

Einwohnergemeinde Breitenbach
Einwohnergemeinde Büsserach

Erschliessungs- und Nutzungskonzept Gewerbe- und Industriegebiet «Neumatt»



Bericht

Auftraggeber

Einwohnergemeinde Büsserach
Breitenbacherstrasse 22
4227 Büsserach

Einwohnergemeinde Breitenbach
Fehrenstrasse 5
4226 Breitenbach

Verfasser

BSB + Partner Ingenieure und Planer AG
Thomas Schneitter
Von Roll-Strasse 29, 4702 Oensingen
Tel. 062 388 38 38
E-Mail: thomas.schneitter@bsb-partner.ch

Dokumentinfo

Dokument Erschliessungs- und Nutzungskonzept Gewerbe- und Industriegebiet «Neumatt»	Projektnummer 21881.00	Anzahl Seiten 45
Koreferat Simon Friedli	Datum 14.01.2020	Kürzel sif
Ablageort K:\Umweltplanung\Breitenbach\21881 Nutzungs- und Erschliessungskonzept Industrie- und Gewerbegebiet Neumatt\26 Berichte\20200128_Berichtsentwurf.docx		
Gedruckt	28.01.2020	

Änderungsverzeichnis

Version	Status, Änderung	Autor	Datum
001	Entwurf z.H. Projektgruppe	ths	16.01.2020
002	Bericht z.H. Gemeinderat Breitenbach und Büsserach	ths	28.01.2020

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	5
1.1	Einleitung	5
1.2	Plangrundlage und Rahmenbedingungen	7
1.3	Regions- und Gemeindestruktur	9
1.4	Planungsrechtliche Grundlagen	11
2	Analyse	12
2.1	Gebietsanalyse	12
2.2	Verkehrliche Erschliessung	14
2.3	Verkehrsbelastung	15
2.4	Erkenntnisse und Handlungsbedarf	18
3	Phase I - Variantenstudium zur verkehrlichen Erschliessung	21
3.1	Mögliche Erschliessungsvarianten und deren Bewertung	21
3.2	Vereinfachte Nutzwertanalyse	26
3.3	Ergebnisse	27
4	Phase II - Machbarkeitsüberprüfung ausgewählter Varianten	30
4.1	Ausgewählte Varianten	30
4.2	Beurteilung der weiterverfolgten Erschliessungsvarianten	32
5	Empfehlungen zur Umsetzung und Schlussbetrachtung	37
5.1	Verkehrliche Erschliessung	37
5.2	Nutzung und Gestaltung	40
5.3	Schlussbetrachtung	42
Anhang		
Anhang I	Nutzwertanalyse	I

Beilage

Zusammenstellung der Ergebnisse der Verkehrszählung vom 14.09. bis 20.09.2019

Abkürzungen

DTV	durchschnittlicher Tagesverkehr
DWV	durchschnittlicher Werktagesverkehr
FFF	Fruchtfolgeflächen
KBV	Kantonale Bauverordnung, Kanton Solothurn
LW	Lastwagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NWA	Nutzwertanalyse
OPR	Ortsplanungsrevision
öV	öffentlicher Verkehr
PBG	Planungs- und Baugesetz, Kanton Solothurn
PW	Personenwagen
RRB	Regierungsratsbeschluss
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute

1 Ausgangslage

1.1 Einleitung

Auslöser der Planung

Die beiden Gemeinden Breitenbach und Büsserach besitzen ein gemeinsames Gewerbe- und Industriegebiet (Neumatt) westlich der Lüssel, welches im kantonalen Richtplan als Entwicklungsgebiet Arbeiten mit Schwerpunkt «Produktion» eingetragen ist. Die Erschliessung ist aus Sicht beider Gemeinden nicht zufriedenstellend. So führt als Beispiel der kürzeste Weg aus Norden von der Autobahn / Zwingen / Brislach via Neumattstrasse direkt durch ein Wohnquartier von Breitenbach. Beide Gemeinden haben mit verschiedenen Massnahmen (hauptsächlich Signalisation) insbesondere den Schwerverkehr aus den angrenzenden Quartieren im Süden und Norden verdrängt. Diese Lösungen sind jedoch nicht für alle zufriedenstellend. Es besteht weiterhin Ziel- und Quellverkehr im Zusammenhang mit dem Gewerbe- und Industriegebiet durch die Wohnquartiere und für den Schwerverkehr aus der erwähnten Hauptrichtung Zwingen / Autobahn führen die Massnahmen zu einem Umweg von zirka 1 Kilometer.

Im Sommer 2018 hat die Gemeinde Breitenbach die Neumattstrasse für den Durchgangsverkehr temporär für ein Jahr gesperrt.

