

**Amt für Umwelt**  
Abteilung Koordination

IIIIII KANTON **solothurn**



Werkhofstrasse 5  
4509 Solothurn  
Telefon +41 32 627 24 47  
afu.so.ch

Gemeinde Oensingen

# **Erschliessungs- und Gestaltungsplan Bell Holinden**

Beurteilung durch die  
Umweltschutzfachstelle

17. August 2020

## **INHALTSVERZEICHNIS**

1	Ausgangslage .....	3
1.1	Übersicht .....	3
1.2	Grundsätzliches zur Beurteilung .....	4
1.3	Naturgefahren .....	4
1.4	Verkehr .....	4
2	Beurteilung der Umweltauswirkungen .....	6
2.1	Luft .....	6
2.2	Lärm .....	7
2.3	Erschütterungen und Körperschall .....	8
2.4	Nichtionisierende Strahlung (NIS) .....	8
2.5	Licht .....	8
2.6	Grundwasser .....	8
2.7	Wasserversorgung .....	9
2.8	Oberflächengewässer .....	10
2.9	Entwässerung .....	10
2.10	Boden .....	12
2.11	Belastete Standorte / Altlasten .....	12
2.12	Abfälle und umweltgefährdende Stoffe .....	12
2.13	Umweltgefährdende Organismen .....	12
2.14	Störfallvorsorge und Katastrophenschutz .....	13
2.15	Wald .....	14
2.16	Flora, Fauna, Lebensräume .....	14
2.17	Landschaft und Ortsbild .....	14
2.18	Kulturdenkmäler, archäologische Stätten, historische Verkehrswege .....	14
3	Gesamtbeurteilung .....	15
3.1	Anmerkung zu den eingereichten Unterlagen .....	15
3.2	Auswirkungen auf die Umwelt und deren Beurteilung .....	15

# 1 Ausgangslage

## 1.1 Übersicht

<b>Vorhaben:</b>	<p>Die Sparte Frischfleisch der Division Bell Schweiz soll am Standort Oensingen neu organisiert und der heute in Basel bestehende Betriebsteil nach Oensingen verlagert werden. Dazu sollen im Gebiet "Holinden" ein neues Produktionswerk und eine zentrale Kommissionierungs- und Verteilplattform erstellt werden. Vorgesehen sind drei Gebäudekomplexe: ein Slicerzentrum, eine Kommissionierungs- und Verteilplattform "Centro" sowie die Zentralen Dienste mit Logistik-, Verwaltungs- und Technikfunktionen. Um die erforderliche Flexibilität für zukünftige Bedürfnisse sicherzustellen, ist eine Reservefläche auf dem Areal vorgesehen. Die Planung sieht weiter vor, auf dem Areal Bell Holinden ein zentrales Parkhaus für die Mitarbeitende am Standort Oensingen zu erstellen. Ein Gestaltungs- und Erschliessungsplan für das Parkhaus Holinden wurde bereits im Jahr 2017 und 2019 vorgeprüft.</p> <p>Parallel zum Erschliessungs- und Gestaltungsplan Bell Holinden wird für das Projekt Bell Dünnerstrasse ein separater Erschliessungs- und Gestaltungsplan ausgearbeitet. Der Nutzungsplan für das Projekt Bell Dünnerstrasse liegt gleichzeitig zur Vorprüfung vor.</p> <p>Der Planungssperimeter liegt in der Industriezone von Oensingen in der Grundwasserschutzzone.</p>
<b>Gesuchstellerin:</b>	Bell Schweiz AG
<b>Massgebliches Verfahren:</b>	Kommunaler Gestaltungsplan gemäss § 44 ff. Kantonales Planungs- und Baugesetz (PBG)
<b>Rechtsgrundlagen für UVP:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bundesgesetz über den Umweltschutz (USG), Art. 10 a bis 10 d</li> <li>• Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV)</li> <li>• Kantonale Verordnung über Verfahrenskoordination und Umweltverträglichkeitsprüfung</li> </ul>
<b>UVP-Pflicht:</b>	<p>Gemäss der Ziffer 11.4 im Anhang der UVPV unterstehen Parkhäuser für mehr als 500 Motorwagen der UVP-Pflicht.</p> <p>Gemäss der Ziffer 70.21 im Anhang der UVPV unterstehen Schlächtereien, fleischverarbeitende Betriebe und weitere Betriebe zur Herstellung von Nahrungsmittelerzeugnissen aus tierischen Rohstoffen mit einer Produktionskapazität von über 30 t Fertigerzeugnissen pro Tag der UVP-Pflicht.</p> <p>Der geplante Betrieb Bell Holinden entspricht als fleischverarbeitender Betrieb ohne Schlachthaus dem Anlagentyp gemäss der Ziffer 70.21 Anhang der UVPV.</p> <p>Mit den 1'200 Abstellplätzen für Motorfahrzeuge und einer Produktionskapazität von über 30 t Fertigerzeugnissen pro Tag ist das Projekt UVP-pflichtig.</p>
<b>Zuständige Behörde:</b>	Gemeinderat der Einwohnergemeinde Oensingen
<b>Beurteilungsgrundlagen für UVP:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erschliessungs- und Gestaltungsplan Bell Holinden mit Sonderbauvorschriften vom 12. Juni 2020</li> <li>• Umweltverträglichkeitsbericht; Erschliessungs- und Gestaltungspläne Bell Holinden, Bell Dünnerstrasse; Teilbericht Bell Holinden und Synthese vom 12. Juni 2020 (UVB)</li> <li>• Raumplanungsbericht vom 12. Juni 2020</li> <li>• Mobilitätskonzept Bell Standort Oensingen vom 12. Juni 2020</li> <li>• Grundlagenbericht Verkehr vom 12. Juni 2020</li> </ul>
<b>Beteiligte Amtsstellen:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Amt für Umwelt</li> <li>• Amt für Raumplanung</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Solothurnische Gebäudeversicherung</li> </ul>
<b>Auskunftsperson zu diesem Bericht:</b>	Oberholzer Frank, 032 627 21 68, frank.oberholzer@bd.so.ch

## 1.2 Grundsätzliches zur Beurteilung

Im Folgenden nimmt das Amt für Umwelt gestützt auf eine verwaltungsinterne Vernehmlassung zum Vorhaben Stellung.

