



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 Rückhaltemassnahmen 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).