Mit der geschilderten Ausgangslage und den gegenwärtigen Bauprojekten könnten sich die Nutzungskonflikte zukünftig akzentuieren. Die Gemeinden Breitenbach und Büsserach haben sich deshalb entschieden, die Situation gemeinsam zu analysieren und gemeinsam nach Lösungen zu suchen.

Ziel der Planung und Vorgehen

Die verkehrliche Erschliessung soll fachlich und objektiv analysiert und der Handlungsbedarf eruiert werden. Basierend auf diesen Erkenntnissen soll die bestehende Erschliessung an das übergeordnete Netz geprüft und möglichen alternativen Lösungsvarianten gegenübergestellt werden. Hierzu sollen in einer Nutzwertanalyse (Phase I) Varianten bewertet werden. Basierend auf diesen Ergebnissen sollen in einer Phase II ausgewählte Varianten beleuchtet werden. Anschliessend sollen Empfehlungen für die Umsetzung – allenfalls für abgestimmte Nutzungspläne in der Ortsplanungsrevision – der in Phase II untersuchten Varianten abgegeben werden.

Die verkehrliche Planung und die zukünftige Entwicklung des Gebiets sollen jedoch nicht losgelöst von der Raumplanung geschehen, weshalb im Rahmen des vorliegenden Konzepts auch eine quantitative und vor

allem eine qualitative Analyse des Gebiets durchgeführt wird. Darauf basierend sollen Empfehlungen bzgl. Art und Mass der Nutzung, gestalterischen Aspekten etc. für die angelaufenen Ortsplanungsrevisionen der beiden Gemeinden abgegeben werden. Allfällige Empfehlungen können auch in weitere Planungsinstrumente (z.B. Agglomerationsprogramm) einfließen.

Stellenwert des Konzepts

Das vorliegende Konzept ist für die Behörden der Gemeinden Breitenbach und Büsserach anweisend (behördenanweisend). Die Gemeinderäte nehmen den Bericht zur Kenntnis, er weist jedoch keine Rechtsverbindlichkeit auf.

Perimeter

Das vorliegende Konzept konzentriert sich auf den blau schraffierten Perimeter in der Abbildung 1. Für die Beantwortung der verkehrlichen Fragestellungen wurde bewusst keine räumliche Einschränkung vorgenommen.

Projektgruppe

Eine von den Gemeinderäten Breitenbach und Büsserach eingesetzte Projektgruppe hat das vorliegende Konzept ausgearbeitet. Die Projektgruppe setzte sich wie folgt zusammen:

- David Häner, Gemeinderat Breitenbach
- Markus Vögtlin, Bauverwalter Breitenbach
- Ivan Künzli, Gemeinderat Büsserach
- Thomas Mosimann, Gemeinderat Büsserach
- Dominik Kamber, Bauverwalter Büsserach

Fachlich unterstützt wurde die Projektgruppe von der Firma BSB + Partner, Planer und Ingenieure mit Thomas Schneitter und Simon Friedli.



Abbildung 1 Perimeter des Nutzungskonzepts (blau schraffierte Fläche).

1.2 Plangrundlage und Rahmenbedingungen

Kantonaler Richtplan

Das Gewerbe- und Industriegebiet Neumatt wird im kant. Richtplan als Entwicklungsgebiet Arbeiten mit Schwerpunkt «Produktion» und dem Koordinationsstand Festsetzung aufgeführt. Die Entwicklungsgebiete Arbeiten bilden die Schwerpunkte für die wirtschaftliche Entwicklung im Kanton Solothurn. Mit Schwerpunkt Produktion (P) ist das Gebiet geeig-

net für die industrielle und gewerbliche Produktion und ist an das regionale und übergeordnete Verkehrsnetz angebunden. Die Umweltauswirkungen sind minimiert.

Gemäss kant. Richtplan befindet sich westlich des Neumattquartiers ein Wildkorridor von regionaler Bedeutung (SO 26: Breitenbach). Zudem ist das angrenzende Landwirtschaftsgebiet als Fruchtfolgefläche im kantonalen Richtplan aufgeführt.

Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation

Das Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation beinhaltet auf dem Gemeindegebiet von Breitenbach keine Massnahmen. Die Gemeinde Büsserach befindet sich gar ausserhalb des Agglomerationsperimeters. In unmittelbarer Umgebung befindet sich jedoch verschiedene Massnahmen, welche auf den vorliegenden Projektperimeter Auswirkungen haben könnten. Zu nennen sind folgende:

- Kernumfahrung mit Spange Nau, Laufen (Massnahme M15)
- Neue Birsbrücke, Laufen (Massnahme M16)
- Verbindungsstrasse Stangimantt, Laufen (Massnahme M17)
- Umfahrung Laufen – Zwingen (Massnahme Ü43)