Die Beurteilung soll auch demjenigen Leser eine Auseinandersetzung mit dem Projekt gestatten, der nicht im Besitz des Umweltverträglichkeitsberichts (UVB) und anderer ergänzender Unterlagen ist. Deshalb werden einzelne Ergebnisse des UVB wiederholt und, sofern nötig, kritisch kommentiert.

Bei unserer Beurteilung gehen wir davon aus, dass alle Massnahmen, die im Anhang zum Teilbericht Bell Holinden und Synthese aufgeführt sind, Bestandteil des Vorhabens sind und umgesetzt werden. Dies wird in § 4 der Sonderbauvorschriften (SBV) verbindlich festgehalten.

Das Vorhaben hat neben der relevanten Umweltschutzgesetzgebung noch andere Rahmenbedingungen zu erfüllen. In diesem Beurteilungsbericht fokussieren wir uns auf die umweltrelevanten Aspekte.

Insbesondere durch das geplante Parkhaus besteht ein funktionaler Zusammenhang zwischen den gleichzeitig zur Vorprüfung vorliegenden Erschliessungs- und Gestaltungspläne Bell Holinden und Bell Dünnerstrasse. Dieser Aspekt wird im UVB berücksichtigt. Entsprechend beinhaltet das Kapitel Verkehr dieses Berichts eine Gesamtbeurteilung.

## 1.3 Naturgefahren

Gemäss Gefahrenkarte befindet sich das Areal für das Projekt Bell Holinden in keiner Gefahrenzone.

## 1.4 Verkehr

### 1.4.1 Parkplatzbedarf Gesamtbeurteilung (Bell Dünnerstrasse und Bell Holinden)

Gemäss dem Mobilitätskonzept sollen künftig für ca. 1'700 Mitarbeitende (1'100 Festangestellte, 600 Temporäre, Akkordanten und Aushilfen bei Betriebsspitze) total ca. 1'000 Parkplätze (PP) im Parkhaus Holinden angeboten werden (ohne Besucher-PP). Allerdings ist im Vergleich zur Vorprüfung 2019 festzustellen, dass die aktuelle Planung zwar von der gleichen Anzahl Mitarbeitende ausgeht, aber mit 200 Festangestellten weniger und zusätzlichen 200 temporär Angestellten. Dies führt zu einer Reduktion des PP-Bedarfs von 70 PP gegenüber der Planung 2019. Zudem sollen im Parkhaus weitere 200 PP für Dritte (gemäss § 8 Abs. 3 SBV) für Firmen in der Umgebung zur Verfügung gestellt werden, unter der Voraussetzung, dass diese hierfür den Parkplatznachweis erbringen. Das Parkhaus soll daher auf 1'200 PP dimensioniert werden. Der Pooleffekt heute wie auch künftig beträgt 15 %. Die Massnahmen aus dem Mobilitätskonzept werden im Parkplatznachweis 2025 nicht berücksichtigt. Die Berechnungen dazu basieren auf denselben Annahmen wie für das heutige Angebot (vergleiche Kapitel 8.3.5 Grundlagenbericht Verkehr). Gemäss § 7 Abs. 5 der SBV zum Erschliessungs- und Gestaltungsplan Bell Holinden wird der effektive Parkplatzbedarf im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens berechnet. Dabei ist das Mobilitätskonzept zu berücksichtigen. Im Mobilitätskonzept fehlt die Massnahme der koordinierten Transporte, spezifisch für Temporäre und Akkordanten.

Tabelle 1: Zusammenfassung der PP und Mitarbeitende Bell Dünnerstrasse und Bell Holinden.

	Mitarbeitende	PP für Mitarbeitende	PP für Dritte	Besucher-PP
Gesamt (geplant)	1'700	1'000	200	20 Dünnerstrasse / Holinden keine Angaben
Holinden (geplant)	880	530	200	keine Angaben
Dünnerstrasse (geplant)	820	470 (im Parkhaus Holinden)	keine	20
Dünnerstrasse (bestehend)	781	411	keine	20

### **Antrag 1 zur Anpassung der Unterlagen vor der öffentlichen Auflage**

Im Mobilitätskonzept ist das Vorgehen bei den "koordinierte Transporte für Temporäre und Akkordanten" darzustellen und als weiteren Massnahmenpunkt aufzunehmen.

#### **1.4.2 Verkehrserzeugung und Auswirkungen auf das Strassennetz**

##### **Gesamtbeurteilung (Bell Dünnerstrasse und Bell Holinden mit Parkhaus)**

Gemäss dem UVB generieren beide Projekte, inklusive Besucher und Fahrten aus den PP für Dritte, künftig über 3'600 Fahrten (3'022 Personen- und 590 Nutzfahrzeugfahrten) pro Werktag (DWV). Dabei wurde bei der Berechnung der PW-Fahrten in der Tagschicht und Normalarbeitszeit ein spezifisches Verkehrspotential von 2 verwendet. Dies bedeutet, dass alle diese Mitarbeitende das Areal während grösseren Pausen nicht verlassen, was ohne Begründung nicht plausibel ist (Kantine für das Personal, nur kurze Pausen, Erfahrungswerte etc.). Wendet man ein spezifisches Verkehrspotential von 3 in diesen Schichten an, werden somit weitere 300 PW-Fahrten im DWV generiert. Die beiden Projekte, inklusive Parkhaus, können somit bis zu 3'900 Fahrten im DWV generieren, welche folglich auf die wichtigsten umliegenden Strassen bzw. Knoten umzulegen sind.

#### **1.4.3 Parkplatzbedarf Projekt Bell Holinden**

Mit dem Vorhaben soll die Parkierung beziehungsweise das Parkierungsangebot der Firma Bell in Oensingen gelöst werden, namentlich für die Projekte Bell Dünnerstrasse (Erweiterung Rinder-schlachthof) sowie Bell Holinden (Produktions- und Logistikzentrum für Fleischprodukte, Parkhaus).

