

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 zониert. 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 Richtplanninhalte 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 Standortdrehscheibenplattform (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 Planungssperimeter 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
Co-Leiterin Nutzungsplanung

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 Rööslü (isabelle.roeoessli@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