

Kein Platz für Fahrende in Härkingen

Härkingen will auf einem Areal Gewerbe, der Kanton einen Platz für Fahrende. Jetzt stellt sich das Verwaltungsgericht hinter die Gemeinde.

Vanessa Naef, Raphael Karpf

Erfolg für die Gemeinde Härkingen: Das Solothurner Verwaltungsgericht hat am 15. Mai die Beschwerde der Gemeinde gegen den Regierungsrat im Zusammenhang mit dem geplanten Standplatz für Fahrende vollumfänglich gutgeheissen.

Streitpunkt ist das Grundstück des ehemaligen kantonalen Werkhofs im Osten der Gemeinde. Auf seinem Grundstück will der Kanton einen Standplatz für Fahrende erstellen – ganz zum Unwillen der Gemeinde, die sich seit Bekanntwerden 2024 juristisch dagegen stemmt. Gemeindepräsident André Grolimund hatte betont, dass sich die Gemeinde mit allen Mitteln wehren wolle. Der Kanton seinerseits will Härkingen sowie Biberist als Standort für Fahrende in den Richtplan 2026 aufnehmen. Über den Richtplan wird noch der Kantonsrat debattieren.

Bisher liegt das Areal, das dem Kanton gehört, brach und in einer Zone für öffentliche Bauten und Anlagen. Die Gemeinde will es in eine Gewerbezone umzonen und hat dies mit der Ortsplanungsrevision



Um dieses Grundstück mit dem alten Werkhof drauf dreht sich die Debatte.

Bild: Bruno Kissling

getan. Doch der Regierungsrat hatte die Ortsplanung nur mit Vorbehalt genehmigt und dieses Grundstück von seiner Genehmigung ausgeschlossen. Der Kanton will die öffentliche Zone beibehalten, um den Standplatz zu realisieren. Dagegen erhob die Gemeinde Beschwerde.

Die Parzelle sei aufgrund ihrer exponierten Lage am Ortseingang «vollkommen ungeeignet» als Standplatz für Fahrende, argumentierte Härkingen. Ausserdem würde das öffentliche Interesse überwiegen, die Nutzungsplanung sei Sache der Gemeinde. Diese verfügt nur noch über wenig Gewerbe-

bauland, und das Areal sei dazu geeignet, auch wegen der Verkehrsanbindung.

Die Begründung des Gerichts

Das Verwaltungsgericht gibt nun der Gemeinde recht. Der Richtplan halte nur eine «Planungsabsicht» fest, ist im

Solothurn und die Fahrenden

Schweizer Fahrende sind anerkannte Minderheiten, die Kantone sind verpflichtet, ihnen Standplätze zur Verfügung zu stellen. Im Kanton Solothurn fehlen aber seit Jahren ausreichend Plätze. Es scheiterte immer am Widerstand

der jeweiligen Gemeinden. Zuletzt plante der Kanton, Plätze mit je etwa 10 Stellplätzen in Härkingen und Biberist zu realisieren. Mit dem Urteil des Verwaltungsgerichts ist der Platz in Härkingen aber nicht länger eine Option.

Urteil nachzulesen. Noch seien keine definitiven Standorte für die Stellplätze festgelegt worden. Darum widerspreche es auch nicht dem Richtplan, das Grundstück, das die Regierung ins Auge gefasst hat, umzuzonen. Salopp gesagt bedeutet dieses Urteil: Der Kanton muss halt ein anderes Grundstück suchen.

Auch rechtlich verhebt das Vorgehen des Regierungsrats gemäss Gerichtsurteil nicht. Um die Umzoning zu verhindern, hätte der Kanton selber Einsprache erheben oder aber eine Planungszone erlassen müssen. Beides ist aber nicht passiert. Darum waren die Hürden, die Umzoning nachträglich doch noch zu verhindern, deutlich höher. Konkret müsste

die Umzoning «rechtswidrig oder offensichtlich unzumutbar sein oder übergeordneten Planungen widersprechen», so das Verwaltungsgericht. Diese Voraussetzungen seien aber alle nicht erfüllt.

In kurz: «Die Beschwerde der Einwohnergemeinde Härkingen ist deshalb gutzuheissen.» Damit ist auf diesem Areal kein Standplatz für Fahrende mehr möglich – vorausgesetzt, das Urteil wird rechtskräftig. Innert 30 Tagen könnte der Kanton beim Bundesgericht Beschwerde einlegen.

Die Gemeinde Härkingen publizierte das Urteil am Mittwoch auf der Website und schrieb dazu: «Der Gemeinderat nimmt vom Urteil des Verwaltungsgerichts erfreut Kenntnis.»

Hier kommt eine Brücke angefliegen

In der Nacht auf Mittwoch wurde über der A2 bei Härkingen Millimeterarbeit geleistet. Ein Meilenstein für den neuen Fuss- und Veloweg.

Béatrice Scheurer

Dienstagabend, 23 Uhr, an der A2 bei Härkingen: Trotz später Stunde ist entlang der Autobahn einiges los. Rund 30 Bauarbeiter stehen für ihren Einsatz parat und gönnen sich vor dem Startschuss einen letzten Happen. In dieser Nacht wird die neue Fussgänger- und Velobrücke über die A2 gehoben, die künftig die Härkinger Industrie mit dem Bahnhof Egerkingen verbindet.

