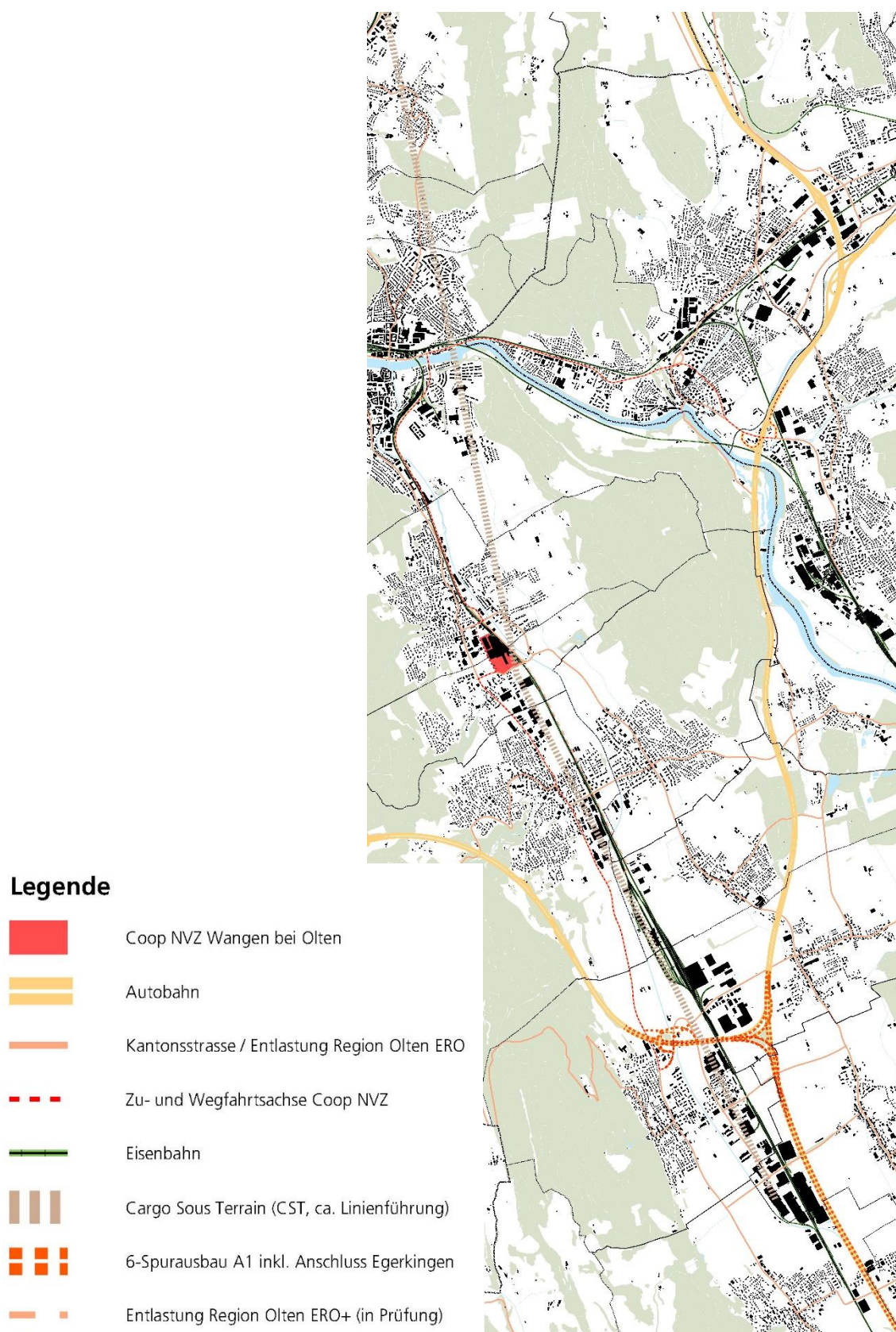


Abbildung 7 Betrachtungsperimeter Richtprojekt Coop NVZ, Vision 2030+

## 3.2 Projektorganisation Richtprojekt

### Organisation und Zuständigkeiten

Für die Bearbeitung des Richtprojekts wurde eine Projektorganisation mit einer Kern- und einer Steuerungsgruppe unter der Federführung des Amts für Raumplanung etabliert. Die **Steuerungsgruppe** fällt die Grundsatzentscheide im Planungsprozess. In der Steuerungsgruppe sind vertreten:

- Das Amt für Raumplanung als zuständige Planungsbehörde im kantonalen Verfahren
- Die Präsidien der Standortgemeinden Wangen bei Olten und Rickenbach
- Die Bauherrschaft
- Weitere Stellen werden nach Bedarf beigezogen

Die **Kerngruppe** begleitet die Bearbeitung des Richtprojekts und der Sofortmassnahmen eng und bereitet die Sitzungen der Steuerungsgruppe vor. In der Kerngruppe sind vertreten:

- Das Amt für Raumplanung als zuständige Planungsbehörde im kantonalen Verfahren
- VertreterInnen der Ressorts Planung und Bau aus den Standortgemeinden Wangen bei Olten und Rickenbach
  - Wangen bei Olten: Der Leiter der Bauabteilung
  - Rickenbach: Die für das Ressort Bau zuständige Gemeinderätin sowie der Präsident der Bau- und Werkkommission
- Die Bauherrschaft sowie das durch sie beauftragte Planungsteam.

## 3.3 Kantonale Richtplanung

### Güterverkehrsintensive Anlagen gemäss kant. Richtplan

Gemäss Kap. 5-3.3 des kantonalen Richtplans gilt eine Anlage als güterverkehrsintensiv, wenn sie mehr als 400 Fahrten von Lastwagen (schwere Nutzfahrzeuge) und Lieferwagen pro Tag erzeugt. Güterverkehrsintensive Anlagen erfordern einen Eintrag im Richtplan.

Aufgrund der aktuellen Verkehrserzeugung ist die Coop NVZ bereits heute als güterverkehrsintensive Anlage zu beurteilen. Das Vorhaben wird in der Anpassung 2022 des Kantonalen Richtplans als solche festgesetzt.

### 3.4 Kantonale Nutzungsplanung

#### Kantonale Nutzungsplanung

Das Vorhaben Coop NVZ (mittel- bis langfristige Entwicklung) ist mit der heute rechtsgültigen Nutzungsplanung (Ortsplanung der beiden Standortgemeinden, rechtsgültiger Gestaltungsplan) nur zum Teil konform. Entsprechend bedingt die zukünftige Entwicklung des NVZ eine Anpassung der heute rechtsgültigen Nutzungsplanung.

Da

- das Vorhaben von kantonaler Bedeutung ist,
- sich der Planungssperimeter auf zwei Gemeinden verteilt,
- das Vorhaben vorgängig eine Richtplananpassung bedingt,

erfolgt die Anpassung im Rahmen einer kantonalen Nutzungsplanung nach § 68 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG).

Das bedeutet, der Kanton (unter Federführung des ARP) ist Planungsbehörde. Die Gemeinderäte der beiden Standortgemeinden haben diesem Vorgehen zugestimmt.

Durch die kantonale Nutzungsplanung wird die Koordination überkommunaler Themen erleichtert, und der Planungsprozess durch kürzere Verfahrenswege beschleunigt und flexibilisiert.

Im Rahmen der Projektorganisation wird sichergestellt, dass die Gemeinden wesentlich im Planungsprozess mitwirken können (in Ergänzung zu § 69 PBG, welches nur die Anhörung vorsieht; vgl. Kapitel 3.2).

#### Termine Richt- und Nutzungsplanung

Für die Richtplananpassung (KRP) sowie die kantonalen Nutzungsplanung (kNP) sind folgende Termine und Meilensteine vorgesehen; diese Termine stehen unter Vorbehalt allfälliger Einsprache- und Beschwerdeverfahren:

<b>Richtplananpassung 2022</b>	<b>Genehmigung Richtplananpassung:</b> Festsetzen des Vorhabens NVZ Coop als güterverkehrsintensive Anlage im kantonalen Richtplan	Dezember 2024 (voraussichtlich)
<b>Kantonale Nutzungsplanung</b>	Einreichen des Entwurfs der kNP in die kantonale Vorprüfung nach Verabschiedung durch die Steuerungsgruppe	November 2024
	<b>Kantonale Vorprüfung:</b> Im Rahmen der Vorprüfung holt das ARP die Stellungnahmen von weiteren involvierten kantonalen Fachstellen ein. Die Vorprüfung wird mit dem Vorprüfungsbericht abgeschlossen.	Dezember 2024 bis März 2025

---

**Öffentliche Mitwirkung:** Die Bevölkerung wird in angemessener Weise über die Planung informiert und wird zum Mitwirken eingeladen. Im Rahmen der vorliegenden kNP ist eine gemeinsame Informationsveranstaltung bei der Standortgemeinden vorgesehen. Ebenfalls wird für Interessierte eine Arealbesichtigung der NVZ angeboten.

April – Mai 2025

---

**Öffentliche Auflage:** Nach Abschluss der kantonalen Vorprüfung und der öffentlichen Mitwirkung legt das BJD die Nutzungspläne während 30 Tagen öffentlich auf (im BJD, bei den Standortgemeinden). Die öffentliche Auflage wird im Anzeiger der Gemeinden und im Amtsblatt angekündigt.

Juni / Juli 2025

---

**Genehmigung / Inkrafttreten:** Der Regierungsrat entscheidet über allfällige Beschwerden gleichzeitig mit der Plangenehmigung. Die kNP mit UVP treten mit der Publikation des Genehmigungsbeschlusses (Regierungsratsbeschluss) im Amtsblatt in Kraft.

---

2. Halbjahr 2025

## 4 Ausgangslage Raumplanung

### 4.1 Kantonale / regionale Planungen

#### Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan regelt als kantonales Planungsinstrument die raumwirksamen Tätigkeiten und legt die langfristige räumliche Entwicklung im Kanton Solothurn fest. Der aktuell gültige kantonale Richtplan wurde mit dem RRB Nr. 2017/1557 vom 12. September 2017 beschlossen und am 24. Oktober 2018 durch den Bundesrat genehmigt (Bundesblatt BBl 2018 7734).

Damit ist der kantonale Richtplan für die kommunalen und kantonalen Behörden verbindlich.

#### Güterverkehrsintensive Anlagen

Für güterverkehrsintensive Anlagen ist ein Eintrag im kantonalen Richtplan erforderlich. Gemäss kantonalem Richtplan (S-3.3) werden güterverkehrsintensive Anlagen wie folgt definiert: *Eine Anlage gilt als güterverkehrsintensiv, wenn sie mehr als 400 tägliche Fahrten von Lastwagen und Lieferwagen erzeugt.*

Das Verkehrsaufkommen durch die Coop NVZ Wangen bei Olten überschreitet diese Schwelle. Sie gilt somit im Sinne des kantonalen Richtplans als güterverkehrsintensive Anlage. Sie wird in der Richtplananpassung 2022 entsprechend festgesetzt.

Für güterverkehrsintensive Nutzungen ist im Zonenplan der Standortgemeinde eine Spezialzone auszuscheiden. Dazu sind folgende Standortkriterien zu beachten (Richtplan, S-3.3)

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

#### Entwicklungsgebiet Arbeiten

Das Gebiet Kambermatt / Uelismatt / Dürrmatt der Gemeinden Hägendorf, Rickenbach, Wangen bei Olten ist im kantonalen Richtplan als Entwicklungsgebiet Arbeiten festgelegt (S-3.1.10; Nutzungen: Produktion, Dienstleistungen, Logistik). Die Entwicklungsgebiete Arbeiten bilden die Schwerpunkte der wirtschaftlichen Entwicklung im Kanton Solothurn. Es handelt sich um grossflächige, gut erreichbare Gebiete.

Die Coop NVZ Wangen bei Olten liegt innerhalb dieses Entwicklungsgebiets Arbeiten.

Für diese Gebiete ist gemäss den Planungsgrundsätzen eine dichte Nutzung mit hoher städtebaulicher Qualität und eine Erschliessung an einen übergeordneten Verkehrsträger vorgesehen (S-3.1.1).

#### Regionale Arbeitszonenbewirtschaftung AZB

Gemäss S-1.1.21 des kantonalen Richtplans erarbeitet der Kanton zusammen mit den Regionen und den Gemeinden eine Arbeitszonenbewirtschaftung, die eine häusliche Nutzung dieser Flächen gewährleistet.

Die Coop NVZ Wangen bei Olten liegt im Perimeter der regionalen Arbeitszonenbewirtschaftung AZB All-Gäu. Die Arbeitszonenbewirtschaftung ist in Erarbeitung; es ist vorgesehen, die AZB im 3. / 4. Quartal operativ einzuführen.

**Anmerkung:** Neue Arbeitszonen dürfen nur ausgedient werden sofern eine Arbeitszonenbewirtschaftung vorliegt (S-3.1.2). Für die Coop NVZ als bestehender Betrieb innerhalb der Bauzone ist diese Bestimmung nicht anwendbar.

#### Projekt „All-Gäu“

Der Wachstumsraum Gäu / Untergäu umfasst 15 Gemeinden, so auch die Gemeinden Wangen bei Olten und Rickenbach. In den letzten Jahren fand in diesem Raum ein hohes Bevölkerung- und Beschäftigungswachstum statt, wodurch vielfältige Nutzungsansprüche entstanden sind. Um die zukünftigen Nutzungsansprüche gemeinde- und themenübergreifend aufeinander abzustimmen, wurde das Projekt «All-Gäu» lanciert. Ziel des Projekts ist die Erarbeitung einer langfristigen räumlichen Entwicklungsstrategie, sowie derer Umsetzungsmassnahmen.

Aus dem regionalen Raumkonzept sind folgende Massnahmen für das Vorhaben Coop NVZ massgebend:

- A-M5: Gemeindeübergreifende Arbeitszonenbewirtschaftung
- B-M1: Gewächshäuser als nachhaltige Anbauflächen etablieren
- C-M1: Verkehrsberuhigte Ortsdurchfahren
- C-M4: Festlegung weiteres Vorgehen ERO+
- C-M5: CST («Cargo Sous Terrain») – Chancen/Risiken für das All-Gäu analysieren und Vorschläge für Hub-Standorte prüfen
- D-M1: Einrichten von Energieparks im All-Gäu (Solarenergie, Energieholz)
- D-M2: Integriertes Wassermanagement
- D-M3: Nutzungsüberlagerungen festlegen (Industrie, Logistik- und Landwirtschaft)

Zum Projekt All-Gäu liegt der Synthesebericht vor (INFRAS, 20. Januar 2022).

**Hochwasserschutz und Revitalisierung Dünnern**

Die Dünnern weist sowohl ökologische wie auch Hochwasserschutzdefizite auf. Im Konzept Hochwasserschutz und Revitalisierung Dünnern definiert das Amt für Umwelt Massnahmen und legt somit den Grundstein für eine gemeindeübergreifende Massnahmenplanung. Im Teilprojekt «Lebensraum Dünnern Oensingen bis Olten – Hochwasserschutz und Aufwertung» werden seit 2016 mögliche Lösungen erarbeitet.

Im Konzept Hochwasserschutz und Revitalisierung Dünnern werden keine Massnahmen festgelegt, welche das Areal der Coop NVZ Wangen bei Olten direkt betreffen.

## 4.2 Orts- und Nutzungsplanungen

**Wangen bei Olten****Ortsplanung**

Die rechtskräftige Ortsplanungsrevision von Wangen bei Olten wurde mit RRB Nr. 1466 vom 03. Juli 2012 genehmigt. Dabei handelt es sich um eine Teilrevision, welche in Zusammenhang mit dem Strassenprojekt Entlastung Region Olten (ERO) erfolgte. Die letzte Gesamtrevision der Ortsplanung wurde mit RRB Nr. 845 am 24. April 2001 genehmigt.

Mit der Verabschiedung des räumlichen Leitbildes durch die Gemeindeversammlung am 2. Dezember 2019 starteten die Arbeiten zur laufenden Ortsplanungsrevision (Aktueller Stand Oktober 2024 vor Eingabe in die 2. Kantonale Vorprüfung).

**Standort Coop NVZ**

Der Perimeter der NVZ liegt in der Gewerbezone G2. Dieser grenzt im Norden teilweise an die Reservezone und im Süden, getrennt durch die Bahnlinie und die Entlastungsstrasse Region Olten (ERO), an die Gewerbe- und Wohnzone. Ansonsten ist der Perimeter umgeben von der Gewerbezone G2 (siehe Abbildung 8).

