

Post Immobilien Management und Services AG | Kanton Solothurn

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

Raumplanungsbericht



19.01.2026 | Version 005

Auftraggeber

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

Bau- und Justizdepartement
Amt für Raumplanung
Werkhofstrasse 59
4500 Solothurn

Verfasser/in

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

Dokumentinfo

Dokument	Projektnummer	Anzahl Seiten
Raumplanungsbericht kant. Teilzonen- Erschliessungs- und Gestaltungsplan Paketzentrum Härkingen, Post CH AG	22357	143
Koreferat	Datum	Kürzel
Rolf Riechsteiner	05.01.2026	rri
Ablageort		Gedruckt
K:\Umweltplanung\Härkingen\22357 Nutzungsplanung Paketzentrum Härkingen\06 Produkte\01 Berichte\RPB\241205 Raumplanungsbericht Nutzungsplanung PZH Härkingen, Vorprüfung.docx		09.02.2026

Änderungsverzeichnis

001	1. Entwurf z.H. Kanton (Auszug Grundlagenkapitel)	ths/iro	09.10.2024
002	Entwurf Vorprüfungsexemplar	ths/iro	14.11.2024
003	Vorprüfungsexemplar	ths/iro	05.12.2024
004	Mitwirkungsexemplar	ths/rwi	25.06.2025
005	Auflageexemplar, verabschiedet durch Lenkungsausschuss	ths/rwi	19.01.2026

Inhaltsverzeichnis Raumplanungsbericht

1.	Planungsanlass, Vorhaben und Planungssperimeter	8
1.1.	Ausgangslage Post-Standort Härkingen	8
1.2.	Erweiterungsabsicht der Post im Raum Härkingen/Egerkingen	9
1.3.	Vorhaben Paketzentrum und Planungssperimeter	12
1.4.	Heutiges Paketzentrum	14
2.	Planungsgegenstand, Zweck und Verfahren	15
2.1.	Zielsetzung und Inhalt der Nutzungsplanung	15
2.2.	Zweck der Planungsinstrumente	15
2.3.	Verfahren und Planbeständigkeit	17
3.	Grundlagen Raumplanung und Verkehr	18
3.1.	Eidgenössische Ausgangslage	18
3.1.1.	Raumplanungsgesetz (RPG)	18
3.1.2.	Raumkonzept Schweiz	18
3.1.3.	Sachplan Verkehr	19
3.2.	Kantonale Ausgangslage	22
3.2.1.	Kantonaler Richtplan	22
3.2.2.	Planungs- und Baugesetz (PBG)	23
3.2.3.	Standortgunst für Logistikzentren	24
3.3.	Regionale Ausgangslage	24
3.3.1.	Agglomerationsprogramm	24
3.3.2.	Projekt All-Gäu	25
3.3.3.	Gesamtverkehrskonzept Olten-Gäu	26
3.3.4.	Autobahnanschluss Egerkingen	27
3.4.	Kommunale Ausgangslage	27
3.4.1.	Aktuell noch rechtgültige Ortsplanung	27
3.4.2.	Ortsplanungsrevision Härkingen	27
3.4.3.	Strassenprojekt Pfannenstiel und Russmatten	28
3.5.	Rechtgültige kantonale Nutzungspläne	30
3.6.	Grundlagen Verkehr und Mobilität	32
3.6.1.	Erschliessung und Parkierung	32
3.6.2.	Verkehrsaufkommen und -verteilung	35
3.6.3.	Verbindung zum RPZ Egerkingen	39
4.	Richtprojekt	42
4.1.	Städtebaulicher Kontext	42
4.2.	Projektbeschreibung	43
4.2.1.	Bauten und Anlagen	43
4.2.2.	Prozessablauf	47
4.2.3.	Personalbestände und Arbeitszeiten	48
4.3.	Architektur und Gestaltung	49
4.4.	Verkehr und Erschliessung	50
4.5.	Umgebung, Grünflächen und Aufenthaltsbereiche	53
4.6.	Energie und Nachhaltigkeit	54
4.7.	Entwicklung Richtprojekt	55

4.8.	Visualisierungen	55
5.	Kantonaler Teilzonenplan mit Zonenvorschriften	57
6.	Kantonaler Erschliessungs- und Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften	58
7.	Projektauswirkungen / Interessenabwägung	61
7.1.	Übergeordnete Rahmenbedingungen Raumplanung	61
7.2.	Vorgaben Richtplanung Kanton Solothurn	61
7.3.	Standortgunst	63
7.4.	Berücksichtigung der Massnahmen «All-Gäu»	64
7.5.	Einhaltung der Grundnutzung und Bauvorschriften	66
7.6.	Orts- und Landschaftsbild	67
7.7.	Erschliessung und Parkierung	68
7.8.	Verkehr und Mobilität	69
7.9.	Umwelt und Nachhaltigkeit	74
7.9.1.	Grundwasser	75
7.9.2.	Lärm	77
7.9.3.	Entwässerung	77
7.9.4.	Störfallvorsorge, Katastrophenschutz	78
7.9.5.	Energie und Nachhaltigkeit	79
7.9.6.	Weitere Umweltbereiche	80
7.10.	Für die Planung nicht relevante Themen	81
8.	Planungsprozess	82
8.1.	Organisation	82
8.2.	Zeitlicher Ablauf	83
8.3.	Kantonale Vorprüfung	84
8.4.	Öffentliches Anhörungs- und Mitwirkungsverfahren	84
8.5.	Öffentliche Auflage	86
9.	Schlussfolgerung und Würdigung	86

Anhang

Anhang I	Vorprüfungsbericht Amt für Raumplanung	87
Anhang II	Vorprüfungsbericht Amt für Umwelt	95
Anhang III	Anhörungs- und Mitwirkungsbericht	110

Inhalt Nutzungsplanungsdossier

Unterlagen zur Genehmigung

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

Orientierende Beilagen

- Beilage 5 Raumplanungsbericht zum kantonalen Teilzonen-, Erschliessungs- und Gestaltungsplan PZ Härkingen (BSB + Partner, 19.01.2026)
- Beilage 6 Umweltverträglichkeitsbericht (BSB + Partner, 19.01.2026)
- Beilage 7 Grundlagenbericht Verkehr (BSB + Partner, 25.06.2025)
- Beilage 8 Mobilitätskonzept Post Härkingen / Egerkingen (Schweizerische Post AG, V 1.03, Januar 2026)
- Beilage 9 Dokumentation Richtprojekt, ANS Architekten und Planer SIA AG (20.06.2025)
- Beilage 10 Gutachten Erweiterung / Sanierung Paketzentrum (PZ), Härkingen – Störfallabklärungen (CSD Ingenieure AG, Zürich, 05.09.2024)

Abkürzungsverzeichnis

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

Das Wichtigste in Kürze

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

1. Planungsanlass, Vorhaben und Planungsperimeter

1.1. Ausgangslage Post-Standort Härkingen

Bestehendes Paketzentrum und Briefzentrum Härkingen

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

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

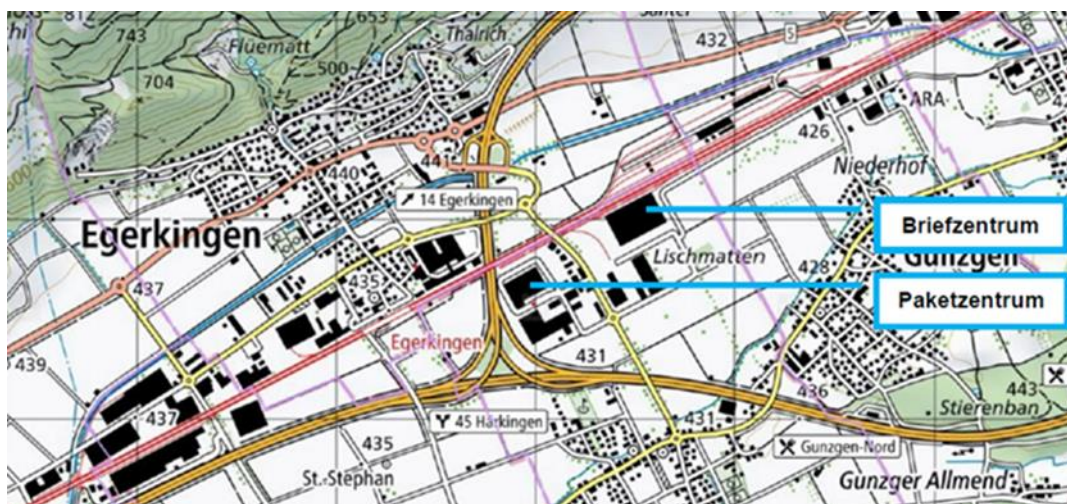


Abbildung 1: Situationsplan mit Lage des bestehenden Brief- bzw. Paketzentrums Härkingen der Post (Quelle: Bericht «Evaluation Planungsszenarien», Nüesch Development AG, 6. Mai 2021)

Strukturelle Marktverschiebung

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

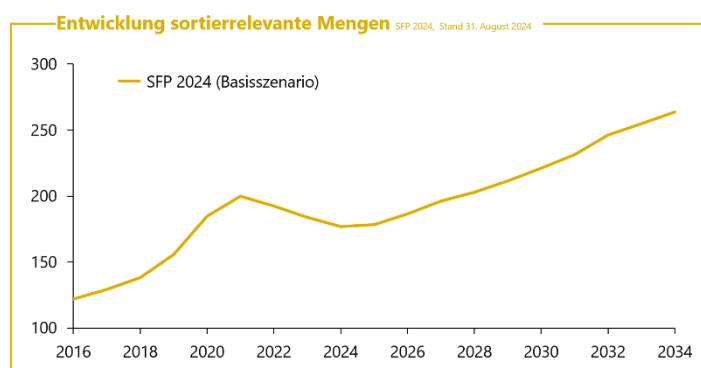


Abbildung 2: Erwartete Marktverschiebungen (Quelle: Post CH AG, Stand: 11. August 2024)

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

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

**Strategie Raum
Härkingen /
Egerkingen**

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

**Sanierung / Erweiterung
Paketzentrum**

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

1.2. Erweiterungsabsicht der Post im Raum Härkingen/Egerkingen

**IST / SOLL-Bedarf
Raum Härkingen /
Egerkingen**

Aufgrund der Bedeutung des bestehenden PZ Härkingen und der steigenden Paketmengen soll im Raum Härkingen / Egerkingen die Sortierkapazität von derzeit 24'000 auf 30'000 bis 40'000 Pakete pro Stunde (ohne Sortieranlage BPZ Härkingen) erhöht werden, bzw. auf 40'000 bis 50'000 Pakete pro Stunde inkl. Sortieranlage BPZ Härkingen (Tabelle 1).

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

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

Variantenprüfung

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

- Das Paketzentrum Härkingen kommt nach 25-jähriger Betriebsdauer in eine Sanierungsphase. Die Leistung des PZ Härkingen ist für die Funktion vom Postnetz Schweiz systemrelevant. Nach postinternen Abklärungen wurde klar, dass eine Sanierung und ein Ausbau im laufenden Betrieb zu lange dauern, die Prozessimplikationen zu gross sind und wirtschaftlich nicht tragbar wären. Jedoch kann das bestehende PZ Härkingen nicht ohne Ersatzmassnahmen vom Netz genommen werden. Seitens der Post wurde ein Ausbau während laufendem Betrieb geprüft und als nicht umsetzbar eingestuft.
- Die bereits heute knappe Hoflogistik im PZ Härkingen stellt eine grosse Herausforderung dar. Aufgrund der Dimensionierung muss bereits heute eine Auslagerung und Pufferung der Wechselbehälter am Standort Wolfwil erfolgen. Ein Ausbau bzw. eine Leistungssteigerung auf 40'000 bis 50'000 Pakete pro Stunde mit dem bestehenden Gebäude inkl. Anlagen und Hoflogistik hätte zur Folge, dass noch mehr Fläche und Infrastruktur benötigt würden (neues Wechselbehälterterminal, Ausbau der Einfahrtspforten, Ausbau der bestehenden Kraninfrastruktur).
- Im BPZ Härkingen kann die Paketsortierung nicht in dem Mass gesteigert werden, dass zusammen mit dem erweiterten PZ Härkingen eine Sortierkapazität von zirka 50'000 Pakete pro Stunde erreicht wird.
- Die angestrebte Kapazität von 40'000 bis 50'000 Paketen je Stunde wird mit dem sanierten und erweiterten Paketzentrum Härkingen sowie der zur weiteren Kapazitätssteigerung bereits eingebauten Paketsortierungsanlage im Briefzentrum Härkingen nicht ausreichen. Ein zusätzliches Paketzentrum wird deshalb – sofern die Marktverschiebung wie angenommen anhält – realisiert werden müssen. Eine durchgeführte Standortevaluation ergab die Parzellen GB Egerkingen Nrn. 1711 und 1713 als prioritärer Standort bzw. als «Bestlösung». Die Parzellen befinden sich in der Reservezone und bedingen eine Einzonung. Vorab ist ein Eintrag im kantonalen Richtplan notwendig. Das Verfahren zur Richtplananpassung läuft.

- Abklärungen der Post haben gezeigt, dass eine vorübergehende Schliessung des Paketzentrums Härkingen in den nächsten 5 Jahren betrieblich als machbar eingestuft wird. Durch den Ausbau des Vertriebsnetzes (Bau zusätzlicher Regionaler Paketzentren), der Umsetzung von verschiedenen Sofortmassnahmen (z.B. Einbau einer Paketsortierung im BPZ Härkingen) und dem Mengenrückgang nach Corona besteht aktuell ein «Window of Opportunity». Sollte der Umbau zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen, dann wäre gemäss den Marktprognosen eine Ausserbetriebnahme des PZ Härkingen nur mit einem Ersatzstandort (z.B. neues RPZ Egerkingen) möglich.

Favoriten-Variante

Die bevorzugte Variante sieht vor, dass im Endzustand die Sortierkapazitäten der Paketpost auf drei Standorte am Standort Egerkingen/Härkingen verteilt sind (Abbildung 3). Pakete werden im BPZ Härkingen, dem sanierten PZ Härkingen und im neu gebauten RPZ Egerkingen sortiert. Vor der Realisierung eines Neubaus wird das PZ saniert und ausgebaut, damit die bestehende Infrastruktur optimal ausgenutzt werden kann.

- Schritt 1: Einbau Sortieranlage für Pakete in das bestehende BPZ Härkingen

Die Integration eines RPZ im bestehenden BPZ Härkingen wurde als Sofortmassnahme bereits umgesetzt. Die Anlage wurde im September 2023 in Betrieb genommen.

- Schritt 2: Umbau des bestehenden PZ Härkingen

Das bestehende Paketzentrum soll ab frühestens 2027 innerhalb von 3 Jahren saniert und zeitgleich für eine Kapazitätserweiterung ausgebaut werden. Mit dem Ausbau besteht das Ziel, dass die Post ca. 30'000 Pakete pro Stunde im PZ sortieren kann (heute 24'000 Pakete / Stunde). Die in Schritt 1 erwähnte Sofortmassnahme im BPZ Härkingen ist essenziell, um während der Stilllegung des PZ ein Minimum an Sortierkapazität im Raum Gäu / Jurasüdfuss aufrechterhalten zu können. Die «restlichen» temporär wegfallenden Sortierkapazitäten werden in dieser Zwischenzeit von den anderen Standorten aufgefangen. Teilweise sind bzw. werden dort temporäre Massnahmen zur Aufrechterhaltung der Gesamtfunktionsfähigkeit notwendig sein.

- Schritt 3: Realisierung eines RPZ Egerkingen in der Reservezone

Auf den Parzellen GB Egerkingen Nrn. 1711 und 1713 wird das RPZ Egerkingen realisiert. Das RPZ Egerkingen wird ca. 12'000 Pakete pro Stunde verarbeiten und soll mittelfristig oder je nach Marktentwicklung realisiert werden. Mit dem sanierten PZ Härkingen, dem neuen RPZ Egerkingen und der Sortieranlage im BPZ Härkingen werden die benötigten Kapazitäten von rund 40'000 bis 50'000 Pakete pro Stunde der Post zur Verfügung stehen.

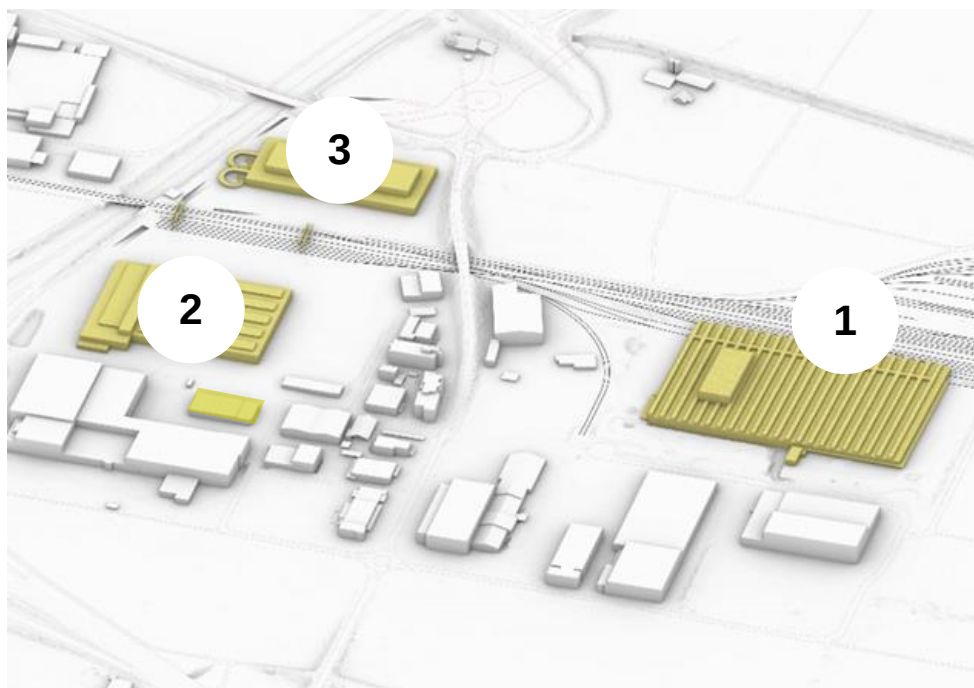


Abbildung 3: Ausbauschnitt Bestvariante (Quelle: Nüesch Development (Schweiz) AG, 24. Juni 2022).
1. Bestehendes Briefzentrum (BPZ), 2. Bestehendes Paketzentrum (PZ), 3. Neubau Regionales Paketzentrum Egerkingen (RPZ)

1.3. Vorhaben Paketzentrum und Planungsperimeter

Sanierung / Erweiterung Paketzentrum

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

Perimeter

Der Planungsperimeter umfasst die Parzelle GB Härkingen Nr. 653 (Baurechtsparzelle 767), den westlichen Bereich der GB-Nr. 265 (Baurechtsparzelle 766), das Grundstück GB-Nr. 788 und teilweise die GB-Nrn. 792 (vgl. Abbildung 4, Abbildung 5).

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

Ausgangslage Nutzungsplanung

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

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

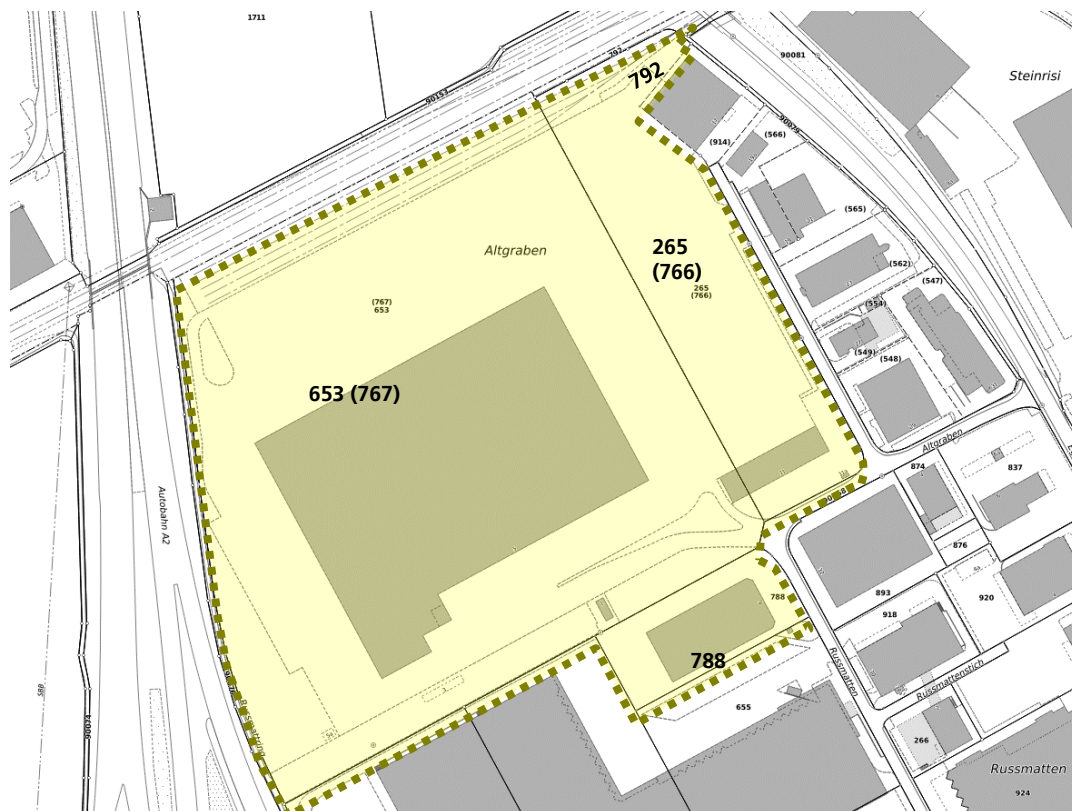


Abbildung 4: Planungsperimeter (Quelle: Geoportal Kanton Solothurn)

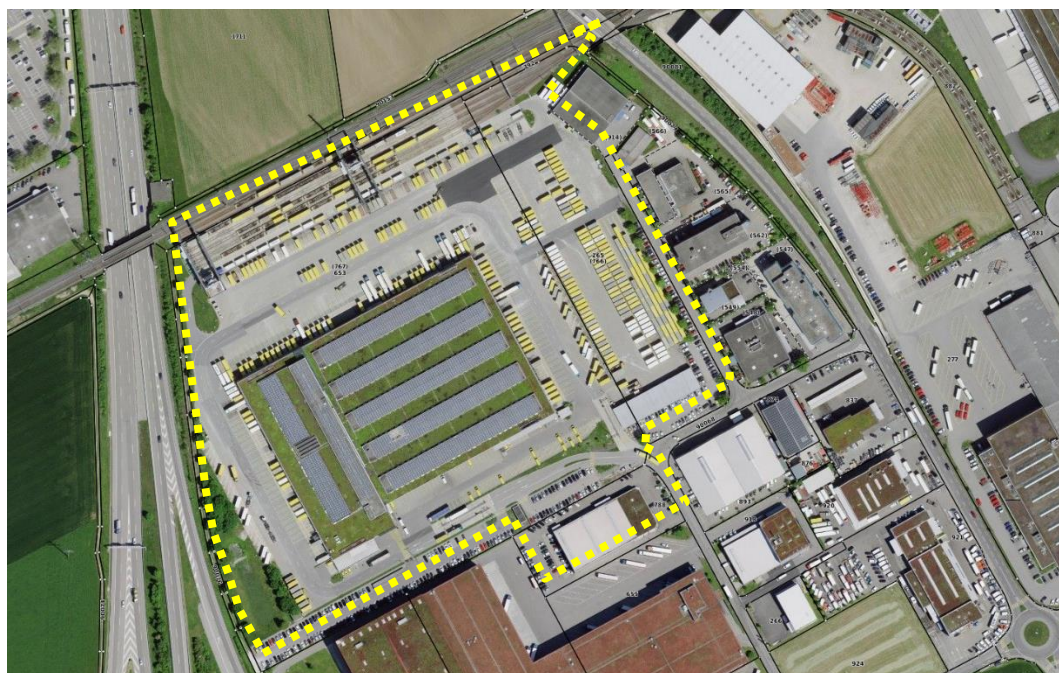


Abbildung 5: Luftbild Planungsperimeter (Quelle: Geoportal Kanton Solothurn)

1.4. Heutiges Paketzentrum

1999: Neubau des Paketzentrums

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

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

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

2014-2017: Kapazitätsausbau

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

2020-2022: Ausbau Direktverlad

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

Wartung der Anlagen eine Daueraufgabe

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

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

Zustand heute

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

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

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

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

2. Planungsgegenstand, Zweck und Verfahren

2.1. Zielsetzung und Inhalt der Nutzungsplanung

Übergeordnete Zielsetzung

Die kantonale Nutzungsplanung «Paketzentrum Härkingen» verfolgt folgende Zielsetzungen:

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

Inhalt der Nutzungsplanung

Die kantonale Nutzungsplanung umfasst nachfolgende Planungsinstrumente und Beilagen.

Genehmigungsinhalt:

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

Als massgebende orientierende Beilagen gelten (Orientierungsinhalt):

- Raumplanungsbericht inkl. Vorprüfungsbericht und Anhörungs- und Mitwirkungsbericht
- Umweltverträglichkeitsbericht zur Belegung der Umweltverträglichkeit
- Grundlagenbericht Verkehr
- Mobilitätskonzept
- Richtprojekt
- Gutachten Störfallabklärungen

2.2. Zweck der Planungsinstrumente

Zweck Erschliessungs- und Gestaltungsplan mit SBV

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

**Zweck
Teilzonenplan mit
Zonenvorschriften**

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

**Raumplanungs-
bericht**

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

**Umweltverträglich-
keitsprüfung**

Die Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) definiert Anlagentypen, welche der Umweltverträglichkeitsprüfung unterstellt sind. Die drei zukünftig von der Post betriebenen Zentren im Raum Härkingen / Egerkingen fallen gem. Anhang der UVPV unter die beiden Anlagentypen Parkhäuser und -plätze sowie Güterumschlagplätze- und Verteilzentren (Tabelle 2).

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

Tabelle 2: Anlagentypen gem. UVPV

**Einwirkungen gem.
USG**

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

Abgrenzung der UVP

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

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

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

Mehr Informationen bzgl. Abgrenzung, Herleitung der UVP-Pflicht sowie zu den Ausgangs- und Betriebszuständen sind im Umweltverträglichkeitsbericht vorzufinden (BSB + Partner, siehe Beilage 6).

2.3. Verfahren und Planbeständigkeit

Nutzungsplan- verfahren

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

UVP: Gestaltungs- plan als Leitverfah- ren

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

Bezug zur Planbeständigkeit und OPR

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

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

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

3. Grundlagen Raumplanung und Verkehr

3.1. Eidgenössische Ausgangslage

3.1.1. Raumplanungsgesetz (RPG)

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

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

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

3.1.2. Raumkonzept Schweiz

Das Raumkonzept Schweiz (2012) ist eine strategische Planung, in der Stossrichtungen für eine nachhaltige räumliche Entwicklung der Schweiz definiert sind (vgl. Abbildung 6). Die Ziele und Strategien werden von Bund, Kantonen und Gemeinden getragen und auf allen drei Staatsebenen verfolgt.

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

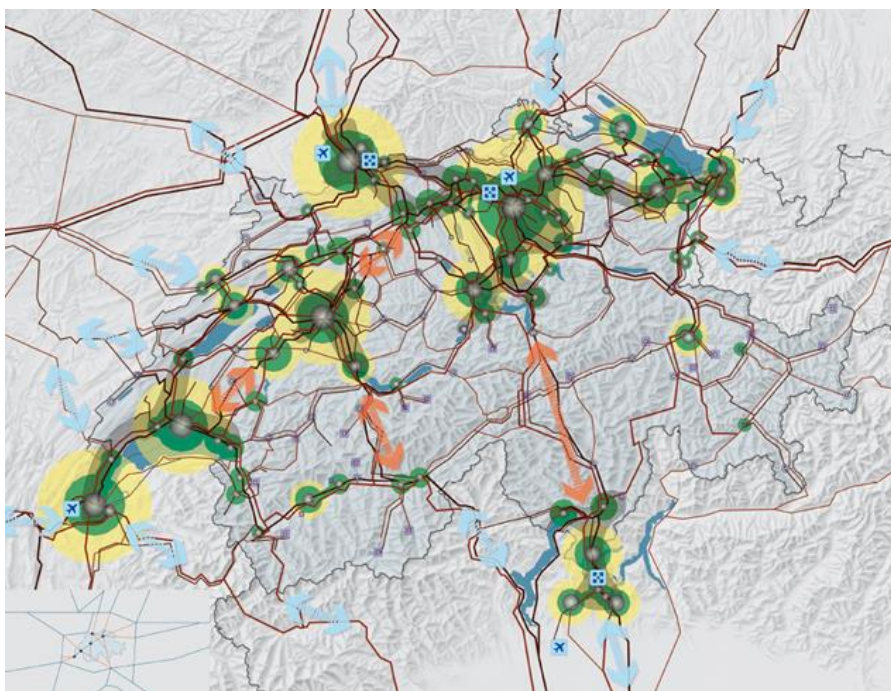


Abbildung 6: Raumkonzept Schweiz, Strategie 3 Verkehr, Energie und Raumentwicklung aufeinander abstimmen (Bundesamt für Raumentwicklung 2012)

Handlungsraum Aareland

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

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

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

3.1.3. Sachplan Verkehr

Der Sachplan Verkehr (2021) ist ein strategisches Instrument auf Bundesebene zur verkehrsträgerübergreifenden und überregionalen Koordination (Sachplan nach § 13 RPG). Er hält die Herausforderungen und Handlungszielsetzungen für die Koordination von Mobilität und Siedlung für den Zeithorizont 2050 fest (vgl. Abbildung 7). Der Sachplan Verkehr ist in Teilen behördenverbindlich.

Logistik und Gütertransport

Leistungsfähige Logistikketten sind von grosser Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit. In der Prognose nimmt die Nachfrage des Güterverkehrs bis 2040 um 45% zu. Zwischen den

Transportbedürfnissen der Bevölkerung und Wirtschaft und der Schonung von Raum und Umwelt können mitunter Interessenskonflikte bestehen.

Handlungsraum Aareland

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

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

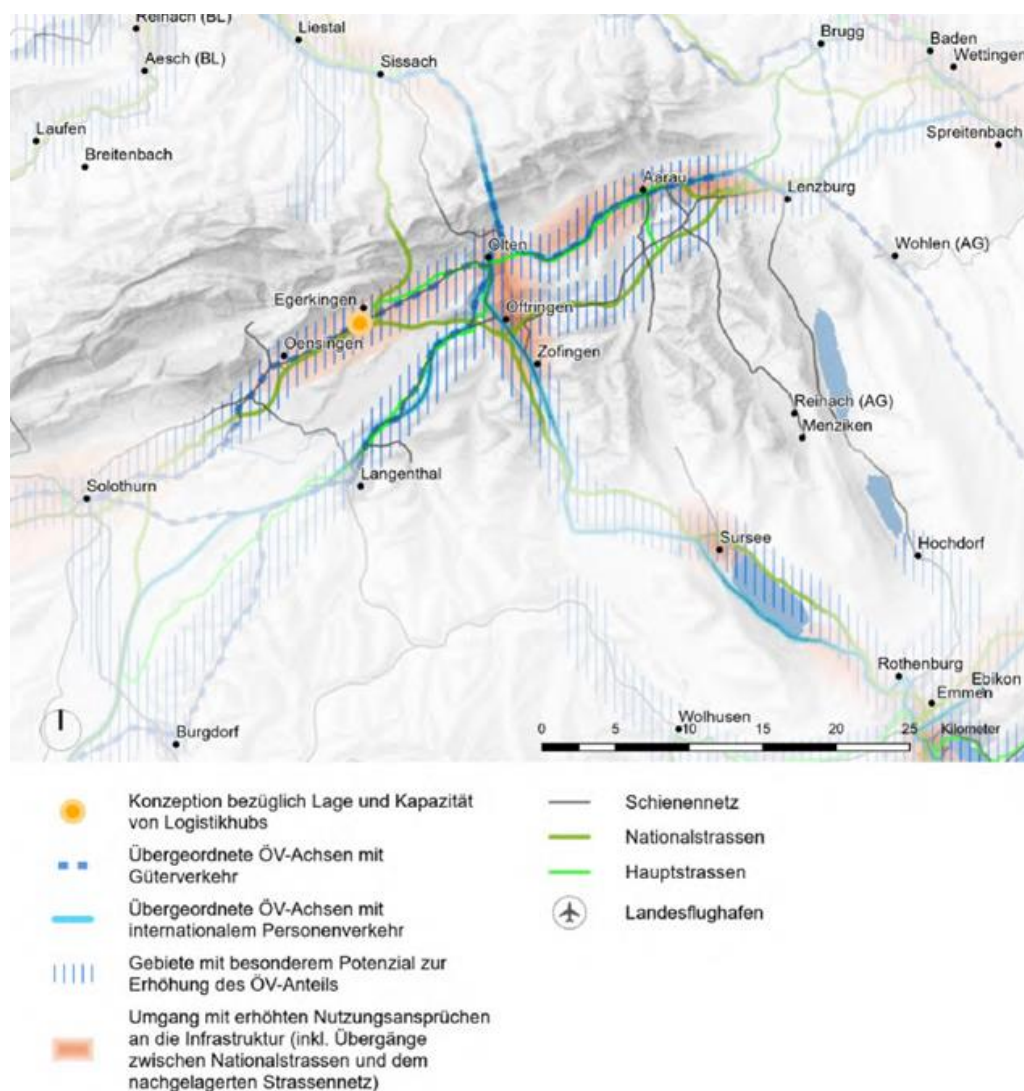


Abbildung 7: Sachplan Verkehr 2050: Handlungsbedarf und Stossrichtungen Aareland

Autobahnausbau

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

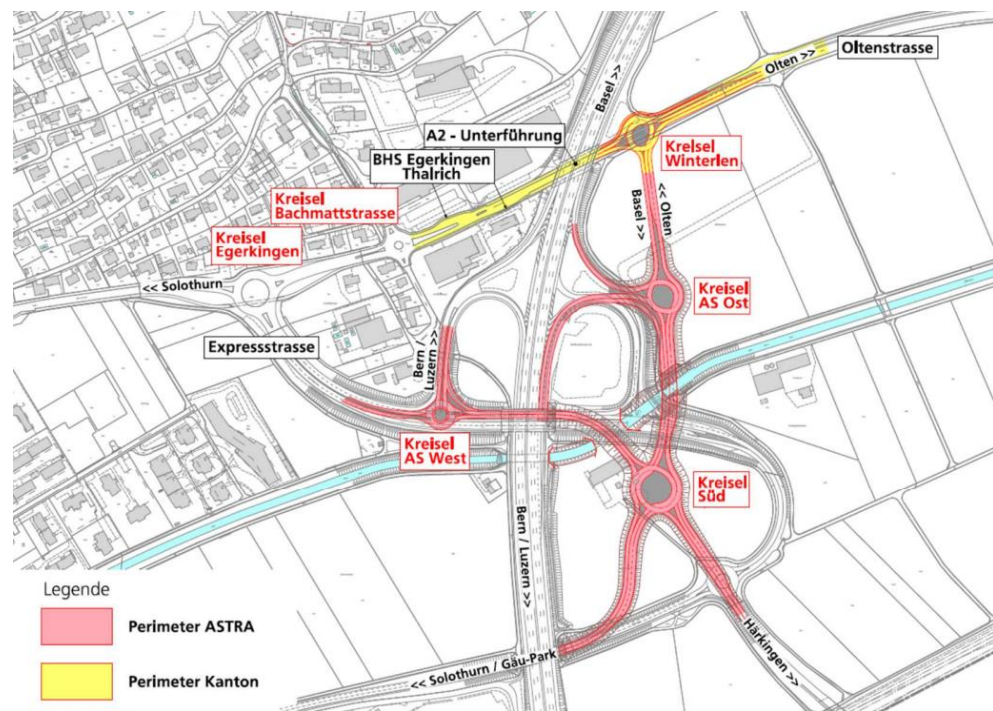


Abbildung 8: Autobahnanschluss Egerkingen (Quelle: Botschaft und Entwurf Regierungsrat 3. Mai 2022).

3.2. Kantonale Ausgangslage

3.2.1. Kantonaler Richtplan

Gültiger Richtplan und Anpassungen

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

Güterverkehrsintensive Anlagen S-3.3.2

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

Standortkriterien für güterverkehrsintensive Anlagen:

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

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

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

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

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

Entwicklungsgebiet Arbeiten

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

Regionale Arbeitszonen- bewirtschaftung

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

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

3.2.2. Planungs- und Baugesetz (PBG)

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

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

§ 68 – 70 PBG

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

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

§§ 44 ff. PBG

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

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

3.2.3. Standortgunst für Logistikzentren

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

«Angesichts der aus nationaler und internationaler Sicht zentralen Lage sowie den vorhandenen Gunstlagen an gut durch das Nationalstrassennetz erschlossenen Orten ist der Kanton Solothurn in besonderem Mass für die Ansiedlung von Logistikunternehmen prädestiniert und muss sich deshalb vorausschauend mit den entsprechenden Grundsatzfragen befassen.»

3.3. Regionale Ausgangslage

3.3.1. Agglomerationsprogramm

Agglomerationsprogramm AareLand

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

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

Strassenverkehr und Verkehrssicherheit

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

Güterverkehr und Logistik

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

ÖV-Drehscheibe Egerkingen

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

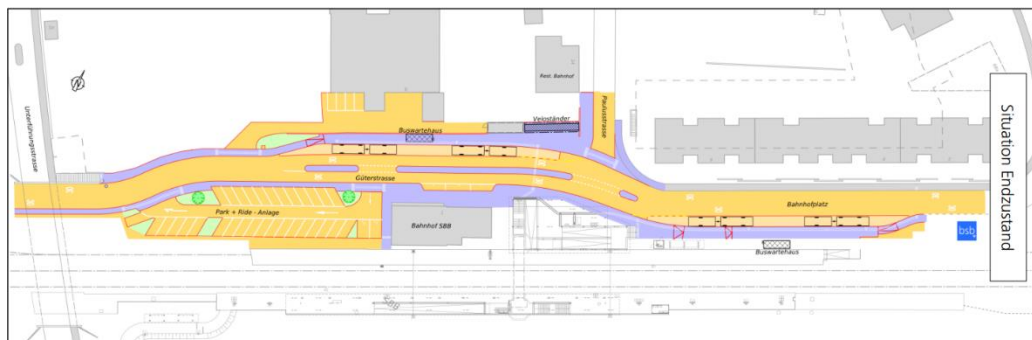


Abbildung 9: ÖV-Drehscheibe Egerkingen im Endzustand

3.3.2. Projekt All-Gäu

Projekt «All-Gäu»

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

Der Raum Gäu / Untergäu umfasst 15 Gemeinden, unter anderem auch Härkingen. In den letzten Jahren fand in diesem Raum ein hohes Bevölkerung- und Beschäftigungswachstum statt, wodurch vielfältige Nutzungsansprüche entstanden sind. Um die zukünftigen

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

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

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

3.3.3. Gesamtverkehrskonzept Olten-Gäu

Gesamtverkehrskonzept Olten-Gäu

In der Region Olten-Gäu sind verschiedene bereits erwähnte verkehrsrelevante Projekte geplant oder in Umsetzung, die künftig die Mobilität der Region beeinflussen werden: der 6-Streifen-Ausbau der A1, die Erweiterung von Logistikbetrieben oder der Bau neuer öV-Drehscheiben und Velowege. Im Anschluss an die Studie «Verkehrsanbindung Agglo Olten» durch das AVT wurde der Untersuchungsperimeter jener Studie erweitert und ein Gesamtverkehrskonzept (GVK) für den Raum von Olten bis Oensingen erarbeitet. Mit dem GVK für den Perimeter Olten-Gäu schafft der Kanton Solothurn die Grundlage für eine auf die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abgestimmte Verkehrsinfrastruktur bis 2050. Der Verkehrsentwicklung im Raum Olten-Gäu wird damit gezielt hohe Priorität beigemessen. Die enthaltenen Massnahmen fördern die Leistungsfähigkeit des gesamten Verkehrssystems und haben mehrheitlich positive Auswirkungen auf das Vorhaben. Die Massnahmen können in vier Schwerpunkt kategorisiert werden:

- Gesamtverkehrliche Massnahmen, welche darauf abzielen die Ortszentren zu entlasten
- Die Förderung des Bahnverladens, um den Güterverkehr möglichst auf die Schiene zu verlagern
- Massnahmen im Bereich Fuss- und Veloverkehr, insbesondere zur Steigerung der Qualität des Veloverkehrs
- Ausbau der öV-Drehscheiben und Anpassung des Fahrplans, um den öffentlichen Verkehr attraktiver zu gestalten

Im Spätsommer 2025 wurden die Standortgemeinden, Nachbarkantone sowie Verkehrsverbände und Betriebe mit richtplanrelevanten Vorhaben im Gäu zum Schlussberichtsentswurf des GVK Olten-Gäu angehört.

