Kanton Solothurn
Einwohnergemeinde
Neuendorf

Gestaltungsplan Transgourmet

GB Nr. 316, 315, 593, 594

Raumplanungsbericht, Verkehrsgutachten

Olten, 09.12.2019

5296 cj/su

Frey+Gnehm Ingenieure AG
Leberngasse 1
Postfach
CH-4601 Olten

Bautechnik
Generalplanung
Raumplanung
Umweltschutz

Tel +41(0) 62 206 24 24
Fax +41(0) 62 206 24 25
info@frey-gnehm.ch
www.frey-gnehm.ch

frey | gnehm

Inhaltsverzeichnis:

1 Einleitung 3

2 Projekt 4
2.1 Geplante Bauten 4
2.2 Umgebende Nutzungen und Bauten 5

3 Grundlagen 6
3.1 Kantonaler Richtplan 6
3.2 Raumentwicklung Oensingen – Olten 2010 6
3.3 Agglomerationsprogramm Aareland 7
3.4 Bauzonenplan Neuendorf 7
3.5 Bauzonenplan Egerkingen 8
3.6 Erschliessungsplan Neuendorf 8
3.7 Erschliessungsplan Egerkingen 9
3.8 Bestehender Gestaltungsplan GB Nr. 316 9
3.9 Erschliessung 10
3.9.1 Motorisierter Individualverkehr / Lastwagenverkehr 10
3.9.2 Öffentlicher Verkehr 10
3.9.3 Langsamverkehr 10

4 Änderung Nutzungsplanung 11
4.1 Handlungsbedarf 11
4.2 Gestaltungsplan 11
4.2.1 Bauten und Anlagen 11
4.2.2 Umgebung 11
4.2.3 Sonderbauvorschriften 11
4.3 Grünfläche 11
4.4 Parkierung 12
4.4.1 Aktuelle Parkplatzsituation 12
4.4.2 Bedarf Gestaltungsplan 13
4.4.3 Gesamtsituation 13
4.4.4 Veloparkierung 13
4.5 Erschliessung 14
4.6 Verkehrsaufkommen Projekt 14

5 Werkleitungen 16
5.1 Übersicht 16
5.2 Entwässerung 16
5.3 Wasser 16

5.4 Kosten 17

6 Auswirkungen 18
6.1 Übersicht 18
6.2 Verkehrsauswirkungen 19
6.2.1 Untersuchungsgegenstand 19
6.2.2 Grundlagen 19
6.2.3 Perimeter 19
6.2.4 Ausgangszustand 20
6.2.5 Projektwirkungen Betrieb 22
6.2.6 Beurteilung 23
6.2.7 Nachweis Leistungsfähigkeit Knoten 24

7 Verfahren 25
7.1 Übersicht 25
7.2 Voranfragen 27
7.3 Kantonale Vorprüfung 27
7.4 Mitwirkung 27

Anhang 28
I. Abkürzungsverzeichnis 29
II. Abbildungsverzeichnis 30
III. Tabellenverzeichnis 30
IV. Verkehrszählung 21.09.2017 31
V. Berechnungen Leistungsfähigkeit Knoten 33
I. Anträge 1. Kantonale Vorprüfung 45

1 Einleitung

Die Firma Transgourmet in Neuendorf beauftragte Frey+Gnehm Ingenieure AG mit der Ausarbeitung des Gestaltungsplanes Transgourmet GB Nr. 316, 315, 593 und 594. Dabei soll der bestehende Gestaltungsplan aus dem Jahr 1990 auf dem GB Nr. 316 ersetzt werden.

Dieser Raumplanungsbericht beschreibt die notwendigen Anpassungen der Nutzungsplanung und zeigt die möglichen Auswirkungen im Bereich Raumplanung und Verkehr auf. Da der Neubau den Schwellenwert der Lagerfläche und des Lagervolumens gemäss UVPV überschreitet, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung nötig.

2 Projekt

2.1 Geplante Bauten

Die Firma Transgourmet betreibt an der Industriestrasse in Neuendorf einen Prodega Markt auf GB Nr. 593 und ein regionales Lager für Lebensmittel südlich davon. Das Grundstück GB Nr. 316, welches sich östlich der bestehenden Gebäude befindet, hat die Transgourmet ebenfalls erworben. An diesem Standort plant die Transgourmet ein neues Hochregallager (HRL) für Waren aus dem Trockensortiment zu errichten. Das Trockensortiment beinhaltet länger haltbare Waren, welche keiner Kühlung bedürfen. Vorgesehen ist ein nationales Verteilzentrum, welches die sieben weiteren Regionallager der Transgourmet beliefert.

Damit das Hochregallager erstellt werden kann, muss das bestehende Gebäude auf der Parzelle GB Nr. 316 rückgebaut werden. Der Neubau beinhaltet ein Hochregallager, eine Kommissionierung, zugehörige Büroräume sowie Andockplätze (vgl. Tabelle 1). Ebenfalls Bestandteil des Gestaltungsplan ist das bereits bestehende Leergutlager auf der Parzelle GB Nr. 315.

Das Lagervolumen des neuen Hochregallagers beträgt ca. 136‘560 m³, was einer theoretischen Lagerfläche von 25‘300 m² entspricht. Für Verteilzentren mit mehr als 20'000 m² Lagerfläche bzw. mehr als 120'000 m³ Lagervolumen ist ein Gestaltungsplan mit Umweltverträglichkeitsprüfung (Anlage 80.6 UVPV) notwendig.

Gebäude	Beschreibung	Fläche [m²]	Höhe [m]	Untergeschoss [m]	Volumen [m³]	Theoretische Geschosszahl
HRL	Baubereich A Automatisches HRL	ca.5‘060	20.0	7.0	136‘560	5
Logistik	Baubereich B UG, EG, 1.OG, 2. OG 14-16 Andockrampen	ca.3‘000	20.0	7.0	81‘000	5
Büroräume	1.OG Vorbau	ca. 300	6.5	-	1‘950	1
Leergutlager	Baubereich C	Ca. 370	7.7	-	2‘849	1

Tabelle 1: Lagerflächen und Lagervolumen

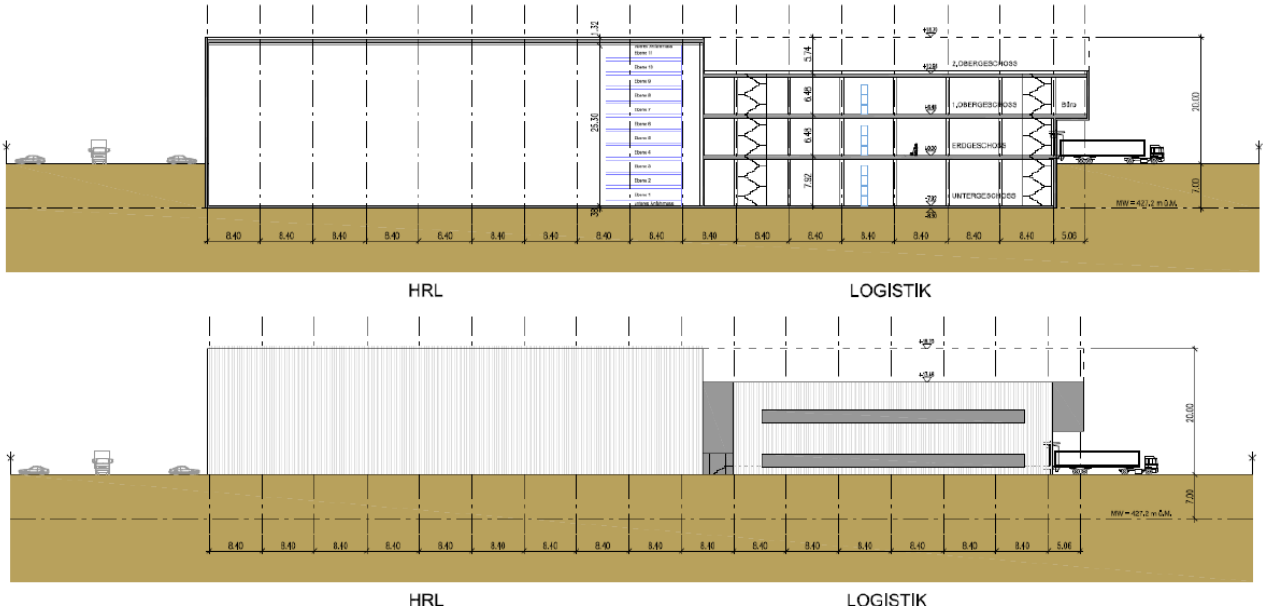


Abbildung 1: Vorprojekt Schnitte vom geplanten Hochregallager

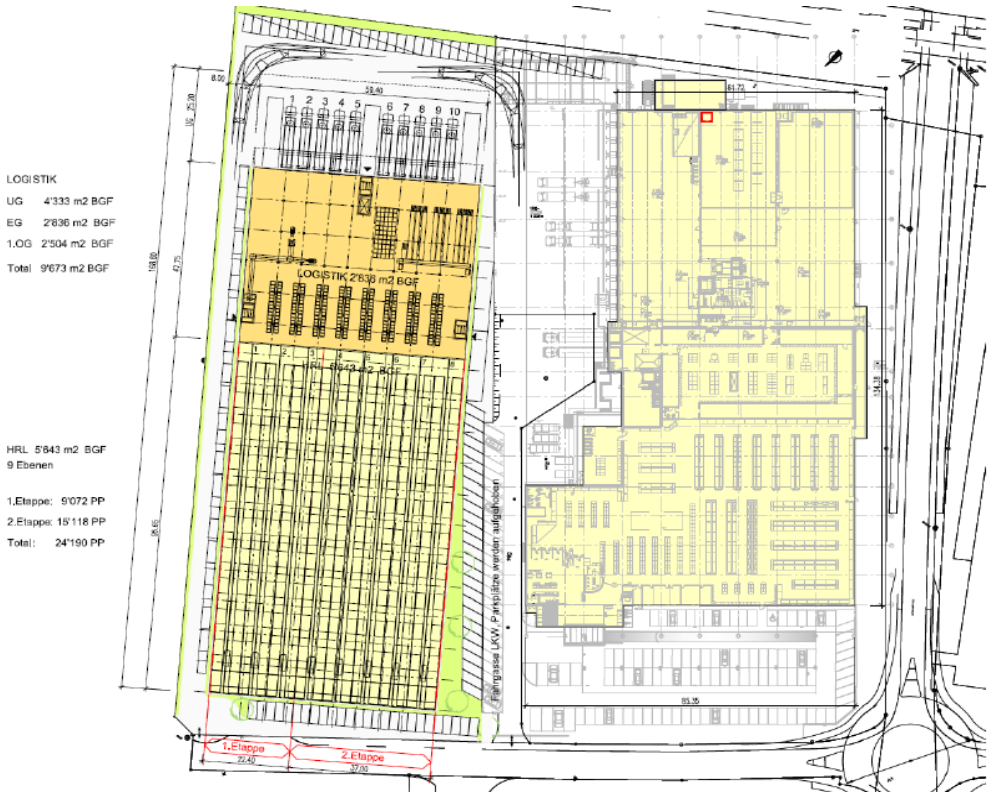


Abbildung 2: Vorprojekt Situation geplantes Hochregallager

Um das Gebäude sind Verkehrsflächen für die Erschliessung geplant. Ebenfalls ist ein Fahrradunterstand im Gestaltungsplan vorgesehen. Grünflächen sind zu den Nachbarparzellen geplant. Die Zu- und Wegfahrt erfolgt über die Industriestrasse. Die interne Erschliessung erfolgt generell in einer Richtung um das Gebäude herum.

2.2 Umgebende Nutzungen und Bauten

Das Gestaltungsplangebiet befindet sich in mitten der Industriezone von Neuendorf. In unmittelbarer Nähe sind auch verschiedene Logistikbetriebe angesiedelt, unter anderem das Verteilzentrum der Migros oder die Schöni Transport AG. Darunter befinden sich auch Gebäude, welche eine Höhe von 20 m überschreiten.

Abbildung 3: Luftbild Perimeter Gestaltungsplan

3 Grundlagen

3.1 Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan, Stand 2019, bezeichnet das Gebiet Industrie Neuendorf / Egerkingen / Oberbuchsiten als Entwicklungsgebiet Arbeiten (rote Punkte über violetter Fläche). An das Industriegebiet grenzen im Süden die Autobahn und anschliessend eine Landwirtschaftszone. Im Norden wird das Industriegebiet von der Dünnern begrenzt, welche mit dem Uferbereich als kantonales Naturreservat ausgeschieden ist. Weiter nördlich befindet sich eine Landwirtschaftszone, welche zwischen Egerkingen und Oberbuchsiten einen Siedlungstrenngürtel von regionaler Bedeutung bildet. Im Osten des Industriegebiets befindet sich Egerkingen mit dem Autobahnanschluss A2 und im Westen Oberbuchsiten.

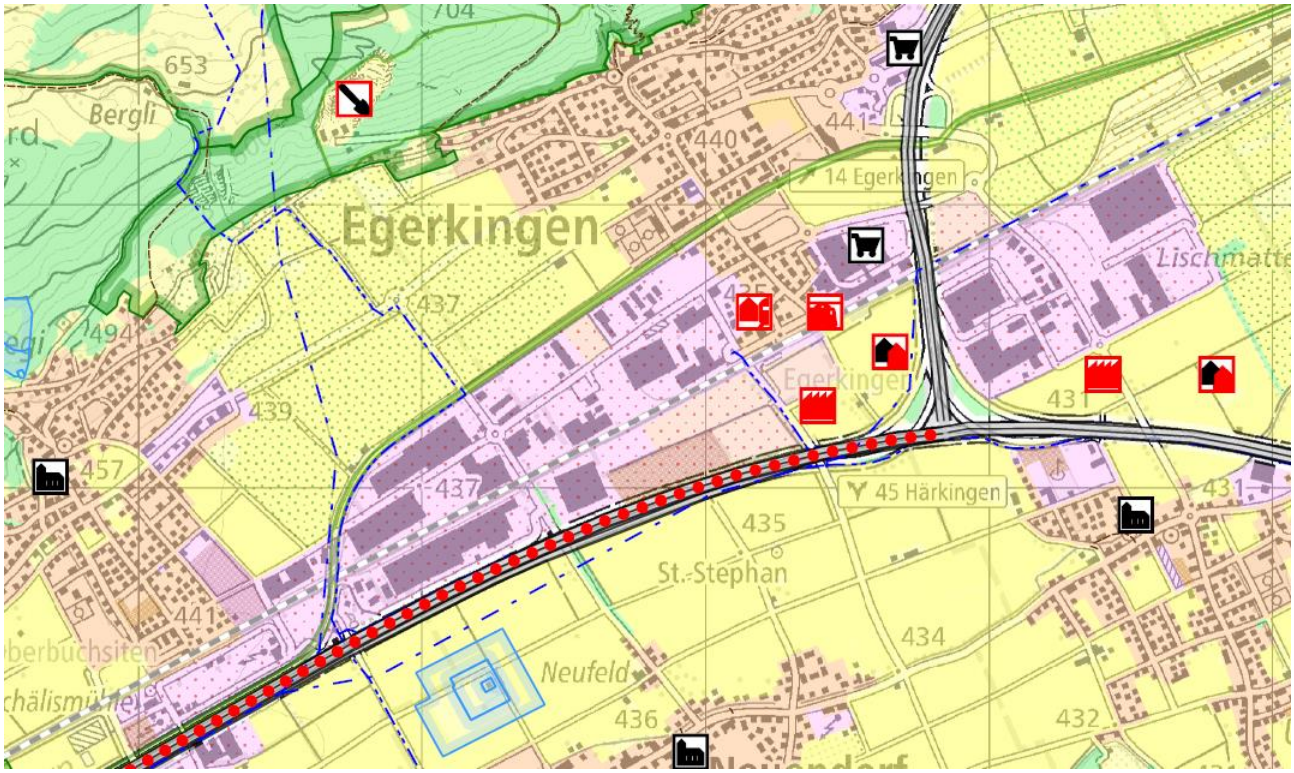


Abbildung 4: Kantonaler Richtplan, Quelle: geoweb.so.ch

3.2 Raumentwicklung Oensingen – Olten 2010

Das Amt für Raumplanung hat eine Arbeitsgruppe eingesetzt, welche die regionale Raumentwicklung Oensingen – Olten prüft und diese mit der Verkehrsentwicklung abstimmen soll. Die übergeordnete Verkehrserschliessung wird für die gesamte Region überprüft und soll optimiert werden. Diese Projekte haben einen Realisierungshorizont von 10-20 Jahren. Die Konzeptstudie diente als Grundlage für die Richtplanung. So wurden viele Punkt im neuen Richtplan berücksichtig.