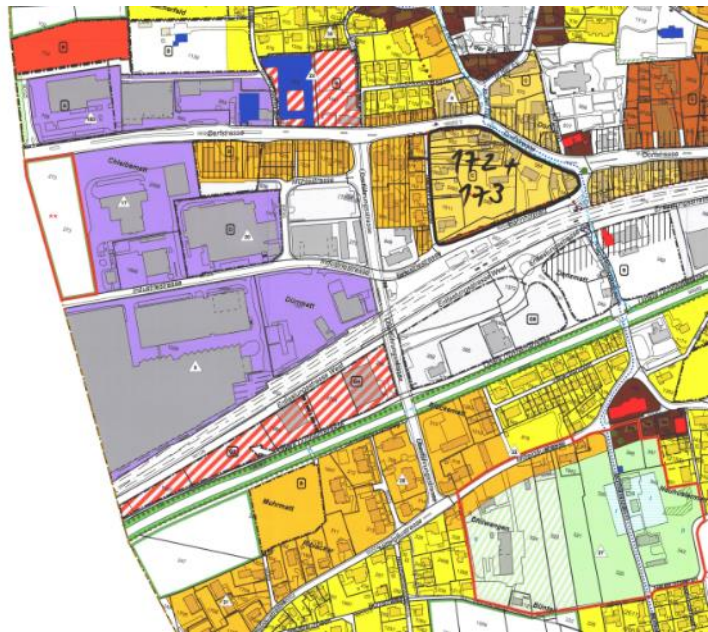


Abbildung 8 Auszug aus dem rechtsgültigen Bauzonenplan Siedlung der Gemeinde Wangen bei Olten (Planregister Kt. SO)

In der folgenden Abbildung 9 sind die heute rechtsgültigen Zonenvorschriften für die Gewerbezone G2 aufgeführt.

§ 27	Gewerbezone 1 und 2	G1 / G2						
1 Nutzung	<p>Zulässig sind mässig störende Gewerbe-, Dienstleistungs- und Industriebetriebe und betriebsnotwendige Wohnungen.</p> <p>Nicht zulässig sind Betriebe mit vorwiegend Lagerungs- und Umschlagfunktion, sowie Kunden- und güterverkehrsintensive Betriebe.</p> <p>Generell sind Betriebe mit grösserem Verkehrsaufkommen von durchschnittlich mehr als 400 Fahrten/Tag pro ha überbaute Fläche nicht zulässig. Der Gemeinderat kann im Rahmen eines Gestaltungsplanes von dieser Vorgabe abweichen.</p> <p>Verkaufs- und Ausstellungsflächen sind nur in Zusammenhang mit einem produzierenden Betrieb zulässig und müssen im Verhältnis zur realisierten Bruttogeschossfläche BGF von untergeordneter Bedeutung sein und entlang der öffentlichen Strassen angesiedelt werden.</p>							
2 Baumasse	<table border="0"> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">G 1</td> <td style="text-align: center;">G 2</td> </tr> <tr> <td>Gebäudehöhe, max.</td> <td style="text-align: center;">10.50 m</td> <td style="text-align: center;">13.50 m*</td> </tr> </table> <p>* Technische Aufbauten dürfen die Höhe eines Attikageschosses nicht übersteigen.</p>			G 1	G 2	Gebäudehöhe, max.	10.50 m	13.50 m*
	G 1	G 2						
Gebäudehöhe, max.	10.50 m	13.50 m*						
3 Gestaltung	Die Baubehörde kann die Einfriedung, Randbepflanzung oder Überdeckung störender Lager-, Umschlag- oder Abstellflächen verlangen.							
4 Ausnahmen	Die Baubehörde kann für Kamine und ähnliche betriebsbedingte technische Anlagen Ausnahmen gestatten.							
5 Hinweis	Bei zukünftigen Bauten ist das Störfallrisiko durch SBB-Eisenbahnlinie, ERO und ESSO-Gas-Depot in die Gebäudeplanung mit einzubeziehen (z.B. keine Öffnungen direkt gegen die Gefahrenquelle, Bauweise der Fassaden usw.).							
6 Empfindlichkeitsstufe	ES III.							

Abbildung 9 Auszug aus dem Zonenreglement der Gemeinde Wangen bei Olten (Planregister Kt. SO)

**Räumliches Leitbild 2040**

Das räumliche Leitbild (2019) definiert die Stossrichtung und Zielvorstellung der räumlichen Entwicklung und dient als wichtige Grundlage für die Ortsplanungsrevision.

Die Gemeinde Wangen bei Olten hat in ihrem räumlichen Leitbild zwei Leitsätze formuliert, welche für das vorliegende Vorhaben von Bedeutung sind.

Der Leitsatz Arbeitsplätze und Betriebe zeigt die Relevanz ortsansässiger Betriebe zur Generierung von Arbeitsplätzen und Wertschöpfung in der Gemeinde Wangen bei Olten.

**Leitsatz Arbeitsplätze und Betriebe**

Wangen bei Olten stärkt die ansässigen Industrie-, Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe und gewährt gute Rahmenbedingungen für die Ansiedlung neuer Betriebe. Wir setzen uns für den Erhalt und die Schaffung attraktiver Arbeitsplätze und Lehrstellen ein. Primär fördern wir die Ansiedlung von arbeitsplatz- und wertschöpfungsintensiven Betrieben und von Gewerbe, welches zur Belebung des Dorfzentrums beiträgt.

Der Leitsatz Gewerbezone betont u.a. die Notwendigkeit der Koordination des Gewerbes über die Gemeindegrenzen hinaus.

**Leitsatz Gewerbezone**

Wangen bei Olten setzt sich für eine haushälterische Nutzung der Gewerbezone ein und schafft Potenzial für Arbeitsplätze und Unternehmen. Wir erhalten unsere Gewerbezone und entwickeln den Gewebegürtel zwischen ERO und Dünnern unter Berücksichtigung der raumplanerisch anspruchsvollen Voraussetzungen (Erschliessung, Lärm, Störfall, Naturgefahren, zukünftiges Zentrum Danzmatt) weiter. Die Entwicklung der Gewerbezone am Siedlungsrand (Grenze Rickenbach, Olten) koordinieren wir mit unseren Nachbargemeinden.

Zu den Leitsätzen wurden Massnahmen formuliert. Folgende Massnahme, welche im Rahmen der Ortsplanungsrevision umgesetzt werden soll, könnte direkte Auswirkungen auf das Vorhaben haben: *Einzonen der Reservezone Gebiet Chleibematt, Koordination der Entwicklung mit Gemeinde Rickenbach.*

Im Leitbildplan Siedlungsgebiet ist der Perimeter der Coop NVZ dem Gebiet «Erhalten und haushälterisch Nutzen der Gewerbefläche» zugeordnet.

## Rickenbach (SO)

### Ortsplanung

Die heute rechtskräftige Ortsplanungsrevision von Rickenbach (SO) wurde mit RRB Nr. 1235 vom 20. August 2019 genehmigt.

### Standort Coop NVZ

Der Perimeter der Coop NVZ liegt in der Industriezone. Dieser grenzt an die Arbeitszone, die Gewerbezone, Kernzone Entwicklung bzw. Erhaltung und südlich der Bahnlinie an die Landwirtschaftszone (siehe Abbildung 10).

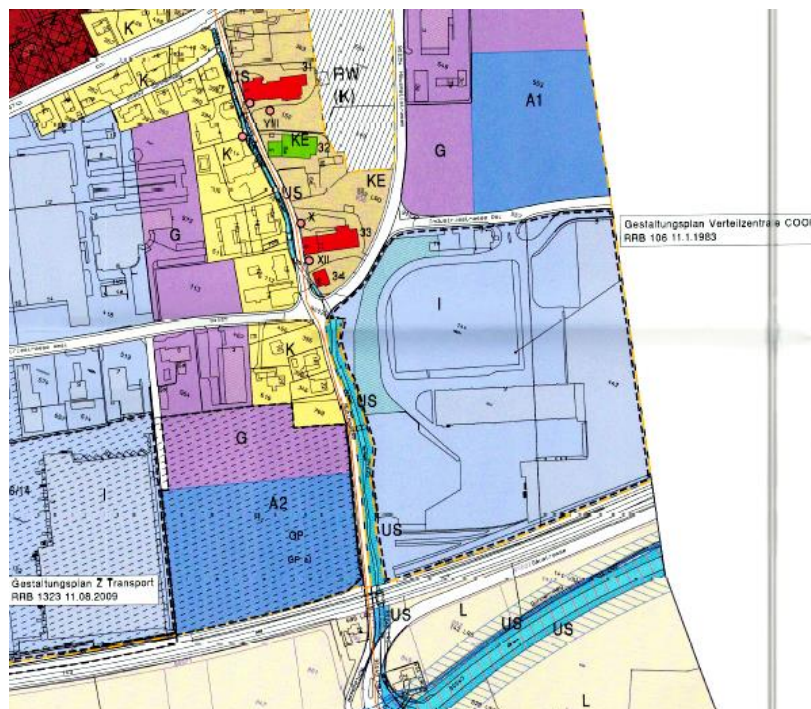


Abbildung 10 Auszug aus dem rechtsgültigen Bauzonen- und Gesamtplan nach Revision der Gemeinde Rickenbach (Planregister Kt. SO)

Der folgende Auszug aus dem Zonenreglement zeigt die Zonenvorschriften für die Industriezone.

Industriezone I	§ 10	1 Zweck	Industriezone An siedlung und Entwicklung arbeitsplatzintensiver Industrie- und Dienstleistungsbetriebe, die der Situation angepasst sind. Nicht erwünscht sind Betriebe, die besonders viel Verkehr erzeugen (sogenannte verkehrsintensive Anlagen nach Richtplan).
		2 Nutzung	Zulässig sind Industrie- und Gewerbebetriebe und betriebsnotwendige Wohnungen. Kultusbauten sind nicht gestattet. Nicht zulässig sind Betriebe mit vorwiegend Speditions-, Logistik-, Lagerungs- und Umschlagsfunktion. Der Bestand und die angemessene Erweiterung bestehender Betriebe bleiben gewährleistet. Generell sind Betriebe mit grösserem Verkehrsaufkommen von durchschnittlich mehr als 400 Fahrten/Tag pro ha überbaute Fläche nicht zulässig. Der Gemeinderat kann im Rahmen eines Gestaltungsplanes von dieser Vorgabe abweichen. Verkaufs- und Ausstellungsflächen sind nur in Zusammenhang mit einem produzierenden Betrieb zulässig und müssen im Verhältnis zur realisierten Bruttogeschossfläche BGF von untergeordneter Bedeutung sein und entlang den öffentlichen Strassen angesiedelt werden.
		3 Baumasse	Überbauungsziffer max. 0.70 Fassadenhöhe max. 15.0 m Gesamthöhe max. 19.5 m Grünflächenziffer min. 0.20 - Baumaquivalent 30 m <sup>2</sup> Es ist mindestens ein Untergeschoss (z. B. für die Parkierung) über mindestens 2/3 der Gebäudelfläche des Erdgeschosses zu erstellen.
		4 Dachform	Frei
		5 Gestaltung	Es besteht für Neubauten und grössere Umbauten eine generelle Gestaltungsplanpflicht. Der Gemeinderat kann nach Vorlage eines Vorprojektes von der generellen Gestaltungsplanpflicht vorbehaltlich §§ 44ff PBG befreien. Die Anzahl und Grösse der Geschosse (UG, EG und OG) sind im Gestaltungsplan festzulegen.
		6 Besondere Bestimmungen	Offene Parkplätze sind mit Bäumen zu bepflanzen. Die Baubehörde kann die Einfriedung, Randbepflanzung oder Überdeckung störender Lager-, Umschlags- oder Abstellflächen verlangen. Dachflächen sind in der Regel zu nutzen. Die Erstellung von Energiegewinnungsanlagen ist für alle Dachformen zu prüfen. Flachdächer sind extensiv zu begrünen, ausser sie dienen der Energiegewinnung.
		7 Umgebung	Der vorhandene Baumbestand ist möglichst zu erhalten oder muss ersetzt werden. Unüberbaute Flächen sind möglichst naturnah zu gestalten. Die Baubehörde kann einen detaillierten Umgebungsplan verlangen. Vorplätze und Abstellplätze sind möglichst in wasserdurchlässiger Weise auszuführen.
		8 Empfindlichkeitsstufe	ES IV

Abbildung 11 Auszug aus dem Zonenreglement der Gemeinde Rickenbach (Planregister Kt. SO)

### Gestaltungspläne

#### Rechtsgültige Gestaltungspläne

In Tabelle 1 sind die relevanten rechtsgültigen Gestaltungspläne in Wangen bei Olten und Rickenbach (SO) aufgelistet.

Tabelle 2 Zusammenstellung der relevanten rechtskräftigen Gestaltungspläne der Gemeinden Wangen bei Olten und Rickenbach

Art des Gestaltungsplanes	Planbezeichnung	Gemeinde	RRB Nr.
Kantonaler Gestaltungsplan mit SBV	Werkhof	Wangen bei Olten	2019/842
Teilzonen- und Gestaltungsplan mit SBV	Chleibmatt	Wangen bei Olten	2017/369
Gestaltungsplan	Landi	Wangen bei Olten	2008/374
Gestaltungsplan	Leisi AG, Industrie- strasse 16	Wangen bei Olten	1995/516
Gestaltungsplan mit SBV	Kleibematt, Industrie- strasse / Dorfstrasse	Wangen bei. Olten	1993/2837
Gestaltungsplan	COOP Verteilzentrale	Wangen bei Olten / Rickenbach	1983/106
Gestaltungsplan mit SBV	Dienstleistungszentrum Z Transport AG	Rickenbach	2009/1323
Gestaltungsplan Teilbereich	Industrie Ziegelei	Rickenbach	2008/1598

#### Laufende Planungen

In den Standortgemeinden Wangen bei Olten und Rickenbach sind eine Reihe von Planungen in Bearbeitung oder in verschiedenen Stufen des Planungsverfahrens.

Insbesondere die folgenden Planungen könnten Auswirkungen für die Weiterentwicklung der Coop NVZ haben:

Tabelle 3 Laufende, für das Vorhaben Coop NVZ relevante Planungen in Wangen bei Olten und Rickenbach

Art der Planung	Planbezeichnung, Gemeinde
weitere Planung	Agglomerationsprogramm 4. Generation (in Ausarbeitung)
weitere Planung	Hochwasserschutz Dünern
weitere Planung	Verkehrsstudie ERO (BSB+Partner, 2019)

## 5 Ausgangslage Verkehr, Infrastruktur

### 5.1 Verkehrserzeugung Coop NVZ Wangen

#### Strassenverkehr, Fahrten mit Personenwagen

Fahrten mit Personenwagen mit Ziel / Quelle in der Coop NVZ werden in erster Linie durch Pendlerfahrten des Personals verursacht. Darüber hinaus ist auch mit Fahrten durch Besucher oder Aussendienstmitarbeiter von Drittfirmen zu rechnen. Diese werden allerdings im Vergleich mit den Arbeitswegen des Personals stark untergeordnete Bedeutung haben.

Auf der Grundlage von Coop-Angaben über den Personalbestand und das Verhalten der Beschäftigten konnte das Verkehrsaufkommen durch Pendlerfahrten wie folgt abgeschätzt werden:

Tabelle 4 Personalbestand und Pendlerfahrten Coop NVZ, Stand 2022 (Angaben Coop / eigene Abschätzung)

Personalbestand und Pendlerfahrten Coop NVZ Wangen, IST 2022				
Betriebsbereich	Beschäftigte	Davon Autopendler		Fahrten/Tag
Logistik	600	540	540 x 2F/Tag	1080
Verwaltung	150	90	45 x 2 F/Tag 45 x 4 F/Tag	270
<b>Total</b>	<b>750</b>	<b>630</b>		<b>1'350</b>

#### Strassenverkehr, Fahrten mit Nutzfahrzeugen

Typisch für Logistikbetriebe ist die NVZ ein bedeutender Ziel- und Quellort von Gütertransporten.

Die Strassentransporte mit Ausgangs- oder Zielort in der Coop NVZ werden zum grössten Teil (Anteil ca. 90%) mit schweren Nutzfahrzeugen (Lastwagen, Anhängerzüge und Sattelschlepper) durchgeführt.

Fahrten mit leichten Nutzfahrzeugen (Lieferwagen) werden in erster Linie durch Lieferanten oder Wartungs-, Service- und Reinigungspersonal durchgeführt.

Tabelle 5 Fahrten mit Nutzfahrzeugen, Coop NVZ Wangen, Stand 2022 (Angaben Coop)

Szenario	Zeithorizont	Verkehrsaufkommen, Fahrten/Tag	
		Schwere Nutzfahrzeuge SNF*	Leichte Nutzfahrzeuge, **
IST	2019	450	40
		<b>Nutzfahrzeugfahrten total 490</b>	

\* Lastwagen, Anhängerzüge und Sattelschlepper

\*\* Nutzfahrzeuge bis 3.5 t inkl. leichte Anhängerzüge, Sattelschlepper

### Güterverkehr Bahn

Ein bedeutender Anteil der Warentransporte der Coop NVZ wird per Bahn abgewickelt. Der Anteil der Bahntransporte unterscheidet sich stark nach Warengruppen und Tätigkeiten. Für den aktuellen Betrieb kann von folgenden Daten ausgegangen werden:

Produkte / Logistiktätigkeiten	Bahnanteil
Wareneingang vom Produzenten	5%
Auslieferung von Waren an regionale Verteilzentren	40%
Rückschub von Leergut aus regionalen Verteilzentren	66%

Per Bahn werden in erster Linie Artikel der Bereiche Near-Food und Non-Food transportiert, während Food-Artikel und verderbliche Güter auf der Strasse transportiert werden.

Stand 2023 werden im Mittel rund 285 Bahnwagen zur Coop NVZ zugestellt bzw. von da abgeholt. Die Kapazität an den Laderampen beträgt rund 20 – 24 Güterwagen, insgesamt können maximal 55 Güterwagen auf dem Areal NVZ Wangen abgestellt werden. Es werden überwiegend (Anteil rund 96%) geschlossene Güterwagen mit Schiebewänden eingesetzt. Ein kleiner Anteil der Güter wird mit Containertragwagen transportiert.