3.3.4. Autobahnanschluss Egerkingen

Im Rahmen des 6-Streifen-Ausbaus der A1 zwischen Luterbach und Härkingen wird 2025 - 2027 der Autobahnanschluss Egerkingen umgebaut. Mit dem Umbau erfährt der Anschluss eine wesentliche Kapazitätssteigerung. Gemäss Angaben des AVT (E-Mail von P. Stebler vom 09.12.2025) wurden durch das ASTRA im Jahr 2020 Simulationen für den Horizont 2040 erstellt. Zusätzlich erstellte das AVT im Jahr 2024 eine Verkehrsprognose für den Horizont 2050, welche im Raum Egerkingen/Gäu von folgenden Annahmen ausging:

- 6-Streifen-Ausbau A1 realisiert
- Gesamtverkehrsprojekt Oensingen realisiert
- Bekannte Entwicklungen (insb. Murpf, RAZ, KV-Terminal, Migros Verteilzentrum und Ausbau Post inkl. RPZ) realisiert
- Siedlungsentwicklung gemäss mittlerem Szenario kantonale Bevölkerungsprognose

Im Bereich Härkingenstrasse (Zulauf Kreisel Autobahnanschluss) resultierte bei der Verkehrsprognose des AVT ein durchschnittlicher Werktagsverkehr (DWV) von ca. 16'000 Fahrten. Dies entspricht einer Steigerung von rund 30 % gegenüber heute. Die Simulationen des ASTRA für das Jahr 2040 gingen für die Abendspitze ebenfalls von einer Steigerung in diesem Ausmass aus. Die Resultate zeigten, dass der Verkehr unter den getroffenen Annahmen in diesem Zustand zwar nicht mehr ohne Rückstau abgearbeitet werden kann. Abgesehen von der Spitzenstunde vermag das System den Zuwachs aber ohne Weiteres aufzunehmen.

3.4. Kommunale Ausgangslage

3.4.1. Aktuell noch rechtgültige Ortsplanung

Industriezone

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

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

Erschliessungsplan

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

3.4.2. Ortsplanungsrevision Härkingen

OPR kurz vor der Genehmigung

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

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



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

3.4.3. Strassenprojekt Pfannenstiel und Russmatten

Geplante Strassen- ausbauarbeiten

Im Hinblick auf eine gute Erschliessung des Arbeitsplatzgebietes Härkingen West möchte die Einwohnergemeinde Härkingen in den kommenden Jahren Strassenbauarbeiten in der Russmatten und dem Pfannenstiel ausführen. Das Vorprojekt sieht insbesondere die Kurvenverbreiterung sowie eine Strassenverbreiterung auf der Westseite vor (Abbildung 11). Gemäss Entscheid der Einwohnergemeinde Härkingen soll auf dieser Grundlage ein Erschliessungsplan erstellt werden. Dem Nutzungsplan soll dabei gleichzeitig die Bedeutung der Baubewilligung gemäss § 39 Abs. 4 PBG zukommen. Das Strassenprojekt wurde erst nach der 1. Auflage der OPR ausgelöst und wies somit zum Zeitpunkt der OPR noch nicht den notwendigen Reifegrad aus, weshalb diese Erschliessungsplanänderung nicht mehr in der OPR berücksichtigt werden konnte. Die Planung befindet sich gegenwärtig in der kantonalen Vorprüfung.

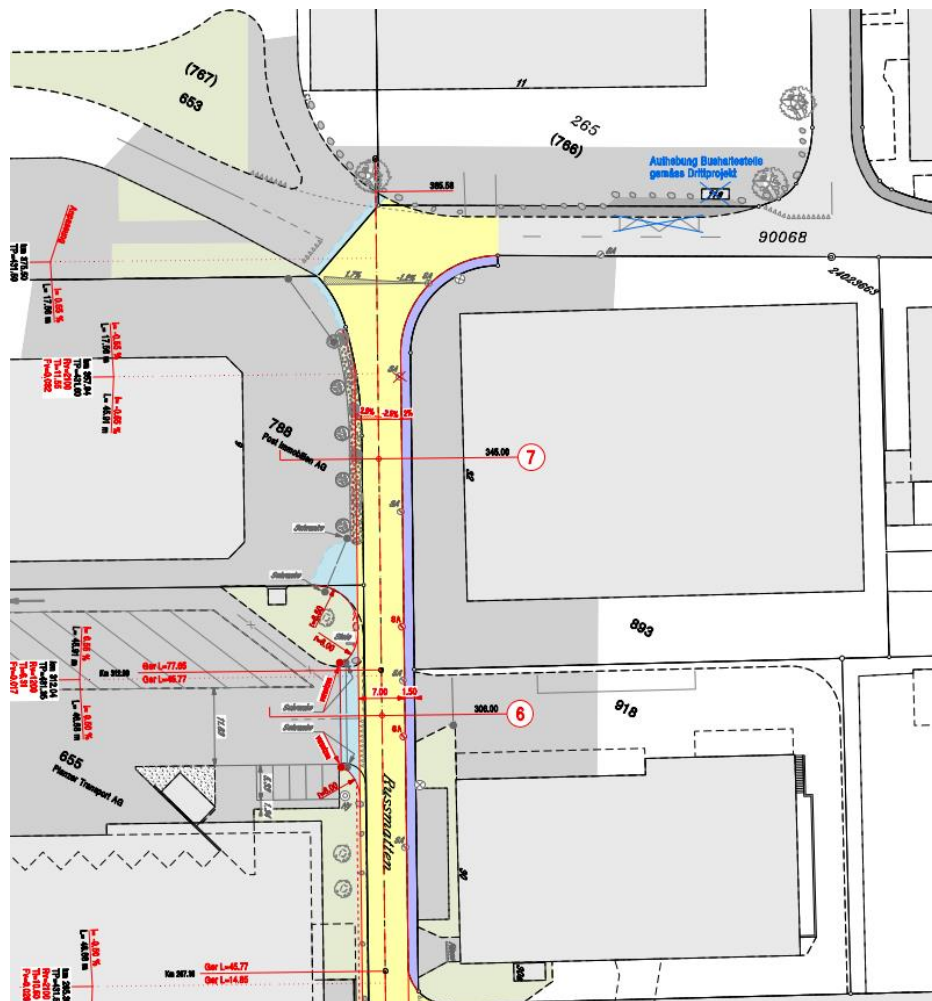


Abbildung 11: Ausschnitt aus dem Verkehrskonzept Pfannenstiel (KFB Pfister AG, Stand: 9. April 2024).

3.5. Rechtsgültige kantonale Nutzungspläne

Gestaltungsplan PZ Härkingen

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

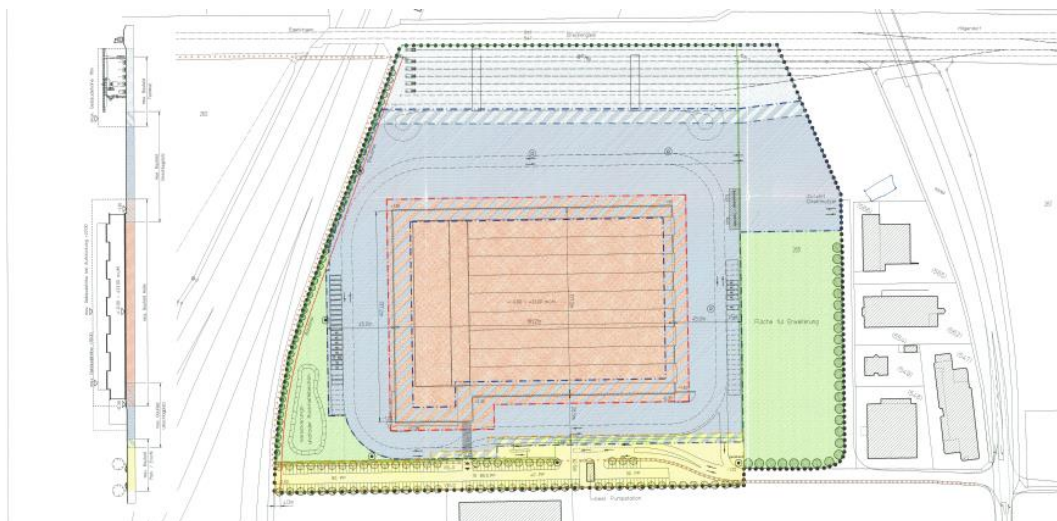


Abbildung 12: Bestehender kantonaler Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften «Paketverteilzentrum Härkingen» (RRB Nr. 1997/1032)

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

Erschliessungsplan Gleisanlagen

Für die Ermöglichung der Bahnerschliessung des Paketzentrums Härkingen wurde zeitgleich mit dem kantonalen Gestaltungsplan ein kantonaler Erschliessungsplan (Erschliessungsplan Gleisanlagen Paketverteilzentrum und MCC-Verteilzentrum Härkingen) erlassen (Abbildung 13). Dieser schuf die Voraussetzung, dass Rangiergleise auf einer Fläche von gut 3 ha nördlich des Paketzentrums realisiert werden konnten. Der Perimeter der Gleisanlage deckt sich weitgehend mit dem Baufeld 'Terminal' des erwähnten kantonalen Gestaltungsplans. Dieser umfasst räumlich allerdings nicht nur die Gleisanlage, sondern auch noch die Umschlagsfläche von Gütern von der Bahn auf LKWs und umgekehrt.

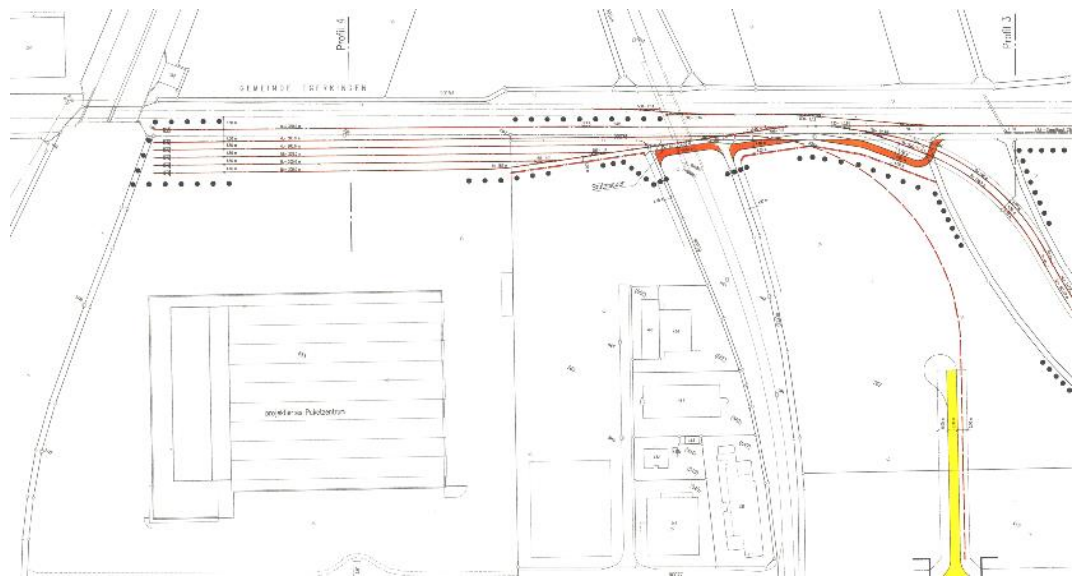


Abbildung 13: Erschliessungsplan Gleisanlagen Paketverteilzentrum und MMC-Verteilzentrum Härkingen (Ausschnitt) (RRB Nr. 1997/1032)

Gepunktet: Perimeter Planbegrenzung
Rote Linien: Gleisanlage
Orange: neuer Flugweg

Sondernutzungszone Gleisanlage

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



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

Rot: Sondernutzungszone Gleisanlage

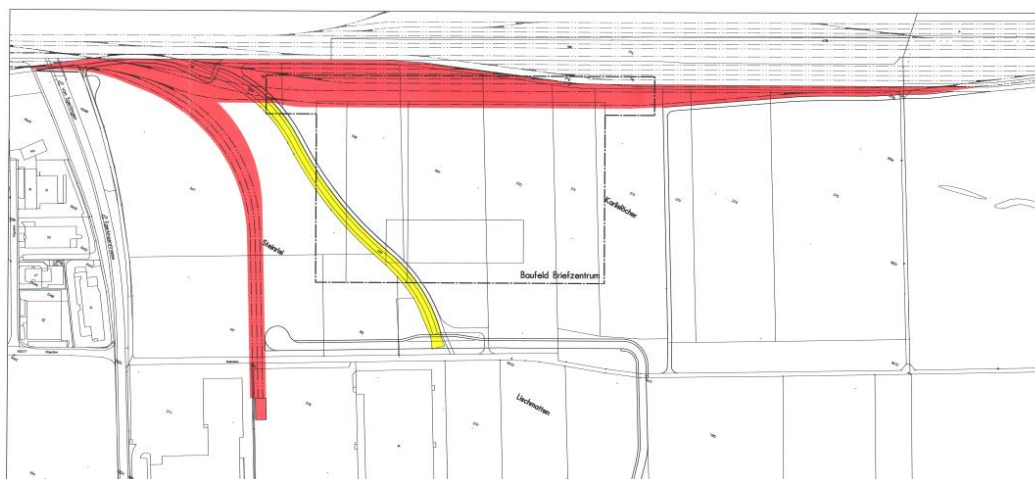


Abbildung 15: Teilzonenplan Sondernutzungszonenplan Gleisanlagen, Briefzentrum (RRB Nr. 2005/548)

Rot: Sondernutzungszone Gleisanlage (neu)

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

3.6. Grundlagen Verkehr und Mobilität

Grundlagendokumente Verkehr

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

Mobilitätskonzept

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

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

3.6.1. Erschliessung und Parkierung

Erschliessung Strasse

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

Das Paketzentrum wird ab dem Kreisel an der Egerkingerstrasse über die nach Südwesten abzweigende Strasse Altgraben erschlossen. Der vom PZ weggehende Verkehr wird auf den

Strassen Russmatten und Pfannenstiel zum Kreisel an der Egerkingerstrasse geführt. Die Verkehrsführung wird auch mit dem sanierten PZ beibehalten. Mit der Umgestaltung des Autobahnanschlusses Egerkingen wird der Kreisel Gäustrasse-Härkingerstrasse nach Nordosten verschoben und das zukünftige RPZ über den Kreisel ans übergeordnete Strassennetz angebunden (vgl. Abbildung 16).

Parkierung

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

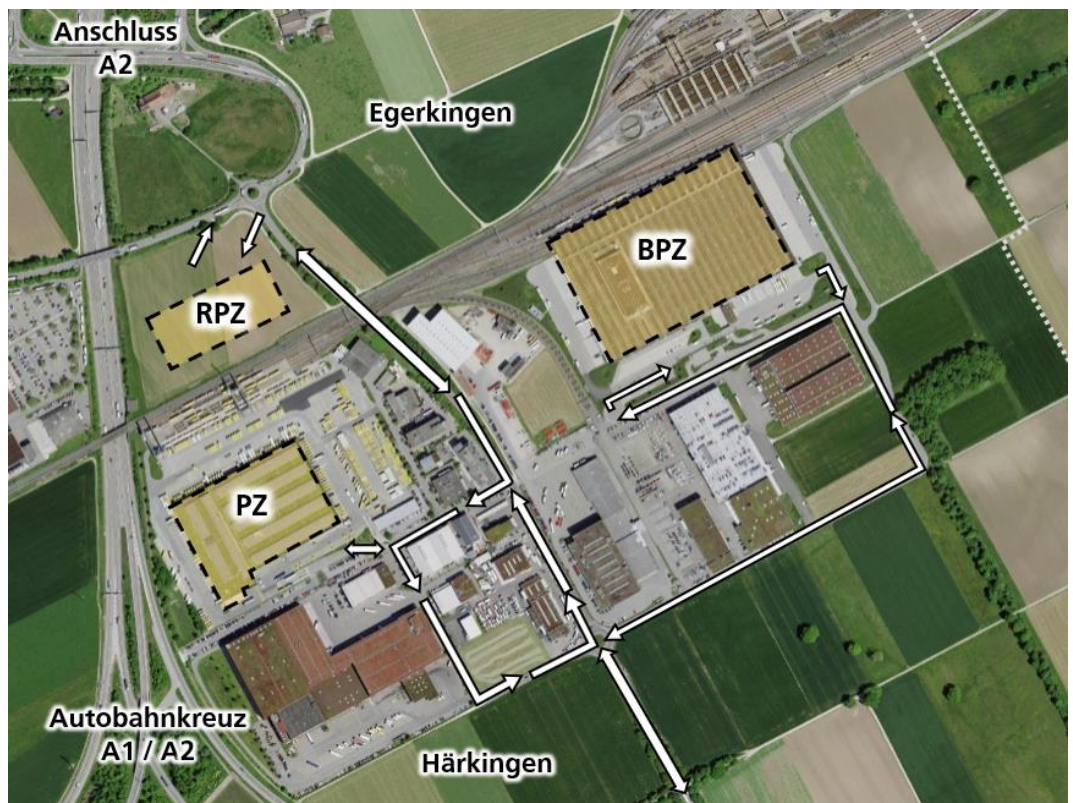


Abbildung 16: Erschliessung der Postzentren in Härkingen / Egerkingen (Abbildung aus dem Grundlagenbericht Verkehr)

Öffentlicher Verkehr

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

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

Der Bahnhof Egerkingen wird zu einer multimodalen ÖV-Drehscheibe ausgebaut. Mit dem Ausbauschnitt 2035 wird der Bahnhof Egerkingen zukünftig im Halbstundentakt von einem neuen Zug bedient, welcher zwischen Solothurn und Olten nur in Oensingen und Egerkingen hält. Das Areal weist heute eine ÖV-Gütekategorie D1 auf und ist mit dem öffentlichen Verkehr nicht gut erschlossen. Durch das neue Angebot kann der Bahnhof zukünftig der

Haltestellenkategorie III bzw. öV-Güteklasse B zugeordnet werden. Es ist davon auszugehen, dass sich damit die öV-Erschliessung der Postzentren im Raum Härkingen / Egerkingen verbessern wird.

Fuss- und Veloverkehr

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

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

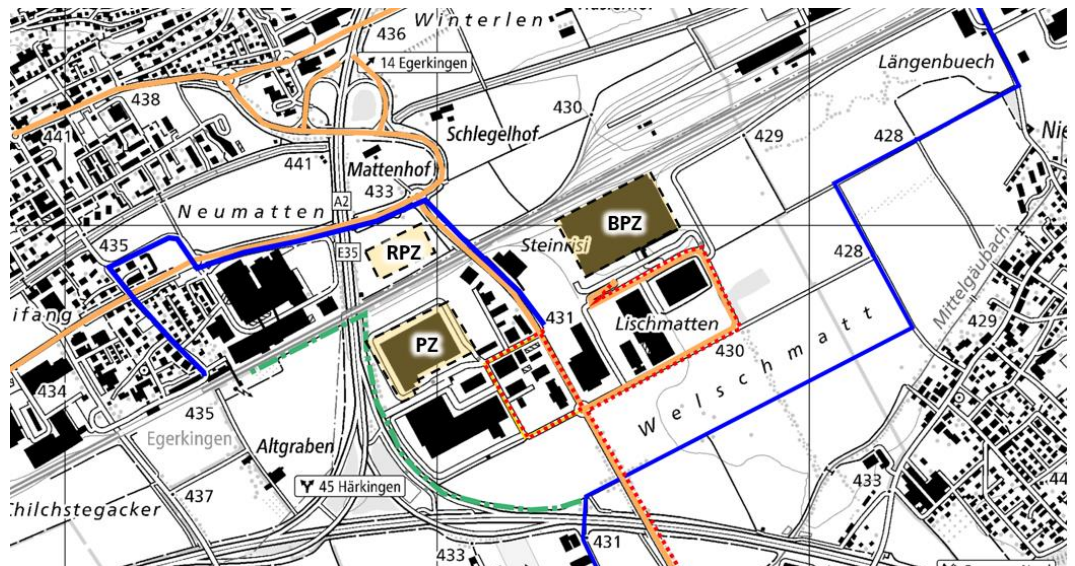


Abbildung 17: Erschliessung der Postzentren in Härkingen / Egerkingen.

Orange: Strassenverkehr

Blau: Veloverkehr.

Rot punktiert: Fuss- und Veloverkehr.

Grün: Geplante Fuss- und Veloverbindung zum Bahnhof Egerkingen

Neuer Fuss- und Veloweg

Der Kanton Solothurn plant einen neuen Fuss- und Veloweg, der den Bahnhof Egerkingen mit Härkingen verbindet (Abbildung 18). Dank der neuen Fuss- und Veloverbindung wird die Distanz vom PZ bis zum Bahnhof Egerkingen wesentlich verkürzt. Es ist geplant, dass ein Zugang zum Areal des PZ Härkingen (wird im Erschliessungs- und Gestaltungsplan umgesetzt), sowie dem RPZ Egerkingen realisiert wird. Mit der neuen Verbindung benötigt man nur ca. 10 Minuten zu Fuss zum Bahnhof. Die Auflage des Projekts hat im Frühjahr 2025 stattgefunden. Der Baustart erfolgt im Sommer 2025.



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

3.6.2. Verkehrsaufkommen und -verteilung

Anzahl Fahrten 2024

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

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

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

Tabelle 3: Anzahl Fahrten (DTV) im Jahr 2024

Verteilung Fahrten auf Strassennetz 2024

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



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

Abweichungen Egerkingerstrasse

Im Mobilitätskonzept wird erläutert, dass die Anzahl LKW-Fahrten auf der Egerkingerstrasse gemäss Verkehrsmodell von den heute generierten LKW-Fahrten auf diesem Abschnitt abweicht. Aufgrund des Standorts der Retralog in Wolfwil, einem wichtigen Transportpartner der Post für den Standort Härkingen, ist die Anzahl LKW-Fahrten auf der Egerkingerstrasse höher als vom Modell angegeben.

Verkehrsbelastung Stand 2024

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

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

Bestehender Bahn- anschluss Güterverkehr

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

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

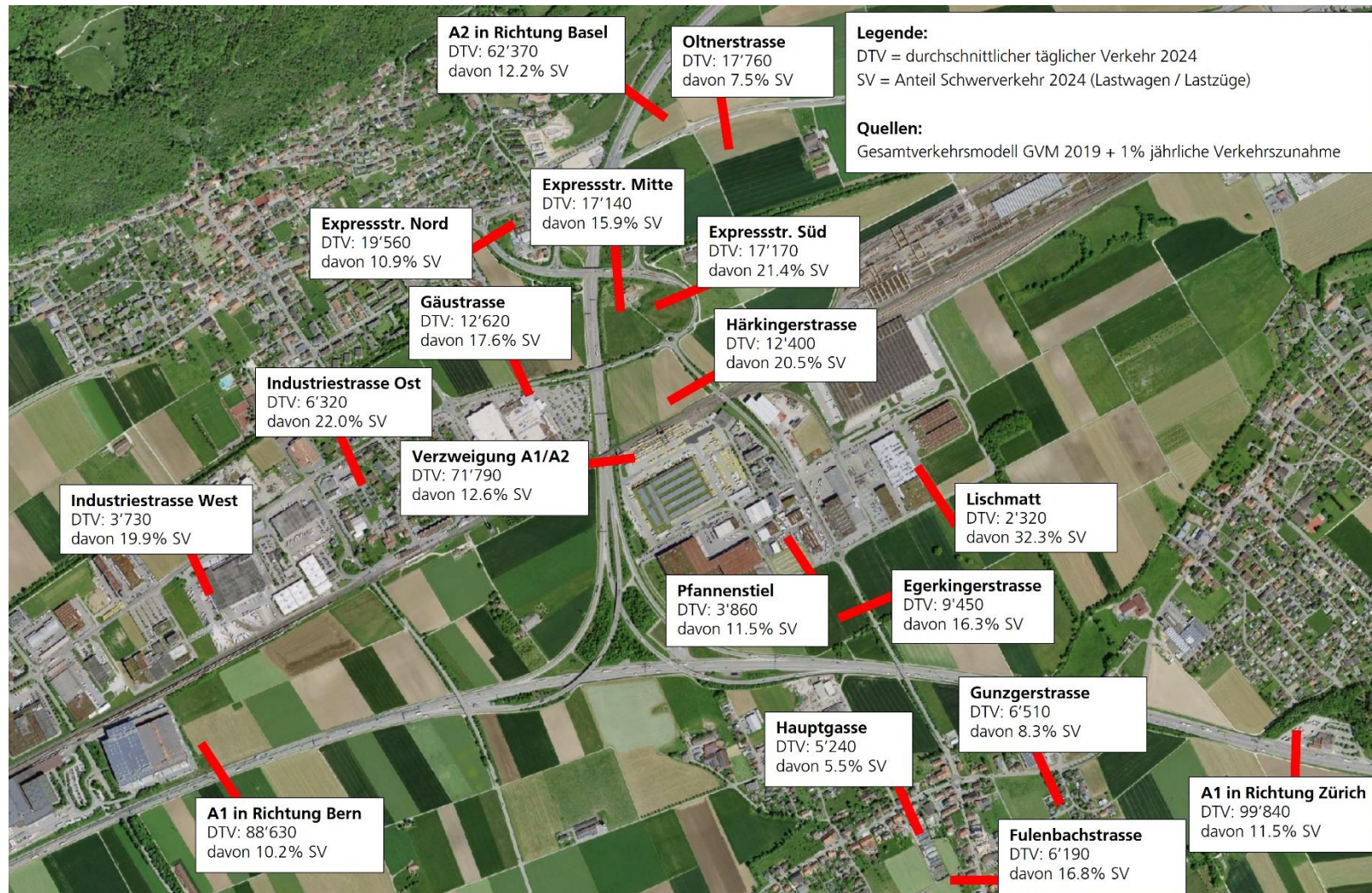


Abbildung 20: Verkehrsbelastungen 2024 in der Region Härkingen / Egerkingen. Quelle: GVM SO 2019. Hintergrundkarte: <https://geo.so.ch/map>, Stand 23.07.2024 (Darstellung aus Grundlagenbericht Verkehr)

Modal Split

Güterverkehr:

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

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

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

Tabelle 4: Modal Split Güterverkehr

Personenverkehr:

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

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

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

Tabelle 5: Modal Split Güterverkehr

3.6.3. Verbindung zum RPZ Egerkingen

Verbindung PZ Härkingen und RPZ Egerkingen

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

- Vier Varianten beinhalten eine Unterführung, wovon zwei entlang der Autobahn (V1, V2) und zwei entlang des SBB-Viadukts Egerkingenstrasse (V3, V4) liegen.

- Vier Varianten weisen eine Brücke auf, wovon zwei parallel zur Autobahn (V5, V6) und zwei parallel zum SBB-Viadukt Egerkingenstrasse (V7, V8) liegen.

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

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

Verbindung im Osten:
kaum machbar

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

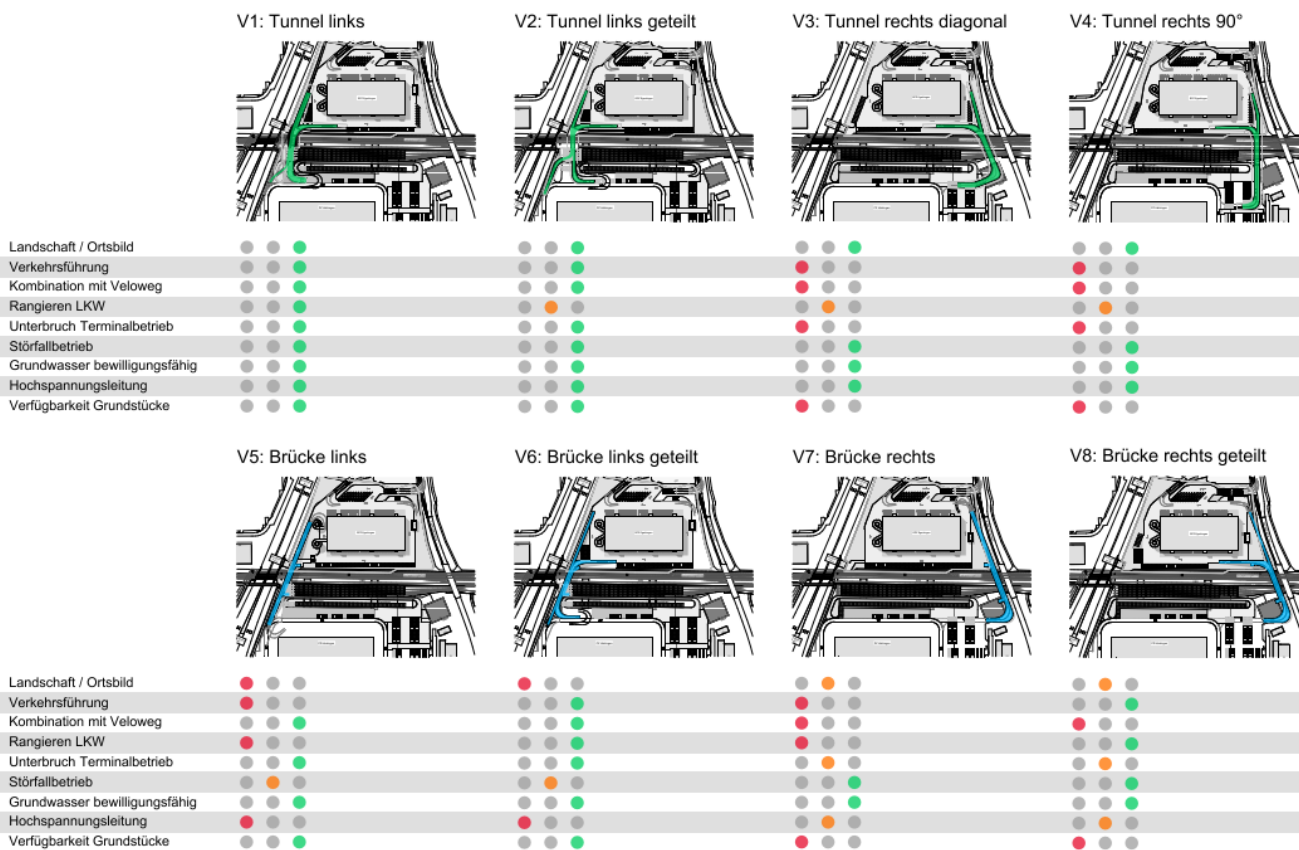


Abbildung 21: Übersicht Variantenvergleich (Ritter Schumacher 2023)

Erschliessung im
Westen: Unterführung
wird bevorzugt

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

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

Variante 1 als
Favoritenvariante

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



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

4. Richtprojekt

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

4.1. Städtebaulicher Kontext

Geprägt von Industrie- und Logistikbauten

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

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

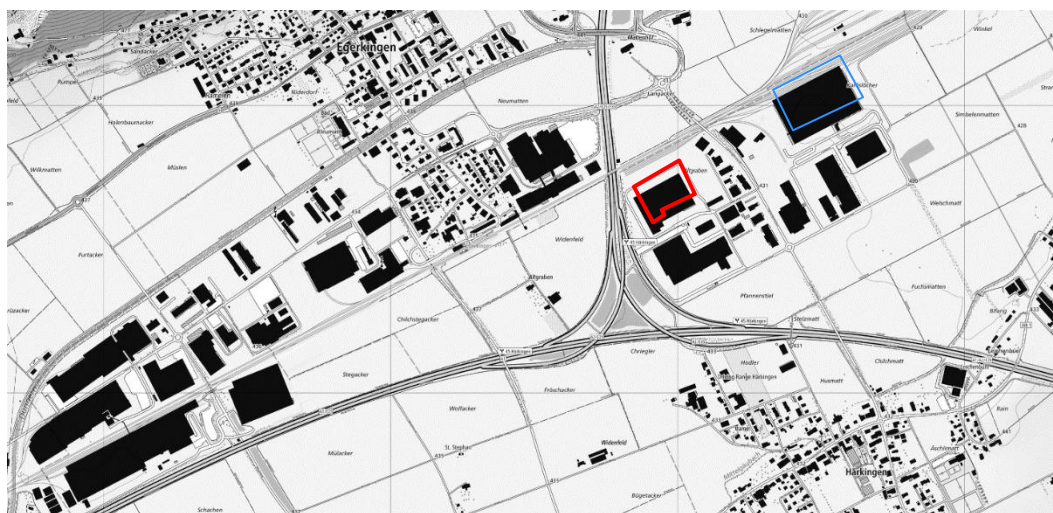


Abbildung 23: Industriegebiet Neuendorf/Egerkingen/Härkingen. Rot umrandet Paketzentrum Post, Härkingen

4.2. Projektbeschreibung

4.2.1. Bauten und Anlagen

Überblick

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

Umbau Paketzentrum

Das Paketzentrum Härkingen soll an die neuen Nutzungsanforderungen angepasst, saniert und umgebaut werden. Der bestehende Fussabdruck soll dabei nicht verändert werden. Jedoch werden bestehende Gebäudeteile erhöht beziehungsweise aufgestockt. Das Paketzentrum besteht nach Sanierung und Umbau aus mehreren zusammengesetzten Quadern: dem Kopfbau, der Halle, dem auf dem Dach der Halle aufliegenden Büroriegel und dem Attikageschoss auf dem östlichen Hallenteil (vgl. Abbildung 24).

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

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

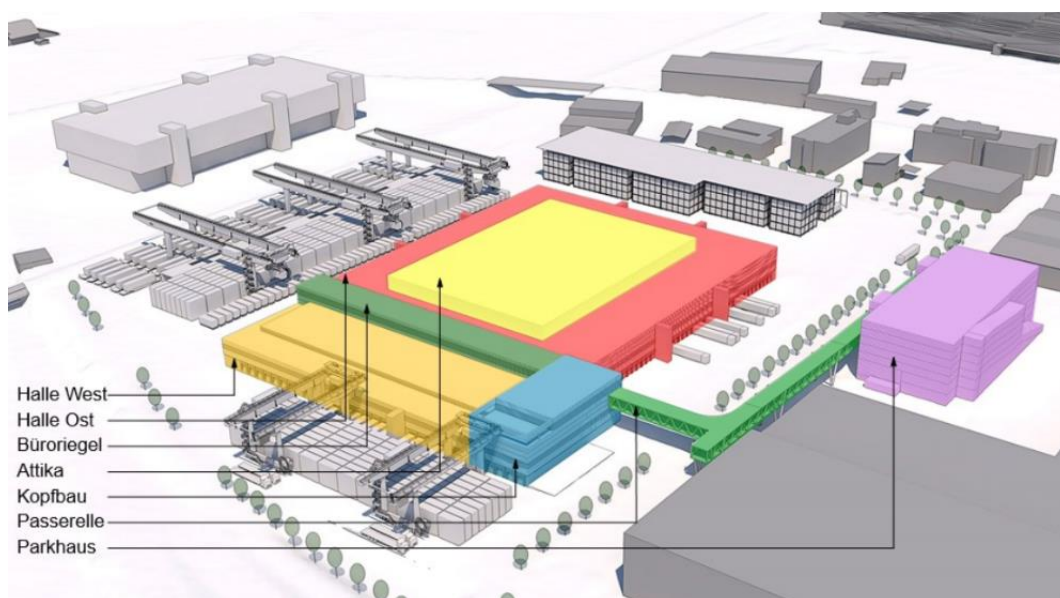


Abbildung 24: Übersicht der Gebäude und Gebäudeteile, Ansicht aus Südwesten (ANS Architekten).