Folgende Varianten der regionalen Verkehrserschliessung sind in Prüfung, welche vertieft werden sollen, teilweise mit einem langen Planungs- und Realisierungshorizont:

- Ausbau Autobahnanschluss Knoten Egerkingen
- Anpassung Autobahn-Verzweigung A2/A1
- 6- Spur Ausbau Autobahn A1

3.3 Agglomerationsprogramm Aareland

Das Agglomerationsprogramm Aareland 3. Generation wurde im November 2016 verabschiedet. Es sieht im Raum Neuendorf eine Massnahme vor zur Verbesserung des Langsamverkehrs.

- FVV 310 A: Egerkingen / Neuendorf: Fuss - und Veloverbindung ÖV-Drehscheibe – Arbeitsgebiet

Die Umsetzung ist bereits in Arbeit, da ein genehmigter Erschliessungsplan vorliegt.

3.4 Bauzonenplan Neuendorf

Der Bauzonenplan wurde mit RRB Nr. 323 am 23.02.2010 genehmigt. Die Parzelle GB. Nr. 316 befindet sich innerhalb der Industriezone.

Abbildung 5: Bauzonenplan Neuendorf, genehmigt mit RRB Nr. 2010/323, 23.02.2010

Im Bau- und Zonenreglement der Einwohnergemeinde Neuendorf RRB Nr. 2010/323 vom 23.02.2010 sind im § 7 und § 19 die Bauvorschriften der Industriezone festgelegt.

Zonenreglement	**Industriezone § 7 und § 19**
Vollgeschosszahl	frei
max. Gebäudehöhe	Gestaltungsplanpflicht
max. Firsthöhe	-
max. Gebäudelänge	unbeschränkt
max. Ausnützungsziffer	frei
max. Überbauungsziffer	frei
min. Grünflächenziffer	10 % (Nachweis nötig)
Empfindlichkeitsstufe	IV

Tabelle 2: Zonenreglement Industriezone § 7 und 19

Ein Gestaltungsplan ist in der Industriezone Neuendorf grundsätzlich Pflicht. Ausnahmen bilden Um-, Aus- und Nebenbauten. Gegenüber Nachbarparzellen gilt generell ein Grenzabstand der halben Gebäudehöhe oder maximal 8.0 m.

3.5 Bauzonenplan Egerkingen

Abbildung 6: Bauzonenplan Egerkingen, genehmigt mit RRB Nr. 808 vom 29.04.2014

Die Parzelle GB Nr. 316 in Neuendorf grenzt im Osten an die Industriezone Egerkingen.

3.6 Erschliessungsplan Neuendorf

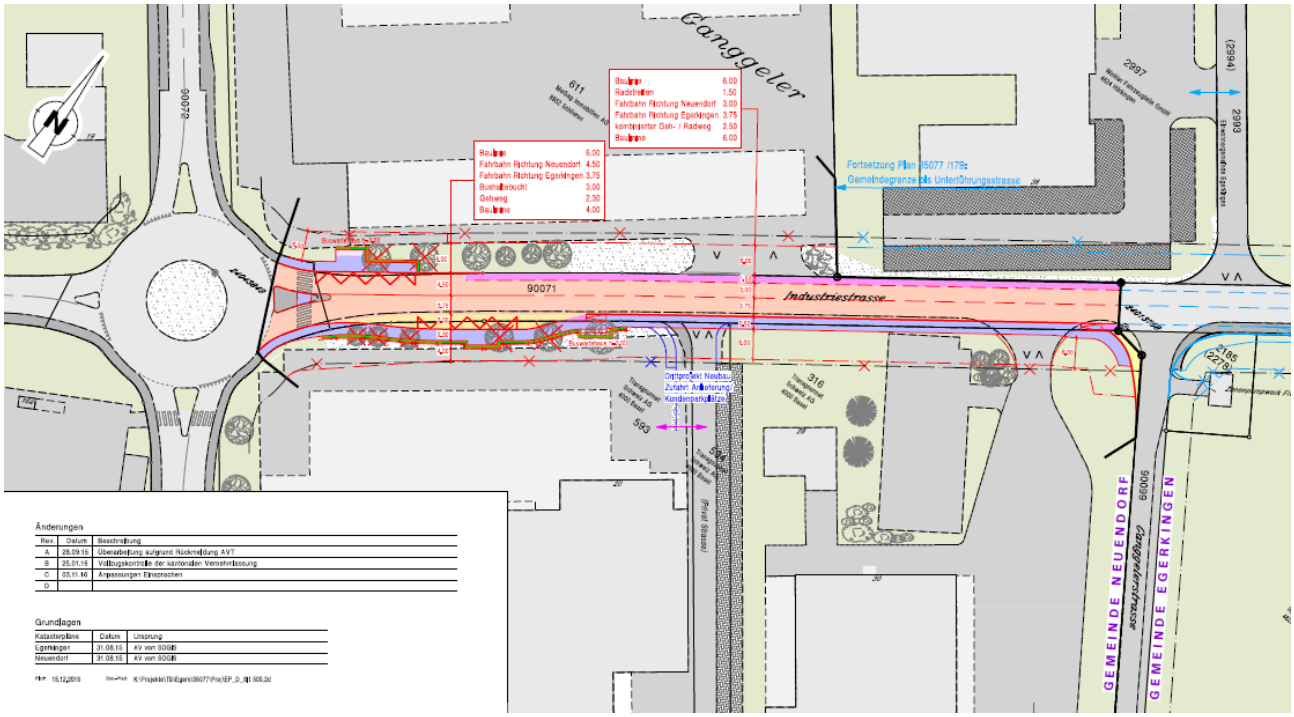


Abbildung 7: Erschliessungsplan Industriestrasse Neuendorf, RRB Nr. 2096, 28.11.2016

An der Industriestrasse wurde ein kantonaler Erschliessungsplan erarbeitet, welcher einen Ausbau mit Radstreifen oder kombiniertem Rad-/Fussweg und behindertengerechten Bushaltestellen vorsieht. Die Baulinie ist entlang der Parzelle GB Nr. 593 auf 6.0 m eingetragen. Entlang der Parzelle GB Nr. 316 beträgt der Baulinienabstand ebenso 6.0 m.

3.7 Erschliessungsplan Egerkingen

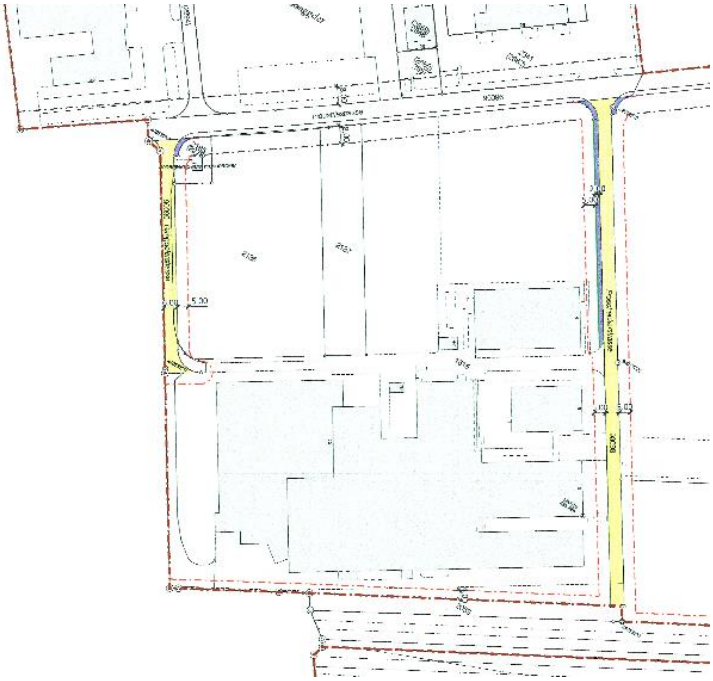


Abbildung 8: Erschliessungsplan Egerkingen, gemäss RRB Nr. 808 von 29.04.2014

Der Erschliessungsplan von Egerkingen sieht einen Ausbau der Ganggelerstrasse auf 6.0 m vor.

3.8 Bestehender Gestaltungsplan GB Nr. 316

Abbildung 9: Auszug Gestaltungsplan, RRB Nr. 4216 vom 18.12.1990

Auf der Parzelle GB Nr. 316 besteht bereits ein Gestaltungsplan. Es wurde nur ein Teilausbau des auf dem Gestaltungsplan abgebildeten Gebäudes realisiert. Mit den vorliegenden Gestaltungsplan wird

der Gestaltungsplan von 1990 aufgehoben. Mit einem Alter von 27 Jahren ist eine Aufhebung planungsrechtlich möglich.

3.9 Erschliessung

3.9.1 Motorisierter Individualverkehr / Lastwagenverkehr

Das Gebiet des Gestaltungsplan wird über die Kantonsstrasse Industriestrasse auf der Nordseite erschlossen. Die Industriestrasse bildet eine direkte Verbindung zum Autobahnkreuz A1/A2 in Egerkingen, welcher sich in ca. 2.2 km Entfernung befindet.

Die Industriestrasse wurde 2018-2020 gemäss Erschliessungsplan Industriestrasse saniert.

3.9.2 Öffentlicher Verkehr

Die nächste Bushaltestelle liegt an der Industriestrasse (Distanz ca. 50 m). Es werden die Richtungen Oberbuchsiten, Hägendorf, Oensingen und Olten bedient, dabei verkehren 2017 ca. 1-4 Kurse pro Stunde. Zum Bahnhof Egerkingen beträgt die Entfernung ca. 1.2 km, wo Züge im Halbstundentakt entlang der SBB-Linie Olten-Solothurn fahren. Es verkehren die Linien 126, 127 und 513. Die Bushaltestelle Industrie wird beim Ausbau der Industriestrasse behindertengerecht ausgebaut.

Abbildung 10: Buslinien Neuendorf 2017-2018

3.9.3 Langsamverkehr

Es ist bisher entlang der Industriestrasse kein markierter Radweg vorhanden. Mit dem Ausbau der Industriestrasse werden entsprechende Anlagen erstellt. Für den Langsamverkehr bestehen entlang der Neustrasse durchgehend ein kombinierter Rad- und Fussweg.

4 Änderung Nutzungsplanung

4.1 Handlungsbedarf

Es sind folgende Nutzungsplananpassungen für das Projekt auf der Grundlage von § 46 PBG nötig:

1. Gestaltungsplan Transgourmet GB Nr. 315, 316, 593, 594

Eine Änderung der Zonenplanung oder der Erschliessungspläne von Neuendorf und Egerkingen ist nicht notwendig.

4.2 Gestaltungsplan

4.2.1 Bauten und Anlagen

Der notwendige Gestaltungsplan legt gemäss §44ff PBG die Zahl, die Art, die Lage, die äusseren Abmessungen, etc. fest. Der Perimeter für den Gestaltungsplan umfasst die GB Nr. 316, 315, 593, 594, soweit bauliche Anpassungen notwendig sind.

Der Gestaltungsplan definiert die neuen Baubereiche auf GB Nr. 316 und 315 (Neubau Hochregallager, inkl. Kommissionierung und Büroräume, best. Leergutlager). Im Weiteren wird die Erschliessung über die Parzellen GB Nr. 316, 593, 594 und 315 geregelt.

Die maximale Gebäudedachkote beträgt im Baubereich 455.6 m.ü.M. Gegenüber dem bestehenden Gebäude ist diese ca.10 m höher.

Die Grenzabstände zu den Nachbargrundstücken sind mit den Neubauten eingehalten. Auf der Ostseite zur Parzelle GB Nr. 1615/Ganggelerstrasse in Egerkingen ist 8.0 m eingehalten (Maximalabstand gemäss KBV § 24 Abs. 1, minimal 5.0 m Strassenabstand). Der Baulinienabstand zur Industriestrasse ist eingehalten, ebenso der Grenzabstand in Richtung Süden zur SBB. Die Gebäudeabstände zu den bestehenden Gebäuden auf der Westseite sind eingehalten, die Grenzabstände beim Leergutlager teilweise unterschritten (min. 3.2 m). Da der Gestaltungsplanperimeter auch den Grenzbereich der Parzellen GB Nr. 315, 594 und 593 umfasst, ist in diesem Bereich jedoch kein Näherbaurecht erforderlich

Beim bestehenden Leergutlager wird der Gebäudeabstand zu den Nachbargrundstücken eingehalten.

In den bezeichneten Bereichen auf der Südseite ist zusätzlich ein Vorbau erlaubt. Der geplante Fahrradunterstand wurde im Gestaltungsplan auf der Ostseite im Baubereich C vorgesehen. Eine Umzäunung des Areals ist möglich bis zu einer maximalen Höhe von 1.5 (öffentliche Strasse) bis 2.0 m (private Grenze).

Die neuen Flachdächer sind als extensiv begrünte Dächer auszuführen, optional kann eine Photovoltaikanlage erstellt werden.

4.2.2 Umgebung

Die neuen Koten der Umgebung sind im Plan eingetragen und sind +/- 0.5 m einzuhalten. Entlang der Industriestrasse ist eine Bepflanzung mit standortgerechten einheimischen Bäumen vorgesehen. Am Süd- und Ostrand des Gestaltungsplanes ist entlang der SBB-Linie eine Ruderalfläche für Eidechsen und eine Versickerungsmulde für die Platzentwässerung geplant. Weitere Versickerungsmulden entstehen westlich des neuen Gebäudes.

4.2.3 Sonderbauvorschriften

Die Sonderbauvorschriften legen die Baumöglichkeiten im Gestaltungsplan fest und präzisieren die Nutzungsmöglichkeiten.

4.3 Grünfläche

Im Gestaltungsplan sind ca. 1'972 m^2 Grünfläche/ Versickerungsbereich und 6 Bäume ausgewiesen, welche zu 40 m^2 an die Grünfläche angerechnet werden können. Die gesamte anrechenbare Grünfläche

beträgt somit 2'212 m^2. Bei einer Zonenfläche von 16'483 m^2 beträgt die ausgewiesene Grünflächenziffer 13.4 %. Im Zonenreglement von Neuendorf wird eine Grünflächenziffer von mindestens 10 % verlangt.

4.4 Parkierung

4.4.1 Aktuelle Parkplatzsituation

Im Bereich des Gestaltungsplan und der angrenzenden Parzelle GB Nr. 593 liegt Stand 2018 folgende Parkplatzsituation vor:

Parkplatz	Lage	Anzahl	Nutzung
PP Prodega	GB Nr. 593 Nord	107	Kunden Prodega
PP Nord	GB Nr. 316 Nord	54	Mitarbeiter Transgourmet und Prodega
PP Nord-West	Grenze GB Nr. 316 / 594	26	Mitarbeiter Prodega
PP Süd	GB Nr. 316 Süd	-	Lastwagen

Tabelle 3: Parkplatzsituation Stand 2018

Die vorhandenen Parkplätze im Gebiet des Gestaltungsplan werden von den Mitarbeitern der Prodega und der Transgourmet auf dem Nachbargrundstück benutzt. Gemäss Beobachtungen der Gemeinde Neuendorf parkieren an Donnerstagabenden und an Samstagen auch Kunden der Prodega auf dem Parkplatz Nord-West beim GB Nr. 316/594. Der Parkplatz Süd ist ein Kiesplatz und wird vorwiegend von Lastwagen benutzt. Parkplätze sollen auch nach dem Bau des Hochregallagers weiterhin den Mitarbeitern der Prodega/Transgourmet nach Bedarf zur Verfügung stehen. Der Gesamtbedarf der bestehenden Bauten wird gemäss KBV wie folgt abgeschätzt:

Bedarf gemäss KBV Anhang 3:	Angestellte	Besucher
Gewerbenutzung ca. 340 m^2 à 1.0/0.2 PP/100 m^2 BGF	3.4 PP	0.7 PP
Lager ca. 7'097 m^2 à 0.1/0.01 PP/100 m^2 BGF	7.1 PP	0.7 PP
Verkaufsgeschäft ca. 4'262 m^2 à 1.5/3.5 PP/100 m^2 BGF	63.9 PP	149.2 PP
Total Parkplatzbedarf	74.4 PP	150.5 PP
Reduzierter Bedarf: 70-90% / 100% gemäss öV-Güte D1:	52 PP	150 PP

Gemäss der Güteklasse der öV-Erschliessung im sogis ist ein Standort D1 vorhanden. Deshalb reduziert sich die notwendige Anzahl der Parkplätze auf 70 bis 90 % der Parkplatzberechnung. Bei den Kundenparkplätzen des Prodegamarktes wird keine Reduktion angewandt. Auf Grund der Einkaufsmengen wird davon ausgegangen, dass alle Kunden mit dem Auto anreisen.

