

## Balsthal, PWF Kunststofftechnik AG

Verkehrsgutachten (1. Etappe Neubau)





---

## Impressum

<b>Auftraggeberschaft</b>	PWF Kunststofftechnik AG Untere Brühlmatt 580 4712 Laupersdorf
<b>Projektleiterin</b>	Kerstin P. Winkler
<b>Projektnummer</b>	25030
<b>Datei</b>	B_25030_Verkehrsgutachten_251223.docx
<b>Berichtversion</b>	23. Dezember 2025 Version 1.0: Überarbeitung nach kant. Vorprüfung
<b>Berichtverfassende</b>	Clelia Bertini / clelia.bertini@kontextplan.ch Leila Rathey / leila.rathey@kontextplan.ch Benjamin Stadler / benjamin.stadler@kontextplan.ch



---

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Kontext</b>	<b>5</b>
1.1 Ausgangslage	5
1.2 Inhalt und Aufbau Bericht	5
1.3 Grundlagen	5
<b>2. Projekt</b>	<b>6</b>
2.1 Zusammenlegung Areal	6
2.2 Standort Neubau	7
<b>3. Erschliessung neuer Standort</b>	<b>9</b>
3.1 Motorisierter Individualverkehr	9
3.2 Öffentlicher Verkehr	9
3.3 Veloverkehr	10
3.4 Fussverkehr	11
<b>4. Verifizierung und Berechnung Verkehrsaufkommen</b>	<b>12</b>
4.1 Verifizierung Parkplatzberechnung	12
4.2 Berechnung Verkehrsaufkommen	13
4.3 Verkehrsaufkommen Lieferverkehr	16
<b>5. Auswirkungen auf Verkehrsnetz motorisierter Individualverkehr</b>	<b>17</b>
5.1 Verkehrsverteilung Übersicht	17
5.2 Absolute Verkehrsveränderung.	18
5.3 Belastung Verkehrsnetz im Ist-Zustand	18
<b>6. Fachliche Einordnung</b>	<b>19</b>

---

## Anhang

Anhang A: Berechnung Verkehrsaufkommen



---

## Abbildungen und Tabellen

Abbildung 1: Heutige Standorte PWF Kunststofftechnik AG (orange: Bestand, rot: Neuer Standort)	6
Abbildung 2: Lage regionale Arbeitszone Thal	7
Abbildung 3: Standort Neubau	7
Abbildung 4: Ausschnitt aktuelles Projekt	8
Abbildung 5: Lageplan mit naheliegenden ÖV-Haltestellen	10
Abbildung 6: Velorouten (blau: SchweizMobil, grün: Strecke auf Kantonsstrasse gem. kant. Velonetzplan)	10
Abbildung 7: Berechnung Ein- und Ausfahrten in MSP / ASP anhand Parkplätze	13
Abbildung 8: Berechnung Ein- und Ausfahrten in MSP / ASP anhand AP	15
Abbildung 9: Anteilmässige Umlegung des Verkehrs auf das Strassennetz	17
Abbildung 10: Absolute Verkehrsveränderung auf den relevanten Strassenabschnitten	18
Tabelle 1: Verifizierung Parkplatzberechnung	12
Tabelle 2: Vergleich Anzahl An- und Auslieferungen im Bestand / in Zukunft	16

---

## Abkürzungen, Begriffserläuterungen

AP	Arbeitsplätze
ASP	Abendspitzenstunde
DWV	Durchschnittliches Werktagesverkehrsaufkommen
FV	Fussverkehr
Fz/d	Fahrzeuge pro Tag
LW	Lastkraftwagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Modalsplit	Verteilung der Verkehrsleistung auf die Verkehrsmittel
MSP	Morgenspitzenstunde
ÖV	Öffentlicher Verkehr
VV	Veloverkehr



# 1. Kontext

## 1.1 Ausgangslage

---

Die PWF Kunststofftechnik AG plant in Balsthal innerhalb der Regionalen Arbeitszone Thal einen Neubau. Auf diesem Grundstück sollen die bestehenden Standorte Wiler, Laupersdorf und Koblenz in einem nach neusten Umweltstandards erbauten Gebäude zusammengeführt werden. Der Neubau ist in zwei Etappen vorgesehen.

Vor dem Hintergrund der täglichen Verkehrsüberlastungen auf der Thalachse sind Vorhaben, welche zu Mehrverkehr führen könnten, jedoch sensibel und betreffen das öffentliche Interesse. Zur Vervollständigung des Gestaltungsplandossiers soll die Verkehrswirkung des Vorhabens (1. Etappe) im Rahmen eines unabhängigen Verkehrsgutachtens dargelegt werden; weitergehende verkehrliche Abklärungen für eine allfällige zweite Etappe sind im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens vorzunehmen.

## 1.2 Inhalt und Aufbau Bericht

---

Der vorliegende Bericht beinhaltet die Verifizierung der Parkfeldberechnung, die Berechnung der Verkehrsmenge inkl. der zeitlichen Verteilung dieser Fahrten, Angaben zum Lieferverkehr sowie eine grobe quantitative Abschätzung der Auswirkungen auf das übergeordnete Strassennetz:

- \_ Kapitel 2: Beschrieb des vorliegenden Projektes
- \_ Kapitel 3: Beschrieb Erschliessung des neuen Standortes
- \_ Kapitel 4: Verifizierung und Berechnung Verkehrsaufkommen
- \_ Kapitel 5: Auswirkungen auf das Verkehrsnetz für motorisierten Individualverkehr
- \_ Kapitel 6: Fazit aus verkehrlicher Sicht

## 1.3 Grundlagen

---

Als Basis für das Verkehrsgutachten sind folgende Grundlagen vorhanden:

- \_ Richtprojekt (Bäumlin + John AG)
- \_ Parkplatzberechnung anhand Flächenplanung Neubau (Bäumlin + John AG)
- \_ Angaben zu den Parkplätzen und Fahrten (Familie Winkler)
- \_ Belastung (Fahrzeuge) des schweizerischen Strassennetzes nach Fahrzeugkategorien (Personen- und Güterverkehr) 2017 (Bundesamt für Raumentwicklung ARE)
- \_ Auswertung Querschnittszählung, Strassenverkehrszählung Kanton Solothurn 2015 / 2020





## 2. Projekt

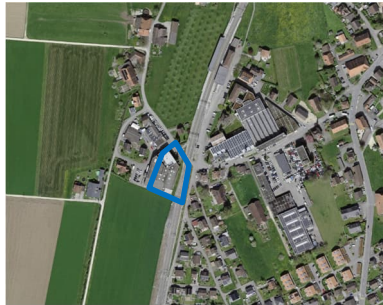
### 2.1 Zusammenlegung Areal

Die PWF Kunststofftechnik AG betreibt zurzeit drei Standorte. Diese sind wie folgt verteilt:

#### 1) Laupersdorf



#### 2) Wiler bei Utzenstorf



#### 3) Koblenz



Abbildung 1: Heutige Standorte PWF Kunststofftechnik AG (orange: Bestand, rot: Neuer Standort)

Die PWF Kunststofftechnik AG beschäftigt, Stand Februar 2025, 105 Mitarbeitende, davon 80 in der Tagsschicht, 21 im 2-Schichtbetrieb und 4 im 3-Schichtbetrieb. Die Mitarbeitenden verteilen sich wie folgt auf die Standorte:

- 45 Laupersdorf
- 35 Wiler bei Utzenstorf (Kt. Bern)
- 25 Koblenz (Kt. Aargau)



## 2.2 Standort Neubau

Der neue Standort liegt in der Gemeinde Balsthal. Der Neubau soll auf den Parzellen Nr. 1696, 2725 und 2720 innerhalb der Regionalen Arbeitszone Thal erstellt werden. Diese Arbeitszone liegt im Südwesten der Gemeinde, etwas vom eigentlichen Dorfkern entfernt.