Parkhaus

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

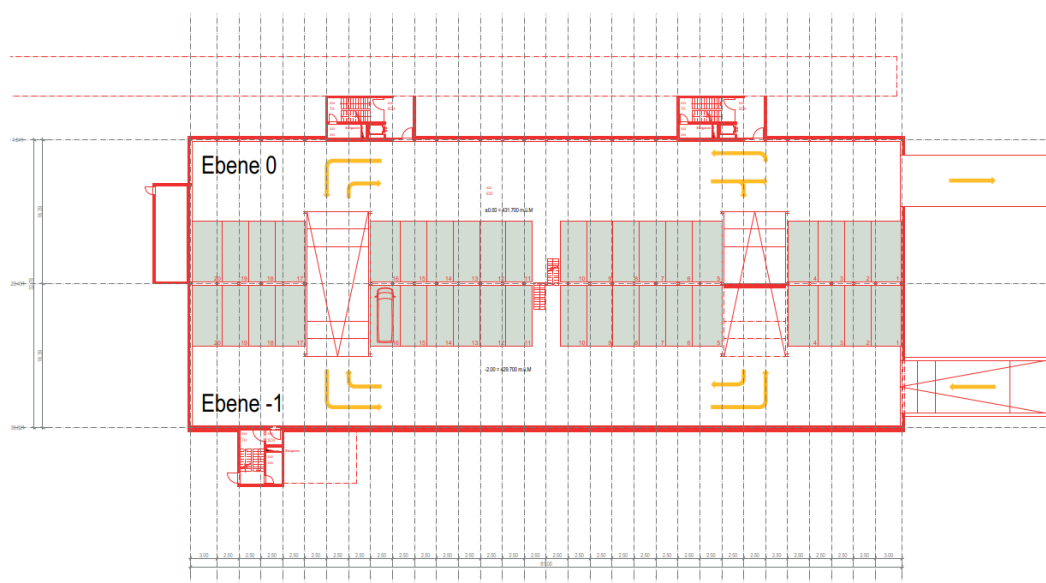


Abbildung 25: Grundriss Ebene Zustellfahrzeuge (Richtprojekt, ANS Architekten)

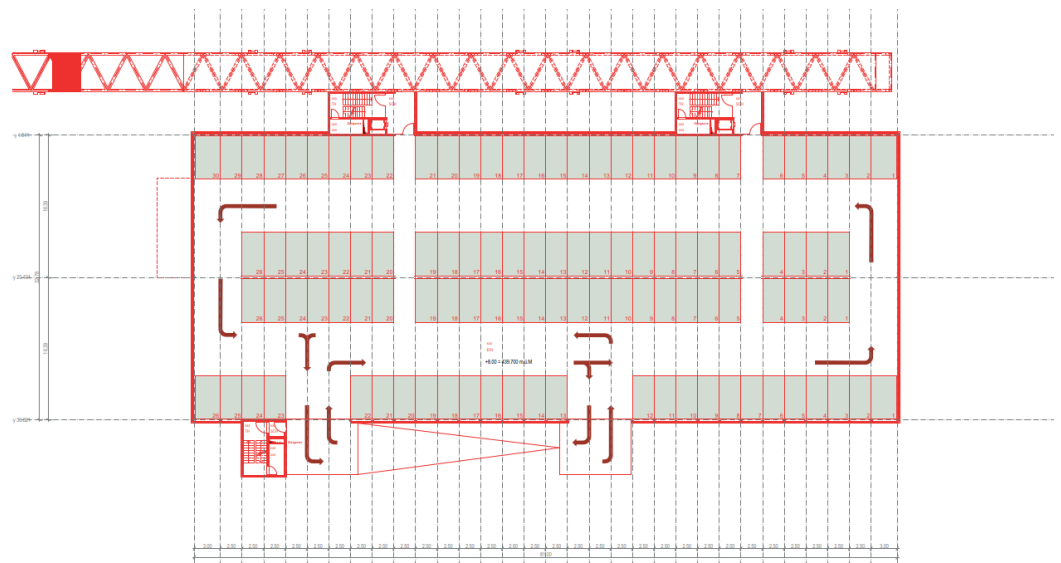


Abbildung 26: Grundriss Ebene Personenwagen (Richtprojekt, ANS Architekten)

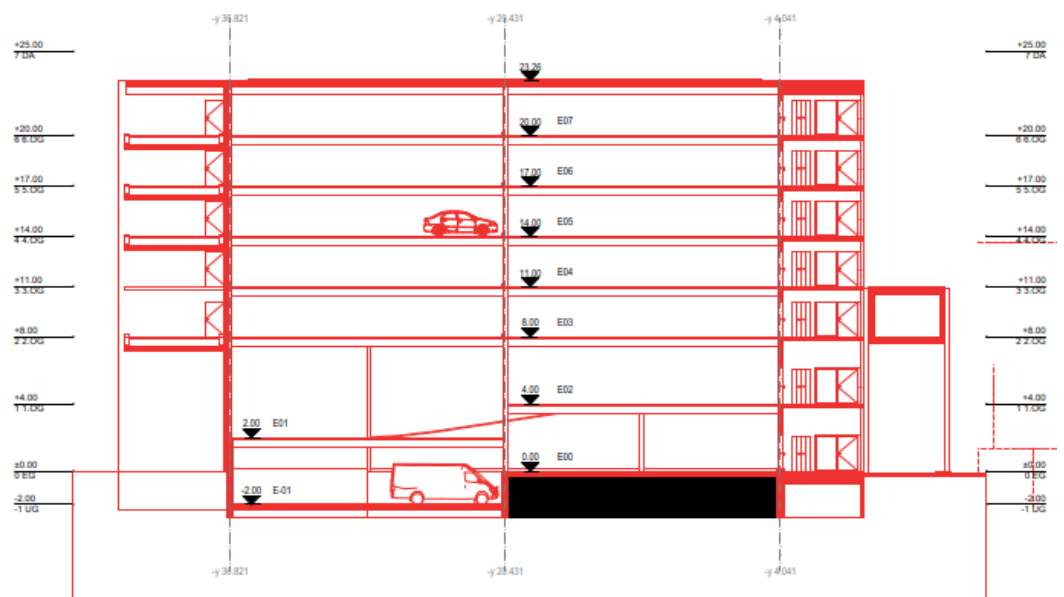


Abbildung 27: Schnitt Parkhaus (Richtprojekt, ANS Architekten)

Passerelle

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

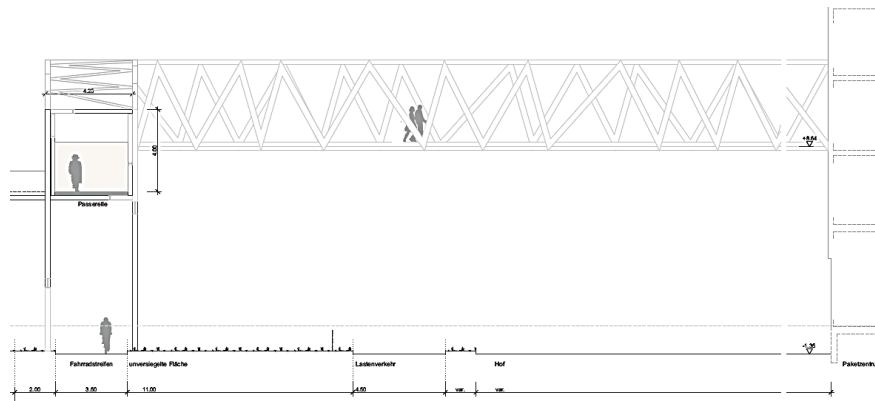


Abbildung 28: Konzeptansicht Passerelle (Richtprojekt, ANS Architekten)

Umschlag Wechselbehälter

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

Im Bereich des
Bahnterminals

Nördlich des Paketzentrums ist vorgesehen, die zwei heute bestehenden Portalkräne zur Abfertigung des Bahnterminals durch neue Kräne zu ersetzen (vgl. Abbildung 29 nächste Seite, oben). Zwischen Paketzentrum und Bahnterminal befindet sich eine grössere Logistikbaute ¹, als Umschlag-/Zwischenlagerfläche für Wechselbehälter. Dort werden die Behälter vertikal gestapelt (bis zu 4 Wechselbehältern möglich). Bedient wird diese Fläche von den erwähnten Portalkränen. Die Kräne können die Wechselbehälter auch in einen Bereich transportieren, wo Platzfahrzeuge die Wechselbehälter aufnehmen und diese zum Paketzentrum transportieren.

Ost- und Westseitig
des Paketzentrums

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

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

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

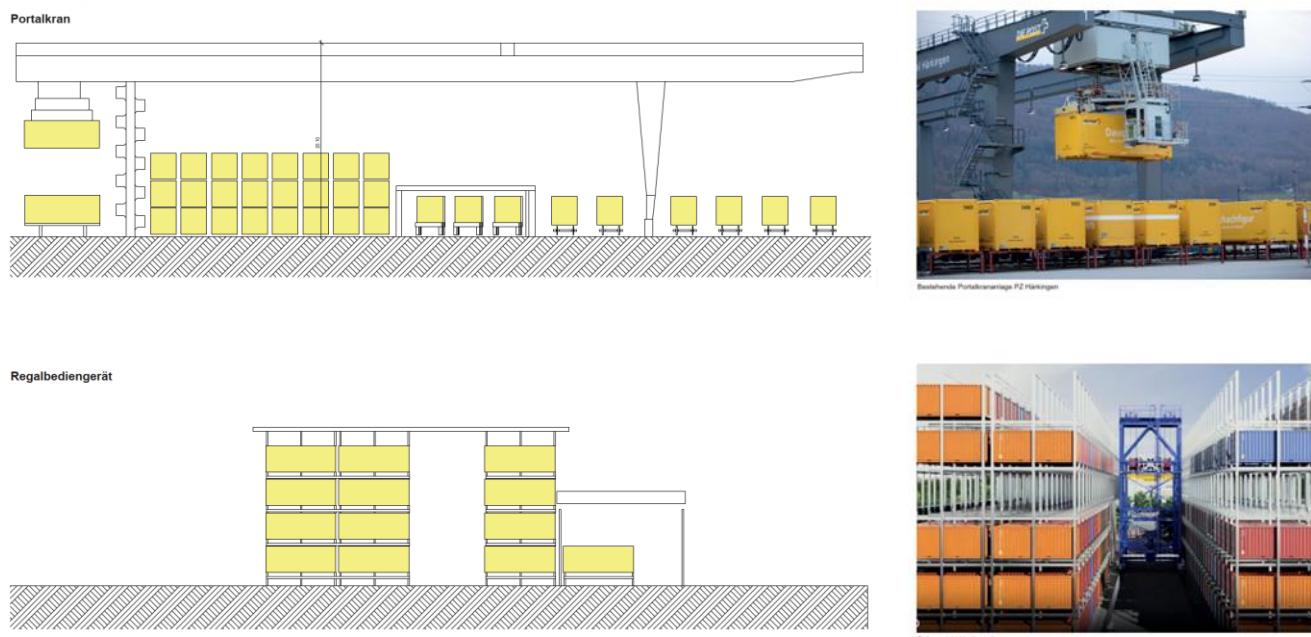


Abbildung 29: Oben System Portalkran, unten: System Regalbediengerät (Quelle: Richtprojekt PZH, ANS Architekten; eigene Ergänzungen)

4.2.2. Prozessablauf

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

Anlieferung, Sortierung, Weitertransport

Arbeitsprozess Anlieferung, Sortierung und Weitertransport:

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

Zustellung

Arbeitsprozess Zustellung:

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

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

4.2.3. Personalbestände und Arbeitszeiten

IST-Situation

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

Zukünftige Situation

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

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

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

4.3. Architektur und Gestaltung

Paketzentrum

Die Volumetrie des als Skelettbau ausgebildeten Hauptbaus besteht aus mehreren zusammengesetzten Quadern: Dem Kopfbau, der Halle, dem auf dem Dach der Halle aufliegenden Büroriegel und dem Attikageschoss auf dem östlichen Hallenteil (siehe Abbildung 24 Seite 44).

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



Abbildung 30: Konzept Fassadengestaltung (ANS Architekten)

Parkhaus

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

Passerelle

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

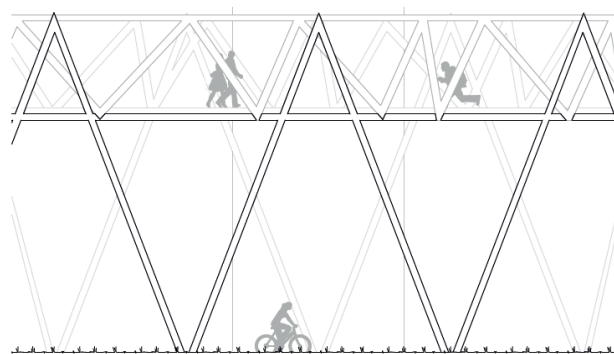


Abbildung 31: Konzeptansicht Passerelle (Richtprojekt, ANS Architekten)

Logistikbaute

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

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

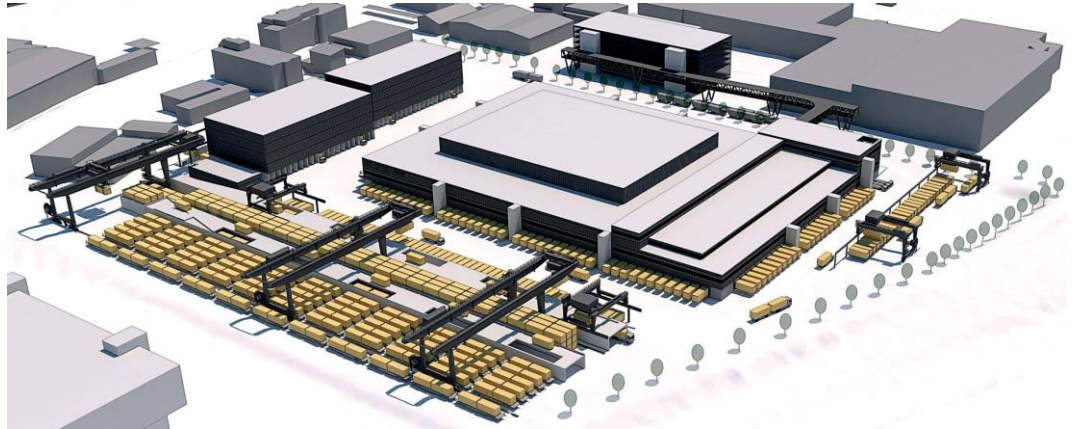


Abbildung 32: Hoflayout mit Krananlagen auf der Nord- und Westseite sowie einem Regalbediengerät auf der Ostseite des Hauptgebäudes, Ansicht aus Nordwesten (ANS Architekten)

Dachflächen

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

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

4.4. Verkehr und Erschliessung

Zugang auf das Areal

Das Areal des PZ Härkingen ist ein privates Betriebsareal. Es kann grundsätzlich nicht öffentlich zugänglich gemacht werden und wird auch zukünftig durch einen Zaun geschützt. Eine Ausnahme bildet der durch den Planungsperimeter führende neue öffentliche Fuss- und Radweg zwischen Parkhaus und Paketzentrum.

Werkverkehr

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

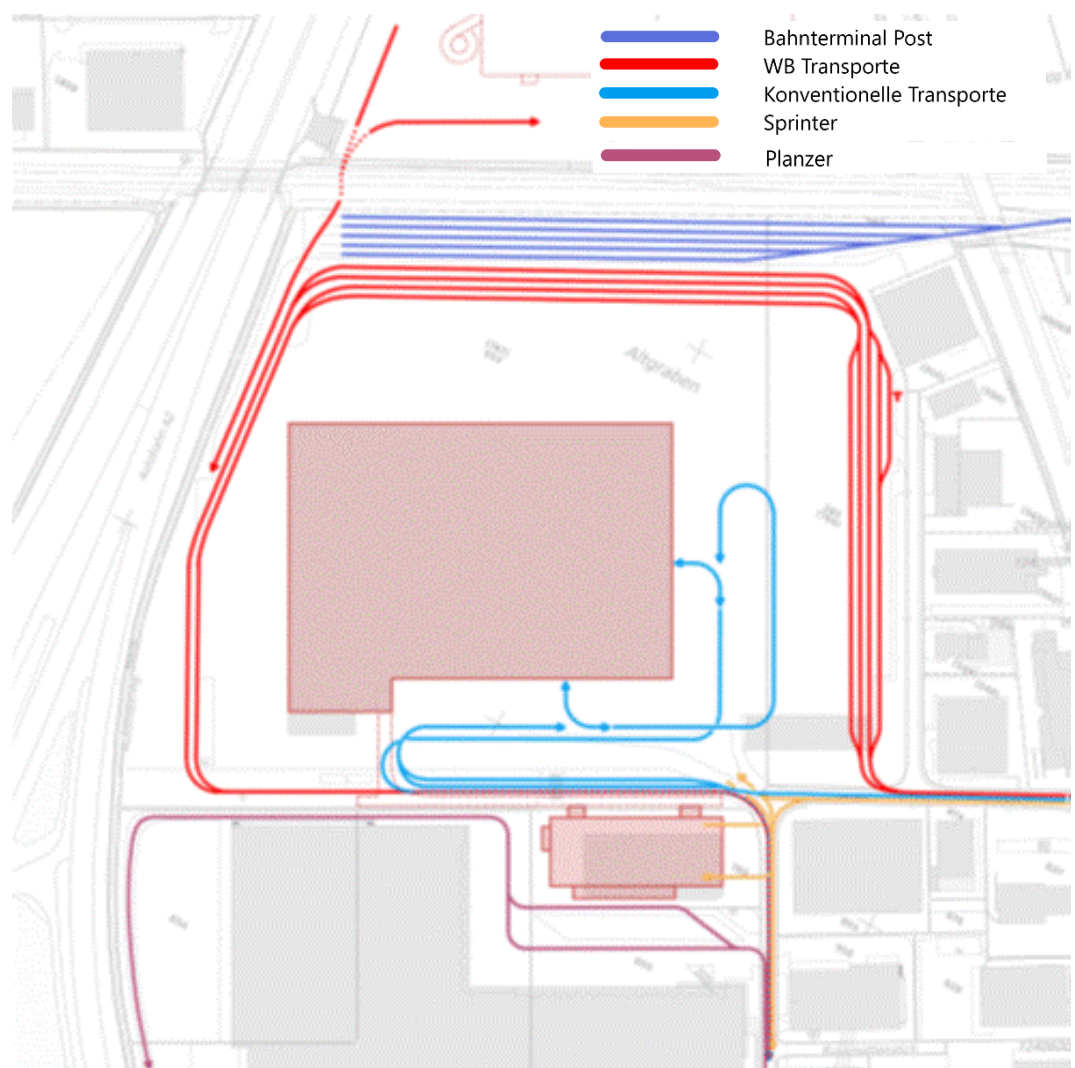


Abbildung 33: Situation Werkverkehr PZ Härkingen (Richtprojekt ANS Architekten / BSB + Partner)

Mitarbeiterverkehr

Die Mitarbeitenden haben die Möglichkeit vom Bahnhof Egerkingen über den geplanten neuen Fuss- und Veloweg auf der Westseite des Areals auf einer neu geplanten Querung zwischen dem Paketzentrum und dem Areal der Firma Planzer zum Parkhaus und den Veloabstellplätzen zu gelangen. Die Verbindung bietet die Möglichkeit für Dritte, das Areal zu erreichen bzw. zu durchqueren.

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

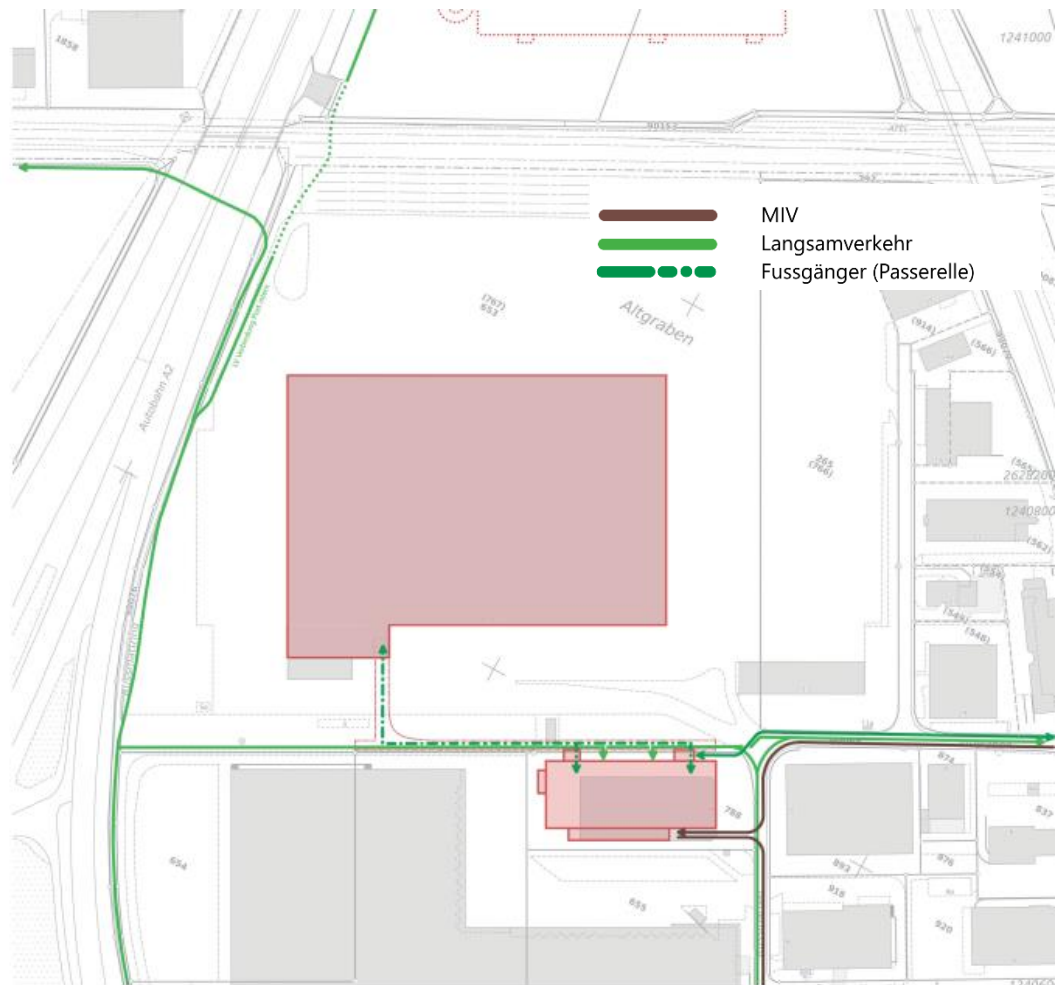


Abbildung 34: Situation Mitarbeiterverkehr (Richtprojekt ANS Architekten / BSB + Partner).

Parkierung MIV (PW)

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

Verbindung PZ zu geplantem RPZ

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

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

Die Unterführung weist eine Länge von ca. 180 m bis 200 m und eine lichte Höhe von 5.35 m auf. Unter Einhaltung des benötigten Abstands zu den SBB-Trassen und der Berücksichtigung der geltenden Normen bindet die Bodenplatte der Unterführung bei Annahme eines

Grundwassermittelstand MGW gemäss Geoportal des Kantons Solothurns maximal 0.75 m ins Grundwasser ein.

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

4.5. Umgebung, Grünflächen und Aufenthaltsbereiche

Umgebungs- und Grünflächen

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

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

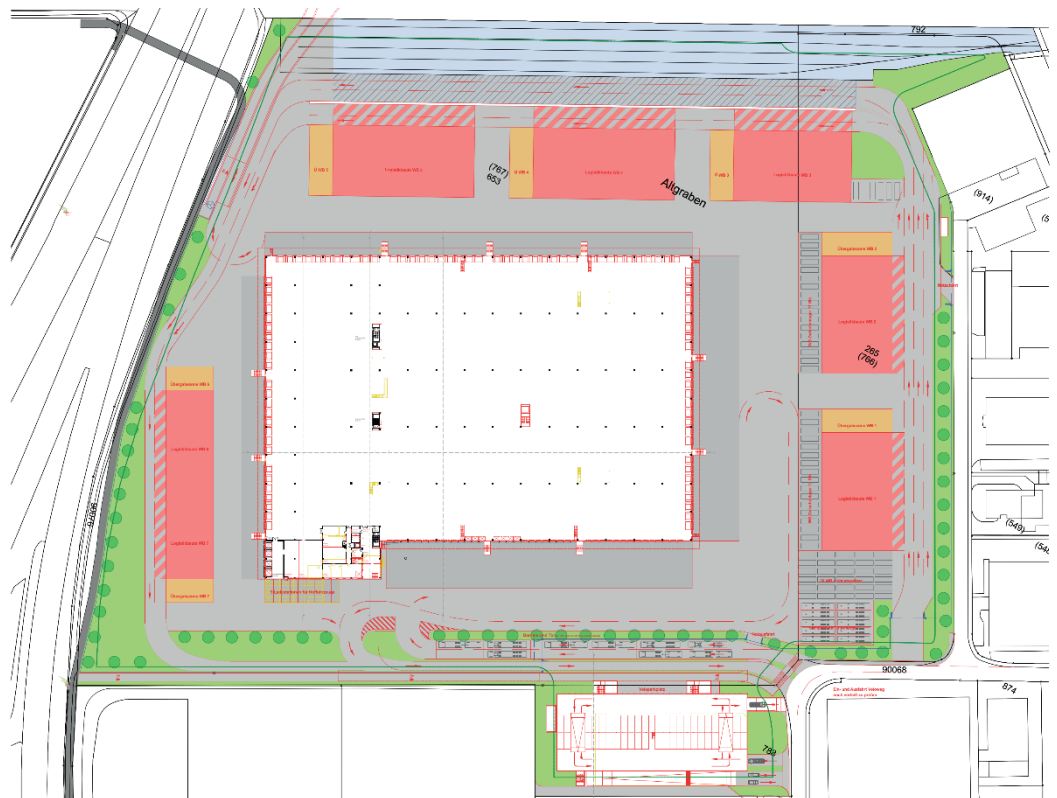


Abbildung 35: Situation Umgebung PZ Härkingen mit ausgewiesenen Umgebungs-/Grünflächen (Quelle: Richtprojekt PZH, ANS Architekten). Rote/orange Flächen: Umschlag und Lagerung WB.

Aufenthaltsbereiche für Mitarbeitende

Im obersten Geschoss des Kopfbaus des PZ wird ein Personalrestaurant mit Dachterrasse angeordnet. Im Zwischenbereich des auf der Halle aufliegenden Büroriegels und des «Attikas» (überhöhtes Geschoss) wird zudem ein begrünter Dachgarten realisiert, welcher allen Mitarbeitenden zur Verfügung steht (siehe Abbildung 36). Weitere Pauseninseln befinden sich im

Innern der Produktionshalle (bestehend). Diese werden möglicherweise aufgehoben und an die Fassade verlegt (ist noch zu prüfen).

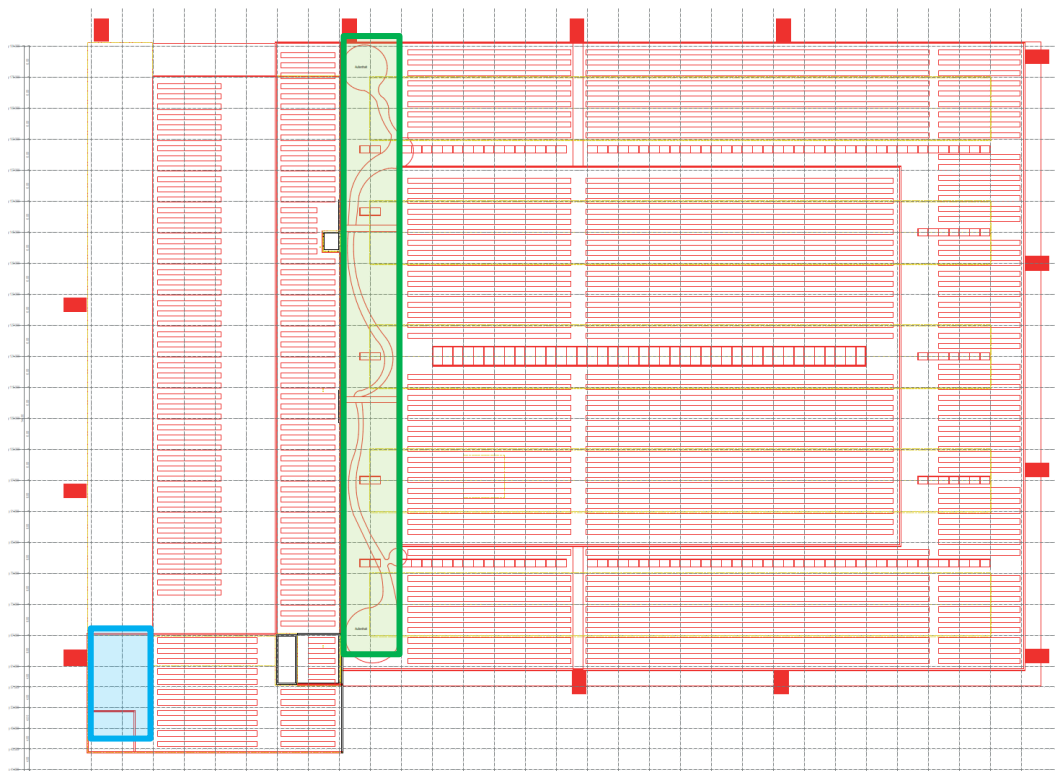


Abbildung 36: Dachaufsicht des PZ. Blau: Lage Dachterrasse, Grün: Lage Dachgarten (Richtprojekt PZH, ANS Architekten)

4.6. Energie und Nachhaltigkeit

Klimaneutral bis 2030

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

Auswirkungen Umbau / Betrieb PZ Härkingen

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

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

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

Zusammenfassend stehen folgende Massnahmen in Prüfung bzw. sind vorgesehen:

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

4.7. Entwicklung Richtprojekt

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

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

4.8. Visualisierungen

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

**Entwicklungen
gegenüber Stand
Mai 2024**

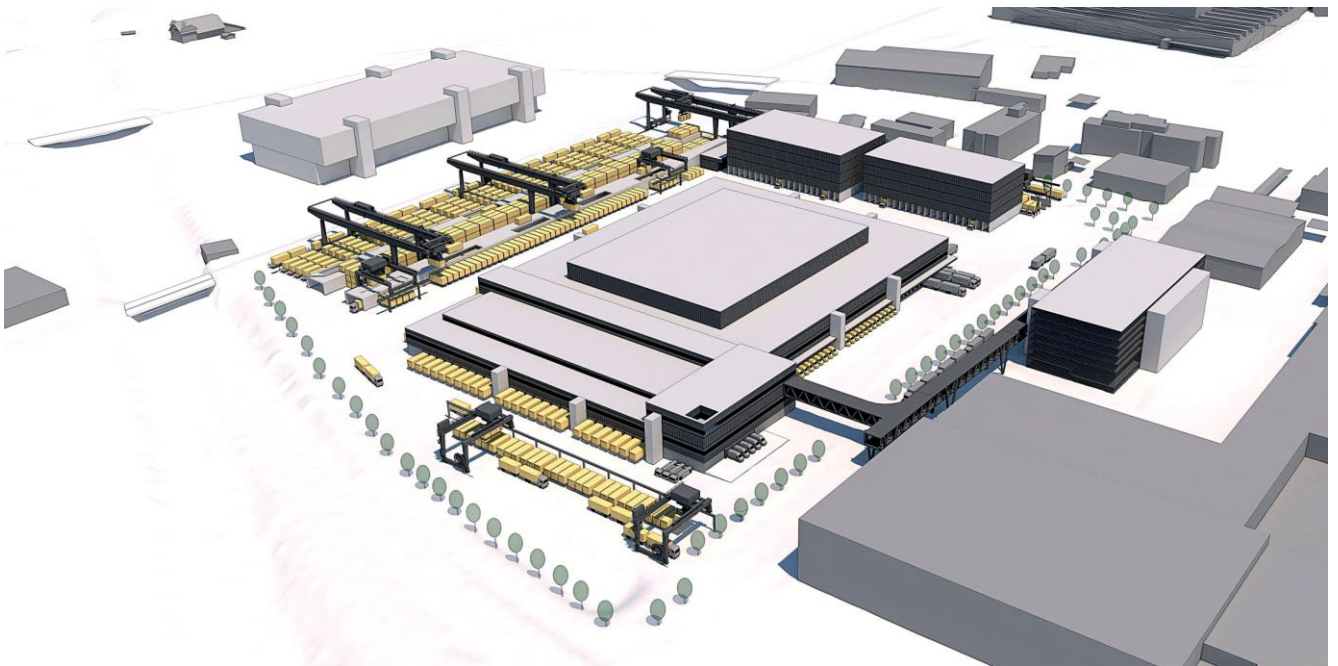


Abbildung 37: Luftansicht aus Südwest (Richtprojekt PZH, ANS Architekten)

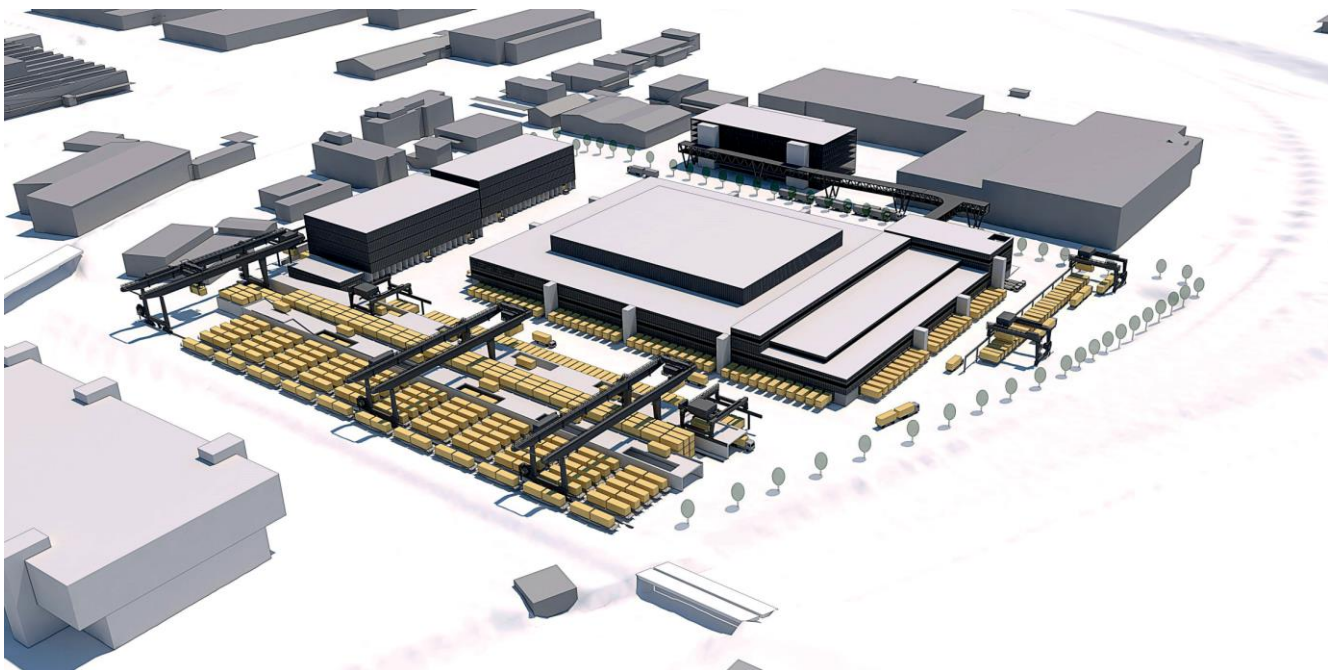


Abbildung 38: Luftansicht aus Nordwest (Richtprojekt PZH, ANS Architekten)

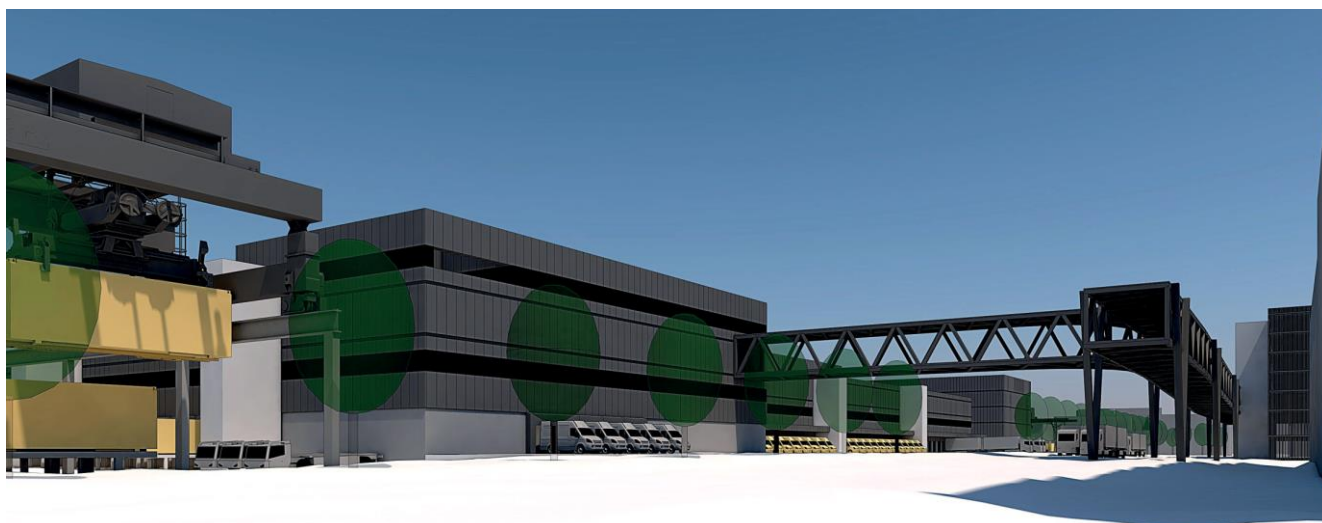


Abbildung 39: Blick aus Südwest, Russmattring/Autobahn (Richtprojekt PZH, ANS Architekten)

5. Kantonaler Teilzonenplan mit Zonenvorschriften

Mit dem kantonalen Teilzonenplan und den dazugehörigen Zonenvorschriften werden die planungsrechtlichen Grundlagen für das Vorhaben der Post sichergestellt (siehe Beilage 1 und 2 des Nutzungsplanungsdossiers). Der Teilzonenplan umfasst folgende Festlegungen:

Umzonung in kant. Industriezone

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

Aufhebung Gestaltungsplan

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

Neue Gestaltungsplanpflicht

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

Anpassung an neue Fuss- und Radwegverbindungen	Im Südwestlichen Bereich der Parzelle GB-Nr. 653 wird das Areal der Post (bestehende Grünflächen) von der geplanten Fuss- und Radwegverbindung Härkingen – Bahnhof Egerkingen beschnitten. Die kantonale Industriezone und der Gestaltungsplanperimeter werden entsprechend an die neue Situation angepasst (Fuss- und Radwegverbindung verläuft ausserhalb des Planungsperimeters).
Zonenvorschriften	Mit den Zonenvorschriften zur Zone für güterverkehrsintensive Anlage «Paketzentrum Härkingen» wird das revidierte Zonenreglement (OPR) der Einwohnergemeinde Härkingen mit dem § 26^{bis} ergänzt. Darin werden folgende Nutzungsziffern bzw. Bauvorschriften festgelegt: ■ Überbauungsziffer: max. 60 % ■ Gesamthöhe: max. 23 m

6. Kantonaler Erschliessungs- und Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften

Das Richtprojekt dient als zentrale Grundlage für die Erarbeitung der vorliegenden Nutzungsplanung. Der Erschliessungs- und Gestaltungsplan und die Sonderbauvorschriften (siehe Beilage 3 und 4 des Nutzungsplanungsdossiers) setzen die Vorstellungen auf der Grundlage des Richtprojekts teilweise sinngemäss und teilweise verbindlich um. Mit den Sonderbauvorschriften ebenfalls zur Umsetzung «verbindlich» erklärt werden einzelne Bestandteile / Massnahmen aus dem Umweltverträglichkeitsbericht und dem Mobilitätskonzept.