Gemäss dem UVB und dem Mobilitätskonzept sollen für 880 Mitarbeitende ca. 530 PP (ohne Besucher) im geplanten Parkhaus angeboten werden. Der Pooleffekt beträgt 15 %.

### **Antrag 2 zur Anpassung der Unterlagen vor der öffentlichen Auflage**

Für den Parkplatznachweis sind die Besucher-Parkplätze zu bestimmen. Diese sind dem Parkplatzbedarf Bell Holinden anzurechnen und auch bei der Verkehrserzeugung zu berücksichtigen.

#### **1.4.4 Verkehrserzeugung und Auswirkungen auf das Strassennetz Projekt Bell Holinden**

Gemäss dem UVB werden im Zustand 2025 täglich total ca. 1'630 Fahrten (1'240 Personen-, 20 Liefer- sowie 370 Lastwagenfahrten) generiert. Wendet man analog wie oben ein spezifisches Verkehrspotential von 3 an, werden weitere 100 PW-Fahrten im DWV generiert, also total 1'730 Fahrten DWV. Vorbehalten bleibt der Nachweis des Parkplatzbedarfs für die Mitarbeitende. Die Fahrtenzahlen sind vorsorglich zu minimieren. Dies soll mit den Massnahmen im Mobilitätskonzept sichergestellt werden.

## **2 Beurteilung der Umweltauswirkungen**

### **2.1 Luft**

#### **2.1.1 Ausgangslage**

Die Ausgangslage ist im UVB korrekt dargestellt. Die bestehende Vorbelastung ist angesichts der Nähe des Areals zur Autobahn A1 verhältnismässig hoch: Die mittlere Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>)-Belastung liegt knapp unter dem Jahresgrenzwertbereich von 30 Mikrogramm/m<sup>3</sup>.

#### **2.1.2 Auswirkungen des Vorhabens und deren Beurteilung**

##### *Bauphase*

Wir teilen die Meinung, dass die Bauphasen der Projekte Bell Dünnerstrasse und Bell Holinden aufgrund unterschiedlicher Termin- und Bauplanungen grundsätzlich getrennt zu betrachten sind. Dennoch sind allfällig mögliche Synergien wie beispielsweise Transporte sinnvollerweise zu koordinieren.

Die Auswirkungen der Bauphase sowie die vorgesehenen Massnahmen sind im UVB korrekt dargestellt. Basierend auf der Baurichtlinie Luft (BAFU, 2009) und der Vollzugshilfe "Luftreinhaltung bei Bautransporten" (BUWAL, 2001) werden im UVB zweckmässige Massnahmen zur Minimierung der Umweltbelastung in der Bauphase abgeleitet (LU-1 bis LU-3).

Der Maximalwert von 2'500 g CO<sub>2</sub> pro m<sup>3</sup> Transportgut gemäss Vollzugshilfe "Luftreinhaltung bei Bautransporten" (BUWAL, 2001) kann eingehalten werden, wenn die Transportdistanzen maximal 20 km für Schüttgüter bzw. ca. 12 km für Beton betragen. Der Zielwert von 10 g NO<sub>x</sub> pro m<sup>3</sup> Transportgut kann mit diesen Transportdistanzen eingehalten werden. Die Transporte sind in der Bauphase auf diese Distanzen zu beschränken.

##### *Betriebsphase – Verkehrsemissionen*

Im Gegensatz zur Bauphase sind die Auswirkungen der Betriebsphase 2025 über die Bell-Projekte Dünnerstrasse und Holinden gesamthaft zu betrachten. Grund dafür sind die gemeinsame Nutzung des Parkhauses durch die Mitarbeitende, die Überlagerung des Werkverkehrs auf denselben Strassenachsen und die logistischen Zusammenhänge (arealübergreifende Transporte). Die geplanten Vorhaben werden lokal betrachtet weiteren Verkehr und somit Emissionen induzieren. Gemäss dem UVB und unseren Ausführungen im vorangegangenen Kapitel wird der Verkehr im Nahbereich der Projektstandorte wesentlich erhöht. Die Mehrbelastung durch das Vorhaben führt punktuell, insbesondere aufgrund der längeren Wartezeiten bei den Knoten im Nahbereich der Anlage, zu mehr "Stop-and-go"-Emissionen. Zwar sind die durch die geplanten Vorhaben generierten Gesamtemissionen beträchtlich, gemessen am Schadstoffausstoss im Perimeter aber eher gering. Die Veränderung der Emissionen zwischen dem Ist-Zustand 2020 und dem Zustand 2025 mit Vorhaben sind im UVB zwar korrekt dargestellt, allerdings relevant für die Beurteilung ist die Veränderung der Emissionen 2025 mit und ohne Vorhaben: Gemäss dem Kapitel 5 im UVB nehmen diese NO<sub>x</sub>-Emissionen zu. Das Vorsorgeprinzip gemäss Art. 4 Luftreinhalteverordnung (LRV) ist anzuwenden.

Art. 4 LRV verlangt, dass die Behörden Emissionen, für die keine Emissionsbegrenzung festgelegt sind, vorsorglich soweit begrenzt werden, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist. Im vorliegenden Fall stehen vorsorgliche Emissionsbegrenzungen beim motorisierten Strassenverkehr, bei Energieanwendungen im Gebäudebereich und Massnahmen gegen Geruchsbelästigungen im Vordergrund.

Zum Verkehr sind neben Massnahmen zur Reduktion des Verkehrsaufkommens durch die Mitarbeitende, auch vorsorgliche Massnahmen bei der Optimierung des Schwerverkehrs (Minimierung von Leerfahrten, Optimierung der Verkehrsflüsse zwischen den einzelnen Standorten) zu realisieren. Im vorliegenden Mobilitätskonzept werden Massnahmen (vergleiche Kapitel 4) zur vorsorglichen

Minimierung der Fahrtenzahlen aufgelistet. Die Pflicht zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts wird in § 11 der SBV festgelegt. Der Antrag im Kapitel Verkehr dieses Berichts dient der vorsorglichen Minimierung der Fahrtenzahlen und somit der Minimierung der Luftbelastung im Sinne von Art. 4 LRV.