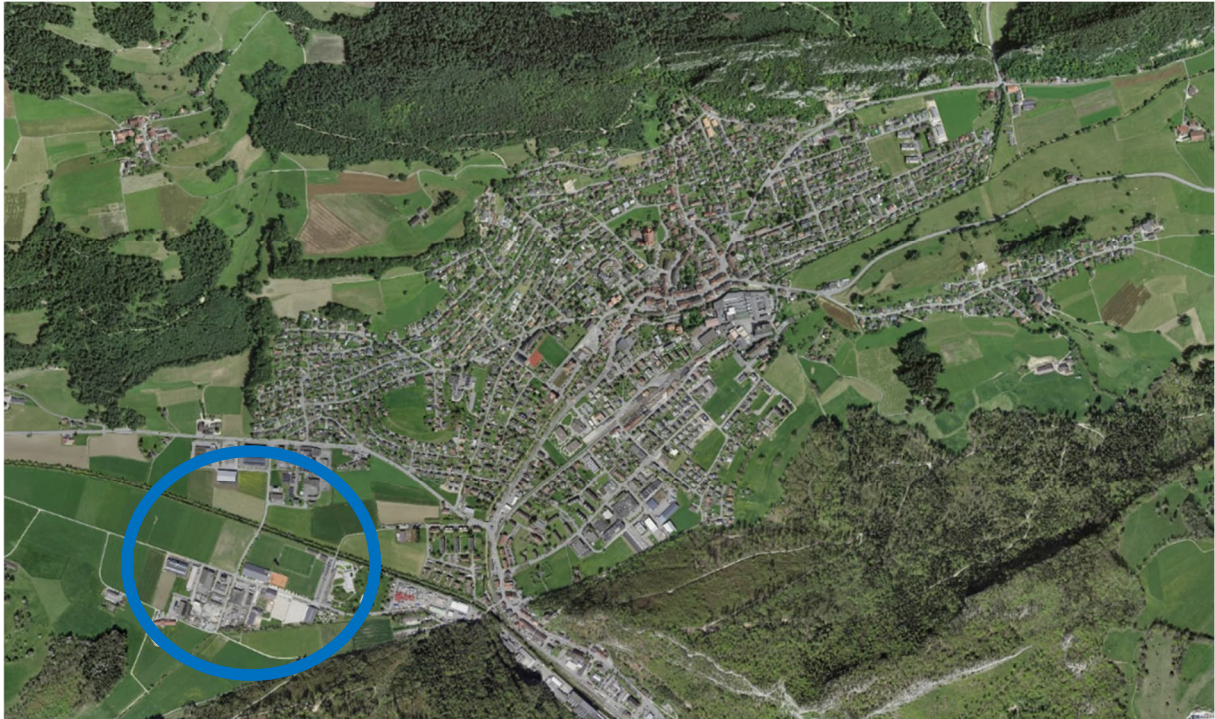


Abbildung 2: Lage regionale Arbeitszone Thal

In dieser Arbeitszone sind bereits andere Gewerbebetriebe sowie eine Sammelstelle angeordnet. Weiter befinden sich im Gebiet verschiedene Freizeitanlagen wie Minigolf, Badi, Bowling, Tenniscenter, Squash, Badminton inkl. einem Restaurant.



Abbildung 3: Standort Neubau



In der folgenden Abbildung ist der aktuelle Stand des geplanten Projektes ersichtlich. Der östliche Bereich inkl. Mittelbau beinhaltet die Räume für die PWF Kunststofftechnik AG. Für den westliche Gebäudeteil ist die Nutzung noch nicht festgelegt. Dieser Ausbau soll in einer 2. Etappe erfolgen.