Bei dieser Schätzmethode fällt auf, dass insbesondere der Parkplatzbedarf des Transgourmetlagers deutlich unterschätzt wird. Rechnet man mit einen Parkplatzbedarf von 0.5 PP / Mitarbeiter für das Transgourmetlager kann bei 67 Mitarbeiter ein Bedarf von 34 Parkplätzen ausgewiesen werden. Es wird von folgenden Bedarf ausgegangen:

Angepasster Bedarf:	Angestellte	Besucher
Lager Transgourmet:	34 PP	1 PP
Prodegamarkt:	45 PP	149 PP

4.4.2 Bedarf Gestaltungsplan

Zusätzlich zu den bestehenden Parkplätzen kann folgender Bedarf der neuen Gebäude abgeschätzt werden:

Bedarf gemäss KBV Anhang 3:	Angestellte	Besucher
Büronutzung ca. 300 m² à 2.0 PP/100 m² BGF	6.0 PP	1.5 PP
Logistik ca. 9'000 m² à 0.1 PP/100 m² BGF	9.0 PP	0.9 PP
Lager ca. 25'300 m² à 0.1 PP/100 m² BGF	25.3 PP	2.5 PP
Total Parkplatzbedarf	40.3 PP	4.9 PP
Reduzierter Bedarf: 70-90% öV-Güte D1:	32 PP	4 PP

Es sind insgesamt 36 zusätzliche Parkplätze notwendig.

LWK-Stellplätze sind auf dem Areal keine vorgesehen. Bei Bedarf werden diese an den 10 geplanten Andockstellerampen parkiert.

4.4.3 Gesamtsituation

Der Gesamtbedarf für Parkplätze beläuft sich auf ca. 265 Parkplätze. Im Gestaltungsplan sind aktuell 114 neue Parkplätze ausgewiesen. Zuzüglich der 107 bestehenden Kundenparkplätzen der Prodega, sind auf dem Areal 221 Parkplätze geplant, was einem Defizit von 44 Parkplätzen entspricht. Das Parkplatzdefizit ist durch den Mangel an Kundenparkplätzen bei der Prodega begründet (43). Die Erfahrungen des bestehenden Betriebs zeigen jedoch, dass an Samstagen und an Donnerstagabenden die vorhandenen Besucherparkplätze nicht ausreichen können. Zu diesen Zeiten werden die Parkplätze für Mitarbeiter der übrigen Nutzungen nicht genutzt, weshalb die Kunden ebenfalls auf den Mitarbeiterparkplätzen parkieren können. Dank dieser Mehrfachnutzung der Parkplätze, wird die Anzahl als genügend erachtet.

Abschliessend wird die genaue Anzahl der Parkplätze im Rahmen des Baugesuchverfahrens bestimmt, dies mit Hilfe eines Mobilitätskonzepts. Wird zu diesem Zeitpunkt ein Mangel an Parkplätzen festgestellt, kann zum Beispiel eine unterirdische Parkierung in Betracht gezogen werden. Da die geplanten Parkplätze vom Gestaltungsplangebiet und vom benachbarten Prodega-Areal genutzt werden, ist die Parkierungsnutzung mit entsprechenden Dienstbarkeiten zu regeln.

Parkplatz	Lage	Anzahl	Nutzung
PP Prodega	GB Nr. 593 Nord	107	Kunden Prodega
PP Nord	GB Nr. 316 Nord	57	Mitarbeiter Gestaltungsplan Mitarbeiter Prodega Besucher Gestaltungsplan
PP Nord-West	Grenze GB Nr. 316 / 594	33	Mehrfachnutzung: Kunden Prodega (Do Abend/Sa) Mitarbeiter und Kunden Lager Transgourmet
PP Süd	GB Nr. 316 Süd	13	Mitarbeiter Gestaltungsplan
PP Ost	GB Nr. 316 Ost	11	Mitarbeiter Gestaltungsplan

Tabelle 4: Geplante Parkierung und Nutzungen

4.4.4 Veloparkierung

Die Velo-Parkplätze wurden gemäss der SN 640 065 bemessen. Diese sieht für Industrie und Gewerbe einen Bedarf von 2.0 Mitarbeiterplätzen und 0.5 Besucherplätzen pro 10 Mitarbeiter vor. Bei 45-50 Arbeitsplätzen ergibt dies einen Bedarf von 12-13 Veloparkplätzen. Diese sind an der Ostfassade im Baubereich C angeordnet.

4.5 Erschliessung

Die Parzelle GB Nr. 316 wird aktuell über zwei Zufahrten jeweils auf der Ost- und Westseite erschlossen. Beide Zufahrten münden in die Industriestrasse. Die Zufahrt auf der Westseite liegt auf der Parzelle GB Nr. 594 und dient gleichzeitig der Erschliessung der Nachbargrundstücke (GB Nr. 593, 976, 594 und 315). Diese Zufahrt wird insbesondere von den Kunden der Prodega und den Lieferanten des Transgourmet-Lagers benutzt. Die Zufahrt auf der Ostseite dient für den bestehenden Parkplatz auf Parzelle GB Nr. 316 und für die Anlieferung. Die Zufahrt befindet sich im Nahbereich der Ausfahrt Ganggelerstrasse in die Industriestrasse. Eng benachbarte Zufahrten sind für die Verkehrssicherheit schlechte Lösungen und zu vermeiden.

Die bestehende Zufahrt auf der Westseite soll auch als Zufahrt für die Anlieferungen des neuen Hochregallagers dienen. Alle Lastwagen sollen eine Ausfahrt auf der Ostseite benutzen (Ringverkehr). So werden Wartezeiten und ein Rückstau bei der Ausfahrt vermieden und eine Trennung des Kundenverkehrs der Prodega vom Lastenwagenverkehr erreicht.

Die Erschliessung für die Wegfahrt und die untergeordnete Zufahrt erfolgt über die Gemeindestrasse Ganggelerstrasse in Egerkingen zur Industriestrasse. So entstehen in kurzem Abstand nicht zwei Einfahrten auf die Industriestrasse. Ein Ausbau der Ganggelerstrasse von 4.3 m auf 6.0 m ist mittels Vereinbarung mit der Gemeinde Egerkingen bei einer Überbauung gemäss Gestaltungsplan vorgesehen.

Ein Bahnanschluss ist nicht geplant.

4.6 Verkehrsaufkommen Projekt

Das Projekt (Endausbau) erwartet gemäss den Angaben der Bauherrschaft folgendes Verkehrsaufkommen, durchschnittlich werktäglicher Verkehr DWV:

	DWV [Fahrten / d]
Schwere Nutzfahrzeuge SN	120
Kunden / Besucher	16
Mitarbeiter	80
Verkehrsaufkommen total	216

Tabelle 5: Verkehrsaufkommen DWV Projekt

Die Anzahl Fahrten der Mitarbeiter und der Kunden / Besucher wurden anhand des spezifischen Verkehrspotenzials (SVP, Fahrten pro Tag und Parkplatz) berechnet. Dabei wurden für die Industrie übliche Werte verwendet (2.5 Fahrten / Parkplatz für Mitarbeiter und 4 Fahrten / Parkplatz für Kunden).

Es sind folgende Verkehrsbeziehungen zu erwarten:

- Lastwagen SN ca. 95% in Richtung Egerkingen
- Lastwagen SN ca. 5% in Richtung Oberbuchsiten

- PW 60% in Richtung Egerkingen
- PW 28% in Richtung Oberbuchsiten
- PW 10% in Richtung Neuendorf
- PW 2% in Richtung Industrie

Die Fahrten der Lastwagen werden generell verteilt über den Tag durchgeführt. Es sind nur sehr wenige zusätzliche Nachtfahrten der Lastwagen zu erwarten (ca. 2.5%). Die Spitzen sind nicht zur gleichen Zeit wie beim Gesamtverkehr.

Für das Betreiben des Hochregallagers ist ein zwei Schichtenbetrieb geplant. Die Arbeitszeit dauert von 07.00 bis 20.00 Uhr (1. Schicht: 07.00-15.00 Uhr, 2. Schicht: 12.00-20.00 Uhr). Somit ist folgende Verteilung des Verkehrs zu erwarten:

Fahrten / Tag		PW		SN		Total
	Zeit	Anz.	%	Anz.	%	Anz.
tags	06-22 Uhr	96	100.0%	117	97.5%	213.0
nachts	22-06 Uhr	0	0.0%	3	2.5%	3.0
tags	07-19 Uhr	62	64.6%	108	90.0%	170.0
nachts	19-07 Uhr	34	35.4%	12	10.0%	46.0
MSP	07-08 Uhr	4	4.2%	24	20.0%	28.0
SP Prodega	10-11 Uhr	5	5.2%	15	12.5%	20.0
ASP	17-18 Uhr	4	4.2%	12	10.0%	16.0

Tabelle 6: Verteilung Fahrten Projekt tags / nachts / Spitzenstunden

5 Werkleitungen

5.1 Übersicht

Folgende Werkleitungen werden in die Überlegungen einbezogen:

- Entwässerung
- Wasser

5.2 Entwässerung

Gemäss dem bestehenden Generellen Entwässerungsplan ist das Industriegebiet in Neuendorf im Trennsystem zu entwässern. Ausserdem besteht eine Versickerungspflicht. Die zugehörigen kommunalen Leitungen für die bestehende Bauzone sind realisiert.
Die Entwässerung ist detailliert im UVB beschrieben.

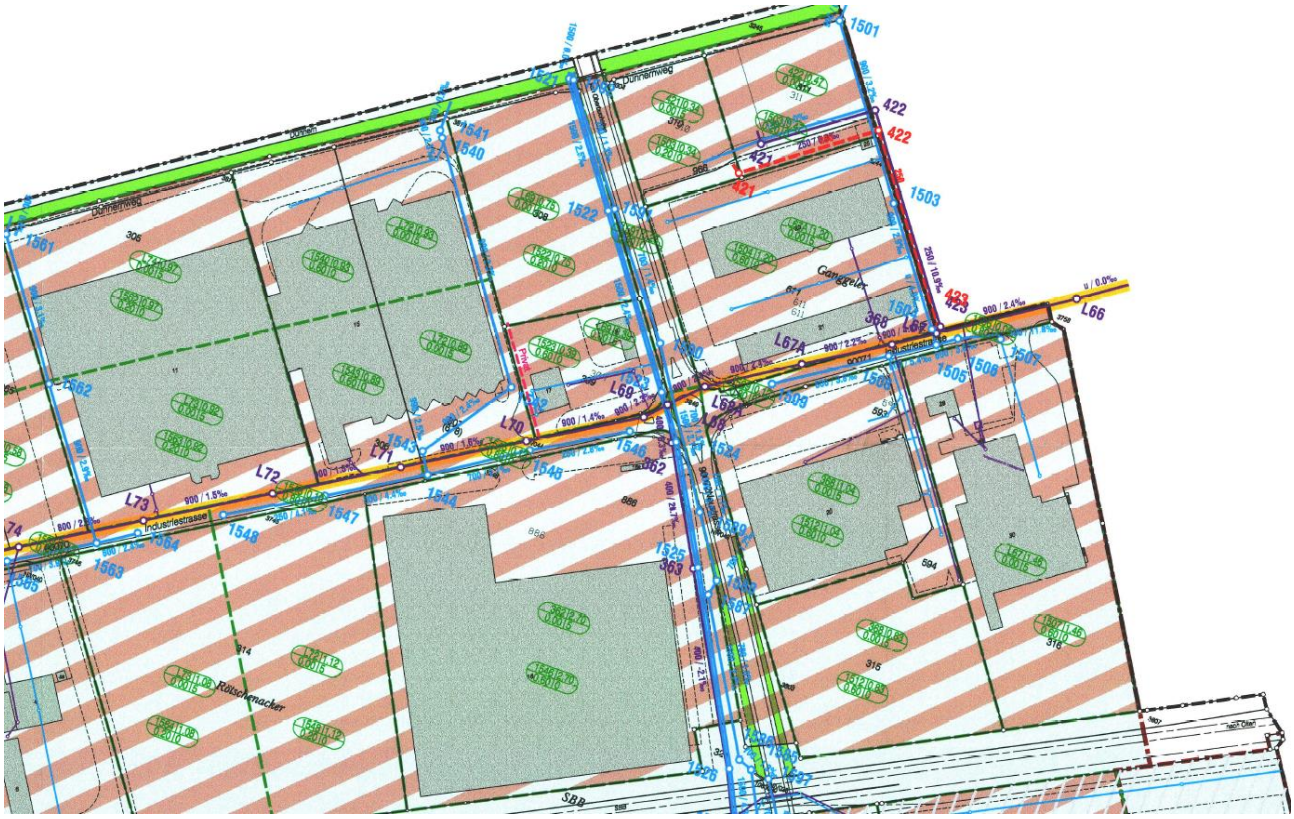


Abbildung 11: Genereller Entwässerungsplan GEP Neuendorf, RRB Nr. 2005/624 vom 15.03.2005

5.3 Wasser

Gemäss dem Generellen Wasserprojekt GWP ist die Parzelle GB Nr. 316 über eine Anschlussleitung an die Hauptleitung in der Industriestrasse angeschlossen. Die aktuelle Situation ist besonders aus Sicht der Löschwasserversorgung ungenügend. Aus diesem Grund muss bei einem Neubau auch die öffentliche Wasserversorgung gemäss Teil Generelle Wasserversorgungsplanung Industriegebiet Birch von 2016 erneuert werden.

Der Teil-GWP sieht vor, am Ostrand der Parzelle GB Nr. 316 ein Ringschluss zu realisieren. Der erste Teil dieses Ringschlusses bis und mit Hydrant Nr. 171 wurde bereits ausgeführt. Der Hydrantenstandort Nr. 171 muss im Zuge der Bautätigkeiten in Absprache mit der Gemeinde Neuendorf und dem SGV angepasst werden. Ausserdem sind auf der Parzelle GB Nr. 316 drei neue Hydranten geplant. Sofern die SGV zustimmt, könnte alternativ der Ringschluss auch auf der Parzelle GB Nr. 316 erstellt werden. Diese Änderung wäre mit dem vorliegendem Gestaltungsplan kompatibel.

Abbildung 12: Teil-Generelles Wasserversorgungsprojekt Industriegebiet Birch / Ganggeler Gemeinde Neuendorf, RRB Nr. 105, 25.01.2016

5.4 Kosten

Gemäss den bisherigen Kenntnissen sind folgende Infrastrukturen im Bereich des Gestaltungsplanes Transgourmet auszubauen:

1. Wasserleitung Neuendorf, Ringschluss um GB Nr. 316, Hydrant 171- Industriestrasse, L=ca. 260 m NW 200/164
2. Wasserleitung Neuendorf, Verbindungsleitung in Industriestrasse, Kreisel bis Ganggelerstrasse, L=ca. 190 m, NW 200/164
3. Ganggelerstrasse, Ausbau von 4.6 auf 6.0 m, F = ca. 150 m^2, Sanierung Strasse 520 m^2
4. Ausbau Industriestrasse, Kantonsstrasse mit Anpassung der Ein-/Ausfahrten

Infrastruktur	Kosten ca.	Bemerkungen
WL Ringschluss bis Industriestrasse	225'000.-	
WL in Industriestrasse	140'000.-	
Ganggelerstrasse Ausbau und Sanierung	140'000.-	Annahme keine Gesamtsanierung

Tabelle 7: Kostenschätzung für Gemeindeinfrastruktur

6 Auswirkungen

6.1 Übersicht

Es sind folgende Auswirkungen in den folgenden Berichten zu prüfen:

Themen	Beurteilung	Nachweis	Bericht
Verkehr	Verkehrsaufkommen	Nachweis nötig	Raumplanungsbericht
Lärm	Transporte: Betriebsräume entlang Industriestrasse	Nachweis nötig	UVB
Lärm	Umschlag: Betriebsräume	Nachweis nötig	UVB
Luftreinhaltung	Beurteilung Luftbelastung	Nachweis nötig	UVB
Boden	3'812 m^2 neu überbaut	-	UVB
Grundwasser	Höchster Grundwasserspiegel: 428.82 m.ü.M.	Beurteilung	UVB
Natur und Landschaft	Einbettung Gebäude in Landschaft prüfen	Beurteilung	UVB
Landwirtschaft	keine Flächen betroffen	-	-
Wald	kein Wald betroffen	-	-
Naturgefahren	Dünnern Hochwasserrisiko prüfen	Beurteilung	UVB
Störfall	SBB-Linie	Beurteilung	UVB
Schadstoffbelastete Böden	keine vorhanden gemäss Zonenplan	Beurteilung	UVB

Tabelle 8: Übersicht Auswirkungen

6.2 Verkehrsauswirkungen

6.2.1 Untersuchungsgegenstand

Es wird untersucht, welche Auswirkungen das zusätzliche Verkehrsaufkommen auf das Strassennetz und die Zufahrten des Areals hat.