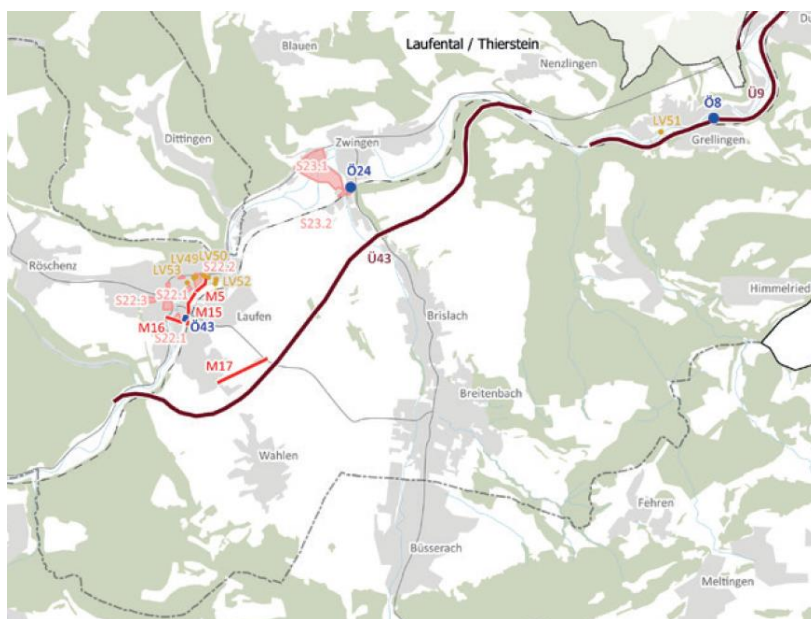


Abbildung 2 Massnahmen Verkehr des Agglomerationsprogramms Basel, 3. Generation im Korridor Laufental / Tierstein

Weitere

- Zukunftsbild Laufental
Bildet ein überkommunales, bi-kantonales Projekt in welchem eng bzgl. der Verkehrs- und Raumplanung zusammengearbeitet wird. Mit dem Zukunftsbild wurden wichtige Entwicklungen und Abstimmungen vorgenommen, welche u.a. auch Eingang in das Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation gefunden haben.

- Verkehrsplanung Gemeindegebiet Büsserach West
Im Jahr 2014 hat die Gemeinde Büsserach die Verkehrssituation im Gebiet Büsserach West (d.h. westlich der Lüssel) überprüfen lassen. Dabei wurden Problemfelder aufgezeigt und Lösungsvorschläge ausgearbeitet, welche teilweise realisiert wurden.

1.3 Regions- und Gemeindestruktur

Regionsstruktur

Die Region Laufen / Thierstein ist ein funktional zusammenhängender Lebensraum rund um das Laufenbecken und den Mittellauf der Birs mit den zugehörigen Seitentälern. Wirtschaftlich ist die Region stark auf die Agglomeration Basel ausgerichtet, die Verbindungen zu den anderen angrenzenden Regionen sind deutlich untergeordnet. Die politische Teilung durch die Kantonsgrenze führte dazu, dass mit Laufen und Breitenbach zwei Regionalzentren entstanden, die viele Zentrumsfunktionen parallel anbieten. Die Region Laufen / Thierstein ist heute eine beliebte Wohnregion mit einer guten Infrastrukturausstattung. Wegen den zahlreichen Wegpendlern sowie des Transitverkehrs durch das Tal sind viele Gemeinden (z.B. Büsserach und Breitenbach) vom Durchgangsverkehr belastet.

Gemeindestruktur

Breitenbach

Die Siedlungsentwicklung Breitenbachs war bis um die 1910er Jahre östlich der Lüssel auf die beiden Hauptverkehrsachsen zwischen Laufen – Fehren und Brislach – Büsserach ausgerichtet. Seither hat eine unregelmässige Siedlungsentwicklung stattgefunden (siehe Abbildung 3). Die ersten Industriebauten sind auf Anfang des 20. Jahrhunderts mit den Isola-Werken zurückzuführen. Die Industrie- und Gewerbevolumen, resp. deren beanspruchte Fläche (Fussabdrücke) teilen heute das Dorf in einen grösseren östlichen und einen kleineren westlichen Teil (Neumatt).

Büsserach

Die Siedlungsentwicklung konzentrierte sich bis Mitte des 20. Jahrhunderts entlang der Nord-Süd Verkehrsachse Erschwil bis Breitenbach und östlich in Richtung Fehren (siehe Abbildung 3). In den 1960er Jahre wuchs die Siedlung vermehrt gegen Norden, in Richtung Breitenbach und östlich der Lüssel. Westlich der Lüssel sind heute sich zwei gegensätzliche Siedlungsstrukturen herauslesbar: im Nordwesten das Industrie- und Gewerbeareal mit grossvolumigen Bauten (Neumatt) und im Südwesten ein feinkörniges Einfamilienhausquartier.