#### *Betriebsphase*

Im Betrieb Holinden sind keine Tätigkeiten vorgesehen, die zu Geruchsimmissionen in der Umgebung des Areals führen könnten: Die relevanten Prozesse finden in geschlossenen und gekühlten Räumen statt. Falls dennoch Geruchsbelästigungen auftreten, sind weitere Massnahmen zur Verhinderung des Entweichens zu treffen (bspw. Unterdruck in den Gebäuden).

## **2.2 Lärm**

### **2.2.1 Ausgangslage**

#### *Baulärm*

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

#### *Betriebslärm*

Nach Art. 7 der Lärmschutzverordnung (LSV) sind die Lärm-Emissionen neuer ortsfester Anlagen so weit zu begrenzen, wie dies technisch und betrieblich möglich, sowie wirtschaftlich tragbar ist. In jedem Fall dürfen die von der neuen Anlage allein erzeugten Lärmimmissionen die Planungswerte nicht überschreiten.

#### *Strassenverkehrslärm*

Nach 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.

Dem Vorgehen, die beiden Bell-Projekte Dünnerstrasse und Holinden bezüglich Bau- und Betriebslärm getrennt zu betrachten, jedoch bezüglich Strassenlärm eine Gesamtbetrachtung über beide Projekte durchzuführen, können wir zustimmen.

### **2.2.2 Auswirkungen des Vorhabens und deren Beurteilung**

#### *Bauphase*

Aufgrund der Dauer der Baustelle und der Lärmempfindlichkeitsstufe ES IV der Umgebung sind Lärmschutzmassnahmen der Massnahmenstufe A der Baulärmrichtlinie zu treffen. Für die Bautransporte gilt gemäss dem UVB ebenfalls Massnahmenstufe A. Mit diesen Einschätzungen sind wir einverstanden. Die Massnahmen LÄ-1 und LÄ-2 entsprechen dieser Massnahmenstufe.

#### *Betriebsphase*

Im UVB werden die möglichen Lärmquellen aufgeführt und deren Auswirkungen analysiert. Als Hauptlärmquellen sind die An- und Auslieferungen per LKW relevant. Mittels CadnaA Berechnungen wurden die Beurteilungspegel bei den umliegenden Punkten mit lärmempfindlicher Nutzung berechnet. Diese Beurteilung zeigt auf, dass die massgebenden Planungswerte am Tag überall eingehalten werden können. Da in der umliegenden Industriezone keine lärmempfindliche Nutzung in der Nacht vorliegt, sind die Nachtwerte irrelevant. Mit dieser Einschätzung sind wir einverstanden.

Nicht abschliessend beurteilt werden konnten die Lärmemissionen durch Kälteanlagen, Rückkühler und mobile Kühlaggregate. In der Massnahme LÄ-3 wird daher die detailliertere Abklärung mittels

Lärmgutachten im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens festgelegt. Mit diesem Vorgehen sind wir einverstanden.

#### *Strassenverkehrslärm*

Im UVB werden die Lärmimmissionen bei mehreren umliegenden Liegenschaften am Tag und in der Nacht berechnet.

Die Berechnungen zeigen, dass bei diversen Liegenschaften die IGW bereits im Ist-Zustand überschritten sind. Bei keiner dieser Liegenschaften mit lärmempfindlicher Nutzung wird das vorliegende Projekt jedoch zu einer wahrnehmbaren Zunahme der Lärmimmissionen führen. Die Vorgaben von Art. 9 LSV können daher eingehalten werden.

### **2.3 Erschütterungen und Körperschall**

Es sind keine erschütterungsintensiven Rammarbeiten oder der Abbau von Felsmaterial vorgesehen. Daher muss während der Bauphase nicht mit relevanten Erschütterungen gerechnet werden. Im Betrieb werden keine Erschütterungen verursacht. Es sind folglich keine spezifischen Massnahmen im Bereich Erschütterungen erforderlich.

### **2.4 Nichtionisierende Strahlung (NIS)**

Die Grundlagen und der Ist-Zustand sind im UVB korrekt beschrieben. In der unmittelbaren Umgebung des geplanten Projekts befinden sich zwei bestehende Standorte sowie ein neu geplanter Standort von Mobilfunkanlagen. Keine dieser drei Anlagen führt jedoch im Bereich der neu geplanten Gebäude zu Belastungen im Bereich des Anlagengrenzwertes. Auf eine detailliertere Abklärung kann daher verzichtet werden.

### **2.5 Licht**

In der Schweiz fehlen bisher Grenzwerte für Lichtemissionen. Daher ist das Vorhaben direkt basierend auf Art. 11 USG zu beurteilen. Demnach sind Emissionen vorsorglich und frühzeitig zu begrenzen, sofern es technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist.

Durch die Beleuchtung des Betriebsareals entstehen Lichtemissionen. Diese sind so weit als möglich zu minimieren. Die Beleuchtungsdauer ist daher auf ein Minimum zu beschränken. Zudem sind Ausrichtung und Beleuchtungsstärke so zu wählen, dass die Abstrahlung ausserhalb des Betriebsareals minimiert werden kann.

Dazu verweisen wir auf unsere Merkblätter unter [afu.so.ch/publikationen](http://afu.so.ch/publikationen) (Stichwort "Licht"). In diesem Sinn begrüßen wir § 15 Abs. 5 der SBV.

### **2.6 Grundwasser**

Der Geltungsbereich des vorliegenden Gestaltungsplans ist heute im nördlichen Teil von der Schutzzone S3 des Pumpwerks Moos der Wasserversorgung Oensingen (RRB 2005/2118) betroffen.