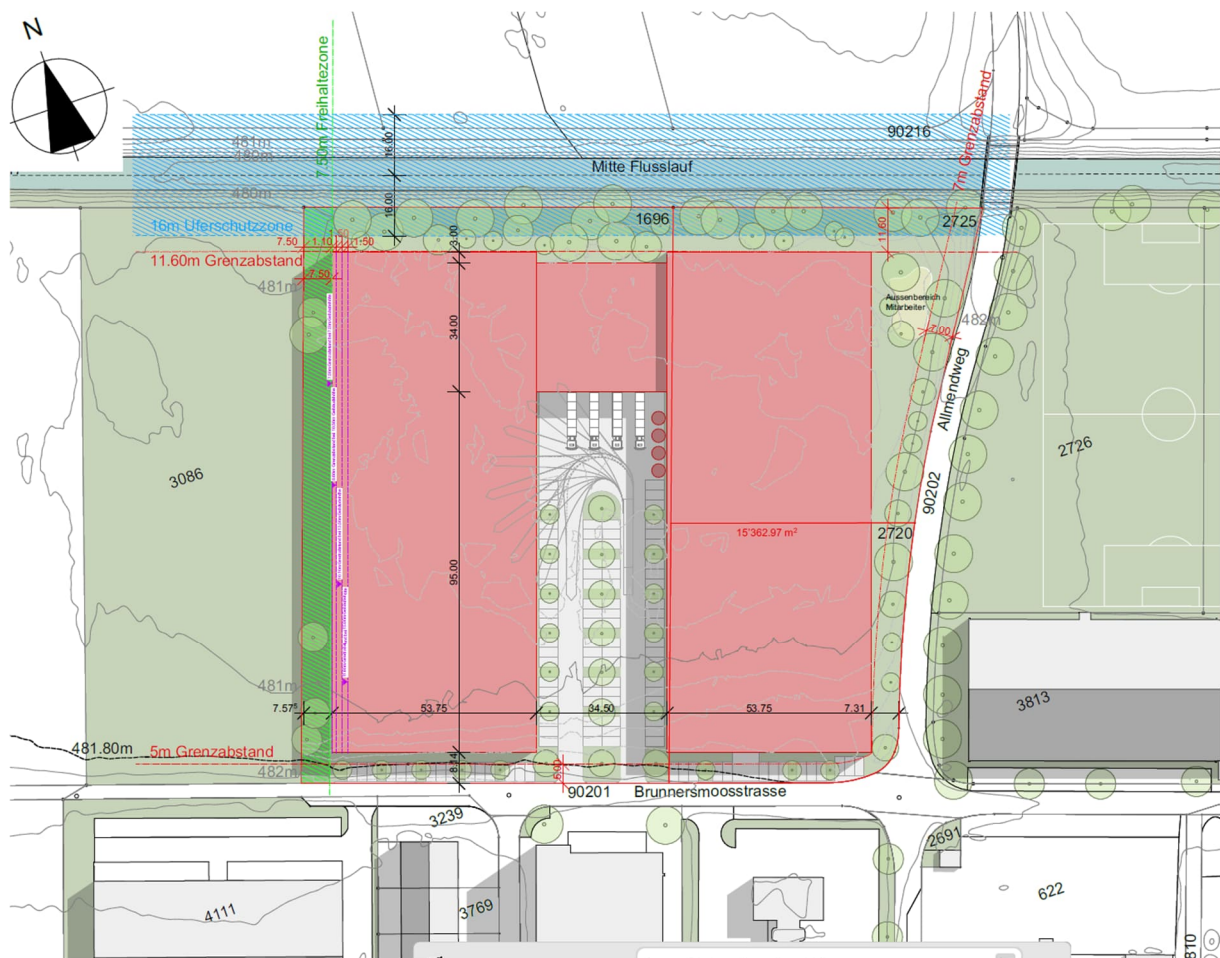


Abbildung 4: Ausschnitt aktuelles Projekt





## 3. Erschliessung neuer Standort

### 3.1 Motorisierter Individualverkehr

---

#### **Anbindung ans übergeordnete Strassennetz**

Die Erschliessung des neuen Areals erfolgt für den motorisierten Individualverkehr (MIV) ab der Thalstrasse über den Allmendweg. Der Anschluss an das übergeordnete Netz erfolgt via Thal- und Solothurnerstrasse. Diese führen zum Autobahzubringer und weiter zum Anschluss 44 Oensingen der A1 / E25. Vom neuen Areal bis zur Autobahneinfahrt sind es rund 5.5 km bzw. rund 7 Minuten mit dem Auto.

#### **Temporegime in der Arbeitszone**

Im nördlichen Bereich liegt die Höchstgeschwindigkeit bei 50 km/h. Auf Höhe der Tennishalle startet auf der Allmendstrasse eine Tempo-30-Zone in Richtung Süden.

#### **Bemessung Allmendweg**

Der Allmendweg ist rund 7.5 m breit. Der Querschnitt ermöglicht gemäss Norm SN 40 201 den Begegnungsfall LW / LW bei 50 km/h. Dafür werden 6.8 m (mit Berücksichtigung 2.55 m breiter LW) ohne Sicherheitszuschlag rechts benötigt.

### 3.2 Öffentlicher Verkehr

---

#### **ÖV-Gütekategorie ARE**

Gemäss der ÖV-Gütekategorie (Bundesamt für Raumentwicklung ARE) liegt das Areal für den Neubau nicht in einer ÖV-Gütekategorie. Die Bushaltestelle «Balsthal, Hinterrain» liegt in der ÖV-Gütekategorie D. Die Bahnhöfe Thalbrücke und Klus liegen in der ÖV-Gütekategorie C und der Bahnhof Balsthal in der ÖV-Gütekategorie B.

#### **Bahn**

Die Regio-Züge (S22) verkehren täglich von 5.30 bis 20.00 Uhr im Halbstundentakt und bedienen die Bahnhöfe Oensingen, Klus, Thalbrücke und Balsthal. Ab 20.00 Uhr bis Mitternacht verkehren anstatt Züge Busse der Linie 129 zwischen Oensingen und Balsthal. In den Nächten von Freitag auf den Samstag und von Samstag auf den Sonntag verkehren auch nach Mitternacht Busse.

Vom nächstgelegenen Bahnhof Thalbrücke sind es rund 1km zum Areal, was mit dem Velo einer Reisezeit von 5 Minuten und zu Fuss einer Reisezeit von 15 Minuten entspricht.

#### **Bus, Bushaltestelle «Balsthal, Hinterrain»**

Die Bushaltestelle «Balsthal, Hinterrain» liegt an der Thalstrasse. Die Buslinie 129 bedient die Haltestelle im 30' Takt und fährt von «Gänsbrunnen, Bahnhof» nach «Balsthal, Bahnhof». Zu Hauptverkehrszeiten am Morgen und Abend fährt die Linie von Balsthal weiter nach «Oensingen, Bahnhof».

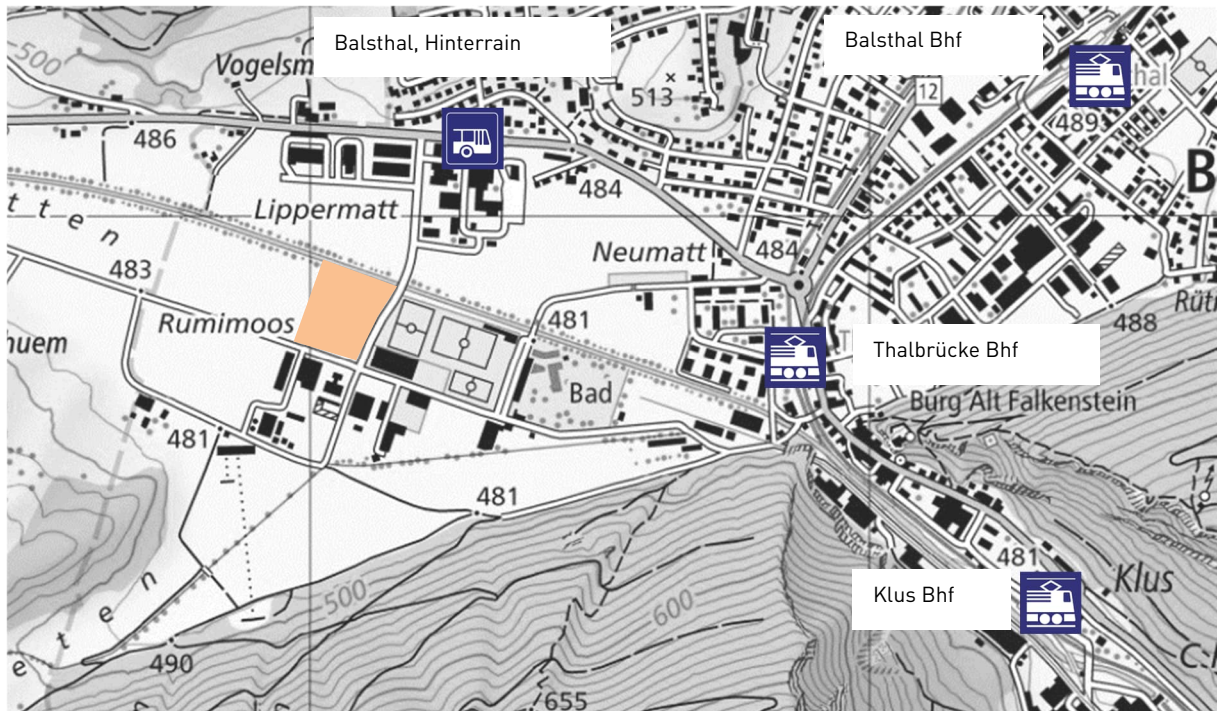


Abbildung 5: Lageplan mit naheliegenden ÖV-Haltestellen

### 3.3 Veloverkehr

#### Übergeordnetes Netz

Das neue Areal liegt direkt an der SchweizMobil Route Nr. 54.04 (Route Arc jurassien), die auf der Brunnersmoosstrasse verläuft. Weiter ist die Brunnersmoosstrasse gemäss Velonetzplan 2025 des Kantons Solothurn als kantonales Basisnetz klassiert. Zudem grenzt das Areal an einen Planungskorridor für Velohauptrouuten.