Festlegungen Erschliessungs- und Gestaltungsplan	Auf der Grundlage des Richtprojekts legt der kantonale Erschliessungs- und Gestaltungsplan folgende verbindlichen Inhalte fest: ■ Geltungsbereich des Erschliessungs- und Gestaltungsplans und der SBV ■ Baubereich A Paketzentrum: Umfasst das Paketzentrum inkl. Rampen und Tore ■ Baubereich B Logistik: Umfasst die Umschlags- und Lagerflächen mit Portalkränen oder Regalbediengeräten auf der Hoffläche. Im nördlichen und westlichen Baubereich B befinden sich Krananlagen, im östlichen Baubereich B ein Regalbediengerät (siehe Kapitel 4). Im nördlichen Baubereich B befinden sich ebenso Räume für technische Anlagen wie Werkstatt, Transformatoren, Ersatzteillager etc. ■ Baubereich C Bahnterminal: Umfasst die Gleisanlagen mit Portalkränen. Nach Süden wird der Baubereich so definiert, dass die Realisierung eines zusätzlichen 7. Gleises möglich ist. ■ Baubereich D Geschützter Verkehrsbereich: Umfasst den Verkehrsbereich zwischen den Gleisanlagen und den Umschlags- und Lagerflächen. Da diese Verkehrsbahnen von Krananlagen «überfahren» werden bzw. in der Höhe Wechselbehälter transportiert werden, werden die Verkehrsbahnen voraussichtlich in geeigneter Weise vor fallenden Objekten geschützt werden (teilweise Überdachung, Installation von Schlagschutznetzen, usw.).
---	--

- **Baubereich E Parkhaus:**
Dient der Realisierung des neuen Parkhauses für die Parkierung von Personenwagen (Personal, Besucher), Velos und für Zustellfahrzeugen. Auf der Westseite wird voraussichtlich der neue Standort des Pumpwerks zu liegen kommen (Pumpwerk befindet sich heute nördlich des Baubereichs F).
- **Baubereich F Passerelle** (Lage richtungsweisend):
Dient der Erstellung der Passerelle / Fussgängerbrücke, welche das Parkhaus mit dem PZ verbindet. Die genaue Lage, Form und Ausgestaltung (z.B. rechteckig, geschwungen) wird im Baugesuch festgelegt.
- **Baubereich G Unterführung:**
Sichert die Realisierung einer unterirdischen Verbindung zwischen dem Paketzentrum Härkingen und dem geplanten, neuen RPZ auf der Parzelle GB Egerkingen Nr. 1711. Die genaue Lage ist zum heutigen Zeitpunkt noch nicht klar und wird im Baugesuch festgelegt. Der Bereich der Unterführung wird entsprechend grosszügig im Gestaltungsplan ausgeschieden.
- **Baubereich Vordach:**
Dient der Realisierung von über den Baubereich A auskragenden Vordächern. Die Realisierung der Vordächer ist aus heutiger Sicht noch nicht sicher.
- **Baubereich Regalbediengerät über Verkehrsfläche:**
Sichert die Realisierung eines über den Baubereich A auskragenden Regalbediengeräts im Südosten des PZ bzw. Baubereichs A.
- **Baubereich Dachgarten** (Lage schematisch):
Legt die ungefähre Lage des zu realisierenden Dachgartens fest. Die genaue Lage und Breite wird im Baugesuch festgelegt.
- **Verkehrsfläche:**
Dienen der Erschliessung des Areals, als Umschlagsfläche und als Zirkulationsfläche.
- **Grünfläche:**
Dienen als Versickerungs- und Rückhalteflächen und der ökologisch wertvollen Ausgestaltung. Die Ausgestaltung der Grünflächen muss auf Stufe Baugesuch mit der Entwässerungsplanung (oberirdische Versickerungsanlagen) koordiniert werden.
- **Baumplantungen bzw. bestehende Bäume** (Lage und Anzahl richtungsweisend):
Zur Attraktivierung der Umgebungsgestaltung sowie zur Einhaltung der Grünflächenziffer ist die Pflanzung von Bäumen erforderlich. Die genaue Lage und Anzahl der Bäume muss auf Stufe Baugesuch mit der Entwässerungsplanung (oberirdische Versickerungsanlagen) koordiniert werden.
- **Getrennte Erschliessung PKW und LKW/LW:**
Die Ein- und Ausfahrten für die Fahrzeuge werden im Gestaltungsplan mit Pfeilen ausgewiesen. Beim Parkhaus werden getrennte Ein- und Ausfahrten für PKW und LKW/LW realisiert.
- **Öffentlicher Fuss- und Radweg:**
Die öffentlich zugängliche Verbindung zwischen der Strasse Altgraben und der neuen Fuss- und Radwegverbindung Härkingen – Bahnhof Egerkingen wird als öffentlicher Fuss- und Radweg festgelegt.

Baulinien

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

Sonderbauvorschriften

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

- Zweck
- Geltungsbereich und Inhalte
- Stellung zur Grundordnung
- Handlungsanweisungen güterverkehrsintensive Anlagen
- Nutzungen
- Baubereiche
- Mass der Nutzung
- Architektur
- Dachflächen
- Aussenräume
- Grünflächen und Bepflanzung
- Licht
- Arealerschliessung
- Parkierung
- Güter- und Personenverkehr
- Werke
- Entsorgung
- Umweltverträglichkeitsbericht
- Lärm
- Abwasser
- Grundwasser
- Störfall
- Abweichungen
- Inkrafttreten und Aufhebung bestehender Gestaltungsplan

7. Projektauswirkungen / Interessenabwägung

7.1. Übergeordnete Rahmenbedingungen Raumplanung

Übergeordnete Vorgaben

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

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

7.2. Vorgaben Richtplanung Kanton Solothurn

Entwicklungsgebiet Arbeiten

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

Die vorliegende Nutzungsplanung erfüllt diese Anforderungen.

Festsetzung im Richtplan

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

Die Gesamtanlage der Post im Raum Härkingen / Egerkingen (Paketzentrum und Briefzentrum Härkingen, Regionales Paketzentrum Egerkingen) wurde im Zuge der Richtplananpassung 2022 im kantonalen Richtplan festgesetzt. Die Richtplananpassung wurde mit RRB Nr. 2025/689 vom Regierungsrat des Kantons Solothurn beschlossen. Es kann mit der noch ausstehenden Genehmigung durch den Bund gerechnet werden.

Güterverkehrs- intensive Anlagen

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

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

Das Paketzentrum Härkingen erfüllt diese Anforderungen.

Handlungsanweisungen

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

Handlungsanweisung	Umgang im Gestaltungsplan
Bestehendes Areal: Die Flächen sind bestmöglich auszunutzen	Die Fläche des PZ Härkingen wird bereits im aktuellen Zustand intensiv und dicht genutzt. Die Fläche wird auch zukünftig bestmöglich ausgenutzt, indem die Erweiterung des Betriebs insbesondere durch eine Aufstockung des bestehenden PZ-Gebäudes erfolgt. Zudem wird auf den Hofflächen durch die getroffenen baulichen Massnahmen eine Effizienzsteigerung erreicht.
Dichte und Nutzung: ■ Flächensparsame und dichte Nutzung mit hoher Qualität ■ Aussenräume mit Aufenthaltsqualität und ökologischem Wert ■ Bauten und Anlagen sind sorgfältig in Landschafts- und Ortsbild einzugliedern ■ Mehrfachnutzung der Dachflächen	Das Richtprojekt stellt eine flächensparsame und dichte Nutzung (Aufstockung Bestand), eine architektonisch hohe Qualität und eine sorgfältige Eingliederung in das Landschafts- und Ortsbild sicher. Die Qualitätssicherung erfolgt im Gestaltungsplan und den SBV. Weiter stellen die SBV die Realisierung einer hohen Aufenthaltsqualität und ökologisch wertvoller Grünflächen sicher. Es erfolgt eine Mehrfachnutzung der Dachflächen: Begrünung, Energiegewinnung (PV-Anlagen), Dachgarten, Aufenthaltsflächen für Personal. Die Umsetzung entsprechender Massnahmen ist ebenfalls in den SBV vorgeschrieben.
Fruchtfolgeflächen sind zu schonen bzw. beanspruchte zu kompensieren.	In der vorliegenden Nutzungsplanung werden keine Fruchtfolgeflächen beansprucht (keine Einzonung).
Verkehr/Mobilität ■ Areal zweckmässig erschliessen ■ Gut an öV und ans Velonetz anschliessen ■ Bahnanschluss optimal nutzen ■ Verkehr direkt auf übergeordnetes Netz leiten ■ Mehrverkehr durch bewohntes Gebiet vermeiden ■ CO₂-Ausstoss gering halten ■ Hoflogistik auf den Betriebsflächen abwickeln ■ Fahrten optimieren ■ Mobilitätskonzept erarbeiten	Sämtliche Anforderungen bezüglich Verkehr und Mobilität werden mit der vorliegenden Nutzungsplanung erfüllt (vgl. Kapitel 6 sowie 7.7 und 7.8). Die zweckmässige Erschliessung wird im Gestaltungsplan sichergestellt. Mit der Festlegung eines öffentlichen Fuss- und Radwegs innerhalb des Planungsperimeters wird das Betriebsareal besser an den öV (Bahnhof Egerkingen) und das Velonetz angeschlossen. Das Mobilitätskonzept zeigt auf (Beilage 8), wie der resultierende Verkehr möglichst verträglich und nachhaltig abgewickelt wird. Die Post ergreift diverse betriebliche und bauliche Massnahmen und steckt sich ambitionierte Zielwerte bzgl. des Anteils je Verkehrsträger für den Güter- und Personentransport.
Störfallvorsorge: Bevölkerung und Umwelt vor Schädigung schützen, Massnahmen vorkehren.	Das Störfallrisiko wurde in der Planung untersucht. Es sind keinen weiteren Massnahmen notwendig (vgl. Kapitel 7.9.4).

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

Tabelle 7: Handlungsanweisungen gemäss Richtplankapitel S-3.3

7.3. Standortgunst

Standortgunst Logistikbetriebe

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

- Angesichts der aus nationaler und internationaler Sicht zentralen Lage sowie den vorhandenen Gunstlagen an gut durch das Nationalstrassennetz erschlossenen Orten ist der Kanton Solothurn in besonderem Mass für die Ansiedlung von Logistikunternehmen prädestiniert. Dazu gehört auch, die Einzonung von für Logistik bestens geeigneten Flächen in unmittelbarer Nähe zu Nationalstrassenanschlüssen in Betracht zu ziehen.

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

- Günstige Voraussetzungen für die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen sind sicherzustellen (Art. 3 Abs. 3 Bst. b und Bst. d RPG). Aufgrund der Lagegunst des Kantons Solothurn steht aber ausser Frage, dass neue Logistiknutzungen auch zukünftig in diesen Raum drängen werden. Die Frage ist somit nicht ob, sondern wo und in welcher Form sich die Logistik im Kanton Solothurn ansiedeln wird. Vor diesem Hintergrund erscheint es wichtig, die Entwicklung der Logistikstandorte nicht einfach dem Zufall zu überlassen, sondern in Zusammenarbeit mit den Standortgemeinden und Regionen auf eine Entwicklung an dafür optimal gelegenen Standorten und eine bodensparende, nachhaltige Ausgestaltung der Bauten und Anlagen hinzuwirken. Dies kann insbesondere geschehen, indem entsprechende konkrete Vorschläge für solche Eignungsgebiete in die öffentliche

Diskussion eingebracht und dann ggf. mit dem kantonalen Richtplan auch festgelegt werden.

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

- Wohngebiete sind vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen wie Luftverschmutzung, Lärm und Erschütterungen möglichst zu verschonen sowie günstige Voraussetzungen für die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen sicherzustellen (Art. 3 Abs. 3 Bst. b und Bst. d RPG). Die Kantone sind verpflichtet, in ihren Richtplänen aufzuzeigen, wie Siedlung und Verkehr aufeinander abgestimmt und eine rationelle sowie flächensparende Erschliessung sichergestellt werden (Art. 8a Abs. 1 Bst. b RPG). In Art. 8 Abs. 2 RPG ist festgelegt, dass Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt einer Grundlage im Richtplan bedürfen. Dazu gehören auch «verkehrsintensive Anlagen», wozu auch Logistikzentren gezählt werden. Vorgängig zur Festlegung von Standorten sind eine stufengerechte Interessenabwägung und eine überregionale Abstimmung vorzunehmen. Auf Stufe der Richtplanung können Rahmenbedingungen festgelegt werden, damit die Standorte möglichst leistungsfähig aber auch möglichst raum-, umwelt- und infrastrukturverträglich sind. Die Standortkriterien für güterverkehrsintensive Anlagen beinhalten: a) einen Anschluss an den nächsten übergeordneten Verkehrsträger, möglichst ohne grössere Wohngebiete zu tangieren, b) die Nutzung eines bestehenden oder die Möglichkeit für den Bau eines neuen Industriegleisanschlusses sowie c) den Nachweis genügender Strassen- bzw. Knotenkapazitäten. Die Auswirkungen der güterverkehrsintensiven Anlagen sind in jedem Fall bestmöglich zu minimieren.

Beurteilung: Diese Voraussetzungen werden am vorgesehenen Standort vollumfänglich erfüllt.

7.4. Berücksichtigung der Massnahmen «All-Gäu»

Umsetzung der Massnahmen durch die Post

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

- Massnahme A-M5: Gemeindeübergreifende AZB

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

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

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

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

7.5. Einhaltung der Grundnutzung und Bauvorschriften

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

**Nachweis
Grünflächenziffer**

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

Mit den im Gestaltungsplan ausgewiesenen Grünflächen und Baumpflanzungen kann die erforderliche Grünflächenziffer eingehalten werden.

Gesamtfläche Planungsperimeter	99'367 m²
Erforderliche Grünfläche (10%)	9'936.7 m ²
Max. zulässiges Baumäquivalent (60 m ² /Baum für max. 50% der einzuhaltenden Grünfläche)	4'968.4 m ² , entspricht 83 Bäumen
Ausgewiesene Grünflächen im Gestaltungsplan ohne Bäume	9'065.3 m ² (=9.12%)
Erforderliche Grünfläche mit Baumäquivalent	871.4 m ² , entspricht rund 15 Bäumen (im GP ausgewiesen: 24)

Tabelle 8: Berechnung Grünflächenziffer Gestaltungsplan PZ Härkingen

Nachweis Überbauungsziffer

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

Bei der Berechnung der ÜZ werden ausschliesslich die überdachten Baubereiche berücksichtigt. In der Berechnung wird berücksichtigt, dass der Baubereich B Ost überdacht ausgestaltet wird (Realisierung Regalsystem). Beim Baubereich B West und Nord handelt sich um Krananlagen.

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

Gesamtfläche Planungsperimeter	99'367 m²
Max. zulässige Überbauungsziffer	60% = 59'620.2 m ²
Summe der relevanten (überdachten) Baubereiche: A, B Ost, D, E, F, Regalbediengerät über Verkehrsfläche, Vordach	49'549.7 m ²
Überbauungsziffer Planungsperimeter:	50 %

Tabelle 9: Berechnung Überbauungsziffer Gestaltungsplan PZ Härkingen

Grenzabstände

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

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

7.6. Orts- und Landschaftsbild

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

Veränderung Landschafts- / Ortsbild

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

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

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

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

Gestaltung Gebäude

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

7.7. Erschliessung und Parkierung

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

Wasserentsorgung

Der Planungsperimeter ist bezüglich Wasserentsorgung erschlossen. Es gilt die Generelle Entwässerungsplanung (GEP) der Einwohnergemeinde Härkingen (RRB Nr. 2013/1248). Auf Stufe Baugesuch ist ein detailliertes Entwässerungskonzept auszuarbeiten.

Wasserversorgung / Löschwasser

Der Planungsperimeter ist bezüglich Wasserversorgung erschlossen. Gemäss Genereller Wasserversorgungsplanung (GWP) der Einwohnergemeinde Härkingen (RRB Nr. 2004/2443) stellen 8 Hydranten (Nrn. 45, 71, 85, 86, 87, 88, 89, 90) die Versorgung des Perimeters mit Löschwasser sicher.

Zufahrt / Stellplatz Feuerwehr

Die Zufahrt sowie Stellplätze für die Feuerwehr sind auf dem Betriebsareal sichergestellt. Der arealinterne Verkehr wird über mehrere Fahrspuren auf dem Areal geführt, wodurch ausreichend Platz vorhanden ist, um Stellplätze zu gewährleisten. Die Schweizerische Post wird vor Baugesucheingabe mit der Solothurner Gebäudeversicherung Kontakt aufnehmen und die Zufahrt sowie die Stellplätze definieren. Sofern bis zur Auflage der vorliegenden Nutzungsplanung konkrete Angaben möglich sind, auch bereits vorher.

Verkehrerschliessung

Der Planungsperimeter ist auf sehr kurzem Weg an das übergeordnete Verkehrsnetz (Autobahnen A1, A2) angeschlossen. Die gesamte Hoflogistik wird auf den Betriebsflächen innerhalb des Planungsperimeters abgewickelt. Die Transportfahrzeuge (Wechselbehälter, konventionelle Transporte, Lieferwagen) werden ab der Strasse Altgraben voneinander getrennt, auf verschiedenen Fahrspuren auf das Areal geführt werden, um einen Rückstau auf die öffentlichen Strassen zu vermeiden.

Parkierung

Die Parkierung ist für den Planungsperimeter ausreichend sichergestellt. Die bestehenden Auto-Abstellplätze auf dem Areal werden aufgehoben und in das neue Parkhaus verlegt. Das Parkhaus bietet Platz für rund 580 Autoabstellplätze für die Mitarbeitenden.

Der Bedarf an Abstellplätze wird im Grundlagenbericht Verkehr detailliert hergeleitet und ist dort nachzulesen. Gemäss Mobilitätskonzept der Post resultiert (unter Berücksichtigung eines Anteils von 10 – 20 % der Pendlerfahrten mittels öV, Langsamverkehr oder Fahrgemeinschaften) ein Bedarf von 462 Parkfeldern. Mit der Realisierung von vier Parkhaus-Etagen à 116 Parkfelder d.h. insgesamt 464 Abstellplätzen für Personenwagen, würde der Bedarf damit abgedeckt. Aufgrund von Unsicherheiten zum zukünftig effektiven Personalbedarf kann der Bedarf an Parkfeldern höher liegen, so dass die Realisierung einer zusätzlichen Parkhaus-Etage à 116 Parkfelder beabsichtigt wird (=580 Parkfelder).

In den Sonderbauvorschriften wird eine Beschränkung von maximal 580 Autoabstellplätzen für Personal und Besuchende vorgeschrieben. Der effektive Bedarf ist schlussendlich im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens auf Grundlage der effektiven Nutzung und in Anwendung des Mobilitätskonzepts festzulegen.

Im Parkhaus sind zudem Abstellplätze für Zustellfahrzeuge und Velos untergebracht. Für Privatfahrzeuge sowie Hof- und Zustellfahrzeuge werden Elektroladestationen bereitgestellt.

7.8. Verkehr und Mobilität

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

Folgende wesentliche Punkte führen zu einer positiven Interessenabwägung:

Genereller Hinweis

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

Fahrtenreduktion durch effektive Massnahmen

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

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

- dass durch den Pendlerverkehr verursachte PW-Fahrten weniger stark zunehmen.

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

Motorisierter Verkehr

Mit der Realisierung des Vorhabens werden im Jahresdurchschnitt zusätzlich rund 320 Fahrten pro Tag (DTV) ausgelöst. Das PZ Härkingen generiert zukünftig im Vergleich zu heute rund 20 % mehr Verkehr, die Gesamtanlage (PZ, BPZ und RPZ) generiert gemäss Prognosemodell rund 30 % mehr Verkehr als heute. Der grösste Teil des Mehrverkehrs durch das PZ entspricht Personenverkehr und entsteht durch den Anstieg der Anzahl Mitarbeitenden von rund 450 auf rund 680. Die geografische Lage des PZ Härkingen ermöglicht eine rasche Erreichbarkeit des übergeordneten Strassennetzes. Der überwiegende Anteil der durch das PZ Härkingen generierten Fahrten (knapp 90 %) verläuft ab dem PZ via Autobahnzubringer Egerkingen auf den Autobahnen A1 und A2. Es sind zukünftig keine massgeblichen Auswirkungen auf die Verkehrsabläufe auf dem lokalen und regionalen Strassennetz zu erwarten. Insbesondere der Ausbau des Nationalstrassen-Anschlusses Egerkingen wird so konzipiert, dass der künftige Verkehr der umliegenden Arbeitszonen, zu denen ebenso das PZ Härkingen gehört, aufgenommen werden kann: Durch den Ausbau erfährt der Autobahnanschluss eine deutliche Leistungssteigerung. Für das untergeordnete Kantonsstrassennetz nimmt der Güterverkehr (Lieferwagen, Lastwagen) sowie der Personenverkehr (Personenwagen) gem. Prognosemodell durch das PZ um zirka 60 Fahrten je Tag zu.

LKW-Verkehr Egerkingenstrasse / Retralog

Für die Egerkingenstrasse sind die Verkehrszahlen des Prognosemodells für den LKW-Verkehr nicht aussagekräftig. Aufgrund der Lage von der Retralog AG in Wolfwil ist die Anzahl LKW-Fahrten auf diesem Strassenabschnitt höher als im Prognosemodell abgebildet. Retralog zählt am Standort Härkingen zu den wichtigen Transportpartnerinnen der Post, während die Post eine von mehreren Kundinnen von Retralog ist. Der durch die Retralog verursachte LKW-Verkehr in den umliegenden Ortschaften ist insbesondere auf den vom Autobahnnetz eher entfernten Firmenstandort zurückzuführen (rund 7 km entfernt vom Autobahnanschluss Egerkingen). Diese Problematik kann nicht durch das Vorhaben der Post gelöst werden.

Angestrebter DWV 2035

Die Post kann die durch sie verursachten Fahrten auf der Egerkingenstrasse aufgrund der aktuellen Informations- und Datenlage lediglich abschätzen - insbesondere für den Betrieb nach dem Umbau des PZ. Die folgenden Zahlen basieren auf Annahmen, die keine Reserve einrechnen, sondern die betrieblichen Anforderungen abdecken. Gemäss den getätigten Abschätzungen rechnet die Post mit durchschnittlich 200 Fahrten pro Werktag (DWV) im Normalbetrieb zwischen Paketzentrum und der Gemeinde Härkingen. Durch die Umsetzung der Massnahmen gemäss Mobilitätskonzept zur Reduktion der LKW-Fahrten (Warteplätze auf dem Hof, Erhöhung Wechselbehälterlagerkapazität auf dem Hof, Verlagerung Fahrten auf die Schiene usw.) strebt die Post eine Reduktion der LKW-Fahrten auf der Egerkingenstrasse an. Es ist maximal von einer Reduktion der LKW-Fahrten um 25 % gegenüber der Annahme auszugehen, das heisst von durchschnittlich 200 auf 150 Fahrten pro Werktag. Die Anzahl verursachter LKW-Fahrten schwankt allerdings im Wochenverlauf: An Spitzentagen am Wochenanfang liegt die Anzahl Fahrten bis zu 25 % über dem Durchschnittswert und nimmt gegen Ende Woche wesentlich ab.

Festlegung Maximalwerte

Aus Sicht der Anwohnenden ist die maximale Verkehrsbelastung von Bedeutung. Unter Berücksichtigung der Anträge aus dem Anhörungs- und Mitwirkungsverfahren wurden folglich auf Basis der durchschnittlich angestrebten LKW-Fahrten (gemäss Mobilitätskonzept) Maximalwerte für LKW-Fahrten der Post auf der Egerkingerstrasse festgelegt und in den Sonderbauvorschriften festgeschrieben. Die in den SBV definierte Anzahl LKW-Fahrten durch die Post-Zentren im Industriegebiet von Härkingen / Egerkingen auf der Egerkingerstrasse darf somit nicht überschritten werden. Mit Berücksichtigung sämtlicher LKW-Bewegungen (inkl. Briefgeschäfts), der erwähnten Schwankungen im Wochenverlauf, sowie diverser prognosebedingter Unsicherheiten (tatsächliche Wirkung der Massnahmen) wurde für die Fahrtenbeschränkung der Egerkingerstrasse in den SBV ein Maximalwert von 1'000 LKW-Fahrten pro Woche zwischen Montag und Freitag festgelegt (Tabelle 10). Gleichzeitig wurde ein Maximalwert von 250 LKW-Fahrten pro Werktag (Montag bis Freitag) festgelegt, der aufgrund der Fahrtenbeschränkung pro Woche (Montag bis Freitag: 1'000 Fahrten) an lediglich einzelnen Spitzentagen ausgereizt werden darf. Es dürfen maximal 30 % dieser Fahrten zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr erfolgen. Mit diesem Maximalwert sollen Nachtfahrten minimiert werden und es wird gleichzeitig berücksichtigt, dass ein wesentlicher Anteil der LKW-Fahrten betrieblich bedingt während dem Nachtzeitfenster stattfinden muss. Am Wochenende beträgt das Maximum 100 LKW-Fahrten pro Tag sowie 150 LKW-Fahrten pro Wochenende. Der maximal erlaubte Anteil Nachtfahrten liegt mit 50 % aufgrund der geringeren Anzahl Fahrten am Tag höher als an Werktagen.

Für das Weihnachtsgeschäft gelten Maximalwerte von 150 % des Normalbetriebs (Tabelle 10). Damit wird die in diesem Zeitraum deutlich erhöhte zu verarbeitende Paketmenge abgebildet.

Zeitraum	Max pro Woche Mo - Fr	Max pro Tag Mo - Fr	Max Anteil Nacht Mo - Fr	Max. pro Wochenende Sa/So	Max pro Tag Sa/So	Max Anteil Nacht Sa/So
Normalbetrieb, 15.01. – 14.10.	1'000	250	30 %	150	100	50 %
Weihnachtsbetrieb, 15.10. – 14.01.	1'500	375	30 %	225	150	50 %

Tabelle 10: Maximale Anzahl Fahrten (Max) pro Woche und Tag von Montag (Mo) bis Freitag (Fr) sowie pro Wochenende und pro Tag von Samstag (Sa) bis Sonntag (So), maximaler Anteil pro Nacht (vgl. Sonderbauvorschriften)

Nachhaltigkeitsziele Güterverkehr

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

Schienenverkehr

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

Waggons für Züge ab PZ (Neubau und Modernisierung der Portalkrane), eine effizientere Hofinfrastruktur mit Regalbediengeräten und/oder Krananlagen zur vertikalen Stapelung und der damit erhöhten Pufferkapazität für Wechselbehälter.

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

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

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

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

Tabelle 11: Anzahl Fahrten Schiene (umgerechnet), Strasse und Resultat Modal Split

Die Steigerung des Schienenanteils um 1% gegenüber heute, erscheint auf den ersten Blick nicht erheblich. Doch es bedarf zur Erhöhung von rund 220 auf 250 Fahrten je Tag ab PZ (Anzahl transportierter Tragwagen per Bahn in Lastwagenfahrten umgerechnet) – d.h. eine Steigerung der Bahntransporte um rund 15 % gegenüber heute - diverser Investitionen und betrieblicher Optimierungen: Unter anderem neue Krananlagen, Hofoptimierungen, regelmässige Fahrten mit kürzeren Bahnwagen etc. Für die Gesamtanlage wird sogar eine Steigerung der Bahntransporte um 30 %, von total 480 auf 630 täglich transportierter Tragwagen ab Härkingen / Egerkingen, angestrebt. Eine noch höhere Anzahl Tragwagen per Bahn zu transportieren und somit einen noch höheren Modalsplit zu erreichen, ist stark abhängig von der Verfügbarkeit schneller Trassen zu den richtigen Zeiten. Im dicht genutzten Schienennetz der Schweiz ist das nicht einfach. Zudem sind die Fahrzeiten von der Rampe im Startzentrum bis zur Rampe im Zielzentrum auf der Schiene oft deutlich länger als auf der Strasse (bis zu 40%). Sofern sich Möglichkeiten ergeben, will die Post den Schienenanteil der Pakettransporte aber noch weiter steigern.

Personenverkehr:

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

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

Tabelle 12: Anzahl Fahrten je Verkehrsmittel und prozentualer Anteil an Fahrten total

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

Kontaktstelle Verkehr & Umwelt

Die Post nimmt die Anliegen der lokalen Bevölkerung ernst: Für Anliegen aus der Bevölkerung wird eine Kontaktstelle Verkehr & Umwelt geschaffen, welche bei Bedarf kontaktiert werden kann. Im Idealfall übernimmt eine in der Region verankerte und bei der Post angestellte Person die Aufgaben dieser Kontaktstelle.

Monitoring

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

In den Sonderbauvorschriften wird ebenso geregelt, dass LKW-Fahrten durch Ortschaften, insbesondere Leerfahrten sowie Fahrten in der Nacht, auf das notwendige Minimum zu beschränken sind. Lastwagenfahrten in der Nacht für die Betankung sowie für Chauffeurwechsel sind nicht mehr zulässig. Ebenso stellt die Post gemäss Sonderbauvorschriften sicher, dass Lastwagenfahrten auf der direkten Route erfolgen, um unnötigen Ausweichverkehr durch Ortschaften zu vermeiden. Die in Tabelle 10 beschriebenen Verkehrsbeschränkungen auf der Egerkingenstrasse runden die Vorschriften für einen verträglichen Güter- und Personenverkehr ab.

Im Rahmen des Monitorings sind zur Überprüfung der Zielwerte gem. Sonderbauvorschriften und Wirkung der Massnahmen ab Inbetriebnahme verschiedene Kennzahlen gemäss Mobilitätskonzept zu erheben:

- Die Kennzahlen zur Ermittlung der Modal Splits werden jährlich während ca. einer Kalenderwoche mit durchschnittlicher Betriebsauslastung erhoben.
- Zur Überprüfung der Verkehrsbeschränkung für Lastwagenfahrten auf der Egerkingenstrasse in den beiden definierten Zeitperioden (Normalverkehr: 15.01.–14.10.; Festverkehr: 15.10.–14.01.) ist zweimal jährlich eine Erhebung der LKW-Fahrten über je eine Kalenderwoche auf der Egerkingenstrasse erforderlich. Das Monitoring erfolgt angelehnt an das bereits bestehende Fahrtenmonitoring des BPZ oder anhand einer vergleichbaren, dem Stand der Technik entsprechenden Messmethode. Bei heute eingesetzten Systemen erfolgt mittels anonymisierter Videodaten eine Nummernschilderkennung an mehreren Messpunkten (z.B. Ein-/Ausgang Paketzentrum und Egerkingenstrasse). LKW auf der Egerkingenstrasse können damit eindeutig der Post zugeordnet werden.

Die erhobenen Kennzahlen dienen dazu, im Rahmen eines Monitoringberichts die Zielwerte zu überprüfen. Die Post erstattet alle drei Jahre Bericht zuhanden des Controlling-Gremiums.

Controlling

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

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

Der alle drei Jahre erarbeitete Monitoringbericht wird im Controlling-Gremium diskutiert und die Erreichung der Hauptziele für den Güter- und Personenverkehr überprüft. Können die Zielsetzungen gemäss Sonderbauvorschriften zum Thema Güter- und Personenverkehr nicht erreicht werden, so sind die Massnahmen zu überprüfen und anzupassen.

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

7.9. Umwelt und Nachhaltigkeit

Fazit Umweltverträglichkeitsprüfung

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

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

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

- Grundwasser
- Lärm
- Entwässerung

7.9.1. Grundwasser

Ausgangslage Grundwasser

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

Einbauten in das Grundwasser

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

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

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

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

Unterführung PZ - RPZ

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

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

Die Verbindung zum Transport von Wechselbehälter zwischen dem PZ Härkingen und dem RPZ Egerkingen ist essenziell. Das RPZ Egerkingen wird aufgrund der knappen Hofffläche kein eigenes Bahnterminal aufweisen und deshalb jenes auf der Seite Härkingens benutzen. Ein Transport der Wechselbehälter über die öffentliche Strasse ist in keiner Art und Weise praktikabel und würde den Standortvorteil des zukünftigen RPZ Egerkingen beträchtlich schmälern. Diese Variante stand zu keinem Zeitpunkt zur Diskussion.

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

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

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

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

Weitere Auswirkungen gen Grundwasser

Weitere Auswirkungen des Projekts auf das Grundwasser:

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

7.9.2. Lärm

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

Strassenverkehrslärm

Strassenverkehrslärm durch den Werkverkehr auf dem öffentlichen Strassennetz:

Mit der Erweiterung des PZ und der Realisierung des RPZ ist künftig mit einem höheren Verkehrsaufkommen zu rechnen. Analog zum heutigen Zustand führt dieser zum Grossteil über den Autobahnanschluss Egerkingen auf die Autobahn. Daneben kann auch unabhängig von diesen Projekten von einem Verkehrswachstum auf den massgebenden Strassenabschnitten ausgegangen werden. Die Bestimmungen gemäss Art. 9 LSV werden erfüllt. Die Mehrbeanspruchung der bestehenden Verkehrsanlagen führt nicht zu neuen Überschreitungen der IGW.

Eisenbahnlärm

Eisenbahnlärm durch den Verkehr auf der Bahnlinie Olten – Solothurn:

Durch den Mehrverkehr ist auf der Eisenbahnlinie Olten-Solothurn mit höheren Lärmemissionen zu rechnen. Diese führen jedoch nicht zu einer Überschreitung der rechtlich verbindlichen festgelegten Emissionen. Der Rangierlärm kann als unproblematisch betrachtet werden.

Lärm während Bauphase

Baustellenlärm / Lärm durch Bautransporte während der Bauphase des Umbaus PZ Härkingen:

Gemäss der aktuellen Planung wird für die Sanierung bzw. den Umbau des PZ Härkingen von den Vorbereitungsarbeiten bis zur erneuten Inbetriebnahme mit einer dreijährigen Bauphase gerechnet. Aufgrund der Einstufung der Umgebung des Standortes in die ES IV sind in der Bauphase Lärmschutzmassnahmen gemäss Massnahmenstufe A der Baulärm-Richtlinie zu treffen.

Betriebslärm

Betriebslärm durch Anlagen und Aktivitäten auf den Betriebsareal inkl. Fahrzeugbewegungen:

Dem Betriebslärm des PZ sind die benachbarten Industrie- und Gewerbebauten mit Büro- und Wohnnutzungen am stärksten ausgesetzt.

Die Lärmbeurteilung hat ergeben, dass es aufgrund der bestehenden Wohnnutzung bei der Liegenschaft Altgraben 29 zu einer Überschreitung des Planungswerts kommt.

Im Rahmen des Baugesuchverfahrens ist der Industrie- und Gewerbelärm genauer zu untersuchen. Dabei wird massgebend sein, welches System (Verlad mittels Portalkran oder mittels Hochregalbediengerät) auf dem Betriebsareal effektiv zum Einsatz kommt. Zudem wurde für den arealinternen Verkehr bezüglich des Antriebs von einer konservativen Annahme ausgegangen. Auf Stufe Baugesuch sollte geprüft werden, wieweit sich die Lärmimmissionen durch die Verwendung eines elektrischen Antriebs bei den Lastwagen und Platzfahrzeugen reduzieren lassen. Als weitere Massnahme wäre eine Lärmschutzwand entlang der östlichen Grenze des Areals zu prüfen.

Sonderbauvorschriften

Die SBV fordern im Baubewilligungsverfahren mittels Lärmgutachten den Nachweis über die Einhaltung der Grenzwerte gemäss eidgenössischer Lärmschutzverordnung.

7.9.3. Entwässerung

Vorgaben GEP (2013)

Gemäss der Generellen Entwässerungsplanung (GEP) der Einwohnergemeinde Härkingen (RRB Nr. 2013/1248) gelten folgende Bestimmungen für den Planungsperimeter:

- Für das Gebiet besteht ein Trennsystem (öffentliches Netz). Die Meteorwasserleitung verläuft vom Pumpenhaus, zwischen PZ und zukünftigem Parkhaus (Parzelle 788) gelegen, in Richtung Westen und mündet im Bereich 2628488 / 1241489 (Landeskoordinaten LV95) in die Dünnern.
- Für das Gebiet gilt eine zwingende Meteorwasser-Versickerung sowie eine Retentionsprüfpflicht. So dürfen auf den Parzellen des PZ für die Nutzung des Trennsystems maximal 20% der Fläche, auf der Parzelle des Parkhauses maximal 60% der Fläche abflusswirksam werden (vgl. folgender Punkt). In erster Priorität ist aber das Potential der Meteorwasser-Versickerung restlos auszuschöpfen (unter Berücksichtigung der Belastungsklasse des Regenwassers).
- Beschränkung Spitzenabflusswert Meteorwasserkanalisation: Bei Neu- und Umbauten darf gemäss GEP bezogen auf die gesamte Grundstückfläche maximal eine Teilfläche von 20 % bzw. 60% (Parkhaus) mit Anschluss an die Meteorwasserkanalisation entwässert werden.
- Falls der Abflussbeiwert von 20% mit Einleitung in die Meteorwasserkanalisation überschritten werden muss, sind Retentionsmassnahmen zu ergreifen.
- Die Gesamtfläche des Gestaltungsplans PZ Härkingen beträgt rund 99'400 m².

Arealentwässerung

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

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

7.9.4. Störfallvorsorge, Katastrophenschutz

Konsultationsbereiche

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



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

Störfallgutachten

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

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

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

7.9.5. Energie und Nachhaltigkeit

Getroffene Massnahmen

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

- Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie der Post Bei der Planung und im Betrieb des PZ.
- Beim Bau wird eine DGNB-Zertifizierung oder gleichwertig angestrebt.
- Für den Bau wird die Verwendung von ReUse-Bauteilen geprüft.
- Auf den Dachflächen des Paketzentrums und des Parkhauses werden PV-Anlagen installiert. Gemäss Sonderbauvorschriften sind mindestens 50 % der Dachfläche des PZ und mindestens 80 % der Dachfläche des Parkhauses für Solaranlagen vorzusehen.

- Förderung einer nachhaltigeren Pendlermobilität mit Massnahmen gemäss Mobilitätskonzept.
- Erhöhung des Anteils E-Fahrzeuge bei der Fahrzeugflotte der Post sowie Transportpartnern (LKW, Platzfahrzeuge).

7.9.6. Weitere Umweltbereiche

Boden

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

Durch die Umgestaltung der Hofflächen wird die oberirdische Versickerungsanlage mit belebter Bodenschicht im südwestlichen Teil des Areals verkleinert. Es ist davon auszugehen, dass der Boden insbesondere in diesem Bereich des Perimeters aufgrund der Filterwirkung belastet ist. Aufgrund der Versickerung der Platzflächen über die Schultern ist ebenso eine Belastung des Bodens weiterer Grünflächen möglich.

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

Lichtemissionen

Heute, wie auch nach Umbau des PZ Härkingen, arbeitet die Hoflogistik im 24-h Betrieb. Entsprechend wird der Hof aus Sicherheitsgründen wo nötig beleuchtet. Die Bauherrschaft ist bestrebt, die Lichtemissionen auf das betrieblich notwendige Mass zu beschränken. Dazu sind in den Sonderbauvorschriften entsprechende Bestimmungen festgehalten.

Luftreinhaltung

Während der Bauphase ist mit Schadstoffemissionen durch Maschinen, Geräte und Fahrzeuge, Staub (Erdarbeiten) usw. zu rechnen. In der Betriebsphase wirkt sich insbesondere der zusätzliche Werkverkehr auf die Verkehrsemissionen in den Gemeindegebieten von Härkingen und Egerkingen aus. Die Erneuerung der in der Schweiz verkehrenden Fahrzeugflotte führte in den letzten Jahren jedoch laufend zu einer Verringerung der Schadstoffemissionen des Verkehrs in der Region. Die Gesamtanlage der Post im Jahr 2035 emittiert trotz Ausbau daher wesentlich weniger Schadstoffemissionen, als sie dies heute tut. Zukünftig wird die Post zudem vermehrt elektrisch betriebene LKWs und Platzfahrzeuge einsetzen.