Historische Entwicklung des Gebiets Neumatt

Während das Gewerbegebiet in Breitenbach mit der Etablierung der Isola-Werk bereits zu Anfang des 20. Jahrhunderts seinen Grundstein erhielt, wurde im Gebiet Neumatt auf Büsseracher und Breitenbacher Boden noch lange Landwirtschaft betrieben. Erst um Ende 1970 wurden erste,

volumenstarke Gebäude realisiert. In erster Linie als weitere, nun kompakte Produktionsflächen für die Isola-Werke (inzwischen Teil der von Roll-Gruppe), danach für zeitgenössische Nutzungen mittlerer Gewerbebetriebe. Angrenzend an das sich parallel entwickelnde Einfamilienhaus-Quartier im südlichen Teil wurden kleinere und mittlere Gewerbebauten realisiert.

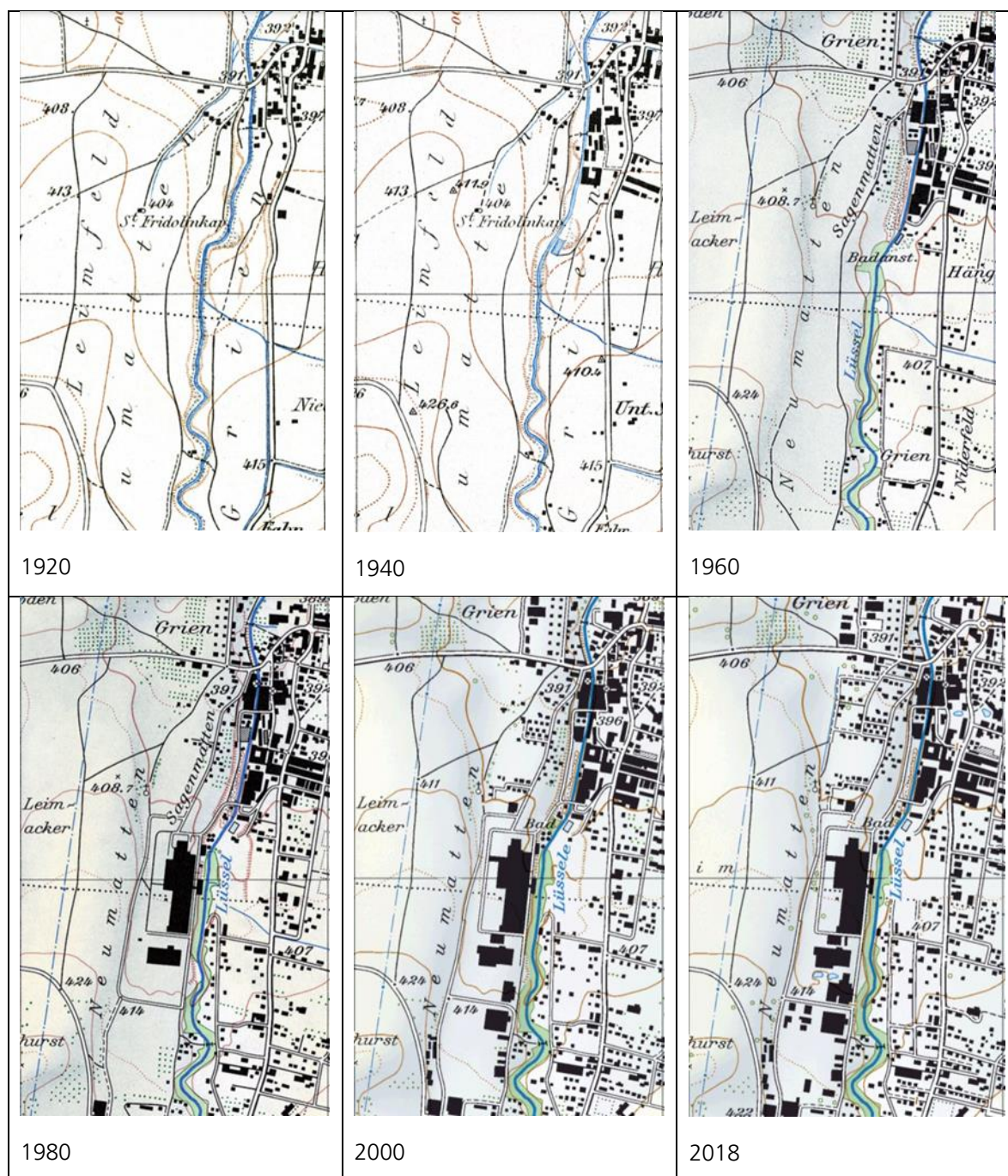


Abbildung 3

historische Entwicklung (Quelle: Swisstopo).