Für den Veloverkehr (VV) steht auf der Brunnersmoosstrasse keine separate Infrastruktur zur Verfügung, weshalb der VV im Mischverkehr geführt wird. Weiter verläuft auf der Thalstrasse eine «Strecke auf Kantonsstrasse». Die Thalstrasse weist beidseitige Velostreifen mit einer Breite von 1.50m auf.

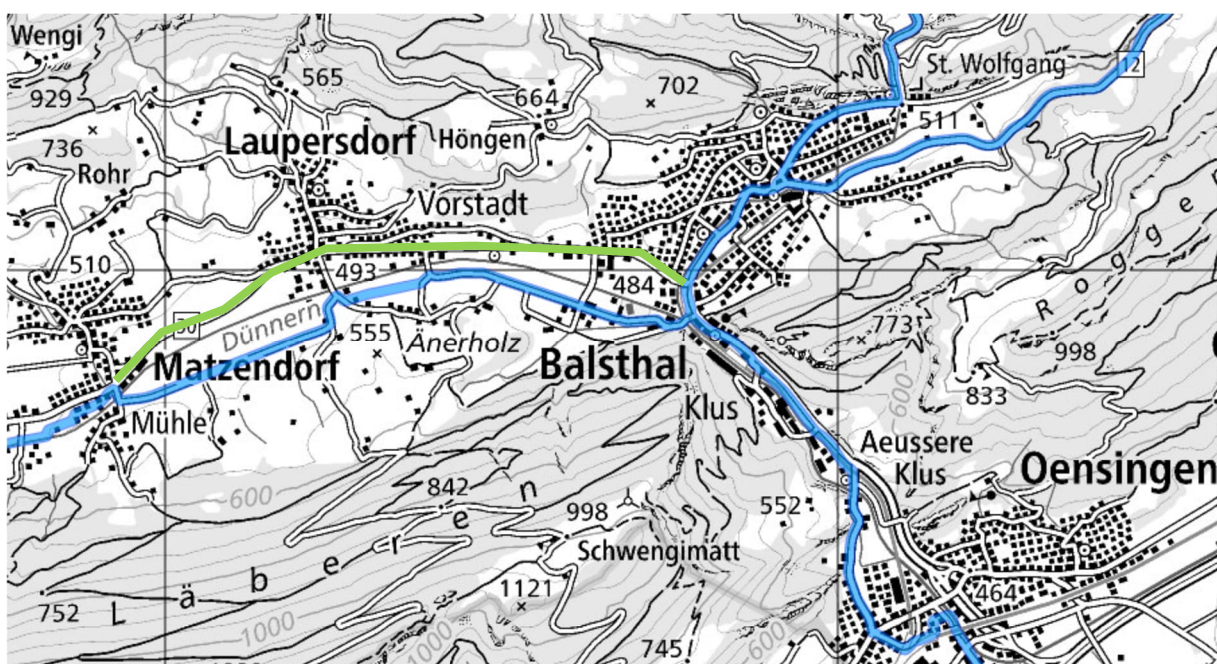


Abbildung 6: Velorouten (blau: SchweizMobil, grün: Strecke auf Kantonsstrasse gem. kant. Velonetzplan)



### **Reisezeiten mit dem Velo**

Folgend ist eine Abschätzung der Reisezeiten mit dem Velo (Durchschnittsgeschwindigkeit von 16–20 km/h) von naheliegenden Ortschaften und Bahnhöfen zum Areal für den Neubau ersichtlich:

- \_ Von Balsthal, Bahnhof: 6 Minuten
- \_ Von Laupersdorf: 6 Minuten
- \_ Von Matzendorf: 13 Minuten
- \_ Von Oensingen: 15 Minuten

## **3.4 Fussverkehr**

---

### **Erschliessungsachsen für den Fussverkehr**

Die Erschliessung für den Fussverkehr (FV) zum Areal für den Neubau erfolgt, wie für den VV, entweder über den Leberweg und die Brunnersmoosstrasse, über die Neumattstrasse oder über den Allmendweg. Auf den genannten Achsen wird der FV im Mischverkehr geführt, da keine Trottoirs vorhanden sind.

Auf der Thal- und Solothurnerstrasse sind hingegen beidseitige 1.80 bis 2.00m breite Trottoirs vorhanden.

### **Reisezeiten zu Fuss**

Folgend ist eine Abschätzung der Reisezeiten zu Fuss von den naheliegenden ÖV-Haltestellen zum neuen Areal ersichtlich:

- \_ Von Bushaltestelle Hinterrain, Balsthal: 5-8 Minuten
- \_ Von Thalbrücke, Bahnhof: 14 Minuten
- \_ Von Balsthal, Bahnhof: 24 Minuten





## 4. Verifizierung und Berechnung Verkehrsaufkommen

### 4.1 Verifizierung Parkplatzberechnung

Die Parkplatzberechnung für das Vorhaben wurde gemäss VSS-Norm 40 281 berechnet und verifiziert. Der Parkfeldbedarf beträgt gemäss Berechnung 56 Personalparkfelder und 11 Besuchendenparkfelder. Eine Reduktion dieser Anzahl in Abhängigkeit der ÖV-Erschliessung kommt in diesem vorliegenden Fall nicht zum Zuge, da das Areal für den Neubau ausserhalb der ÖV-Gütekategorie D liegt.

Tabelle 1: Verifizierung Parkplatzberechnung

Balsthal, PWF Kunststofftechnik AG - Verkehrsgutachten  
Verifizierung Parkplatzberechnung gem. VSS 640 281

Fläche Industrie/Gewerbe		Parkfelder Personal (1 pro 100m <sup>2</sup> )	Parkfelder Besuchende (0.2 pro 100m <sup>2</sup> )
	m <sup>2</sup>		
Produktion Spritzguss	2008.00	20.08	4.02
Montage inkl. Pufferkager Zwischenprod.	1618.00	16.18	3.24
Produktionsnebenräume (Periph.)	209.00	2.09	0.42
WZ-Unterhalt	312.00	3.12	0.62
Materialaufbereitung	210.00	2.10	0.42
Verwaltung	150.00	1.50	0.30
Entwicklung, Projektleitung	140.00	1.40	0.28
Server-Raum	41.00	0.41	0.08
Besprechungsräume	81.00	0.81	0.16
Garderoben	135.00	1.35	0.27
Kantine, Sozialräume	139.00	1.39	0.28
QK	122.00	1.22	0.24
Summe	5165.00	51.65	10.33

Fläche Lager		Parkfelder Personal (0.1 pro 100m <sup>2</sup> )	Parkfelder Besuchende (0.01 pro 100m <sup>2</sup> )
	m <sup>2</sup>		
WZ-Lager	517.00	0.52	0.05
Rohstoffe, Verpackungen	1324.00	1.32	0.13
Fertigprodukte	888.00	0.89	0.09
Spedition	932.00	0.93	0.09
Musterteilelager	259.00	0.26	0.03
Archivlager	40.00	0.04	0.00
Summe	3960.00	3.96	0.40

Total Anzahl Parkfelder	55.61	10.73
Total Anzahl Parkfelder (gerundet)	56	11

Im Richtprojekt ist in einer zweiten Etappe die Erweiterung der Bebauung vorgesehen. Nach Realisierung dieser weiteren Etappe ist eine Nutzfläche von rund 14'000 m<sup>2</sup> projektiert. Dabei wird sich der Parkplatzbedarf gemäss Projektunterlagen auf rund 107 Parkfelder erhöhen. Die zusätzliche Anzahl Parkfelder wurde anhand der Bruttogeschossflächen grob abgeschätzt. Nach Konkretisierung der Planung der Erweiterung ist eine weitere Verifizierung der berechneten Anzahl Parkfelder notwendig.