6.2.2 Grundlagen

Zur Beurteilung der Verkehrssituation im gesamten Betrachtungsperimeter wurden folgende Grundlagen konsultiert:

- Verkehrszählungen Amt für Verkehr und Tiefbau, Kanton Solothurn, Zählstellen Nr. 235, 247
- Verkehrsmodell Amt für Verkehr und Tiefbau 2015, Kanton Solothurn
- Technischer Bericht, Bauprojekt – Auflageverfahren Industrie - / Unterführungsstrasse in Egerkingen / Neuendorf, KFB Pfister AG, Februar 2016
- Verkehrszählung Frey +Gnehm beim Kreisel Industriestrasse / Neustrasse, erhoben am Donnerstag 21.09.2017 zwischen 07.00-08.00 Uhr und 17.00-18.00 Uhr

6.2.3 Perimeter

Die Darstellung der Verkehrsauswirkungen beschränkt sich auf folgende Abschnitte:

- Zufahrt zum Gestaltungsplan: Einfahrt Prodega, Ausfahrt Ganggelerstrasse
- Zufahrt zur Autobahn: Industriestrasse- Gäustrasse-Schlegelhof
- In Richtung Oberbuchsiten, Neuendorf und Industrie (Industriestrasse West)

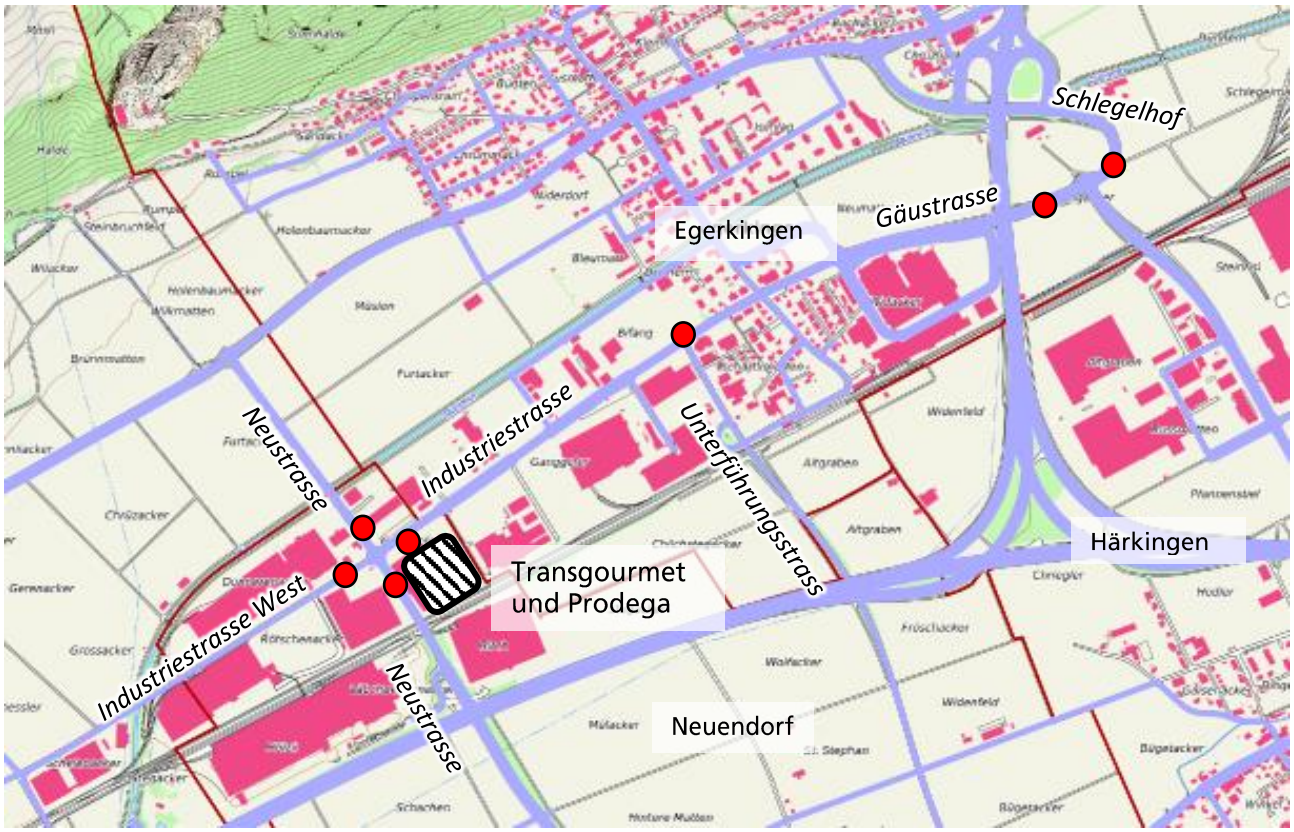


Abbildung 13: Strassennetz Egerkingen-Neuendorf

6.2.4 Ausgangszustand

6.2.4.1 Verkehrsaufkommen Prodega und Transgourmet Lager 2017

Das Verkehrsaufkommen des Prodegamarkts und des Transgourmet-Lagers beträgt gemäss den Angaben der Transgourmet:

	DWV [Fahrten / d]
Schwere Nutzfahrzeuge SN	350
Kunden / Besucher CC	976
Mitarbeiter	198
Verkehrsaufkommen total	1524

Tabelle 9: Verkehrsaufkommen Transgourmet und Prodegamarkt, Stand 2017

Der bestehende Verkehr der Prodega und des Transgourmet-Lagers wird nach diesen Richtungen aufgeteilt:

- Lastwagen SN ca. 80% in Richtung Egerkingen
- Lastwagen SN ca. 20% in Richtung Oberbuchsiten

- PW 60% in Richtung Egerkingen
- PW 28% in Richtung Oberbuchsiten
- PW 10% in Richtung Neuendorf
- PW 2% in Richtung Industrie

Die Fahrten der Lastwagen werden über den Tag verteilt durchgeführt. Nur sehr wenige Fahrten erfolgen nachts. Die Spitzen sind nicht zur gleichen Zeit wie beim Gesamtverkehr.

Fahrten / Tag		PW		SN		Total
	Zeit	Anz.	%	Anz.	%	Anz.
tags	06-22 Uhr	1'174	100.0%	341	97.4%	1'515
nachts	22-06 Uhr	0	0.0%	9	2.6%	9
tags	07-19 Uhr	1'159	98.7%	311	88.9%	1'470
nachts	19-07 Uhr	15	1.3%	39	11.1%	54
MSP	07-08 Uhr	166	14.2%	70	20.0%	236
SP Prodega	10-11 Uhr	203	17.3%	44	12.6%	247
ASP	17-18 Uhr	178	15.2%	35	10.0%	213

Tabelle 10: Verteilung Fahrten Prodega und Transgourmetmarkt tags / nachts / Spitzenstunden

6.2.4.2 Verkehrsaufkommen Gestaltungsplan 2017

Die bestehenden Liegenschaften auf dem Gebiet des Gestaltungsplans werden aktuell vermietet. Genaue Angaben zum Verkehrsaufkommen sind nicht bekannt. Da es sich nur um wenige Fahrten handelt, wird davon ausgegangen, dass das Verkehrsaufkommen aus dem Gebiet im Jahr 2017 vernachlässigbar ist (0 Fahrten/Tag).

6.2.4.3 Gesamtverkehrssituation 2017

Verkehrszählung

Das bestehende Verkehrsaufkommen beim Kreisel Industriestrasse / Neustrasse wurde am Donnerstag 21.09.2017 zwischen 07.00-08.00 Uhr und 17.00-18.00 Uhr erhoben. Die Zählung ist im Anhang IV dargestellt.

Die Berechnung der DTVs erfolgten gemäss SN 640 005b. Die Zählung des AVT vom Juni 2015 an der Neustrasse und die erhobene Tagesganglinie lieferte die Grundlage dafür das Verkehrsaufkommen der Gruppe 3 zuzuteilen. Für die Gruppe 3 ist eine Morgenspitze in Kombination mit einer deutlichen Abendspitze charakteristisch. Dies konnte auch während der Zählung vom September 2017 beobachtet werden. Für die Bestimmung des Ganglinienfaktors September, wurde das Verkehrsaufkommen der Gruppe A2 zugeteilt.

Die Annahmen für die Berechnung des durchschnittlich täglichen Verkehrs DTV sind (gemäss SN 640 005b):

- Ganglinienfaktor September: 104 %
- Ganglinienfaktor Donnerstag: 100%
- Ganglinienfaktor Abendspitze 9.8 %
- Ganglinienfaktor Morgenspitze 6.2 %
- Umrechnungsfaktor DWV zu DTV: 0.945

Es wurde der DTV jeweils aus der Morgen- und Abendspitze berechnet und anschliessend das arithmetische Mittel bestimmt. Der DTV der Verkehrszählung ist in der Abbildung 14 zusammengefasst.

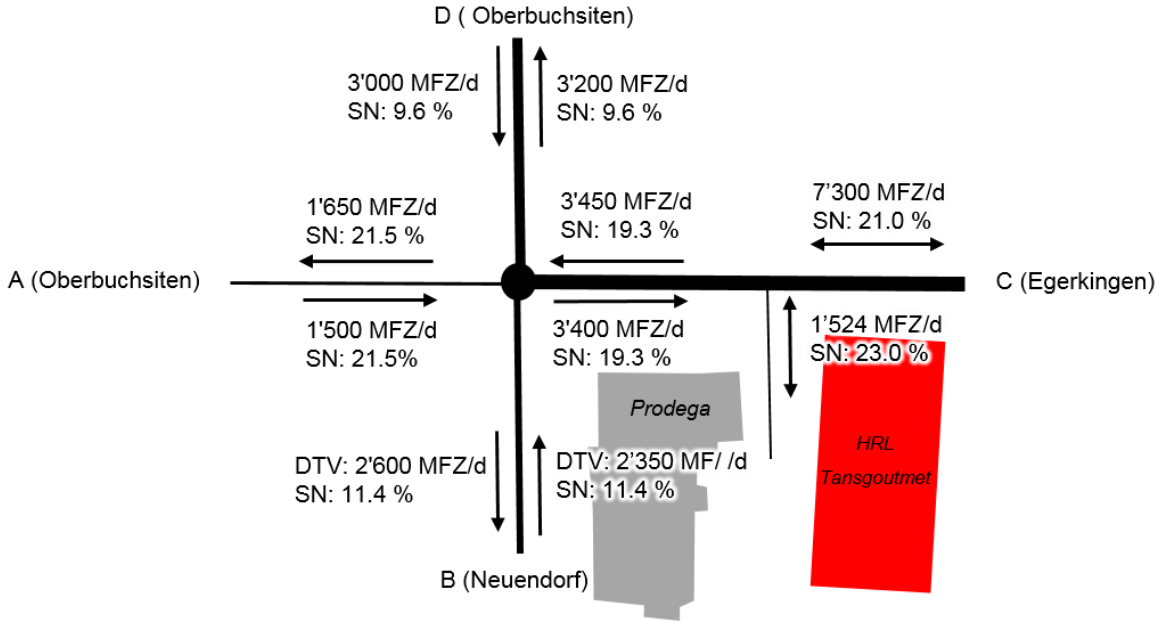


Abbildung 14: DTV beim Kreisel Industriestrasse / Neustrasse gemäss der Verkehrszählung vom 21.09.2017

Verkehrsmodell AVT

Dank dem Verkehrsmodell des AVT kann das Verkehrsaufkommen im gesamten Betrachtungsperimeter abgeschätzt werden. Die Daten des Verkehrsmodells wurden dabei anhand der Zählungen auf Ihre Plausibilität geprüft und wenn nötig sinngemäss angepasst. Die Abbildung 15 zeigt das geschätzte Verkehrsaufkommen der Region im Jahr 2017. Der Anteil der Prodega und des Transgourmet Lagers wurde dabei separat ausgewiesen und liegt zwischen 2 und 13 % am Gesamtverkehrsaufkommen.

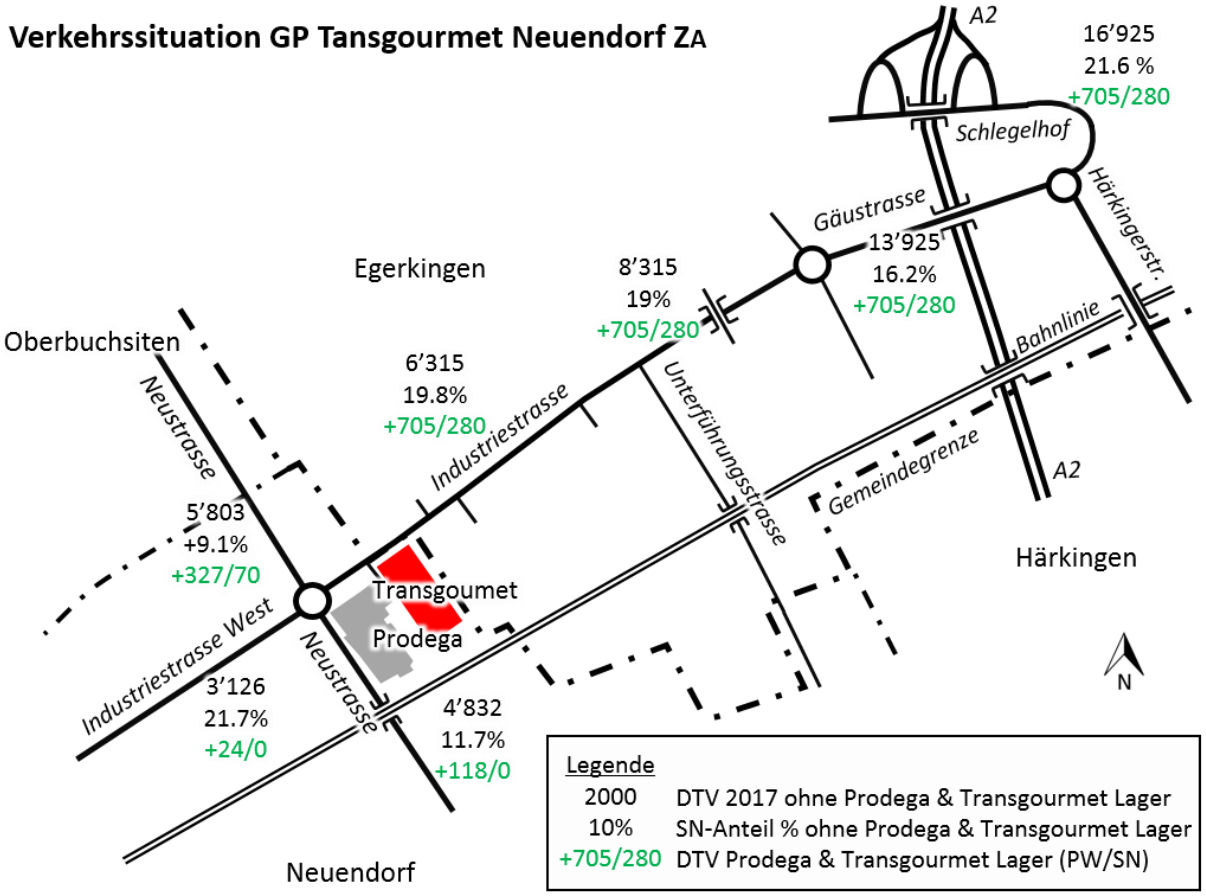


Abbildung 15: Verkehrssituation 2017

6.2.5 Projektwirkungen Betrieb

6.2.5.1 Verkehrsaufkommen Prodega und Transgourmet Lager 2025

Das Verkehrsaufkommen des Prodegamarktes und des Transgourmet Lagers bleibt bis ins Jahr 2025 stabil (vgl. Kapitel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**). Die entsprechenden Kapazitäten sind bereits ausgeschöpft.