Abfälle, umweltgefährdende Stoffe

Der Projektstandort ist nicht im Kataster der belasteten Standorte des Kantons Solothurns (KBS) verzeichnet und gilt daher als unbelastet. Für die Abfälle, welche während der Bauphase (Bauabfälle, allfällige Sonderabfälle) und der Betriebsphase (Verpackungsmaterialien wie Einwegpaletten, Karton, Plastik, Folien, Hausabfall, Alteisen usw.) anfallen, ist die sachgerechte und gesetzeskonforme Weiterbehandlung und Entsorgung der sicherzustellen.

Nichtionisierende Strahlung (NIS)

Innerhalb des Planungsperimeters sowie in der näheren Umgebung befinden sich mehrere Anlagen, welche eine Relevanz bezüglich nicht ionisierender Strahlung (NIS) aufweisen und der Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV) unterstehen (Mobilfunksendeanlagen, Fahrleitung SBB-Bahnlinie, Hochspannungsleitung, Transformatoren, usw.). Die Einhaltung der massgebenden Immissionsgrenzwerte an allen Orten mit

empfindlicher Nutzung (OMEN) gemäss den Bestimmungen der NISV ist auf Stufe Baugesuch nachzuweisen.

**Flora, Fauna,
Lebensräume**

Im Planungsperimeter ist eine Grünflächenziffer von 10% einzuhalten. Das Areal ist somit mehrheitlich versiegelt. Die Sonderbauvorschriften zielen darauf ab, dass die wenigen Grünflächen so ausgestaltet werden, dass diese einen ökologischen Wert aufweisen. Für die Bepflanzung sind standortgerechte / klimaangepasste Arten zu verwenden. Die Grünflächen sind als naturnahe, ökologisch wertvolle Flächen auszugestalten, z.B. durch das Anlegen von Naturwiesen, Kleinstrukturen für Tiere, Bepflanzung mit Büschen und Bäumen oder das Schaffen von ökologisch wertvollen Ruderalflächen. Zudem ist vorgeschrieben, dass die Ausgestaltung der Grünflächen unter Beizug einer Fachperson im Bereich Ökologie erfolgen muss.

**Umweltgefähr-
dende Organismen**

Auf dem Areal bestehen keine Einrichtungen oder Betriebe (z.B. Labors) zum Umgang mit pathogenen oder gentechnisch veränderten Organismen. Der UVB macht daher unter diesem Thema ausschliesslich Aussagen zu Neobiota / invasive Neophyten. Grundsätzlich wird die Gefahr des spontanen Aufkommens von Neophyten als gering eingeschätzt, da der grösste Teil des Areals bebaut und versiegelt ist. Während der Bauphase sowie während der Betriebsphase sind die Flächen im Planungsperimeter auf invasive umweltgefährdende Pflanzen zu prüfen und zu überwachen und beim Auftreten von Neophyten sind diese zu beseitigen.

Naturgefahren

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

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

7.10. Für die Planung nicht relevante Themen

Folgende Themen haben für die vorliegende Planung keine Relevanz:

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

8. Planungsprozess

8.1. Organisation

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

**Kanton:
Planungsbehörde**

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

**Post:
Auftraggeberin**

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

Standortgemeinde

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

Planungsbüros

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

Projektgremien

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

**Lenkungsausschuss
(LA)**

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

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

Beratend nehmen teil:

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

Projektteam (PT)

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

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

**Freigabe bei
„Meilensteinen“**

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

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

8.2. Zeitlicher Ablauf

Für die kantonale Nutzungsplanung sind folgende Termine und Meilensteine vorgesehen:

Verfahrensschritt	Wann
Genehmigung Richtplananpassung 2022: Festsetzen der Anlagen der Post AG in Egerkingen / Härkingen als güterverkehrsintensive Anlage im kantonalen Richtplan	Januar 2025 (voraussichtlich)
Verabschiedung Richtprojekt im Lenkungsausschuss	13. Mai 2024
Verabschiedung der kant. Nutzungsplanung im LA in die kantonale Vorprüfung	12. Dezember 2024
Kantonale Vorprüfung	Januar – ca. März 2025
Öffentliches Anhörungs- und Mitwirkungsverfahren	September 2025
Öffentliche Auflage	Februar 2026
Genehmigung / Inkrafttreten	Herbst 2026

8.3. Kantonale Vorprüfung

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

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

8.4. Öffentliches Anhörungs- und Mitwirkungsverfahren

Die Nutzungsplanung wurde am 2. Juli 2025 vom Lenkungsausschuss für das öffentliche Anhörungs- und Mitwirkungsverfahren verabschiedet.

Informationsveranstaltung

Zum Auftakt des Verfahrens fand am 18. September 2025 in Härkingen eine öffentliche Informationsveranstaltung statt, bei der das Planungsvorhaben sowohl von Seiten der Planungsbehörde (Kanton Solothurn, vertreten durch das Amt für Raumplanung SO) als auch von der Bauherrschaft (der Schweizerischen Post AG) den interessierten Anwesenden vorgestellt wurde.

Anhörungs- und Mitwirkungsverfahren

Im Rahmen des Anhörungs- und Mitwirkungsverfahrens konnten die interessierten Einwohnergemeinden und die Bevölkerung anschliessend vom 19. September 2025 bis am 23. Oktober 2025 schriftliche Rückmeldungen zum gesamten Nutzungsplanungsdossier einreichen. Insgesamt gingen 9 Rückmeldungen ein, welche anschliessend durch das Projektteam bearbeitet wurden. Der Lenkungsausschuss fällte am 13. November 2025 die Entscheide betreffend Umgang mit den jeweiligen Rückmeldungen. Die Überlegungen und Folgerungen des Projektteams sowie die Entscheide des Lenkungsausschusses wurden im Mitwirkungsbericht vom 24. November 2025 dargestellt. Der Bericht wurde allen Mitwirkenden zugestellt. Im Nachgang zur öffentlichen Anhörung und Mitwirkung wurden insbesondere folgende Themenbereiche überarbeitet und ergänzt:

- Erschliessungs- und Gestaltungsplan
 - Geringfügige Erweiterung des Baubereichs C nach Süden und Sicherung des Raumbedarfs für ein 7. Gleis, Anpassung des südlich davon gelegenen Baubereichs B
 - Schematische Darstellung Versickerungsmulden
 - Ergänzung Schemaschnitt Nord-Süd
- Sonderbauvorschriften
 - § 15 Güter- und Personenverkehr:
 - Es wurde präzisiert, welche Vorschriften für Lastwagenfahrten auf Kantonsstrassen durch Ortschaften (notwendiges Minimum) bzw. auf kommunalen Strassen durch Wohngebiete (Verbot) gelten. Es wurde zusätzlich festgelegt, dass Lastwagenfahrten in der Nacht für die Betankung der Lastwagen und für Chauffeurwechsel nicht zulässig sind. Fahrten auf kommunalen Strassen durch Wohngebiete sind nur für die Versorgung der jeweiligen Gebiete zulässig.
 - Es wurde zusätzlich festgelegt, dass Lastwagenfahrten auf der direkten Route von und zum Paketzentrum erfolgen müssen und die Benützung von Ausweichrouten nicht zulässig ist. Damit wird sichergestellt, dass bei Stausituationen auf der Autobahn kein Ausweichverkehr in die umliegenden Gemeinden verlagert wird. Zudem wird sichergestellt, dass Fahrten zwischen dem Retralog-Standort in Wolfwil und dem Paketzentrum ausschliesslich auf der direkten Route erfolgen.
 - Es wurde zusätzlich festgelegt, dass die Anzahl Lastwagenfahrten auf der Egerkingenstrasse zwischen dem Industriegebiet Altgraben und der Gemeinde Härkingen beschränkt wird. Es wurden Tagesmaxima, Wochenmaxima und Anteile der Nachtfahrten während dem Normalbetrieb sowie während dem Weihnachtsgeschäft verbindlich festgelegt. Das Monitoring erfolgt angelehnt an das bereits bestehende Fahrtenmonitoring des BPZ.

Es ist dabei zu berücksichtigen, dass im Unterschied zum Modal Split Güterverkehr, bei dem der gesamte Güterverkehr inklusive Lieferwagenfahrten durch die Zustellung berücksichtigt wird, das Fahrtenkontingent ausschliesslich für Lastwagenfahrten gilt.
 - Die Post hat eine Kontaktstelle Verkehr & Umwelt zu schaffen, welche bei Anliegen aus der Bevölkerung kontaktiert werden kann.
 - Die Berichterstattung im Rahmen des Monitorings wurde auf ein 3-Jahres-Intervall festgelegt, wobei jährlich Kennzahlen zur Ermittlung des Modal Splits und Fahrtenzahlen auf der Egerkingenstrasse zu erheben sind.
 - Weitere Ergänzungen betreffend Abwasser und Verkehrsflächen
- Raumplanungsbericht: Insbesondere Einarbeitung Anpassungen zum Verkehr und zur Mobilität basierend auf angepassten Sonderbauvorschriften und ergänztem Mobilitätskonzept
- UVB: Redaktionelle Korrekturen
- Mobilitätskonzept: Anpassungen betr. Verkehrsveränderung 2024/2035, Ergänzungen zu Monitoring und Controlling

8.5. Öffentliche Auflage

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

Die Nutzungsplanung wurde am 19.01.2026 vom Lenkungsausschuss für die öffentliche Auflage freigegeben. Die öffentliche Auflage fand vom TT.MM.JJJJ bis TT.MM.JJJJ statt.

Das Kapitel wird nach der öffentlichen Auflage ergänzt.

Zuständigkeiten gemäss §69 PBG:

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

9. Schlussfolgerung und Würdigung

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

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

BSB + Partner Ingenieure und Planer AG

Thomas Schneitter

Oensingen, 19.01.2026

Anhang I Vorprüfungsbericht Amt für Raumplanung

10. April 2025, rev. 15. Mai 2025 / VJ

Härkingen: Vorprüfung kantonaler Teilzonen-, Erschliessungs- und Gestaltungsplan mit Umweltverträglichkeitsprüfung «Paketzentrum Härkingen PZH»

Sehr geehrter Herr Gloor, sehr geehrter Herr Keskin
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Lenkungsausschuss zum Vorhaben «Paketzentrum Härkingen PZH» hatte an der Sitzung vom 12. Dezember 2024 das damals vorliegende Dossier zum Teilzonen-, Erschliessungs- und Gestaltungsplan mit Umweltverträglichkeitsprüfung zur kantonalen Vorprüfung beschlossen. Das Planungsdossier umfasst folgende Dokumente:

- Teilzonenplan
- Zonenvorschriften
- Erschliessungs- und Gestaltungsplan
- Sonderbauvorschriften
- Richtprojekt PZH
- Raumplanungsbericht nach Art. 47 RPV
- Umweltverträglichkeitsbericht
- Grundlagenbericht Verkehr
- Verkehrskonzept
- Mobilitätskonzept
- Störfallabklärungen
- Protokoll des Lenkungsausschusses vom 12. Dezember 2024.

Wir haben die Unterlagen gemeinsam mit weiteren Ämtern und Fachstellen geprüft. Das Resultat der Vorprüfung ist nachstehend dargelegt.

1. Ausgangslage

Der Planungssperimeter umfasst die Grundstücke GB Härkingen Nrn. 653 (Teilfläche), 265 (Teilfläche), 788, 792 (Teilfläche) sowie das Grundstück GB Egerkingen Nr. 1233 (Teilfläche). Gemäss

dem rechtskräftigen Bauzonenplan Egerkingen (genehmigt mit RRB Nr. 2014/2114 vom 8. Dezember 2014) ist die Teilfläche des Grundstückes GB Egerkingen Nr. 1233 nicht zoniert. Diese Fläche wird heute als Bahnareal genutzt. Die Ortsplanung von Härkingen wird zurzeit gesamthaft revidiert und befindet sich im kantonalen Genehmigungsverfahren. Gemäss dem zur Genehmigung eingereichten Bauzonenplan Industrie ist der Planungssperimeter der Industriezone (mit genereller Gestaltungsplanpflicht) zugeordnet. Beim Grundstück GB Härkingen Nr. 788 ist eine Gestaltungsplanpflicht definiert. Zudem ist der Perimeter des rechtskräftigen Gestaltungsplanes eingezeichnet (genehmigt mit RRB Nr. 1032 vom 6. Mai 1997). Bei der nordöstlichen Teilfläche des Grundstückes GB Härkingen Nr. 265 ist überlagert ein Gebiet mit besonderer Bestimmung bezeichnet sowie eine Gestaltungsplanpflicht.

Die Erneuerung und Erweiterung des Paketzentrums Härkingen stellt aktuell eines der bedeutendsten Vorhaben im Kanton Solothurn dar. Insgesamt sind in der kantonalen Richtplananpassung 2022 vier Logistikprojekte enthalten. Das Paketzentrum Härkingen ist das zweite der vier Vorhaben, welches im Vorprüfungsprozess ist.

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

Gemäss kantonalem Richtplan ist ab 400 Fahrten LKW und Lieferwagen pro Tag ein Richtplaneintrag erforderlich. Entsprechend wurde der Richtplaneintrag mit der Richtplananpassung im Jahr 2022 vorbereitet, aktuell befindet sich diese im Beschwerdeverfahren. Die Beschlussfassung zur Beschwerdebehandlung durch den Regierungsrat ist im Frühjahr 2025 geplant. Anschliessend besteht für die Gemeinden, welche Beschwerde geführt haben, die Möglichkeit beim Kantonsrat Beschwerde einzureichen. Werden keine Beschwerden erhoben, werden die Richtplannhalte für die Behörden im Kanton Solothurn verbindlich. Anschliessend erfolgt der Genehmigungsantrag beim Bund (UVEK). Nach der Genehmigung durch den Bund wird die Richtplananpassung 2022 auch für den Bund und die Nachbarkantone verbindlich.

Das bestehende Hauptgebäude des Paketzentrums Härkingen muss saniert werden. Dies erfordert bauliche Massnahmen am Gebäude und auf der Hofffläche. Das Hauptgebäude wird mit einem überhöhten Geschoss aufgestockt. Um das Hauptgebäude sind neue Logistikbauten geplant. Die bestehenden oberirdischen Parkfelder sollen aufgehoben und in einem neuen Parkhaus auf dem Grundstück GB Härkingen Nr. 788 ersetzt werden. Das Paketzentrum und das Parkhaus sollen über eine oberirdische Passerelle miteinander verbunden werden.

Für die Erneuerung und Erweiterung des Paketzentrums Härkingen wurde ein Richtprojekt und das vorliegende kantonale Nutzungsplanungsdossier erarbeitet. Es liegen somit nun umfassende Unterlagen vor, welche in einem intensiven Prozess und unter Begleitung eines Projektteams und Lenkungsausschusses erarbeitet wurden.

Mit dem vorliegenden Teilzonenplan soll die Grundnutzung über die betroffene Fläche einheitlich definiert werden. Der Erschliessungs- und Gestaltungsplan soll zudem den heute rechtskräftigen kantonalen Gestaltungsplan (genehmigt mit RRB Nr. 1032 vom 6. Mai 1997) ablösen. Der rechtskräftige kantonale Nutzungsplan besteht aus folgenden Plänen: Sondernutzungszonenplan Gleisanlagen, Gestaltungsplan und Erschliessungsplan; Querprofile. Mit vorliegender Planung soll lediglich der Gestaltungsplan aufgehoben werden, die übrigen Pläne sollen weiterhin rechtskräftig bleiben.

Das Vorhaben ist eine wesentliche Änderung einer bestehenden UVP-pflichtigen Anlage (Anlagentypen 80.6 Güterumschlagplätze und Verteilzentren sowie 11.4 Parkhäuser gemäss Anhang zur Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung [UVPV; SR 814.011]). Es erfordert somit gestützt auf Art. 10a Umweltschutzgesetz (USG; SR 814.01) sowie Art. 1 und 2 UVPV eine Umweltverträglichkeitsprüfung. Das kantonale Erschliessungs- und Gestaltungsplanverfahren gilt als Leitverfahren.

2. Beurteilung

2.1. Raumplanung

Gemäss § 3 Planungs- und Baugesetz PBG ist dafür zu sorgen, dass die Bevölkerung in geeigneter Weise mitwirken kann. Die Mitwirkung zur vorliegenden Planung ist nach der kantonalen Vorprüfung geplant. Die Ergebnisse sind in geeigneter Weise zu dokumentieren. Nach § 69 Abs. 1 lit. a PBG sind bei einer kantonalen Nutzungsplanung die interessierten Einwohnergemeinden anzuhören. Die Anhörung ist parallel zum Mitwirkungsverfahren geplant und ist ebenfalls in geeigneter Weise zu dokumentieren.

Gemäss den Handlungsanweisungen zur Richtplananpassung 2022 ist u. a. umzusetzen: «Energie/Ressourcen: effiziente Energienutzung, Einsatz erneuerbarer Energien, nachhaltiger Umgang mit Wasser». Es wird im Nutzungsplanungsdossier allgemein auf die gesamtschweizerische Nachhaltigkeitsstrategie der Post verwiesen. Es wäre angebracht, hier konkrete Massnahmen vor Ort, die im Bauprozess und im Betrieb vorgesehenen sind, aufzulisten. Gerade der Umgang mit dem Dachflächenwasser wäre in der Ausarbeitung des Bauprojekts zu überprüfen und konkretisieren (s. auch Antrag Nr. 6 im Beurteilungsbericht des AfU).

Gemäss dem Teilzonenplan sowie dem Erschliessungs- und Gestaltungsplan werden Festlegungen sowohl auf dem Gemeindegebiet Härkingen als auch auf dem Gemeindegebiet Egerkingen getroffen (Bahnareal). Entsprechend sind sämtliche Dokumente mit der Ergänzung von Egerkingen anzupassen und die Teilfläche des Grundstückes GB Egerkingen Nr. 1233 ist ebenfalls der Zone für güterverkehrsintensive Anlage «Paketzentrum Härkingen» zuzuordnen. Die Zuweisung von Bahnareal zur Zone für güterverkehrsintensiven Anlage stellt eine Umzonung dar und ist nicht mehrwertabgabepflichtig.

Gemäss Art. 18m Eisenbahngesetz bedarf die Erstellung und Änderung von Bauten und Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem Eisenbahnbetrieb dienen, eine Zustimmung des Eisenbahnunternehmens. Wir empfehlen deshalb bereits während der Mitwirkung zur kantonalen Nutzungsplanung eine Zustimmung bei der SBB AG einzuholen.

Die Grenzabstände sind zu vermessen, insbesondere Richtung Osten zur Baurechtsparzelle Nr. 914 (hierzu folgt noch eine Rückmeldung, in Absprache mit dem Rechtsdienst). Wir weisen darauf hin, dass die Grenzabstände gegenüber nicht einbezogenen Grundstücken einzuhalten sind. Allenfalls besteht hier bereits eine Dienstbarkeit, denn das Gebäude auf der Baurechtsparzelle Nr. 914 steht auf der Grenze. Der Nachweis der Einhaltung der Grenzabstände, ggf. mittels Dienstbarkeiten sind mit dem Genehmigungsantrag zu erbringen, resp. einzureichen.

Die bestehenden oder neu geplanten Baulinien im Rahmen der Ortsplanungsrevision Härkingen (aber auch die Nationalstrassenbaulinie gemäss rechtskräftigem Gestaltungsplan; diese sollte mit dem Amt für Verkehr und Tiefbau noch verifiziert werden) sind orientierend im Erschliessungs- und Gestaltungsplan einzuzeichnen. Dies hilft bei der Beurteilung zur Einhaltung der Abstände gegenüber nicht einbezogenen Grundstücken.

Wir weisen darauf hin, dass wir das Richtprojekt nicht abschliessend auf baurechtliche Aspekte geprüft haben.

2.2. Standortförderung

Die kantonale Standortförderung (FAST) begrüsst die Absicht der Post, am heutigen Standort Härkingen massgeblich zu investieren und das bestehende Paketpostzentrum in ein neues Zeitalter zu überführen. Auch stellen wir erfreut fest, dass der bestehende Perimeter durch die Verdichtung wirtschaftlich besser genutzt werden kann. Der Standort ist für einen reinen Logistikbetrieb wie es Verteilzentren sind, nach wie vor unumstritten optimal. Der FAST sind bezüglich Wirtschaftsstandort und Nachhaltigkeit nachfolgende Punkte wichtig.

All-Gäu und Regionale Arbeitszonenbewirtschaftung (RAZ)

Der nach Auffassung der FAST wichtige Bezug zu «All-Gäu» und «RAZ», wurde im Raumplanungsbericht unter «7.4. Berücksichtigung der Massnahmen «All-Gäu»» nicht ausreichend abgehandelt. Von den Projektträgern sollte verlangt werden, den Bezug zu «All-Gäu» für das Gesamtkonzept PZ Härkingen, BZ Härkingen und RPZ Egerkingen zu erarbeiten. Die FAST ist nach wie vor der Meinung, dass aus der Synthese «All-Gäu» weit mehr resultieren muss, als dies im Bericht aufgezeigt wird.

Cargo sous terrain (CST)

Die CST steht nach Meinung der FAST für eine Zeitwende in der terrestrischen Kleingutlogistik, welche die Region Gäu potenziell nachhaltig entlasten könnte. Die FAST ist sich bewusst, dass CST sehr wahrscheinlich nicht in unmittelbarer Zukunft realisiert wird. Der Grundlagenbericht «Verkehr» geht nicht auf CST ein. Einzig im Raumplanungsbericht wird CST kurz erwähnt:

«Massnahme C-M5: CST – Chancen/Risiken für das All-Gäu analysieren und Vorschläge für Hub-Standorte prüfen. Eine mögliche Anbindung an CST am Standort Egerkingen-Härkingen wird im Sinne einer trimodalen Standortdreh scheibenplattform (CST-System als weiteres Verkehrs- Transportmittel gegenüber Strasse und Bahn) als Option durch die Post geprüft.»

Das eventuell entstehende RPZ liegt auf einer grundsätzlich auch für CST in Frage kommenden Parzelle. Nicht nur aus diesem Grund muss die Weiterentwicklung der Post am Standort Härkingen/Egerkingen mit dem Vorhaben CST abgestimmt sein, um die Realisierung von CST durch mangelnde Standortalternativen im Perimeter des Industriegebiets nicht zu gefährden. Es muss verhindert werden, dass die potenziell grossen Synergien zwischen den beiden Unternehmen nicht genutzt werden, was am Ende zulasten des Gäus ginge.

Externe Dienstleister für die Post

Durch den Einsatz externer Dienstleister für Transporte, welche über die Strasse abgewickelt werden, wird die wahrgenommene Gesamtpräsenz der Post als Verkehrsverursacherin unterschätzt. Beispiel: Die Retralog AG in Wolfwil ist mit ihren LKWs in der Region und darüber hinaus omnipräsent. Der Standort für den Umschlag der Wechselbehälter, den Fahrerwechsel und der LKW-Stellplatz liegt nicht nur in Wolfwil und somit peripher. Für jede Fahrt in die Verteilzentren Härkingen und zurück werden Dörfer durchfahren. Solche regionalen und überregionalen Auswirkungen werden in den zu Verfügung gestellten Dokumenten der Post Logistik-Services und der Planer noch nicht ausreichend behandelt. Der diesbezügliche Betrachtungsperimeter bezieht sich bisher nur auf den unmittelbaren Umkreis von Härkingen.

Die für den Planungsperimeter relevanten Massnahmen aus dem Synthesebericht «All-Gäu» wurden durch die Post auf eine mögliche Umsetzung geprüft. Die Post ist dabei zu folgenden Schlüssen gekommen («7.4. Berücksichtigung der Massnahmen «All-Gäu»»):

- Massnahme C-M1: Verkehrsberuhigte Ortsdurchfahrten: Dank direktem Anschluss an die Nationalstrasse A2 sowie bestehendem Bahnanschluss führt der Werkverkehr der Post zu keiner zusätzlichen Belastung der Ortsdurchfahrten.
- Gemäss dem Richtplankapitel S-3.3 hat das Vorhaben der Post stufengerecht bestimmte Handlungsanweisungen zu erfüllen. Mitunter in der Handlungsanweisung «Verkehr / Mobilität»:
 - Verkehr direkt auf übergeordnetes Netz leiten
 - Mehrverkehr durch bewohntes Gebiet vermeiden

Die Situation am Beispiel Retralog AG ist in Widerspruch zu den beiden in den Berichten genannten Abschnitten (s. oben). Mit der Erweiterung des PZ und der möglichen Realisierung des RPZ ist zudem künftig mit einem höheren Verkehrsaufkommen zu rechnen. Nach Auffassung der FAST muss das Thema erforderlicher Logistik-Aussenstellen in der gesamten Region Gäu präzise abgebildet werden. Es soll geprüft werden, ob diese Situation bereits kurzfristig verbessert werden könnte. Ggf. könnten durch die Realisierung des vorliegenden Post-Projekts solche Dienstleister (wie die Retralog AG) ihren Standort entweder gleich direkt in das Paketzentrum Härkingen oder in unmittelbare Nachbarschaft dessen verlegen.

2.3. Verkehr

Zum Thema Verkehr und Mobilität haben seit der Eingabe des vorliegenden Dossiers z. Hd. Vorprüfung zwei weitere, spezifische Besprechungen stattgefunden (3. Februar 2025 und 24. März 2025, s. Beilagen). Zusätzliche Inputs folgten mit Mail vom 26. März 2025 von Stefan Zemp, Amt für Raumplanung (s. Beilage). Die an den beiden Sitzungen besprochenen Aspekte sowie die weiteren Inputs sind in das Mobilitätskonzept einzuarbeiten. Zudem sollen ausgewählte Eckwerte in den Planungsinstrumenten verbindlich verankert werden.

Im Grundlagenbericht Verkehr werden die Verkehrsmengen im Personen- und Güterverkehr für alle drei Post-Betriebe (BPZ, PZH und RPZ) aufgeführt. Bei den Bewegungen mit Personenwagen fällt auf, dass im PZH deutlich weniger Fahrten pro Parkfeld anfallen als beim BPZ. Dies erstaunt, da die Parkierung gemäss Mobilitätskonzept optimiert worden ist. So erfolgen Schichtbeginn-/Schichtende gestaffelt, was eine Mehrfachnutzung von Parkfeldern ermöglicht. Somit wäre zu erwarten, dass die Anzahl Fahrten pro Parkfeld im PZH höher liegt als im BPZ. Im Zuge der Aktualisierung des Mobilitätskonzepts ist die Angabe zum verursachten Verkehr mit Personenwagen zu überprüfen und mit dem im Beurteilungsbericht der Umweltschutzfachstelle angesprochenen Zielwert für den Modalsplit abzustimmen.

Raumplanungsbericht S. 49 (Kap.4.4): Neuer öffentlicher Fuss- und Radweg. Wir begrüßen die Schaffung einer öffentlichen Durchwegung in Ost-West-Richtung durch das Areal. Wir weisen darauf hin, dass Velofahrende andere Anforderungen an Sichtweiten und Knotengestaltung haben als der Fussverkehr. Insbesondere die Knotengestaltung im Osten ist noch nicht ausgereift. Zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit ist die Projektierung des Knoten zum neuen, kantonalen Fuss- und Veloweg im Westen mit dem Amt für Verkehr und Tiefbau AVT zu koordinieren und der Anschluss an die Gemeindestrasse im Osten mit der Gemeinde Härkingen abzustimmen. Dabei ist ein besonderes Augenmerk auf die Verkehrssicherheit zu legen.

In § 14 Sonderbauvorschriften SBV wird die Definition der Veloparkierung dem Mobilitätskonzept zugewiesen. Im Mobilitätskonzept werden aber keine konkreten Angaben zur Veloparkierung gemacht. Daher sind in den SBV die relevanten VSS-Normen SN 40'065 und 40'066 zu verankern.

Raumplanungsbericht S. 33 ff. bzw. S.51: Die Erschliessung des Paketzentrums südlich der Bahn für den Fuss- und Veloverkehr soll in Zukunft über die neue Fuss- und Veloverbindung zum Bahnhof Egerkingen (und Richtung Egerkingen Dorf) erfolgen. Wir begrüßen eine Anbindung einer allfälligen zukünftigen Entwicklung nördlich der Bahn an diese Infrastruktur über einen Fuss- und Veloweg (V1). Der Fuss- und Veloverkehr ist physisch von der MIV/LKW-Fahrbahn zu trennen. Dies erachten wir insbesondere im Hinblick auf die weitere technische Entwicklung (automatisiertes Fahren innerhalb des Areals) als sinnvoll.

Erschliessungs- und Gestaltungsplan, Baubereich H: Wir empfehlen, die Lage der Fuss- und Veloverkehrsverbindung orientierend darzustellen und den Anschlusspunkt an den neuen kantonalen Fuss- und Veloweg so präzise wie möglich anzugeben.

2.4. Umwelt und Natur

Die Beurteilung der Umweltaspekte erfolgt in einem eigenständigen Bericht, den das Amt für Umwelt AfU als Umweltschutzfachstelle im Sinn von Art. 42 des Bundesgesetzes für Umwelt (USG, SR 814.01) respektive § 15 der Verordnung über Verfahrenskoordination und Umweltverträglichkeitsprüfung (VVK, BGS 711.15) verfasst hat (s. Beilage, Beurteilung durch die Umweltschutzfachstelle vom 3. April 2025).

Gemäss dieser Beurteilung kann aufgrund des heutigen Kenntnisstands das Vorhaben unter Berücksichtigung der im UVB aufgeführten Massnahmen und der in dieser Beurteilung festgehaltenen Anträge in Übereinstimmung mit der geltenden Umweltschutzgesetzgebung realisiert und als umweltverträglich bezeichnet werden. Die Anträge zur Anpassung der Unterlagen vor der

öffentlichen Auflage sind im Anhang des Beurteilungsberichts zusammengestellt. Der Beurteilungsbericht des AfU ist integrierter Bestandteil der vorliegenden Vorprüfung.

2.5. Versorgung

Die Löschwasserversorgung wurde im Bericht abgehandelt.

Die Feuerwehruzufahrten und Stellflächen sind gemäss der FKS-Richtlinie für Feuerwehruzufahrten, Bewegungs- und Stellflächen zu planen und auszuführen. Im Bericht wurde erwähnt, dass diese vorhanden und definiert sind. Auf den Plänen wurden diese nicht eingezeichnet. Wir empfehlen Feuerwehruzufahrten, Bewegungs- und Stellflächen frühzeitig mit der Solothurnischen Gebäudeversicherung, Abteilung Feuerwehr abzusprechen (032 627 97 07 oder 46 und wasserversorgung@sgvso.ch).

3. Anmerkungen zu den Unterlagen

3.1. Zonenvorschriften

- Gestützt auf die §§ ... mit dem kantonalen Teilzonenplan ...
- § 26^{bis} Abs. 3: Kann die min. Grünflächenziffer von 10 % pro Parzelle eingehalten werden (s. § 40 kantonale Bauverordnung KBV)? Wenn nicht, empfehlen wir die Grünflächenziffer im Erschliessungs- und Gestaltungsplan resp. in den Sonderbauvorschriften zu regeln.

3.2. Erschliessungs- und Gestaltungsplan

- Die Schraffur für Baubereich D ist im Plan und in der Legende nicht gleich ausgerichtet.
- Ggf. wäre zu präzisieren, dass das Parkhaus lediglich für LW (nicht für LKWs) zugänglich ist.
- Das Richtprojekt ist im Baubereich A fast nicht erkennbar. In den Baubereichen B fehlt das Richtprojekt noch.

3.3. Sonderbauvorschriften SBV

- Allgemein: Überall ist das Planungsinstrument als Erschliessungs- und Gestaltungsplan zu benennen (s. z. B. § 23 und 24).
- § 1 Abs. 1: Allgemein: es wird nicht einheitlich von der «Schweizerischen Post» oder der «Post» gesprochen, die korrekte Bezeichnung wäre anzupassen (z. B. gemäss Raumplanungsbericht Schweizerische Post AG?).
- § 2 Abs. 2: Gemäss diesem Absatz ist das Mobilitätskonzept orientierend, gemäss § 15 werden jedoch verbindliche Aussagen getroffen. Der Widerspruch ist aufzuheben.
- § 6 Abs. 5: Anstelle «Grundnutzung» ist der Begriff «Nutzung» zu verwenden (die Grundnutzung wird im Teilzonenplan resp. der Zonenvorschriften geregelt).
- § 7 Abs. 1: Die maximale Abmessung der oberirdischen Bauten und baulichen Anlagen wird ...
- § 7 Abs. 2: Die Dimensionierung von Bauten und Anlagen ist ...
- § 7 Abs. 3: Die Grenz- und Gebäudeabstände innerhalb des Geltungsbereichs sind durch...
- § 9 Abs. 1: ... sind mit Flachdächern...
- § 12 Abs 1: ... ist auf das notwendige Minimum zu beschränken...

4. Fazit und weiteres Vorgehen

Insgesamt stellen wir fest, dass für die Weiterbearbeitung der kantonalen Planung eine der Komplexität entsprechende gute Grundlage besteht. Die Unterlagen sind nach unseren Bemerkungen zu überarbeiten. Es bestehen derzeit lediglich noch konkrete Vorbehalte bezüglich Mobilität (vgl. Ergebnisse der ergänzenden, separaten Besprechungen) und Umwelt (s. auch Beurteilungsbericht durch die Umweltschutzfachstelle), welche aus unserer Sicht aber mit entsprechenden Anpassungen an der Planung ausgeräumt werden können. Nach der Überarbeitung ist eine Mitwirkung durchzuführen, wobei die interessierten Einwohnergemeinden anzuhören sein werden. Vor der öffentlichen Auflage ist eine Abstimmung mit der laufenden Richtplananpassung 22 vorzunehmen. Diese Meilensteine im weiteren Verfahren sollen wiederum vom Lenkungsausschuss freigegeben werden.

Bei Fragen zu unserem Bericht rufen Sie uns an.

Freundliche Grüsse

Vanessa Jenny

Vanessa Jenny
Co-Leiterin Nutzungsplanung

22. Mai 2025

- Kopie an (per Mail):
- Intern SOBAU #102'830
 - Gemeindepräsidium Härkingen, André Grolimund
 - Gemeinderat, Ressort Planung, René Luppi
 - Gemeindepräsidium Egerkingen, Johanna Bartholdi
 - Bauverwaltung Egerkingen, Markus Thommen
 - Patio Partner AG, Marija Biuk (marija.biuk@patiopartner.ch)
 - BSB + Partner Ingenieure und Planer AG, Thomas Schneitter (thomas.schneitter@bsb-partner.ch)
 - BSB + Partner Ingenieure und Planer AG, Isabelle Rööslì (isabelle.roeoesli@bsb-partner.ch)
 - ANS Architekten und Planer SIA AG, Alexander Pfister (alexander.pfister@ans-architekten.ch)
 - ANS Architekten und Planer SIA AG, Roger Badertscher (roger.badertscher@ans-architekten.ch)
- Beilagen:
- Beurteilungsbericht durch die Umweltschutzfachstelle vom 3. April 2025
 - Aktennotiz zur Sitzung vom 3. Februar 2025
 - Aktennotiz zur Sitzung vom 24. März 2025
 - E-Mail vom 26. März 2025 von Stefan Zemp, Nachträge zur Sitzung vom 24. März 2025

Anhang II Vorprüfungsbericht Amt für Umwelt



Gemeinde Härkingen

Kantonaler Erschliessungs- und Gestaltungsplan Paketzentrum Härkingen

Beurteilung durch die
Umweltschutzfachstelle

3. April 2025

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage.....	3
1.1	Übersicht.....	3
1.2	Grundsätzliches zum Beurteilungsbericht.....	4
1.3	Übereinstimmung mit der Raumplanung	4
1.4	Naturgefahren.....	4
1.5	Verkehr	4
2	Beurteilung der Umweltauswirkungen	5
2.1	Luft.....	5
2.2	Lärm	6
2.3	Licht.....	7
2.4	Grundwasser	7
2.5	Entwässerung	8
2.6	Boden	9
2.7	Abfälle und umweltgefährdende Stoffe.....	9
2.8	Umweltgefährdende Organismen	9
2.9	Störfallvorsorge und Katastrophenschutz.....	10
2.10	Flora, Fauna, Lebensräume	10
2.11	Landschaft und Ortsbild	12
3	Gesamtbeurteilung.....	13
3.1	Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens.....	13
3.2	Umweltbaubegleitung (UBB)	13
3.3	Gebühren	13
	Anhang:.....	14
	Anträge zur Ergänzung / Anpassung der Unterlagen	14
	Anträge zur Aufnahme in den RRB	14

1 Ausgangslage

1.1 Übersicht

Vorhaben:	Aufgrund der Bedeutung des bestehenden Paketzentrums (PZ) Härkingen und der steigenden Paketmengen soll im Raum Härkingen / Egerkingen die Sortierkapazität von derzeit 24'000 auf 30'000 bis 40'000 Pakete pro Stunde erhöht werden. Im Endzustand sind die Sortierkapazitäten der Paketpost auf drei Standorte am Standort Egerkingen / Härkingen verteilt. Pakete werden im Briefzentrum (BPZ) Härkingen, dem sanierten PZ Härkingen und in einem späteren Schritt im neu gebauten Regionalen Paketzentrum (RPZ) Egerkingen sortiert. Vor der Realisierung eines Neubaus wird das PZ saniert und ausgebaut, damit die bestehende Infrastruktur optimal ausgenutzt werden kann. Der vorliegende Gestaltungsplan umfasst die Sanierung und Erweiterung des bestehenden PZ. Während der heutige Fussabdruck des PZ beibehalten werden soll, sind auf der Hoffläche zusätzliche Logistikbauten und -anlagen notwendig, um die vorhandene Fläche effizienter nutzen zu können. Um diesen Vorhaben Platz zu schaffen, sollen die heutigen oberirdischen Parkfelder in ein im Süden des PZ gelegenes, neu zu realisierendes Parkhaus, verlegt werden.
Gesuchstellerin:	Post CH AG
Massgebliches Verfahren:	Kantonale Nutzungsplanung gemäss § 68 Planungs- und Baugesetz (PBG; BGS 711.1)
Rechtsgrundlagen:	Bundesgesetz über den Umweltschutz (USG; SR 814.01), Art. 10a bis 10d Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV; SR 814.011) Kantonale Verordnung über Verfahrenskoordination und Umweltverträglichkeitsprüfung (BGS 711.15)
UVP-Pflicht:	Das Vorhaben ist eine wesentliche Änderung einer bestehenden UVP-pflichtigen Anlage (Anlagetypen 80.6, Güterumschlagplätze und Verteilzentren sowie 11.4, Parkhäuser gemäss Anhang UVPV) und erfordert somit gestützt auf Art. 10a USG sowie Art. 1 und 2 UVPV eine Umweltverträglichkeitsprüfung.
Zuständige Behörde:	Regierungsrat des Kantons Solothurn
Beurteilungsgrundlagen:	Dossier Vorprüfung Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften inkl. Umweltverträglichkeitsbericht vom 04.12.2024
Beteiligte Amtsstellen:	Amt für Umwelt Amt für Raumplanung Amt für Verkehr und Tiefbau
Auskunftsperson zu diesem Bericht:	Christian Hadorn, 032 627 28 02, christian.hadorn@bd.so.ch

1.2 Grundsätzliches zum Beurteilungsbericht

Mit diesem Bericht beurteilt das Amt für Umwelt (AfU) als Umweltschutzfachstelle gestützt auf Art. 10c Abs. 1 USG und Art. 12 Abs. 1 UVPV das Vorhaben anhand der oben aufgeführten Unterlagen sowie einer verwaltungsinternen Vernehmlassung.