1.4 Planungsrechtliche Grundlagen

Nutzungspläne und Zonenreglement

.... Breitenbach

In Breitenbach ist die Grundnutzung inkl. Zonenreglement seit dem Jahr 1999 rechtskräftig (RRB Nr. 1999/184). Die Parzellen im Projektperimeter befinden sich in der Industrie- und in der Gewerbezone.

Die Bauvorschriften im Zonenreglement lassen Gebäudehöhen von 9.0 m (Gewerbezone) bzw. 12.0 m (Industriezone) zu. Für die beiden Zonen sind keine weiteren Massvorschriften vorgegeben (z.B. Ausnutzungsziffer, Überbauungsziffer etc.).

.... Büsserach

In Büsserach befinden sich gem. rechtskräftigen Nutzungsplänen (RRB Nr. 1999/1448) die Parzellen mehrheitlich in der Industriezone. Ausnahmen bilden die Liegenschaften entlang der Neumattstrasse 34 bis 55 (reine Gewerbezone). Südlich der Industriezone befindet sich noch in einer Bauzonentiefe Parzellen in der Gewerbezone mit Wohnanteil als Übergang zur W2b.

In der Industriezone ist gemäss rechtsgültigem Zonenreglement eine Gebäudehöhe von maximal 15.0 m, in der Gewerbezone von 10 m bzw. eine Firsthöhe von 12 m zulässig. Eine Nutzungsziffer ist in Analogie zu Breitenbach auch in diesen Zonen nicht vorgeschrieben. In der Gewerbezone mit Wohnanteil ist eine max. Gebäudehöhe von 8.5 m für Gewerbe und 7.5 m bei Wohnbauten zulässig. Die max. Ausnutzungsziffer ist auf 0.4 festgelegt.

2 Analyse

2.1 Gebietsanalyse

Struktur



Nutzungspotential

Die Struktur der Gewerbebauten orientiert sich an einer rationalen, weitgehend orthogonalen Anordnung von Baufeldern und in der Folge in gleicher Art angeordneten Industrie- und Gewerbebauten. Lange Zeit blieben die Freiflächen dazwischen der landwirtschaftlichen Nutzung und Kleingärten überlassen. Nach und nach wich diese Nutzung dem zunehmenden Platzbedarf für Gebäude und versiegelten Lager- und Parkierungsflächen. Wenige Gross-Bäume zeigen heute noch Spuren der vorangehenden Nutzung.

Die einzelnen Parzellen sind zu grossen Teilen nicht zugänglich, indem die Gebäudestellung den Zugang nicht ermöglichen oder Flächen eingezäunt sind. Hinweise auf einen verhältnismässigen ökologischen Ausgleich oder auf den Grad der erlaubten Versiegelung sind in den kommunalen Vorschriften nicht zu finden.

Der Betrachtungsperimeter wird nach den bereits bewilligten Projekten einer grösseren Tiefbaufirma und einer in der Umwelttechnologie tätigen Firma mit wenigen Ausnahmen überbaut, respektive versiegelt sein. Für die bebauten bzw. genutzten Parzellen ist eine Aussage hinsichtlich ihres zusätzlichen Nutzungspotential schwierig bzw. unmöglich. Zwar gelten in beiden Gemeinden einzig die Strassenbaulinien und die Grenzabstände als limitierende Nutzungseinschränkungen, die ermittelten Zahlen zur Flächenbelegung (mittels Überbauungsziffer) zeigen jedoch, dass dies bei weitem nicht genutzt wird. Viel eher zeigt sich, dass die Bebauungsdichte durch die Nutzungsstruktur jedes einzelnen Betriebs definiert ist. Entsprechend beschränkt sich die Aussage von unternutzten Parzellen auf diejenige der Firma von Roll mit dem Nexans-Gebäude (heute leerstehend). Umstrukturierungspotentiale sind nach Rücksprache mit der Gemeinde keine bekannt.