## 4.2 Berechnung Verkehrsaufkommen

Das Verkehrsaufkommen wurde anhand zwei verschiedener Methoden abgeschätzt. Einerseits wurde das Verkehrsaufkommen anhand der vorgesehenen Parkfelder und andererseits anhand des jetzigen Bestands der Arbeitsplätze (AP) berechnet.

### Berechnung Verkehrsaufkommen anhand Parkplätze

Bei dieser Berechnung wurde von 67 Parkfeldern und 2.6 Fahrten pro Parkfeld pro Tag ausgegangen (gem. VSS-Norm 40 283 Verkehrserzeugung von Nicht-Wohnnutzungen), wodurch ein durchschnittliches Werktagerverkehrsaufkommen (DWV) von rund 175 Fahrten pro Tag resultiert. In der Morgenspitzenstunde (MSP) sind rund 32 Einfahrten und 10 Ausfahrten zu erwarten (gem. VSS 40 283). In der Abendspitzenstunde (ASP) kann von ca. 10 Einfahrten und 28 Ausfahrten ausgegangen werden. Insgesamt sind in der MSP und ASP demnach mit weniger als einer Fahrt pro Minute zu rechnen.

*Die detaillierte Berechnung ist dem Anhang A zu entnehmen.*

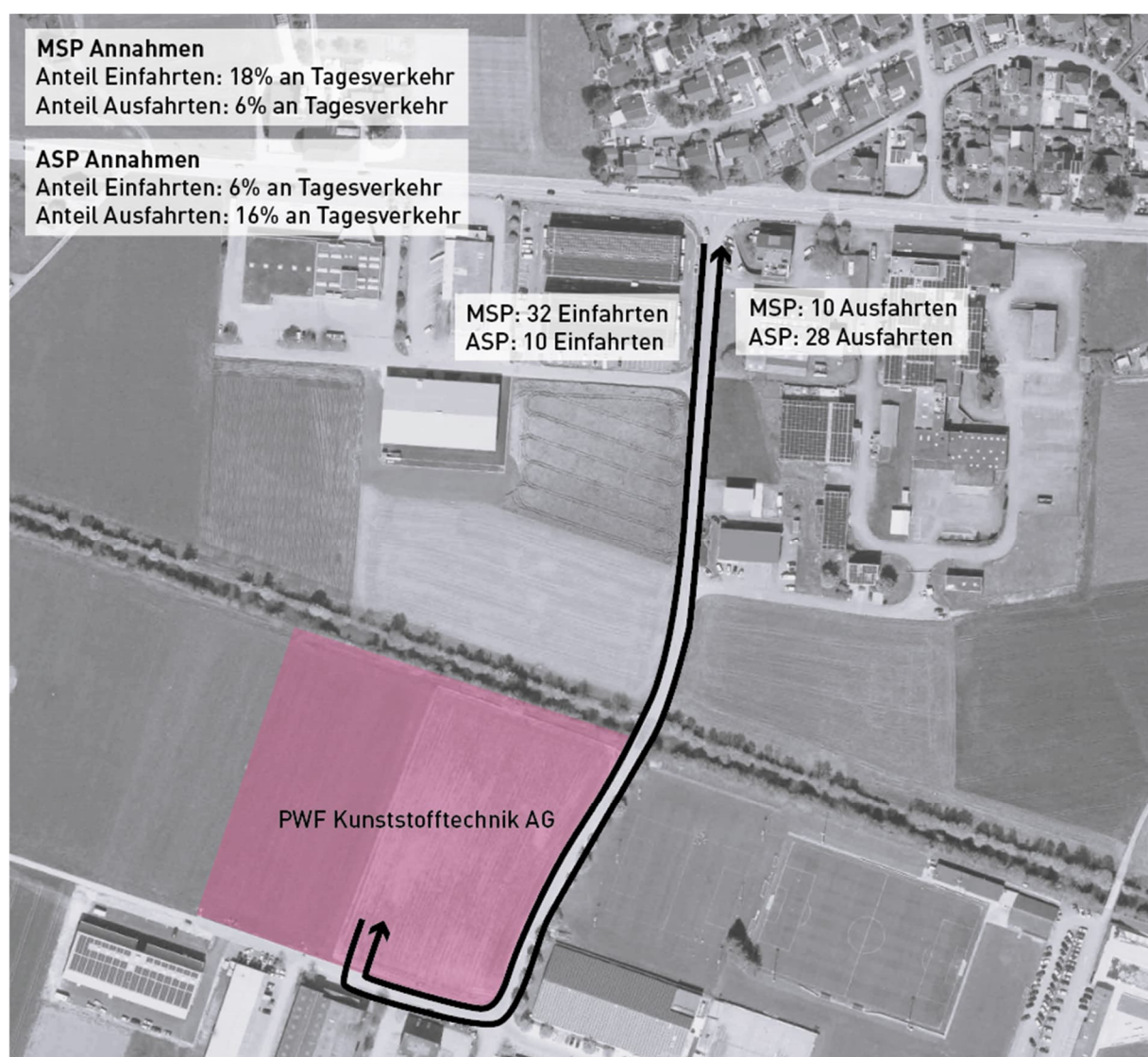


Abbildung 7: Berechnung Ein- und Ausfahrten in MSP / ASP anhand Parkplätze



### **Berechnung Verkehrsaufkommen anhand Arbeitsplätze**

Die Berechnung wurde anhand der vorgesehenen bzw. der bekannten Anzahl an AP vorgenommen. Zurzeit sind 105 Mitarbeitende bei PWF angestellt. Es wird davon ausgegangen, dass sich die Zahl bis zum Bezug auf 120 erhöhen könnte.

Neben der Tagschicht gibt es einen 2-Schicht und 3-Schicht Betrieb. Die Beschäftigten teilen sich aktuell wie folgt auf:

- \_ Tagschicht: 80 Personen
- \_ 2-Schicht: 21 Personen
- \_ 3-Schicht: 4 Personen

Für die Berechnung des Verkehrsaufkommens wurde von 120 Angestellten (Vollzeit) ausgegangen. Da insbesondere die AP in der Tagschicht für die Berechnung der ASP und MSP essenziell ist, wurde der Fokus auf die Angestelltenzahl der Tagesschicht gelegt. Für den Erhalt des Tagesverkehrs wurden hingegen auch die Arbeitsplatzzahlen der 2-Schicht und 3-Schicht einbezogen. Somit wurden 95 AP für die Tagschicht angenommen. Zur Ermittlung der Anzahl Wege wurden folgende Annahmen getroffen:

- \_ Bewegungen (alle Verkehrsmittel) pro Tag pro AP: 2.8
- \_ Bewegung (alle Verkehrsmittel) pro Tag pro Kunde pro AP: 1.5

Aus den AP und den obenstehenden Annahmen lassen sich insgesamt 409 für das Areal relevante Wege pro Tag berechnen. Diese Anzahl Wege bezieht sich auf alle Verkehrsmittel. Um die Wege für den MIV zu berechnen, wurde anhand der 56 Personalparkfelder und 95 Angestellten im Tagesbetrieb eine Annahme für den Modalsplit getroffen:

- \_ Anteil MIV: 67%
- \_ Anteil FVV: 33%
- \_ Besetzungsgrad pro Fahrzeug: 1.1

Die Annahmen zum Modalsplit basieren auf den aktuellen betrieblichen Rahmenbedingungen und Angaben der Grundeigentümerschaft und stellen keine Zielvorgabe dar.