Die Beurteilung soll auch denjenigen Personen eine Auseinandersetzung mit dem Projekt erlauben, die nicht im Besitz des Umweltverträglichkeitsberichts (UVB) und anderer ergänzender Unterlagen sind. Deshalb werden einzelne Ergebnisse des UVB wiederholt und, sofern nötig, kritisch kommentiert.

Die hier vorliegende Beurteilung ist Bestandteil der Vorprüfung des Gestaltungsplans. Nach der Vorprüfung werden der Gestaltungsplan, die Sonderbauvorschriften (SBV) und der UVB und allenfalls weitere Unterlagen während 30 Tagen öffentlich aufgelegt. Der Beurteilungsbericht wird überarbeitet, falls der weitere Projektverlauf oder die öffentliche Auflagefrist (z. B. Einsprachen) zu neuen umweltrelevanten Erkenntnissen führen. Der Beurteilungsbericht wird nach Genehmigung des Gestaltungsplans durch den Regierungsrat während 10 Tagen öffentlich aufgelegt (Art. 20 UVPV).

1.3 Übereinstimmung mit der Raumplanung

Das Vorhaben befindet sich in der Industriezone der Gemeinde Härkingen.

Bezüglich der Beurteilung der Übereinstimmung mit der Raumplanung verweisen wir auf den Vorprüfungsbericht des Amts für Raumplanung.

1.4 Naturgefahren

Wie im UVB richtig festgehalten wurde, liegt innerhalb des Perimeters des PZ eine geringe Gefährdung durch Überschwemmungen vor. Neben dieser Gefährdung muss auch mit einer Gefährdung durch Oberflächenabfluss gerechnet werden.

Anträge zur Ergänzung / Anpassung der Unterlagen vor der öffentlichen Auflage:

1. Der Umweltverträglichkeitsbericht ist im Bereich Naturgefahren mit Aussagen zum Oberflächenabfluss zu ergänzen.

1.5 Verkehr

1.5.1 Parkplatzbedarf

Gemäss Grundlagenbericht Verkehr bzw. Mobilitätskonzept wird für insgesamt 678 Mitarbeitende (2035) ein Bedarf von 462 Parkplätze (PP) für das PZ und von 251 für das RPZ ausgewiesen. Gemäss § 14 Abs. 1 SBV sind im Parkhaus des PZ maximal 580 PP zulässig. Damit würden genügend Reserve an PP geschaffen, insbesondere dann, wenn die Massnahmen des Mobilitätskonzeptes greifen. Daher begrüssen wir, dass die tatsächlich benötigte Parkplatzzahl im Baubewilligungsverfahren nochmals nachgewiesen werden muss (§ 14 Abs. 1 SBV).

1.5.2 Verkehrserzeugung und Auswirkungen auf das Strassennetz

Gemäss UVB generiert die Gesamtanlage heute ca. 3'350 Fahrten (1'700 PW- und 1'650 NF-Fahrten) durchschnittlich pro Tag DTV. 2035 werden künftig rund 4'470 Fahrten DTV (2'340 PW- und 2'130 NF-Fahrten) generiert. Die Gesamtzahl der Fahrten nimmt somit um 33 % zu.

Im Mobilitätskonzept werden verschiedene Massnahmen zum Personenverkehr grob umrissen. Damit wird eine Verhaltensänderung des Personals angestrebt, welche zu einer Reduktion der Pendlerfahrten um 10 bis 20 % führen soll. Eine solch hohe Reduktion ist aus Erfahrung schwierig zu erreichen. Es ist daher damit zu rechnen, dass das Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr höher ausfallen wird als angenommen.

Gemäss Grundlagenbericht Verkehr (S. 28ff) soll die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene bis 2035 weiter ausgebaut werden. Hierfür sind diverse Massnahmen (Bahnanschluss, Gleisanlagen, Wechselbehälter u.a.) vorgesehen. Heute (2024) verkehren ca. 60 Züge von und nach Härkin-

gen. Ziel für 2035 ist eine Steigerung des Schienengüterverkehrs auf ca. 90 Züge. Mit Blick auf die Belastung des Strassennetzes und die generierten Emissionen begrüßen wir diese Zielsetzung, erachten die angestrebte Steigerung des Bahnanteils aber als ambitioniert.

Verbindliche Vorgaben zu den Fahrtenzahlen und oder zum Modalsplit fehlen sowohl im Mobilitätskonzept wie auch in den SBV. Zudem fehlt ein Mechanismus zur Überwachung der Zielvorgaben und Massnahmen zur Einflussnahme bei Nichterreichen der Ziele.

Das Mobilitäts- und das Verkehrskonzept sind daher wie an der Besprechung zwischen Post, Amt für Raumplanung und Amt für Verkehr und Tiefbau vom 3. Februar 2025 festgehalten, zu überarbeiten. Zudem sind die wesentlichen Zielvorgaben in den Sonderbauvorschriften zu verankern.

Anträge zur Ergänzung / Anpassung der Unterlagen vor der öffentlichen Auflage:

2. Das Mobilitätskonzept und das Verkehrskonzept sind zu überarbeiten und idealerweise in einem Dokument zusammenzuführen. Sowohl für den Personen- als auch den Güterverkehr sind Modalsplitziele zu definieren. Die Massnahmen zur Erreichung dieser Ziele sind verbindlich festzuhalten. Die Erfolgskontrolle (Monitoring) ist zu definieren und es ist festzuhalten, welche Schritte eingeleitet werden müssen, sofern die definierten Modalsplitziele verfehlt werden.
3. Die Eckwerte des Mobilitätskonzepts – insbesondere Modalsplitvorgaben und Controlling – sind in den Sonderbauvorschriften (SBV) zu verankern.

2 Beurteilung der Umweltauswirkungen

2.1 Luft

2.1.1 Ausgangslage

Die Ausgangslage ist im UVB korrekt dargestellt. Die bestehende Vorbelastung des Areals durch Stickstoffdioxid (NO₂) liegt etwas unter dem Jahresgrenzwert von 30 µg/m³.

2.1.2 Auswirkungen des Vorhabens und deren Beurteilung

Bauphase

Basierend auf der «Baurichtlinie Luft» (BAFU, 2009) und der Vollzugshilfe «Luftreinhaltung bei Bautransporten» (Transportrichtlinie, BUWAL, 2001) werden im UVB zweckmässige Massnahmen zur Minimierung der Umweltbelastung während der Bauphase abgeleitet (Massnahmen Lu-1 bis Lu-3).

Der Maximalwert von 2'500 g CO₂ pro m³ Transportgut gemäss Transportrichtlinie kann eingehalten werden, wenn die Transportdistanzen maximal 25 km für Aushub / Schüttgüter bzw. ca. 15 km für Beton betragen. Mit diesen Transportdistanzen kann auch der Zielwert von 10 g NO_x pro m³ Transportgut eingehalten werden. Das Einhalten dieser Vorgaben ist zu dokumentieren.

Betriebsphase

Im UVB werden die – auf 2035 hochgerechneten – Emissionen in der Betriebsphase ausführlich hergeleitet. Den Berechnungen liegt das Szenario gemäss Tabelle 4 des UVB (S. 25) zu Grunde.

Gemäss UVB wird der Verkehr im Nahbereich der Projektstandorte erhöht. Die Mehrbelastung durch das Vorhaben kann punktuell, insbesondere aufgrund längerer Wartezeiten bei den Knoten im Nahbereich der Anlage, zu mehr «Stop-and-go»-Emissionen führen.

Die durch das Vorhaben generierten Gesamtemissionen der Schadstoffe NO_x, NMVOC und Feinstaub PM₁₀ sind kleinräumig relevant, gemessen am gesamten Schadstoffausstoss im Perimeter aber gering. Dennoch ist das Vorsorgeprinzip gemäss Art. 4 Luftreinhalte-Verordnung (LRV) anzuwenden. Dieses verlangt, dass Emissionen, für die keine Emissionsbegrenzungen festgelegt sind, vorsorglich so weit begrenzt werden, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist. Im vorliegenden Fall stehen vorsorgliche Emissionsbegrenzungen beim motorisierten Strassenverkehr (MIV) und bei

Energieanwendungen im Vordergrund. Mit den geplanten Massnahmen im Verkehr (vgl. Grundlagenbericht Verkehr, S. 5: Nachhaltigkeitsziele der Post bis 2035) wird dem entsprochen.

Gemäss Massnahme LU-4 gilt eine Partikelfilterpflicht für stationäre dieselbetriebene Anlagen und Fahrzeuge auf dem Betriebsareal. Der Einsatz von Lösungsmitteln im grösseren Stil ist nicht vorgesehen.

Die Gebäudeheizung sowie die Aufbereitung von Warmwasser erfolgen heute mit Erdgas. Künftig soll die Wärmeerzeugung klimaneutral erfolgen (Wärmepumpen, Wärmerückgewinnung, Grundwasserwärmenutzung).

Anträge zur Ergänzung / Anpassung der Unterlagen vor der öffentlichen Auflage:

4. Massnahme Lu-2 ist wie folgt anzupassen: «Gegenstand der Plangenehmigung des Gestaltungsplans und der Baubewilligung. Berichterstattung zu Händen der Baubehörde.»

2.2 Lärm

2.2.1 Ausgangslage

Baulärm

Bei der Planung sind Massnahmen zur Begrenzung der Lärmbelastung während der Bauphase vorzuschlagen. Dabei ist die «Baulärm-Richtlinie» (BAFU, 2006) anzuwenden und die entsprechende Massnahmenstufe zu ermitteln.

Betriebslärm

Der Betrieb PZ Härkingen gilt mit dem vorliegenden Projekt als geänderte ortsfeste Anlage gemäss Art. 8 Lärmschutz-Verordnung (LSV). Dabei sind die Lärmemissionen so weit zu begrenzen, wie dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist und der Betrieb als Ganzes zumindest die Immissionsgrenzwerte einhält. Um dies sicherzustellen, haben die neuen Anlagenteile die Planungswerte der LSV einzuhalten.

Strassenverkehrslärm

Gemäss Art. 9 LSV darf der Betrieb neuer oder wesentlich geänderter ortsfester Anlagen nicht dazu führen, dass durch die Mehrbeanspruchung der Verkehrsanlage die Immissionsgrenzwerte (IGW) überschritten werden oder durch die Mehrbeanspruchung einer sanierungsbedürftigen Verkehrsanlage wahrnehmbar stärkere Lärmimmissionen erzeugt werden.

2.2.2 Auswirkungen des Vorhabens und deren Beurteilung

Bauphase

Aufgrund der Nutzungen in der Umgebung sind Lärmschutzmassnahmen der Massnahmenstufe A der «Baulärm-Richtlinie» zu treffen. Für Bautransporte gilt gemäss dem UVB ebenfalls Massnahmenstufe A. Mit diesen Einschätzungen sind wir einverstanden. Die aufgeführten Massnahmen LÄ-1 und LÄ-2 entsprechen der erwähnten Vorgabe des Bundes.

Betriebsphase

Da zum heutigen Zeitpunkt noch nicht alle erforderlichen Daten vorliegen, ist im Baubewilligungsverfahren ein ergänzendes Lärmgutachten einzureichen, welches die Immissionen durch den Betrieb im Detail aufzeigt und beurteilt sowie erforderliche Massnahmen definiert. Dabei sind sowohl das neue Parkhaus, das definitive System für den Verlad der Wechselbehälter sowie fest installierte und mobile Kälteanlagen, Kondensatoren und Rückkühler als auch der Lärm durch Warenumsatz und Verkehr auf dem Betriebsareal zu beachten. Neue Anlagen haben die Planungswerte PW gemäss der eidgenössischen LSV einzuhalten. Mit diesem Vorgehen und der definierten Massnahme LÄ-3 sind wir einverstanden.

Strassenverkehrslärm

Im UVB wurde bezüglich induziertem Mehrverkehr korrekt vom Ausgangszustand ohne Post ausgegangen.

Gemäss den nachvollziehbaren Berechnungen im UVB führt der induzierte Mehrverkehr zu keinen neuen Überschreitungen des IGW, respektive auf den Abschnitten, bei denen der IGW bereits im Ausgangszustand überschritten ist, zu keiner wahrnehmbaren Zunahme der Lärmimmissionen. Die Vorgaben von Art. 9 LSV werden somit eingehalten.

Nicht berücksichtigt wurde dabei die geplante laufende Erneuerung der Fahrzeugflotte mit alternativen Antriebssystemen, welche zu einer Reduktion der Lärmbelastung beitragen wird.

Bahnlärm

Der zusätzliche Eisenbahnverkehr auf der Linie Olten-Solothurn führt nicht zu einer Überschreitung der rechtlich verbindlich festgelegten Emissionen.

2.3 Licht

In der Schweiz fehlen bisher Grenzwerte für Lichtemissionen. Daher ist das Vorhaben direkt basierend auf Art. 11 USG im Sinne der Vorsorge zu beurteilen.

Überbauungen verändern das Landschaftsbild nicht nur am Tag, sondern auch nachts, weil eine Überbauung meist eine Zunahme von Kunstlicht mit sich bringt. Wie zahlreiche Untersuchungen zeigen, verändert Kunstlicht das Verhalten bzw. die Raumnutzung von nachtaktiven Tieren und hat oft einen nachweislich negativen Effekt auf Mensch und Tier. Negative Auswirkungen von Lichtemissionen sind deshalb möglichst zu minimieren und künstliche Beleuchtung nur dort einzusetzen, wo sie zwingend notwendig ist (SIA Norm 491, Richtplan S 1.7). In der Regel ist der 7-Punkte-Plan der Vollzugshilfe «Empfehlungen zur Vermeidung von Lichtemissionen» (BAFU, 2021) in die Planung einzubeziehen.

Kapitel 6.12 des UVB geht auf das Thema Lichtemissionen ein. In § 12 SBV sind Massnahmen zur Verminderung von Lichtverschmutzung definiert. Mit diesen Vorgaben, insbesondere dem Einreichen eines Beleuchtungskonzeptes, sind wir einverstanden.

2.4 Grundwasser

Das Vorhaben kommt im Gewässerschutzbereich A_u zu liegen und tangiert gemäss UVB mit den folgenden Tätigkeiten oder Anlagen das Grundwasser:

- Für das Tragwerk des PZ sind Pfähle vorgesehen, welche bis unter den mittleren Grundwasserspiegel (MGW) reichen.
- Die zukünftige Unterführung zur Verbindung des PZ mit dem RPZ kommt unter den MGW zu liegen. Während der Bauphase ist für die Realisierung der Unterführung eine temporäre Absenkung des Grundwasserspiegels erforderlich.
- Es wird eine Grundwasserwärmenutzung zu Heizzwecken in Betracht gezogen.

Im vorliegenden UVB sind die Auswirkungen auf das Grundwasser, soweit dies der Planungsstand zulässt, korrekt und nachvollziehbar dargelegt. Im Frühling 2025 sind noch Untersuchungen zum Grundwasserspiegel vorgesehen. Wie im UVB erwähnt, ist möglicherweise der höchste Grundwasserspiegel (HGW) im kantonalen Geoportal lokal etwas zu hoch angesetzt. Die auf S. 71 im UVB vermerkte Annahme, dass womöglich auch der MGW etwas tiefer liegt, lässt sich daraus aber nicht automatisch ableiten, sondern muss ebenfalls durch die Untersuchungen nachgewiesen werden.

Für das Vorhaben sind im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens eine gewässerschutz- bzw. wasserrechtliche Bewilligung für den Einbau der Pfählungen sowie später der Unterführung unter den MGW, für eine temporäre Absenkung des Grundwasserspiegels während dem Bau der Unterführung sowie eine Konzession für die geplante Grundwasserwärmenutzung zu beantragen. Dies ist in Massnahme GW-2 sowie in § 21 der Sonderbauvorschriften korrekt festgehalten.

Eine Foundation mittels bis unter den MGW reichenden Pfählung stellt eine dauerhafte Beeinträchtigung des Grundwasserspeichervolumens dar. Diese kann nach einer allfälligen Aufgabe des Baus nicht

rückgängig gemacht werden. Damit eine Ausnahme bewilligt werden kann, muss im Sinne des Bundesgerichtsentscheids 1C_460/220 vom 30. März 2021 eine Interessensabwägung durchgeführt werden. Dazu ist eine Variantenprüfung erforderlich. Wird an der Foundation mittels Pfählung festgehalten, ist im Gesuch für den Einbau unter den MGW aufzuzeigen, dass Alternativen geprüft wurden und dass das Bauwerk ohne Pfählung nicht realisiert werden kann. Auch für alle weiteren allfälligen Einbauten unter den MGW ist in den Gesuchsunterlagen der Nachweis zu erbringen, dass diese erforderlich und alternativlos sind.

Anträge zur Ergänzung / Anpassung der Unterlagen vor der öffentlichen Auflage:

5. Massnahme GW-2 ist mit einer Variantenprüfung zu ergänzen.

Hinweis:

- Grundwasserwärmenutzung: Wie im UVB ausgeführt, lassen die örtlichen Gegebenheiten grundsätzlich die Nutzung des Grundwassers zu Heizzwecken zu. Wenn eine Grundwasserwärmenutzung umgesetzt werden soll, ist nachzuweisen, dass bestehende Grundwassernutzungen weder thermisch noch hydraulisch nachteilig beeinflusst werden. Da es im nahen Abstrom der Projektparzelle bereits mehrere bestehende Grundwassernutzungen gibt, empfehlen wir den frühzeitigen Beizug eines Fachbüros, welches die entsprechenden Untersuchungen und Modellierungen für den Nachweis durchführen kann.

2.5 Entwässerung

2.5.1 Ausgangslage

Nach Art. 7 Abs. 2 Gewässerschutzgesetz (GSchG) ist nicht verschmutztes Abwasser (Niederschlagswasser) in erster Priorität zu versickern. Erlauben die örtlichen Verhältnisse dies nicht, so kann es in ein oberirdisches Gewässer eingeleitet werden. Dabei sind nach Möglichkeit Rückhaltmassnahmen zu treffen, damit das Wasser bei grossem Anfall gleichmässig abfliessen kann.

Im Generellen Entwässerungsplan (GEP) der Gemeinde Härkingen (RRB-Nr. 1248 vom 02.07.2013) ist der Projektperimeter im Trennsystem mit zwingender Meteorwasser-Versickerung und Retentionspflicht von nicht verschmutztem Abwasser definiert. Zudem dürfen gemäss dem GEP im Bereich PZ nicht mehr als 20 % und beim Parkhaus nicht mehr als 60 % des Regenanfalls in die Sauberwasserleitung eingeleitet werden.

Aktuell wird das anfallende Niederschlagswasser der bestehenden Dachflächen vom Produktionsbereich und Bürotrakt, wie auch von den Platzflächen (Verkehrs-, Abstell-, und Parkierungsflächen) und Gleisanlagen / Bahnterminal über bestehende Sauberwasserleitungen in die oberirdische Versickerungsanlage (Versickerungsbecken) in der Südwestecke des Areals geleitet. Diese bestehende Versickerungsanlage verfügt über einen Notüberlauf in die Sauberwasserleitung, welche schliesslich in die Dünen mündet. Bestehende Parkplätze werden flächenförmig über sickerfähige Beläge entwässert.

2.5.2 Auswirkungen des Vorhabens und deren Beurteilung

In den Unterlagen zum Gestaltungsplan wird die Entwässerung des PZ auf konzeptioneller Ebene dargestellt. Das Niederschlagswasser der Dachflächen, Verkehrs- und Umschlagplätze ohne wassergefährdende Stoffe soll in einer oberirdischen Versickerungsanlage oder über die Schulter versickert werden. Dabei sollen die Versickerungsanlagen für ein jährlich vorkommendes Regenereignis ($z=1$) dimensioniert und grössere Regenereignisse über Notüberläufe in das bestehende Trennsystem (Sauberwasserleitung) abgeleitet werden. Falls die Spitzenabflusswerte gemäss GEP von 20 % (PZ) bzw. 60 % (Parkhaus) überschritten würden, sind Retentionsmassnahmen vorzusehen und/oder die Versickerungsanlagen grösser zu dimensionieren. Mit dieser Entwässerung sind wir im Grundsatz einverstanden.

Wie an der Projektteamsitzung vom 13.08.2024 besprochen, ist die Machbarkeit der geplanten Entwässerung bzw. die Einhaltung der maximalen Einleitmengen bereits auf Stufe Gestaltungsplan mit einer

(Vor-)Dimensionierung der Versickerungsanlagen basierend auf einem hydrologischen Modell und mithilfe einer Langzeitsimulation (gemäss VSA-Richtlinie «Abwasserbewirtschaftung bei Regenwetter», Kapitel 1.10, S. 28) nachzuweisen.

In § 20 Abs. 4 der SBV wird das Bahnterminal (Baubereich C) fälschlicherweise der Belastungsklasse «gering» zugeteilt. Beim Bahnterminal mit Umschlag handelt es sich gemäss VSA-Richtlinie «Abwasserbewirtschaftung bei Regenwetter» um eine Belastungsklasse «mittel». Somit ist das Niederschlagswasser, wie in Tabelle 37 des UVB korrekt deklariert über eine biologisch aktive Bodenpassage bzw. in die oberirdische Versickerungsanlage im Südwesten des Areals zu entwässern.

2.5.3 Nebenbewilligungen

Für die Versickerung und eventuelle Einleitung von nicht verschmutztem Abwasser ist gemäss § 80 Abs. 2 und § 83 Abs. 3 Bst. a Gesetz über Wasser, Boden und Abfall (GWBA) und § 22 und Anhang II Verordnung über Wasser, Boden und Abfall (VWBA) im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens eine Bewilligung des Bau- und Justizdepartementes erforderlich.

Anträge zur Ergänzung / Anpassung der Unterlagen vor der öffentlichen Auflage:

6. Die Machbarkeit der geplanten Entwässerung bzw. die Einhaltung der maximalen Einleitmengen ist bereits auf Stufe Gestaltungsplan mit einer (Vor-)Dimensionierung der Versickerungsanlagen basierend auf einem hydrologischen Modell und mithilfe einer Langzeitsimulation (gemäss VSA-Richtlinie «Abwasserbewirtschaftung bei Regenwetter», S. 28) nachzuweisen.
7. In § 20 Abs. 4 SBV ist die Entwässerung des Baufeldes C (Bahnterminal) wie folgt anzupassen: Belastungsklasse «mittel», Versickerung über eine biologisch aktive Bodenpassage.

2.6 Boden

Das Bauvorhaben wird auf bereits mehrheitlich versiegelten Flächen realisiert. Boden ist flächenmässig in geringem Ausmass betroffen und beschränkt sich auf Eingriffe in bestehenden Grünflächen resp. das Anlegen zusätzlicher Grünflächen. Auch wenn es sich ausschliesslich um anthropogene Böden handelt, gelten die Vorgaben der Verordnung über Belastungen des Bodens (VBBo). Dies ist im UVB korrekt umgesetzt.

Die betroffenen Böden liegen teilweise im Prüfperimeter Bodenabtrag (Verdachtsperimeter Strasse). Es sind Böden im Bereich der heutigen Versickerungsanlage betroffen. Die weiteren betroffenen Böden aus Grünflächen grenzen direkt an stark mit LKW befahrene Flächen des bestehenden PZ. Erfahrungen bei baulichen Erweiterungen langjähriger Logistikanlagen zeigen, dass auf direkt benachbarten Böden aufgrund des intensiven Verkehrs Schadstoffbelastungen vorliegen.

Es müssen somit alle beanspruchten Böden vor ihrem Abtrag bezüglich allfälliger Schadstoffbelastungen untersucht werden. Die Massnahme BO-1 ist daher entsprechend zu ergänzen.

Anträge zur Ergänzung / Anpassung der Unterlagen vor der öffentlichen Auflage:

8. Die Massnahme BO-1 gilt für alle Flächen mit Bodenabtrag.

2.7 Abfälle und umweltgefährdende Stoffe

Ein Entsorgungskonzept für die Bauphase fehlt zum aktuellen Zeitpunkt, ist jedoch mit Massnahme AB-1 vorgesehen.

2.8 Umweltgefährdende Organismen

Es wird keine bedeutende Menge Bodenmaterial von anderen Standorten zugeführt. Aufgrund der Nähe des Areals zu Neophytenstandorten ist eine Ansiedlung auf offenen Flächen möglich. Aus diesem Grund werden die Grünflächen regelmässig unterhalten und auf Neophyten kontrolliert (Massnahmen NEO-1 und Neo-2).

2.9 Störfallvorsorge und Katastrophenschutz

2.9.1 Störfallvorsorge

Das PZ fällt heute nicht unter die Störfallverordnung (StFV). Es werden aktuell keine Gefahrgüter gelagert, welche die Mengenschwelle gemäss StFV überschreiten. Nach Absprache mit dem AfU (Schreiben vom 10. Mai 2007) dürfen täglich bis zu vier mit der Bahn angelieferte Wechselbehälter, welche Gefahrgut enthalten, direkt auf LKW umgeladen werden. Dabei darf es sich ausschliesslich um Gefahrgut der ADR-Klasse 3 (entzündbare flüssige Stoffe) handeln und der Gefahrgutanteil pro Behälter darf sich maximal im Bereich von 10 % (d.h. 90 % kein Gefahrgut) bewegen. Sollte in Zukunft mehr Gefahrgut umgeschlagen werden, müssen das AfU und die Solothurnische Gebäudeversicherung kontaktiert werden.

Das Bauprojekt liegt an der Nordseite im Konsultationsbereich der Jurasüdfuss-Eisenbahnlinie Olten-Solothurn-Biel und an der Westseite im Konsultationsbereich der Autobahn A2. Die Risikorelevanz ist bei beiden Konsultationsbereichen in keiner Scanner-Zelle überschritten.

Die im UVB in Kapitel 6.9 beschriebenen Abklärungen bezüglich der zukünftigen Risikorelevanz für Autobahn und Eisenbahn sind plausibel. Die Berechnung der Risikorelevanz der Eisenbahn wird nach Aussage des BAV ohne die Personenbelegungen auf der Schiene gerechnet, somit sind auch alle Scanner-Zellen der Bahn im unbedenklichen Bereich.

Somit ist keine weitere Koordination zwischen Raumplanung und Störfallvorsorge nötig.

2.9.2 Umschlag von Gefahrgut

Auf dem Areal des Paketverteilzentrums soll auf einem Güterbahnhof mittels Krananlage Gefahrgut zwischen Lastwagen und Eisenbahngüterwagen umgeladen werden. Der Umschlag erfolgt unter den mit dem Amt für Umwelt im Jahr 2007 festgelegten und auf Seite 98 des UVB wiedergegebenen Rahmenbedingungen. Insbesondere werden

- die mit der Bahn angelieferten Wechselbehälter direkt auf LKW umgeladen
- pro Tag 2 bis 4 Container abgefertigt
- die Wechselbehälter nicht geöffnet
- weder im Paketzentrum noch auf dem Areal Gefahrgut gelagert.

Es handelt sich ausschliesslich um Gefahrgut der ADR-Klasse 3, Verpackungsgruppe II und III und der Gefahrgutanteil pro Behälter bewegt sich im Bereich von 10% (d.h. 90% des Inhaltes ist kein Gefahrgut). Sollte mehr Gefahrgut der Klasse 3, beziehungsweise Gefahrgut anderer ADR-Klassen umgeladen werden, muss die Situation durch die Solothurnische Gebäudeversicherung und das Amt für Umwelt neu beurteilt werden. Da es sich um einen Umladeplatz handelt (kein Umfüllen von wassergefährdenden Flüssigkeiten bzw. Gefahrgut) ist keine gewässerschutzrechtliche Nebenbewilligung erforderlich.

2.10 Flora, Fauna, Lebensräume

2.10.1 Ausgangslage

Das betroffene Areal ist heute bereits mehrheitlich überbaut. Einige Grünflächen wurden im Zusammenhang mit dem Gestaltungsplan des bestehenden PZ vom 17.01.1997 angelegt. Insbesondere die Grünflächen im westlichen Bereich werden durch den Ausbau der Veloroute durch den Kanton beansprucht. Viele bestehende Bäume müssen für den Velospurausbau entfernt werden.

Gemäss § 44 des Planungs- und Baugesetzes (PBG) bezweckt ein Gestaltungsplan eine Überbauung, welche sich nicht nur architektonisch, sondern auch landschaftlich in die Umgebung einpasst. Mit der geplanten Überbauung ist ausserdem eine intensivere Nutzung verbunden, welche einen angemessenen ökologischen Ausgleich erfordert.

2.10.2 Auswirkungen des Vorhabens und deren Beurteilung

Grünfläche

Für das Areal ist neu im Zonenreglement unter § 26^{bis} eine Zone für güterverkehrsintensive Anlagen «Paketzentrum Härkingen» vorgesehen. Für diese Zone soll eine Grünflächenziffer von lediglich 10 %

gelten (restliche Industriezone Härkingen 15 %). Ausserdem soll ein Baumäquivalent von 60 m² pro Baum für max. 50 % der Grünfläche zulässig sein. Die Reduktion der Grünflächenziffer ist aus ökologischer Sicht zu bedauern. Ein Baumäquivalent von 60 m² pro Baum ist sehr hoch und führt zusätzlich zu einer Verringerung der effektiv umgesetzten Grünflächen. Wir nehmen dies zur Kenntnis, weisen aber darauf hin, dass aus ökologischer wie auch klimatischer Sicht eine Grünflächenziffer von mindestens 15 % auch in der Industriezone für eine Gemeinde sinnvoller wäre.

Die Gesamtfläche des Planungssperimeters umfasst 101'744 m². In vorliegendem Gestaltungsplan sind ohne Bäume 8'287 m² (= 8.15 %) als Grünflächen vorgesehen. Geplant sind gemäss Gestaltungsplan ausserdem 44 Bäume, womit der Wert von 10 % Grünfläche erreicht werden kann.

Umgebungsgestaltung

Wir stellen fest, dass die geplanten Grünflächen weiterhin mehrheitlich im westlichen Bereich angelegt werden sollen. Dort bestehen heute bereits Grünflächen, welche mit grösseren Baumbeständen bewachsen sind. Gemäss Gestaltungsplan werden bis auf wenige Bäume alle durch neue Bäume ersetzt. Da der ökologische Wert von Baumbeständen mit dem Alter zunimmt, sind ältere Bäume möglichst zu erhalten.

Es ist zu begrüssen, dass ökologische Trittsteine und Kleinstrukturen angelegt werden sollen. Sowohl gemäss SBV als auch gemäss UVB sollen bei der Bepflanzung standortgerechte und klimaangepasste Arten gewählt werden. Viele klimaangepasste Arten sind nicht einheimisch. Wir gehen davon aus, dass unter dem Begriff «standortgerecht» auch «einheimisch» zu verstehen ist, beantragen jedoch, dies zu präzisieren. Es gibt auch viele einheimische Arten, welche sich unter den steigenden Temperaturen gut entwickeln. Gut geeignete einheimische Gehölzarten sind unter anderen Mehlbeere (*Sorbus aria*), Elsbeere (*Sorbus torminalis*), Stieleiche (*Quercus robur*), Traubeneiche (*Quercus petraeus*), Feldahorn (*Acer campestre*), Schneeballblättriger Ahorn (*Acer opalus*), Hainbuche (*Carpinus betulus*), Winterlinde (*Tilia cordata*), Edelkastanie (*Castanea sativa*), Grauerle (*Alnus incana*), Felsenkirsche (*Prunus mahaleb*), Eingrifflicher Weissdorn (*Crataegus monogyna*).

Zäune stellen für Tiere ein Hindernis dar und schränken ihren Aktionsradius ein. Damit die angelegten Grünflächen für Kleintiere nutzbar sind, soll ein Zaun so gestaltet werden, dass er für Kleintiere passierbar ist. Dieser Aspekt ist in den SBV zu berücksichtigen. Der Hauptanteil der Grünflächen liegt im westlichen Bereich und grenzt an die neue Veloroute. Wir empfehlen die dort bestehenden und neu angelegten Grünflächen ausserhalb der geplanten Umzäunung anzulegen. Somit wird die Erreichbarkeit für Tiere zusätzlich erhöht und Kollisionen mit Lieferfahrzeugen vermindert.

Anträge zur Ergänzung / Anpassung der Unterlagen vor der öffentlichen Auflage:

9. § 9 Abs. 2 der Sonderbauvorschriften ist wie folgt zu ergänzen: Die Dächer des Paketentrums und des Parkhauses sind im Grundsatz extensiv zu begrünen
10. § 10 Abs. 3 der Sonderbauvorschriften ist wie folgt zu ergänzen: Die Umzäunung ist kleintierfreundlich zu gestalten und auf der dem PZ zugewandten Seite der geplanten Grünflächen anzulegen.
11. § 11 Abs. 1 der Sonderbauvorschriften ist wie folgt anzupassen: Für Pflanzungen sind standortgerechte / klimaangepasste einheimische Arten zu verwenden.
12. Es ist aufzuzeigen, welche bestehenden Grünflächen trotz der Neugestaltung erhalten werden können. Insbesondere die bestehende Baumgruppe nördlich des bestehenden Retentionsbeckens (südwestlicher Bereich Parzelle GB Nr. 653) soll möglichst erhalten bleiben.

2.11 Landschaft und Ortsbild

2.11.1 Ausgangslage

Der Projektperimeter befindet sich im Industriegebiet von Härkingen und bildet dessen nordwestlichen Abschluss. Das Gebiet ist geprägt von einem Nutzungsmosaik aus landwirtschaftlichen Flächen, Industrie- und Gewerbebauten und den Infrastrukturadern der Autobahn und der Eisenbahn. Landschaftlich charakteristisch ist die ebene Topografie des Gäu und der nordwestlich ansteigende Jura.

Das Vorhaben sieht einen Um- und Ausbau (Aufstockung) des bestehenden Post-Gebäudes und der Infrastruktur auf GB 767/653 und einen Neubau (Parkhaus, 6-geschossig, 23 m) auf GB 788 vor. Die Parzelle wurde zu Beginn der 2000er Jahre überbaut. Es geht deshalb auch darum, mit den künftigen baulichen Massnahmen Verbesserungen des getätigten herbeizuführen.

2.11.2 Auswirkungen des Vorhabens und deren Beurteilung

Die Parzelle ist bereits in hohem Mass bebaut und erschlossen. Daher sind die Auswirkungen des aktuellen Vorhabens auf das Landschafts- und Ortsbild geringer einzuschätzen als bei einer noch unbebauten Parzelle. Da das Bauvorhaben eine Verdichtung und Erhöhung der Infrastruktur bedeutet, sind Massnahmen für eine möglichst gute Einbettung zu treffen.

Im Rahmen der Projekterarbeitung erfolgte ein Austausch mit der Fachstelle Heimatschutz. Grösstenteils wurden die Hinweise der Fachstelle berücksichtigt, u.a. bezüglich des Umgangs mit den Dachflächen und Umpflanzungen. Leider sind die Absprachen zur Gestaltung der Anlagen (Infrastrukturanlagen, Krananlagen usw.) nicht verbindlich in den SBV festgehalten worden.

Die Anlagen für den Umschlag und die Zwischenlagerung der Wechselbehälter machen einen relevanten Teil der Bebauung aus. Deshalb ist es unerlässlich, in den Sonderbauvorschriften diesbezügliche Rahmenbedingungen zu definieren.

Anträge zur Ergänzung / Anpassung der Unterlagen vor der öffentlichen Auflage:

13. § 8 der Sonderbauvorschriften ist wie folgt anzupassen:

- Abs. 1: «Das Paketzentrum, das Parkhaus und die Infrastrukturanlagen (Kran-/Lageranlagen, Passerelle) sollen als architektonisch gestaltete Einheit in Erscheinung treten.»
- neuer Abs. 3: Im Rahmen der Baubewilligung wird die Gestaltung durch örtliche Baubehörde beurteilt. Die Baubehörde kann zur fachlichen Beurteilung externe Fachpersonen beiziehen.

3 Gesamtbeurteilung

3.1 Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens

Der UVB der Gesuchstellerin stellt eine gute Grundlage für die Beurteilung des Vorhabens im Rahmen des Gestaltungsplanverfahrens dar. Die Untersuchungen wurden fachlich kompetent und differenziert ausgeführt und sind im Bericht nachvollziehbar und klar strukturiert wiedergegeben.

In unserer Beurteilung beantragen wir, die Projektunterlagen punktuell zu ergänzen / anzupassen. Nach diesen Bereinigungen sind wir der Meinung, dass er für eine Beurteilung im Rahmen des Gestaltungsplanverfahrens ausreicht und den gesetzlichen Anforderungen entspricht, die insbesondere in Art. 10b USG festgehalten und im UVP-Handbuch (BAFU, 2009) weiter präzisiert sind.

Bei unserer Beurteilung gehen wir davon aus, dass alle Massnahmen, die im Anhang I des UVB aufgeführt werden, integrierter Bestandteil des Vorhabens sind und umgesetzt werden. Dies wird in § 18 der Sonderbauvorschriften (SBV) verbindlich festgehalten.

Aufgrund des heutigen Kenntnisstands kann das Vorhaben unter Berücksichtigung der im UVB aufgeführten Massnahmen und der in dieser Beurteilung festgehaltenen Anträge in Übereinstimmung mit der geltenden Umweltschutzgesetzgebung realisiert und als umweltverträglich bezeichnet werden.

3.2 Umweltbaubegleitung (UBB)

Laut UVP-Handbuch des BAFU ist eine UBB bei allen Vorhaben mit erheblichen Umweltauswirkungen in der Bauphase angezeigt.

Im vorliegenden Projekt ist keine UBB vorgesehen. Angesichts des Projektumfangs, der Umweltauswirkungen und der Sensitivität der Umgebung sind wir damit einverstanden.

3.3 Gebühren

Diese Beurteilung ist im Sinne von § 106 Abs. 2 Gebührentarif (GT; BGS 615.11) gebührenpflichtig. Die Gebühr für diese Beurteilung beträgt Fr. 4'500.--.

Antrag zur Aufnahme in den RRB

- a. Die Empfängerin hat für die vorliegende Beurteilung durch die Umweltschutzfachstelle eine Gebühr von Fr. 4'500.-- (§ 106 Abs. 2 GT) zu bezahlen (Konto 1015000 007).

