

Einwohnergemeinde Schönenwerd

# Gestaltungsplan Nabholz-Areal

Verkehrsgutachten



14.02.2025 | Version 002

### Auftraggeber/in

Sineo AG  
Fabian Schmid  
C.F. Bally-Strasse 36  
5012 Schönenwerd

### Verfasser/in

BSB + Partner Ingenieure und Planer AG  
Manuel Bugmann  
Von Roll-Strasse 29, 4702 Oensingen  
Tel. 062 388 38 38  
E-Mail: manuel.bugmann@bsb-partner.ch

### Dokumentinfo

Dokument	Projektnummer <b>66135</b>	Anzahl Seiten <b>34</b>
Koreferat <b>Simon Friedli</b>	Datum <b>14.02.2025</b>	Kürzel <b>sif</b>
Ablageort <a href="https://bsbpartnerch.sharepoint.com/sites/66135VerkehrskonzeptGPNabholz-Areal/FreigegebeneDokumente/General/07%20Berichte/21%20Studie/Bericht%20Verkehr%20250214.docx">https://bsbpartnerch.sharepoint.com/sites/66135VerkehrskonzeptGPNabholz-Areal/FreigegebeneDokumente/General/07 Berichte/21 Studie/Bericht Verkehr 250214.docx</a>		Gedruckt <b>05.03.2025</b>

### Änderungsverzeichnis

001	1. Entwurf	bug	04.02.2025
002	Def. Version	bug	05.03.2025

---

## Inhaltsverzeichnis

1.	Ausgangslage/Anlass der Planung	5
2.	Ausgangslage Verkehr	5
2.1.	Verkehrsbelastung	5
2.2.	Öffentlicher Verkehr	5
2.3.	Heutige Erschliessung und Parkierung	6
3.	Projektbeschreibung	8
4.	Abstellplätze für Motorfahrzeuge	12
4.1.	Grundlagen	12
4.2.	Künftiger Bedarf an Abstellplätze für Motorfahrzeuge	12
5.	Verkehrserzeugung Motorfahrzeuge	15
5.1.	Grundlagen	15
5.2.	Bestehende Verkehrserzeugung	16
5.3.	Künftige Verkehrserzeugung	16
6.	Auswirkungen auf das Verkehrsnetz	17
6.1.	Mehrbelastung des Strassennetzes	17
6.2.	Anschlussknoten	18
6.3.	Anschlüsse an Kantonsstrasse	20
6.4.	Anschlüsse Gemeindestrassen	21
7.	Durchwegung Areal	22
8.	Fazit	24

## Tabellen

Tabelle 1: Heutige Anzahl an Autoabstellplätze auf dem Nabholzareal	7
Tabelle 2: Wohnungsspiegel gemäss Richtprojekt (Stand: 20. Dezember 2024)	9
Tabelle 3: BGF Gewerbe pro Baufeld	9
Tabelle 4: Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge gemäss Richtprojekt	10
Tabelle 5: Bedarf an Abstellplätze pro Baufeld und Nutzende in den Neubauten	13
Tabelle 6: Bedarf an Abstellplätze für Motorfahrzeuge (*ohne Bereiche 5 und 6)	14
Tabelle 7: Vergleich Bedarf und Angebot gemäss Richtprojekt an Autoabstellplätze	15
Tabelle 8: Heutige Verkehrserzeugung durch die Nutzung des Areals	16
Tabelle 9: Prognostizierte Verkehrserzeugung durch die künftige Nutzung des Areals	16

---

## Abbildungen

Abbildung 1 Verkehrsbelastung gemäss GVM Kanton Solothurn	5
Abbildung 2 ÖV-Güteklassen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs	6
Abbildung 3 Übersicht bestehende Erschliessung und Parkierung auf dem Nabholz-Areal	7
Abbildung 4: Richtprojekt (Husistein & Partner AG, Stand: 20 Dezember 2024) mit Bez. der Baufelder gem. GP	8
Abbildung 5: Untergeschoss Richtprojekt (Husistein & Partner AG, Stand: 20,12,2024)	10
Abbildung 6: Erschliessungs- und Parkierungskonzept (Husistein & Partner AG, Stand: 14.02.2025)	11
Abbildung 7 Zusammenfassung der verschiedenen Baufelder in Bereiche mit gemeinsamer Parkierung	14

Abbildung 8 Verkehrsbelastung 2030 gem. GVM Kt. Solothurn und Zunahme durch die künftige Nutzung	17
Abbildung 9 Mehrbelastung Knoten Gösgerstrasse-C.F. Ballystrasse während der ASP	18
Abbildung 10 Mehrbelastung Knoten Aarauerstrasse-Gösgerstrasse während der ASP	19
Abbildung 11: Mehrbelastung Knoten Aarauerstrasse-Weiermattstrasse während der ASP	19
Abbildung 12: Durchwegung zwischen Baufelder A1-A5 und C1-C2 (arcoplan klg, 28.01.2025, eig. Ergänzung)	23

## Anhang

Anhang I Sichtweiten	25
Anhang II Schleppkurven	29

## 1. Ausgangslage/Anlass der Planung

Die Einwohnergemeinde Schönenwerd hat am 24. März 2023 den Gestaltungsplan «Nabholz-Areal» mit Sonderbauvorschriften den kantonalen Behörden (Amt für Raumplanung) zur Vorprüfung eingereicht. Der entsprechende Vorprüfungsbericht liegt seit dem 21. Juni 2024 vor. Zum Thema Verkehr sind Nachforderungen und Präzisierungen zur Erschliessung, zur übergeordneten Verkehrsplanung (inkl. Parkierung) und zum Fuss- und Veloverkehr formuliert worden. Mit vorliegendem Verkehrsgutachten werden diese Themen abgehandelt.

## 2. Ausgangslage Verkehr

### 2.1. Verkehrsbelastung

In der näheren Umgebung des Planungsperimeters finden sich keine Verkehrszählstellen des Kantons. Gemäss Gesamtverkehrsmodell des Kantons Solothurn (GVM SO) kann von folgender Verkehrsbelastung ausgegangen werden:

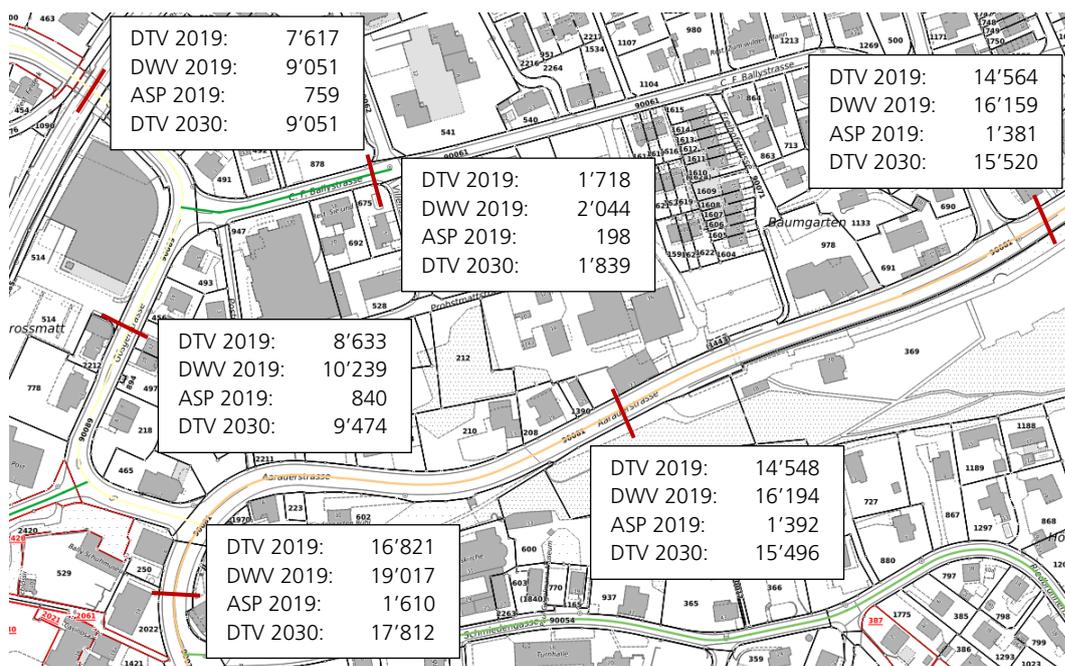


Abbildung 1 Verkehrsbelastung gemäss GVM Kanton Solothurn

### 2.2. Öffentlicher Verkehr

Das Nabholz Areal liegt grösstenteils in der ÖV-Güteklasse C (östlicher Bereich Güteklasse D1). Die nächstgelegene Bushaltestelle Schönenwerd, Tannheim liegt ca. 100 m bis 300 m entfernt und wird von den Buslinien 3 (Aarau-Gretzenbach) 501 (Schönenwerd-Egerkingen) und 519 (Schönenwerd-Lostorf) bedient.

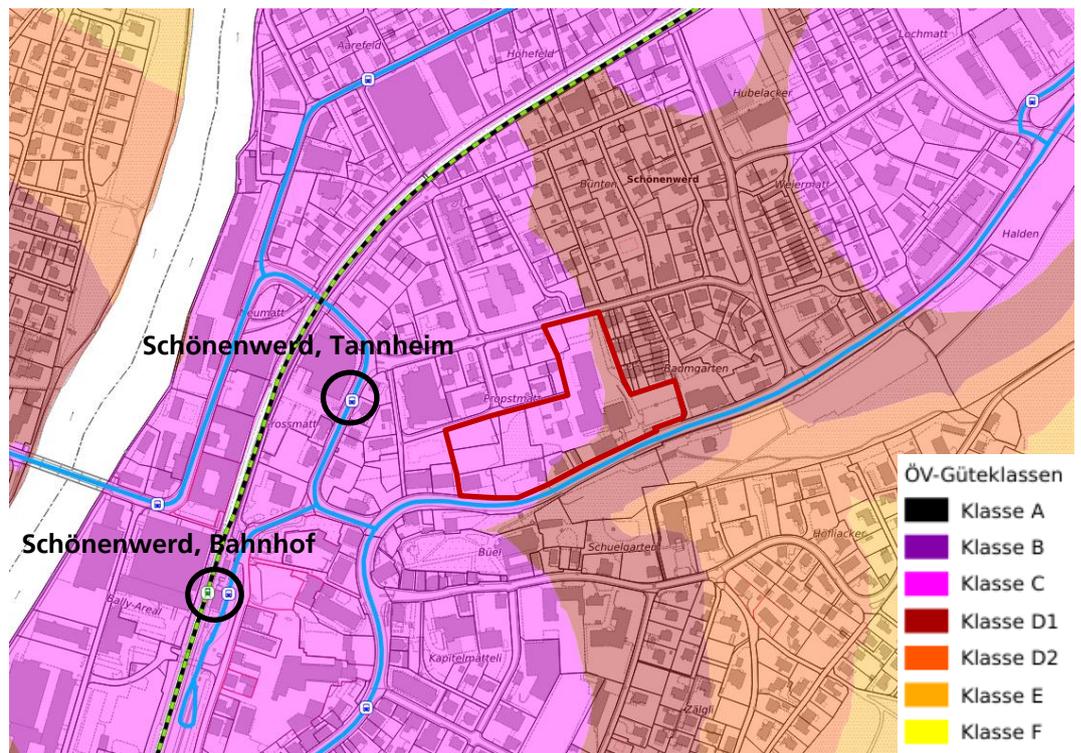


Abbildung 2 ÖV-Güteklassen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs

### 2.3. Heutige Erschliessung und Parkierung

**Bestehende  
Nutzung und  
Erschliessung**

In den Gewerbebauten auf dem Nabholz-Areal (GB Schönenwerd Nr. 719) sind heute verschiedene Unternehmen angesiedelt (Sineo AG, WD comtec, Schreinerei Nabholz sowie diverse weitere kleinere Unternehmen und Mieter). Die Erschliessung der Parzelle sowohl für Personenwagen (PW) als auch für die Anlieferung mittels Last- und Lieferwagen erfolgt über die C. F. Ballystrasse und die Probstmattstrasse (vgl. Abbildung 3). Die drei Mehrfamilienhäuser (GB Nrn. 208/1390, 210 und 214) entlang der Aarauerstrasse sind über drei separate Zufahrten direkt über die Aarauerstrasse (Kantonsstrasse) erschlossen.