6.2.5.2 Verkehrsaufkommen Gestaltungsplan 2025

Die zusätzlichen Verkehrsmengen sind im Projektbeschrieb geschätzt bzw. berechnet worden (siehe Kapitel 4.6). Es werden zusätzlich mit dem Gestaltungsplan 96 PW-Fahrten und 120 SN-Fahrten (DTV) erzeugt, welche sich auf das Verkehrsnetz verteilen.

6.2.5.3 Gesamtsituation 2025

Mit Hilfe der Zählungen vom den Jahren 2005, 2010, 2015 und 2017 sowie des Gesamtverkehrsmodell des AVT kann die zeitliche Entwicklung der Verkehrssituation abgeschätzt werden.

Die Gegenüberstellung der Verkehrszählungen mit dem Verkehrsmodell zeigt, dass das Verkehrsmodell den zukünftigen DTV auf der Industriestrasse und der Neustrasse Süd unterschätzt. Ausserdem liefert das Verkehrsmodell für die Industriestrasse West keine verlässlichen Zahlen, der Verkehr wird hier deutlich unterschätzt. Anhand des Verkehrsmodells und der Zählungen, wird für den Zeithorizont 2025 folgendes Verkehrsaufkommen als Referenz abgeschätzt:

Ort	DTV	SN
Neustrasse (Nord)	6'460	10%
Neustrasse (Süd)	5'100	12%
Industriestrasse West	3'200	22%
Industriestrasse	7'500	21%
Industriestrasse (Unterführungsstrasse)	9'600	21%
Gäustrasse	15'353	18%
Schlegelhof	19'050	22%

Tabelle 11: Verkehrsaufkommen im Jahr 2025 (Angaben inklusive Anteil Prodega/ Transgourmet Lager)

Die, von der KFB Pfister AG geschätzte, Verkehrsbelastung auf der Industriestrasse liegt im selben Bereich und bestätigt somit die vorgenommenen Verkehrsprognosen (vgl. Technischer Bericht, Bauprojekt – Auflageverfahren Industrie - / Unterführungsstrasse, Februar 2016).

6.2.6 Beurteilung

Die einzelnen Werte pro Abschnitt sind in der folgenden Darstellung aufgezeigt.

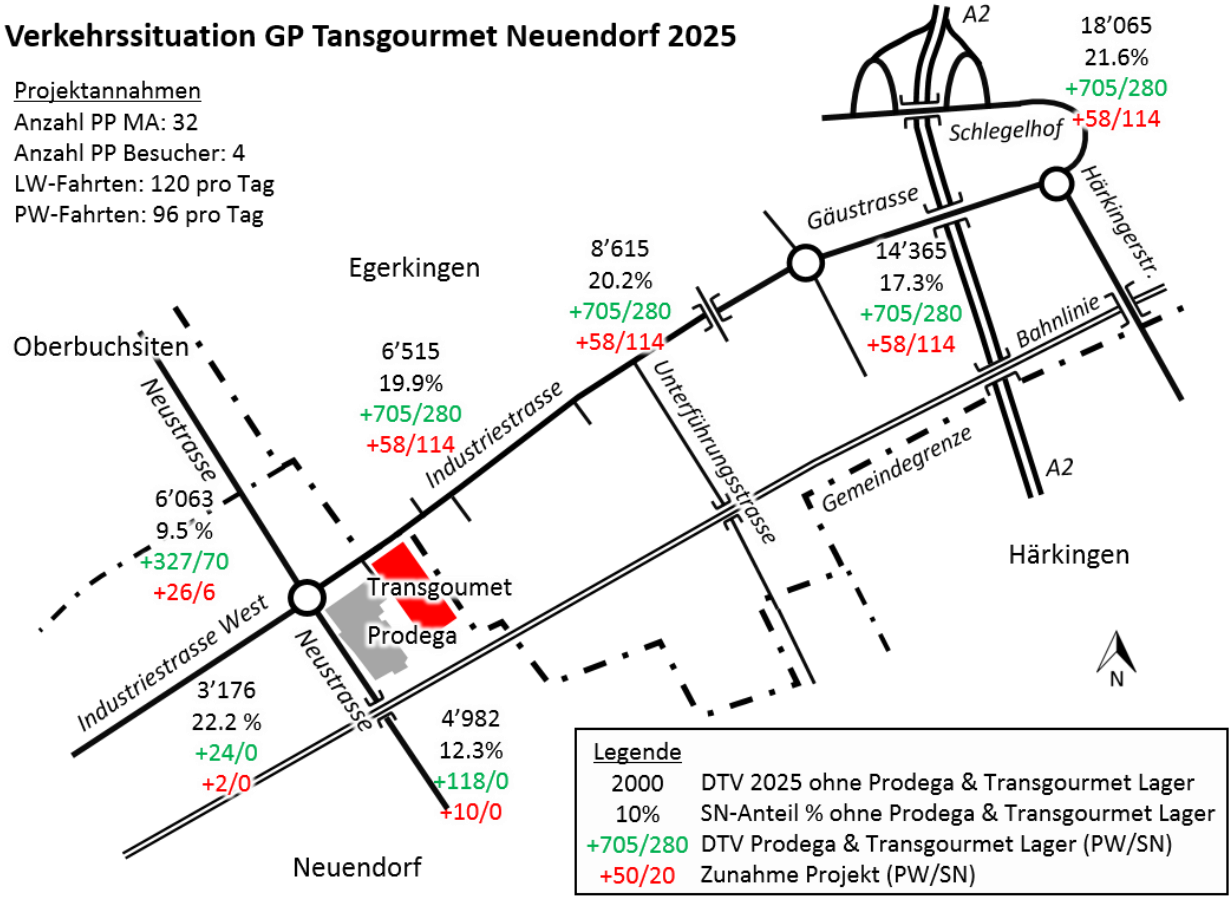


Abbildung 16: Verkehrsaufkommen 2025 mit Anteil Prodega & Transgourmet Lager sowie Projekt

Die prozentuale Zunahme des Verkehrs durch den Gestaltungsplan ist der folgenden Tabelle dargestellt.

Ort	Zunahme DTV	Zunahme SN
Neustrasse (Nord)	$\frac{(26+6)}{(6063+327+70)} = 0.4\%$	$\frac{(6)}{(6063*0.095+70)} = 0.9\%$
Neustrasse (Süd)	0.2%	0.0%
Industriestrasse West	0.1%	0.0%
Industriestrasse	2.3%	7.2%
Industriestrasse (Unterführungsstrasse)	1.8%	5.7%
Gäustrasse	1.1%	4.1%
Schlegelhof	0.9%	2.7%

Tabelle 12: Verkehrszunahme aufgrund des Projekts (Gestaltungsplan Transgourmet)

Die Tabelle zeigt, dass die Zunahme des Verkehrs aufgrund des Gestaltungsplan klein ist. Eine Sensitivitätsanalyse ist deshalb nicht notwendig.

6.2.7 Nachweis Leistungsfähigkeit Knoten

Die Leistungsfähigkeit der Ein- und Ausfahrten auf die Industriestrasse wurde detailliert untersucht. Dabei wurden die Spitzenstunde der Zufahrt Prodega (10.00-11.00 Uhr) sowie die Spitzenstunde auf der Industriestrasse (07.00-08.00 Uhr und 17.00-18.00 Uhr) beurteilt. Die Spritzenstunden auf der Industriestrasse wurden mit Hilfe der Ganglinienfaktoren der Norm SN 640'005b berechnet (gemittelt über die Werktage).

Die Fahrten der Mitarbeiter werden proportional zu den bestehenden Parkplätzen auf die beiden Einfahrten aufgeteilt (Parkplatz Nord-West wird über die private Zufahrt Prodega erreicht, Parkplatz Nord, Süd und West über die Ganggelerstrasse). Die Kundenparkplätze der Prodega werden über die private Einfahrt erschlossen.

Die Resultate derer Knotenberechnungen nach SN 640 022 sind detailliert im Anhang V dargestellt.

Die Leistungsfähigkeit des Knotens ist Stand 2017 sowohl zu den Spitzenstunden auf der Industriestrasse (07.00-08.00 Uhr und 17:00-18:00 Uhr) wie auch bei der Spitzenstunde der Kundschaft des CC-Marktes (10:00-11:00 Uhr) gewährleistet. Es wird die Qualitätsstufe A erreicht. Dies bedeutet, dass bei der Zu- und Ausfahrt eine mittlere Wartezeit unter 10 Sekunden auftritt und die einzelnen Verkehrsteilnehmer einander nicht behindern.

Mit der Zunahme des Verkehrs auf der Industriestrasse bis ins Jahr 2025 nimmt die Knotenleistung der Zufahrt Prodega ab. Diese ist aber auch im Jahr 2025 noch gut respektive sehr gut. Gemäss den Berechnungen ist nur während der Abendspitzenstunde (17.00-18.00 Uhr) und nur für den Linksabbieger der der Ausfahrt Prodega mit leicht längeren Wartezeiten zu rechnen. Die Qualitätsstufe B wird aber auch hier erreicht, was einer Wartezeit von 10-15 Sekunden entspricht.

Das Projekt hat kaum Auswirkungen auf die Knotenleistungsfähigkeit bei der Einfahrt Prodega. Die Qualitätsstufen bleiben im Vergleich zu 2025 identisch.

Auf der Ganggelerstrasse gibt es 2017 kaum Verkehr. Deshalb wurde hier darauf verzichtet, den Ausgangszustand der Knotenleistung rechnerisch darzustellen. Mit dem Projekt würde insbesondere die Zahl der Lastwagenfahrten zunehmen. Die Knotenleistung ist jedoch von sehr guter Qualität und es sind keine längeren Wartezeiten als 10 Sekunden zu erwarten (Qualitätsstufe A).

7 Verfahren

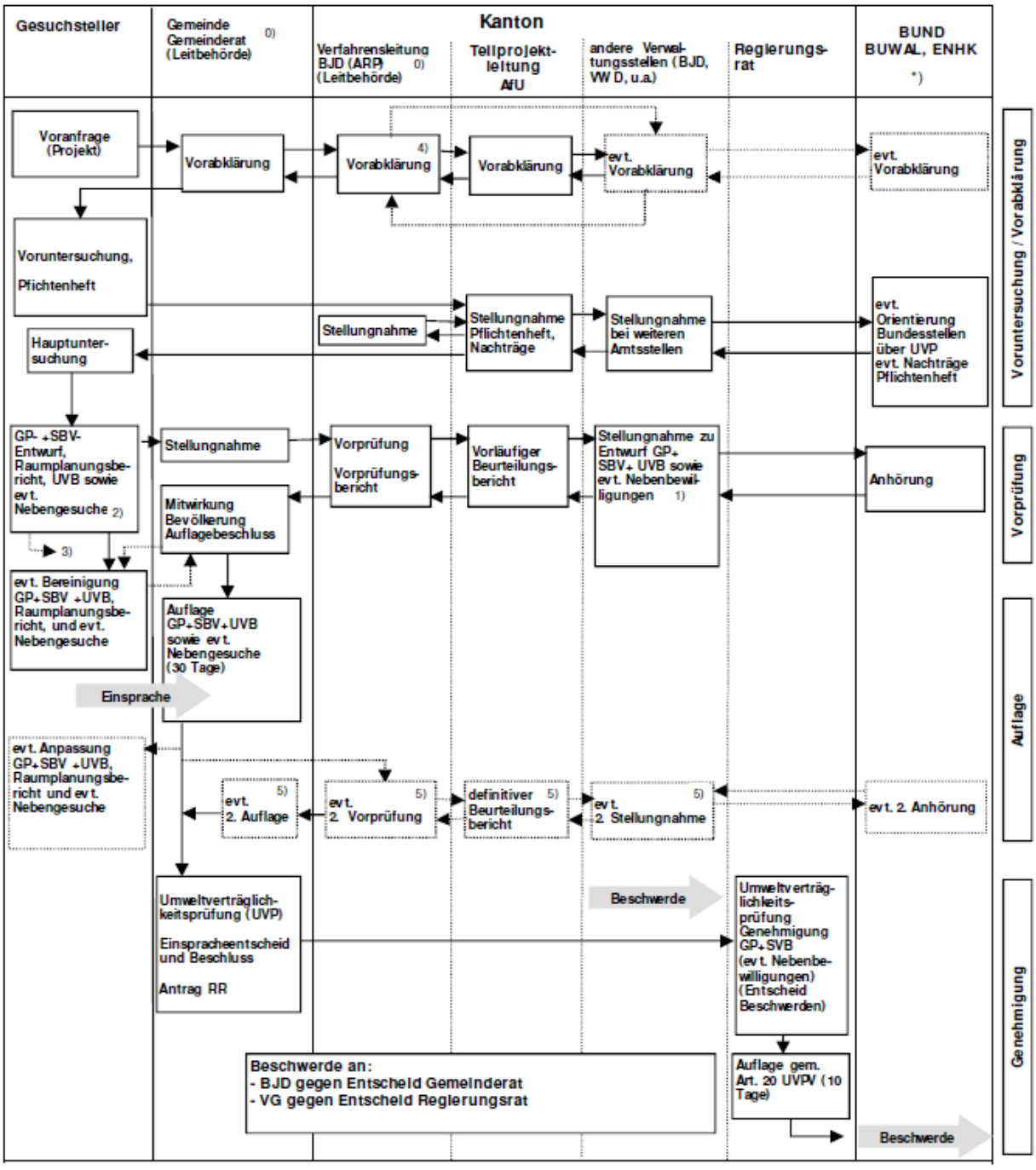
7.1 Übersicht

Es sind folgende Verfahren zu koordinieren:

1. Gestaltungsplan mit UVB (Anlage 80.6) Erweiterung

Das Verfahren gemäss Anhang 8 Richtlinien über die Durchführung der UVP ist in Abbildung 17 dargestellt.

Gestaltungsplanverfahren für UVP-pflichtige Anlagen



[0]) Bei kant. Gestaltungsplänen ist das Bau- und Justizdepartement Leitbehörde.
[1]) z.B. Wasserrechtliche Bewilligung (Einbau in Grundwasser).
[2]) z.B. Rodungsgesuch.
[3]) Eingabe und Behandlung der Nebengesuche entsprechend speziellen Verfahrensvorschriften.
[4]) Richtplananpassung / -fortschreibung erforderlich.
[5]) Bei wesentlichen Änderungen an GP+SBV oder Nebengesuchen.
*) BUWAL Anhörung zu Rodungsgesuch, wenn Rodungsfläche >5000 m" oder in mehreren Kantonen ENHK zu Vorhaben, die ein Objekt beeinträchtigen könnten, das in einem Inventar des Bundes nach Art. 5 NHG aufgeführt oder anderweitig von besonderer Bedeutung ist.

Abbildung 17: Verfahren Gestaltungsplan mit UVP

7.2 Voranfragen

Im Vorfeld des Gestaltungsplan wurden Gespräche mit der Gemeinde Neuendorf, der Gemeinde Egerkingen und mit dem Kanton Solothurn geführt.

Seitens der Gemeinden bestehen gegenüber dem Projekt keine Bedenken. Diskutiert wurde die Frage der Erschliessung. Die Ganggelerstrasse liegt auf dem Gemeindegebiet Egerkingen. Die Gemeinde Egerkingen kann bei einem Ausbau der Ganggelerstrasse jedoch nicht in jedem Fall Beiträge von Grundeigentümern auf Neuendorfer Gemeindegebiet verlangen. Da die Parzelle GB Nr. 316 bei einem Ausbau der Ganggelerstrasse von einer verbesserten Erschliessung profitiert, wurde eine Übereinkunft mit der Gemeinde Egerkingen im Protokoll vom 08.02.2018 festgehalten: Bei einem Ausbau der Ganggelerstrasse beteiligt sich die Transgourmet Schweiz AG anteilsmässig (ca. 44%) im Rahmen eines Beitragsverfahrens an den Kosten. Im Gegenzug kann das Gestaltungsplangebiet über die Ganggelerstrasse erschlossen werden.

Der Kanton Solothurn hat bezüglich der Umweltverträglichkeitsbeurteilung Empfehlungen abgegeben. Auch wurde der Projektperimeter mit dem Kanton Solothurn besprochen und fixiert.

7.3 Kantonale Vorprüfung

Die 1. Kantonale Vorprüfung hat im Sommer/Herbst 2018 stattgefunden. Der Kanton beurteilt gemäss seiner Stellungnahme vom 05. Oktober 2018 die Realisierung des vorgesehenen Hochregallagers an diesem Standort als grundsätzlich möglich. Nach Überarbeitung der Unterlagen gemäss den Anträgen und Bemerkungen des Kantons, kann das Dossier während 30 Tag öffentlich aufgelegt werden. Die verschiedenen Anträge sind im Anhang I zusammengefasst.