Die An- und Auslieferungen per Bahn werden seit 2022 durch das Coop-eigene Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Railcare über das Schienennetz der SBB durchgeführt.

Coop plant, den Bahnanteil der Gütertransporte per Bahn von heute rund 5 % der Anlieferungen und 40 % der Auslieferungen signifikant zu steigern.

## 5.2 Verkehrserschliessung, Verkehrsinfrastruktur

### Verkehrsnetz, Erschliessung NVZ

#### Erschliessung Strasse

Die Coop NVZ ist über die Achsen

- Industriestrasse – Mühlestrasse (Wangen bei Olten)
- Industriestrasse Ost – Hausmattstrasse (Rickenbach)

an die Kantonsstrassen H5 und H5b (Entlastung Region Olten) und somit an das übergeordnete Strassennetz angebunden.

Die Anbindung an das Autobahnnetz erfolgt über die Autobahnan-schlüsse Egerkingen, Rothrist sowie (eher als Ausnahme) Oftringen.

#### Erschliessung Bahn Güterverkehr

Der Betrieb Coop NVZ nutzt die Bahn sowohl für die An- wie die Auslie-ferung von Gütern. Zu diesem Zweck verfügt die NVZ über einen Gleis-anschluss mit einer Verladehalle sowie Gleisen für Manöver und zum Abstellen von Bahnwagen. Der Gleisanschluss wird vom Bahnhof Wan-gen bei Olten her bedient.

#### Erschliessung Bahn Personenverkehr

Für den Personenverkehr per Bahn ist die Coop NVZ vom Bahnhof Wan-gen bei Olten her erschlossen. Dieser wird in den beiden Richtungen (Ol-ten und Solothurn) je im Halbstundentakt bedient.

Die Distanz zum Bahnhof bis zum Eingang des Hochhauses der Coop NVZ beträgt rund 400 m, bis zur Einfahrt für LKW und PW rund 600 m.

Gemäss der Karte der öV-Erschliessungsgüte (Geoportal Kanton Solo-thurn) ist das Areal der Coop NVZ zum Teil der Erschliessungsgüteklasse C (mittelmässige Erschliessung), zum Teil der Güteklasse D (geringe Er-schliessung) zuzuordnen.

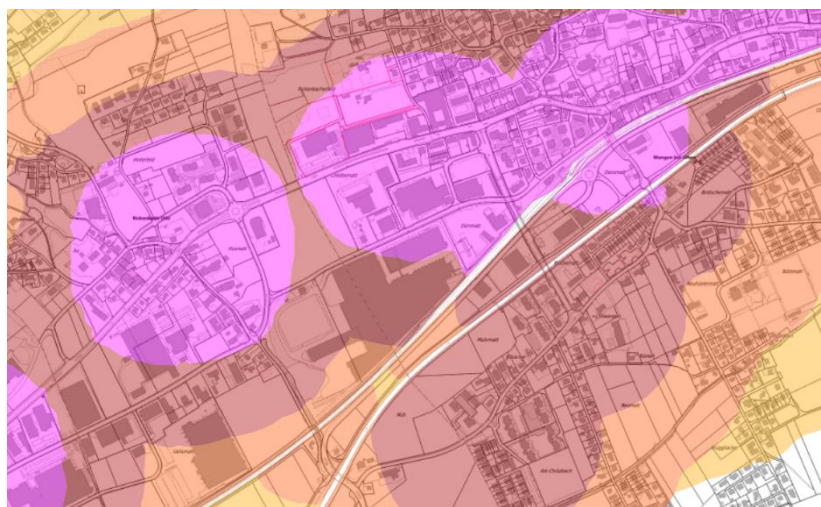


Abbildung 12 ÖV-Güteklassen (violett: Güteklasse C; Geoportal Kanton So-lothurn, 10.05.2022)

### **Verkehrsinfrastruktur, Defizite**

#### **Strassenverkehr, Kantonsstrasse**

Die Kantonsstrasse H5 / H5b weist auf dem Abschnitt zwischen Olten und dem Autobahnanschluss Egerkingen sehr hohe Verkehrsbelastungen von bis zu 20'000 Fahrzeugen pro Tag auf. Diese Verkehrsbelastungen führen zu einer Reihe von Problemen.

Namentlich die Ortsdurchfahrten werden stark belastet, insbesondere in Wangen bei Olten (westlicher Ortsteil), Rickenbach und Hägendorf, mit den entsprechenden negativen Auswirkungen wie

- häufige Stausituationen, mangelnde Stabilität des Verkehrsflusses insbesondere in Spitzenstunden oder bei Störungen des Verkehrs auf der Autobahn A1
- mangelhafte Erreichbarkeit der Gebiete entlang der H5
- unbefriedigende Fahrplanstabilität des öV (Bus)
- Unbefriedigende Situation für den Langsamverkehr (Verkehrssicherheit, Nutzungs- / Aufenthaltsqualität)
- hohe Lärm- und Luftbelastung, insbesondere auch für die Wohngebiete entlang der Zentrumsachsen
- unbefriedigende Siedlungs- und Aufenthaltsqualität, Zerschneidung der Dörfer

#### **öV Strasse, Busverkehr**

Die Kantonsstrasse H5 wird auf dem Abschnitt Wangen bei Olten / Rickenbach durch Kurse 501 (Schönenwerd – Olten – Egerkingen) und 505 (Olten – Oensingen) der Busbetriebe Olten Gösigen Gäu (BOGG) befahren.

Die Entlastungsstrasse Olten (Kantonsstrasse H5b) und die Mittellängstrasse über den Viadukt Wangen bei Olten in Richtung Kappel werden durch den Kurs 507 (Egerkingen – Olten – Lostorf) der Busbetriebe Olten Gösigen Gäu (BOGG) befahren.

Die Buskurse sind auf das Fahrplanjahr 2019 mit dem Buskonzept Olten Gösigen Gäu grundlegend neugestaltet worden. Damit konnten diverse «Ungereimtheiten» in den Fahrplänen und Buskursen bereinigt werden.

Die Fahrplanstabilität dieser Linien bleibt jedoch durch die Häufigkeit von Verkehrsstaus in der Region Olten beeinträchtigt.

### **Zukünftige Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur**

#### **Infrastrukturprojekte**

Aktuell werden verschiedene mittel- und langfristige Entwicklungen bei der Verkehrsinfrastruktur diskutiert. Dies betrifft namentlich

- Eine mögliche Verlängerung der ERO gegen Westen bis nach Hägendorf (Vorhaben ERO+)
- Weitere Verkehrsmassnahmen auf der H5
- Die Entwicklung des Projekts Cargo Sous Terrain CST mit einem oder mehreren Hubs in den Industriegebieten des Gäus.

### **Entlastung Region Olten ERO, ERO+**

#### **Entlastung Region Olten**

Aktuell verbindet die Entlastung Region Olten den Postkreisel in Olten mit dem Viadukt in Wangen bei Olten. Bereits in der Planungsphase der ERO wurden Varianten einer Verlängerung bis an den westlichen Siedlungsrand von Hägendorf geprüft, bisher aber nicht realisiert.

#### **ERO+, Agglomerationsprogramm AareLand**

Dieser westliche Abschnitt der ERO ist als Projekt Entlastung Region Olten plus (ERO+) Teil des Agglomerationsprogrammes AareLand und bezweckt die bessere Koordination von Siedlung und Verkehr im Raum Olten.

Gemäss dem Massnahmenblatt MIVOD 302B (Agglomerationsprogrammes AareLand 3. Generation) umfasst das Vorhaben eine Fortsetzung der ERO gegen Westen und damit eine Umfahrung der Dörfer Hägendorf und Rickenbach. Dadurch soll die Verkehrsbelastung auf dem Kantonsstrassennetz durch die Ortskerne reduziert werden.

#### **Chancen, Risiken der ERO+**

Das Vorhaben ERO+ wird teilweise kritisch beurteilt. Als Chancen werden insbesondere genannt:

- Verkehrsentslastung in Hägendorf, Rickenbach, Kappel
- Aufwertungspotenzial im Ortskern Rickenbach
- Verbesserte Erreichbarkeit der Arbeitsplatzgebiete
- Verbesserte Fahrplanstabilität des öV
- Verbesserung für den Langsamverkehr

Dagegen werden als Risiken genannt:

- Zu geringe Verlagerungswirkung des Vorhabens
- Beeinträchtigung des Landschafts- und Ortsbilds
- Ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis
- Unerwünschte Attraktivierung der Strassenachse Oensingen – Olten

<b>Verkehrsanbindung Agglo Olten</b>	<p>In der ersten Hälfte des Jahres 2023 wurde eine Studie «Verkehrsanbindung Agglo Olten» ausgearbeitet und anschliessend eine Vernehmlassung bei Gemeinden und weiteren betroffenen Kreisen durchgeführt. Die Auswertung der Vernehmlassung zeigte, dass Bedarf nach einer Untersuchung von Mobilitätsfragen in einem grösseren Perimeter besteht.</p>
<b>Gesamtverkehrskonzept Raum Oensingen - Olten</b>	<p>Daher hat das Bau- und Justizdepartement entschieden, ein Gesamtverkehrskonzept für den Raum von Oensingen - Olten erarbeiten zu lassen. Der Lead liegt dabei beim Amt für Verkehr und Tiefbau AVT. Ziel ist ein gesamtheitliches Konzept über alle Verkehrsmittel (Velo, motorisierter Strassenverkehr, Bahn). Im Konzept sollen auch weitere Varianten für eine Verkehrsentslastung untersucht werden.</p> <p>Das Konzept wird seit Anfang 2024 bearbeitet. Für die Bearbeitung wird rund ein Jahr veranschlagt.</p>
<b>Bahninfrastruktur</b>	<p><b>Bahninfrastruktur, Bahnverkehr</b></p> <p>Die aktuellen Infrastrukturprojekte der Bahn auf der Jurasüdfusslinie betreffen in erster Linie den Personenverkehr. Im Kanton Solothurn sind dies namentlich</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Umbau Bahnhof Egerkingen / öV-Drehscheibe Egerkingen</li> <li>• öV-Drehscheibe Oensingen</li> <li>• öV-Drehscheibe Schönenwerd</li> </ul> <p>Als bedeutendes Vorhaben zum Personenverkehr in der Region ist das Projekt Intermodale öV-Drehscheibe Egerkingen (Anpassungen der Bahn- und Bus-Infrastruktur sowie des Angebots) sowie die Diskussion eines Fernverkehrshalts in Egerkingen zu nennen.</p> <p>Auch Anpassungen der Anschlussgleise im Bereich der grossen Logistikbetriebe im Raum Egerkingen – Neuendorf werden laufend diskutiert.</p> <p>Die zurzeit laufenden Bahn- Infrastrukturprojekte werden keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Coop NVZ Wangen haben.</p>
<b>Konzept Bahngüterverkehr Coop NVZ</b>	<p>Aktuell erarbeitet Coop das Konzept für die zukünftige Nutzung der Bahn für den Güterverkehr. Ziel ist eine maximale Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Bahn.</p> <p>Die Umsetzung dieser Pläne ist stark von den Streckenkapazitäten auf der Jurasüdfusslinie der SBB abhängig.</p>
<b>Bahn-Güterverkehr, SBB Cargo</b>	<p>Dagegen sind die aktuellen politischen und betriebswirtschaftlichen Diskussionen über die Ausrichtung von SBB Cargo (Organisation, betrieb-</p>

liche Ausrichtung und Konzepte usw.) für die Coop NVZ von eher untergeordneter Bedeutung, da Coop ihre Bahntransporte über die Unternehmung Railcare abwickelt.

### **Cargo Sous Terrain CST**

#### **Projekt CST**

Mit dem Vorhaben Cargo Sous Terrain (CST) wird ein vollständig neues Gesamtlogistiksystem zum unterirdischen Transport kleinteiliger Güter zwischen Produktions- und Logistikstandorten und Städten geplant.

Cargo Sous Terrain wird durch eine private Trägerschaft geplant und finanziert. Coop ist eine Hauptaktionärin der Cargo Sous Terrain AG.

Der Zeitplan für den Bau der ersten Teilstrecke aus dem Raum Härkingen-Niederbipp bis Zürich liegt noch nicht verbindlich vor. Bis 2045 soll dieses Netzwerk ausgebaut werden und den Raum zwischen Genf und St. Gallen mit Ablegern nach Basel, Luzern und Thun erschliessen.

#### **CST Hubs**

Der Zugang zum CST-System und die Verknüpfung mit den bestehenden Infrastrukturen erfolgt über sogenannte Hubs. Im Konzept CST werden aktuell drei Hub-Standorte in Rickenbach/Wangen bei Olten, Härkingen und Neuendorf geprüft. Es bestehen allerdings noch keine konkreten Projekte für den oder die Hubs in der Region.

#### **Potenzielle Nutzung durch Coop NVZ Wangen bei Olten / Rickenbach**

In Bezug auf die Coop NVZ ist insbesondere der potenzielle Hub-Standort in Rickenbach von grossem Interesse. Die zur Diskussion stehende Parzelle liegt unmittelbar westlich der Coop NVZ und könnte durch eine «interne» Verbindung (ohne Beanspruchung des heutigen Verkehrsnetzes) mit diesem verbunden werden.

Coop wäre insbesondere an einem Hub interessiert, der möglichst direkt und exklusiv durch Coop genutzt werden könnte. Allerdings erfolgt die Planung der Hubstandorte durch die Cargo Sous Terrain AG, nicht durch Coop.



Abbildung 13 Linienführung CST und favorisierter Hub-Standort Rickenbach

### **Bedeutung der Vorhaben für die NVZ**

Projekt der Verkehrsinfrastruktur sind für die Coop NVZ als Logistikzentrum von grosser Bedeutung. Die Coop NVZ hat dadurch die Möglichkeit, Warenströme zu optimieren bzw. weiterzuentwickeln.

Es ist nicht Aufgabe von Coop, diese Verkehrsprojekte «zu planen». Jedoch ist im Richtprojekt aufzuzeigen, wie im Vorhaben Coop NVZ mit den Möglichkeiten, Chancen und Unsicherheiten in Bezug auf diese Vorhaben umzugehen ist, z.B.:

- Wie wird die Coop NVZ auf die Realisierung bzw. Nicht-Realisierung von CST mit dem Hub im Gäu reagieren?
- Wie könnte die Coop NVZ auf eine weitere Verschlechterung der Situation des Strassenverkehrs im Gäu (Staus, Fahrzeiten), oder Opposition gegen weitere Verkehrsbelastungen in den Gemeinden reagieren?
- Welche Entwicklungsmöglichkeiten, Chancen, Risiken sieht die Coop NVZ in Bezug auf die Entwicklung des Bahngüterverkehrs?

## 6 Vergleichbare Vorhaben / Planungen

### Logistikprojekte im Raum Olten - Egerkingen

In der Region zwischen Olten und Egerkingen sind eine Reihe von Logistikvorhaben mit vergleichbarer Ausrichtung in Vorbereitung oder in Bearbeitung. Diese Vorhaben weisen eine Reihe von Gemeinsamkeiten, jedoch durch die konkreten Projektstandorte auch Unterschiede auf.

Bei der Projektbearbeitung und den Bewilligungsverfahren ist sicherzustellen, dass

- Für die Vorhaben - unter Berücksichtigung der Gemeinsamkeiten und Unterschiede - dieselben Beurteilungskriterien und Massstäbe angewandt werden
- Die Beurteilung der räumlichen Auswirkungen sowie daraus abgeleitete Massnahmenplanung aufeinander abgestimmt wird
- Mögliche Synergien genutzt werden

Die folgenden Tabellen zeigen einen Vergleich der Ausgangslage, der voraussichtlichen Verfahren und Planungsinstrumente für die bedeutendsten aktuellen Logistikprojekte im Raum Olten – Egerkingen.