Abbildung 3 Übersicht bestehende Erschliessung und Parkierung auf dem Nabholz-Areal

### Parkierung

Die Parkierung findet heute vollständig oberirdisch statt. Insgesamt sind heute 107 Autoabstellplätze auf dem Areal vorhanden. Davon sind 10 Abstellplätze auf der Parzelle GB Nr. 719 im Fremdeigentum. Diese werden durch die Bewohner der östlich angrenzenden Wohnbauten genutzt. Die Autoabstellplätze verteilen sich wie folgt auf die Parzellen (vgl. Abbildung 3):

Nutzung/Parzelle	Anz. Autoabstellplätze
Gewerbe, GB Nr. 719	81
Fremdeigentum, GB Nr. 719	10
MFH, GB Nrn. 208 und 1390	6
2 MFH, GB Nrn. 210 und 214	10
<b>Total</b>	<b>107</b>

Tabelle 1: Heutige Anzahl an Autoabstellplätze auf dem Nabholzareal

### 3. Projektbeschreibung

#### Richtprojekt

Als Grundlage für den Gestaltungsplan dient das Richtprojekt von Husstein & Partner AG (vgl. Abbildung 4). Das Richtprojekt sieht ein Mehrfamilienhaus im Norden an der C.F. Ballystrasse (Baufeld A6) sowie 5 neue Mehrfamilienhäuser entlang der Probstmattstrasse vor (Baufelder A1 bis A5), welche teilweise im Erdgeschoss Flächen für eine gewerbliche Nutzung aufweisen. Weiter ist ein Rückbau der bestehenden MFH Aarauerstrasse 5 und 13 mit dem Neubau zweier Gebäude mit Wohnnutzung und gewerbliche Nutzung im EG entlang der Aarauerstrasse (GB Nrn. 210 und 214) geplant (Baufelder C1 und C2). Die bestehenden Gewerbebauten auf GB Nr. 719 sowie das MFH Aarauerstrasse 19 mit oberirdischen Garagen (GB Nrn. 208 und 1390) bleiben erhalten. Der geplante Neubau im Osten des Planungsperimeters (Baufeld C3) weist einen gewerblich genutzten Sockelbau auf, auf dem zwei Wohnbauzeilen sitzen.



Abbildung 4: Richtprojekt (Husstein & Partner AG, Stand: 20 Dezember 2024) mit Bez. der Baufelder gem. GP

#### Wohnungsspiegel

Gemäss Richtprojekt ist bei den Neubauten folgende Anzahl Wohnungen in den Baufeldern gemäss Gestaltungsplan vorgesehen:

Baufeld	2.5-Zi.-Whg	3.5-Zi.-Whg	4.5-Zi.-Whg	Total
A1	2	2	4	8
A2	2	3	8	13
A3	3	3	5	11
A4	2	4	8	14
A5	10	10	1	21
A6	1	4	3	8
C1	0	12	0	12
C2	0	8	0	8
C3	0	4	4	8
<b>Total</b>	<b>20</b>	<b>50</b>	<b>33</b>	<b>103</b>

Tabelle 2: Wohnungsspiegel gemäss Richtprojekt (Stand: 20. Dezember 2024)

#### Gewerbe

Weiter sieht das Richtprojekt folgende Gewerbeflächen in den Neubauten vor:

Baufeld	BGF Gewerbe [m <sup>2</sup> ]
A1	89
A2	89
A5	277
C2	194
C3	635
<b>Total</b>	<b>1'284</b>

Tabelle 3: BGF Gewerbe pro Baufeld

#### Parkierung

Die Parkierung der Autos für die Nutzung der Neubauten soll künftig unterirdisch, verteilt auf vier Autoeinstellhallen erfolgen (vgl. Abbildung 5):

- AEH 1: Baufeld A6
- AEH 2: Baufeld A1 bis A5
- AEH 3: Baufeld C3
- AEH 4: Baufeld C1 und C2

Weiter sind oberirdisch Abstellplätze für Kunden und Besuchende vorgesehen. Die Parkierung für die bestehende Gewerbenutzung erfolgt weiterhin zu einem grossen Teil oberirdisch (vgl. Abbildung 6). Durch den Neubau auf Baufeld C3 sowie der vorgesehenen Zufahrt aber Hauptstrasse gehen 47 oberirdische Abstellplätze verloren. Als Kompensation können Abstellplätze in den Einstellhallen 1 bis 3 genutzt werden. Die Parkierung für die angrenzenden EFH sowie für das MFH Aarauerstrasse 19 bleibt bestehen.



Abbildung 5: Untergeschoss Richtprojekt (Husstein & Partner AG, Stand: 20,12,2024)

Insgesamt sind gemäss Richtprojekt folgende Anzahl an Autoabstellplätze vorgesehen:

	Anz. AP oberirdisch	Anz. AP unterirdisch
Gewerbe, GB Nr. 719	31	-
Fremdeigentum, GB Nr. 719	10	-
GB Nrn. 208 und 1390	6	-
Baufeld A6 (AEH 1)	0	27
Baufeld A1 bis A5 (AEH 2)	14	100
Baufeld C3 (AEH3)	0	53
Baufelder C1 und C2 (AEH 4)	6	25
<b>Total</b>	<b>67</b>	<b>205</b>

Tabelle 4: Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge gemäss Richtprojekt



Abbildung 6: Erschliessungs- und Parkierungskonzept (Husstein & Partner AG, Stand: 14.02.2025)

**Erschliessung MIV**

Die Zu- und Wegfahrt zu den oberirdischen und unterirdischen Autoabstellplätze der Baufelder A1 bis A5 erfolgt über die Probstmattstrasse. Die Ein- und Ausfahrt zur AEH 2 ist dabei so gelegen, dass direkt über die Villenstrasse die C.F. Ballystrasse erreicht werden kann. Von der C.F. Ballystrasse kann über die Weiermattstrasse im Osten bzw. Gösgerstrasse (Hauptverkehrsstrasse reduzierter Typ) die Aarauerstrasse (Hauptverkehrsstrasse) erreicht werden. Die Ein- und Ausfahrt zur AEH 1 (Baufeld A6) erfolgt direkt über die C.F. Ballystrasse. Ebenso erfolgt die Erschliessung der bestehenden Gewerbebauten sowie des Baufelds C3 über die C.F. Ballystrasse. Ergänzend soll dabei jedoch künftig eine Zufahrt von Osten her ab der Aarauerstrasse möglich sein. Das MFH Aarauerstrasse 19 wird unverändert direkt über die Aarauerstrasse erschlossen. Ebenso werden die Baufelder C1 und C2 direkt über die Aarauerstrasse erschlossen. Dahingehend entfallen jedoch die zwei Zufahrten der bestehenden MFH auf GB Nrn. 210 und 214.

**Warenanlieferung**

Die Warenanlieferung mit Lastwagen erfolgt einerseits analog zur heutigen Situation ab der C.F. Ballystrasse zu den bestehenden Gewerbebetrieben, andererseits soll auch eine Zufahrt ab der Aarauerstrasse möglich sein. Für die Baufelder C1 und C2 ist nur eine Anlieferung mit Lieferwagen vorgesehen (keine Lastwagen).

**Fussgänger-  
verbindungen**

Das Erschliessungskonzept sieht als Hupterschliessung für die Fussgänger eine Verbindung zwischen den Baufeldern A1-A5 und C1-C2, zwischen der Fussgängerunterführung der Aarauerstrasse und der C.F. Ballystrasse sowie westseitig um die Bestandesgebäude B2-B4, welche auch die Baufelder C3 und A5 verbindet, vor.

## 4. Abstellplätze für Motorfahrzeuge

### 4.1. Grundlagen

#### Spezifisches Parkfelder-Angebot

Als Richtwert für die Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge gilt Anhang III der kantonalen Bauverordnung (KBV) bzw. die VSS-Norm 40 281 «Parkieren; Angebot an Parkfeldern für Personenwagen» vom 31. März 2019. Diese sehen folgende Richtwerte vor:

- Wohnen:  
1.0 Abstellplätze für Bewohner und 0.1 Abstellplätze für Besucher pro Wohnung
- Industrie, Gewerbe:  
1.0 Abstellplätze für das Personal und 0.2 Abstellplätze für Kunden pro 100 m<sup>2</sup> BGF
- Kundenintensive Dienstleistungsbetrieb:  
2.0 Abstellplätze für das Personal und 1.0 Abstellplätze für Kunden pro 100 m<sup>2</sup> BGF
- Übrige Dienstleistungsbetriebe:  
2.0 Abstellplätze für das Personal und 0.5 Abstellplätze für Kunden pro 100 m<sup>2</sup> BGF

#### Richtprojekt

Als Grundlage für die Berechnung des Bedarfs an Abstellplätze für Motorfahrzeuge dient das Richtprojekt von Husistein & Partner AG (Stand: 20 Dezember 2024). Dabei ist zu erwähnen, dass der Wohnungsspiegel noch nicht definitiv festgelegt ist und sich im Rahmen der weiteren Projektentwicklung noch ändern kann. Ebenso sind auch noch Änderungen in der Gewerbefläche möglich und die künftige Nutzung der Gewerbeflächen ist noch nicht bestimmt.