Auch die Hauptdarstellerin steht für ihren grossen Auftritt bereit. Oder besser gesagt: Sie hängt bereit. An einem mächtigen 400-Tonnen-Pneukran, der mitten auf der Autobahn steht. Sein Ausleger ragt weit in den schwarzen Nachthimmel. Um den Pneukran installieren zu können, wurde die A2 in beiden Fahrtrichtungen zunächst von je drei auf zwei Spuren und später auf eine Spur reduziert. Die 42 Meter lange und 66 Tonnen schwere Brücke kam um etwa 21.30 Uhr in einem Stück angeliefert.

Einmal eine Vollsperrung erleben

Für das grosse Finale – das Einheben der Brücke – muss die A2 für rund 15 Minuten vollständig gesperrt werden. Der Verkehr wird in dieser Zeit angehalten, eine Umleitung gibt es nicht. Doch noch rollen zu viele Autos und Lastwagen über die Autobahn, wie Andreas Lüdi von der Nationalstrassen Nordwestschweiz AG (NSNW) er-



Die Brücke schwebt heran und wird langsam abgesenkt.

Bild: Bruno Kissling

klärt, die für den Unterhalt des Schweizer Autobahnnetzes zuständig ist. Deshalb heisst es vorerst: warten.

Kantonsingenieur Roger Schibler, Urs Kurth, Projektleiter Kunstbauten beim Amt für Verkehr und Tiefbau, sowie Pascal Guignard vom Ingenieurunternehmen Gruner, das die Brücke entworfen hat, beobachten das Treiben. «Dass ich mal erleben darf, dass die Autobahn komplett gesperrt wird», sagt Schibler mit einem Lachen.

Ein paar Dutzend Zuschauerinnen und Zuschauer sind anwesend. «Es ist für alle etwas Spezielles, auch für die Bauarbeiter», betont der Kantonsingenieur. Einige hätten ihre Verwandten mitgenommen. Und: Politikerinnen und Politiker seien bewusst keine vor Ort. «Die Arbeiter sollen im Mittelpunkt stehen.» Um kurz nach 23.30 Uhr ist es so weit, der Startschuss fällt. Die Mitarbeiter des NSNW und der Baufirmen verständigen sich über Funk. Der Verkehr wird angehalten, Stille kehrt ein. Der Kran dreht die Brücke in der Luft und hebt sie über die Betonfundamente. Auf beiden Seiten stehen Bauarbeiter bereit, die den Stahlkoloss in Empfang nehmen und Schritt für Schritt positionieren. Es handelt sich um Millimeterarbeit. Mit Zollstock und Wasserwaage wird gemessen und die Brücke provisorisch fixiert. In den kommenden Tagen folgt die Endmontage, bei der die Widerlager einbetoniert wer-

den. Später erhält die Brücke noch ihren Asphaltbelag. Einer der Mitarbeiter ist Nino Oswald von der Baufirma Senn. Nach 15 Minuten gibt er über Funk das Signal: «Gäh mer dr Verkehr wider frei, he.» Er und seine Kollegen klatschen sich ab. «Super.» «Bravo.» «Tipp-topp.»

Ob das Ganze auch hält? Eine Handvoll Bauarbeiter stellt sich auf die Mitte der Brücke und hüpf mit einem Lachen auf der Stelle. Zufriedene Gesichter allenthalben – auch bei den Kantonsvertretern und beim Planer. «Es ist immer schön zu sehen, wenn ein Bauwerk fertiggestellt wird», sagt Pascal Guignard. Diesen Moment wolle er sich jeweils nicht nehmen lassen. Die Planungsarbeiten haben im Frühjahr 2023 begonnen, damit handle es sich um ein sehr zügiges Projekt. Mit ihrer grau-grünen Farbe

passt die Konstruktion zu ihrer Nachbarin, der Eisenbahnbrücke. Laut Guignard fügt sie sich optimal in die gesamte Umgebung ein, das habe beim Variantenstudium eine grosse Rolle gespielt.

Bis in die frühen Morgenstunden im Einsatz

Nach und nach macht sich das Publikum auf den Heimweg und um etwa 00.30 Uhr packen auch Roger Schibler, Urs Kurth und Pascal Guignard zusammen. Für die Bau- und Strassenarbeiter gibt es aber noch keinen Feierabend. Der Pneukran muss zurückgebaut und weitere Arbeiten an der Brücke erledigt werden. «Wir sind wohl noch etwa bis um fünf Uhr da», sagt Nino Oswald. Angefangen haben er und seine Kollegen um 18 Uhr. «Dafür», sagt er mit einem Strahlen, «haben wir morgen frei.»

Die neue Fuss- und Veloverbindung

Die Brücke und damit auch der gesamte Fuss- und Veloweg können voraussichtlich ab August genutzt werden. Die Gesamtkosten für die 1,35 Kilometer lange Strecke belaufen sich gemäss aktuellem Stand auf 3,4 Millionen Franken. Ungefähr 40 Prozent der Kosten werden durch das Agglomerationsprogramm des Bundes finanziert. Die verbleibenden 2 Millionen trägt der Kanton Solothurn.

Für die Region handelt es sich um ein bedeutendes Bau- und Verkehrsprojekt. Mit dem Einheben der neuen Brücke wurde nun ein wichtiger Meilenstein erreicht. Der Kanton hält fest: «Dieses Bauvorhaben ist ein entscheidender Schritt, um den Langsamverkehr im Gäu nachhaltig zu fördern und die Lebensqualität sowie die Verkehrssicherheit in der Region langfristig zu sichern.» (bey)