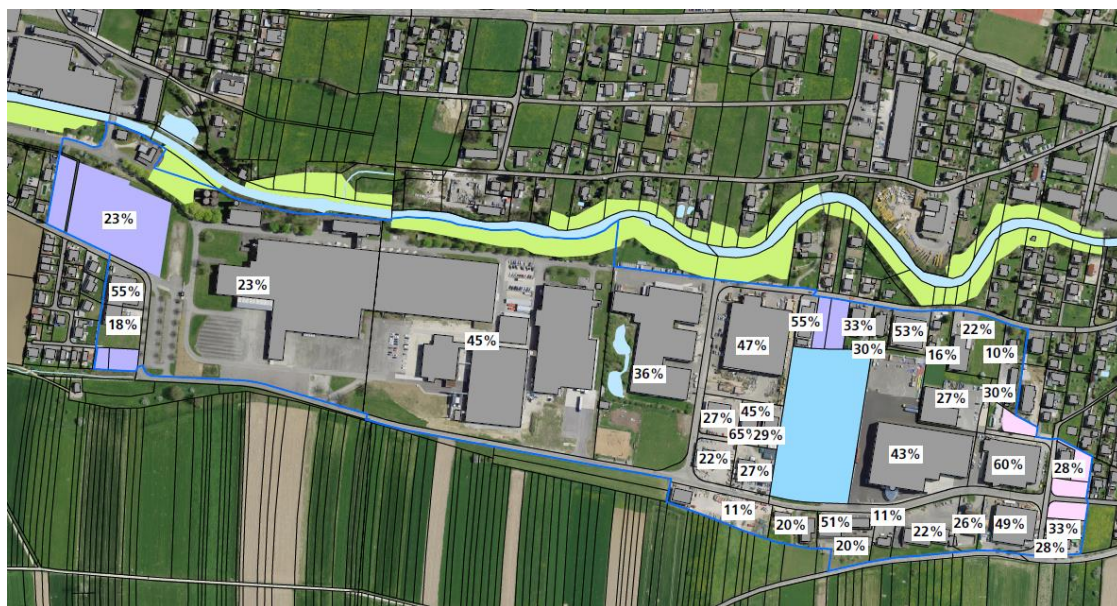


Abbildung 4

unbebaute Parzellen im Betrachtungsperimeter (blau Industriezone, violett Gewerbezone), Überbauungsziffer in % je Parzelle auf Basis der amtlichen Vermessung (Zahl in schwarz).

Typologie

Die Typologie der Gebäude richtet sich nach der typischen Gewerbearchitektur der Achtzigerjahre des letzten Jahrhunderts und moderneren Ausprägungen der jüngeren Zeit. Einige (Flach-)Dachflächen sind mit Photo-Voltaik-Flächen belegt. Es handelt sich durchgehend um reine Zweckbauten ohne vertieften architektonischen Anspruch. Eine Gliederung in Verwaltungs- und Betriebsgebäude ist nicht lesbar. Die Ausbildung der Gebäudehöhen wird durch die Nutzung definiert. Die erlaubten Gebäudehöhen werden bei den meisten Gebäuden nicht ausgeschöpft. Dieser Umstand mit den Volumen lässt das Landschaftsbild, trotz der sehr grossen Flächenbelegung, mit dem schönen Berg-Panorama wenig prägen.

Strassen- und Freiräume

In gleicher Art sind die Strassenräume zu lesen. Ein begleitendes Strassengrün oder schattenspendende Grossbäume fehlen gänzlich. Eine Absicht, die Strassenräume durch Vegetationsflächen zu begleiten ist nicht erkennbar. Vielmehr handelt es sich um zufällige Restflächen. Schützende Verkehrsflächen (z.B. Trottoir) für die schwächeren Teilnehmer fehlen. Die Freiräume sind zu grossen Teilen dem Nutzungszweck untergeordnet. Bei neueren Volumen sind mustergültige ökologische Ausgleichsflächen mit Retention-Flächen (Weiher) für das Dachwasser ausgebildet worden.



Abbildung 5

Links: Industriestrasse mit Blick in Richtung Süden, Rechts: Industriestrasse mit Blick in Richtung Norden (Fotos: BSB + Partner)

2.2 Verkehrliche Erschliessung

Erschliessung des Quartiers

Neumattstrasse, Breitenbach

Die Neumattstrasse auf Breitenbacher Boden weist eine Breite von zirka 5.6 m – 6.5 m auf. Die Strasse verläuft ab der Laufenerstrasse und nach der Verzweigung des Grubenwegs moderat steigend durch ein Wohnquartier mit teilweise noch grossen Baulandreserven. Die Strasse weist einen markierten Fussgängerbereich (Längsstreifen) auf. Physisch trennende Elemente zum Schutz der Fussgänger (z.B. in Form Verengungen oder Pfosten) sind nicht vorhanden. In die Neumattstrasse münden mehrere Erschliessungsstrassen (Rechtsvortritt).

Erschliessung Industriestrasse
und Neumattstrasse, Büsserach

Das Entwicklungsgebiet Arbeiten kann auf Seite von Büsserach entweder über die Industriestrasse oder über die Neumattstrasse und in Weiterführung über den Industriering erreicht werden. Die Industriestrasse ist die eigentliche Haupteerschliessung und weist Strassenbreiten von 6 m bis 8 m auf. Ab der Firma Jeker ist die Strasse verengt auf ca. 5 m. Zurzeit laufen Abklärungen der Gemeinde dieser Strassenabschnitt in Richtung Norden auszubauen. Die Neumattstrasse und der Industriering sind auf zirka 5.5 m bis 6.0 m ausgebaut. Im Bereich ab der Wahlenstrasse bis zur Verzweigung Kreuzstrasse ist ein Trottoir (1.5 m Breite) realisiert worden. Im weiteren Verlauf ist ein markierter Fussgängerbereich (Längsstreifen) von 1 m Breite vorhanden. Physisch trennende Elemente zum Schutz der Fussgänger (z.B. in Form Verengungen oder Pfosten) sind in diesem Bereich nicht vorhanden.