### 4.2. Künftiger Bedarf an Abstellplätze für Motorfahrzeuge

#### Bedarf Abstellplätze Neubauten

Für die Berechnung des Bedarfs an Abstellplätze wird für gewerbliche Nutzung in den Baufeldern A1 und A2 von einem kundenintensiven Dienstleistungsbetrieb in den Baufeldern A5, C2 und C3 von Gewerbe ausgegangen. Somit ergibt sich für die geplanten Neubauten unter Berücksichtigung der Richtwerte gemäss Kapitel 4.1 und den Nutzungen gemäss Tabelle 2 und Tabelle 3 folgender Bedarf an Abstellplätze:

Baufeld	Bewohner	Besucher	Personal	Kunden
A1	8	0.8	1.8	0.9
A2	13.0	1.3	1.8	0.9
A3	11.0	1.1	0.0	0.0
A4	14.0	1.4	0.0	0.0
A5	21.0	2.1	2.8	0.6
A6	8.0	0.8	0.0	0.0
C1	12.0	1.2	0.0	0.0
C2	8.0	0.8	1.9	0.4
C3	8.0	0.8	6.4	1.3
<b>Total</b>	<b>103</b>	<b>10.3</b>	<b>14.6</b>	<b>4.0</b>

Tabelle 5: Bedarf an Abstellplätze pro Baufeld und Nutzende in den Neubauten

Gemäss VSS-Norm 40 281 sind in Abhängigkeit der ÖV-Erschliessung und des Anteils des Fuss- und Veloverkehrs die Richtwerte für gewerbliche Nutzungen und Dienstleistungsbetriebe zu reduzieren. So kann bei einem Standort-Typ C von einem Bedarf von 50 bis 80 % des Richtwerts ausgegangen werden. Aufgrund der Unsicherheiten bezüglich der künftigen Nutzung und des relativ tiefen Bedarfs je Baufeld für die Gewerbeflächen wird auf diese Reduktion verzichtet.

**Bestehende Nutzungen**

Zusätzlich zum Bedarf durch die Neubauten sind die Abstellplätze gemäss heutigem Bestand für die gewerbliche Nutzung (81 Autoabstellplätze) und jene im Fremdeigentum (10 Autoabstellplätze) auf der Parzelle GB Nr. 719 sowie für das MFH auf der Parzelle GB Nr. 208 (6 Autoabstellplätze) in ihrer Anzahl zu erhalten. Die Parzellen GB Nrn. 210 und 214 sollen neu überbaut werden (Baufelder C1 und C2). Der heutige Bedarf entfällt somit.

**Gesamtbedarf an Abstellplätze**

Die einzelnen Baufelder sowie die bestehenden Nutzungen können basierend auf ihrer Erschliessung und gemeinsamer Parkieranlage (vgl. Abbildung 6) wie folgt in sechs Bereich zusammengefasst werden:

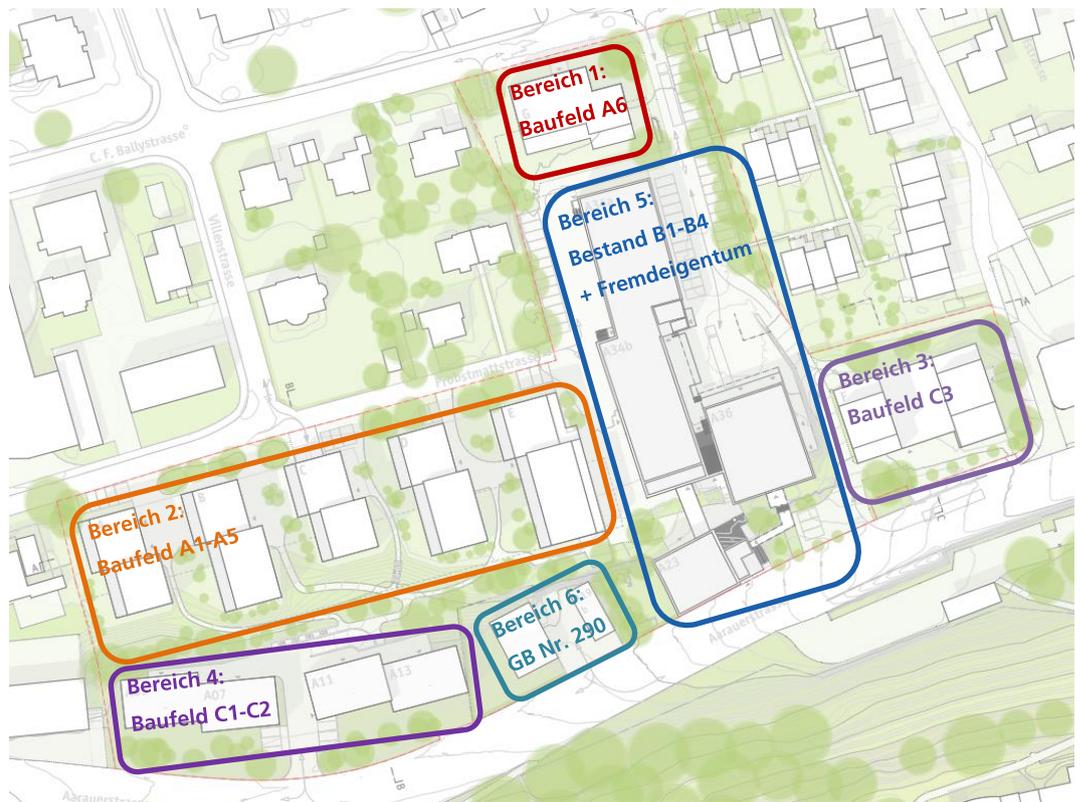


Abbildung 7 Zusammenfassung der verschiedenen Baufelder in Bereiche mit gemeinsamer Parkierung

Die Autoabstellplätze für die Bewohnenden und Angestellten sind bei den Neubauten (Bereiche 1-4) unterirdisch in einer Einstellhalle anzuordnen. Die Abstellplätze für Besuchende und Kunden können oberirdisch angeordnet werden. In der Tabelle 6 ist der Bedarf an Autoabstellplätze aufgeführt. Bei den Bereichen 1-4 wird dabei der Bedarf für oberirdische und unterirdische separat ausgewiesen. Für den Bestand wird auf diese Unterteilung verzichtet.

Bereich	unterirdisch	oberirdisch	Total
1	8	1	9
2	74	10	84
3	15	3	18
4	22	3	25
5	-	-	91
6	-	-	6
<b>Total</b>	<b>119*</b>	<b>17*</b>	<b>233</b>

Tabelle 6: Bedarf an Abstellplätze für Motorfahrzeuge (\*ohne Bereiche 5 und 6)

**Vergleich Bedarf und Angebot**

Die Berechnungen zeigen einen Bedarf von insgesamt 233 Abstellplätze für Motorfahrzeuge. Gemäss Richtprojekt sind insgesamt 272 Abstellplätze vorhanden. Somit können ausreichend Parkierungsmöglichkeiten auf dem Areal bereitgestellt werden. Die 50 oberirdischen Autoabstellplätze, welche gegenüber dem heutigen Zustand entfallen, können in den AEH 1 – 3 kompensiert werden (vgl. Tabelle 7). Im Rahmen des Baugesuchsverfahrens ist die definitive Anzahl an Autoabstellplätze festzulegen. Dabei kann sich der Bedarf gegenüber der vorliegenden Berechnung aufgrund von Abweichungen gegenüber dem Richtprojekt z.B. beim Wohnungsspiegel oder beim Anteil an Gewerbeflächen und deren Nutzungen noch ändern. Grundsätzlich sind jedoch genügend Reserven vorhanden.

Bereich	Bedarf	Angebot	Differenz
1	9	27	+18
2	84	114	+30
3	18	53	+35
4	25	31	+6
5	91	41	-50
6	6	6	0
<b>Total</b>	<b>233</b>	<b>272</b>	<b>39</b>

Tabelle 7: Vergleich Bedarf und Angebot gemäss Richtprojekt an Autoabstellplätze

## 5. Verkehrserzeugung Motorfahrzeuge

### 5.1. Grundlagen

**Verkehrserzeugung pro Parkfeld**

Für Wohnnutzungen wird für die Verkehrserzeugung basierend auf Erfahrungswerten von 3 Fahrten ausgegangen. Für Nicht-Wohnnutzungen wird gemäss Mittelwert nach VSS-Norm 40 283 «Parkieren; Verkehrsaufkommen von Parkieranlagen von Nicht-Wohnnutzungen» vom 31. März 2019 von folgenden Werten ausgegangen:

- Industrie, Gewerbe: 2.0 Fahrten pro Parkfeld und Tag bzw. 2.6 Fahrten pro Parkfeld und Werktag (Mo bis Fr)
- Dienstleistungen: 2.6 Fahrten pro Parkfeld und Tag bzw. 3.3 Fahrten pro Parkfeld und Werktag (Mo bis Fr)

**ASP**

Massgebend für die Beurteilung der Verkehrskapazität ist in der Regel die Abendspitzenstunde (ASP) zwischen 17.00 und 18.00 Uhr. Gemäss VSS-Norm 40 283 kann für Nicht-Wohnnutzungen von folgenden Anteilen am Tagesverkehr während der ASP ausgegangen werden:

- Industrie, Gewerbe: 15 % (3 % Zufahrten und 12 % Wegfahrten)
- Dienstleistungen: 14 % (4 % Zufahrten und 10 % Wegfahrten)

Basierend auf Erfahrungswerten wird für die Wohnnutzung von 10 % der Fahrten (8 % Zufahrten und 2 % Wegfahrten) des Tagesverkehrs während der ASP ausgegangen.

## 5.2. Bestehende Verkehrserzeugung

Basierend auf der bestehenden Anzahl an Parkfeldern kann heute von folgender Verkehrserzeugung ausgegangen werden:

Parzelle	DTV	DWV	ASP
GB Nr. 719	162	211	31.6
GB Nr. 719, Fremdeigentum	30	30	3
GB Nrn. 208 und 1390	18	18	1.8
GB Nrn. 210 und 214	30	30	3
<b>Total</b>	<b>240</b>	<b>289</b>	<b>39.4</b>

Tabelle 8: Heutige Verkehrserzeugung durch die Nutzung des Areals

## 5.3. Künftige Verkehrserzeugung

Basierend auf dem ermittelten Bedarf an Autoabstellplätze ergibt sich folgende künftige Verkehrserzeugung

Bereich	DTV	DWV	ASP	Zufahrten ASP	Wegfahrten ASP
1	27	27	2.7	2.2	0.5
2	276	282	29.5	21.3	8.3
3	45	50	6.2	2.9	3.3
4	72	74	7.8	5.5	2.2
5	192	241	34.6	8.7	25.9
6	18	18	1.8	1.4	0.4
<b>Total</b>	<b>630</b>	<b>692</b>	<b>82.6</b>	<b>42.0</b>	<b>40.6</b>

Tabelle 9: Prognostizierte Verkehrserzeugung durch die künftige Nutzung des Areals

Gegenüber dem heutigen Zustand zeigen die Berechnungen somit eine Zunahme von 403 Fahrten pro Werktag bzw. 390 Fahrten pro Tag.

## 6. Auswirkungen auf das Verkehrsnetz

### 6.1. Mehrbelastung des Strassennetzes

#### Aufteilung auf übergeordnetes Strassennetz

Für die Aufteilung des erzeugten Verkehrs auf das übergeordnete Strassennetz wird von folgenden Annahmen ausgegangen:

- 50 % der Fahrten von bzw. in Richtung Aarau/Nordosten
- 45 % der Fahrten von bzw. in Richtung Gretzenbach/Südwesten
- 5 % der Fahrten von bzw. in Richtung Niedergösgen/Westen

Weiter wird davon ausgegangen, dass bei den über die C.F. Ballystrasse erschlossenen Bereichen (1, 2, 3 und 5) für die Fahrten jeweils der direkte Weg (nach Aarau über die Weiermattstrasse bzw. in Richtung Westen über die Gösgerstrasse) gewählt wird. Die folgende Abbildung 8 zeigt die auf dieser Basis bestimmten Verkehrszunahmen im Vergleich mit der Verkehrsprognose 2030 gemäss GVM Kanton Solothurn.