Tabelle 6 Inhaltliche Ausgangslage

	<b>Vorhaben Coop Wangen b. O. / Rickenbach</b>	<b>Vorhaben Migros Egerkingen / Neuendorf</b>	<b>Vorhaben Post Egerkingen / Härkingen</b>	<b>F. Murpf AG Hägendorf / Kappel</b>
<b>Einzonung</b>	<b>Keine Einzonung (bestehende Bauzone)</b>	aus Reservezone, projektbezogen	aus Reservezone, projektbezogen	Aus Landwirtschaftszone, projektbezogen
Eigentum	Bauherrschaft	Bauherrschaft	Kanton	Private
Neuansiedlung / Weiterentwicklung best. Betrieb	Weiterentwicklung	Weiterentwicklung	Weiterentwicklung	Weiterentwicklung
Bauzonen	<b>Neutral</b>	Keine Kompensation (S-1.1.12)	Keine Kompensation (S-1.1.12)	Teil-Kompensation (S-1.1.12)
Richtplan	Entwicklungsgebiet Arbeiten	Entwicklungsgebiet Arbeiten	Entwicklungsgebiet Arbeiten	Grenzt an Entwicklungsgebiet Arbeiten
Fruchtfolgeflächen	<b>Keine Beanspruchung</b>	Beanspruchung, Kompensation zwingend	Beanspruchung, Kompensation zwingend	Beanspruchung, Kompensation zwingend
Etappierung	Etappierte Entwicklung	Etappierte Entwicklung, keine Einzonung auf Vorrat	Keine Etappierung	Keine Etappierung

## Raumplanungsbericht Richtprojekt

Gleisanschluss	Ja	Ja	Ja	Nein
Autobahnanschluss	<b>Egerkingen / Aarburg / Oftringen</b>	Egerkingen	Egerkingen	Egerkingen
Verkehrsbelastung Siedlungsgebiet / Ortskerne	<b>Ja</b>	Nein	nein	Ja
Markt	Erweiterung Bestand	Neuausrichtung	Erweiterung Bestand	Erweiterung Bestand
	Detailhandel	Detailhandel	Logistik	Logistik
All-Gäu	Relevant	Relevant	Relevant	Relevant
Cargo Sous Terrain (CST)	Relevant	Relevant	Relevant	Relevant

Tabelle 7 Verfahren / Planungsinstrumente

	<b>Vorhaben Coop Wangen b. O. / Rickenbach</b>	<b>Vorhaben Migros Egerkingen / Neuendorf</b>	<b>Vorhaben Post Egerkingen / Härkingen</b>	<b>F. Murpf AG Hägendorf / Kappel</b>
Perimeter	Mehrere Gemeinden	Mehrere Gemeinden	Mehrere Gemeinden	Mehrere Gemeinden
Masterplan	Liegt vor	Liegt vor	?	Liegt noch nicht vor
Richtprojekt	notwendig	Notwendig	Notwendig	Notwendig
Richtplananpassung	Richtplanrelevantes Vorhaben	Richtplanrelevantes Vorhaben	Richtplanrelevantes Vorhaben	Richtplanrelevantes Vorhaben
Nutzungsplanung	Kant. Teilzonen- / Erschliessungs- / Gestaltungsplan / Vorschriften	Kant. Teilzonen- / Erschliessungs- / Gestaltungsplan / Vorschriften	Kant. Teilzonen- / Erschliessungs- / Gestaltungsplan / Vorschriften	Kant. Teilzonen- / Erschliessungsplan / Vorschriften
Umweltverträglichkeitsprüfung	notwendig	Notwendig	Notwendig	Im Gestaltungsplan notwendig
Planungsbehörde	Kanton	Kanton	Kanton	Kanton
Planungsausgleichsgesetz	Nicht relevant	Relevant	Relevant	Relevant
Planungsausgleichsreglement	<b>Nicht relevant</b>	liegt voraussichtlich Sommer 22 vor	liegt voraussichtlich Sommer 22 vor	liegt voraussichtlich Winter 22 vor
Arbeitszonenbewirtschaftung	<b>Nicht relevant</b>	Relevant	Relevant	Relevant

## 7 Richtprojekt

### 7.1 Zweck, künftige Funktion der Coop NVZ

#### **Bedeutung Coop NVZ Wangen / Rickenbach**

Der Betrieb der Coop NVZ Wangen / Rickenbach ist absolut zentral für die schweizweite Coop-Logistik. Über die Coop NVZ wird die Versorgung sämtlicher Coop Verkaufsstellen in der Schweiz mit Artikeln des täglichen Bedarfs sichergestellt. Vergleiche dazu die Kapitel 1.2 bis 1.4 dieses Berichts.

#### **Ziele von Coop**

Coop sieht vor, ihre nationale Verteilzentrale weiterhin am Standort Wangen bei Olten / Rickenbach zu betreiben und weiter zu entwickeln.

Damit dies möglich ist, muss der Betrieb zwingend an die aktuellen und zukünftigen Bedürfnisse der Betreiberin angepasst werden.

#### **Rückbauten, Um- und Neubauten**

Folgende Baumassnahmen sind im Zug des Vorhabens «Erweiterung Logistik» vorgesehen (vergleiche dazu auch Kapitel 2 mit den Abbildungen 3 bis 6 in diesem Bericht):

#### **Sofortmassnahmen im Baubewilligungsverfahren**

- Erweiterung Bahnhalde
- Neubau Wareneingang, Qualitätssicherung
- Erweiterung / Neubau Hochregallager

#### **Erweiterung NVZ, Umsetzung „Vision 2030+“**

Die weiteren Um- und Ausbauten sind erst nach der Festsetzung des Vorhabens im Kantonalen Richtplan (Eintrag als güterverkehrsintensive Anlage) und bei Vorliegen einer aktuellen Nutzungsplanung bewilligungsfähig.

Die «Vision» umfasst folgende Elemente:

- Rückbau Administration mit Hochhaus
- Erweiterung, Aufstockung Wareneingang
- Neubau Lager, Kommissionierung, Überbauung Personalparkplatz
- Neubau Auslieferung am Standort der ehemaligen Administration
- Neubau Parkhaus nördlich der Industriestrasse Ost

## 7.2 Wirtschaftliche Bedeutung des Vorhabens

### Bedeutung von Coop für die Versorgung in der Schweiz

#### Systemrelevanz

Das Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung hat den Grossverteilern und dem Lebensmitteldetailhandel im März 2020 die Systemrelevanz «zur Versorgung des Landes mit lebenswichtigen Gütern und Dienstleistungen» bestätigt.

Als lebenswichtige Güter und Dienstleistungen gelten in diesem Zusammenhang

- Nahrungs-, Futter- und Heilmittel, sowie Saat- und Pflanzgut
- Andere unentbehrliche Güter des täglichen Bedarfs
- Transport und Logistik

#### Grundversorgung

Coop betreibt das dichteste Versorgungsnetz der Schweiz und hat damit eine zentrale Rolle für die Grundversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs.

#### Rolle der NVZ Wangen bei Olten

Die NVZ ist das wichtigste «Zahnrad» im schweizweiten Versorgungssystem von Coop für Artikel des täglichen Bedarfs (ausser Frischwaren).

- Rund 20'000 Artikel des täglichen Bedarfs werden durch Coop ausschliesslich am Standort Wangen / Rickenbach konfektioniert.
- Der ordnungsgemässe Betrieb und die Leistungsfähigkeit der NVZ ist entscheidend dafür, dass Coop ihre Rolle für die Gesamtversorgung der Schweiz wahrnehmen kann.
- Die NVZ sorgt dafür, dass Coop an sämtlichen Standorten ihren Versorgungsauftrag erfüllen kann.

#### Pflichtlagerhaltung

Die Coop-Gruppe ist eng in die Pflichtlagerhaltung der Schweiz für Krisensituationen eingebunden. In Coop-Betrieben werden Pflichtlager von Getreide, Reis, Heizöl, Mineralöl gehalten.

### Arbeitsplätze in der Coop NVZ

#### Arbeitsplätze Stand 2019 - 2022

Zum Zeitpunkt der Aufnahme der Planungsarbeiten zur «Vision 2027» bzw. «Vision 2030+» im Jahr 2019 waren in der Coop NVZ rund 1'100 Personen beschäftigt, davon 600 im Bereich Logistik und 500 in der Verwaltung.

Im Jahr 2020 wurde die geplante Zentralisierung der Coop Administration in Basel vollzogen. Dadurch wurden rund 350 Büroarbeitsplätze von Wangen b. Olten nach Basel verlagert.

Damit sind in der Coop NVZ aktuell rund 750 Personen beschäftigt, davon 600 im Bereich Logistik und 150 in der Verwaltung.

#### Entwicklung «Vision 2030+»

Für die Jahre bis 2030 und darüber hinaus geht Coop von einem graduellen weiteren Wachstum aus. Langfristig wird mit einer Zunahme des Personalbestandes um rund 150 Beschäftigte oder 20% gerechnet, primär im Bereich Logistik.

Entscheidend dafür sind einerseits die zunehmenden Warenströme, andererseits die stetige Effizienzsteigerung bei den Abläufen in der Coop NVZ.

#### Berufsfelder, Qualifikation der Beschäftigten

Die Arbeitsstellen in der Coop NVZ teilen sich heute wie folgt auf die verschiedenen Arbeits- und Betriebsbereiche auf:

Tabelle 8 Beschäftigte in der Coop NVZ nach Berufsgattungen und Tätigkeiten, Stand 2022

Bereich, Berufsgattung	Anteil %	Ca. Personen
Leitungsfunktionen	5%	ca. 40
Administration (Büro, KV, Kundendienst)	8%	ca. 60
Informatik	4%	ca. 30
Handwerker (Mechaniker, Elektriker etc.)	12%	ca. 90
QS-Spezialisten	2%	ca. 10
Logistiker EFZ / EBA	22%	ca. 160
Lagermitarbeiter	46%	ca. 350
Reinigungspersonal	1%	ca. 10
Davon Lehrlinge		ca. 12 – 16
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>ca. 750</b>

Die folgende Tabelle zeigt eine Zusammenfassung dieser Zahlen nach Tätigkeitsfeldern und Qualifikation der Beschäftigten:

Tabelle 9 Prozentuale Aufteilung nach Tätigkeiten, Stand 2022

Tätigkeiten	Anteil %
Leitungsfunktionen, Büroberufe (inkl. IT etc.)	19%
Technische Berufe, Handwerker	12%
Qualifizierte Logistikberufe	22%
Lagermitarbeiter, Tätigkeiten mit geringerer Qualifikation	47%

Damit beträgt der Anteil der qualifizierten Beschäftigten in der Coop NVZ Wangen / Rickenbach (Stand 2022) rund 53%, der Anteil der Beschäftigten mit «einfacheren Tätigkeiten» 47%.

Für die Zeit nach 2030 erwartet Coop eine Zunahme der Arbeitsplätze im Bereich Logistik, während die Verwaltung am Standort Wangen b. Olten voraussichtlich kaum wachsen wird. Dies bedeutet eine Verschiebung von Verwaltungs- zu Logistik-Arbeitsplätzen.

Da die Abläufe und Tätigkeiten in der Logistik laufend komplexer und «technischer» werden, wird sich der Anteil der qualifizierten Tätigkeiten (z.B. Logistiker EFZ / EBA, Informatik, QS, technisches Personal) in der NVZ dadurch nicht wesentlich verändern.

### Künftige Entwicklung der Coop-Logistik

Wie die Prognosen / Annahmen zur Personalentwicklung zeigen, sieht Coop keine Vollautomatisierung der Abläufe in der Coop NVZ vor.

Vielmehr sollen die bestehenden technischen und organisatorischen Strukturen weiterentwickelt und das Optimierungspotenzial innerhalb dieser Strukturen genutzt werden.

### Investitionen am Standort Coop NVZ

Die aktuellen Pläne und Projekte für die Coop NVZ sehen vor, ein neues Gebäudevolumen von 500'000 m<sup>3</sup> zu erstellen.

- Das geplante Investitionsvolumen für neue Gebäude beträgt CHF 150 Mio., für Logistikeinrichtungen CHF 100 Mio.

- Das geplante **Investitionsvolumen am Standort NVZ beträgt total CHF 250 Mio.** bis zum Jahr 2030.

### Gesamtwirtschaftliche Bedeutung der Coop NVZ

#### Wirtschaftliche Bedeutung Coop NVZ

Insgesamt kann die wirtschaftliche Bedeutung der NVZ nicht primär am Arbeitsplatzangebot und Steuerertrag vor Ort gemessen werden. Vielmehr ist sie entscheidend für die Versorgungssicherheit der schweizerischen Bevölkerung und die wirtschaftliche Prosperität über sämtliche Coop-Standorte, mit allen Angestellten und externen Vertriebspartnern.

## 7.3 Flächenbeanspruchung

#### Auswirkungen der Vision 2030+

Durch die geplanten Umbauten und die Erweiterung der Betriebsanlagen der Coop NVZ ergeben sich Veränderungen der Flächennutzung innerhalb des aktuellen Betriebsareals. So wird:

- Verkehrsfläche (heutiger Personalparkplatz) zu überbaute Fläche
- Überbaute Fläche (heutiges Verwaltungsgebäude) zu Verkehrsfläche
- Heutige Grünfläche westlich der bestehenden Betriebsgebäude und dem Personalparkplatz zu Verkehrs- und Gebäudefläche

Diese Veränderungen sind das Ergebnis der vorgesehenen deutlichen Verdichtung der betrieblichen Bauten und Nutzungen.

Zusätzlich wird neu ein Teil der bisher landwirtschaftlich genutzten Parzelle GB Rickenbach Nr. 553 (Eigentum Coop, Arbeitszone 1 / Gewerbezone) durch das neue Parkhaus für Personal und den Wartebereich für Nutzfahrzeuge baulich genutzt.

#### Flächenbilanz, Grünflächen- ziffer

Die Grünflächen auf dem Areal Coop NVZ werden im Situationsplan Grünflächen (S+B Baumanagement AG) wie folgt ausgewiesen, vergleiche die Kantonale Nutzungsplanung NVZ Coop:

#### Grünfläche Gemeindegebiet Rickenbach

Arealfläche Teil Rickenbach (GB Nr. 144, 442, 553)	63'741 m <sup>2</sup>	
Grünflächen	10'970 m <sup>2</sup>	
113 Bäume, je 30 m <sup>2</sup> anrechenbar	3'390 m <sup>2</sup>	
<b>Total Grünfläche Rickenbach</b>	<b>14'360 m<sup>2</sup></b>	<b>22.5%</b>

#### Grünfläche Gemeindegebiet Wangen bei Olten

Arealfläche Teil Wangen bei Olten (GB Nr. 1226)	41'900 m <sup>2</sup>	
Grünflächen	1'924 m <sup>2</sup>	
12 Bäume, je 30 m <sup>2</sup> anrechenbar	360 m <sup>2</sup>	
<b>Total Grünfläche Wangen bei Olten</b>	<b>2'284 m<sup>2</sup></b>	<b>5.5%</b>

<b>Total Rickenbach und Wangen bei Olten</b>	Fläche Areal Coop NVZ	105'641 m <sup>2</sup>
	Grünfläche inkl. anrechenbare Bäume	16'644 m <sup>2</sup>
	Total Grünfläche	<u>122'285 m<sup>2</sup>     15.8%</u>

Damit wird die gemäss § 11 der Sonderbauvorschriften geforderte Grünflächenziffer von 15% über das gesamte Areal Coop NVZ erreicht.

#### **Flächenbedarf bauliche Erweiterungen**

Das Vorhaben sieht eine Erweiterung des Gebäudevolumens in der Coop NVZ um insgesamt 508'600 m<sup>3</sup> (Projektstand Sommer 2022) vor.

Der grösste Teil dieser Bauten wird innerhalb des heutigen Betriebsareals realisiert. Lediglich für das geplante Parkhaus für Beschäftigte soll das Betriebsareal auf die Parzelle GB Rickenbach Nr. 553 (Eigentum Coop, Arbeitszone A1 bzw. Gewerbezone) erweitert werden.

Damit sind mehr als 90% der geplanten Erweiterungsflächen innerhalb der bestehenden Betriebsfläche der Coop NVZ vorgesehen. Die notwendige Erweiterung «auf der grünen Wiese» kann als minimal bezeichnet werden.

Insgesamt sollen auf einem Perimeter von rund 124'000 m<sup>2</sup> (aktuelles Betriebsareal sowie eine Teilfläche nördlich der Industriestrasse Ost) neue Gebäudevolumen von ca. 500'000 m<sup>3</sup> erstellt werden.

Dies entspricht einer markanten Verdichtung der Nutzung gegenüber dem heutigen Zustand. Diese wird primär erreicht durch

- die Aufstockung bestehender Gebäude,
- die Überbauung des bestehenden oberirdischen Personalparkplatzes.

#### **Haushälterische Bodennutzung**

Die geplante **Erweiterung der Coop NVZ entspricht den Grundsätzen der haushälterischen Bodennutzung** in hohem Masse.

## 7.4 Gestaltungskonzept, Architektur

Als Grundlage für die Gestaltung der Bauten auf dem Areal Coop NVZ wurden folgende Leitsätze formuliert:

### Fassadengestaltung

Es wird eine hochwertige, schlichte Fassadengestaltung angestrebt, die sich farblich gut in die Umgebung einfügt und das Gesamtareal zu einer Einheit zusammenfasst.

### Kubatur

Schaffen einer klaren, gut lesbaren Kubatur, unter Einbezug der Bestandesbauten. Das Erscheinungsbild und die Sichtbarkeit der bestehenden und geplanten Kubaturen wurde für verschiedene Standorte in Rickenbach und Wangen bei Olten modelliert und gestalterisch geprüft.

### Fassadengestaltung, Materialisierung und Farbe

Grundsätze der Materialisierung und Farbe werden im Gestaltungsplan definiert. Die definitive Festlegung erfolgt im Bauprojekt bzw. in der Baubewilligung. Es wird dabei speziell auf eine farblich gute Einbettung in die Umgebung geachtet.

### Fensterflächen und Spiegelungen

Die Standorte der Fensterflächen werden im Vorprojekt definiert. Mögliche Spiegelungen werden minimiert.

### Dachflächen

Die Bauten werden mit Flachdach geplant, Technikaufbauten werden auf das Notwendige minimiert. Das Flachdach fügt sich gut in die Umgebung und den Bestand ein, und schliesst die klare Kubatur ab.

Die Flachdächer werden extensiv begrünt und mit einer PV Anlage ausgestattet.