Mittels der Anzahl Wegen, dem Modalsplit und dem Besetzungsgrad resultiert ein DWV von rund 314 MIV-Fahrten pro Tag. In der MSP sind rund 45 Einfahrten und 15 Ausfahrten zu erwarten. In der ASP kann von ca. 15 Einfahrten und 40 Ausfahrten ausgegangen werden. Insgesamt sind in der MSP und ASP demnach mit weniger als, resp. maximal einer Fahrt pro Minute zu rechnen.

Die detaillierte Berechnung ist dem Anhang A zu entnehmen. Aufgrund des höheren DWV wird in Kapitel 5 mit den berechneten Fahrten anhand der AP weitergerechnet. Damit wird für die Beurteilung der Auswirkungen auf das Verkehrsnetz die konservativere der beiden Berechnungsmethoden herangezogen.



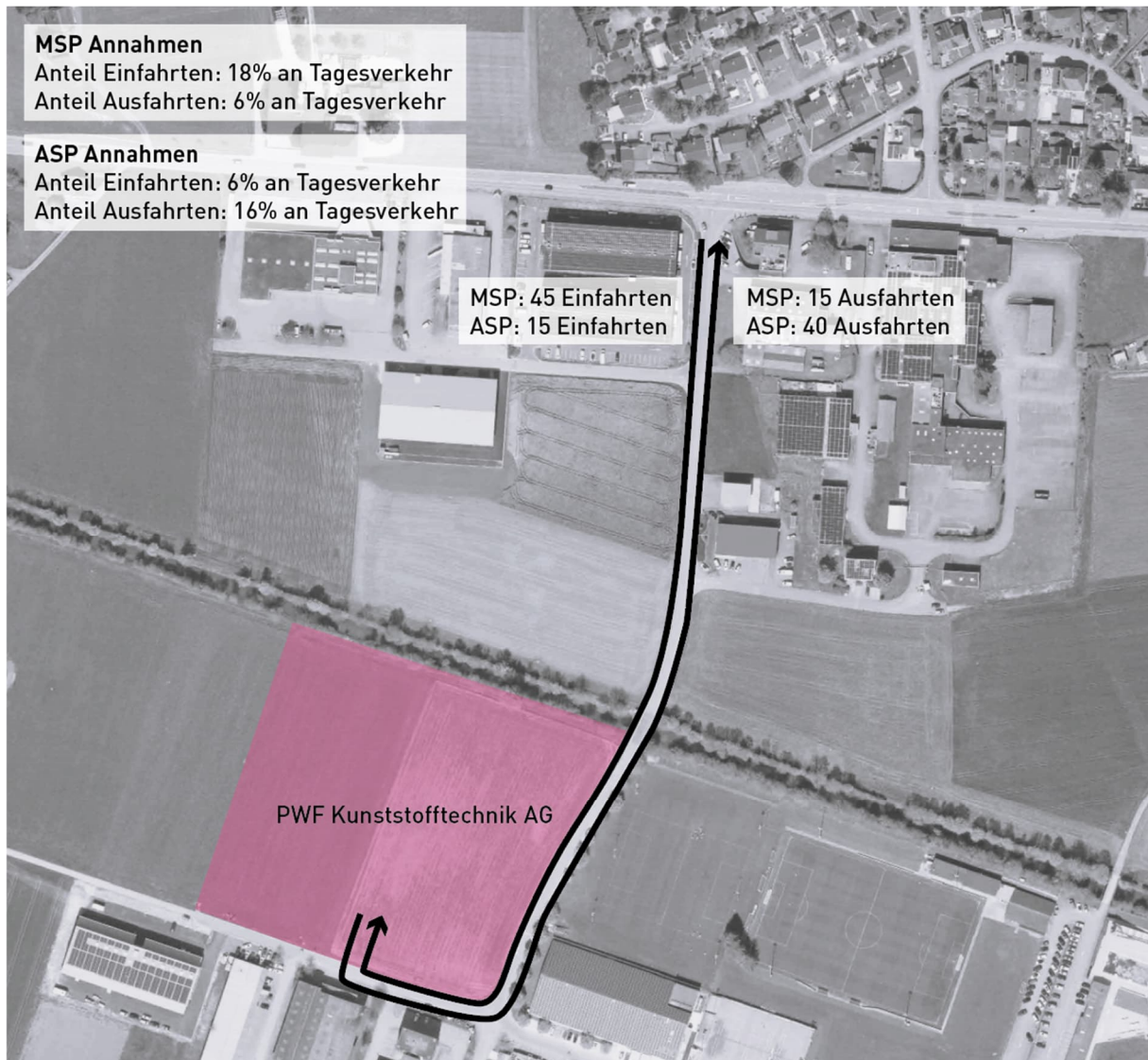


Abbildung 8: Berechnung Ein- und Ausfahrten in MSP / ASP anhand AP



### 4.3 Verkehrsaufkommen Lieferverkehr

---

#### Anlieferungen

Heute erfolgen in allen 3 Werken zusammen 8 Anlieferungen mit LW und 3 Anlieferungen mit Lieferwagen. Diese können durch Konzentration und Bündelung in Balsthal auf 4 LW und 2 Lieferwagen reduziert werden. Durch Reduktion der Rohstoffvielfalt dürfte sich der Verkehr gemäss Familie Winkler um weitere 30 % reduzieren lassen.

#### Fahrten leichte Nutzfahrzeuge

Weiter ist mit wenigen täglichen Zu- und Wegfahrten von Paketdiensten (leichte Nutzfahrzeuge) zu rechnen. Andere An- und Wegfahrten durch leichte Nutzfahrzeuge im täglichen oder wöchentlichen Rhythmus erfolgen nicht.

#### Auslieferungen

Die Auslieferungen sind heute bereits teilweise gesteuert, indem Stücksendungen und Pakete je auf einen Vertragspartner konzentriert werden. Derzeit erfolgen Auslieferungen an allen 3 Standorten zusammen mit 7 LW und 6 Lieferwagen täglich. Nach Integration der Werke im Neubau reduziert sich die Anzahl auf 4 LW und 2 Lieferwagen.

#### Aktuelle Massnahme zur Reduzierung

Künftig wird die Anzahl Lieferfahrten weiter abnehmen infolge einer Reduktion der Anzahl Lieferanten sowie der Menge unterschiedlicher Rohstoffe. Die Zielsetzung ist auch, dass weniger Fahrten mit besser beladenen Fahrzeugen erfolgen.