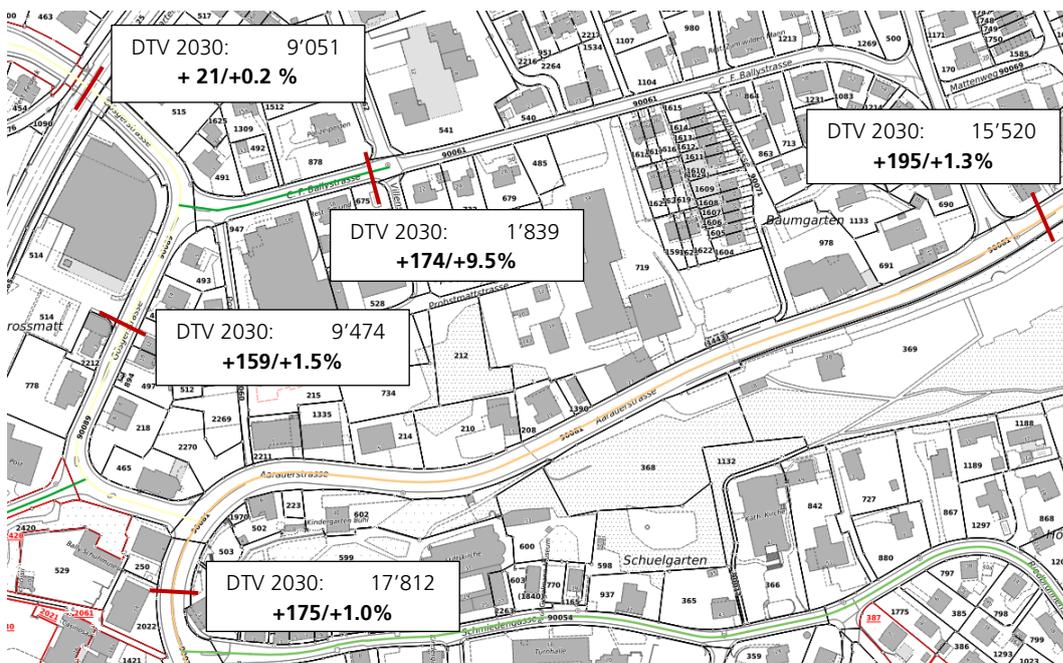


Abbildung 8 Verkehrsbelastung 2030 gem. GVM Kt. Solothurn und Zunahme durch die künftige Nutzung

#### Mehrbelastung des Strassennetzes

Die stärkste absolute Verkehrszunahme erfährt die Aaraustrasse, westlich des Knotens mit der Gösgerstrasse bzw. östlich des Knotens mit der Weiermattstrasse. Die relative Verkehrszunahme ist mit 1 bis 1.3 % jedoch gering. Mit 9.5 % am grössten ist die relative Verkehrszunahme auf der C.F. Ballystrasse. Dies hängt jedoch mit dem geringen bestehenden Verkehrsaufkommen zusammen. Im östlichen Bereich der C.F. Ballystrasse und auf der Weiermattstrasse weist das Verkehrsmodell keine Verkehrszahlen aus. Es wird davon ausgegangen, dass die Verkehrszahlen in der gleichen Grössenordnung wie im westlichen Bereich sind. Entsprechend ist bei gleicher absoluter Verkehrszunahme auch die relative Zunahme in etwa im gleichen Bereich. Insgesamt kann die Verkehrszunahme als relativ gering und somit als verträglich beurteilt werden.

## 6.2. Anschlussknoten

Die Erschliessung an das übergeordnete Strassennetz erfolgt über die Knoten Gösgerstrasse-C.F. Ballystrasse und Aarauerstrasse-Gösgerstrasse für Fahrten in Niedergösgen und Gretzenbach bzw. über den Knoten Aarauerstrasse-Weiermattstrasse für Fahrten in Richtung Aarau. Für die Beurteilung der Knotenkapazität ist in der Regel die ASP massgebend. Nachfolgend ist die Mehrbelastung durch die zusätzliche Nutzung auf dem Nabholz-Areal auf diesen Knoten dargestellt.

### Knoten Gösgerstrasse- C.F.Ballystrasse

Durch die zusätzliche Nutzung auf dem Nabholz-Areal wird der Knoten Gösgerstrasse-C.F. Ballystrasse während der ASP mit 19.4 Fahrten zusätzlich belastet (vgl. Abbildung 9). Mit 11.8 Fahrten bilden Rechtsabbieger in die C.F. Ballystrasse den grössten Knotenstrom, welche jedoch nicht im Konflikt zu anderen Knotenströme sind. Basierend auf dem Verkehrsmodell des Kantons Solothurn kann hochgerechnet im Jahr 2030 mit einer Knotenbelastung von insgesamt ca. 1'050 Fahrten gerechnet werden.



Abbildung 9 Mehrbelastung Knoten Gösgerstrasse-C.F. Ballystrasse während der ASP

### Knoten Aarauerstrasse- Gösgerstrasse

Durch die zusätzliche Nutzung auf dem Nabholz-Areal wird der Knoten Aarauerstrasse-Gösgerstrasse während der ASP mit 19.7 Fahrten zusätzlich belastet (vgl. Abbildung 10). Basierend auf dem Verkehrsmodell des Kantons Solothurn kann hochgerechnet im Jahr 2030 mit einer Knotenbelastung von insgesamt ca. 1'970 Fahrten gerechnet werden. Der zusätzliche Verkehr durch die Nutzung des Nabholzareals ist während der ASP verglichen mit der bestehenden Verkehrsbelastung vernachlässigbar.

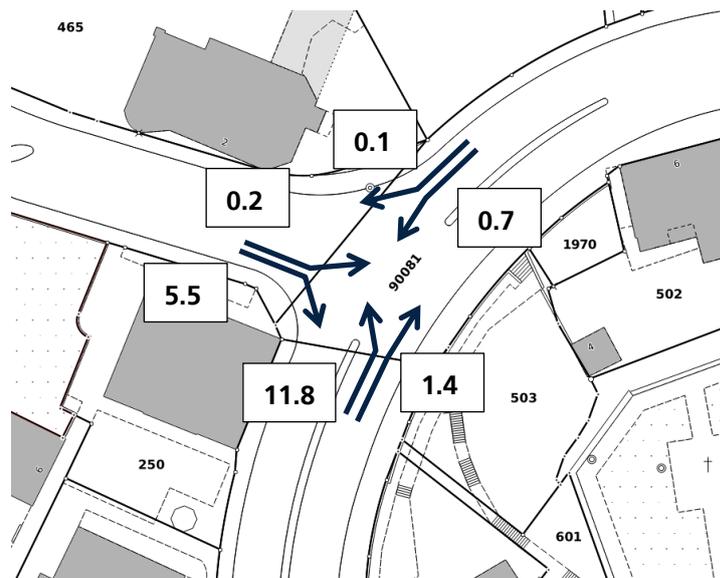


Abbildung 10 Mehrbelastung Knoten Aarauerstrasse-Gösgerstrasse während der ASP

**Knoten  
Aarauerstrasse-  
Weiermattstrasse**

Durch die zusätzliche Nutzung auf dem Nabholz-Areal wird der Knoten Aarauerstrasse-Weiermattstrasse während der ASP mit 21.5 Fahrten zusätzlich belastet (vgl. Abbildung 11). Mit 13.1 Fahrten bilden Rechtsabbieger in die Weiermattstrasse den grössten Knotenstrom, welche jedoch nicht im Konflikt zu anderen Knotenströme sind. Für diese Betrachtung wurde eine mögliche Zufahrt direkt ab der Hauptstrasse auf die Parzelle GB Nr. 719 nicht berücksichtigt. Die bestehende Verkehrsbelastung auf der Weiermattstrasse ist nicht bekannt. Dennoch kann festgehalten werden, dass auch bei diesem Knoten der zusätzliche Verkehr durch die Nutzung des Nabholzareals während der ASP verglichen mit der bestehenden Verkehrsbelastung vernachlässigbar.

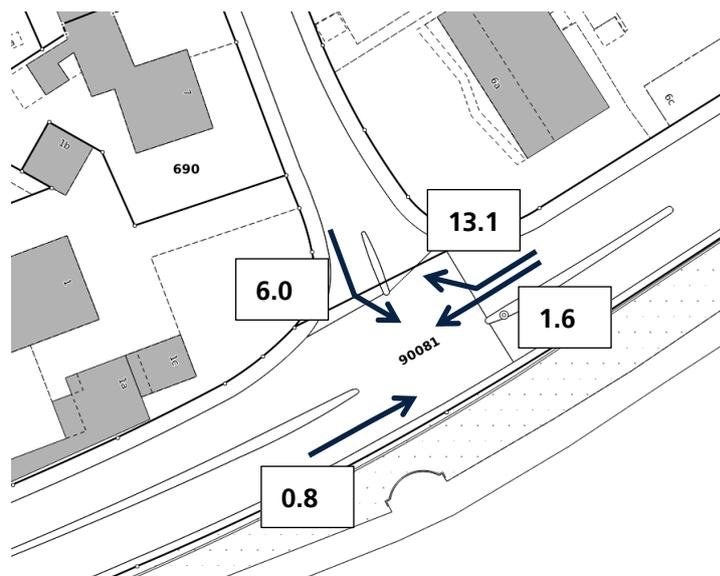


Abbildung 11: Mehrbelastung Knoten Aarauerstrasse-Weiermattstrasse während der ASP

### 6.3. Anschlüsse an Kantonsstrasse

#### Rechtliche Ausgangslage

Gemäss § 53<sup>bis</sup> Kantonale Bauverordnung (KBV) sind neue Anschlüsse an die Kantonsstrasse oder eine bedeutende Mehrnutzung bestehender Anschlüsse nur zulässig, wenn eine rückwärtige Erschliessung nicht auf zweckmässige Art und Weise möglich ist und die Ein- und Ausfahrt verkehrstechnisch richtig gestaltet ist und zu keiner Verkehrsgefährdung führt.

Insgesamt sind gemäss Erschliessungskonzept (vgl. Abbildung 6) drei Anschlüsse an die Kantonsstrasse (Aarauerstrasse) vorgesehen:

- Ein- und Ausfahrt bestehendes MFH Aarauerstrasse 19
- Ein- und Ausfahrt Baufelder C1 und C2
- Einfahrt GB Nr. 719 von Osten her für Baufeld C3 und bestehende Gewerbebauten

#### Ein- und Ausfahrt MFH Aarauerstr. 19

Die Ein- und Ausfahrt zum MFH Aarauerstrasse 19 ist bestehend. Zudem ist keine Mehrnutzung vorgesehen. Die Anforderungen gemäss § 53<sup>bis</sup> KBV kommen nicht zur Anwendung. Es kann dennoch festgehalten werden, dass eine zweckmässige rückwärtige Erschliessung aufgrund der Topografie nicht möglich ist. Die Sichtweiten wurden für die Ausfahrt geprüft (vgl. Anhang I). Diese zeigt, dass die Sichtweiten in Richtung Westen aufgrund des Lebhags nicht eingehalten werden kann.