7.4 Mitwirkung

pendent

Olten, 09. Dezember 2019

Frey+Gnehm Ingenieure AG

Thomas Sutter Corinne Jegge

Anhang

I. Abkürzungsverzeichnis 29
II. Abbildungsverzeichnis 30
III. Tabellenverzeichnis 30
IV. Verkehrszählung 21.09.2017 31
V. Berechnungen Leistungsfähigkeit Knoten 33
I. Anträge 1. Kantonale Vorprüfung 45

I. Abkürzungsverzeichnis

%	Prozent
§	Paragraph
Abs.	Absatz
ASP	Abendspitzenstunde
BGF	Bruttogeschossfläche
C	Car, Bus
CC	Cash & Carry, Abholgrossmarkt
DTV	Durchschnittlich täglicher Verkehr
DWV	Durchschnittlich werktäglicher Verkehr
EG	Erdgeschoss
EWG	Einwohnergemeinde
Fhz	Fahrzeuge
ff	folgende
Fr.	Franken
FG	Fussgänger
FR	Fahrräder
GB	Grundbuch
GEP	Genereller Entwässerungsplan
GP	Gestaltungsplan
GWP	Generelles Wasserprojekt
h	Stunde
ha	Hektar
HRL	Hochregallager
KBV	Kantonale Bauverordnung
LF	Leistungsfähigkeit
LFW	Lieferwagen
LW	Lastwagen
LKW	Lastkraftwagen
LZ	Lastenzug
m	Meter
max.	maximal
m.ü.M.	Meter über Meer
m^2	Quadratmeter
m^3	Kubikmeter
MR	Motorräder
MSP	Morgenspitzenstunde
Nr.	Nummer
Nt	stündlicher Verkehr tags
Nn	stündlicher Verkehr nachts
OG	Obergeschoss
PBG	Planungs- und Baugesetz
PP	Parkplätze
PW	Personenwagen
RRB	Regierungsratsbeschluss
SBV	Sonderbauvorschriften
SGV	Solothurnische Gebäudeversicherung
SN	Schwere Nutzfahrzeuge
SN	Schweizer Norm
SP	Spitzenstunde
str.	Strasse
SVP	spezifisches Verkehrspotenzial
UG	Untergeschoss
UVB	Umweltverträglichkeitsbericht
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
z.B.	zum Beispiel
ZR	Velo, Mofa

II. Abbildungsverzeichnis

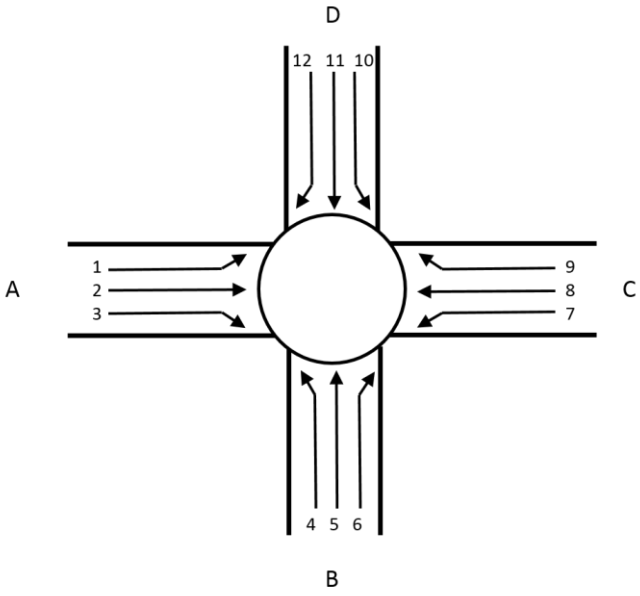
Abbildung 1: Vorprojekt Schnitte vom geplanten Hochregallager 4
Abbildung 2: Vorprojekt Situation geplantes Hochregallager....5
Abbildung 3: Luftbild Perimeter Gestaltungsplan....5
Abbildung 4: Kantonaler Richtplan, Quelle: geoweb.so.ch....6
Abbildung 5: Bauzonenplan Neuendorf, genehmigt mit RRB Nr. 2010/323, 23.02.2010....7
Abbildung 6: Bauzonenplan Egerkingen, genehmigt mit RRB Nr. 808 vom 29.04.2014....8
Abbildung 7: Erschliessungsplan Industriestrasse Neuendorf, RRB Nr. 2096, 28.11.2016....8
Abbildung 8: Erschliessungsplan Egerkingen, gemäss RRB Nr. 808 von 29.04.2014....9
Abbildung 9: Auszug Gestaltungsplan, RRB Nr. 4216 vom 18.12.1990....9
Abbildung 10: Buslinien Neuendorf 2017-2018....10
Abbildung 11: Genereller Entwässerungsplan GEP Neuendorf, RRB Nr. 2005/624 vom 15.03.2005....16
Abbildung 12: Teil-Generelles Wasserversorgungsprojekt Industriegebiet Birch / Ganggeler Gemeinde Neuendorf, RRB Nr. 105, 25.01.2016....17
Abbildung 13: Strassennetz Egerkingen-Neuendorf....19
Abbildung 14: DTV beim Kreisel Industriestrasse / Neustrasse gemäss der Verkehrszählung vom 21.09.2017....21
Abbildung 15: Verkehrssituation 2017....22
Abbildung 16: Verkehrsaufkommen 2025 mit Anteil Prodega & Transgourmet Lager sowie Projekt....23
Abbildung 17: Verfahren Gestaltungsplan mit UVP....26

III. Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Lagerflächen und Lagervolumen....4
Tabelle 2: Zonenreglement Industriezone § 7 und 19....7
Tabelle 3: Parkplatzsituation Stand 2018....12
Tabelle 4: Geplante Parkierung und Nutzungen....13
Tabelle 5: Verkehrsaufkommen DWV Projekt....14
Tabelle 6: Verteilung Fahrten Projekt tags / nachts / Spitzenstunden....15
Tabelle 7: Kostenschätzung für Gemeindeinfrastruktur....17
Tabelle 8: Übersicht Auswirkungen....18
Tabelle 9: Verkehrsaufkommen Transgourmet und Prodegamarkt, Stand 2017....20
Tabelle 10: Verteilung Fahrten Prodega und Transgourmetmarkt tags / nachts / Spitzenstunden....20
Tabelle 11: Verkehrsaufkommen im Jahr 2025 (Angaben inklusive Anteil Prodega/ Transgourmet Lager)....23
Tabelle 12: Verkehrszunahme aufgrund des Projekts (Gestaltungsplan Transgourmet)....24

IV. Verkehrszählung 21.09.2017

Die einzelnen Verkehrsströme wurden gemäss folgenden Schema bezeichnet:



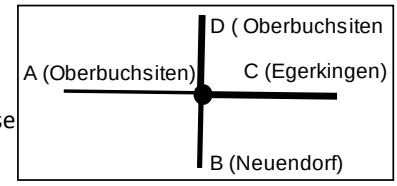
Kreisel Industriestrasse / Neustrasse Neuendorf 5296

Verkehrszählung

Ort: Neuendorf

Strasse: Kreisel Industriestrasse / Neustrasse

Zeit: 07.00-08.00



Wetter:	bedeckt, 5°C
Zähler:	C.Jegge, D. Wahlen
Datum:	Do, 21.09.2017
Richtung:	Strom 1 - 12

Strom	PW + Lieferwagen	Busse	LW	LZ, Sattels.	Motor-räder	Total MFZ	Total SV	Anteil SV in %	Velo	Mofa
1	5	0	3	1	1	10	4	40.00	0	0
2	31	0	16	14	0	61	30	49.18	0	0
3	9	0	1	2	1	13	3	23.08	1	0
4	23	0	0	2	0	25	2	8.00	0	0
5	86	0	7	4	2	99	11	11.11	0	0
6	49	3	6	8	0	66	17	25.76	2	1
7	28	4	5	21	0	58	30	51.72	0	0
8	44	0	8	19	0	71	27	38.03	0	3
9	51	0	17	13	0	81	30	37.04	1	1
10	76	1	3	5	0	85	9	10.59	1	1
11	67	0	1	3	4	75	4	5.33	22	3
12	42	0	3	4	1	50	7	14.00	0	

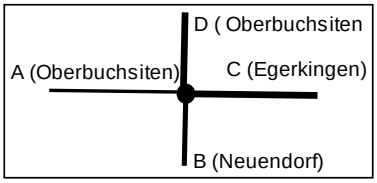
Kreisel Industriestrasse / Neustrasse Neuendorf 5296

Verkehrszählung

Ort: Neuendorf

Strasse: Kreisel Industriestrasse / Neustrasse

Zeit: 17.00-18.00



Wetter:	sonnig, 17°C
Zähler:	C.Jegge, D. Wahlen
Datum:	Do, 21.09.2017
Richtung:	Strom 1 - 12

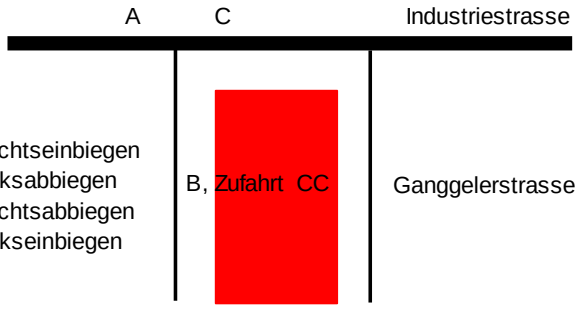
Strom	PW + Lieferwagen	Busse	LW	LZ, Sattels.	Motor-räder	Total MFZ	Total SV	Anteil SV in %	Velo	Mofa
1	42	0	2	1	0	45	3	6.67	0	0
2	97	0	9	11	2	119	20	16.81	1	0
3	21	0	1	0	1	23	1	4.35	1	0
4	20	0	0	0	0	20	0	0.00	0	0
5	112	0	0	0	6	118	0	0.00	4	0
6	99	5	2	7	3	116	14	12.07	1	0
7	93	4	4	6	4	111	14	12.61	3	0
8	65	0	5	11	0	81	16	19.75	0	0
9	206	0	4	6	5	221	10	4.52	1	0
10	138	2	4	15	1	160	21	13.13	0	0
11	134	1	0	2	1	138	3	2.17	1	
12	16		2	2	2	22	4	18.18	0	0

V. Berechnungen Leistungsfähigkeit Knoten

Bestehende Zufahrt CC Transgourmet Schweiz AG Neuendorf
Ist-Zustand 2017 Verkehrsaufkommen 7:00-8:00 Uhr
Beurteilung Knotenleistungsfähigkeit

Knotengeometrie

Zufahrt	Strom	Streifen	Längs-neigung	
A	2	1	0	
A	3	0	0	Rechtseinbiegen
B	4	1	0	Linksabbiegen
B	6	1	0	Rechtsabbiegen
C	7	0	0	Linkseinbiegen
C	8	1	0	



Knotenbelastungen

Zufahrt	Strom	PW		LW		LZ		Total	
		PW/h	CC	LW/h	Howeg	LZ/h		Fz/h	PWE/h
A	2	136	0	0	0	33	0	169	202
A	3	0	31	0	0	0	7	38	45
B	4	0	14	0	0	0	7	21	28
B	6	0	21	0	0	0	28	49	77
C	7	0	47	0	0	0	28	75	103
C	8	169	0	0	0	41	0	210	251

Grundleistungsfähigkeit

Strom	Belastungen		Massgebender Hauptstrom qpi	Grundleistungsfähigkeit Gi
	Fz/h	PWE/h	Fz/h	PWE/h
7	75	103	207	1154
6	49	77	188	1016
4	21	28	473	570

Leistungsfähigkeit der zweitrangigen Ströme

Strom	Leistungsfähigkeit PWE/h	Auslastungsgrad ai	Wahrscheinlichkeit staufreier Zustand	
			p0.7	p0.7*
7	1154	0.08925	0.91075	0.899
6	1016	0.07582		

Leistungsfähigkeit der drittrangigen Ströme

Strom	Leistungsfähigkeit PWE/h	Auslastungsgrad a4
4	519	0.054

Leistungsfähigkeit Mischstrom

Strom	Stöme	Belastungen PWE/h	Auslastungsgrad ai	Leistungsfähigkeit PWE/h
B	4+6	105	0.130	809

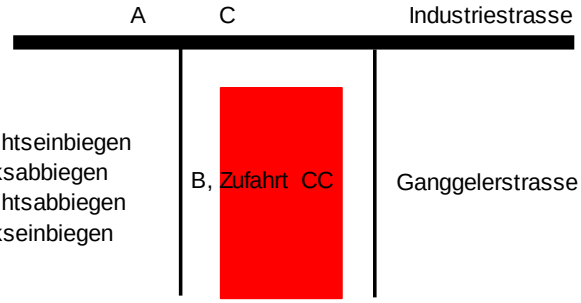
Beurteilung der Verkehrsqualität

Strom	vorh. Belastungs-reserve Ri PWE/h	Leistungs-fähigkeit Li PWE/h	Mittlere Wartezeit s	Qualitäts-stufe
7	1051	1154	<10	A
6	939	1016	<10	A
4	491	519	<10	A
4+6	704	809	<10	A

Bestehende Zufahrt CC Transgourmet Schweiz AG Neuendorf
Ist-Zustand 2017 Verkehrsaufkommen 10:00-11:00 Uhr
Beurteilung Knotenleistungsfähigkeit

Knotengeometrie

Zufahrt	Strom	Streifen	Längs-neigung	
A	2	1	0	
A	3	0	0	Rechtseinbiegen
B	4	1	0	Linksabbiegen
B	6	1	0	Rechtsabbiegen
C	7	0	0	Linkseinbiegen
C	8	1	0	



Knotenbelastungen

Zufahrt	Strom	PW		LW		LZ		MR	FR	Total	
		PW/h	CC	LW/h	Howeg	LZ/h				Fz/h	PWE/h
A	2	101	0	0	0	30	0			131	161
A	3	0	40	0	0	0	4			44	48
B	4	0	39	0	0	0	4			43	47
B	6	0	58	0	0	0	18			76	94
C	7	0	60	0	0	0	18			78	96
C	8	143	0	0	0	34	0			177	211
			197		0		44				

Grundleistungsfähigkeit

Strom	Belastungen		Massgebender Hauptstrom qpi Fz/h	Grundleistungsfähigkeit Gi PWE/h
	Fz/h	PWE/h		
7	78	96	175	1245
6	76	94	153	974
4	43	47	408	576

Leistungsfähigkeit der zweitrangigen Ströme

Strom	Leistungsfähigkeit PWE/h	Auslastungsgrad ai	Wahrscheinlichkeit staufreier Zustand	
			p0.7	p0.7*
7	1245	0.07711	0.92289	0.915
6	974	0.09655		

Leistungsfähigkeit der drittrangigen Ströme

Strom	Leistungsfähigkeit PWE/h	Auslastungsgrad a4
4	531	0.088

Leistungsfähigkeit Mischstrom

Strom	Stöme	Belastungen PWE/h	Auslastungsgrad ai	Leistungsfähigkeit PWE/h
B	4+6	141	0.185	762

Beurteilung der Verkehrsqualität

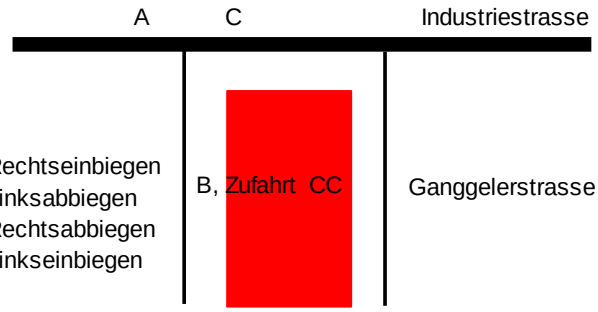
Strom	vorh. Belastungs-reserve Ri PWE/h	Leistungs-fähigkeit Li PWE/h	Mittlere Wartezeit s	Qualitäts-stufe
7	1149	1245	<10	A
6	880	974	<10	A
4	484	531	<10	A
4+6	621	762	<10	A

Bestehende Zufahrt CC Transgourmet Schweiz AG Neuendorf
Ist-Zustand 2017 Verkehrsaufkommen 17:00-18:00 Uhr
Beurteilung Knotenleistungsfähigkeit

Knotengeometrie

Zufahrt	Strom	Streifen	Längs-neigung
A	2	1	0
A	3	0	0
B	4	1	0
B	6	1	0
C	7	0	0
C	8	1	0