## 7.5 Siedlungs- und Landschaftsbild

### Sichtbarkeit der Bauten Coop NVZ Wangen bei Olten

Bereits in der Planung 2019 wurde die Sichtbarkeit der Coop NVZ einschliesslich der Erweiterung sowie deren Integration in das Umfeld (Siedlung, Landschaft) geprüft. Die folgenden Visualisierungen wurden am 22. Februar 2019 in einer Sitzung im Amt für Raumplanung präsentiert, vergleiche die Abbildungen 14 und 15.

### Beurteilung Bauvolumen, Integration

Die Diskussion des geplanten Gebäudevolumens führte zu folgenden Erkenntnissen:

- Das geplante Gebäudevolumen fügt sich «verhältnismässig» in die Umgebung ein.
- Bei zurückhaltender Fassadengestaltung sind die geplanten Gebäudevolumen in ihrer gebauten Umgebung weder auffällig oder störend.



# Projekt Wangen b. Olten, NVZ - Umgebungsperspektiven (Bestand)

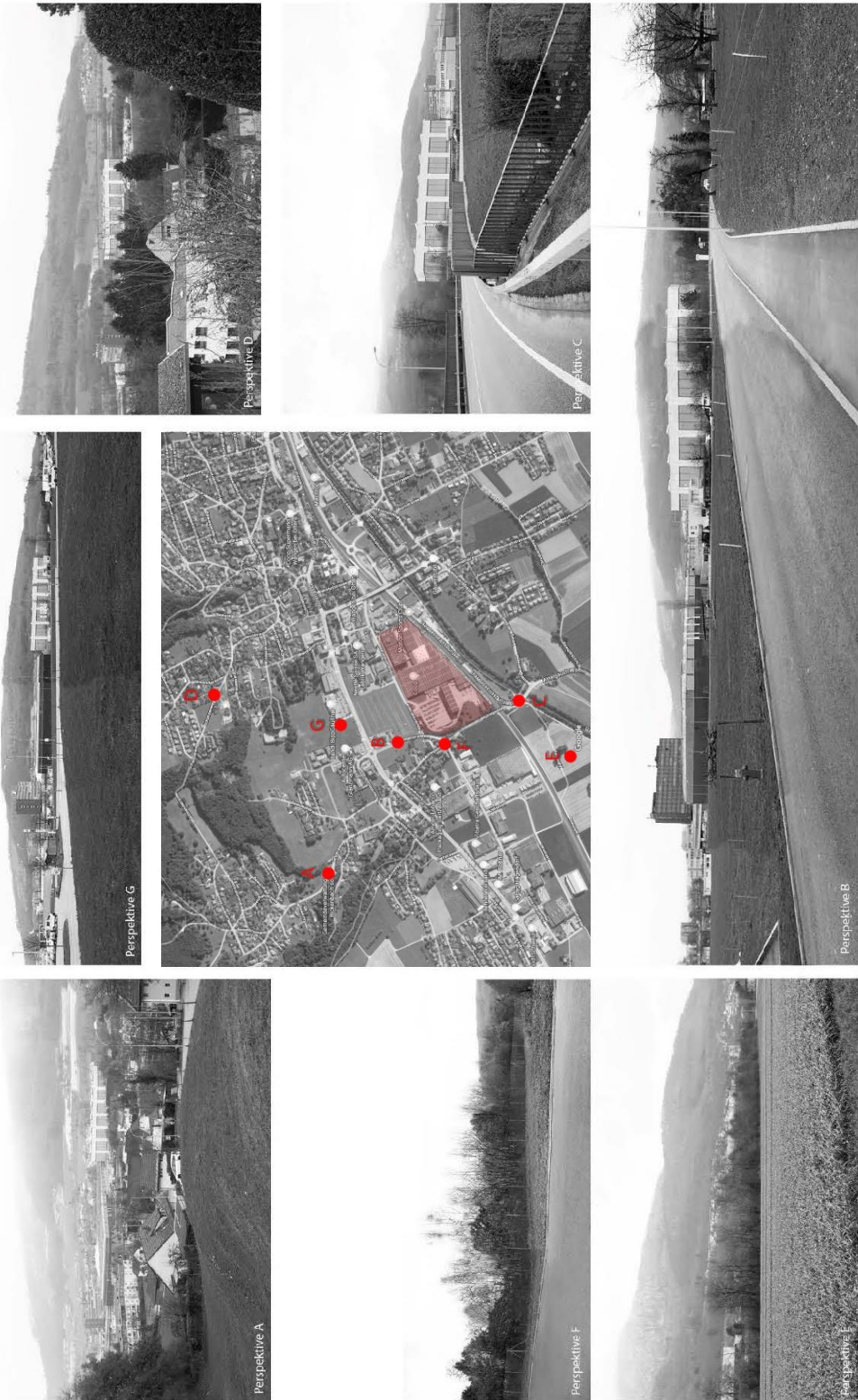


Abbildung 14 Umgebungsperspektiven Coop NVZ Wangen bei Olten, Bauten Bestand. Grafik S+B



# Projekt Wangen b. Olten, NVZ - Umgebungsperspektiven (Variante 1)

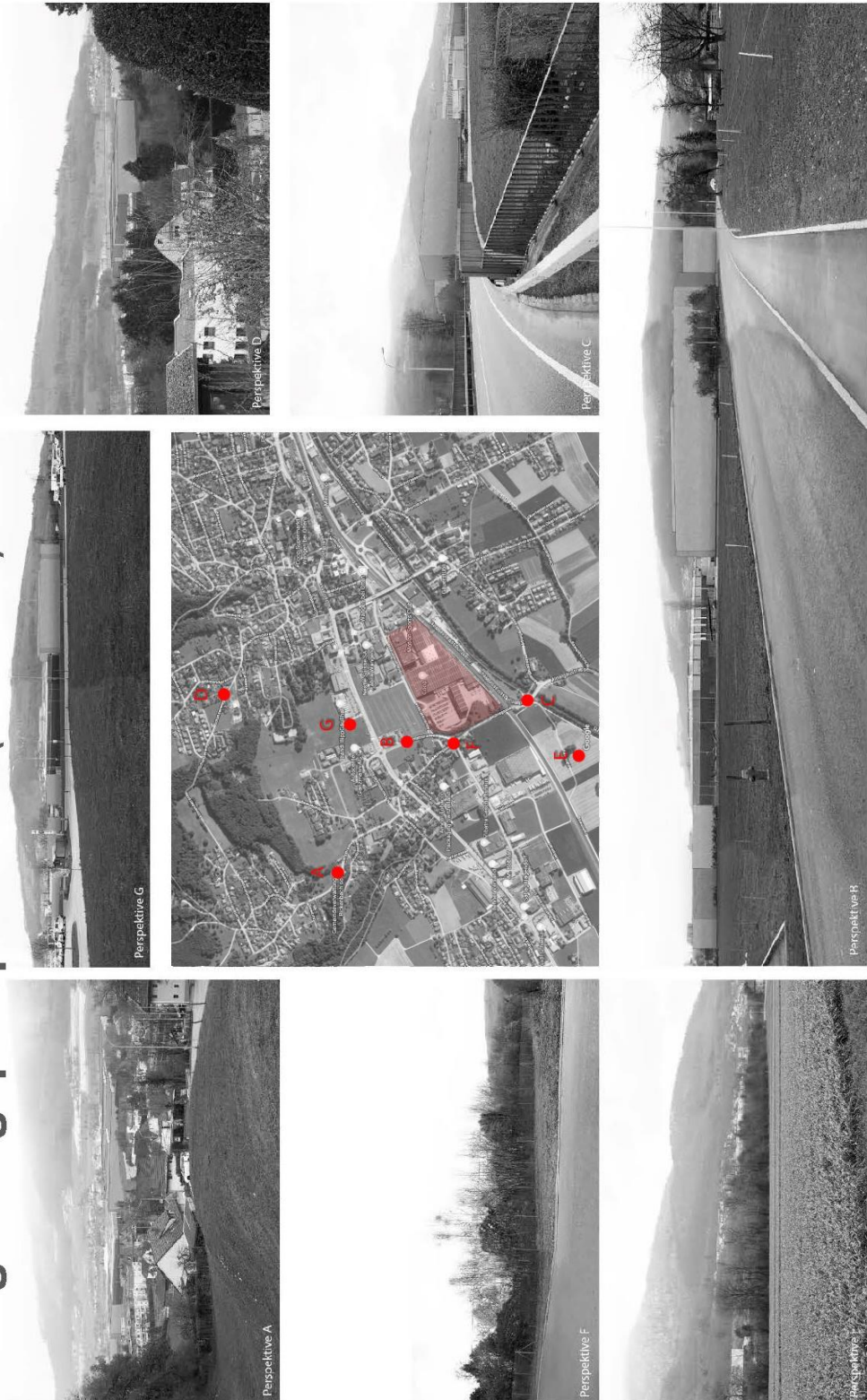


Abbildung 15 Umgebungsperspektiven Coop NVZ Wangen bei Olten, Bauten mit Erweiterungsvorhaben «Vision 2030+». Grafik S+B

## 7.6 Arealentwicklung, Visualisierungen

### Bauliche Entwicklung des Areals – Blick von Norden

Die folgenden Abbildungen zeigen die geplante bauliche Entwicklung des Areals vom Ausgangszustand heute über die Umsetzung der Sofortmassnahmen bis zum «Vollausbau», das heisst der Umsetzung der Vision 2030+ einschliesslich dem Bau des neuen Parkhauses auf der Nordseite der Industriestrasse Ost.

*Anmerkung: Visualisierungen durch die Firma S+B Baumanagement AG.*



Abbildung 16 Coop NVZ Wangen bei Olten. Bauten und Anlagen Bestand, Ansicht von Norden. Grafik S+B



Abbildung 17 Visualisierung nach Realisierung Sofortmassnahmen. Blick aus Norden. Grafik S+B



Abbildung 18 Visualisierung «Vollausbau» ab 2030 mit Rückbau des Hochhauses, Überbauung des heutigen Personalparkplatzes (neu Lager / Kommissionierung), neuer Auslieferung und Personalparkhaus. Blick aus Norden. Grafik S+B

#### Bauliche Entwicklung des Areals – Blick von Südwesten

Die folgenden Visualisierungen zeigen das Areal Coop NVZ als Vogelperspektive mit Blick von Südwesten.



Abbildung 19 Bestand Coop NVZ, Vogelperspektive von Südwesten. Grafik S+B



Abbildung 20 Coop NVZ mit Realisierung Sofortmassnahmen, Vogelperspektive von Südwesten. Grafik S+B

## 7.7 Fassadengestaltung

Bisher wurden keine konkreten Entscheide bezüglich der Materialisierung, Gestaltung und Farbgebung der Fassaden getroffen.

Mit der Fassadengestaltung sollen folgende Zielrichtungen verfolgt werden:

- Hochwertige, schlichte Fassadengestaltung, die Einbettung der Bauten in die Umgebung soll unterstützt werden
- Gestaltung des Gesamtareals Coop NVZ als Einheit

Die Materialisierung und Farbe werden im Bauprojekt, vor der Baueingabe bestimmt.



Abbildung 21 Neubauten Coop NVZ. Studien zur Fassadengestaltung.  
Grafiken S+B

## 7.8 Nutzung von Dachflächen und Fassaden

### **Begrünung und Photovoltaik**

Coop sieht vor, die Dachflächen der Neubauten gesamthaft extensiv mit standortgerechten Pflanzen zu begrünen, kombiniert mit Photovoltaikanlagen zur Erzeugung von erneuerbarer Energie. Bei einer entsprechenden Bepflanzung (Höhe des Bewuchses) und Ausführung der Photovoltaikanlagen ist eine Kombination beider Nutzungen möglich.

### **Alternative Nutzungen von Dachflächen**

Im Rahmen anderer Bauvorhaben prüfte Coop, ob alternative Nutzungen der Dachflächen, insbesondere durch Gewächshäuser, realisiert werden könnten. Die Idee erwies sich aus einer Reihe von Gründen als nicht umsetzbar. Dies sind namentlich:

- **Zugang:** Dachnutzungen Dritter erfordern einen ungehinderten, auch zeitlich nicht eingeschränkten Zugang für diese Nutzer. Dieser kann auf dem Areal NVZ nicht gewährleistet werden: das bestehende Logistikcenter wird erweitert, der Warenumsatz und die Intensivität des Betriebs auf dem Areal werden zunehmen und die Zugänge auf das Areal bleiben unverändert. Damit ist keine Trennung der Zugänge und Betriebsflächen «Logistik» und «Landwirtschaft» möglich. Vergleiche dazu auch das Kap. 7.11.
- **Statik, Kosten:** Nutzungen der Dachflächen erfordern eine entsprechende Anpassung der Dachkonstruktion, mit entsprechenden Kostenfolgen. Aktuell bestehen keine geregelten Rahmenbedingungen für die Festlegung eines Kostenteilers oder von Förderbeiträgen für derartige Drittnutzungen.
- **Gebäudeunterhalt:** Aufbauten auf dem Dach erschweren den Gebäudeunterhalt, insbesondere der Dachflächen (Dichtigkeit). Darüber hinaus fehlt eine Regelung für den Umgang mit Sanierungskosten und Garantieansprüchen.
- **Bau- und Planungsrecht:** Bauten auf dem Dach würden einen Teil der zulässigen Gebäudehöhe beanspruchen, also das für die Betreiberin nutzbare Gebäudevolumen reduzieren. Alternativ wäre ein «Bonus» bei der zulässigen Gebäudehöhe erforderlich. Dazu fehlen die gesetzlichen Rahmenbedingungen.

**Folgerung  
Dachflächennutzung**

Eine Nutzung von Dachflächen zur Stromerzeugung ist für Coop als Bauherrin und Betreiberin sinnvoll und machbar. Die erzeugte elektrische Energie kann im Betrieb selbst eingesetzt werden.

Dagegen wird von Nutzungen der Dachflächen durch Dritte bzw. für betriebsfremde Zwecke aus den genannten Gründen abgesehen.

*Anmerkung: Im Vergleich zu Vorhaben, die eine Umzonung von landwirtschaftlichen Flächen erfordern, steht die Nutzung der Dachflächen bei der Coop NVZ weniger im Fokus, da die Bauzone nicht erweitert wird und somit keine Kompensation von Fruchtfolgeflächen FFF erforderlich ist.*

## 7.9 Freiflächen, Naturwerte

**Grünflächen auf dem Areal**

Ohne Berücksichtigung der Landwirtschaftsflächen nördlich der Industriestrasse Ost (Eigentümerin Coop) sind folgende Flächen auf dem Betriebsareal als «Grünflächen» klassiert (vgl. Kapitel 7.3 dieses Berichts):

- Grünanlagen, «Rabatten» auf dem Betriebsareal
- Als Mähwiese genutzte Flächen zwischen den Verkehrsflächen der Coop NVZ und der Uferbestockung des Dorfbachs/Rickenbachs
- Als Hecke oder Feldgehölz klassierte Flächen entlang dem Bachlauf (Uferbestockung)
- Für die Berechnung der Grünflächenziffer anrechenbare Bäume

**Kurzbewertung Grünflächen**

Auf Grundlage einer Begehung vom Juni 2019 (BSB+Partner) können die Grünflächen zusammenfassend wie folgt bewertet werden:

- Rabatten, Rasenflächen: Die bestehenden Rabatten entlang von Verkehrsflächen und dem Personalparkplatz wurden unterschiedlich beurteilt, von «eher artenarm» und aus ökologischer Sicht nicht besonders wertvoll, bis «naturnah» und entsprechend wertvoll.
- Hecken: Die Hecken sind unterschiedlich artenreich, jedoch fast ausschliesslich mit einheimischen Gehölzen bestockt. Sie sind insgesamt als wertvoll einzustufen.
- Wiese südwestlich des Hochregallagers: Die Wiesenfläche wird landwirtschaftlich als «extensiv genutzte Wiese» genutzt und ist entsprechend im GELAN (Agrarinformationssystem der Kantone Bern, Freiburg und Solothurn) gelistet. Sie wird zusammen mit den vorkommenden Bäumen und Heckenelementen als «sehr wertvoll» bewertet.

**Auswirkungen des Vorhabens** Durch die geplante Erweiterung der Logistikbauten werden in erster Linie bestehende Gebäude ergänzt/erweitert und der bestehende Personalparkplatz überbaut.

Trotzdem führt das Vorhaben zu einem Verlust an Grünflächen, da die heutige Wiese südwestlich des Hochregallagers in ihrer Fläche reduziert und teilweise überbaut wird. Jedoch bleibt der für das Dorfbild prägende und aus Sicht des Naturschutzes wertvolle Gehölzgürtel entlang des Bachlaufs uneingeschränkt erhalten.

Der Verlust an ökologisch wertvoller Fläche im heutigen Betriebsareal kann durch eine entsprechende Umgebungsgestaltung der Neubauten sowie die vorgesehene Dachbegrünung kompensiert werden.

## 7.10 Freiflächen, Aufenthaltsbereiche Aussenraum

**Picknickplatz** Aktuell besteht ein Aufenthaltsbereich mit Picknicktischen am Rand der Wiese südwestlich des Hochregallagers. Diesem Bereich kann eine gute Aufenthaltsqualität wie auch eine günstige Erreichbarkeit für Mitarbeiter aus den Bereichen Lager und Wareneingang bescheinigt werden.

**Zukünftige Aufenthaltsbereiche** Im Lauf der weiteren Planung und Projektierung werden die Aufenthaltsflächen im Freien für das Gesamtareal geprüft und gegebenenfalls weitere Flächen bezeichnet.