Wie im UVB korrekt dargestellt, wird die Grundwasserschutzzone überarbeitet und an die heutigen gesetzlichen Vorgaben angepasst. Nach dem Abschluss der Schutzonenüberarbeitung wird der Gestaltungsplanperimeter nicht mehr in der Grundwasserschutzzone liegen. Die überarbeitete Grundwasserschutzzone ist aktuell in der kantonalen Vorprüfung, der Vorprüfungsbericht wird der Gemeinde Oensingen voraussichtlich noch im 3. Quartal 2020 zugestellt, sodass im Anschluss das öffentliche Auflageverfahren durchgeführt werden kann.



Die Grundwasserverhältnisse werden im UVB korrekt beschrieben. Zudem wird den Belangen des Grundwasserschutzes im UVB und in den SBV Rechnung getragen. Als einzige Ergänzung schlagen wir ungeachtet der künftigen Lage ausserhalb der Grundwasserschutzzone aufgrund der Grösse des Vorhabens und der Nähe zur Grundwasserfassung ein Grundwassermonitoring vor. Dazu kann das vorhandene und bereits beim Bau des TKL genutzte Mess- und Überwachungsnetz der Wasserversorgung Oensingen mitverwendet werden.

### **Hinweis / Empfehlung a**

Ungeachtet der Lage in (heute) oder ausserhalb (künftig) der Grundwasserschutzzone empfehlen wir der Gemeinde, für die Bauphase ein Grundwassermonitoring zum Schutz des im PW Moos geförderten Trinkwassers zu verlangen.

In der Legende zum Gestaltungsplan und in den SBV sind RRB-Nummer und Datum der Grundwasserschutzzone anzupassen. Korrekt ist: RRB Nr. 2118 vom 24.10.2005, falls dieser dannzumal noch rechtskräftig ist.

## **2.7 Wasserversorgung**

Die Solothurnische Gebäudeversicherung (SGV) weist darauf hin, dass zentrale Aspekte im Löschschutz fehlen und frühzeitig bei der weiteren Projektbearbeitung berücksichtigt werden müssen. Gemäss untenstehender Abbildung sind Feuerwehrezufahrten und Stellflächen für Autodrehleitern (grün) wie auch zusätzliche Hydranten (rot, Vorschlag SGV) vorzusehen.



### **Antrag A zur Berücksichtigung im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens**

Die Feuerwehrezufahrten und Stellflächen sind nach der Richtlinie der FKS zu planen und erstellen. Es ist der SGV ein Projektplan mit den Feuerwehrezufahrten und den Stellflächen für Autodrehleitern einzureichen (siehe Abbildung oben).

Der Löschschutz ist auf dem Areal mit zusätzlichen Hydranten zu erweitern (siehe Abbildung oben). Es sind vorgängig mit der SGV die genauen Hydrantenstandorte abzuklären. Wir bitten diesbezüglich mit der SGV (Martin Bodmer) Kontakt aufzunehmen.

## **2.8 Oberflächengewässer**

Der vorliegende Erschliessungs- und Gestaltungsplan liegt ausserhalb des Gewässerraums des Bipperkanals.

## **2.9 Entwässerung**

### **2.9.1 Ausgangslage**

Bei der Planung der Entwässerung ist die hydraulische Kapazität gemäss dem rechtsgültigen generellen Entwässerungsplan (GEP, RRB Nr. 2003/1497) zu berücksichtigen. Für das Gebiet ausserhalb der Grundwasserschutzzone besteht gemäss dem GEP eine Versickerungsprüfpflicht. Gemäss SN EN 752 liegt die anzustrebende Überflutungshäufigkeit bei einer Wiederkehrperiode von 30 Jahren.

### **2.9.2 Auswirkungen des Vorhabens und deren Beurteilung**

#### *Niederschlagsabfluss*

Sämtliches Dachwasser soll in einem Becken zur Wiederverwendung zwischengespeichert werden. Überschüssiges Dachwasser wird in eine unterirdische Versickerungsanlage geleitet. In einem Havariefall soll die Versickerungsanlage durch einen Notfallschieber abgetrennt werden können.

Anfallendes Platzwasser von Verkehrs- und Parkplatzflächen (ohne Umschlag von wasser-gefährdenden Stoffen) wird über die Schulter über eine biologisch aktive Bodenpassage oder in ein Rainclean-System (Adsorberanlage) zur Versickerung kommen.

Die Platzflächen werden mit Stellplatten so abgegrenzt, dass sie bei Starkregen kurzzeitig als Retentionsflächen eingestaut werden können.

Da der GEP seinen Planungshorizont lange überschritten hat, sind die Angaben kaum verlässlich. Bei der Verwendung der Angaben im GEP, könnte sich das Überstaurisiko ungewollt deutlich vergrössern.

Die Speicherung und Wiederwendung des Regenwassers ist zu begrüssen. Es ist jedoch ein Widerspruch, das Speichervolumen auch als Retention nutzen zu wollen. Die Bewirtschaftungsziele der Wiederverwendung (möglichst volle Speicher) stehen den Zielen der Retention entgegen (möglichst leere Speicher). Das Speichervolumen ist nur anteilmässig anzurechnen oder mittels Langzeitsimulation nachzuweisen, weil sonst das Überstaurisiko (SN EN 752) im Industriegebiet steigt.

Bei den Massnahmen EW-1 und EW-3 wird die Festlegung in den SBV verlangt. Die meisten Bestimmungen in § 18 der SBV sind mehrheitlich bereits materiell im GSchG und GSchV geregelt und bedürfen keiner Wiederholung. Sie regeln die Entwässerung nicht konkret für das vorliegende Projekt.

Mit der Tabelle 5-24 im UVB wird die Entwässerung der Dach- und Platzflächen geregelt. Aufgrund dieser Tabelle gehen wir von einer vollständigen Versickerungspflicht des nicht verschmutzten Abwassers aus.

#### *Betriebsabwasser*

Der gesamte Abwasseranfall Bell Holinden beträgt gemäss Bericht ca. 48'000 m<sup>3</sup> pro Jahr. Der Anfall des Produktionsabwassers beträgt ca. 42'000 m<sup>3</sup> pro Jahr / ca. 210 m<sup>3</sup> pro Arbeitstag. Das Produktionsabwasser bzw. stärker belastetes Reinigungsabwasser wird in einer Neutralisationsanlage aufbereitet (Einstellung pH-Wert, CSB-Messung).