**AMT FÜR UMWELT
DES KANTONS SOLOTHURN**

Christian Hadorn
Teilprojektleiter Umwelt

Anhang:**Anträge zur Ergänzung / Anpassung der Unterlagen**

1. Der Umweltverträglichkeitsbericht ist im Bereich Naturgefahren mit Aussagen zum Oberflächenabfluss zu ergänzen.
2. Das Mobilitätskonzept und das Verkehrskonzept sind zu überarbeiten und idealerweise in einem Dokument zusammenzuführen. Sowohl für den Personen- als auch den Güterverkehr sind Modalsplitziele zu definieren. Die Massnahmen zur Erreichung dieser Ziele sind verbindlich festzuhalten. Die Erfolgskontrolle (Monitoring) ist zu definieren und es ist festzuhalten, welche Schritte eingeleitet werden müssen, sofern die definierten Modalsplitziele verfehlt werden.
3. Die Eckwerte des Mobilitätskonzepts – insbesondere Modalsplitvorgaben und Controlling – sind in den Sonderbauvorschriften (SBV) zu verankern.
4. Massnahme Lu-2 ist wie folgt anzupassen: «Gegenstand der Plangenehmigung des Gestaltungsplans und der Baubewilligung. Berichterstattung zu Händen der Baubehörde.»
5. Massnahme GW-2 ist mit einer Variantenprüfung zu ergänzen.
6. Die Machbarkeit der geplanten Entwässerung bzw. die Einhaltung der maximalen Einleitmengen ist bereits auf Stufe Gestaltungsplan mit einer (Vor-)Dimensionierung der Versickerungsanlagen basierend auf einem hydrologischen Modell und mithilfe einer Langzeitsimulation (gemäss VSA-Richtlinie «Abwasserbewirtschaftung bei Regenwetter, S. 28) nachzuweisen.
7. In § 20 Abs. 4 SBV ist die Entwässerung des Baufeldes C (Bahnterminal) wie folgt anzupassen: Belastungsklasse «mittel», Versickerung über eine biologisch aktive Bodenpassage.
8. Die Massnahme BO-1 gilt für alle Flächen mit Bodenabtrag.
9. § 9 Abs. 2 der Sonderbauvorschriften ist wie folgt zu ergänzen: Die Dächer des Paketzentrums und des Parkhauses sind im Grundsatz extensiv zu begrünen
10. § 10 Abs. 3 der Sonderbauvorschriften ist wie folgt zu ergänzen: Die Umzäunung ist kleintierfreundlich zu gestalten und auf der dem PZ zugewandten Seite der geplanten Grünflächen anzulegen.
11. § 11 Abs. 1 der Sonderbauvorschriften ist wie folgt anzupassen: Für Pflanzungen sind standortgerechte / klimaangepasste einheimische Arten zu verwenden.
12. Es ist aufzuzeigen, welche bestehenden Grünflächen trotz der Neugestaltung erhalten werden können. Insbesondere die bestehende Baumgruppe nördlich des bestehenden Retentionsbeckens (südwestlicher Bereich Parzelle GB Nr. 653) soll möglichst erhalten bleiben.
13. § 8 der Sonderbauvorschriften ist wie folgt anzupassen: - Abs. 1: «Das Paketzentrum, das Parkhaus und die Infrastrukturanlagen (Kran-/Lageranlagen, Passerelle) sollen als architektonisch gestaltete Einheit in Erscheinung treten.» - neuer Abs. 3: Im Rahmen der Baubewilligung wird die Gestaltung durch örtliche Baubehörde beurteilt. Die Baubehörde kann zur fachlichen Beurteilung externe Fachpersonen beiziehen.

Anträge zur Aufnahme in den RRB

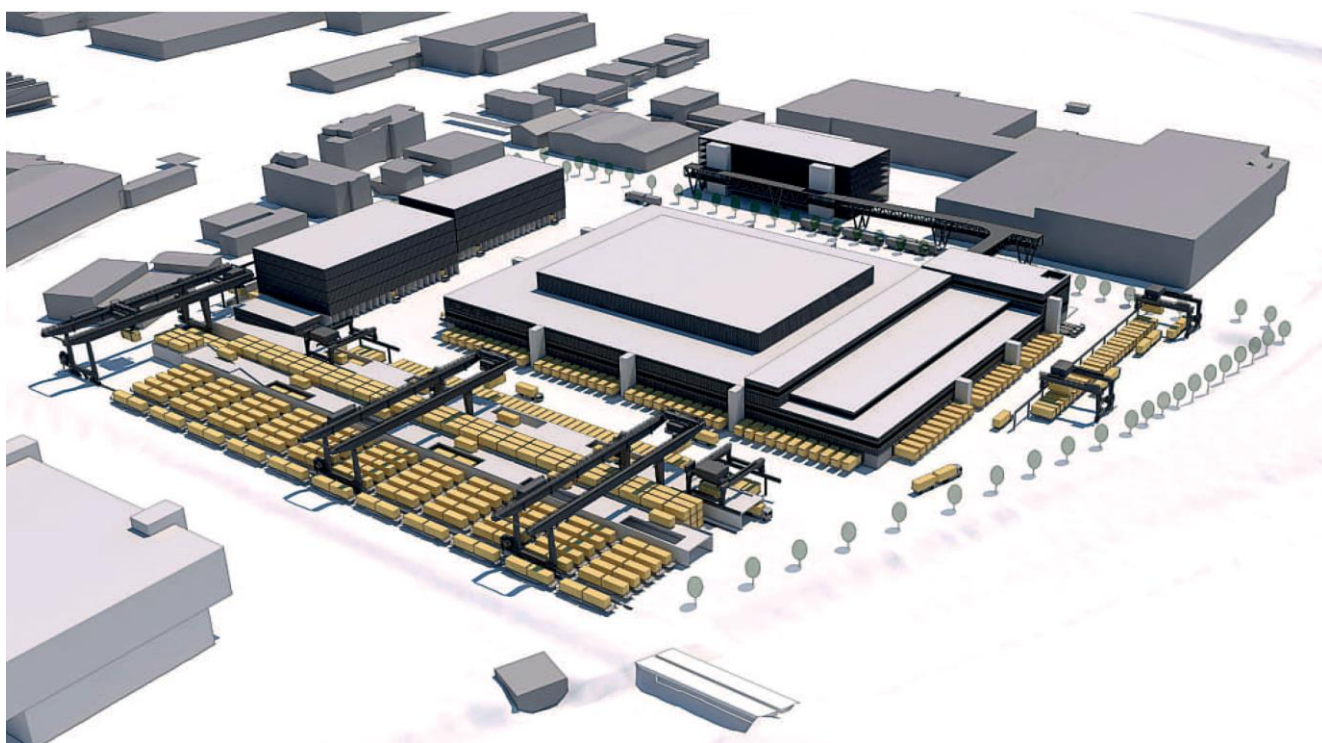
- a. Die Empfängerin hat für die vorliegende Beurteilung durch die Umweltschutzfachstelle eine Gebühr von Fr. 4'500.-- (§ 106 Abs. 2 GT) zu bezahlen (Konto 1015000 007).

Anhang III Anhörungs- und Mitwirkungsbericht

Kanton Solothurn

Kantonaler Teilzonen-, Erschliessungs- und Gestaltungsplan mit UVP «Paketzentrum Härkingen»

Anhörungs- und Mitwirkungsbericht



24.11.2025 | Version 200

Auftraggeber/in

Bau- und Justizdepartement
Amt für Raumplanung
Werkhofstrasse 59
4500 Solothurn

Verfasser/in

BSB + Partner Ingenieure und Planer AG
Remo Wild
Von Roll-Strasse 29, 4702 Oensingen
Tel. 062 388 38 38
E-Mail: remo.wild@bsb-partner.ch

Dokumentinfo

Dokument Kantonaler Teilzonen-, Erschliessungs- und Gestaltungsplan mit UVP «Paketzentrum Härkingen»	Projektnummer 22357	Anzahl Seiten 34
Koreferat Rolf Riechsteiner	Datum 27.10.2025	Kürzel rri
Ablageort https://bsbpartnerch.sharepoint.com/sites/22357NutzungsplanungPaketzentrum/FreigegebeneDokumente/General/06 Produkte/01 Berichte/05 Mitwirkungsbericht/250924 Mitwirkungsbericht PZH.docx		Gedruckt 24.11.2025

Änderungsverzeichnis

001	1. Entwurf	rwi	29.10.2025
002	Überarbeitung 1. Entwurf	rwi	07.11.2025
100	Bereinigte Version z.H. Lenkungsausschuss	rwi	14.11.2025
200	Bereinigte Version nach Entscheid Lenkungsausschuss	rwi	24.11.2025

Inhaltsverzeichnis

1.	Anhörungs- und Mitwirkungsverfahren	4
2.	Anhörungs- und Mitwirkungseingaben / Stellungnahme des Kantons Solothurn	5

1. Anhörungs- und Mitwirkungsverfahren

Verfahren gemäss PBG

Gestützt auf §3 und §69 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG) wurde zur kantonalen Nutzungsplanung *Kantonaler Teilzonen-, Erschliessungs- und Gestaltungsplan mit Umweltverträglichkeitsprüfung «Paketzentrum Härkingen PZH»* ein Anhörungs- und Mitwirkungsverfahren durchgeführt.

Info Gemeindepräsidien «All-Gäu» und Bevölkerung

Die Gemeindepräsidien der Gesamtkoordination «All-Gäu» wurden vom Kanton Solothurn bezüglich des Verfahrens mit Schreiben vom 21. August 2025 brieflich kontaktiert und über das Planungsvorhaben, das Anhörungs- und Mitwirkungsverfahren sowie die Informationsveranstaltung informiert. Die Bevölkerung wurde in Inseraten (Amtsblatt und Anzeiger Thal Gäu Olten) zur Informationsveranstaltung eingeladen und über das Verfahren informiert.

Informationsveranstaltung

Zum Auftakt des Verfahrens fand am 18. September 2025 in Härkingen eine öffentliche Informationsveranstaltung statt, bei der das Planungsvorhaben sowohl von Seiten der Planungsbehörde (Kanton Solothurn, vertreten durch das Amt für Raumplanung SO) als auch von der Bauherrschaft (der Schweizerischen Post AG) den interessierten Anwesenden vorgestellt wurde.

Anhörungs- und Mitwirkungsverfahren

Im Rahmen des Anhörungs- und Mitwirkungsverfahrens konnten die interessierten Einwohnergemeinden und die Bevölkerung anschliessend vom 19. September 2025 bis am 23. Oktober 2025 schriftliche Rückmeldungen zu den nachfolgend aufgeführten Dokumenten der kantonalen Nutzungsplanung einreichen. Die Unterlagen lagen auf der Gemeindeverwaltung Härkingen sowie dem Amt für Raumplanung Solothurn (ARP) auf und waren auf der Homepage des ARP einsehbar (arp.so.ch).

Genehmigungsinhalt:

- Kantonaler Teilzonenplan Paketzentrum Härkingen 1:1'000
- Zonenvorschriften Kantonaler Teilzonenplan Paketzentrum Härkingen
- Kantonaler Erschliessungs- und Gestaltungsplan Paketzentrum Härkingen 1:500
- Sonderbauvorschriften Kantonaler Erschliessungs- und Gestaltungsplan Paketzentrum Härkingen

Orientierender Inhalt:

- Raumplanungsbericht
- Umweltverträglichkeitsbericht
- Grundlagenbericht Verkehr
- Mobilitätskonzept
- Richtprojekt
- Störfallabklärungen

Rückmeldungen

Im erwähnten Zeitraum gingen insgesamt 9 Rückmeldungen von folgenden Absendern ein:

ID	Name	Eingang der Rückmeldung
1.	Einwohnergemeinde Härkingen	24.09.2025
2.	Einwohnergemeinde Neuendorf	14.10.2025
3.	Einwohnergemeinde Egerkingen	16.10.2025
4.	IG ohne Nachtverkehr vom PZH	21.10.2025
5.	René Luppi, 4624 Härkingen	22.10.2025
6.	Regionalverein Olten Gösgen Gäu OGG	22.10.2025
7.	Einwohnergemeinde Kappel	23.10.2025
8.	Pro Natura Solothurn	23.10.2025
9.	Einwohnergemeinde Niederbuchsiten	28.10.2025

2. Anhörungs- und Mitwirkungseingaben / Stellungnahme des Kantons Solothurn

In der nachfolgenden Tabelle 1 sind die Inhalte der eingegangenen Rückmeldungen sowie die Stellungnahmen des Projektteams und die Entscheide des Lenkungsausschusses (gemäss Sitzung Nr. 10 vom 13.11.2025) zusammengestellt.

Tabelle 1: Anhörungs- und Mitwirkungseingaben, Stellungnahme Projektteam sowie Entscheid Lenkungsausschuss

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Stellungnahme Projektteam	Entscheid Lenkungsausschuss
1.1	Antrag (§ 15 Güter- und Personenverkehr SBV / Mobilitätskonzept): Der Paragraph ist so zu ergänzen, dass auch ein Monitoring bezüglich Anzahl Fahrten durchgeführt werden kann. Dabei sind die Fahrten aufgeschlüsselt auf Tag- und Nachtfahrten, Wochenend-, Werktags-, und Sonntagsfahrten, auf Ortsdurchfahrten durch betroffene Gemeinden sowie auf die verschiedenen Verkehrsträger aufzuzeigen. Es ist an geeigneter Stelle aufzuzeigen mit welchen Massnahmen Nachtfahrten und Ortsdurchfahrten vermieden werden können, wie diese Massnahmen umgesetzt werden und wie deren Umsetzung kontrolliert wird. Die Anzahl Fahrten sind zu optimieren und insbesondere in der Nacht zu verringern. Begründung: Es ist nicht nachvollziehbar, wie das Monitoring mit den aktuell aufgeschriebenen Prozentzahlen auf die Verkehrsträger effektiv und konkret gemacht werden kann. Die Behörden haben im gewählten Modalsplit keine griffigen Möglichkeiten die Anzahl der Fahrten in den verschiedenen Tageszeiten und/oder Wochentagen in irgendeiner Weise zu Lenken. Die Anzahl Fahrten müssen, insbesondere in der Nacht optimiert werden. Das notwendige Minimum ist zu interpretieren. In der Absichtserklärung ist festgeschrieben, dass «Die Logistik soll auf dem eigenen Hof / eigener Fläche abgewickelt werden. Zusätzliche Fahrten durch Fahrerwechsel, Tanken der Fahrzeuge, Containerwechsel, usw. sollen vermieden werden». Wie wir an der Info gehört haben, wird, zum	Im Rahmen des Mobilitätskonzepts hat die Post für die Gesamtanlage am Standort Egerkingen / Härkingen aufgezeigt, mit welchen Anstrengungen Fahrten im Schienen- und Strassenverkehr verhindert, reduziert bzw. verlagert werden. Der Verkehr nimmt im Vergleich mit der verarbeiteten Paketmenge weniger stark zu bzw. auf bestimmten Strassenabschnitten sogar ab: Prozesse werden modernisiert und Massnahmen zur Fahrtenreduktion ergriffen. Zu den im Mobilitätskonzept erläuterten und geplanten Massnahmen gehören unter anderem die Schaffung von Warteplätzen auf dem Hof sowie eine Erhöhung der Lagerkapazitäten von Wechselbehältern. Nicht explizit erwähnt wird, dass die vorhandene Tankstelle auch externen Transporteuren zur Verfügung steht. Die Massnahmen tragen wesentlich dazu bei, Leerfahrten, Nachtfahrten und Ortsdurchfahrten auf das notwendige Minimum zu reduzieren. Im Mobilitätskonzept wird aufgezeigt, in welcher Größenordnung eine Verkehrsreduktion erreicht wird. Die erwartete Reduktion des LKW-Verkehrs aufgrund der Massnahme auf der Egerkingenstrasse auf rund 25 % beziffert. Die 200 LKW-Fahrten pro Tag auf diesem Strassenabschnitt können somit auf rund 150 Fahrten pro Tag reduziert werden können. Eine komplette Reduktion dieser Fahrten ist aufgrund des gesetzlichen Leistungsauftrags	Die Nutzungsplanung <u>wird angepasst</u>. § 15 der SBV wird erweitert und ergänzt: - Abs. 4: Präzisierungen zu LKW-Fahrten in der Nacht - Abs. 5: Routenvorgabe für LKW-Fahrten - Abs. 6: Verkehrsbeschränkung Egerkingenstrasse

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Stellungnahme Projektteam	Entscheid Lenkungsausschuss
	Beispiel, nun keine Tankstelle für die «fremden» Lastwagen erstellt, was zusätzliche Fahrten durch bewohntes Gebiet verursacht, eventuell sogar in der Nacht. Wie die anderen aufgeführten Massnahmen umgesetzt werden und wie dies im Betrieb dann ausgewiesen werden kann, ist nicht konkret festgelegt.	der Post nicht möglich. Eine detaillierte Aufschlüsselung der Fahrten ist ebenso nicht möglich, da diese stark saisonabhängig sind und das Paketvolumen zu volatil ist, um über Tagesganglinien hinaus zuverlässige Angaben zu erlauben. Um die Minimierung der Fahrten sicherzustellen, wird in den Sonderbauvorschriften (SBV) anhand von festgelegten Modal Splits eine Verlagerung der Gütertransporte auf die Schiene sowie eine Verlagerung des Personenverkehrs von der Strasse auf den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr gefördert. Die Einhaltung der Modal Splits wird von den Behörden im Rahmen des Controlling-Gremiums regelmässig (alle 3 Jahre) überprüft und kann mit der Erarbeitung und Festlegung weiterer Massnahmen bei Nichterreichen der Zielwerte ebenso gelenkt werden. Am Monitoring- und Controlling-Prozess wird festgehalten. Aus diversen Anträgen geht hervor, dass grosse Unsicherheit hinsichtlich der Anzahl LKW-Fahrten – insbesondere der Fahrten in der Nacht – auf der Egerkingenstrasse und den nachfolgenden Ortsdurchfahrten Härkingen, Fulenbach und Wolfwil besteht. Eine fehlende Messbarkeit der Wirkung von geplanten Massnahmen wird bemängelt. Um die Wirkung der umgesetzten Massnahmen präziser aufzeigen zu können, wird ergänzend zu den festgelegten Modal Splits ein Fahrtencontrolling auf der Egerkingenstrasse festgelegt.	

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Stellungnahme Projektteam	Entscheid Lenkungsausschuss
1.2	Antrag (§ 20, Abs. 2 Platzwasser SBV): Die schwammige Interpretation zur Versickerung muss konkretisiert werden. Dazu sind jetzt die Grünflächen so zu planen resp. anzulegen, damit die Versickerung mit aktiver Bodenpassage aufgezeigt werden kann. Begründung: Es ist zu spät, wenn erst im Baubewilligungsverfahren die Überlegungen zur Versickerung angegangen werden. Die nötigen Grünflächen sind dann allenfalls nicht optimiert auf die Versickerungen ausgelegt.	Die SBV werden um den § 15, Abs. 6 Verkehrsbeschränkung Egerkingerstrasse ergänzt. Als Basis hierzu werden auf diesem Abschnitt Messungen des LKW-Tag- und Nachtverkehrs durchgeführt. Ergänzend wird die direkte Fahrt vom PZH-Areal zum Aussenstandort in Wolfwil vorgeschrieben. Mit dem gemäss SBV vorgeschriebenen Vorgehen können die Platzflächen gemäss den Vorgaben aus der Generalen Entwässerungsplanung GEP (RRB Nr. 1248 vom 2. Juli 2013) sowie den einschlägigen Normen und den Richtlinien gesetzeskonform entwässert werden. Die Entwässerung der Platzflächen erfolgt gemäss den geltenden Gesetzgebungen und den Richtlinien prioritär oberflächlich / oberirdisch mit belebter Bodenschicht. Dazu liegen klare Festlegungen vor. Die Grünflächen sind bereits in der Nutzungsplanung so angeordnet, dass sie für die Entwässerung von unverschmutztem Regenwasser zur Verfügung stehen. Die gesetzten Rahmenbedingungen entsprechen der Flughöhe des aktuellen Planungsstandes und sind bereits sehr deutlich formuliert. Im UVB hat bereits eine Vordimensionierung bezüglich oberirdischer Versickerungsanlage stattgefunden. Die zur Verfügung stehenden Grünflächen lassen grosszügige Anlagen zu und sind demnach nicht hypothetisch.	Das Anliegen wird in der Nutzungsplanung <u>bereits berücksichtigt</u>, es werden keine Änderungen vorgenommen.

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Stellungnahme Projektteam	Entscheid Lenkungsausschuss
1.3	Antrag (§ 20, Abs. 3 Dachwasser SBV): Die «Notentlastung bei Bedarf» ist beim Dachwasser unzweckmässig. Die Versickerung ist so zu planen, dass dies nicht nötig wird. Begründung: Wir weisen darauf hin, dass bei einem Ereignis mit einem Starkregen die Kanalisationsleitungen bereits ausgelastet sind und keine weiteren Kapazitäten aufnehmen können. Ob für die Dimensionierung ein Regenereignis $z > 5$ (Wiederkehrperiode mindestens 5 Jahre) zu berücksichtigen ist, können wir nicht abschliessend beurteilen. Stellen aber die extreme Diskrepanz zum Projekt Dünnern fest, wo ein Regenereignis $z > 100$ berücksichtigt wird. Faktor 20!	Versickerungsanlagen bestehen bereits heute, werden nach Möglichkeit weiterhin betrieben resp. umgebaut und bei Bedarf mit weiteren Anlagen in den eingeplanten Grünflächen ergänzt. Die detaillierte Umsetzung unter Berücksichtigung der festgelegten Rahmenbedingungen im UVB und den SBV kann erst im Bauprojekt aufgezeigt werden. Im weiteren Bewilligungsverfahren können sowohl die kommunale wie auch die kantonale Behörde die Einhaltung der GEP und der gesetzlichen Bestimmungen prüfen und falls nötig Einfluss nehmen. Die Siedlungsentwässerung wird im Kanton Solothurn im Rahmen der Generellen Entwässerungsplanung auf Regenereignisse mit einer Wiederkehrperiode von 5 Jahren ausgerichtet, so auch in der Gemeinde Härkingen. Diese rechtlichen Vorgaben gelten gesamtkantonal und analog bei der Entwässerungsplanung für das Paketzentrum Härkingen. Die Dimensionierung von Infrastrukturanlagen in der Siedlungsentwässerung (Leitungen, Pumpwerke, Versickerungsanlagen) sind nicht mit Hochwasserschutzprojekten vergleichbar. Im Hochwasserschutz gelten komplett andere Anforderungen. Wir halten fest, dass ein gewisser Anteil an Regenwasser (20%) hydraulisch in der GEP eingerechnet ist (rechtlich gesichert). Die gemachten Festlegungen zielen mit allen	Das Anliegen wird in der Nutzungsplanung <u>bereits berücksichtigt</u>, es werden keine Änderungen vorgenommen.

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Stellungnahme Projektteam	Entscheid Lenkungsausschuss
1.4	Antrag (§ 20, Abs. 4 Logistikanlage und Bahnterminal SBV): Die Textpassage «Ist dies technisch oder aufgrund der Platzverhältnisse nicht möglich, ist es in die Kanalisation einzuleiten» ist nicht zielführend und zu offen interpretiert. Die Lösungen für die Versickerungen der Flächen sind aufzuzeigen, um die Machbarkeit zu bestätigen. Begründung: Es ist zu spät, wenn erst im Baubewilligungsverfahren die Überlegungen zur Versickerung angegangen werden. Die nötigen Flächen sind dann allenfalls ungeeignet genutzt und nicht optimiert auf die Versickerungen ausgelegt. Zudem weisen wir daraufhin, dass bei einem Ereignis mit einem Starkregen die Kanalisationsleitungen bereits ausgelastet sind und keine weiteren Kapazitäten aufnehmen können. Somit ist die Interpretation lediglich eine Scheinlösung, die im Ereignisfall nicht funktionieren wird.	Mitteln darauf hin, diesen Wert nicht auszureizen. Dies gilt auch für Notentlastungen. Notentlastungen kommen nur zum Einsatz, wenn die Versickerungsanlagen im Minimum ein Ereignis mit der Wiederkehrperiode von 5 Jahren abdecken können. Sie sind hydraulisch aufgrund der Verzögerung des allfälligen Abflusses tolerierbar und zweckmässig. Wir halten fest, dass bereits jetzt Überlegungen zur Versickerung und Anordnung der Grünflächen erfolgt sind. Im UVB sind Vordimensionierungen entsprechend der planerischen Flughöhe erfolgt. Die Planung hält sich vollständig an die hydraulischen Rahmenbedingungen der GEP. Regenwasser wird nur dann in die Kanalisation eingeleitet, wenn es aus gewässerschutztechnischer Sicht nicht anders möglich ist (je nach Belastungsklasse). In diesem Fall müssen Retentionsmassnahmen ergriffen werden, welche in der weiteren Bewilligungsphase transparent berechnet und aufgezeigt werden. Das Gleiche gilt für allfällige Einleitungen in das Meteorwassersystem. Das öffentliche Netz wird zukünftig und im Vergleich zum heutigen Entwässerungssystem im Bestand auf keinen Fall mehrbelastet. Die erwähnte Textpassage wird wie folgt präzisiert: «Ist dies technisch oder aufgrund der Platzverhältnisse nicht möglich, ist es in die Kanalisation einzuleiten.»	Die Nutzungsplanung <u>wird angepasst</u>. § 20, Abs. 4 der SBV wird angepasst.

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Stellungnahme Projektteam	Entscheid Lenkungsausschuss
2.1	Antrag (§ 15 Güter- und Personenverkehr SBV / Mobilitätskonzept): Der Paragraph ist so auszuformulieren, damit ein Monitoring bezüglich Anzahl Fahrten durchgeführt werden kann. Dabei sind die Fahrten aufgeschlüsselt auf Tag- und Nachtfahrten, Wochenend-, Werktags-, und Sonntagsfahrten, auf Ortsdurchfahrten durch betroffene Gemeinden sowie auf die verschiedenen Verkehrsträger aufzuzeigen. Begründung: Es ist nicht nachvollziehbar, wie das Monitoring mit den aktuell ausgewiesenen Prozentzahlen auf die Verkehrsträger effektiv umgesetzt werden kann. Die Gemeinden haben im gewählten Modalsplit keine greifbaren Möglichkeiten die Anzahl der Fahrten in den verschiedenen Tageszeiten und/oder Wochentagen in irgendeiner Weise zu Lenken. Die Anzahl Fahrten müssen, insbesondere in der Nacht unbedingt optimiert werden. Das notwendige Minimum ist festzulegen. Wie an der Infoveranstaltung mitgeteilt wurde, wird keine Tankstelle für die «fremden» Lastwagen erstellt, was zusätzliche Fahrten durch bewohntes Gebiet verursachen wird.	Vergleiche Stellungnahme zu ID 1.1	Vergleiche Entscheid zu ID 1.1

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Stellungnahme Projektteam	Entscheid Lenkungsausschuss
2.2	Antrag (Aussenlager): Es ist an geeigneter Stelle aufzuzeigen mit welchen Massnahmen Nachtfahrten und Ortsdurchfahrten vermieden werden können, wie diese Massnahmen umgesetzt werden und wie deren Umsetzung kontrolliert wird. Die Anzahl Fahrten sind zu optimieren und insbesondere in der Nacht drastisch zu verringern. Insbesondere müssen Fahrten von und zu Aussenlagern mit dem Ausbau der Kapazitäten am Standort Härkingen/Egerkingen eingestellt werden. Der Werkverkehr und die Lagerung von Containern bzw. Fahrzeugen hat nach Umsetzung des Projekts ausschliesslich auf den Arealen in Härkingen und Egerkingen stattzufinden, bzw. dürfen nicht über das Strassennetz der umliegenden Gemeinden abgewickelt werden. Dies gilt auch für die weitere Entwicklung der Verteilzentren der Post nach Abschluss des Konzepts. Begründung: Das Postareal in Härkingen wird mit dieser Planung zur verkehrsinintensiven Anlage mit kantonalem Gestaltungsplan. Aus Sicht der Gemeinde Neuendorf ist nicht geregelt, wie eine solche Anlage mit der Integration von Aussenlagern, welche notabene nicht Bestandteil der Planung sind, beurteilt werden kann. Die Gemeinde Neuendorf hat bei jeder Richtplananpassung darauf hingewiesen, dass kein Werkverkehr über Neuendorf abgewickelt werden darf.	Zu Abschnitt 1 des Antrags: Vergleiche Stellungnahme zu ID 1.1 Zu Abschnitt 2 des Antrags: Mit dem Umbau des Paketzentrums Härkingen können Logistikprozesse modernisiert, Warenströme effizienter gemacht und dadurch Transportfahrten proportional zur sortierten Paketmenge reduziert werden. Ein wesentlicher Baustein dabei ist die Lagerung von Wechselbehältern auf dem eigenen Hof. Im geplanten Hochregallager für Wechselbehälter auf der Ostseite des Hauptgebäudes sowie im nordseitigen Bereich der Portalkräne wird künftig zusätzlicher Lagerraum geschaffen, sodass rund 200 weitere Wechselbehälter auf dem Hof gelagert werden können. Dies, um Fahrten zu Aussenlagern möglichst zu verhindern und Prozesse zeiteffizient abwickeln zu können. Die Schweizerische Post AG ist bestrebt diese Fahrten auf das notwendige Minimum zu reduzieren. Aufgrund der starken saisonalen Schwankungen bei der verarbeiteten Paketmenge ist die Schweizerische Post AG während der Monate mit Paketmengenspitzen aber weiterhin auf zusätzliche Wechselbehälter angewiesen, welche von Aussenlagern zum Paketzentrum transportiert werden müssen. Die Schweizerische Post AG arbeitet schweizweit mit verschiedenen externen Logistik-Partnern zusammen, welche im nahen Umfeld der Paketzentren angesiedelt sind und	Zu Abschnitt 1 des Antrags: Vergleiche Entscheid zu ID 1.1 Zu Abschnitt 2 des Antrags: Das Anliegen wird <u>nicht berücksichtigt</u>, es werden keine Änderungen an der Nutzungsplanung vorgenommen.

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Stellungnahme Projektteam	Entscheid Lenkungsausschuss
2.3	Antrag (Verkehrssituation): Die Gemeinde verlangt eine Gesamtübersicht aller verkehrintensiven Projekte und deren verkehrstechnischen Auswirkungen. Diese zusätzlichen Verkehrsflüsse sind gesamthaft auf die bestehende Verkehrsinfrastruktur aufzuzeigen. Begründung: Eine Gesamtbetrachtung der Verkehrssituation über alle geplanten Vorhaben zusammen fehlt nach wie vor. Die Verkehrszunahme im Raum Gäu ist nicht absehbar und wird unüberschaubar gross. Die bis heute genannten Zahlen des Verkehrsflusses werden angezweifelt und sind gesamthaft gesehen nicht plausibel belegt. Das vom Kanton in Auftrag gegebene Gesamtverkehrskonzept (GVK) ist zwar ein Schritt in die richtige Richtung, lässt aber auf sich warten und bringt im Moment keine Beruhigung der Situation. Wie im Laufe der verschiedenen Planungsverfahren des Kantons schon mehrfach darauf hingewiesen wurde, muss der Verkehrsentwicklung im Raum Gäu fokussierter, umfassender und rascher planerische Beachtung geschenkt werden. Die laufende	im Auftrag der Post Transporte abwickeln. Die Post ist auf diese Partner und ihre Fahrzeugflotte angewiesen. Es ist zu berücksichtigen, dass die Transportpartner der Post zu dem Transportaufträge für andere Logistikunternehmen ausführen. In Abhängigkeit ihrer Standorte fällt eine gewisse Anzahl an LKW-Fahrten auf dem regionalen Strassennetz um das Paketzentrum an und muss weiterhin zulässig sein. Wird zur Kenntnis genommen. Die Gewährleistung eines funktionierenden Verkehrssystems obliegt dem Bund im Bereich des Nationalstrassennetzes und dem Kanton Solothurn im Bereich des Kantonsstrassennetzes. Sie ist nicht Gegenstand des Projekts Paketzentrum Härkingen. Mit dem Gesamtverkehrskonzept (GVK) für den Perimeter Olten-Gäu schafft der Kanton Solothurn die Grundlage für eine auf die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abgestimmte Verkehrsinfrastruktur bis 2050. Der Verkehrsentwicklung im Raum Olten-Gäu wird damit gezielt hohe Priorität beigemessen. Das Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn kennt die Kapazität der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur sowie die prognostizierten Verkehrszahlen der geplanten verkehrintensiven Anlagen. Die erwähnte Gesamtbetrachtung ist vorhanden, Knotenpunkte und Verkehrsachsen mit aktuellen und zukünftig prognostizierten Kapazitätsengpässen sind bekannt. In Zusammenarbeit mit den	Das Anliegen wird <u>nicht berücksichtigt</u>, es werden <u>keine Änderungen</u> an der Nutzungsplanung vorgenommen.

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Stellungnahme Projektteam	Entscheid Lenkungsausschuss
	Gesamtverkehrskonzeption im Raum Gäu-Olten muss für diese Entwicklungen als übergeordnetes, verkehrstechnisches Planungsinstrument umfassende und kontrollierbare Lösungsansätze aufzeigen können.	Gemeinden werden fortlaufend Projekte entwickelt und Lösungen erarbeitet, um die Verkehrsinfrastruktur auf die prognostizierte Verkehrsentwicklung abzustimmen.	
3.1	Antrag / Bemerkung (Parzellen GB Egerkingen Nr. 1711, 1713): Die weiteren Planungsschritte im Hinblick auf die Einzonung der beiden Grundstücke GB Egerkingen Nr. 1711 und 1713 sind von Seiten der Post sowie den kantonalen Behörden rasch weiter voranzutreiben. Dies mit dem Ziel, auch hinsichtlich der Einzonung sowie zukünftigen Nutzung dieses Areals klare Voraussetzungen zu schaffen.	Wird zur Kenntnis genommen. Vertiefte Abklärungen sind diesbezüglich bereits im Gange. Hinweis Post: Der Vorgehensvorschlag wird begrüsst.	Das Anliegen wird <u>nicht berücksichtigt</u>, es werden keine Änderungen an der Nutzungsplanung vorgenommen.
3.2	Antrag (Prüfung Verkehrsbelastung Autobahnanschluss): Wir fordern, dass für den gesamten Autobahnanschlussbereich eine Verkehrssimulation (z.B. mit VISSIM) durchgeführt wird. Entsprechend der Ergebnisse dieser Verkehrssimulation sind gegebenenfalls zusätzliche Massnahmen hinsichtlich Verkehrsführung und -lenkung vorzusehen. Begründung: Laut vorliegendem Grundlagenbericht Verkehr PZ Härkingen sowie dem ebenfalls vorliegenden Mobilitätskonzept muss insbesondere zwischen dem Paketzentrum Härkingen und dem Autobahnanschluss Egerkingen mit einer deutlichen Erhöhung des Verkehrsaufkommens gerechnet werden. Kritisch erscheint uns hier	Wird zur Kenntnis genommen. Die Gewährleistung eines funktionierenden Verkehrssystems obliegt dem Bund im Bereich des Nationalstrassennetzes und dem Kanton Solothurn im Bereich des Kantonsstrassennetzes. Sie ist nicht Gegenstand des Projekts Paketzentrum Härkingen. Mit dem Gesamtverkehrskonzept Olten-Gäu ist der Kanton Solothurn bestrebt, weiterhin ein leistungsfähiges und funktionstüchtiges Kantonsstrassenverkehrsnetz bereitzustellen. Durch den Umbau erfährt der Autobahnanschluss eine deutliche Leistungssteigerung. Für den	Das Anliegen wird <u>nicht berücksichtigt</u>, es werden keine Änderungen an der Nutzungsplanung vorgenommen.

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Stellungnahme Projektteam	Entscheid Lenkungsausschuss
	insbesondere der noch im Bau befindliche Kreisel Süd (südlich Mattenhof). Innerhalb dieses Kreisels werden sich die Verkehrsströme von der Autobahn A1 zum Paketzentrum sowie vom Paketzentrum zur Autobahn A1 überlagern (zwischen der Einfahrt Expressstrasse Süd und der Ausfahrt Expressstrasse Mitte). Bei einer Überlastung dieses Knotens besteht die Gefahr, dass die Hauptstrasse H5 durch das Dorf Egerkingen als Umfahrung beansprucht wird.	Autobahnanschlussbereich wurde bereits eine Verkehrssimulation durch das ASTRA mit hohen Belastungen durchgeführt.	
3.3	Antrag (Massnahmen Mobilitätskonzept): Die im vorliegende Mobilitätskonzept aufgeführten Zielsetzungen werden begrüsst. Mit entsprechenden Auflagen und Kontrollmechanismen muss jedoch sichergestellt werden, dass diese Zielsetzungen erreicht werden. Weiter sind im Mobilitätskonzept zusätzliche Massnahmen aufzunehmen, für den Fall, dass die formulierten Zielsetzungen nicht erreicht werden. Begründung: Keine	Die im vorliegenden Mobilitätskonzept erarbeiteten Zielsetzungen zum Modal Split des Güter- und Personenverkehrs wurden in den SBV verbindlich verankert. Mit den im Mobilitätskonzept aufgeführten Massnahmen wird aufgezeigt, wie die verbindlich festgelegten Zielwerte erreicht werden können. Das Controlling-Gremium prüft das Einhalten der Zielwerte. Können diese nicht erreicht werden, ist die Schweizerische Post AG zu gegebener Zeit verpflichtet weitere Massnahmen zu erarbeiten, umzusetzen und die Wirkung dem Controlling-Gremium aufzuzeigen. Auf eine vorzeitige Erarbeitung von zusätzlichen Massnahmen kann verzichtet werden. Mit den bereits geforderten Auflagen bzw. festgelegten Zielsetzungen und dem erläuterten Kontrollmechanismus durch das Gremium, kann das Erreichen der Zielsetzungen sichergestellt werden.	Das Anliegen wird in der Nutzungsplanung <u>bereits berücksichtigt</u> , es werden keine Änderungen vorgenommen.