#### Ein- und Ausfahrt Baufelder C1 und C2

Mit den Neubauten in den Baufeldern C1 und C2 ist eine neue Ein- und Ausfahrt vorgesehen. Diese ersetzt die zwei bestehenden Ein- und Ausfahrten. Eine zweckmässige rückwärtige Erschliessung ist aufgrund der Topografie nicht möglich. Die Höhendifferenz zwischen der Aarauerstrasse und der Probstmattstrasse beträgt ca. 10 m. Eine Erschliessung ab der Probstmattstrasse wäre zudem auch im Konflikt mit der vorgesehenen Überbauung der Baufelder A1 bis A5.

Die Prüfung der Sichtweiten bei der Ausfahrt hat gezeigt, dass zwei bestehende Bäume südlich des Baufelds C2 sich innerhalb der Sichtzone befinden (vgl. Anhang I). Diese sollten entfernt werden. Ansonsten können die notwendigen Sichtweiten bei der Ausfahrt eingehalten werden. Mittels Schleppkurven wurden die Zu- und Wegfahrten geprüft. Diese zeigt, dass die Geometrien für PW's und Lieferwagen ausreichend sind und es rückwärtig die Möglichkeit gibt, das Fahrzeug zu wenden. Insgesamt ist die Ein- und Ausfahrt somit verkehrstechnisch richtig gestaltet.

Gemäss Tabelle 9 kann für die Baufelder C1 und C2 künftig von 72 Fahrten pro Tag und während der ASP von 5.5 Zu- und 2.2 Wegfahrten ausgegangen werden. Wegfahrten sowie Rechtsabbieger (Zufahrten von Osten her) haben keinen Einfluss auf den Verkehrsfluss auf der Kantonsstrasse. Linksabbieger können aufgrund der Wartezeiten durch den Verkehr auf der Gegenfahrbahn zu einem Rückstau führen. Aufgrund der geringen Fahrtenzahl (ca. 3 Linksabbieger während der ASP) hat diese zusätzliche Ein- und Ausfahrt keinen Einfluss auf die Kantonsstrasse.

#### Einfahrt GB Nr. 719

Die Erschliessung der bestehenden Gewerbebetriebe erfolgt heute über die C.F. Ballystrasse. Dies zeigt, dass eine rückwärtige Erschliessung im Grundsatz möglich ist. Die minimale Fahrbahnbreite von ca. 5.3 m lässt den Begegnungsfall Lastwagen / Personenwagen zu. Das Erschliessungskonzept sieht dennoch vor, eine zusätzliche Zufahrt ab der Aarauerstrasse für Fahrten aus Richtung Aarau zuzulassen. Eine Ausfahrt auf die Aarauerstrasse ist nicht vorgesehen und im Bereich zwischen der Ein- und Ausfahrt zur Einstellhalle im Baufeld C1 der

Aarauerstrasse ist nur ein Einbahnverkehr vorgesehen. Ziel dieser Zufahrt ist einerseits eine Entflechtung des Verkehrs auf dem Areal sowie ein geringerer Verkehr durch das Quartier.

Grundsätzlich kann der neue Anschluss ab der Kantonsstrasse für die Zufahrt von Osten her zu den Bereichen 3 und 5 (vgl. Abbildung 7) genutzt werden. Damit besteht ein Potenzial von ca. 60 Fahrten (vgl. Tabelle 6). Es kann jedoch angenommen werden, dass weiterhin ein Teil der Zufahrten von Norden her erfolgt, insbesondere für die Parkfelder der angrenzenden Wohnnutzung. Somit könnte der Mehrverkehr auf dem östlichen Bereich der C.F. Ballystrasse bzw. auf der Weiermattstrasse um ca. 50 Fahrten reduziert werden.

Hinsichtlich der Anlieferung hat eine Zufahrt ab der Aarauerstrasse den Vorteil, dass mit schweren Nutzfahrzeugen keine Wendemanöver mehr auf der Platzfläche zwischen den Baufeldern B2 und B3 notwendig sind. Für Lastwagen ist dieses Manöver zwar umständlich jedoch machbar. Für Sattelzüge wäre dieses Wendemanöver aufgrund der Platzverhältnisse praktisch nicht möglich. Die Zufahrt über die Aarauerstrasse und Wegfahrt über die C.F. Ballystrasse wurde mittels Schleppkurven geprüft (vgl. Anhang II). Diese Prüfung zeigt, dass diese Fahrten mit Sattelzügen möglich sind.

Da die Zufahrt nur für Rechtsabbieger zugelassen werden soll, ist mit keinen negativen Auswirkungen auf den Verkehrsfluss auf der Aarauerstrasse zu rechnen. Beim Rechtsabbiegen ab der Kantonsstrasse muss der Velostreifen und das Trottoir gekreuzt werden. Der Verlauf der Aarauerstrasse ist im Bereich der Zufahrt relativ gerade und übersichtlich. Zudem ist auch bei einem Abbiegen auf die Weiermattstrasse eine Kreuzung der Fussgänger- und Veloströme nötig. Entsprechend kann davon ausgegangen werden, dass die Zufahrt nicht zu einer Verkehrsgefährdung führt.

Abschliessend kann festgehalten, dass eine rückwärtige Erschliessung zwar möglich ist, eine Zufahrt ab der Aarauerstrasse jedoch der Verkehr im Quartier reduziert, die Anlieferung vereinfacht und Fahrwege auf dem Areal reduziert. Die Zufahrt ab der Aarauerstrasse ist somit zweckmässig. Dabei ist mit keinen negativen verkehrlichen Auswirkungen zu rechnen. Folgendes ist jedoch noch zu beachten:

- Das Linksabbiegen in die Zufahrt in Fahrtrichtung Osten ab der Aarauerstrasse ist mit geeigneten Massnahmen zu verhindern. Dies kann z.B. mit einer Signalisation Linksabbiegen verboten (für Motorfahrzeuge) und einer entsprechenden Gestaltung der Zufahrt erfolgen.
- Die Ausfahrt ist mit geeigneten Massnahmen zu verhindern. Dies kann mittels Abbiegeverbotsschildern bei den Parkieranlagen und Einbahnschildern erfolgen.

#### 6.4. Anschlüsse Gemeindestrassen

Die Prüfung der Sichtweiten bei den Ausfahrten auf die Gemeindestrassen hat zu folgenden Ergebnissen geführt (vgl. Anhang I):

Beim bereits bestehenden Anschluss an die C.F. Ballystrasse können die Sichtweiten in Richtung Westen eingehalten werden. In Richtung Osten ist bei der Ausfahrt die Sicht, insbesondere auf das Trottoir, jedoch durch die bestehende Bepflanzung eingeschränkt. Die Bepflanzung um den bestehenden Baum sollte im Bereich der Parzelle GB Nr. 719 entfernt werden.

**Bestehender  
Anschluss  
GB Nr. 719**

- Ausfahrt  
Einstellhalle 1** Die notwendigen Sichtweiten auf die C.F. Ballystrasse können bei der Ausfahrt aus der Autoeinstellhalle 1 eingehalten werden. Durch die Bepflanzung auf dem Nachbargrundstück GB Nr. 679 ist die Sicht in Richtung Westen auf das Trottoir eingeschränkt.
- Ausfahrt  
Einstellhalle 2** Das westlichste oberirdische Parkfeld gemäss Umgebungsplan (Stand 28.01.2025) liegt im Bereich der Sichtzone der Ausfahrt aus der Autoeinstellhalle 2 auf die Probstmattstrasse und ist entsprechend zu verschieben. Grundsätzliche könnte vom berechneten Bedarf an Autoabstellplätzen auch auf dieses Parkfeld verzichtet werden. Im Übrigen können die notwendigen Sichtweiten eingehalten werden.

---

## 7. Durchwegung Areal

Die Haupteerschliessung für Fussgänger zwischen der Fussgängerunterführung der Aarau-erstrasse und der C.F. Ballystrasse sowie westseitig um die Bestandesgebäude B2-B4 sind bereits heute vorhanden. Zusätzlich soll eine Verbindung zwischen den Baufeldern A1-A5 und C1-C2 geschaffen werden. Dabei ist eine relativ grosse Höhendifferenz zu überwinden. Gemäss VSS-Norm 40 238 Fussgänger- und leichter Zweiradverkehr – Rampen, Treppen und Treppenwege sollten Rampen grundsätzlich eine Neigung von  $\leq 6\%$  aufweisen. In Ausnahmefällen sind Neigungen von  $\leq 10\%$  für Rampen im Freien bzw.  $\leq 12\%$  für überdachte Rampen möglich. Eine Steigung bis  $6\%$  ist für viele Rollstuhlfahrende ohne Hilfe überwindbar, ab  $12\%$  wird dies jedoch auch mit Hilfsperson schwierig. Steigungen von mehr als  $10\%$  sind teilweise auch für gehbehinderte Personen, z.B. mit Prothesen, problematisch. In Abbildung 12 sind die vorgesehenen Wegverbindungen gemäss Umgebungsplan dargestellt. Diese zeigt bei der Verbindung zum Baufeld A2 eine Steigung von  $12\%$ . Bei den übrigen Verbindungen wird diese Steigung überschritten bzw. bei der Verbindung zum Baufeld A3 sind Stufen vorgesehen. Die Breite des Fusswegs zum Baufeld A2 beträgt  $1.8\text{ m}$ , bei den übrigen Wegen  $1.2\text{ m}$ .



Abbildung 12: Durchwegung zwischen Baufelder A1-A5 und C1-C2 (arcoplan klg, 28.01.2025, eig. Ergänzung)

Die Anforderungen an einen öffentlichen Fuss- oder Fuss- und Radweg gemäss Norm können bei den aufgeführten Verbindungen nicht eingehalten werden. Im Sinne einer internen Areaerschliessung und in Anbetracht der Topografie können die Wegverbindungen jedoch als zweckmässig betrachtet werden. Die 12% Steigung lassen grundsätzlich die Nutzung von Kinder- oder Einkaufswagen zu und das Befahren mit Velos ist möglich. Beim Baufeld C2 ist ein direkter Zugang zum Untergeschoss bzw. zur Einstellhalle vorgesehen, womit für die Bewohnende der Baufelder C1 und C2 eine stufenlose Verbindung zur Probstmattstrasse geschaffen werden kann.

## 8. Fazit

Durch die vorgesehene Nutzung auf dem Nabholzareal ist mit einem gewissen Mehrverkehr zu rechnen (ca. 390 Fahrten pro Tag). Im Vergleich zum bestehenden Verkehr auf dem übergeordneten Strassennetz ist dieser Mehrverkehr jedoch marginal und ist als verträglich zu beurteilen.

Die Berechnungen haben einen Bedarf von 233 Abstellplätze für Motorfahrzeuge ergeben. Gemäss den ausgewiesenen Abstellplätzen im Richtprojekt kann dieser Bedarf gedeckt werden. Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens sollte dies basierend auf der effektiven Nutzung nochmals nachgewiesen werden.

Mittels Schleppkurven konnte die Befahrbarkeit der Erschliessungswege nachgewiesen werden. Die notwendigen Sichtweiten können im Grundsatz für die neuen Ausfahrten eingehalten werden. Dabei sind die aufgeführten Konfliktpunkte zu beheben.