## 7.11 Sozial-, Verpflegungs- und Pausenräume

**Aufenthaltsräume, Verpflegungsmöglichkeiten heute** Bis 2020 betrieb Coop in der NVZ eine Kantine für das Personal.

Mit der Verlagerung der Arbeitsplätze in der Administration nach Basel wurde diese aufgehoben. Da sich die Arbeits- und Pausenzeiten durch die Schichtarbeit im Bereich Logistik über den ganzen Tag verteilen, besteht nur noch ein geringes Bedürfnis für ein Betriebsrestaurant, das klassische «Mittag- oder Nachtessen» anbietet.

Aktuell bestehen in der Coop NVZ grosse Aufenthaltsräume für das Personal mit einem vielfältigen Verpflegungsangebot, auch mit neuzeitlichen Food-Konzepten wie «Emil Fröhlich» (ein Konzept der SV Group mit «digitalen Kühlschränken», die täglich frisch befüllt werden. NutzerInnen des Angebots können ihre Verpflegung während 24 Stunden pro Tag per App auswählen, beziehen und bezahlen.)

**Zukünftige Entwicklung** Das Bedürfnis nach Verpflegungsmöglichkeiten und Pausenräumen im Betrieb wird weiterhin bestehen, bzw. mit der erwarteten Zunahme der Arbeitsplätze grösser werden.

Coop sieht vor, die bestehenden Angebote mit verschiedenen Verpflegungskonzepten beizubehalten und weiter zu entwickeln. Jedoch ist nicht vorgesehen, wieder ein klassisches, «konventionelles» Personalrestaurant einzuführen.

## 7.12 Zugang auf das Areal

### **Einzäunung, Zutrittsbeschränkung**

Das Areal der Coop NVZ Wangen bei Olten ist ein privates Betriebsareal. Es kann aus einer Reihe von Gründen nicht öffentlich zugänglich sein und muss durch einen Zaun geschützt werden.

- Sicherheit für Personen: Auf dem Areal verkehren und manövrieren schwere Nutzfahrzeuge, im Bereich Bahnanschluss auch Schienenfahrzeuge. Aufgrund der Unfallgefahr können keine betriebsfremden, ortsunkundigen Besucher zugelassen werden.
- Gesetzliche und Coop-interne Auflagen zu Produktesicherheit, Diebstahlschutz und Food-Defense: In Rampenbereichen und Fahrzeugen befinden sich Güter von hohem Wert. Diese müssen vor Diebstahl und Kontamination geschützt werden.
- Entsprechend ist eine klare Kontrolle der Ein- und Ausgänge des Areals zwingend erforderlich.
- Unter Einhaltung dieser Vorgaben können Zugangsmöglichkeiten Dritter für Besucher, Veranstaltungen etc. vereinbart werden.

### **Grünflächen**

Auch für die Grünflächen auf dem Areal ist keine öffentliche Nutzung vorgesehen. Im Fokus stehen für diese Flächen

- Aufenthaltsflächen für Mitarbeiter, z.B. für Pausen,
- Naturnahe, extensiv gepflegte Flächen als Lebensraum für einheimische Tiere und Pflanzen, insbesondere entlang des Rickenbachs / Dorfbachs.

## 7.13 Naturgefahren

### **Generelle Situation**

In Bezug auf Naturgefahren können auf dem Areal Coop NVZ in erster Linie Wassergefahren (Hochwasser, Überflutung, Übersarung) von Bedeutung sein.

Entsprechende Gefahren können vom Rickenbach / Dorfbach (unterschiedliche Bezeichnung je nach Datengrundlage) oder von der Dünnern ausgehen.

### **Hochwassergefahr**

Laut der synoptischen Gefahrenkarte werden für das Teilareal Wangen keine Gefährdungen durch Naturgefahren ausgewiesen.

Südlich der Bahnlinie wird eine «erhebliche Gefährdung» durch Hochwasser der Dünnern ausgewiesen (Erosionsgefahr). Das Areal der NVZ wird durch den bestehenden Bahndamm wirksam vor möglichen Gefahren durch Dünnernhochwasser abgeschirmt.

## 7.14 Energie

### Energieversorgung heute

Als primäre Wärmequelle der Coop NVZ dient heute eine nach 2015 installierte Grundwasser-Wärmepumpe.

Die beiden bestehenden Gasbrenner mit je 1'000 kW werden aktuell nur noch zur Abdeckung von Verbrauchsspitzen genutzt.

Im Jahr 2014 ist auf dem Dach des Lagers eine Photovoltaikanlage mit 6'000 m<sup>2</sup> Solarzellen realisiert worden. Die Anlage hat eine Leistung von ca. 1 MW und deckt im Mittel rund 20% des Stromverbrauchs der NVZ ab.

### Anpassungen Vision 2030+

Nach dem aktuellen Stand der Planung sollen die beiden Gasbrenner der NVZ weiterhin zur Abdeckung von Spitzen in Betrieb bleiben.

Jedoch ist vorgesehen, künftig einen wesentlich höheren Anteil des Energieverbrauchs der NVZ aus erneuerbaren Quellen zu decken. Der der Wärmebedarf soll auch zukünftig primär über Grundwasserwärmepumpen gedeckt werden, und auf den Dächern der Neubauten werden weitere Photovoltaikanlagen, kombiniert mit der vorgesehenen Dachbegrünung, zur Stromerzeugung installiert.

Erste grobe Abschätzungen zeigen, dass die PV-Anlagen auf den Neubauten noch einmal eine Leistung vergleichbar mit der bestehenden Anlage erbringen könnten. Konkretere Aussagen sind beim heutigen Projektstand noch nicht möglich.

## 7.15 Nachhaltigkeit

### Nachhaltigkeit in der Coop-Gruppe

Die Coop-Gruppe hat den Anspruch, eine «Leaderin im Bereich Nachhaltigkeit» in der Schweiz zu sein. Aus diesem Grund ist das Nachhaltigkeitsthema ein integrierender Bestandteil der Geschäftstätigkeit von Coop und ist sowohl in den Statuten und im Leitbild integriert.

Für die Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie hat Coop drei Säulen definiert:

- Säule 1: Nachhaltige Sortimente in Produktion, Lieferketten, Verarbeitung bis zum Verkauf. Einführung und Einhaltung von Anforderungen und Sozialstandards.

- Säule 2: Umwelt- und Klimaschutz in den Coop-Betrieben, Lieferketten und vorgelagerten Wertschöpfungsstufen. Schonender Umgang mit Ressourcen, Schliessung der Energie- und Materialkreisläufe wo möglich, mit der Vision «Zero Waste».
- Säule 3: Mitarbeitende und gesellschaftliches Engagement, mit Themen wie Anstellungsbedingungen, Aus- und Weiterbildung, Karrierechancen, Lehrstellenangebot. Unterstützung von Forschungs-, Entwicklungs- und Sensibilisierungsprojekten über einen Fonds für Nachhaltigkeit.

Für die Umsetzung der Nachhaltigkeitsziele setzt Coop auf Mehrjahresziele, aktuell gültig für die Jahre 2022 bis 2026, und jährliche Fortschrittsberichte.

#### **Nachhaltigkeit in der Coop NVZ**

Die Coop NVZ trägt entscheidend dazu bei, die zentrale Rolle von Coop zur sicheren, flächendeckenden und «nachhaltigen» Landesversorgung sicherzustellen. Die Coop NVZ ist daher als zentrales Element der Coop-Lieferkette in allen drei Säulen der Coop Nachhaltigkeitsstrategie eingebunden.

- Säule 1, Nachhaltige Sortimente: Über die Sortimente von Coop wird nicht in der NVZ entschieden. Dagegen leistet Coop mit der Modernisierung der NVZ einen wichtigen Beitrag zur verbesserten Nachhaltigkeit der Bereiche Lieferketten, Materialverbrauch, Stoffkreisläufe – siehe Säule 2
- Säule 2, Umwelt- und Klimaschutz. Die Umsetzung der Vision 2030+ ermöglicht es, den Betrieb der NVZ in Bezug auf den Umwelt- und Klimaschutz zu aktualisieren. Dies betrifft insbesondere Bereiche wie:
  - Energieverbrauch, Nutzung erneuerbarer Energiequellen
  - Transporte – Förderung des Bahntransports, Bereitschaft zur Nutzung alternativer Transportwege (Thema Cargo Sous Terrain)
  - Flächenverbrauch, Verdichtung der Nutzungen auf dem Betriebsareal
- Säule 3, Mitarbeitende und gesellschaftliches Engagement: Die Bestimmungen und Errungenschaften von Coop gegenüber der Gesellschaft, den Genossenschaftern und den Mitarbeitenden gegenüber werden auch in der Coop NVZ umgesetzt.

## 8 Verkehr örtlich, überörtlich

### 8.1 Verkehrsentwicklung Coop NVZ Strasse, Bahn

#### Zunahme des Werkverkehrs Coop NVZ Wangen bei Olten

Die folgende Zusammenstellung zeigt die Zunahme des Werkverkehrs der Coop NVZ im Zeitraum zwischen 2019 und 2030 plus eine «Tendenzmeldung» ab 2030 bis ca. 2050.

Die Werte beruhen auf den Prognosen von Coop über die Entwicklung der Warenströme und des Personalbestands im NVZ sowie der vorgesehenen Verlagerung von Gütertransporten von der Strasse auf die Bahn.

Tabelle 10 Prognose der Verkehrsentwicklung Coop NVZ

Zeithorizont	PW Fahrten / Tag	LKW Fahrten / Tag	Bahn Wagenladungen / Tag
2019	2000	450 + 40 LfW	35
2022 IST	1350	450 + 40 LfW	35
2025 Umsetzung Sofortmassnahmen	*	450 + 40 LfW	60**
2027 Rückbau Hochhaus	*	450 + 40 LfW	60**
Betriebszustand «Vision 2030+»	*	560 + 50 LfW	80**
Weitere Entwicklung bis 2050		Zunahme + 6.5 Fahrten / Tag und Jahr	Zunahme + 1.3 Wagen / Tag und Jahr

\* Graduelle Zunahme mit dem Personalbestand, abhängig von der Entwicklung des Personalbestands wie auch des Modal Split der Pendlerbewegungen

\*\* Die Voraussetzungen vor Ort werden durch Coop mit den geplanten Sofortmassnahmen geschaffen.

**Folgerungen für den  
Güterverkehr Strasse / Bahn**

- Das Transportvolumen der Coop NVZ wird weiterhin zunehmen.
- Coop setzt für den Gütertransport in Zukunft noch stärker auf die Bahn. Das Volumen der Bahntransporte wird daher gegenüber den Strassentransporten weit überproportional zunehmen. Zu diesem Zweck erneuert und erweitert Coop den Bahnanschluss der NVZ.
- Coop schafft die Voraussetzungen dafür, dass die Bahn die Zunahme des Transportvolumens bis ca. 2030 vollständig übernehmen kann. Folge: Verkehrszunahme auf der Bahn, nicht aber auf der Strasse.
- Voraussetzungen ausserhalb der Coop Organisation für die praktische Umsetzung: Kapazität auf dem Bahnnetz, Fähigkeit der Lieferanten, per Bahn zu spedieren.

Insgesamt wird das Güterverkehrsaufkommen mit der Umsetzung der «Vision 2030+»

- auf der Bahn (Anzahl Wagenladungen) um rund 130% zunehmen,
- auf der Strasse (Anzahl Fahrten mit Nutzfahrzeugen) um rund 25% zunehmen.

Für die langfristige weitere Entwicklung bis 2050 wird auf der Strasse und der Bahn mit einer Zunahme des Transportverkehrs der NVZ um rund 1 bis 1.5% pro Jahr gerechnet.

Diese Abschätzungen wurden auf Grundlage folgenden Annahmen getroffen:

- Die Verkehrsträger Strasse und Bahn können das durch NVZ generierte Verkehrsvolumen aufnehmen (Leistungsfähigkeit).
- Es wird keine Verlagerung von Transporten von der Strasse und der Bahn auf Cargo Sous Terrain eingerechnet (konservative Annahme).

**Eingesetzte Fahrzeuge****Bahntransporte**

Die Bahntransporte werden durch das Coop-eigene Eisenbahnverkehrsunternehmen Railcare durchgeführt.

Railcare setzt dazu modernste Elektrolokomotiven, vorwiegend des Typs «Vectron» (mit Dieselmodul für Rangierbewegungen auf nicht elektrifizierten Gleisen, z.B. in Verladehallen) ein. Bei den eingesetzten Güterwagen ist der Wechsel von Wagen Dritter (z.B. SBB Cargo) zu modernstem eigenem Material abgeschlossen.

**Strassentransporte**

Coop geht davon aus, dass erst nach 2030 wieder mit einer Zunahme des Transportverkehrs auf der Strasse zu rechnen ist. Bis zu diesem Zeitpunkt wird sich die durch Coop eingesetzte Fahrzeugflotte deutlich in Richtung «umweltfreundlicher / emissionsärmer» verändern, z.B. durch den vermehrten Einsatz von Wasserstoff bzw. Brennstoffzellen-LKW.

Diese Entwicklung wird in nächster Zeit auch bei Fahrzeugen anderer Transporteure aus der Schweiz und Mitteleuropa stattfinden. Bei Fahrzeugen z.B. aus dem östlichen Europa kann dies mehr Zeit beanspruchen, aber die Entwicklung ist im Gang und wird sich nicht umkehren.

Damit werden mittel- und langfristig auch die Emissionen von Lärm und Luftschadstoffen durch die Strassentransporte reduziert.

**Transporte über Cargo Sous Terrain**

Im unterirdischen Transportsystem von Cargo Sous Terrain werden ausschliesslich energieeffiziente, (Schadstoff-) emissionsfreie elektrisch angetriebene Fahrzeuge verkehren.

Es ist heute noch unbestimmt, ob und in welchem Ausmass Transporte der Coop NVZ auf das System Cargo Sous Terrain verlagert werden können. Nach heutigem Stand der Planung kommt eine Nutzung von Cargo Sous Terrain für Transporte der Coop NVZ dann in Frage, wenn ein direkter Anschluss NVZ – Cargo Sous Terrain geschaffen werden kann. Es sind keine emissionsträchtigen Strassentransporte zwischen der NVZ und einem Hub von Cargo Sous Terrain vorgesehen.

Vergleiche dazu auch das Kapitel 8.3, Cargo Sous Terrain.

**Zusammenfassung Verkehrsentwicklung Güterverkehr Coop****Fazit Verkehrsentwicklung Coop**

Die künftige Weiterentwicklung des Coop-Güterverkehrs kann wie folgt zusammengefasst werden:

1. Gütertransporte werden soweit möglich auf die Bahn verlagert. Dadurch wird das Verkehrswachstum auf der Strasse begrenzt.
2. Auf der Strasse werden zukünftig umweltfreundlichere Fahrzeuge eingesetzt. Coop ist eine Vorreiterin in dieser Entwicklung.
3. Die Nutzung des geplanten neuen Verkehrssystems Cargo Sous Terrain wird geprüft.

## 8.2 Verteilung des Strassenverkehrs Coop NVZ

### Verkehrserhebung Werkverkehr Coop NVZ

Im September 2019 wurde eine Erhebung des Werkverkehrs der Coop NVZ durchgeführt. Am Dienstag 17. und Mittwoch 18. September wurden die bei der Pforte des Areals Coop NVZ Wangen ein- und ausfahrenden Fahrzeuge über 2 x 24 Stunden mit Videoaufnahmen registriert.

Ziel der Erhebung war es, die Verteilung der Fahrten mit Nutzfahrzeugen und Personenwagen auf der Strasse zu erfassen. Die folgenden Angaben über die Verteilung des Strassenverkehrs basieren auf dieser Erhebung.

Die folgende Tabelle zeigt die Aufteilung des Strassenverkehrs der Coop NVZ nach Richtungen.

Tabelle 11 Verteilung des Pendlerverkehrs nach Routen / Richtungen

	Zustand September 2019	
	Fahrten pro Tag / %	
Fahrten Richtung	PW	SNF+ LfW*
Total	2'000 / 100%	490 / 100%
Westen: Egerkingen – Autobahn A1	1'060 / 53%	370 / 75%
Osten: Olten (A1 Aarau – Zürich)	940 / 47%	120 / 25%

Quelle: Eigene Erhebung September 2019

\* SNF: Schwere Nutzfahrzeuge (Lastwagen, Sattelschlepper, Anhängerzüge). LfW: Lieferwagen bis 3.5 to

### Routen und Distanzen bis zum Autobahnanschluss

Die folgende Abbildung zeigt schematisch die Fahrrouten und Distanzen von der Coop NVZ bis zu den Autobahnanschlüssen in Egerkingen und Rothrist.

Sie zeigt ebenso die Lage des Vorhabens ERO+, d.h. der Verlängerung der Entlastungsstrasse ERO nach Westen (aktuell in Prüfung, vgl. das Kapitel 5.2 dieses Berichts).