Rechtseinbiegen
Linksabbiegen
Rechtsabbiegen
Linkseinbiegen



Knotenbelastungen

Zufahrt	Strom	PW		LW		LZ		MR	FR	Total	
		PW/h	CC	LW/h	Howeg	LZ/h				Fz/h	PWE/h
A	2	257	0	0	0	60	0			317	377
A	3	0	9	0	0	0	4			13	17
B	4	0	41	0	0	0	4			45	49
B	6	0	61	0	0	0	14			75	89
C	7	0	13	0	0	0	14			27	41
C	8	270	0	0	0	65	0			335	400
			124		0		36				

Grundleistungsfähigkeit

Strom	Belastungen		Massgebender Hauptstrom qpi	Grundleistungsfähigkeit
	Fz/h	PWE/h	Fz/h	Gi PWE/h
7	27	41	330	1056
6	75	89	324	834
4	45	49	686	443

Leistungsfähigkeit der zweitrangigen Ströme

Strom	Leistungsfähigkeit PWE/h	Auslastungsgrad ai	Wahrscheinlichkeit staufreier Zustand	
			p0.7	p0.7*
7	1056	0.03883	0.96117	0.952
6	834	0.10678		

Leistungsfähigkeit der drittrangigen Ströme

Strom	Leistungsfähigkeit PWE/h	Auslastungsgrad a4
4	426	0.115

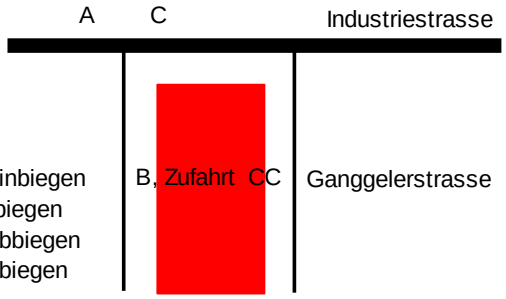
Leistungsfähigkeit Mischstrom

Strom	Stöme	Belastungen PWE/h	Auslastungsgrad ai	Leistungsfähigkeit PWE/h
B	4+6	138	0.222	622

Beurteilung der Verkehrsqualität

Strom	vorh. Belastungs-reserve Ri PWE/h	Leistungs-fähigkeit Li PWE/h	Mittlere Wartezeit s	Qualitäts-stufe
7	1015	1056	<10	A
6	745	834	<10	A
4	377	426	<10	A
4+6	484	622	<10	A

Bestehende Zufahrt CC Transgourmet Schweiz AG Neuendorf
Zustand 2025 ohne GP Verkehrsaufkommen 7:00-8:00 Uhr
Beurteilung Knotenleistungsfähigkeit



Knotengeometrie

Zufahrt	Strom	Streifen	Längs-neigung	
A	2	1	0	
A	3	0	0	Rechtseinbiegen
B	4	1	0	Linksabbiegen
B	6	1	0	Rechtsabbiegen
C	7	0	0	Linkseinbiegen
C	8	1	0	

Knotenbelastungen

Zufahrt	Strom	PW		LW		LZ		Total	
		PW/h	CC	LW/h	Howeg	LZ/h		Fz/h	PWE/h
A	2	142	0	0	0	35	0	177	212
A	3	0	31	0	0	0	7	38	45
B	4	0	14	0	0	0	7	21	28
B	6	0	21	0	0	0	28	49	77
C	7	0	47	0	0	0	28	75	103
C	8	173	0	0	0	42	0	215	257

Grundleistungsfähigkeit

Strom	Belastungen		Massgebender Hauptstrom qpi Fz/h	Grundleistungsfähigkeit Gi PWE/h
	Fz/h	PWE/h		
7	75	103	215	1165
6	49	77	196	1025
4	21	28	486	560

Leistungsfähigkeit der zweitrangigen Ströme

Strom	Leistungsfähigkeit PWE/h	Auslastungsgrad ai	Wahrscheinlichkeit staufreier Zustand	
			p0.7	p0.7*
7	1165	0.08845	0.91155	0.9
6	1025	0.07511		

Leistungsfähigkeit der drittrangigen Ströme

Strom	Leistungsfähigkeit PWE/h	Auslastungsgrad a4
4	511	0.055

Leistungsfähigkeit Mischstrom

Strom	Stöme	Belastungen PWE/h	Auslastungsgrad ai	Leistungsfähigkeit PWE/h
B	4+6	105	0.130	808

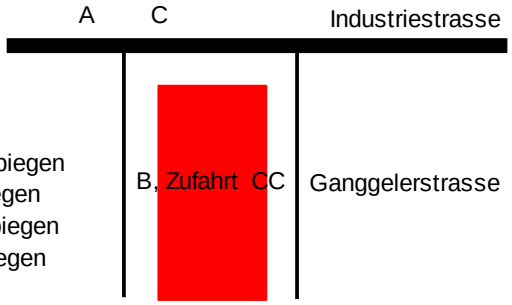
Beurteilung der Verkehrsqualität

Strom	vorh. Belastungs-reserve Ri PWE/h	Leistungs-fähigkeit Li PWE/h	Mittlere Wartezeit s	Qualitäts-stufe
7	1062	1165	<10	A
6	948	1025	<10	A
4	483	511	<10	A
4+6	703	808	<10	A

Bestehende Zufahrt CC Transgourmet Schweiz AG Neuendorf
Zustand 2025 ohne GP Verkehrsaufkommen 10:00-11:00 Uhr
Beurteilung Knotenleistungsfähigkeit

Knotengeometrie

Zufahrt	Strom	Streifen	Längs-neigung	
A	2	1	0	
A	3	0	0	Rechtseinbiegen
B	4	1	0	Linksabbiegen
B	6	1	0	Rechtsabbiegen
C	7	0	0	Linkseinbiegen
C	8	1	0	



Knotenbelastungen

Zufahrt	Strom	PW		LW		LZ		MR	FR	Total	
		PW/h	CC	LW/h	Howeg	LZ/h				Fz/h	PWE/h
A	2	106	0	0	0	31	0			137	168
A	3	0	40	0	0	0	4			44	48
B	4	0	39	0	0	0	4			43	47
B	6	0	58	0	0	0	18			76	94
C	7	0	60	0	0	0	18			78	96
C	8	146	0	0	0	35	0			181	216
			197		0		44				

Grundleistungsfähigkeit

Strom	Belastungen		Massgebender Hauptstrom qpi	Grundleistungsfähigkeit Gi
	Fz/h	PWE/h	Fz/h	PWE/h
7	78	96	181	1253
6	76	94	159	981
4	43	47	418	583

Leistungsfähigkeit der zweitrangigen Ströme

Strom	Leistungsfähigkeit PWE/h	Auslastungsgrad ai	Wahrscheinlichkeit staufreier Zustand	
			p0.7	p0.7*
7	1253	0.07659	0.92341	0.915
6	981	0.09584		

Leistungsfähigkeit der drittrangigen Ströme

Strom	Leistungsfähigkeit PWE/h	Auslastungsgrad a4
4	538	0.087

Leistungsfähigkeit Mischstrom

Strom	Stöme	Belastungen PWE/h	Auslastungsgrad ai	Leistungsfähigkeit PWE/h
B	4+6	141	0.183	770

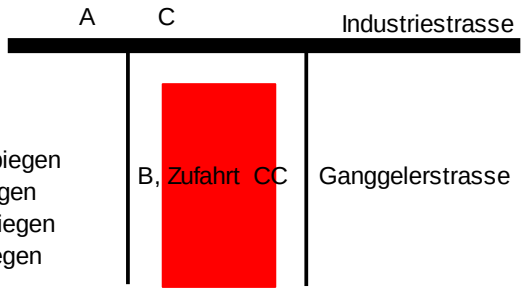
Beurteilung der Verkehrsqualität

Strom	vorh. Belastungs-reserve Ri PWE/h	Leistungs-fähigkeit Li PWE/h	Mittlere Wartezeit s	Qualitäts-stufe
7	1157	1253	<10	A
6	887	981	<10	A
4	491	538	<10	A
4+6	629	770	<10	A

Bestehende Zufahrt CC Transgourmet Schweiz AG Neuendorf
Zustand 2025 ohne GP Verkehrsaufkommen 17:00-18:00 Uhr
Beurteilung Knotenleistungsfähigkeit

Knotengeometrie

Zufahrt	Strom	Streifen	Längs-neigung	
A	2	1	0	
A	3	0	0	Rechtseinbiegen
B	4	1	0	Linksabbiegen
B	6	1	0	Rechtsabbiegen
C	7	0	0	Linkseinbiegen
C	8	1	0	



Knotenbelastungen

Zufahrt	Strom	PW		LW		LZ		MR	FR	Total	
		PW/h	CC	LW/h	Howeg	LZ/h				Fz/h	PWE/h
A	2	268	0	0	0	62	0			330	392
A	3	0	9	0	0	0	4			13	17
B	4	0	41	0	0	0	4			45	49
B	6	0	61	0	0	0	14			75	89
C	7	0	13	0	0	0	14			27	41
C	8	277	0	0	0	66	0			343	409
			124		0		36				

Grundleistungsfähigkeit

Strom	Belastungen		Massgebender Hauptstrom qpi	Grundleistungsfähigkeit Gi
	Fz/h	PWE/h	Fz/h	PWE/h
7	27	41	343	1072
6	75	89	337	847
4	45	49	707	403

Leistungsfähigkeit der zweitrangigen Ströme

Strom	Leistungsfähigkeit PWE/h	Auslastungsgrad ai	Wahrscheinlichkeit staufreier Zustand	
			p0.7	p0.7*
7	1072	0.03826	0.96174	0.953
6	847	0.10514		

Leistungsfähigkeit der drittrangigen Ströme

Strom	Leistungsfähigkeit PWE/h	Auslastungsgrad a4
4	388	0.126

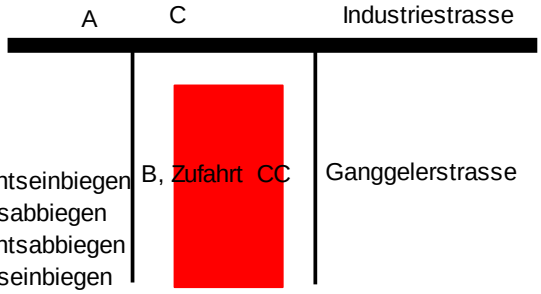
Leistungsfähigkeit Mischstrom

Strom	Stöme	Belastungen PWE/h	Auslastungsgrad ai	Leistungsfähigkeit PWE/h
B	4+6	138	0.231	596

Beurteilung der Verkehrsqualität

Strom	vorh. Belastungs-reserve Ri PWE/h	Leistungs-fähigkeit Li PWE/h	Mittlere Wartezeit s	Qualitäts-stufe
7	1031	1072	<10	A
6	758	847	<10	A
4	339	388	10-15	B
4+6	458	596	<10	A

Bestehende Zufahrt CC Transgourmet Schweiz AG Neuendorf
Projekt-Zustand 2025 Verkehrsaufkommen 7:00-8:00 Uhr
Beurteilung Knotenleistungsfähigkeit



Knotengeometrie

Zufahrt	Strom	Streifen	Längs-neigung
A	2	1	0
A	3	0	0
B	4	1	0
B	6	1	0
C	7	0	0
C	8	1	0

Knotenbelastungen

Zufahrt	Strom	PW		LW		LZ		Total	
		PW/h	CC	LW/h	Howeg	LZ/h		Fz/h	PWE/h
A	2	140	0	0	0	34	0	174	208
A	3	0	33	0	0	0	8	41	49
B	4	0	14	0	0	0	0	14	14
B	6	0	21	0	0	0	0	21	21
C	7	0	48	0	0	0	39	87	126
C	8	173	0	0	0	42	0	215	257

Grundleistungsfähigkeit

Strom	Belastungen		Massgebender Hauptstrom qpi	Grundleistungsfähigkeit Gi
	Fz/h	PWE/h	Fz/h	PWE/h
7	87	126	215	1165
6	21	21	195	1023
4	14	14	497	568

Leistungsfähigkeit der zweitrangigen Ströme

Strom	Leistungsfähigkeit PWE/h	Auslastungsgrad ai	Wahrscheinlichkeit staufreier Zustand	
			p0.7	p0.7*
7	1165	0.1082	0.8918	0.877
6	1023	0.02052		

Leistungsfähigkeit der drittrangigen Ströme

Strom	Leistungsfähigkeit PWE/h	Auslastungsgrad a4
4	506	0.028

Leistungsfähigkeit Mischstrom

Strom	Stöme	Belastungen PWE/h	Auslastungsgrad ai	Leistungsfähigkeit PWE/h
B	4+6	35	0.048	726

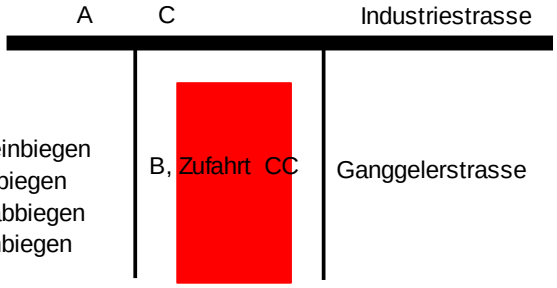
Beurteilung der Verkehrsqualität

Strom	vorh. Belastungs-reserve Ri PWE/h	Leistungs-fähigkeit Li PWE/h	Mittlere Wartezeit s	Qualitäts-stufe
7	1039	1165	<10	A
6	1002	1023	<10	A
4	492	506	<10	A
4+6	691	726	<10	A

Bestehende Zufahrt CC Transgourmet Schweiz AG Neuendorf
Projekt-Zustand 2025 Verkehrsaufkommen 10:00-11:00 Uhr
Beurteilung Knotenleistungsfähigkeit

Knotengeometrie

Zufahrt	Strom	Streifen	Längs-neigung	
A	2	1	0	
A	3	0	0	Rechtseinbiegen
B	4	1	0	Linksabbiegen
B	6	1	0	Rechtsabbiegen
C	7	0	0	Linkseinbiegen
C	8	1	0	



Knotenbelastungen

Zufahrt	Strom	PW		LW		LZ		MR	FR	Total	
		PW/h	CC	LW/h	Howeg	LZ/h				Fz/h	PWE/h
A	2	106	0	0	0	29	0			135	164
A	3	0	40	0	0	0	6			46	52
B	4	0	39	0	0	0	0			39	39
B	6	0	59	0	0	0	0			59	59
C	7	0	61	0	0	0	23			84	107
C	8	146	0	0	0	35	0			181	216
			199		0		29				

Grundleistungsfähigkeit

Strom	Belastungen		Massgebender Hauptstrom qpi	Grundleistungsfähigkeit Gi
	Fz/h	PWE/h	Fz/h	PWE/h
7	84	107	181	1253
6	59	59	158	980
4	39	39	423	605

Leistungsfähigkeit der zweitrangigen Ströme

Strom	Leistungsfähigkeit PWE/h	Auslastungsgrad ai	Wahrscheinlichkeit staufreier Zustand	
			p0.7	p0.7*
7	1253	0.08537	0.91463	0.905
6	980	0.06023		

Leistungsfähigkeit der drittrangigen Ströme

Strom	Leistungsfähigkeit PWE/h	Auslastungsgrad a4
4	553	0.070

Leistungsfähigkeit Mischstrom

Strom	Stöme	Belastungen PWE/h	Auslastungsgrad ai	Leistungsfähigkeit PWE/h
B	4+6	98	0.131	750

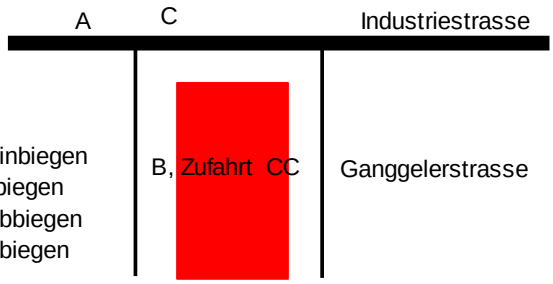
Beurteilung der Verkehrsqualität

Strom	vorh. Belastungs-reserve Ri PWE/h	Leistungs-fähigkeit Li PWE/h	Mittlere Wartezeit s	Qualitäts-stufe
7	1146	1253	<10	A
6	921	980	<10	A
4	514	553	<10	A
4+6	652	750	<10	A

Bestehende Zufahrt CC Transgourmet Schweiz AG Neuendorf
Projekt-Zustand 2025 Verkehrsaufkommen 17:00-18:00 Uhr
Beurteilung Knotenleistungsfähigkeit