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Stellungnahme Projektteam	Entscheid Lenkungsausschuss
4.1	Bemerkung: Wir anerkennen die Bedeutung des Paketzentrums Härkingen (PZH) als eines der drei grossen Sortierzentren der Post in der Schweiz und verstehen die Notwendigkeit von Sanierung und Erweiterung angesichts des prognostizierten Paketwachstums. Der Standort an der Schnittstelle der nationalen Verkehrsachsen ist logistisch sinnvoll und für den Grundauftrag der Post unabdingbar. Gleichzeitig ist die Akzeptanz in der Bevölkerung nur dann gewährleistet, wenn die bestehenden Probleme (Verkehr, Lärm, usw.) im Zuge der Planung konsequent adressiert werden.	Wird zur Kenntnis genommen.	Das Anliegen wird <u>nicht berücksichtigt</u> , es werden keine Änderungen an der Nutzungsplanung vorgenommen.
4.2	Antrag (§ 15, Abs. 4 Lastwagenfahrten durch Wohngebiete SBV): Wir beantragen, die vorliegende SBV-Bestimmung wie folgt zu ergänzen: - «Nicht zulässig sind Nachtfahrten für die Betankung von LKW, für Wechsel oder Ablösungen von Chauffeuren sowie für das Aufsuchen externer Warteräume.» - Die Überwachung dieser nicht zulässigen Nachtfahrten ist mit einem griffigen Monitoring zu kontrollieren. Das Controlling-Gremium hat bei Nichteinhaltung Massnahmen zu treffen. Begründung: Damit wird klar geregelt, dass Fahrten ohne Bezug zum eigentlichen Sortier- und Verteilprozess unterbunden werden. Seit der Inbetriebnahme des PZH im Jahr 1999 sind insbesondere im Gebiet Altgraben / Pfannenstiel sowie im Wohngebiet unserer Gemeinde folgende Belastungen festzustellen:	Die im Mobilitätskonzept aufgeführten Massnahmen tragen wesentlich dazu bei, Leerfahrten, Nachtfahrten und Ortsdurchfahrten auf das notwendige Minimum zu reduzieren. Es wird insbesondere aufgezeigt, dass mit der Realisierung des Projekts Warteräume auf dem Hof geschaffen werden, um Fahrten auf dem öffentlichen Strassennetz zu reduzieren. Nicht explizit erwähnt wird, dass die vorhandene Tankstelle auch externen Transporteuren zur Verfügung steht. Ein Reduktionspotenzial der Fahrten aufgrund von Fahrerwechseln ist nicht vorhanden. Durch die laufende Modernisierung der Fahrzeugflotte und den Umstieg auf E-LKW kann zudem zu einer Lärmverminderung erwartet werden. Am Monitoring und Controlling-Prozess gemäss Mobilitätskonzept wird festgehalten. In § 15, Abs. 4 Lastwagenfahrten durch Wohngebiete der SBV wird das Bestreben der Reduktion von LKW-Fahrten bereits festgehalten. § 15, Abs. 4 der SBV soll aber wie	Die Nutzungsplanung <u>wird angepasst</u>. § 15 der SBV wird erweitert und ergänzt: - Abs. 4: Präzisierungen zu LKW-Fahrten in der Nacht - Abs. 6: Verkehrsbeschränkung Egerkingenstrasse - Abs. 7: Kontaktstelle Verkehr & Umwelt

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Stellungnahme Projektteam	Entscheid Lenkungsausschuss
	- Unnötige LKW-Leer- und Nachtfahrten (20-40 pro Nacht) durch Wohngebiete, verursacht durch Betankungen ausserhalb des Areals, Chauffeurwechsel oder Fahrten in externe Warteräume (Wolfwil, Fulenbach, Neuendorf, Kestenholz usw.). - Lärmbelastung durch Leerfahrten in der Nacht und insbesondere durch bewegliche Container-Befestigungsklammern. - Verkehrsbehinderungen, wenn wartende LKW-Züge die Zufahrten zu Gewerbebetrieben blockieren. Diese Probleme widersprechen dem Ziel der Sonderbauvorschriften, wonach Fahrten durch Wohngebiete «auf das notwendige Minimum» zu beschränken sind. Die beantragte Ergänzung ist betrieblich mit verhältnismässigen Massnahmen umsetzbar: - LKW-Tankstelle direkt auf dem Areal des PZ: Mit einer Dieselversorgung zum Selbstkostenpreis kann der Tanktourismus vermieden werden. - Organisation der Chauffeurwechsel per PW-Pendelverkehr: Statt Leerfahrten von LKW könnten Ablösungen mit Kleintransportern zwischen Wolfwil und Härkingen erfolgen. - Ausreichende Warteplätze auf dem Areal: Entsprechend dem Mobilitätskonzept sind Stellplätze für wartende Fahrzeuge vorzusehen, um Ausweichfahrten in Nachbarorte zu verhindern und zur Verhinderung von Wartekolonnen auf öffentlichen Strassen vor dem PZH.	folgt angepasst bzw. ergänzt werden, um dies im Detail klarzustellen: «Lastwagenfahrten durch Wohngebiete, insbesondere Leerfahrten sowie Fahrten in der Nacht, werden auf das notwendige Minimum beschränkt. Nicht zulässig sind Nachtfahrten für die Betankung von Lastwagen und für Chauffeurwechsel.» Aus diversen Anträgen geht hervor, dass grosse Unsicherheit hinsichtlich der Anzahl LKW-Fahrten – insbesondere der Fahrten in der Nacht – auf der Egerkingerstrasse und den nachfolgenden Ortsdurchfahrten Härkingen, Fulenbach und Wolfwil besteht. Eine fehlende Messbarkeit der Wirkung von geplanten Massnahmen wird bemängelt. Um die Wirkung der umgesetzten Massnahmen präzisiert aufzeigen zu können, wird ergänzend zu den festgelegten Modal Splits ein Fahrtencontrolling auf der Egerkingerstrasse festgelegt. Die SBV werden dazu um den § 15, Abs. 6 Verkehrsbeschränkung Egerkingerstrasse ergänzt. Ebenso wird in den SBV in § 15 ergänzt, dass die Post eine Kontaktstelle Verkehr & Umwelt benennt, welche bei Anliegen bzw. Reklamationen aus der Bevölkerung kontaktiert werden kann.	

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Stellungnahme Projektteam	Entscheid Lenkungsausschuss
4.3	Antrag (Mobilitätskonzept): Alle im Mobilitätskonzept genannten Massnahmen (Förderung Schienentransport, Elektrifizierung der Flotte, Unterführung zum RPZ Egerkingen, Fuss- und Veloverbindung zum Bahnhof) sind verbindlich festzulegen und über ein Monitoring regelmässig zu überprüfen.	Mit dem festgelegten Monitoring- und Controlling-Prozess wird sichergestellt, dass die in den SBV verbindlich festgelegten Modal Split Zielwerte eingehalten werden. Eine verbindliche Festlegung aller Massnahmen würde den unternehmerischen Handlungsspielraum zu stark einschränken und es verunmöglichen, mit angepassten Massnahmen flexibel auf neue Entwicklungen zu reagieren.	Das Anliegen wird <u>nicht berücksichtigt</u>, es werden keine Änderungen an der Nutzungsplanung vorgenommen.
4.4	Antrag (Verkehrslenkung): Sämtliche Zu- und Wegfahrten sind konsequent direkt auf das übergeordnete Strassennetz (Autobahnanschlüsse) zu führen; unnötige Durchfahrten durch Wohngebiete sind auszuschliessen. Begründung: Siehe Begründung ID 4.2	Wir halten fest, dass 85 % der durch das Paketzentrum generierten Strassenverkehrsfahrten über die Autobahn abgewickelt werden. Damit entfällt nur ein minimaler Anteil an Personenwagen-, Lieferwagen- und LKW-Fahrten auf das regionale Strassennetz. Gemäss § 15, Abs. 4 der SBV zum Güter- und Personenverkehr wurde verbindlich festgelegt, dass Lastwagenfahrten durch Wohngebiete auf das notwendige Minimum zu beschränken sind. Damit wird dem Antrag bereits entsprochen.	Das Anliegen wird in der Nutzungsplanung <u>bereits berücksichtigt</u>, es werden keine Änderungen vorgenommen.
4.5	Antrag (Lärmschutz): Trotz Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte gemäss UVB sind zusätzliche Massnahmen (z.B. lärmarme Beläge, Lärmschutzwände entlang Zufahrten) vorzusehen. Begründung: Siehe Begründung ID 4.2	Die Schweizerische Post AG verursacht durch die getätigten Fahrten auf dem öffentlichen Strassennetz Strassenverkehrslärm. Für die Einhaltung der gesamten Lärmemissionen auf einer Strasse ist jedoch die jeweilige Betreiberin verantwortlich. In der Annahme, dass die Antragstellerin primär Massnahmen entlang der Kantonsstrasse	Das Anliegen wird in der Nutzungsplanung <u>bereits berücksichtigt</u>, es werden keine Änderungen vorgenommen.

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Stellungnahme Projektteam	Entscheid Lenkungsausschuss
		fordert, adressiert sie ihren Antrag damit an den Kanton Solothurn. Gemäss Art. 1 Umweltschutzgesetz (USG) sind im Sinne der Vorsorge Einwirkungen, die schädlich oder lästig werden können, frühzeitig zu begrenzen. In Art. 11 USG wird konkretisiert, dass Emissionen im Rahmen der Vorsorge so weit zu begrenzen sind, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist. Dies gilt ebenso für Kantonsstrassen und wird vom Kanton Solothurn bereits umgesetzt: Immissionsgrenzwerte definieren eine gesetzliche Vorgabe, welche nicht überschritten werden darf - unabhängig davon prüft der Kanton Solothurn bei Strassensanierungen aber im Sinne des Vorsorgeprinzips stets Kosten und Nutzen von weiteren vorsorglichen Massnahmen. Bei jeder Strassensanierung innerorts erfolgt der Einbau eines lärmdämmenden Belags.	
5.1	Antrag (§ 15 SBV / Mobilitätskonzept): Der § 15 Güter- und Personenverkehr in den Sonderbauvorschriften ist anzupassen, damit ein effektives Monitoring bezüglich Anzahl Fahrten für den Strassengüterverkehr durchgeführt werden kann. Dabei müssen die Fahrten bezüglich Tags, Nachts und Route insbesondere durch bewohntes Gebiet, aufgeschlüsselt werden können. Bei den Ortsdurchfahrten, insbesondere in der Nacht, sind die Fahrten nach Dringlichkeiten und Notwendigkeiten aufzuzeigen resp. zu begründen. Damit ist die Grundlage für das	Vergleiche Stellungnahme zu ID 1.1	Vergleiche Entscheid ID 1.1

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Stellungnahme Projektteam	Entscheid Lenkungsausschuss
6.1	Einhalten und Lenken des Punkt 4 der Sonderbauvorschriften „Lastwagenfahrten durch Wohngebiet“ gelegt. Für saisonale Schwankungen wie Ostern oder Weihnachten können messbare Fahrtenkontingente vorgesehen werden. Begründung: Es ist nicht nachvollziehbar, wie das Monitoring mit den aktuell eingetragenen Prozentzahlen auf die Verkehrsträger, effektiv und konkret gemacht werden soll. Die Behörden haben im gewählten Modalsplit keine griffigen Möglichkeiten die Anzahl der Fahrten in den verschiedenen Tageszeiten und/oder Wochentagen in irgendeiner Weise zu erkennen, geschweige dann zu lenken. Bemerkung: Im Grundsatz sieht der OGG keine Einwendungen betreffend das Vorhaben; dieses wird aufgrund der bestehenden Anlage der Post AG und der günstigen Strassenerschliessung (unmittelbare Nähe zum übergeordneten Strassennetz) an der «richtigen» Lage in der Region geplant. Folgende Inhalte werden besonders begrüsst: - Die grossmehrheitliche Berücksichtigung der Handlungsanweisungen gemäss kantonalem Richtplan (Richtplananpassung 2022, Kapitel S-3.3.9). Durch die Weiterentwicklung und Nutzungsverdichtung am bestehenden Standort werden die Flächen gut ausgenutzt und es wird eine flächensparende, dichte Nutzung mit ansprechender Qualität umgesetzt. Auch liegt ein umfassendes Mobilitätskonzept vor. - Die in den Sonderbauvorschriften verbindlich geforderte Umsetzung der Massnahmenkataloge gemäss	Wird zur Kenntnis genommen.	Das Anliegen wird <u>nicht berücksichtigt</u>, es werden keine Änderungen an der Nutzungsplanung vorgenommen.

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Stellungnahme Projektteam	Entscheid Lenkungsausschuss
	Umweltverträglichkeitsbericht sowie Mobilitätskonzept, insbesondere § 15 «Güter- und Personenverkehr, Abs. 1 Mobilitätskonzept, Abs. 4 Lastwagenverkehr durch Wohngebiete sowie Abs. 5 und 6 betreffend Controlling-Gremium, Monitoring und Controlling. - Der Beizug von externen Fachexperten im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens. - Die Festlegung des öffentlichen Fuss- und Radwegs mit Anschluss an die ÖV-Drehscheibe Bahnhof Egerkingen sowie an den kantonalen Veloweg. - Die verbindlichen Bestimmungen zur Begrenzung unnötiger Lichtemissionen und schädlichen Lichtimmissionen (§ 12 SBV).		
6.2	Antrag (Aussenräume): Eine Weiterentwicklung der Thematik «Freiraum» gemäss den Ansprüchen des Richtprojekts und verbindliche Aufnahme entsprechender Festlegungen in die Planungsinstrumente (Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften) erscheint notwendig. Begründung: Die Handlungsanweisung gemäss kantonalem Richtplan (Richtplananpassung 2022, Kapitel S-3.3.9) betr. die Aussenräume («Aussenräume sind bezüglich Aufenthaltsqualität und ökologischem Wert optimal zu gestalten) erachten wir als bedingt umgesetzt.	Das Anliegen der Freiraumgestaltung ist wichtig, insbesondere ist die Aufenthaltsqualität für die Mitarbeitenden von besonderer Wichtigkeit. Diesem Anliegen wird mit der Ausgestaltung der Terrasse und des Dachgartens eine grosse Bedeutung beigemessen. Im Bereich des Hofes sind aus Sicherheitsgründen bewusst keine Freiräume gestaltet. Die definitive Ausgestaltung der Freiräume ist Sache der lokalen Baubehörde in Zusammenarbeit mit der Post.	Das Anliegen wird in der Nutzungsplanung <u>bereits berücksichtigt</u>, es werden keine Änderungen vorgenommen.

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Stellungnahme Projektteam	Entscheid Lenkungsausschuss
6.3	Antrag (Mobilitätskonzept) / Begründung: Auch betr. die Handlungsanweisung zum Thema Verkehr / Mobilität «Das Areal ist zweckmässig zu erschliessen und gut an den öffentlichen Verkehr (insbesondere an den Bahnhof Egerkingen) und ans Velonetz anzuschliessen» erscheint nur bedingt erfüllt. Zwar wird baulich eine Anbindung planerisch sichergestellt betrieblich sind jedoch zusätzliche Massnahmen zu prüfen bzw. im Mobilitätskonzept verbindlich zu berücksichtigen, welche eine Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) und / oder den Fuss- und Veloverkehr (FW) fördern.	Mit der direkten Anbindung des Fuss- und Veloverkehrs an den Bahnhof Egerkingen wird der Anschluss an den ÖV sowie an das übergeordnete kantonale Velonetz bedeutend verbessert. Zusammen mit der neuen Bushaltestelle in der Industrie Härkingen erhält das Industriegebiet insgesamt eine vorbildliche Erschliessung an den Langsamverkehr. Mit den vorgesehenen zusätzlichen innerbetrieblichen Massnahmen wird sichergestellt, dass ab den Fussgänger- und Veloverkehrsachsen ein direkter Zugang zu modernen Abstellplätzen ohne Umwegverkehr und Zeitverlust möglich ist.	Das Anliegen wird in der Nutzungsplanung <u>bereits berücksichtigt</u>, es werden keine Änderungen vorgenommen.
6.4	Antrag (Fassadengestaltung / Materialisierung): Aus Sicht des OGG ist der Beizug externer Fachexperten auch betreffend die Fassadengestaltung / Materialisierung zwingend in den Sonderbauvorschriften festzuhalten (nicht nur als «kann»-Bestimmung); analog der Regelung zum Beizug einer externen Fachperson «Ökologie».	Die Materialisierung und die Fassadengestaltung ist in den SBV geregelt. Eine weitere Regelung ist nicht notwendig. Es ist in der Kompetenz der zuständigen Baubehörde von Härkingen die entsprechenden Entscheide zu treffen.	Das Anliegen wird <u>nicht berücksichtigt</u>, es werden keine Änderungen an der Nutzungsplanung vorgenommen.
6.5	Antrag (§ 15, Abs. 2 Modalsplit Güterverkehr und Abs. 3 Modalsplit Personenverkehr SBV) / Begründung: Der OGG beurteilt die in § 15 «Güter- und Personenverkehr», Abs. 2 und 3 SBV festgelegten Modal-Splits für Güter- und Personenverkehr als wenig ambitiös. Es stellt sich die Frage, ob das Monitoring gemäss Abs. 5 und 6 mit diesen zurückhaltenden	Die Schweizerische Post AG arbeitet seit 2022 mit der Initiative «Bahnoffensive» aktiv daran, mehr Pakete auf der Schiene zu befördern und dadurch den Schienengüteranteil zu steigern. Für die angestrebte Kapazitätssteigerung bei Schienengütertransporten ist die Schweizerische Post AG auf geeignete Trassen auf dem Schienennetz	Das Anliegen wird <u>nicht berücksichtigt</u>, es werden keine Änderungen an der Nutzungsplanung vorgenommen.

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Stellungnahme Projektteam	Entscheid Lenkungsausschuss
	Zielwerten überhaupt eine spürbare Wirkung entfalten wird. Die Überprüfung und Anpassung der Modalsplits gemäss § 15 Abs. 2 und 3 zugunsten von Schiene sowie ÖV/LVV erscheint angebracht.	angewiesen. Die Trassenverfügbarkeit ist und bleibt im stark ausgelasteten Schienennetz der Schweiz eine zentrale Herausforderung und die Steigerung des Schienenanteils ist stark von solchen externen Faktoren abhängig. Aufgrund der zukünftig wesentlich grösseren Paketmenge bedeutet dies eine Steigerung der täglichen Anzahl Züge ab/zum Paketzentrum von heute 37 Züge auf zukünftig 54 Züge pro Tag. In Anzahl transportierter Wechselbehälter umgerechnet entspricht dies einer Steigerung der Bahntransporte um 15 % gegenüber heute. Es kann somit nicht von einem zurückhaltenden Zielwert gesprochen werden. Am Zielwert von mindestens 20 % Schienengüterverkehr gemäss SBV wird entsprechend festgehalten. Wie im Mobilitätskonzept aufgezeigt, ist beim Personenverkehr festzuhalten, dass rund dreiviertel der Mitarbeitenden des Paketzentrums Härkingen Schichtarbeit leisten, was eine Veränderung des Modal Splits zugunsten ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr (FVV) erschwert. Das Paketzentrum befindet sich in einer ländlichen Umgebung mit einer allgemein geringeren ÖV-Erschliessungsqualität und einem weniger gut ausgebauten Fuss- und Veloverkehrsnetz im Vergleich zu städtischen Gebieten. Dennoch liegen die Zielwerte des Modal Splits bei den Mitarbeitenden mit Normalarbeitszeit im Bereich des heutigen Schweizer Durchschnitts. Es kann somit nicht von einem zurückhaltenden Zielwert gesprochen werden. Der Zielwert von mindestens 10 % öffentlicher Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr	

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Stellungnahme Projektteam	Entscheid Lenkungsausschuss
6.6	Antrag (§ 15, Abs. 4 Lastwagenfahrten durch Wohngebiete SBV) / Begründung: Der § 15 «Güter- und Personenverkehr, Abs. 4 ist zu erweitern; nicht nur Lastwagenfahrten durch Wohngebiete sind auf das notwendige Minimum zu begrenzen, sondern der gesamte Güter- und Personenverkehr.	entspricht einer wesentlichen Steigerung des Anteils solcher Pendlerfahrten im Vergleich zu heute (Anteil ÖV/FVV = 6%). An diesem Zielwert wird entsprechend festgehalten. Im § 15, Abs. 4 der SBV wird klargestellt, dass Lastwagenfahrten durch Wohngebiete auf das notwendige Minimum beschränkt werden müssen. Gemäss Stellungnahme unter ID 4.2 wird der Absatz ergänzt. Weiterer Güterverkehr entsteht durch Lieferwagenfahrten bei der Zustellung, welche nicht reduziert werden können. Personenverkehr entsteht fast ausschliesslich durch den Pendelverkehr der Mitarbeitenden. Diese Fahrten sind immer notwendig, so dass auf eine spezifische Erwähnung des Personenverkehrs in diesem Absatz entsprechend verzichtet werden kann.	Das Anliegen wird <u>nicht berücksichtigt</u>, es werden keine Änderungen an der Nutzungsplanung vorgenommen.
6.7	Antrag (§ 15, Abs. 6 Monitoring und Controlling SBV) / Begründung: Der OOG fordert eine jährliche Berichterstattung im Rahmen des Monitorings (anstelle von alle zwei Jahre; vgl. §15 Abs. 5 und 6 SBV), um Verzögerungen in der Umsetzung notwendiger Massnahmen zu verhindern. Geht man gemäss Abs. 6 von einer Berichterstattung alle zwei Jahre und einer Zielabweichung über zwei Berichterstattungsperioden aus, würden frühestens nach vier Jahren eine Anpassung am Mobilitätskonzept bzw. die Ergänzung um weitere, passende Massnahmen erfolgen.	Die Periodizität der Berichterstattung zur Mobilität der Gesamtanlage in Härkingen / Egerkingen ist sinnvollerweise zwischen den Zentren aufeinander abzustimmen. Gemäss RRB Nr. 2005/448 vom 1. März 2005 wird für das Briefzentrum eine Berichterstattung alle drei Jahre verlangt. Es wird als sinnvoll und zweckmässig erachtet, die Periodizität der Berichterstattung für die gesamte Anlage auf drei Jahre festzulegen. Um Verzögerungen in der Umsetzung notwendiger Massnahmen zu verhindern sind die SBV betr. Monitoring und Controlling anzupassen.	Die Nutzungsplanung <u>wird angepasst</u>. § 15 der SBV wird angepasst: - Abs. 9: jährliche Erhebung der Kennzahlen, Berichterstattung alle 3 Jahre

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Stellungnahme Projektteam	Entscheid Lenkungsausschuss
6.8	Antrag (§ 15, Abs. 6 Monitoring und Controlling SBV): Das Monitoring und Controlling gemäss Abs. 6 darf nicht nur Abs. 2 und 3 (Modalsplit) umfassend, sondern muss insbesondere auch die Umsetzung von Abs. 4 (Fahrten durch Wohngebiete) überprüfen.	Die SBV werden dahingehend präzisiert, dass die Kennzahlen ab Inbetriebnahme grundsätzlich jährlich erhoben werden, die Berichterstattung alle drei Jahre erfolgt und das Controlling-Gremium das Erhebungsintervall aber verlängern kann. Aus diversen Anträgen geht hervor, dass grosse Unsicherheit hinsichtlich der Anzahl LKW-Fahrten – insbesondere der Fahrten in der Nacht – auf der Egerkingerstrasse und den nachfolgenden Ortsdurchfahrten Härkingen, Fulenbach und Wolfwil besteht. Eine fehlende Messbarkeit der Wirkung von geplanten Massnahmen wird bemängelt. Um die Wirkung der umgesetzten Massnahmen präzisieren aufzeigen zu können, wird ergänzend zu den festgelegten Modal Splits ein Fahrtencontrolling auf der Egerkingerstrasse festgelegt. Die SBV werden um den § 15, Abs. 6 Verkehrsbeschränkung Egerkingerstrasse ergänzt.	Die Nutzungsplanung <u>wird angepasst</u>. § 15 der SBV wird erweitert und ergänzt: - Abs. 6: Verkehrsbeschränkung Egerkingerstrasse
6.9	Antrag (Lichtemissionen): Die Thematik «Licht» wird im Richtprojekt bis anhin nicht abgebildet. Dies ist zu ergänzen; die Region ist stark belastet durch schädliche Lichtimmissionen.	In den SBV werden Vorschriften zur Beleuchtung des Areals verbindlich festgelegt. Die Massnahme LI-1 des UVB verlangt ein Beleuchtungskonzept auf Baugesuchsstufe, welches die einschlägigen Normen, Merkblätter und aktuellen Vollzugshilfen berücksichtigt. Eine Ergänzung der Thematik Licht im Richtprojekt wird daher nicht als zielführend erachtet.	Das Anliegen wird <u>nicht berücksichtigt</u>, es werden keine Änderungen an der Nutzungsplanung vorgenommen.

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Stellungnahme Projektteam	Entscheid Lenkungsausschuss
7.1	Antrag (Güterverkehr): Es ist aufzuzeigen, wie der Modalsplitt zu Gunsten der Bahn substantiell erhöht werden kann. Begründung: Die Ausbaupläne bringen eine deutliche Erhöhung des Schwerverkehrs mit sich. Nicht nachvollziehbar ist, warum trotz direkter Bahnanbindung der Modalsplitt nicht substantiell zu Gunsten des Bahntransports erhöht wird. Die Gunstlage unmittelbar am Autobahnanschluss spricht zwar für den Ausbau am Standort, dennoch erwarten wir eine Verschiebung des Modalsplits hin zur Bahn. Das von der Post gesetzte Ziel ist nicht ambitiös.	Durch die Modernisierung der gesamten Anlage, ist davon auszugehen, dass Lichtemissionen im Vergleich zur heutigen Anlage reduziert werden können. Vergleiche Stellungnahme zu ID 6.5	Vergleiche Entscheid ID 6.5
7.2	Antrag (Personenverkehr): Die Post hat Massnahmen aufzuzeigen, wie sie den MIV zu Gunsten Velo resp. ÖV zu verschieben gedenkt. Begründung: Mit dem geplanten neuen Fussweg zur ÖV Drehscheibe Bahnhof Egerkingen wird die Distanz deutlich reduziert, womit der Umstieg auf den ÖV gefördert würde. Dennoch wird die Anzahl an Fahrten des MIV deutlich zunehmen. Der Bau eines Parkhauses ist die logische Folge für den deutlich erhöhten Bedarf an Parkfläche. Die	Das Mobilitätskonzept erläutert anhand von mehreren Massnahmen, wie die Schweizerische Post AG den Modal Split zugunsten ÖV und FVV verändern will. Es werden diverse Lenkungsmassnahmen (Rabatte auf E-Bikes, Halbtax-Abo etc.) beschrieben. Mit dem neuen Fuss- und Veloweg ab dem Bahnhof Egerkingen wird eine Schwachstelle im kantonalen Fuss- und Velowegnetz behoben und die Erschliessung des Bahnhofs für die Bevölkerung aus Härkingen wesentlich verbessert. Von der Verbesserung des Fuss- und Velowegnetzes	Das Anliegen wird in der Nutzungsplanung <u>bereits berücksichtigt</u> , es werden keine Änderungen vorgenommen.

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Stellungnahme Projektteam	Entscheid Lenkungsausschuss
	Begründung, dass der Schichtbetrieb verantwortlich für den Anteil von 90 % an MIV ist, mag zwar zutreffen, es werden jedoch keine wirklichen Anstrengungen aufgezeigt, wie die Post diesen Anteil substanziell zu reduzieren gedenkt. Ohne eine deutliche Verlagerung des MIV zu Gunsten des öV's ab dem Bahnhof Egerkingen wären zwingend die Investitionskosten für den neuen Fuss- und Fahrradweg im Verhältnis zum Nutzen zu überprüfen.	profitieren ebenso die Beschäftigten des Industriegebiets, u.a. die Mitarbeitenden der Schweizerischen Post AG. Die Veränderung des Modal Splits bei den Mitarbeitenden des Paketzentrums steht jedoch nicht im Zusammenhang mit dem Bau dieses Wegs.	
7.3	Antrag (Personenverkehr): Es ist aufzuzeigen wie der MIV die Ortsdurchfahrten der angrenzenden Gemeinden belasten wird. Begründung: Es ist zu vermuten, dass die zusätzlichen Mitarbeitenden eher nicht über den Autobahnanschluss anreisen werden, sondern mutmasslich in der näheren Umgebung Wohnsitz suchen. Damit wird nicht nur die Nachfrage nach zusätzlichem Wohnraum in den Gemeinden steigen, mit all ihren Folgen in Bezug auf die örtlichen Infrastrukturen, sondern es wird damit auch zusätzlichen MIV in die Gemeinden verteilt.	Im Grundlagenbericht Verkehr werden die zu erwartenden Veränderungen der Verkehrsbelastung auf verschiedenen Strassenabschnitten dargestellt. Das Mobilitätskonzept ergänzt diese Auswertungen mit Angaben zu den Wohnorten der Mitarbeitenden. Demnach wohnen rund 11 % der Mitarbeitenden im Umkreis von bis zu 5 km und weitere 9 % in einer Distanz von 5–10 km zum Arbeitsort. Bleiben diese Anteile konstant, würde der Anteil der Beschäftigten, die innerhalb von 10 km pendeln und somit eher nicht über den Autobahnanschluss verkehren, von heute etwa 90 auf rund 140 Personen steigen. Innerhalb dieses Einzugsgebiets liegen über ein Dutzend Gemeinden, die mehrheitlich in geringem Umfang eine Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) über ihre Ortsdurchfahrten erfahren.	Das Anliegen wird in der Nutzungsplanung <u>bereits berücksichtigt</u>, es werden keine Änderungen vorgenommen.

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Stellungnahme Projektteam	Entscheid Lenkungsausschuss
7.4	Antrag (Grundwasser): Es ist sicherzustellen, dass ein möglicher Verbindungstunnel den Grundwasserstrom nicht blockiert. Begründung: In Bezug auf den Verbindungstunnel haben wird die gleichen Befürchtungen wie beim Projekt Caro Souterrain, nämlich dass der Grundwasserstrom auf das Grundwasserpumpwerk Zelgli des Zweckverbands Wasserversorgung Untergäu tangiert wird. In jedem Fall ist eine Unterbrechung des Grundwasserstroms zu unterlassen.	Gemäss Anhang 4 Ziffer 211 Abs. 2 GSchV dürfen im Gewässerschutzbereich A_U keine Anlagen erstellt werden, die unter dem Grundwassermittelstand MGW liegen. Die Behörde (Amt für Umwelt Solothurn) kann Ausnahmen bewilligen, soweit die Durchflusskapazität des Grundwassers gegenüber dem unbeeinflussten Zustand um höchstens 10 Prozent vermindert wird. Dies, um den Grundwasserstrom nicht wie von der Antragstellerin befürchtet, zu gefährden. Ein hydrologisches Gutachten (CSD Ingenieure, 25.08.2023) kommt bisher zum Schluss, dass aufgrund der geplanten Unterführung die Durchflusskapazität des Grundwassers gegenüber dem unbeeinflussten Zustand um weniger als 10 Prozent vermindert wird, so dass eine Ausnahmegewilligung möglich ist. Aktuelle Messungen zur genauen Bestimmung der Grundwasserspiegelhöhe dienen unter anderem dazu, die Lage des Grundwasserspiegels präzise zu erfassen und die bisherigen Ergebnisse der erwähnten Studie zu überprüfen.	Das Anliegen wird in der Nutzungsplanung <u>bereits berücksichtigt</u>, es werden keine Änderungen vorgenommen.
7.5	Antrag (Lichtemissionen): Das Beleuchtungskonzept ist bereits im Gestaltungsplanverfahren und nicht erst in den Sonderbauvorschriften verbindlich zu regeln. Begründung: Die Lichtemissionen vom bestehenden PZH sind heute sehr störend. Sie beleuchten mehr die Umgebung als das Areal. Dass die Bauherrschaft bestrebt ist, die Lichtemissionen auf das betriebliche notwendige Mass zu beschränken, ist ein Freipass. Die Reduktion	Vergleiche Stellungnahme zu ID 6.9	Vergleiche Entscheid ID 6.9

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Stellungnahme Projektteam	Entscheid Lenkungsausschuss
	der Lichtemissionen sind verbindlich im Gestaltungsplan festzuhalten und nicht erst in den Sonderbauvorschriften zu beschreiben. Die durch das Licht verursachten Emissionen sind deutlich zu reduzieren.		
8.1	Bemerkung: Generell geht aus den aufliegenden Dokumenten hervor, dass dem Aspekt Naturwerte, Klima und Nachhaltigkeit Rechnung getragen wird, was wir wertschätzend zur Kenntnis nehmen.	Wird zur Kenntnis genommen.	Das Anliegen wird <u>nicht berücksichtigt</u> , es werden keine Änderungen an der Nutzungsplanung vorgenommen.
8.2	Antrag (§ 8, Abs. 2 Fassadengestaltung SBV): Wir beantragen die Prüfung einer möglichen Fassadenbegrünung an geeigneten Fassadenflächen. Begründung: Mit einer Fassadenbegrünung wird die Einbettung in die Landschaft optimiert. Die zusätzliche Grünfläche wirkt sich positiv auf die lokalen Klimaverhältnisse aus und bietet Lebensraum für Insekten und Vögel.	Die Schweizerische Post AG ist mit dem Umbau des Paketzentrums bestrebt, einen Beitrag zur Nachhaltigkeit zu leisten: Grünflächen auf dem Hof sowie auf dem Dach bieten Lebensraum für Fauna und Flora und durch die Installation von Photovoltaikelementen am Gebäude können der Verbrauch fossiler Energien sowie der Ausstoss von CO ₂ -Emissionen reduziert werden. Bei der Materialisierung der Fassade wird der Beitrag zur Energiewende höher gewichtet, so dass das Anbringen von PV-Paneelen vorgesehen wird. Eine zusätzliche Begrünung der Fassade ist dadurch nicht realisierbar.	Das Anliegen wird <u>nicht berücksichtigt</u> , es werden keine Änderungen an der Nutzungsplanung vorgenommen.
8.3	Bemerkung / Antrag (§ 9, Abs. 2 Dachnutzung SBV): Wir unterstützen die erwähnte grundsätzliche Begrünung der Dächer sowie deren Nutzung für Solaranlagen. Gründächer erhöhen die Biodiversität und verbessern das Mikroklima, Solardächer senken dagegen den Verbrauch fossiler Energien und damit die CO ₂ -Emissionen. Die beiden Nutzungen schliessen sich nicht aus,	Wird zur Kenntnis genommen. Dem Antrag wird mit § 9, Abs. 2 der SBV bereits entsprochen und eine Kombination der beiden Nutzungen auf den Dächern angestrebt.	Das Anliegen wird in der Nutzungsplanung <u>bereits berücksichtigt</u> , es werden keine Änderungen vorgenommen.

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Stellungnahme Projektteam	Entscheid Lenkungsausschuss
8.4	sondern können kombiniert werden. Somit wäre eine grundsätzliche Kombination der beiden Nutzungen auf den Dächern anzustreben. Bemerkung / Antrag (§ 11, Abs. 4 Bäume SBV): Wir begrüßen die Absicht, vorhandene Bäume wenn immer möglich zu erhalten oder wenn nicht möglich, diese mit einheimischen, standortgerechten Bäumen zu ersetzen. Vielleicht gäbe es Möglichkeiten zusätzliche neue Bäume zu pflanzen. Unsere Inputs hierzu: der Wurzelraum für die neuen Bäume ist gross genug einzuplanen, damit diese auch älter werden können. Bei der Pflanzung von neuen Bäumen folgende Hinweise: Grundsätzlich empfehlen wir eher jüngere Bäume zu pflanzen (18-25 cm Stammumfang), damit kein Pflanzchock entsteht und der Baum kontinuierlich wachsen und sich an die neue Umgebung anpassen kann. Wir beantragen eine wichtige Ergänzung zur Jungbaumpflege: Die Bäume müssen in den ersten Jahren regelmässig fachmännisch gegossen, gepflegt und geschnitten werden. Dazu gibt es für die Verantwortlichen Weiterbildungskursangebote siehe: https://baumschnittkurs.ch. Es ist für den Erfolg von grösster Bedeutung, dass ausgebildete Topfachleute zu diesen Jungbäumen schauen, sonst können Investitionen zunichte gemacht werden und die Bäume müssen bereits nach wenigen Jahren wieder ersetzt werden. Vergl. Beilage Artikel zur Jungbaumpflege.	Wird zur Kenntnis genommen. Die Schweizerische Post AG verpflichtet sich, die zur Einhaltung der vorgeschriebenen Grünflächenziffer angerechnete Anzahl Bäume auf dem Areal langfristig sicherzustellen. Der Beizug einer Fachperson im Bereich Ökologie stellt eine hochwertige Umgebungsplanung sicher. Der Unterhalt der Grünflächen ist Sache der Betreiberin. Eine fachgerechte Pflege der Bäume liegt auch in ihrem eigenen wirtschaftlichen Interesse.	Das Anliegen wird <u>nicht berücksichtigt</u>, es werden keine Änderungen an der Nutzungsplanung vorgenommen.

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Stellungnahme Projektteam	Entscheid Lenkungsausschuss
9.1	Bemerkung (Mobilitätskonzept): Folgende Inhalte aus dem Mobilitätskonzept werden besonders begrüsst: - Geplante Massnahmen zur Verringerung der: - o Anzahl Fahrten der LKW's - o Anzahl Fahrten der Motorisierten Individualverkehrs - Geplante Massnahmen zur Förderung der: - o Des Fuss- und Veloverkehrs - o Der Steigerung der Bahntransporte - Die Schaffung eine Controlling Gremiums - o Das Gremium welches sämtliche Planungs- und Bauvorhaben hinsichtlich Mobilitäts- und Verkehrsaspekte beurteilt und gibt Empfehlungen betreffend Umsetzung und Anpassung bzw. Weiterentwicklung des Mobilitätskonzepts, des Monitorings und betreffend die Umsetzung von Massnahmen zuhanden der zuständigen kommunalen Behörde ab.	Wird zur Kenntnis genommen.	Das Anliegen wird <u>nicht berücksichtigt</u>, es werden keine Änderungen an der Nutzungsplanung vorgenommen.
9.2	Antrag (Mobilitätskonzept): Der Einwohner-Gemeinderat Niederbuchsiten beantragt: Zusätzliche Massnahmen zu prüfen bzw. im Mobilitätskonzept verbindlich zu berücksichtigen, welche eine Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr (öV) und / oder den Fuss- und Veloverkehr (FW) fördern.	Die im Mobilitätskonzept aufgezeigten Massnahmen dienen dazu, den in den SBV festgelegten Modal Split beim Personenverkehr einzuhalten. Weitere Massnahmen sind nötig, sofern der Zielwert nicht eingehalten werden kann. Auf eine vorzeitige Erarbeitung von zusätzlichen Massnahmen kann verzichtet werden.	Das Anliegen wird <u>nicht berücksichtigt</u>, es werden keine Änderungen an der Nutzungsplanung vorgenommen.

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Stellungnahme Projektteam	Entscheid Lenkungsausschuss
9.3	Antrag (Mobilitätskonzept): Nicht nur Lastwagenfahrten durch Wohngebiete sind auf das notwendige Minimum zu begrenzen, sondern der gesamte Güter- und Personenverkehr. Durchfahrten durch die angrenzenden Gemeinden, sollen vom Lastwagenverkehr freigehalten werden.	Vergleiche Stellungnahme zu ID 6.6	Vergleiche Entscheid zu ID 6.6
9.4	Antrag (§ 15, Abs. 4 Lastwagenfahrten durch Wohngebiete SBV): Das Monitoring soll jährlich stattfinden, um Verzögerungen in der Umsetzung notwendiger Massnahmen zu verhindern. Geht man von einer Berichterstattung alle zwei Jahre und einer Zielabweichung über zwei Berichterstattungsperioden aus, würden frühestens nach vier Jahren eine Anpassung am Mobilitätskonzept bzw. die Ergänzung um weitere, passende Massnahmen erfolgen.	Vergleiche Stellungnahme zu ID 6.7	Vergleiche Entscheid zu ID 6.7
9.5	Antrag (§ 15 Güter- und Personenverkehr SBV / Mobilitätskonzept): Das Monitoring und Controlling soll auch Fahrten durch Wohngebiete überprüfen.	Vergleiche Stellungnahme zu ID 1.1	Vergleiche Entscheid zu ID 1.1

BSB + Partner Ingenieure und Planer AG



Remo Wild

Oensingen, 24.11.2025