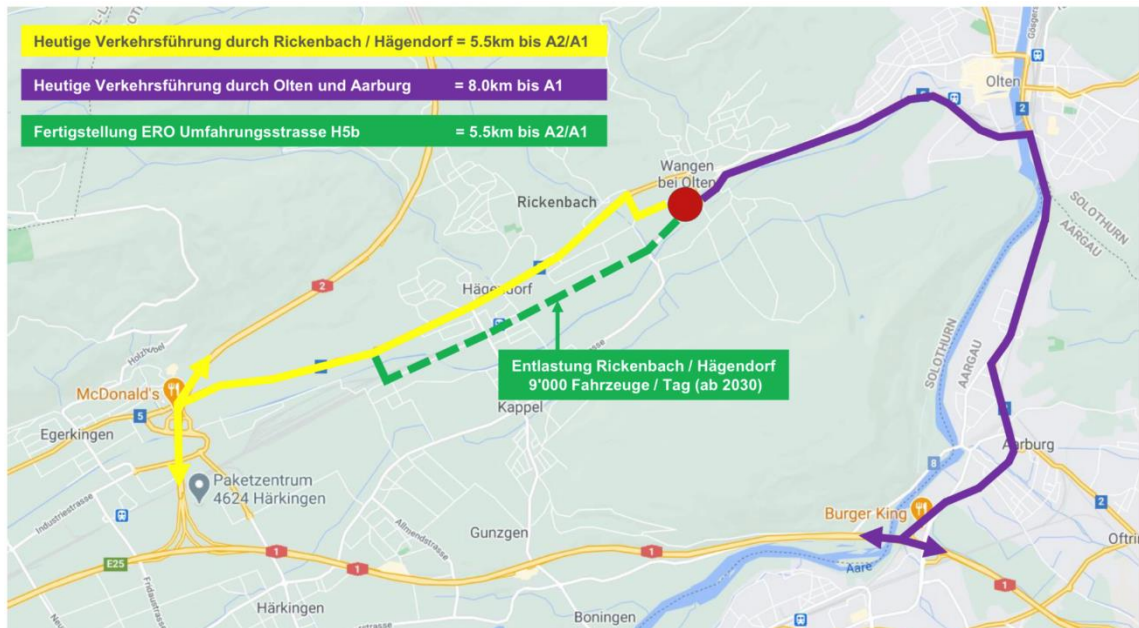


Abbildung 22 Fahrrouen und Distanzen Coop NVZ – Autobahnanschlüsse Egerkingen und Rothrist mit Berücksichtigung des Vorhabens ERO+ (Grafik Coop)

#### Entwicklung 2019 - 2022

Seit der Erhebung im September 2019 hat sich der Werkverkehr der Coop NVZ wie folgt verändert:

- Personenwagenverkehr: Abnahme des Verkehrs von rund 2'000 auf 1'350 Fahrten pro Tag. Grund Reduktion des Personalbestandes, Verlegung von Arbeitsplätzen in der Administration vom NVZ nach Basel.
- Nutzfahrzeugverkehr: Keine signifikante Veränderung

#### Belastung des Strassennetzes

Die folgende Abbildung zeigt die Verteilung des Verkehrs der Coop NVZ auf das Strassennetz:

- Fahrten Richtung Westen, «Blaue Route»: 75% des Nutzfahrzeugverkehrs, 53% des PKW-Verkehrs
- Richtung Osten, «Orange Route»: 25% des Nutzfahrzeugverkehrs, 47% des PKW-Verkehrs

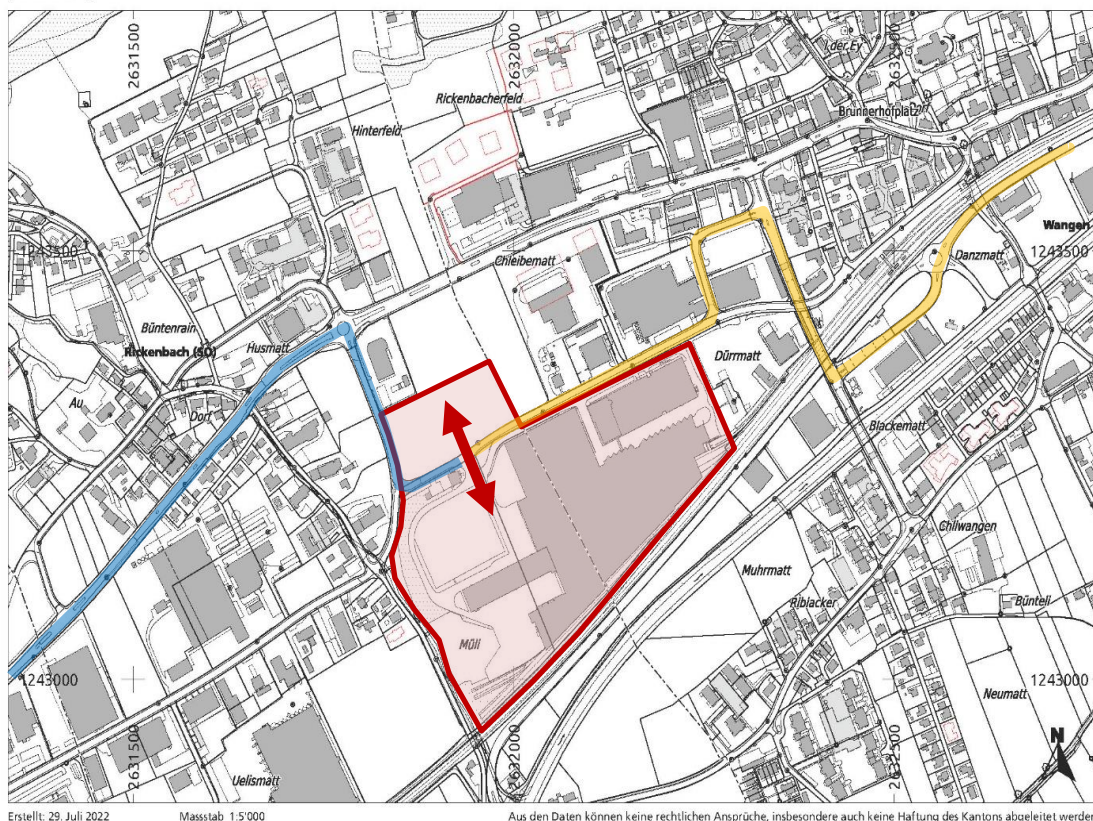


Abbildung 23 Zu- und Wegfahrtsrouten der Coop NVZ. Rot: Areal NVZ mit Lage der Ein- / Ausfahrt, blau Fahrtroute Richtung Westen (Egerkingen, A1), orange Fahrtroute Richtung Osten (Olten – Aarburg)

Somit belastet der Werkverkehr Coop NVZ primär die folgenden Strassenabschnitte in der Umgebung

- Fahrten Richtung Westen / Norden: Kantonsstrasse H5 mit den Ortsdurchfahrten Rickenbach und Hägendorf in Richtung Egerkingen, und Autobahn A1 und Autobahn A2 Richtung Basel.
- Fahrten Richtung Osten / Norden: Entlastungsstrasse Olten ERO (Kantonsstrasse H5b), Sälikreisel Olten, Kantonsstrasse H2 in Richtung Aarburg / Oftringen, und Autobahn A1 Richtung Zürich sowie Autobahn A2 Richtung Luzern.

#### Zeitliche Verteilung des Werkverkehrs / Nachtverkehr

Die An- und Auslieferungen der Coop NVZ verteilen sich über den ganzen Tag. Die Warentransporte auf der Strasse unterliegen zum grössten Teil dem in der Schweiz geltenden Nacht- und Sonntagsfahrverbot (Art. 91, 91a und 92 der Verkehrsregelverordnung VRV). Damit dürfen diese Transporte nicht nach 22 Uhr bzw. vor 05 Uhr durchgeführt werden.

Damit kann relevanter nächtlicher (22 – 05 Uhr) Werkverkehr mit schweren Nutzfahrzeugen auch in Zukunft ausgeschlossen werden.

**Verkehrsbelastung in den Spitzenstunden**

Übermässige Verkehrsbelastungen in den Spitzenzeiten des täglichen Verkehrs (Morgen- und Abendspitze) können durch Massnahmen verhindert werden wie

- möglichst weitgehende Verlagerung des Warenverkehrs auf die Bahn oder allenfalls auf das neue Verkehrssystem Cargo Sous Terrain,
- Förderung des nicht-motorisierten Personenverkehrs für die Arbeitswege des Personals,
- zeitliche Festlegung / Stafflung der An- und Auslieferungen mit Strassenfahrzeugen,
- Stafflung der Schichtzeiten des Personals.

Bedarf, Festlegung und Umsetzung derartiger Lenkungsmassnahmen sind in den nachfolgenden weiteren Phasen der Planung zu prüfen.

### 8.3 Cargo Sous Terrain

**Grundsätzliches**

Die Auswirkungen des Vorhabens Cargo Sous Terrain (CST) können in Bezug auf die Coop NVZ noch nicht quantifiziert werden. Offene Fragen sind Stand heute insbesondere:

- Die Lage der CST Hubs und daraus folgend der Nutzen für die Coop Logistik, bezogen auf die gesamten Transportwege.
- Der Zeithorizont der Realisierung.

Der Best Case in Bezug auf die COOP NVZ wäre aus lokaler / regionaler Sicht:

- Realisierung eines Hubs in unmittelbarer Nähe von der Coop NVZ Wagen.
- Der Hub kann vom NVZ Wangen ohne Belastung des heutigen Verkehrsnetzes erreicht werden und einen bedeutenden Anteil der heutigen Strassentransporte übernehmen.

Im ungünstigsten Fall könnte der Hub ab Coop NVZ nur über Strassentransporte erreicht werden. Dies würde bedeuten:

- Keine Entlastung der Umgebung vom Verkehr Coop NVZ,
- im ungünstigsten Fall sogar eine lokale Verkehrszunahme durch Pendelfahrten zum Hub.

**Aktuelle Sicht Coop**

Coop ist an der Realisierung eines CST Hubs im Raum Wangen – Hägendorf sehr interessiert, hat jedoch keinen direkten Einfluss auf die Standortwahl.

- Falls räumlich / technisch möglich (Lage des Hubs, Umgebung), würde die Coop NVZ direkt ober- oder unterirdisch an den nächstgelegenen Hub anschliessen.
- Coop strebt primär eine Reduktion der Strassentransporte durch die Nutzung von CST an.
- Grundsätzlich erachtet Coop alle in Wangen gehandelten Warengruppen als «geeignet» für den Transport über CST.
- Im Tunnelsystem von CST («3. Röhre») könnten gewisse Logistikaktivitäten (Bündelung, Verdichtung von Transporten) durchgeführt werden.
- Da heute weder das Betriebskonzept von CST noch die Lage der CST Hubs bekannt sind, können noch keine verbindlichen weiteren Aussagen gemacht werden.

**Fazit, Chancen durch CST**

Falls ein Direktanschluss von der NVZ an einen CST-Hub möglich ist, kann CST zu einer Reduktion der überregionalen Strassen- oder Bahntransporte der Coop NVZ beitragen.

Coop sieht keine Strassentransporte zwischen der Coop NVZ und einem Hub in der Region Gäu vor.

## 8.4 Arbeitspendler, Modal Split der Beschäftigten

**Wohnorte der Beschäftigten**

Von den aktuell rund 750 Beschäftigten der Coop NVZ wohnen rund 190 Personen (25%) in den Gemeinden Wangen b. Olten, Olten, Hägendorf, Kappel SO und Rickenbach SO. Sie haben also einen Arbeitsweg von maximal 3 km Luftlinie.

Erweitert man diesen Kreis auf rund 5 km Radius, so erhöht sich die Zahl auf rund 370 Beschäftigte oder 50%.

Die übrigen Beschäftigten wohnen verteilt über ein weites Gebiet bis nach Basel, den Jura, Luzern, Bern, Zürich. Einzelne pendeln auch aus dem Elsass, dem Schwarzwald etc. an den Arbeitsort.

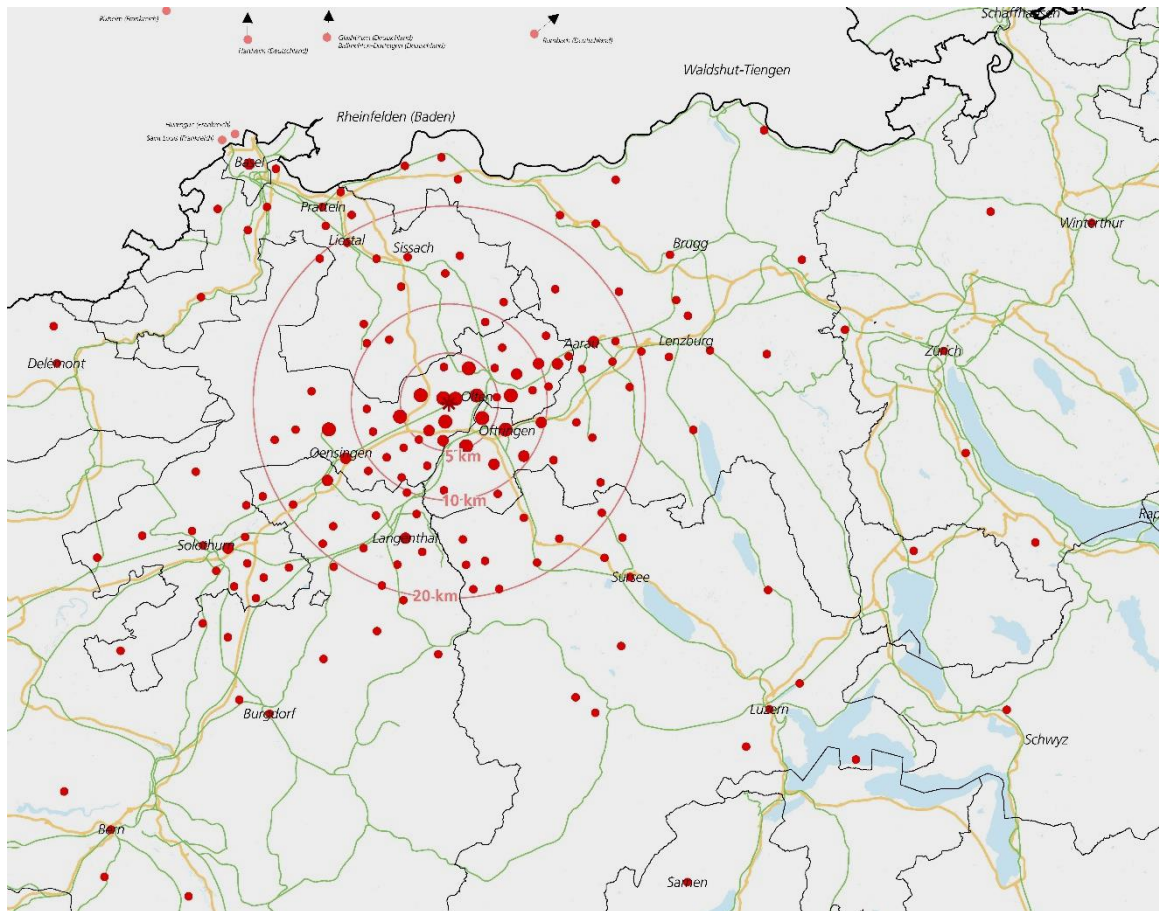


Abbildung 24 Wohnorte der Beschäftigten in der Coop NVZ. (Eigene Darstellung, Daten Coop)

Stern:	Betriebsstandort Coop NVZ
Rote Punkte:	Wohnorte von Beschäftigten der Coop NVZ
Grosse Punkte:	mehr als 16 Mitarbeitende
Mittelgrosse Punkte:	6-15 Mitarbeitende
Kleine Punkte:	1-5 Mitarbeitende
Distanzkreise mit 5 km, 10 km und 20 km Radius	

#### Modal Split der Beschäftigten

Aktuell liegen keine konkreten Angaben über den Modal Split der Pendlerfahrten der in der NVZ beschäftigten Personen vor. Jedoch zeigt die Belegung der Personalparkplätze, dass die meisten der Beschäftigten für ihren Arbeitsweg den Individualverkehr (Personenwagen) nutzen.

Gründe dafür sind

- Arbeitszeiten mit Schichtdienst für viele Beschäftigte
- Über den ländlichen Raum verstreute Wohnorte vieler Beschäftigter
- Mangelnde Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum, insbesondere früh morgens und spät abends
- Teilweise aber auch schlichte «Gewohnheit»

Aufgrund der vorliegenden Zahlen kann grob geschätzt werden, dass rund 50% der Beschäftigten grundsätzlich die Möglichkeit hätten, ihren Arbeitsweg mit dem öffentlichen Verkehr, zu Fuss oder mit dem Velo / E-Bike zurückzulegen.

Diese Zahl reduziert sich durch Umstände wie kombinierte Fahrten (Arbeitsweg kombiniert z.B. mit Einkauf, «familiären Pflichten», Transporten, Freizeitaktivitäten), schlechte Witterung, Sicherheitsbedenken insbesondere nachts etc.

#### Aktuelle Massnahmen Coop

- Personalparkplätze werden in der gesamten Coop-Gruppe mit einer Parkgebühr belastet (keine Gratisparkplätze für Angestellte). Aktuell liegt diese in der Coop NVZ bei CHF. 30.-- pro Monat.
- Coop gibt an Beschäftigte SBB Gutscheine zum vergünstigten Bezug von Halbtaxabos und GA ab. Ebenso Abgabe von Vergünstigungen auf REKA-Checks für Angestellte.
- Personalrabatt, z.T. auch Spezialangebote beim Kauf von Fahrrädern.