öV-Erschliessung

Das Gewerbe- und Industriequartier ist nicht mit dem öffentlichen Verkehrsmittel erschlossen. Die nächsten Bushaltestellen befinden sich entweder an der Passwangstrasse in Büsserach oder an der Laufenerstrasse

in Breitenbach. Die Distanz von irgendeinem Punkt im Gebiet zur nächsten Bushaltestelle beträgt im Minimum 500 m. Das Gebiet ist weitgehend keiner ÖV-Gütekategorie zugeordnet.

2.3 Verkehrsbelastung

Verkehrszählungen Kantonsstrassen

Für die Kantonsstrassen in Breitenbach und Büsserach liegen Verkehrszahlen aus der Zählung im Jahr 2015 vor (siehe Abbildung 8).

Verkehrszählungen Gemeindestrassen

Um die Verkehrsbelastung durch das Wohnquartier Neumatt, Breitenbach zu beurteilen, hat eine Verkehrsmessung an zwei Standorten (siehe Abbildung 6) vom 27.08. – 02.09.2018 stattgefunden. Aufgrund der gewählten Messstandorte konnte mittels einer Differenzbildung die Verkehrsbelastung auf der Neumattstrasse nach erfolgter Sperrung im Sommer 2019 ohne Messung abstrahiert werden.

Im Rahmen des vorliegenden Projekts hat eine Verkehrsmessung an 4 Standorten in der Gemeinde Büsserach vom 14.09. – 20.09.2019 stattgefunden (Abbildung 7)¹. Des Weiteren wurde am 19.09.2019 an den Kreuzungen Wahlenstrasse / Neumattstrasse und Wahlenstrasse / Industriestrasse zu den Tagesspitzenzeiten (6 – 8 h und 16 – 18 h) eine Handzählung der Abbiegebeziehungen durchgeführt. Eine Auswahl der Ergebnisse ist in der Beilage I vorzufinden.

¹ Durch die Sperrung der Neumattstrasse in Breitenbach verteilt sich der Verkehr auf die Neumattstrasse/Industriering und die Industriestrasse in Büsserach. Die Messung ist somit nicht vollumfänglich konsistent zu jener im 2018. Eine nachträgliche Bereinigung kann nicht vollzogen werden. Für die Ergebnisaussage hat dies allerdings keine Auswirkungen.