Eine genaue Angabe über die mit dem Abwasser eingeleiteten Frachten wird im Bericht nicht gemacht. Diese Frachten sind im Baugesuch aufzuzeigen. Sollte sich zeigen, dass der Betrieb aufgrund

dieser Angaben als Grosseinleiter deklariert wird, bleibt eine weitere Vorbehandlung des Abwassers und der Abschluss eines Frachtbegrenzungs-Vertrags mit der ARA Falkenstein vorbehalten.

Aus den Unterlagen ist nicht ersichtlich, ob das Abwasser von den LKW-Reinigungen in der Neutralisationsanlage vorbehandelt, oder ob eine entsprechende separate Abwasservorbehandlung erstellt wird. Dies ist ebenfalls im Rahmen des Baugesuchs aufzuzeigen.

### **2.9.3 Nebenbewilligungen**

#### *Niederschlagsabfluss*

Für die Versickerung und Einleitung von nicht verschmutztem Abwasser ist gemäss § 80 Abs. 2 und § 83 Abs. 3 lit. a Gesetz über Wasser, Boden und Abfall (GWBA) und § 22 und Anhang II Verordnung über Wasser, Boden und Abfall (VWBA) eine kantonale Bewilligung erforderlich. Diese Bewilligung wird durch das Bau- und Justizdepartement, vertreten durch das Amt für Umwelt, erteilt.

#### *Betriebsabwasser*

Für den Betrieb der Abwasservorbehandlungsanlagen (Neutralisationsanlage, etc.) sowie für die Einleitung des vorbehandelten Abwassers in die Kanalisation ist nach Art. 12 GSchG, Art. 7 GSchV sowie § 95 GWBA eine kantonale Bewilligung erforderlich. Diese Bewilligung wird durch das Bau- und Justizdepartement, vertreten durch das Amt für Umwelt, erteilt.

#### **Antrag 3 zur Anpassung der Unterlagen vor der öffentlichen Auflage**

Die Versickerungspflicht ist basierend auf den in der Tabelle 5-24 aufgeführten Flächen in § 18 der SBV festzulegen. Dafür sind Abs. 1, 2, 4, 5 und 6 des § 18 der SBV mit konkreten Vorgaben für die jeweiligen Flächen zur Versickerung des nicht verschmutzten Regenwassers zu ersetzen.

Für die Havarieschieber sind Interventionszeiten mit der Wasserversorgung Oensingen festzulegen. Diese sind in den SBV verbindlich festzuschreiben.

#### **Antrag B zur Berücksichtigung im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens**

Mit der Einwohnergemeinde ist abzuklären, ob ein Überstaunachweis für die Kanalisation zu führen ist.

Dem Amt für Umwelt sind folgende Unterlagen einzureichen:  
Entwässerungskonzept des gesamten Areals Bell Holinden mit Dimensionierung der Versickerungsanlagen und Retentionsmassnahmen nach VSA Regelwerk.

Kanalisationsplan, Abwasseranfallstellen, anfallende Abwassermengen, Abwasserinhaltsstoffe, Typ- und Verfahrensbeschrieb der Abwasservorbehandlungsanlage mit Anlageschema etc. sowie allfällig erforderlicher Frachtvertrag mit der ARA Falkenstein.

Es ist aufzuzeigen, ob das Abwasser von den LKW-Reinigungen in der Neutralisationsanlage vorbehandelt wird oder ob eine entsprechende separate Abwasservorbehandlung erstellt wird.

#### **Hinweis / Empfehlung b**

In der Regel werden Versickerungsanlagen auf einen Spitzenregen mit einer Wiederkehrperiode von 10 Jahren ausgelegt, was zu entsprechend grossen Anlagen führt. Sollten die Freiflächen für eine Versickerung über den Oberboden auf dem Areal nicht genügen, besteht die Möglichkeit, das Wiederkehrintervall zu reduzieren und die Anlage entsprechend kleiner zu dimensionieren. Da mit dem gewählten Regen ( $z = 1$ ) sichergestellt ist, dass das erste "Abwaschen" der Flächen über die belebte Bodenschicht versickert, kann für stärkere Regenfälle ein vorgeschalteter Überlauf in eine parallele unterirdische Versickerungsanlage akzeptiert werden.

Sollten zukünftig auf den neuen Dachflächen Photovoltaikanlagen vorgesehen sein, sind diese Regenflächen grundsätzlich immer über eine begrünte, biologisch aktive Humusschicht (Oberbodenpassage,

Versickerung Typ a) zu versickern. Wir verweisen diesbezüglich auch auf das Merkblatt "Reinigung und Entwässerung von Flächen mit Photovoltaikanlagen und Sonnenkollektoren sowie Glasdächern" des Amtes für Wasser und Abfall des Kantons Bern.

## **2.10 Boden**

### **2.10.1 Ausgangslage**

Bei Erdarbeiten, die den Boden (Ober- und Unterboden) betreffen, gelangen Art. 6 und 7 der Verordnung über Belastungen des Bodens (VBBö) sowie Art. 18 der Abfallverordnung (VVEA) zur Anwendung. Abzutragender Boden muss schonend behandelt und als Boden weiterverwertet werden. Weiter muss sichergestellt sein, dass temporär beanspruchter Boden (z.B. durch Installationsflächen und Depots) keine Verdichtungen oder andere Strukturveränderungen erleidet.

### **2.10.2 Auswirkungen des Vorhabens und deren Beurteilung**

Im Rahmen des Projekts wird auf einer Fläche von 64'200 m<sup>2</sup> natürlich gewachsener Boden abgetragen; dabei fallen ca. 19'200 m<sup>3</sup> Oberboden und 38'400 m<sup>3</sup> Unterboden an. Der anfallende abgetragene Boden kann nur zu einem geringen Anteil im Gestaltungsplanperimeter wiederverwendet werden. Der grösste Teil des anfallenden Bodenmaterials ist ausserhalb des Areals wiederzuverwenden.