Knotengeometrie

Zufahrt	Strom	Streifen	Längs-neigung	
A	2	1	0	
A	3	0	0	Rechtseinbiegen
B	4	1	0	Linksabbiegen
B	6	1	0	Rechtsabbiegen
C	7	0	0	Linkseinbiegen
C	8	1	0	



Knotenbelastungen

Zufahrt	Strom	PW		LW		LZ		MR	FR	Total	
		PW/h	CC	LW/h	Howeg	LZ/h				Fz/h	PWE/h
A	2	268	0	0	0	62	0			330	392
A	3	0	9	0	0	0	4			13	17
B	4	0	42	0	0	0	0			42	42
B	6	0	63	0	0	0	0			63	63
C	7	0	15	0	0	0	20			35	55
C	8	277	0	0	0	66	0			343	409
			129		0		24				

Grundleistungsfähigkeit

Strom	Belastungen		Massgebender Hauptstrom qpi Fz/h	Grundleistungsfähigkeit Gi PWE/h
	Fz/h	PWE/h		
7	35	55	343	1072
6	63	63	337	847
4	42	42	715	407

Leistungsfähigkeit der zweitrangigen Ströme

Strom	Leistungsfähigkeit PWE/h	Auslastungsgrad ai	Wahrscheinlichkeit staufreier Zustand	
			p0.7	p0.7*
7	1072	0.05133	0.94867	0.937
6	847	0.07442		

Leistungsfähigkeit der drittrangigen Ströme

Strom	Leistungsfähigkeit PWE/h	Auslastungsgrad a4
4	386	0.109

Leistungsfähigkeit Mischstrom

Strom	Stöme	Belastungen PWE/h	Auslastungsgrad ai	Leistungsfähigkeit PWE/h
B	4+6	105	0.183	573

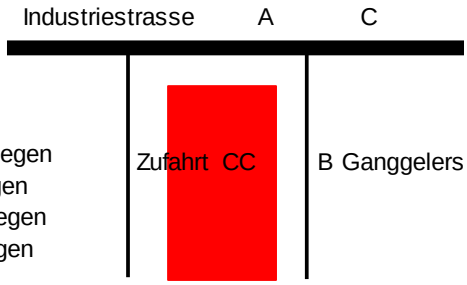
Beurteilung der Verkehrsqualität

Strom	vorh. Belastungs-reserve Ri PWE/h	Leistungs-fähigkeit Li PWE/h	Mittlere Wartezeit s	Qualitäts-stufe
7	1017	1072	<10	A
6	784	847	<10	A
4	344	386	10-15	B
4+6	468	573	<10	A

Zufahrt Ganggelerstrasse Transgourmet Schweiz AG Neuendorf
Projekt-Zustand 2025 Verkehrsaufkommen 7:00-8:00 Uhr
Beurteilung Knotenleistungsfähigkeit

Knotengeometrie

Zufahrt	Strom	Streifen	Längs-neigung	
A	2	1	0	
A	3	0	0	Rechtseinbiegen
B	4	1	0	Linksabbiegen
B	6	1	0	Rechtsabbiegen
C	7	0	0	Linkseinbiegen
C	8	1	0	



Knotenbelastungen

Zufahrt	Strom	PW		LW		LZ		Total	
		PW/h	CC	LW/h	Howeg	LZ/h		Fz/h	PWE/h
A	2	125	0	0	0	63	0	188	251
A	3	0	34	0	0	0	0	34	34
B	4	0	0	0	0	0	8	8	16
B	6	0	0	0	0	0	39	39	78
C	7	0	51	0	0	0	0	51	51
C	8	241	0	0	0	63	0	304	367

Grundleistungsfähigkeit

Strom	Belastungen		Massgebender Hauptstrom qpi	Grundleistungsfähigkeit Gi
	Fz/h	PWE/h	Fz/h	PWE/h
7	51	51	222	1210
6	39	78	205	921
4	8	16	560	481

Leistungsfähigkeit der zweitrangigen Ströme

Strom	Leistungsfähigkeit PWE/h	Auslastungsgrad ai	Wahrscheinlichkeit staufreier Zustand	
			p0.7	p0.7*
7	1210	0.04215	0.95785	0.952
6	921	0.08474		

Leistungsfähigkeit der drittrangigen Ströme

Strom	Leistungsfähigkeit PWE/h	Auslastungsgrad a4
4	461	0.035

Leistungsfähigkeit Mischstrom

Strom	Stöme	Belastungen PWE/h	Auslastungsgrad ai	Leistungsfähigkeit PWE/h
B	4+6	94	0.119	787

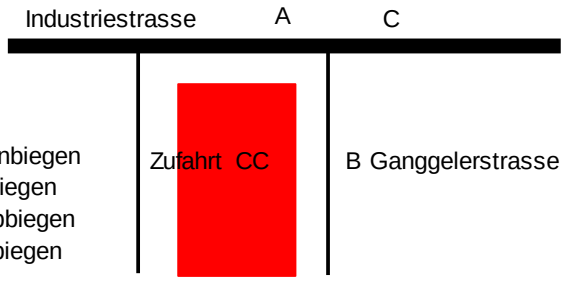
Beurteilung der Verkehrsqualität

Strom	vorh. Belastungs-reserve Ri PWE/h	Leistungs-fähigkeit Li PWE/h	Mittlere Wartezeit s	Qualitäts-stufe
7	1159	1210	<10	A
6	843	921	<10	A
4	445	461	<10	A
4+6	693	787	<10	A

Zufahrt Ganggelerstrasse Transgourmet Schweiz AG Neuendorf
Projekt-Zustand 2025 Verkehrsaufkommen 10:00-11:00 Uhr
Beurteilung Knotenleistungsfähigkeit

Knotengeometrie

Zufahrt	Strom	Streifen	Längs-neigung	
A	2	1	0	
A	3	0	0	Rechtseinbiegen
B	4	1	0	Linksabbiegen
B	6	1	0	Rechtsabbiegen
C	7	0	0	Linkseinbiegen
C	8	1	0	



Knotenbelastungen

Zufahrt	Strom	PW		LW		LZ		MR	FR	Total	
		PW/h	CC	LW/h	Howeg	LZ/h				Fz/h	PWE/h
A	2	168	0	0	0	49	0			217	266
A	3	0	5	0	0	0	0			5	5
B	4	0	1	0	0	0	5			6	11
B	6	0	2	0	0	0	24			26	50
C	7	0	7	0	0	0	0			7	7
C	8	180	0	0	0	49	0			229	278
			15		0		29				

Grundleistungsfähigkeit

Strom	Belastungen		Massgebender Hauptstrom qpi	Grundleistungsfähigkeit Gi
	Fz/h	PWE/h	Fz/h	PWE/h
7	7	7	222	1210
6	26	50	220	936
4	6	11	456	539

Leistungsfähigkeit der zweitrangigen Ströme

Strom	Leistungsfähigkeit PWE/h	Auslastungsgrad ai	Wahrscheinlichkeit staufreier Zustand	
			p0.7	p0.7*
7	1210	0.00579	0.99421	0.993
6	936	0.05339		

Leistungsfähigkeit der drittrangigen Ströme

Strom	Leistungsfähigkeit PWE/h	Auslastungsgrad a4
4	536	0.021

Leistungsfähigkeit Mischstrom

Strom	Stöme	Belastungen PWE/h	Auslastungsgrad ai	Leistungsfähigkeit PWE/h
B	4+6	61	0.074	825

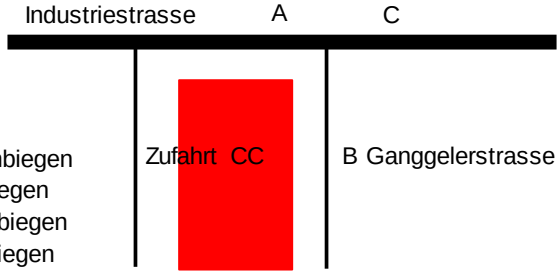
Beurteilung der Verkehrsqualität

Strom	vorh. Belastungs-reserve Ri PWE/h	Leistungs-fähigkeit Li PWE/h	Mittlere Wartezeit s	Qualitäts-stufe
7	1203	1210	<10	A
6	886	936	<10	A
4	525	536	<10	A
4+6	764	825	<10	A

Zufahrt Ganggelerstrasse Transgourmet Schweiz AG Neuendorf
Projekt-Zustand 2025 Verkehrsaufkommen 17:00-18:00 Uhr
Beurteilung Knotenleistungsfähigkeit

Knotengeometrie

Zufahrt	Strom	Streifen	Längs-neigung	
A	2	1	0	
A	3	0	0	Rechtseinbiegen
B	4	1	0	Linksabbiegen
B	6	1	0	Rechtsabbiegen
C	7	0	0	Linkseinbiegen
C	8	1	0	



Knotenbelastungen

Zufahrt	Strom	PW		LW		LZ		MR	FR	Total	
		PW/h	CC	LW/h	Howeg	LZ/h				Fz/h	PWE/h
A	2	280	0	0	0	79	0			359	438
A	3	0	4	0	0	0	0			4	4
B	4	0	30	0	0	0	4			34	38
B	6	0	45	0	0	0	20			65	85
C	7	0	6	0	0	0	0			6	6
C	8	338	0	0	0	78	0			416	494
			85		0		24				

Grundleistungsfähigkeit

Strom	Belastungen		Massgebender Hauptstrom qpi	Grundleistungsfähigkeit Gi
	Fz/h	PWE/h	Fz/h	PWE/h
7	6	6	363	979
6	65	85	361	771
4	34	38	783	392

Leistungsfähigkeit der zweitrangigen Ströme

Strom	Leistungsfähigkeit PWE/h	Auslastungsgrad ai	Wahrscheinlichkeit staufreier Zustand	
			p0.7	p0.7*
7	979	0.00613	0.99387	0.992
6	771	0.11025		

Leistungsfähigkeit der drittrangigen Ströme

Strom	Leistungsfähigkeit PWE/h	Auslastungsgrad a4
4	389	0.098

Leistungsfähigkeit Mischstrom

Strom	Stöme	Belastungen PWE/h	Auslastungsgrad ai	Leistungsfähigkeit PWE/h
B	4+6	123	0.208	592

Beurteilung der Verkehrsqualität

Strom	vorh. Belastungs-reserve Ri PWE/h	Leistungs-fähigkeit Li PWE/h	Mittlere Wartezeit s	Qualitäts-stufe
7	973	979	<10	A
6	686	771	<10	A
4	351	389	<10	A
4+6	469	592	<10	A

I. Anträge 1. Kantonale Vorprüfung

Anträge der 1. kantonaler Vorprüfung

Gestaltungsplan

Bereich	Antrag	Erwägungen
SBV	aktualisieren	anpassen
Darstellung	Baubereiche farblich besser abgrenzen. Jeder Baubereich in der Legende aufführen	Eine einheitliche Farbe wählen und die Baubereiche entsprechend beschriften.

Sonderbauvorschriften

Bereich	Antrag	Erwägungen
§ 19 Abs. 2 (neu § 21 Abs. 2)	Die erforderlichen PP im Geltungsbereich können nicht nach KBV Art. 42 berechnet werden.	"Sie richten sich nach Art. 42 der KBV." löschen
§ 5 Abs. 1	"zum grössten Teil" definieren	Anpassen
§ 5 Abs. 5	"Die Dachform ist auf Flachdächer zu beschränken. "	Für die Hauptbauten. Anpassen
§ 10 Abs. 2/4 (neu § 10 Abs. 2/5)	"Die Bepflanzung hat mit einheimischer und standortgerechter Vegetation zu erfolgen" "Die im Plan eingetragenen einheimischen und standortgerechten Bäume…"	Anpassen
§ 10 Abs. 3	"Im Baubewilligungsverfahren ist ein Umgebungsplan mit der Angabe der Anzahl, Lage und Art der Bepflanzung, der Lage und Gestaltung der Versickerungsflächen, der Entsorgungseinrichtungen und der Materialisierung der Erschliessungsflächen einzureichen."	Anpassen
neu § 10 Abs.4	Nach Möglichkeit ist die Versickerungsgrube an der tiefsten Stelle so zu gestalten, dass eine möglichst permanente Wasserführung gewährleistet werden kann.	hinzufügen
§ 15 Abs. 6	verweisen auf die SIA-Norm SN 564 312	Ergänzen
Neuer Artikel (§ 18)	"Die Massnahmen aus dem Kapitel 6.1 des UVB sind verbindlich umzusetzen. Für die Kontrolle der Umsetzung ist die Baubehörde der Gemeinde zuständig. "	Ergänzen
§ 19 Abs. 5 (neu § 21 Abs. 5)	"Spätestens im Rahmen des Baubewilligungsverfahren ist ein Mobilitätskonzept einzureichen. "	Anpassen

Neuer Artikel (§ 10 Abs. 6)	Aussenleuchten sind auf das Minimum zu beschränken. Es sind ausschliesslich nach unten gerichtete Leuchten mit lokaler Ausbreitung und Abschirmung nach oben zu verwenden. Ausserhalb der Betriebszeiten ist auf eine Beleuchtung zu verzichten.	Ergänzen
Neuer Artikel (§ 15 Abs. 2)	In den SBV ist der maximal zulässige Spitzenabfluss des Meteorwasser in die bestehende Meteorwasserleitung anzugeben.	Gemäss GEP ergänzen
Neuer Artikel (§ 17)	Im Rahmen des Baubewilligungsverfahren ist durch eine qualifizierte Fachperson ein Bodenschutzkonzept zu erarbeiten. Dieses ist dem Amt für Umwelt zur Genehmigung zu unterbreiten.	Ergänzen

Raumplanungsbericht

Bereich	Antrag	Erwägungen
Verkehr	LKW-Stellplätze angeben	Die Andockstellen dienen bei Bedarf als LKW-Stellplätze.
	Angaben zum Verkehr heute vom GP-Areal	Keine Angaben vorhanden. Annahme: Sehr geringes Verkehrsaufkommen und somit DTV=0.
	Angaben zum Verkehr heute von der Prodega	Ergänzen
	Verkehr der Prodega und des GP im Ausgangs- und im Betriebszustand darlegen. Auch Anteil am Gesamtverkehr der umliegenden Strassen aufzeichnen.	Neue Fahrten: 96 PW und 120 LKW Prodega: 1174 PW und 350 LKW
Parkierung	Um die geplanten PP und deren vorgesehene Mehrfachnutzung für das gesamte Areal sicherstellen zu können, ist der Geltungsbereich des vorliegenden GP über das gesamte Areal zu legen, oder die Parkierungsnutzung mit Dienstbarkeiten vor Genehmigung des vorliegenden Plans zu regeln.	Es ist eine Dienstbarkeit anzustreben.

Umweltverträglichkeitsbericht

Bereich	Antrag	Erwägungen
Zeithorizont	Die Zeitzustände sind klar zu definieren	Formulierung anpassen.
Luft	Massnahme Lu-5. Zielwert 10g Nox pro m3 nicht 8g. Anforderung Euro 3 Norm ist überflüssig.	Anpassen
	Spätestens im Rahmen des Baubewilligungsverfahren ist ein Mobilitätskonzept einzureichen.	Anpassen
	Die Emissionen von CO2 durch Bautransporte sind auszuweisen.	Ergänzen
	Luftemissionen der Prodega darstellen	Ergänzen
Lärm	Der Lärm des Gesamtareal ist zu berücksichtigen. Inkl. Prodega.	Ergänzen
Boden	Bodenschutzkonzept ist notwendig	Anpassen
Naturgefahr Wasser	Es ist nachzuweisen, dass sich die geplante Erhöhung des Hochwasserschutz-Damms nicht nachteilig auch andere Liegenschaften. Insb. An der Industriestrasse, auswirkt.	Die Landwirtschaftszone auf der Südseite liegt tiefer und wird deshalb überschwemmt. Formulierung anpassen.
	Nicht korrekte Quellen. Innerhalb der Bauzone ist nur die Gefahrenkarte und nicht die Gefahrenhinweiskarte massgebend. Grundlage von 2007 alt. Für die Beurteilung ist die GK 2015 von der Flussbau AG zu verwenden.	Anpassen
	GK zeigt nur Überflutungsrisiko bei Hochwasser, keine Starkregenereignisse	Präzisieren
Entwässerung	In den SBV ist der maximal zulässige Spitzenabfluss des Meteorwasser in die bestehende Meteorwasserleitung anzugeben-	Angaben gemäss GEP ergänzen.