#### Zeitliche Verteilung über den Tag

Die Lieferfahrten finden mit vereinzelt Ausnahmen nicht während der Hauptverkehrszeiten statt.

Tabelle 2: Vergleich Anzahl An- und Auslieferungen im Bestand / in Zukunft

	Bestand (alle 3 Standorte)	Zukunft (1 Standort)
Tägliche Anlieferung	8 LW 3 Lieferwagen	4 LW 2 Lieferwagen
Tägliche Auslieferung	7 LW 6 Lieferwagen	4 LW 2 Lieferwagen

## 5. Auswirkungen auf Verkehrsnetz motorisierter Individualverkehr

### 5.1 Verkehrsverteilung Übersicht

Für die Betrachtung des Netto-Mehrverkehrs sind insbesondere die heutigen Fahrten vom und zum Standort Laupersdorf (45 der 105 Mitarbeitenden) relevant. Diese sind, bei sich überlagernden Verkehrsströmen, vom künftigen Verkehr vom neuen Standort in Abzug zu bringen. Die Verteilung der Fahrten ist in der folgenden Abbildung ersichtlich.

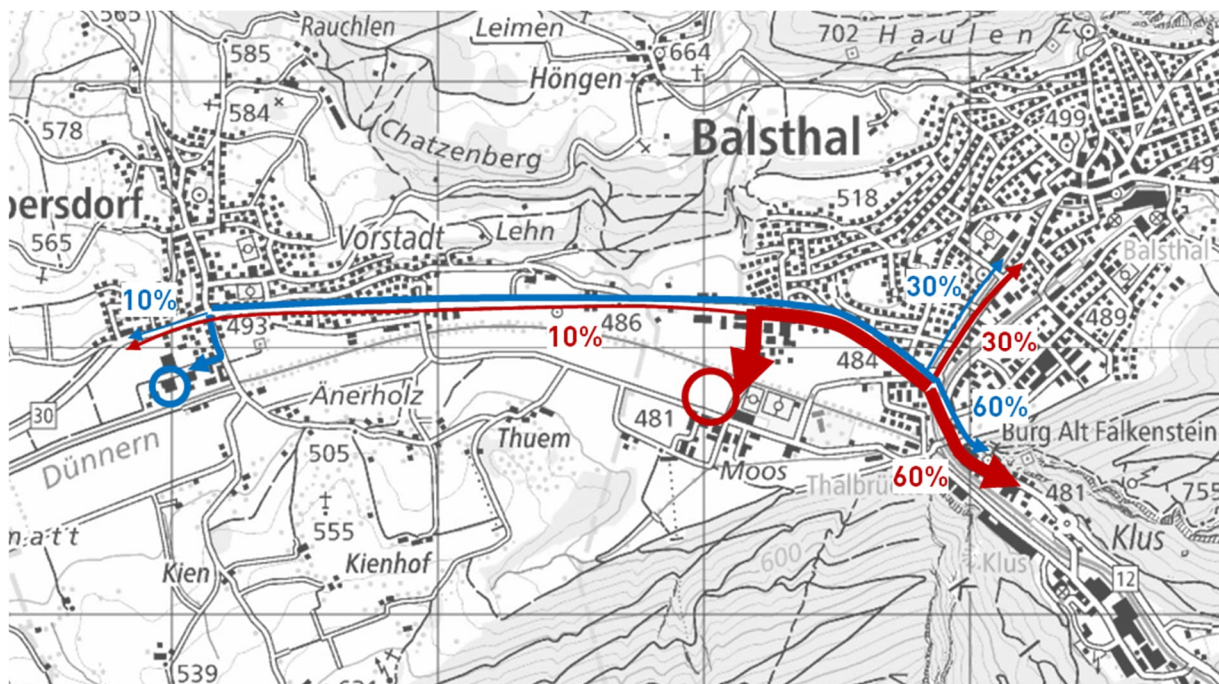


Abbildung 9: Anteilmässige Umlegung des Verkehrs auf das Strassennetz

In der Verteilung berücksichtigt sind Annahmen zu den Wohnorten, aber auch zu den Liefergebieten in der Schweiz. Die Wohngebiete werden sich mittelfristig ändern: durch den neuen Standort wird die Zahl der MA, welche in der Umgebung der heutigen Standorte Wiler oder Koblenz wohnen, abnehmen. Deshalb bleibt auch die relative Verkehrsverteilung gem. unserer Annahme konstant.

Nicht berücksichtigt sind Bewohnende aus dem Gebiet nördlich der Klus, welche an den heutigen Standorten Wiler oder Koblenz arbeiten. Diese Zahl dürfte vernachlässigbar sein. Ebenfalls nicht berücksichtigt ist, dass durch die Lage des neuen Standorts näher bei Balsthal für MA aus Balsthal wohl eine gewisse Verkehrsverlagerung vom Auto auf das Velo stattfindet.



## 5.2 Absolute Verkehrsveränderung.

In der folgenden Abbildung sind die Verkehrsveränderungen auf den relevanten Strassenabschnitten ersichtlich.

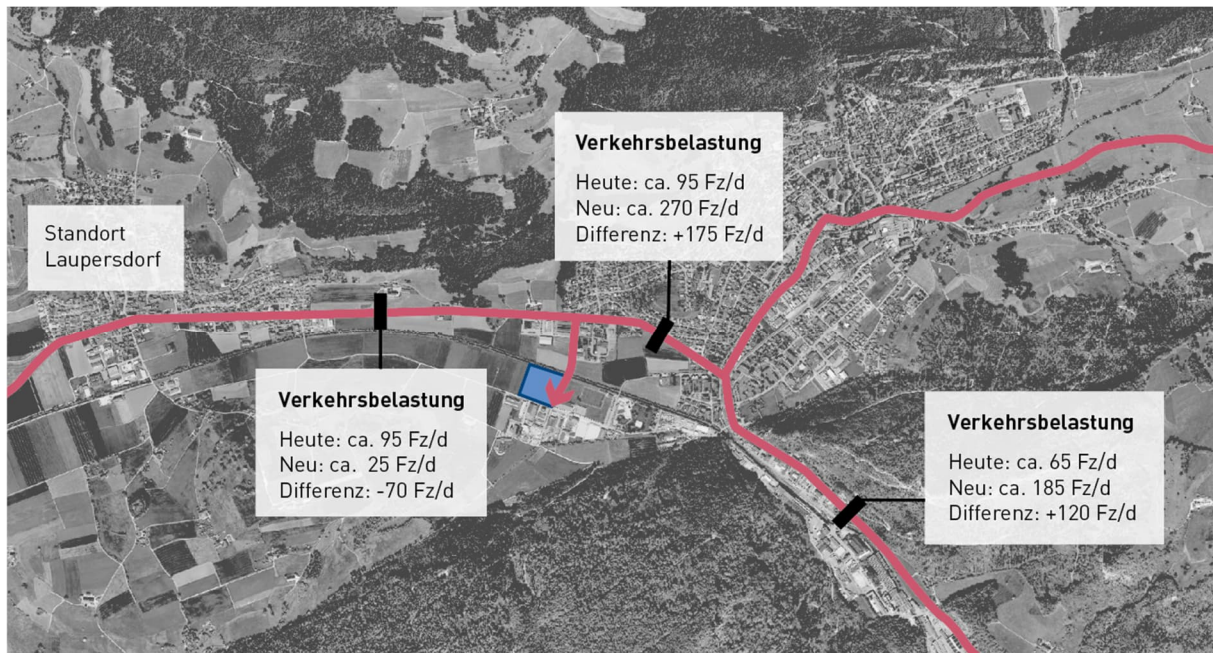


Abbildung 10: Absolute Verkehrsveränderung auf den relevanten Strassenabschnitten

Durch die Berechnung und Umlegung der Fahrten pro Tag auf das übergeordnete Strassennetz wird ersichtlich, dass auf der Thalstrasse westlich des neuen Standortes die Verkehrsbelastung um 70 Fz/d reduziert wird.