Mit den Massnahmen Bo-1 und Bo-2 wird sichergestellt, dass ein Bodenschutzkonzept erstellt wird und eine Bodenkundliche Baubegleitung eingesetzt wird. Im Rahmen des Bodenschutzkonzeptes ist die fachgerechte Wiederverwertung des abgetragenen Bodens aufzuzeigen.

## **2.11 Belastete Standorte / Altlasten**

Gemäss dem kantonalen Kataster der belasteten Standorte (KbS) liegen keine belasteten Standorte im Projektperimeter. Die Angaben im Kapitel 5.9 des UVB sind grundsätzlich korrekt.

### **Hinweis / Empfehlung c**

Für die Planungssicherheit empfehlen wir der Bauherrschaft, vor Baubeginn innerhalb des Projektperimeters Sondierungen in Bezug auf allfälliges verschmutztes Untergrundmaterial durchzuführen.

## **2.12 Abfälle und umweltgefährdende Stoffe**

Die Auswirkungen des Vorhabens sind im UVB richtig beschrieben und entsprechende Massnahmen formuliert.

## **2.13 Umweltgefährdende Organismen**

Die beanspruchten Flächen sind nach heutigem Wissen nicht mit Neophyten befallen. Dies wird im UVB korrekt beschrieben.

Während der Bauphase besteht das Risiko, dass invasive Neophyten aktiv verbreitet werden oder sich diese auf offenen Bodenflächen neu ansiedeln. In der Betriebsphase können sich bei nicht regelmässiger Kontrolle Neophyten spontan ansiedeln oder ausbreiten. Während der Bauphase darf kein mit invasiven Neophyten verunreinigter Boden angenommen werden, auch wenn die Flächen anschliessend versiegelt werden. Mit der im UVB aufgeführten Massnahme NEO-1 und § 15 Abs. 2 der SBV wird dem Risiko Rechnung getragen.

## **2.14 Störfallvorsorge und Katastrophenschutz**

### **2.14.1 Ausgangslage**

Der Planungssperimeter ist heute nicht überbaut. Die südöstliche Ecke von GB Nr. 1141 überlappt mit dem sogenannten Konsultationsbereich der Autobahn A1 (Art. 11a, Abs. 2 Störfallverordnung; StFV). Damit muss die Einwohnergemeinde Oensingen als zuständige Behörde bei der StFV-Vollzugsbehörde eine Stellungnahme zur Beurteilung des Risikos einholen.

Nach dem im Rahmen des Projekts „6-Streifen-Ausbau N01 Luterbach-Härkingen“ erstellten Kurzbericht gemäss StFV liegen die Personenrisiken des Segmentes 3329 im unteren Übergangsbereich des sogenannten W/A-Diagramms (Wahrscheinlichkeit/Ausmass-Diagramm).

Der Betrieb Bell Holinden wird Kälteanlagen benötigen. Es ist davon auszugehen, dass Ammoniak als Kältemittel eingesetzt wird. Zudem ist eine Diesel- und Wasserstoff-Tankstelle, exklusiv für betriebseigene Fahrzeuge, geplant.

Das Kapitel 5.12 Störfallvorsorge, Katastrophenschutz wurde aufgrund des Beurteilungsberichts des Amtes für Umwelt vom 26. März 2020 überarbeitet und ergänzt. Dabei flossen unsere Hinweise / Empfehlungen vollständig ein.

### **2.14.2 Auswirkungen des Vorhabens und deren Beurteilung**

Mit der Schaffung von Arbeitsplätzen im Wirkungsbereich von Störfallquellen kann bei einem Störfall die potenzielle Opferzahl zunehmen. Die Summenkurve des W/A-Diagramm liegt wegen den Benzinszenarien oberhalb des akzeptablen Bereichs. Wird bei einem Unfall mit einem Benzin-Tanklastwagen das Ladegut freigesetzt und entzündet, muss in einem Radius von bis zu 50 Metern mit Todesopfern gerechnet werden. Da der Projektperimeter  $\geq 75$  Meter von der Autobahn entfernt ist, muss mit dem Projekt Bell Holinden nicht mit einer erheblichen Erhöhung des Risikos gerechnet werden. Damit erübrigt sich im Planungsverfahren eine weitere Koordination mit der Störfallvorsorge.

Gemäss dem UVB ist zum heutigen Zeitpunkt offen, ob der Betrieb Holinden unter die Bestimmungen der StFV fallen wird. Mit den Massnahmen ST-2 und ST-3 sollte die Prüfung dieses Aspektes sichergestellt sein.

Das Amt für Umwelt (R. Burren) wurde am 8. Juni 2020 vom Büro Wälchli, Architekten und Partner AG kontaktiert. Gemäss der Aussage von Herrn M. Wiedmer soll eine Kälteanlage mit ca. 2.4 t Ammoniak gebaut werden. Falls dies zutrifft, untersteht der Betrieb Bell Holinden der StFV und die Bell Schweiz AG muss dem Amt für Umwelt einen Kurzbericht gemäss Art. 5 StFV einreichen. Die Einschätzung des möglichen Schadensausmasses ist nach den Vorgaben des Handbuchs Störfallvorsorge bei Kälteanlagen vorzunehmen.

Zum Rückhalt von kontaminiertem Löschwasser oder ammoniakhaltigem Wasser von Hydroschildern, die bei einem Kälteanlagen-Störfall eingesetzt werden könnten, sind bereits entsprechende Vorkehrungen geplant (Massnahmen GW-5, GW-7, EW-4, EW-5 und ST-5).

Im überarbeiteten UVB wird die Meteorwasserentwässerung detaillierter beschrieben (Seite 98). Uns fällt auf, dass weder bei den Umschlagplätzen noch bei den "weiteren Platz- und Verkehrsflächen" ein Havarieschieber zum Rückhalt von ammoniakhaltigem Wasser bei einem Störfall erwähnt wird. Wir gehen davon aus, dass auf dem Dach Kondensatoren (Rückkühler) der Kälteanlage aufgestellt werden. Auch aus diesem Bereich muss das Wasser bei einem Störfall zurückgehalten werden können.