Die vorgesehenen Anschlüsse ab der Kantonsstrasse sind zweckmässig. Eine rückwärtige Erschliessung der Baufelder C1 und C2 ist nicht möglich. Die Zufahrt ab der Aarauerstrasse beim Baufeld C3 reduziert den Verkehr im Quartier und auf dem Areal und vereinfacht die Anlieferung der bestehenden Gewerbebauten. Dabei ist mit keinen negativen verkehrlichen Auswirkungen zu rechnen.

BSB + Partner Ingenieure und Planer AG



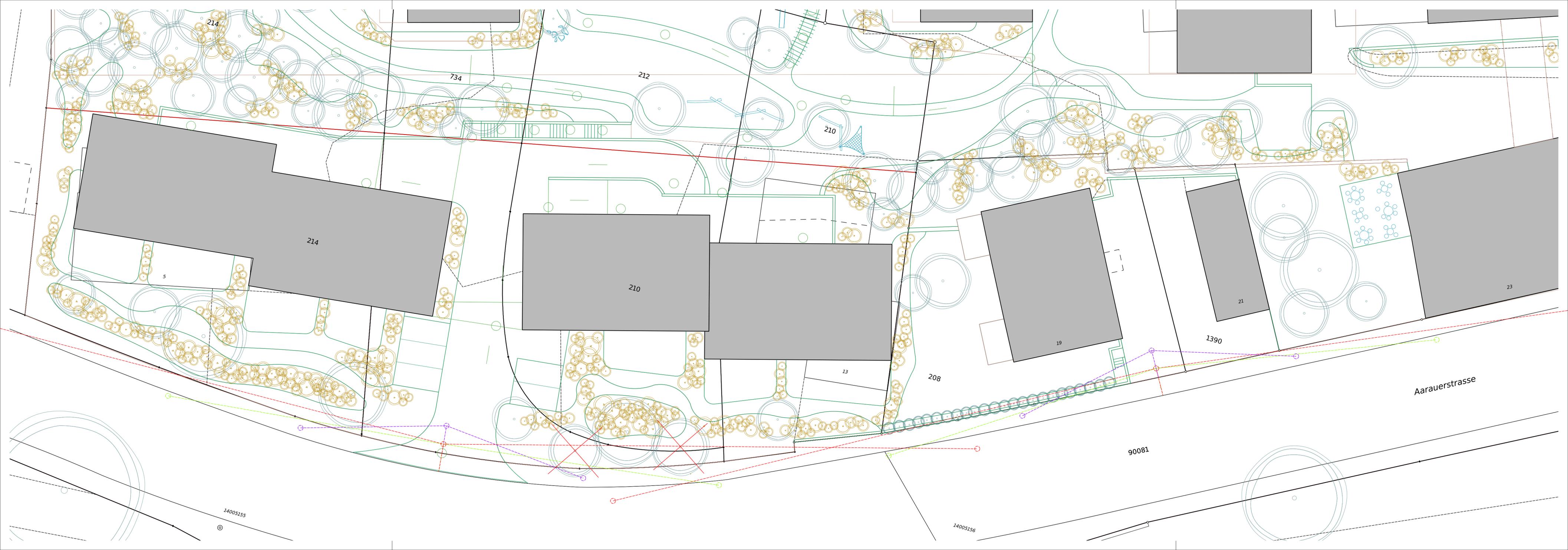
Simon Friedli

Oensingen, 05.03.2025



Manuel Bugmann

## Anhang I    Sichtweiten



214

734

212

210

214

5

210

13

208

19

21

1390

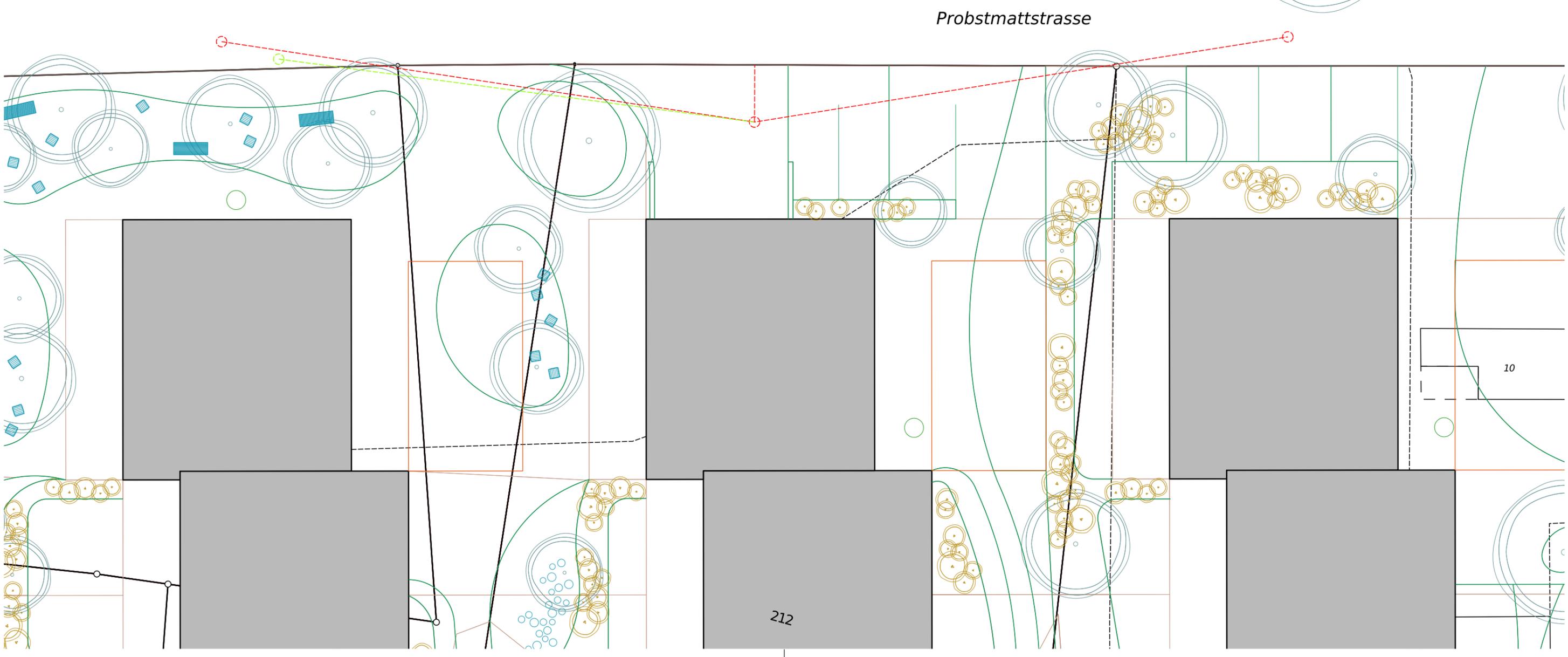
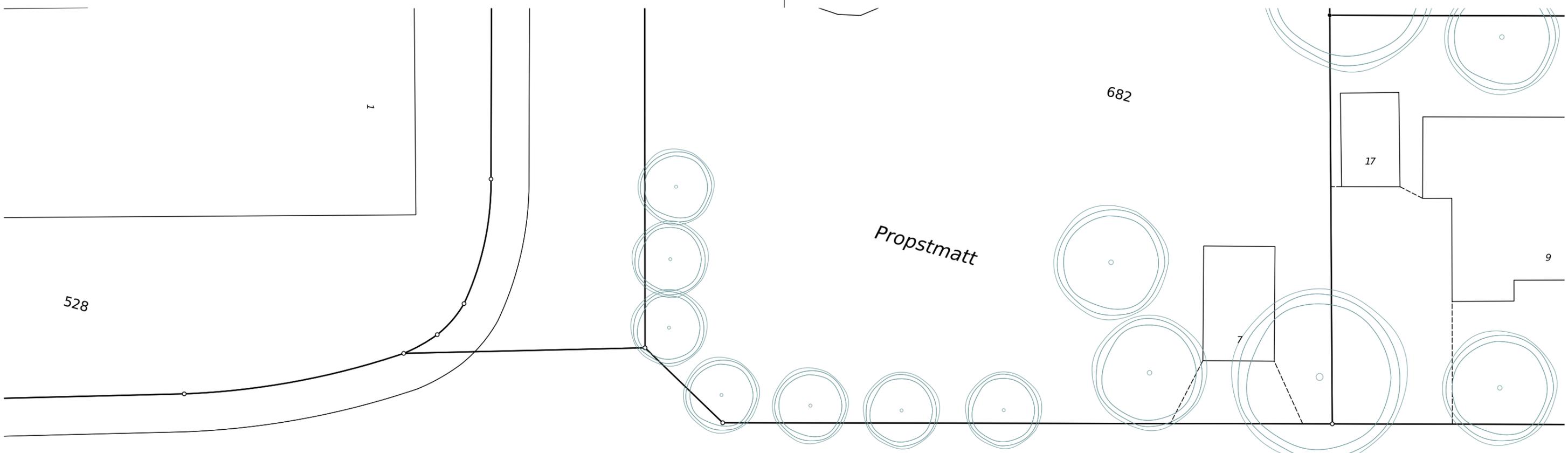
23

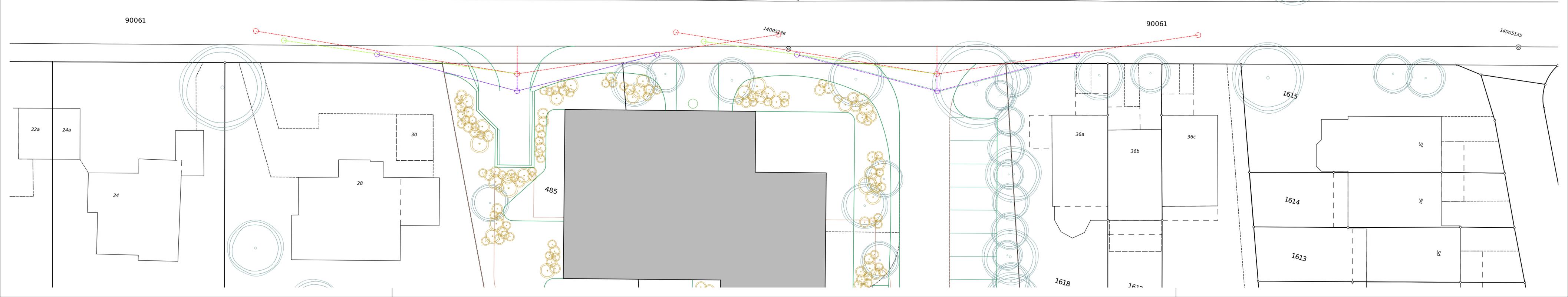
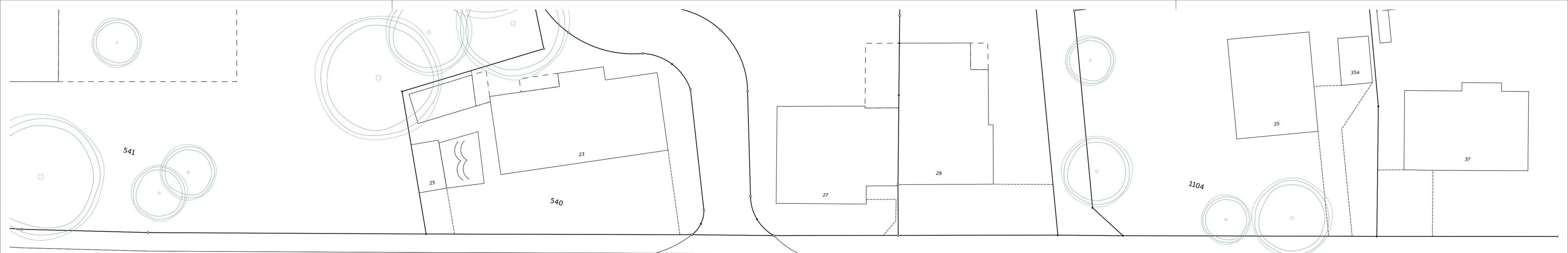
90081