Auf der Thalstrasse östlich des neuen Standortes wird die Verkehrsbelastung um +175 Fz/d zunehmen. Diese Zunahme ist auf die zusätzlichen Fahrten aus den Regionen Thal und Gäu sowie die ausserkantonalen Fahrten zurückzuführen.

Die Verkehrsbelastung auf der Solothurnerstrasse wird um +120 Fz/d erhöht. Die Anzahl ausserkantonalen Fahrten sowie die Anzahl Fahrten aus der Region Gäu erhöhen sich.

## 5.3 Belastung Verkehrsnetz im Ist-Zustand

Gemäss geo.admin.ch (Nationales Personenverkehrsmodell NPVM) und einer Verkehrszählung des Kantons (Querschnitt westlich Allmendstrasse) beträgt der DWV zwischen Laupersdorf und Kreisel Solothurner-/Thalstrasse im Querschnitt zwischen 9'000 bis 10'000 Fahrzeugen. Südlich des Kreisels auf der Solothurnerstrasse liegt die Belastung bei ca. 22'000 Fz/d DWV.

Der Mehrverkehr im Vergleich zum bestehenden Verkehr beträgt auf der Thalstrasse weniger als 2%, auf der Solothurnerstrasse in der Klus rund 0.6%. Dies liegt deutlich unter den täglichen Schwankungen der Verkehrsmengen von bis zu 5%.



## 6. Fachliche Einordnung

Der Kanton Aargau legt in seinen «Empfehlungen Kapazitätsnachweis<sup>1</sup>» fest, dass die verkehrlichen Auswirkungen von Vorhaben, welche einen täglichen Verkehr ab rund 1'500 MIV-Fahrten erzeugen, genauer untersucht werden sollen. Mit 314 MIV-Fahrten pro Tag liegt das vorliegende Vorhaben deutlich unter dieser Grenze. Grundsätzlich kann das Vorhaben also als verkehrlich nicht problematisch betrachtet werden.

Gleichzeitig präzisieren die Empfehlungen des Kantons Aargau, dass bei Strassen mit einer Belastung bis 15'000 Fahrzeugen pro Tag (Thalstrasse) jene Knoten im Detail untersucht werden müssen, bei welchen der durch das Vorhaben erzeugte Mehrverkehr mindestens 10% ausmacht. Auf der thalstrasse führt unser Vorhaben aber zu einer Mehrbelastung von 2%. Bei Strassen mit einer Belastung von mehr als 15'000 Fahrzeugen pro Tag (Solothurnerstrasse) sind Knoten detailliert zu untersuchen, wo der durch das Vorhaben erzeugte Mehrverkehr mindestens 5% beträgt. Auf der Solothurnerstrasse führt unser Vorhaben zu einer Mehrbelastung von rund 0.6%. Entsprechend erscheint es nicht verhältnismässig, Knotenleistungsfähigkeiten oder weitergehende verkehrstechnische Nachweise im Detail zu erbringen.

Abschliessend kann festgehalten werden, dass das bauliche Vorhaben in der ersten Etappe verkehrlich nicht problematisch ist. Bei einer ähnlichen Nutzung und Nutzungsintensität im Bau der zweiten Etappe dürfte auch diese nicht zu Verkehrsproblemen führen, welche nicht ohnehin bereits vorhanden sind.

Hinweis: Für die im Gestaltungsplan vorgesehene zweite Etappe werden im vorliegenden Verkehrsgutachten keine quantitativen Verkehrsberechnungen vorgenommen. Zum heutigen Zeitpunkt sind wesentliche Rahmenbedingungen wie Nutzungsart, Nutzungsintensität, Gebäudevolumen und betriebliche Organisation noch nicht hinreichend definiert. Die verkehrlichen Auswirkungen der zweiten Etappe sind daher im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens auf Basis der dannzumal bekannten Projektparameter in einem separaten Verkehrsnachweis zu beurteilen.

---

<sup>1</sup> Eine andere Grundlage mit ähnlichen Festlegungen zu Kapazitätsnachweisen ist uns nicht bekannt.

Balsthal, PWF Kunststofftechnik AG - Verkehrsgutachten

Verifizierung Verkehrsaufkommen gem. VSS 640 283

Berechnung DWV anhand Parkfelder

Anzahl PF	Fahrten pro PF und Tag	
67	2.60	
Total	DWV	Morgenspitze
		Abendspitze
		Anteil Ein
		Anteil Aus
		Anteil Ein
		Anteil Aus
		18.00%
		6%
		6%
		16.00%
		31.36
		10.45
		10.45
		27.87
	174.2	42
		38

Berechnung DWV anhand Arbeitsplätze Zukunft

Anzahl AP	Bewegung pro Tag pro AP	Bewegung pro	Wege pro Pers.	Wege MIV	Externe Wege	Besetzungsgrad	
		Tag/Kunden pro AP				Fahrzeug pro Nutzung	
95	2.80	1.5	408.5	273.695	100.00%	1.10	Normalschicht
21	2.80	1.5	90.3	60.501	100.00%	1.10	Zweischicht
4	2.80	1.5	17.2	11.524	100.00%	1.10	Dreischicht
Total	DWV	Morgenspitze		Abendspitze			
		Anteil Ein	Anteil Aus	Anteil Ein	Anteil Aus		
		18.00%	6%	6%	16.00%		
		44.79	14.93	14.93	39.81		
		60	55				
Total 2	248.8						
Insgesamt DWV	65.5						
	314.3						

Annahme Modalsplit

Anzahl PF	Anzahl AP		
Personal	Tagesschicht	MIV Anteil	FWV
56	95	67.00%	33.00%

Berechnung anhand Standorte Arbeitsplätze Heute

Anzahl AP	Bewegung pro Tag pro AP	Bewegung pro	Wege pro Pers.	Wege MIV	Externe Wege	Besetzungsgrad
		Tag/Kunden pro AP				Fahrzeug pro Nutzung
45	2.80	1.5	193.5	129.645	100.00%	1.10
35	2.80	1.5	150.5	100.835	100.00%	1.10
25	2.80	1.5	107.5	72.025	100.00%	1.10
Total	DWV	Morgenspitze		Abendspitze		
		Anteil Ein	Anteil Aus	Anteil Ein	Anteil Aus	
		18.00%	6%	6%	16.00%	
		21.21	7.07	7.07	18.86	
		117.9	28	26		
Total 2	91.7					
Total 3	65.5					
Insgesamt DWV	275.0					

Annahme Modalsplit

Anzahl PF	Anzahl AP		
Personal	Tagesschicht	MIV Anteil	FWV
56	95	67.00%	33.00%