Gebindelager (Reinigungsmittel, Desinfektionsmittel, Schmiermittel) sind meldepflichtig, die Dieseltankstelle ist bewilligungspflichtig (Massnahmen GW-4, GW-6, EW-7 und ST-4).

Desinfektionsmittel sind meistens sehr giftig für Wasserorganismen. Der Umschlagplatz für flüssige Gefahrstoffe muss gemäss dem interkantonalen Leitfaden "Absicherung und Entwässerung von Güterumschlagplätzen" geplant und gebaut werden.

Sollte an der Dieseltankstelle auch Harnstofflösung (AdBlue®) und/oder Biodiesel angeboten werden, ist der interkantonale Leitfaden "Tankstellenentwässerung für Ethanol enthaltende Treibstoffe, Biodiesel und Harnstoff" anzuwenden.

### **2.14.3 Nebenbewilligungen**

Die geplante Dieseltankstelle erfordert eine gewässerschutzrechtliche Bewilligung gemäss Art. 19 Abs. 2 GSchG. Diese Bewilligung wird durch das Bau- und Justizdepartement, vertreten durch das Amt für Umwelt, erteilt.

#### **Antrag 4 zur Anpassung der Unterlagen vor der öffentlichen Auflage**

In das im Massnahmenkatalog Entwässerung im Punkt EW-1 geforderte Entwässerungskonzept müssen Überlegungen zu potenziellen Störfällen der Kälteanlage integriert werden. Der Punkt EW-1 ist entsprechend Satz zu ergänzen.

Der Massnahmenkatalog Entwässerung ist mit dem Einbau eines Trennschiebers in der Schmutzwasserleitung vor Einleitung in die Gemeindekanalisation zu ergänzen. Dieser Schieber ist nach dem Retentionsbecken einzubauen. Alternativ können die beiden vorgesehenen Pumpen mit einem Havarieschalter versehen werden.

#### **Hinweis / Empfehlung d**

Wir empfehlen, die Liste im Kapitel 5.12.1 des UVB mit dem Handbuch Störfallvorsorge bei Kälteanlagen zu ergänzen: Störfallvorsorge bei Kälteanlagen, BAFU, Kt. AG, BS, BE, FR, LU, SO, ZH, Mai 2015

### **2.15 Wald**

Das Vorhaben betrifft kein Wald.

### **2.16 Flora, Fauna, Lebensräume**

Das Vorhaben betrifft keine besonders schützenswerten Lebensräume nach Art. 18 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG).

### **2.17 Landschaft und Ortsbild**

Mit der Ortsplanungsrevision wurden die Gebäudehöhen auf 30 Meter festgesetzt. Die vorgelegte Planung bewegt sich in diesem Rahmen. Richtigerweise wird darauf hingewiesen, dass insbesondere in den nächsten Jahren diese Bauten prägend in Erscheinung treten werden, denn die aktuell in der Umgebung befindlichen Bauten überschreiten zumeist 15 Meter nicht. Hinsichtlich der Einpassung der Bauten und Anlagen werden in den SBV Vorgaben gemacht (Fassadengestaltung etc.).

### **2.18 Kulturdenkmäler, archäologische Stätten, historische Verkehrswege**

Im Perimeter des Projekts gibt es keine Kulturdenkmäler und es sind auch keine archäologischen Funde bekannt.

### **3 Gesamtbeurteilung**

#### **3.1 Anmerkung zu den eingereichten Unterlagen**

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

In unserer Beurteilung schlagen wir vor, den UVB und die SVB punktuell zu ergänzen. Nach diesen Anpassungen sind wir der Meinung, dass er für eine Beurteilung im Rahmen des Nutzungsplanverfahrens ausreicht und den gesetzlichen Anforderungen entspricht, die insbesondere in Art. 10 b USG festgehalten und im UVP-Handbuch<sup>1</sup> weiter präzisiert sind.

#### **3.2 Auswirkungen auf die Umwelt und deren Beurteilung**

Das Vorhaben beeinträchtigt die Umwelt auf verschiedenste Weise. Folgenden Aspekten kommt dabei besondere Bedeutung zu (untergeordnete Aspekte werden hier nicht mehr aufgeführt):

*Induzierter Verkehr/Luftreinhaltung/Strassenlärm:* Gemessen an der relativ hohen Vorbelastung der Region (Nähe Autobahn A1), ist die Mehrbelastung durch den Verkehr gering. Im Sinne des Vorsorgeprinzips sind dennoch Massnahmen zur Minimierung des erzeugten Verkehrs zu suchen (Mobilitätsmanagement, Parkplatzzahl etc.). Es liegt ein Mobilitätskonzept vor. Damit dem Vorsorgeprinzip Rechnung getragen wird, sind die Massnahmen im Mobilitätskonzept umzusetzen.

*Entwässerung:* Für das Gebiet ausserhalb der Grundwasserschutzzone besteht gemäss dem GEP eine Versickerungsprüfpflicht. Die Versickerung des nicht verschmutzten Abwassers wurde mit der Tabelle 5-24 des UVB geregelt. Die konkreten Bestimmungen für die jeweiligen Flächen sind in den SBV festzulegen.

*Bodenschutz:* Im Rahmen des Projekts wird auf einer Fläche von 64'200 m<sup>2</sup> natürlich gewachsener Boden abgetragen. Im Rahmen eines Bodenschutzkonzepts werden die Rahmenbedingungen zur Einhaltung der Bodenschutzgesetzgebung geregelt.

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.

Nach erfolgter Projektauflage wird das Amt für Umwelt in Kenntnis allfälliger neuer Grundlagen (z.B. Einsprachen) dem Gemeinderat von Oensingen entsprechende Empfehlungen und Anträge als Entscheidungsgrundlage unterbreiten. Dabei zieht das Amt für Umwelt nötigenfalls andere kantonale Amtsstellen bei.

**AMT FÜR UMWELT  
DES KANTONS SOLOTHURN**



Oberholzer Frank  
Teilprojektleiter Umwelt

<sup>1</sup> Bundesamt für Umwelt, 2009: UVP-Handbuch