14005155

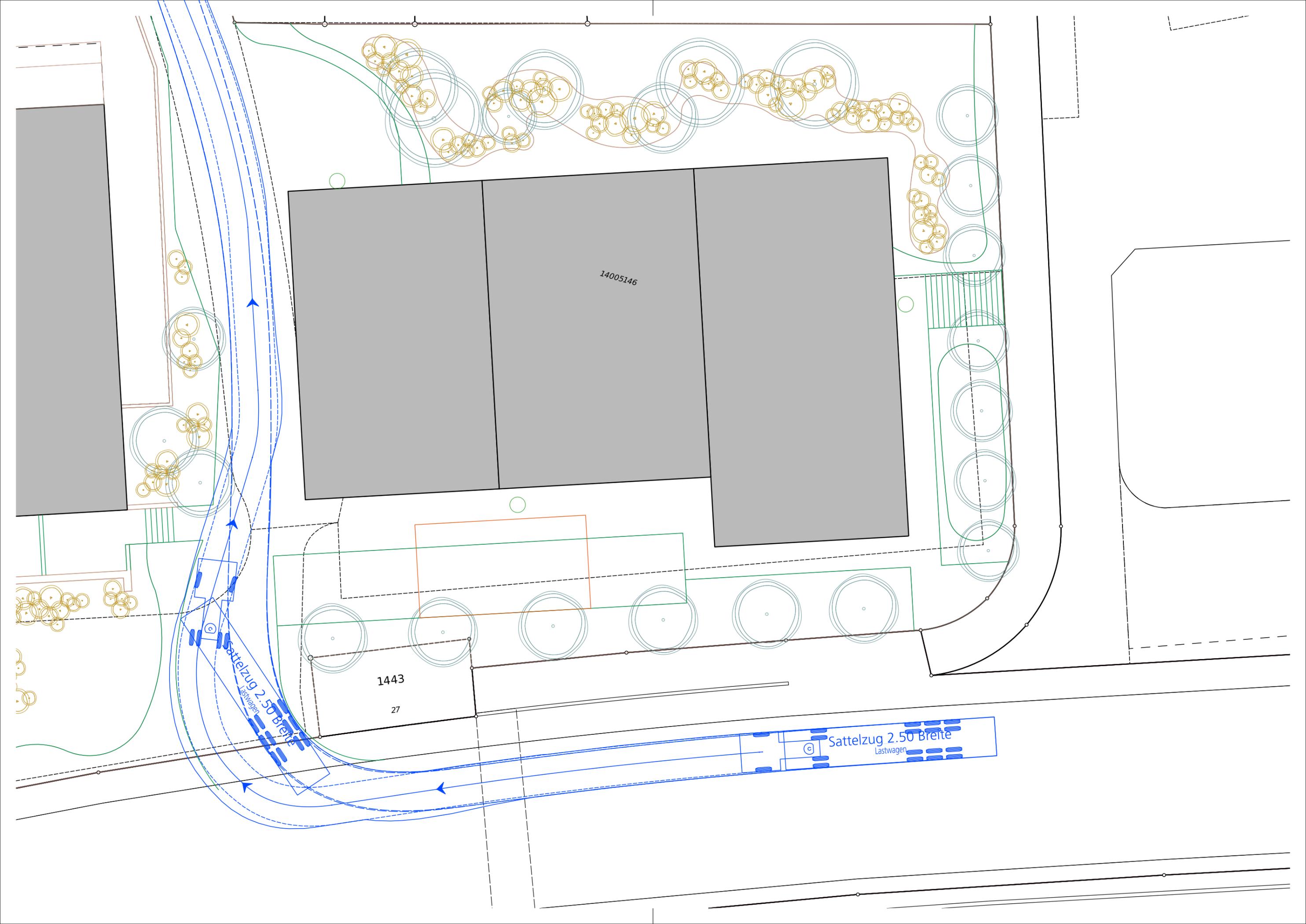
14005156

Aarauerstrasse





## Anhang II Schleppkurven



14005146

1443

27

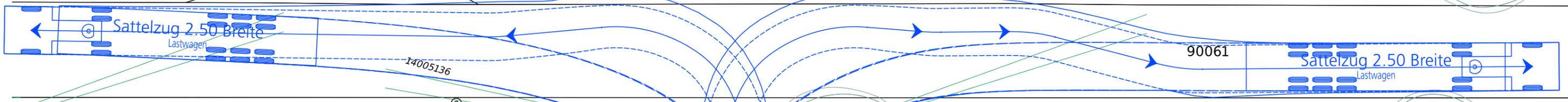
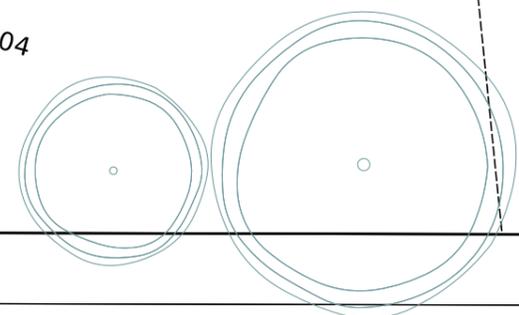
Sattelzug 2.50 Breite  
Lastwagen

Sattelzug 2.50 Breite  
Lastwagen

29

27

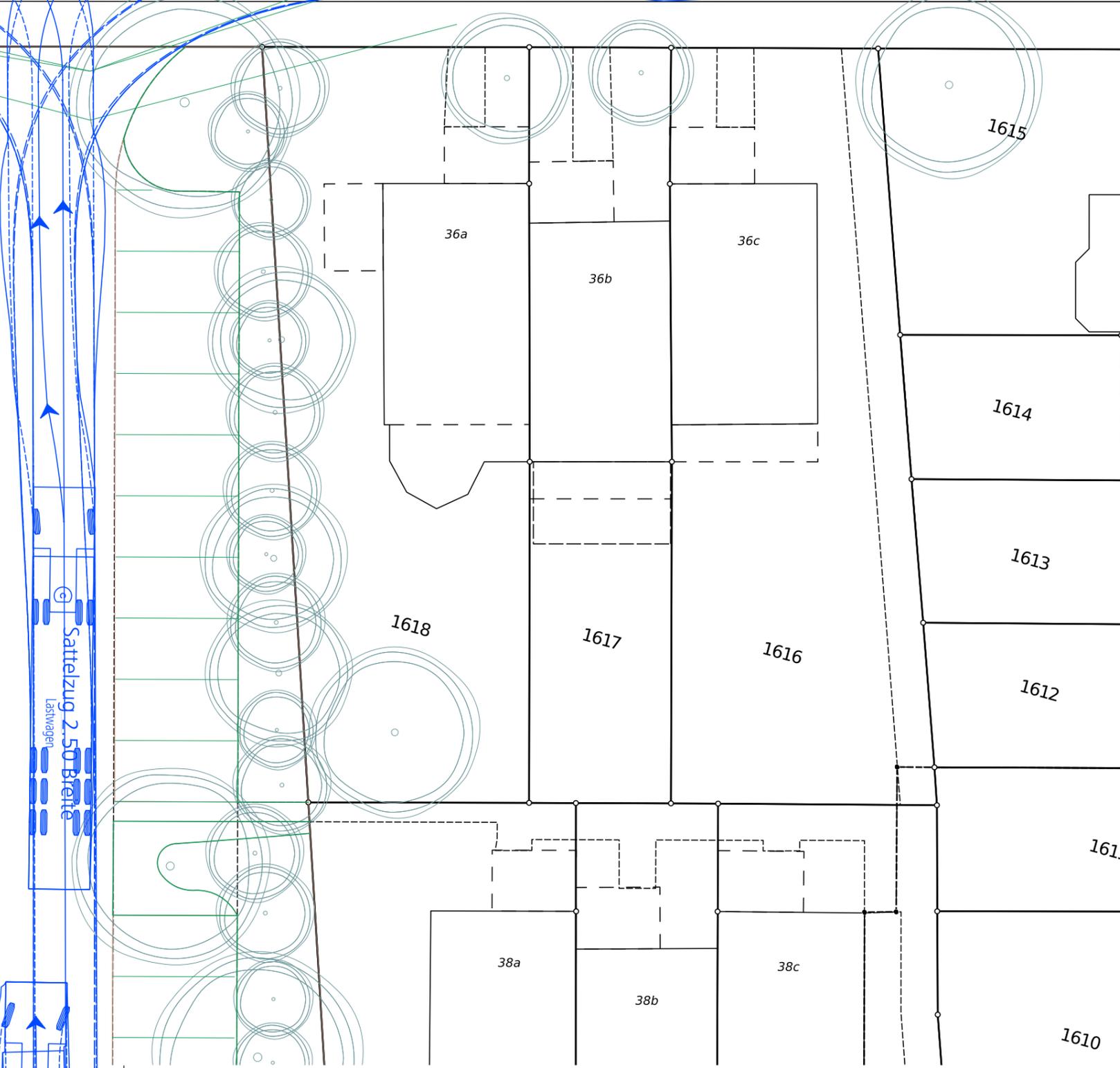
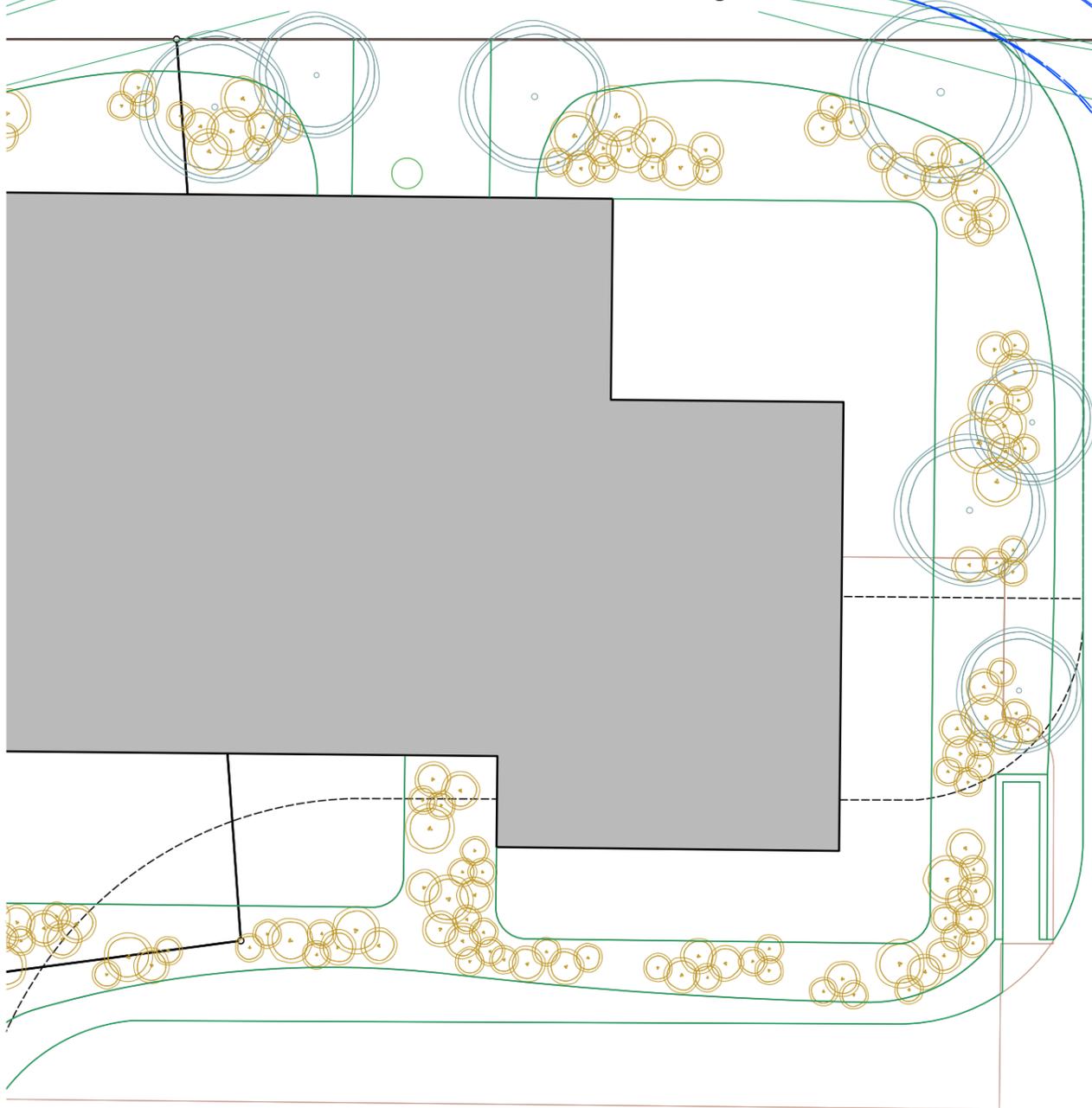
1104