#### Weitere Massnahmen

Im Lauf der weiteren Planung sind, z.B. im Rahmen eines Mobilitätskonzepts, zusätzliche Massnahmen zur Förderung der Nutzung des öV oder des Fuss- und Veloverkehrs durch Arbeitspendler zu prüfen.

## 8.5 Drittnutzungen des Parkhauses

#### Nutzung des Personalparkhauses durch Dritte

Coop hat den Standortgemeinden Wangen b. Olten und Rickenbach bereits zugesichert, dass das geplante Parkhaus der NVZ temporär, z.B. bei Festanlässen für Dritte freigegeben werden kann.

Dagegen kommt der Betrieb eines unkontrolliert / allgemein benutzbaren Parkhauses für Coop aus Gründen wie der Verfügbarkeit der Parkplätze für die Beschäftigten der Coop NVZ, der Sicherheit, der Sicherstellung des Unterhalts nicht in Frage

## 8.6 Folgerungen Verkehr

#### Warenumsatz, Transportvolumen

Seit dem Jahr 2000 hat die Breite des in der NVZ betreuten Sortiments, d.h. die Anzahl der über die NVZ ausgelieferten Artikel um 67% zugenommen. Die Anzahl der jährlich über die NVZ ausgelieferten Sendungen (Colis) hat im gleichen Zeitraum um 77% zugenommen. Vergleiche dazu das Kapitel 1.6.

Für die absehbare Zukunft geht Coop von einem weiteren Wachstum aus, sowohl was die Anzahl der in der NVZ verarbeiteten Artikel wie die Anzahl der Sendungen betrifft.

Mit diesem Wachstum wird auch das Transportvolumen der Coop NVZ weiterhin zunehmen. Auch beim Personalbestand und damit der Anzahl Pendlerfahrten ist von einer weiteren Steigerung auszugehen.

**Güterverkehr Coop VZ**

Coop plant grosse Investitionen in die Infrastruktur vor Ort wie auch das verfügbare Rollmaterial von Railcare, um die Warentransporte soweit möglich auf die Bahn zu verlagern.

Das bedeutet konkret:

- Eine weitgehende Übernahme der wachsenden Warenströme der nächsten Jahre durch die Bahn.
- Keine Zunahme des Güterverkehrs der NVZ auf der Strasse bis zum Jahr 2030 und langfristig (bis ca. 2050) eine moderate Zunahme des Güterverkehrs der NVZ auf der Strasse.

**Cargo Sous Terrain**

Coop ist bereit, auf Angebote des Projekts Cargo Sous Terrain zu reagieren: Falls Cargo Sous Terrain geeignete Hubstandorte realisieren kann, soll ein Teil des Coop-Güterverkehrs über diesen neuen Verkehrsträger abgewickelt werden.

**Personenverkehr Coop NVZ**

Seit dem Beginn der aktuellen Planungsarbeiten im Jahr 2019 hat der Personenwagenverkehr der Coop NVZ um rund einen Drittel von 2'000 auf 1'350 Fahrten pro Tag abgenommen. Grund ist die Verlagerung von Arbeitsplätzen in der Administration vom Standort Wangen/Rickenbach nach Basel.

In den weiteren Planungsverfahren für die Vision 2030+ werden Massnahmen zur Förderung der Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel im Pendlerverkehr geprüft (Mobilitätskonzept).

Diese können auf den bereits laufenden Massnahmen von Coop aufbauen, wie Beiträge an Abonnemente des öV, Personalrabatte beim Kauf von Fahrrädern / E-Bikes oder die Erhebung von Parkgebühren für Personalparkplätze.

**Anmerkung Strassenverkehr Coop NVZ**

Der Werkverkehr mit Personenwagen (Arbeitspendler) der Coop NVZ hat zwischen 2019 und 2022 markant abgenommen.

Der gesamte Strassenverkehr durch die Coop NVZ (Personen- und Gütertransporte) wird auf absehbare Zeit nicht mehr das Ausmass von 2019 erreichen. Dies gilt insbesondere auch mit Umsetzung der Vision 2030+.

## 9 Schlussfolgerungen

### 9.1 Bedeutung des Vorhabens

#### Coop NVZ Wangen b. Olten / Rickenbach

Seit den frühen 1960er Jahren betreibt die Coop Genossenschaft in den Gemeinden Wangen bei Olten und Rickenbach (SO) eine nationale Verteilzentrale (Coop NVZ) für Food-, Near-Food- und Non-Food-Artikel.

Heute ist die Coop NVZ die zentrale Logistikplattform für die Versorgung sämtlicher Coop-Detailhandelsgeschäfte in der ganzen Schweiz mit Artikeln des täglichen Bedarfs.

Coop sieht vor, ihre nationale Verteilzentrale weiterhin am Standort Wangen bei Olten / Rickenbach zu betreiben und weiter zu entwickeln. Damit dies möglich ist, muss der Betrieb zwingend an die aktuellen und zukünftigen Bedürfnisse der Betreiberin angepasst werden.

### 9.2 Wirtschaftliche Bedeutung, Arbeitsplätze

#### Wirtschaftliche Bedeutung der Coop NVZ

Die Coop NVZ ist entscheidend für die Versorgung sämtlicher Coop-Standorte in der Schweiz mit Artikeln des täglichen Bedarfs.

Sie trägt damit massgeblich zur Versorgungssicherheit der schweizerischen Bevölkerung wie auch zur wirtschaftlichen Prosperität über sämtliche Coop-Standorte, mit allen Angestellten und externen Vertriebspartnern bei.

#### Arbeitsplätze

In der Coop NVZ sind aktuell rund 750 Personen beschäftigt. Für die Jahre bis 2030 und darüber hinaus geht Coop von einem graduellen weiteren Wachstum aus. Der Anteil der qualifizierten Beschäftigten (Leitungsfunktionen, technische Berufe, qualifizierte Logistikberufe) in der Coop NVZ beträgt aktuell rund 53%, der Anteil der Beschäftigten mit «einfacheren Tätigkeiten» 47%.

#### Investitionen vor Ort

Die aktuellen Pläne und Projekte für die Coop NVZ sehen vor, am Standort Wangen b. Olten / Rickenbach ein neues Gebäudevolumen von 500'000 m<sup>3</sup> zu erstellen.

Das geplante Investitionsvolumen für neue Gebäude am Standort NVZ beträgt CHF 150 Mio., für Logistikeinrichtungen CHF 100 Mio., total CHF 250 Mio. bis zum Jahr 2030. Diese Investitionen werden nicht ausschliesslich, aber zu einem bedeutenden Teil der regionalen Wirtschaft zu Gute kommen.

Entscheidend für die Beurteilung des Vorhabens aus wirtschaftlicher Sicht ist neben den lokalen und regionalen Aspekten die **gesamtschweizerische Bedeutung der Coop NVZ** mit ihrer **zentralen, einzigartigen Rolle für die Landesversorgung bzw. für die Versorgungssicherheit** in der Schweiz.

### 9.3 Voraussetzungen Raumplanung

#### Kantonaler Richtplan

Das Verkehrsaufkommen durch die Coop NVZ überschreitet den Schwellenwert für güterverkehrsintensive Anlagen von 400 täglichen Fahrten von Lastwagen und Lieferwagen gemäss dem kantonalen Richtplan.

Die Coop NVZ gilt somit im Sinne des kantonalen Richtplans als güterverkehrsintensive Anlage. Sie ist im kantonalen Richtplan entsprechend festzusetzen.

#### Nutzungsplanung

Das Areal Coop NVZ liegt zum Teil auf dem Gebiet der Gemeinde Wangen b. Olten, zum Teil in Rickenbach SO. Durch die Festlegungen in den jeweiligen Zonenplänen (Ortsplanung Wangen b. Olten aktuell in Revision) bestehen in den beiden Standortgemeinden leicht unterschiedliche planungsrechtliche Voraussetzungen.

Um über das gesamte Areal Coop NVZ einheitliche Voraussetzungen zu schaffen und einen effizienten Verfahrensablauf sicherzustellen, wurde beschlossen, für das aktuelle Vorhaben «Umsetzung Vision 2030+» einen gemeinsamen kantonalen Teilzonen-, Erschliessungs- und Gestaltungsplan Coop NVZ auszuarbeiten.

Die Federführung für die Planungsarbeiten liegt beim kantonalen Bau- und Justizdepartement

### 9.4 Flächen, Nutzungen

#### Neubauten

Das Vorhaben sieht neue Logistikbauten auf einer Fläche von insgesamt 68'600 m<sup>2</sup> bzw. neue Volumen von 508'600 m<sup>3</sup> vor.

Der grösste Teil dieser Bauten wird auf dem bereits bebauten Betriebsareal Coop NVZ realisiert. Lediglich das geplante Parkhaus für Beschäftigte soll ausserhalb des heutigen Betriebsareals auf der Parzelle GB Rickenbach Nr. 553 (Eigentum Coop, Arbeitszone A1 bzw. Gewerbezone) erstellt werden.

Dies entspricht einer markanten Verdichtung der Nutzung gegenüber dem heutigen Zustand. Diese wird durch die Aufstockung bestehender

Gebäude sowie die Überbauung des bestehenden, oberirdischen Personalparkplatzes erreicht.

#### Haushälterische Bodennutzung

Insgesamt sind mehr als 90% der geplanten Erweiterungsflächen innerhalb der bestehenden Betriebsfläche der Coop NVZ vorgesehen.

Die geplante **Erweiterung der Coop NVZ entspricht den Grundsätzen der haushälterischen Bodennutzung** in hohem Masse.

## 9.5 Gestaltung, Siedlungsbild

#### Gestaltungskonzept

Für die Gestaltung der Neu- und Umbauten wurden eine Reihe von Leitsätzen formuliert. Dazu gehören namentlich

- hochwertige, schlichte Fassadengestaltung,
- Schaffung einer klaren, gut lesbaren Kubatur, unter Einbezug der Bestandesbauten,
- farblich gute Einbettung in die Umgebung,
- Flachdachbauten mit auf das Notwendige minimierten Technikaufbauten,
- Flachdächer extensiv begrünt und mit einer PV Anlage ausgestattet.

#### Beurteilung Bauvolumen, Integration

Die Sichtbarkeit der Coop NVZ einschliesslich der Erweiterung sowie deren Integration in das Umfeld (Siedlung, Landschaft) wurde anhand von Visualisierungen geprüft und beurteilt.

Die Prüfung des geplanten Gebäudevolumens führte zur Erkenntnis, dass sich **das geplante Gebäudevolumen «verträglich» in die Umgebung einfügt**, und dass die geplanten Gebäudevolumen bei zurückhaltender Fassadengestaltung in ihrer gebauten Umgebung weder auffällig oder störend wirken.

#### Parkhaus

Als einziges Element der geplanten Neubauten ist das Parkhaus für die Beschäftigten ausserhalb des heutigen Betriebsareals Coop NVZ zu realisieren.

Dafür ist eine Fläche unmittelbar nördlich des Betriebsareals und der Industriestrasse (Gemeinde Rickenbach) vorgesehen. Diese Fläche ist heute als Gewerbezone und Arbeitszone A1 eingezont.

Im unmittelbaren Umfeld dieser Fläche befinden sich diverse, auf Motorfahrzeugverkehr und Strassentransporte ausgerichtete Nutzungen wie Autogaragen / Autohändler, Busdepot BOGG, Feuerwehr Untergäu.

In diese Umgebung werden sich auch das geplante Parkhaus und der Wartebereich für Nutzfahrzeuge problemlos einfügen.

## 9.6 Verkehr

### Warenumschat, Transportvolumen

Seit dem Jahr 2000 hat die Anzahl der über die NVZ ausgelieferten Artikel um 67% zugenommen. Die Anzahl der jährlich über die NVZ ausgelieferten Sendungen (Colis) hat im gleichen Zeitraum um 77% zugenommen.

Für die absehbare Zukunft geht Coop von einem weiteren Wachstum aus, sowohl was die Anzahl der in der NVZ verarbeiteten Artikel wie die Anzahl der Sendungen betrifft.

Mit diesem Wachstum wird auch das Transportvolumen der Coop NVZ weiterhin zunehmen. Auch beim Personalbestand und damit der Anzahl Pendlerfahrten ist von einer weiteren Steigerung auszugehen.

### Güterverkehr Coop VZ

Coop plant grosse Investitionen in die Infrastruktur vor Ort, wie auch in das verfügbare Rollmaterial von Railcare, um die Warentransporte soweit möglich auf die Bahn zu verlagern. Das bedeutet konkret:

- Eine weitgehende Übernahme der wachsenden Warenströme der nächsten Jahre durch die Bahn.
- Keine Zunahme des Güterverkehrs der NVZ auf der Strasse bis zum Jahr 2030.
- Eine moderate Zunahme des Güterverkehrs der NVZ auf der Strasse nach Umsetzung der Vision 2030+.

Das effektive Ausmass der Verlagerung hängt von der Verfügbarkeit von freien Eisenbahntrassen ab, sowie von der Fähigkeit der Produzenten und Lieferanten, ihre Waren per Bahn zu spedieren.

### Cargo Sous Terrain

Durch die Verlagerung von Gütertransporten auf das neue Verkehrssystem Cargo Sous Terrain kann in Zukunft möglicherweise eine weitere Begrenzung der Gütertransporte an der Oberfläche erreicht werden. Falls Cargo Sous Terrain geeignete Hubstandorte realisieren kann, soll ein Teil des Coop-Güterverkehrs über diesen neuen Verkehrsträger abgewickelt werden.

Dieses Potenzial kann heute noch nicht quantifiziert und beurteilt werden.

### Personenverkehr Coop NVZ

Bereits heute trifft Coop eine Reihe von Massnahmen zur Förderung der Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel im Pendlerverkehr. Dazu gehören Beiträge an Abonnemente des öV, Personalrabatte beim Kauf von Fahrrädern / E-Bikes oder die Erhebung von Parkgebühren für Personalparkplätze.

In den weiteren Planungsverfahren für die Vision 2030+ werden Massnahmen zur Förderung der Nutzung des öV und des Fuss- und Veloverkehrs geprüft.

**Anmerkung:** Der Werkverkehr mit Personenwagen (Arbeitspendler) der Coop NVZ hat zwischen 2019 und 2022 markant abgenommen. Der gesamte Strassenverkehr durch die Coop NVZ (Personen- und Gütertransporte) wird auf absehbare Zeit nicht mehr das Ausmass von 2019 erreichen. Dies gilt auch mit Umsetzung der Vision 2030+.

## 9.7 Würdigung

### Kernfragen

Im Kapitel 3.1 des vorliegenden Planungsberichtes wurden drei Kernfragen zum Vorhaben gestellt:

- Warum braucht es eine Weiterentwicklung der Coop NVZ am Standort Wangen b. Olten / Rickenbach?
- Warum braucht es eine Weiterentwicklung an diesem Standort?
- Wie kann sichergestellt werden, dass die Flächen im Entwicklungsperimeter optimal genutzt werden?

In den folgenden Abschnitten werden die Antworten auf diese Fragen noch einmal kurz zusammengefasst.

### Vision 2030+

Mit der Vision 2030+ wird der Weiterbetrieb und die Weiterentwicklung der nationalen Verteilzentrale NVZ von Coop in Wangen b. Olten / Rickenbach für den Zeitraum über 2030 hinaus gesichert.

Damit kann die Coop die NVZ in Wangen / Rickenbach ihrer zentralen, einzigartigen Bedeutung für die Coop-Logistik und damit für die Landesversorgung weiterhin gerecht werden.

### Vorhaben, Projekt

Mit dem aktuellen Vorhaben wird sichergestellt,

- dass die Fläche des Betriebsareals Coop NVZ effizient und haushälterisch genutzt wird
- und dass sich das Areal baulich in ihre Umgebung bzw. in das Orts- und Landschaftsbild integriert

### Verkehr

Durch die Umsetzung der geplanten Sofortmassnahmen (als erster Schritt zur Vision 2030+) werden die Voraussetzungen für eine massgebliche Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Bahn geschaffen.

Dies stellt sicher, dass sich die erwartete Zunahme der Gütertransporte der Coop Logistik primär in einer Zunahme der Bahntransporte niederschlagen wird und erst längerfristig (nach 2030) wieder von einer moderaten Zunahme der Strassentransporte auszugehen ist.

Damit soll die künftige Entwicklung des Werkverkehrs, insbesondere der Gütertransporte siedlungsverträglich und verträglich mit der Infrastruktur gestaltet werden.

### Schlussfolgerungen Vision 2030+

Mit den Massnahmen im Rahmen der Vision 2030+

- wird der Bestand und die Weiterentwicklung der Coop NVZ am Standort Wangen bei Olten / Rickenbach gesichert,
- werden die baulichen und betrieblichen Voraussetzungen geschaffen, um den Güterverkehr möglichst weitgehend von der Strasse auf die Bahn zu verlagern,
- wird sichergestellt, dass der Betrieb der NVZ keine unkontrollierte, übermässige Zunahme der Strassentransporte auslösen wird,
- wird die Integration der zukünftigen Betriebsanlagen in das Orts- und Landschaftsbild sichergestellt.

BSB + Partner Ingenieure und Planer AG

Thomas Ledermann

Beat Jäggi

Oensingen, 15.11.2024