14005136

90061

Sattelzug 2.50 Breite Lastwagen



1615

36a

36c

36b

1614

1613

1612

1618

1617

1616

1611

38a

38c

38b

1610



34



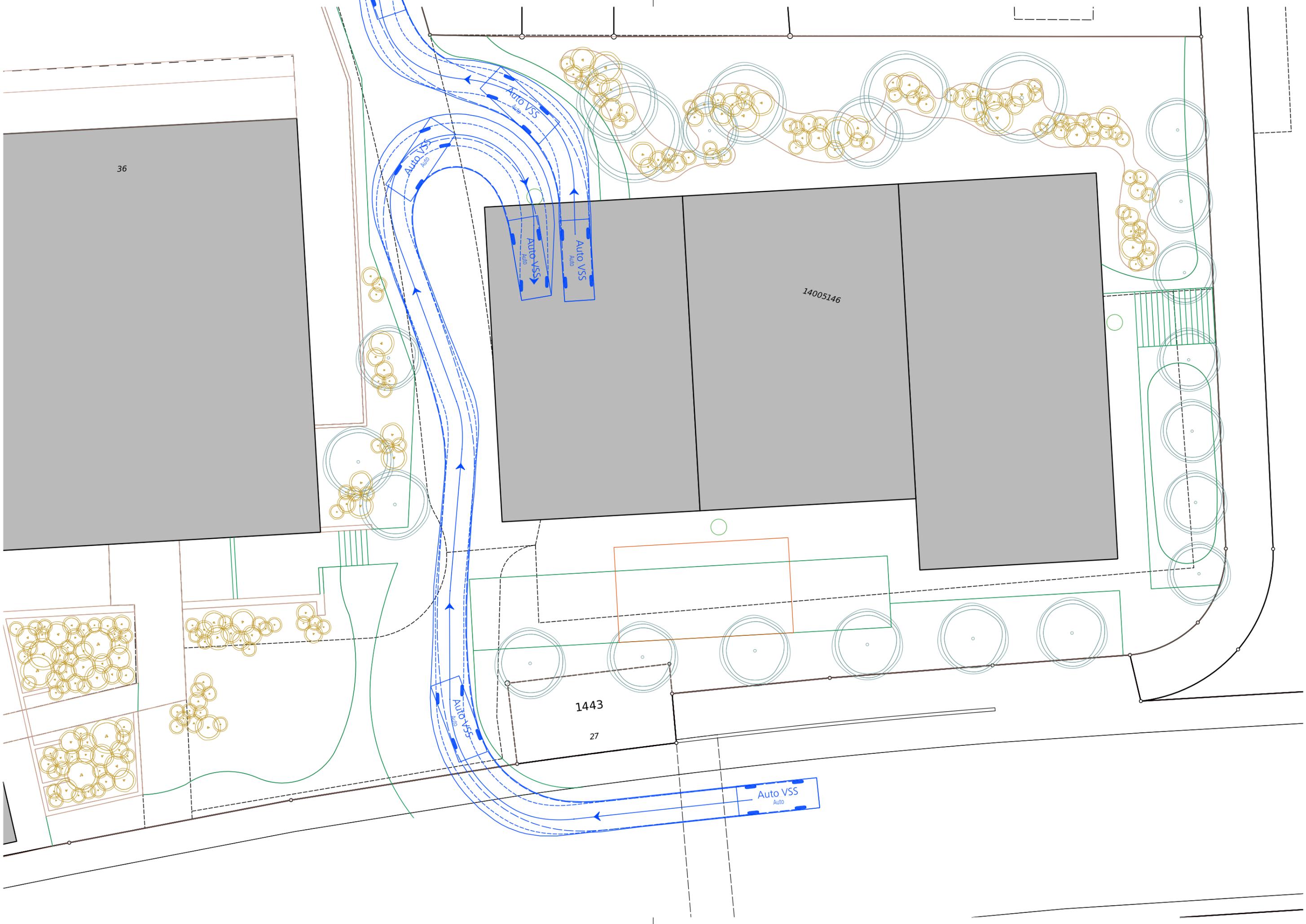
Sattelzug 2.50 Breite Lastwagen

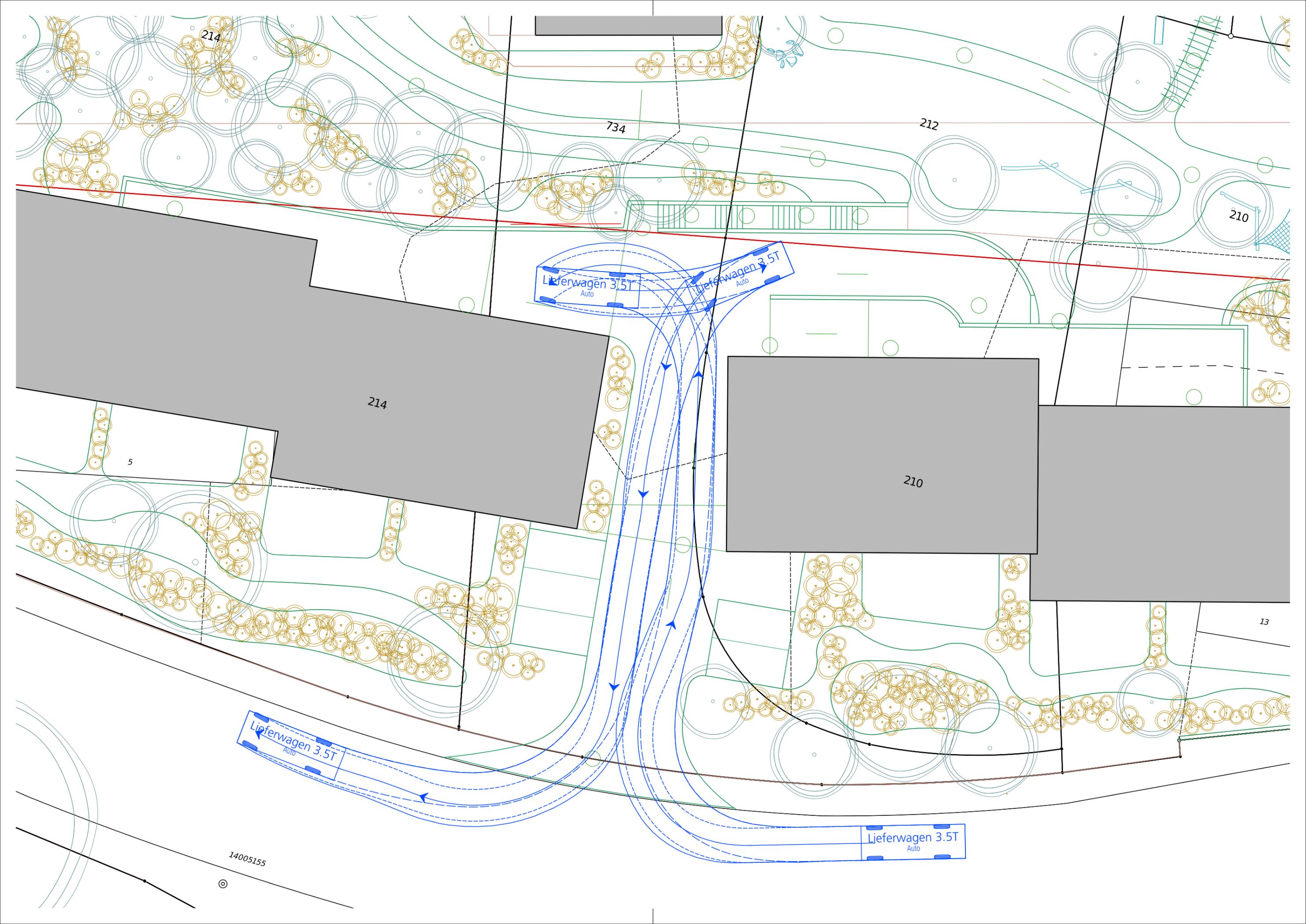
36

14005146

1443

27





214

734

212

210

214

5

210

13

Lieferwagen 3.5T  
Auto

Lieferwagen 3.5T  
Auto

Lieferwagen 3.5T  
Auto

14005155



Verkehrsfläche

34

13 PP Gewerbe

10 PP Gewerbe

38a

38b

38c

1610

1624

1621

1620

1619

40a

40b

40c

1606

1605

1590

1623

1622

719

Mittelzug 2.50m Breite  
Lastwagen

Mittelzug 2.50m Breite  
Lastwagen

Mittelzug 2.50m Breite  
Lastwagen

Anlieferung Befestigte