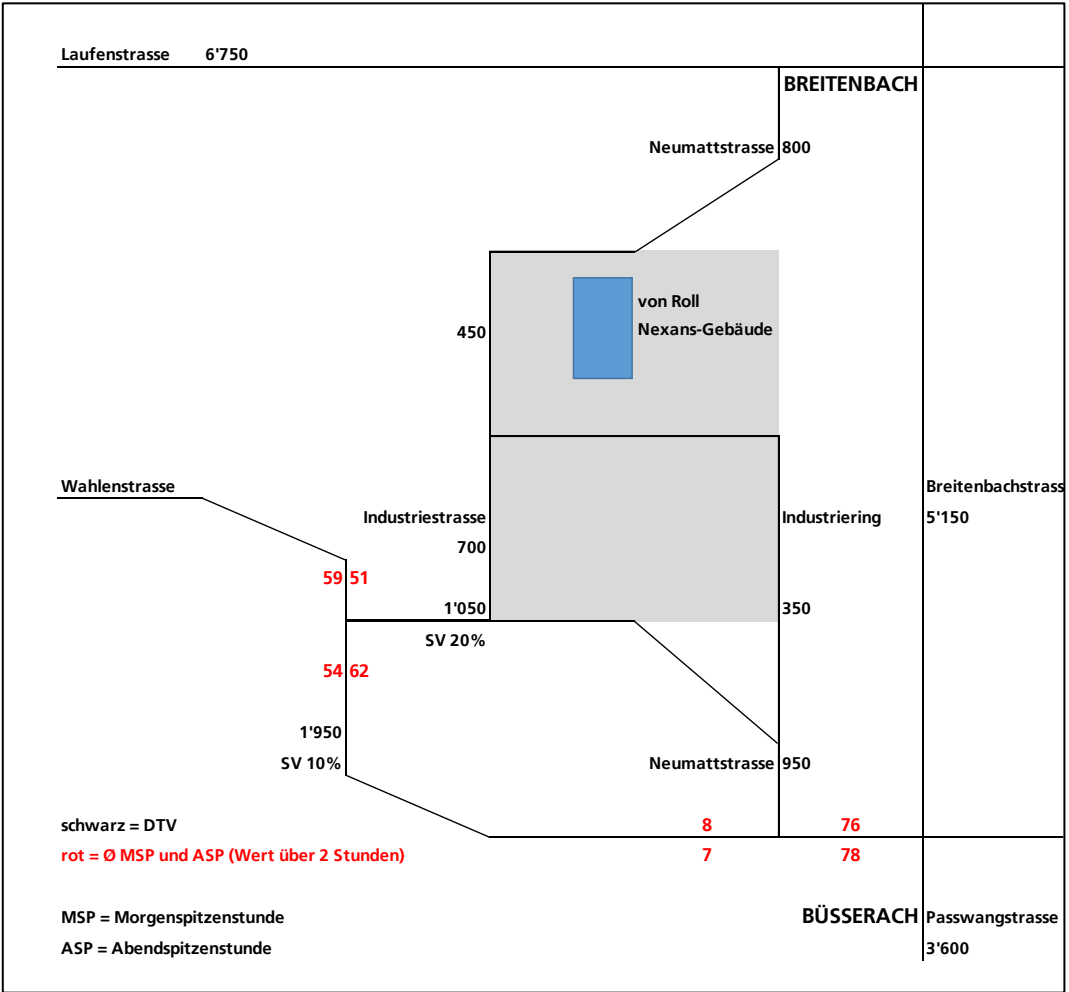
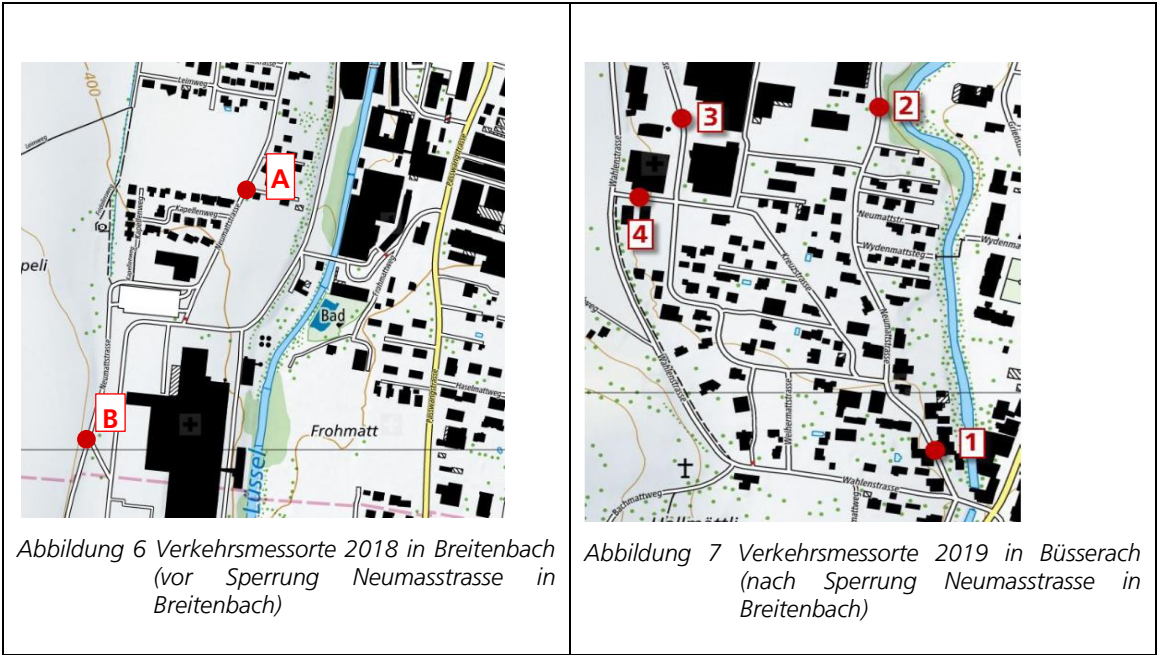


Abbildung 8

Resultat der Verkehrsmessung (schematische Darstellung, in schwarz durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV), in rot durchschnittliche Anzahl Abbiegebeziehung in zwei Stunden in Morgen- bzw. Abendspitzenstunden

Verkehrsgeschwindigkeiten

Die gemessenen Tempi auf der Neumattstrasse in Büsserach zeigen, dass die v85-Marke bei zirka 40 km/h und auf dem Industriering bei 44 km/h liegt. Ebenfalls bei 44 km/h liegt die v85-Makre auf der Neumattstrasse in Breitenbach. Für alle Werte gilt, dass trotz Einhaltung der max. zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h die Werte für ein weitgehend bebautes Wohnquartier ohne Trottoir und teilweise unübersichtlichen Grundstückszufahrten relativ hoch ist. Es ist jedoch anzunehmen, dass das Tempo bei einem Kreuzungsmanöver herabgesetzt wird. Dasselbe gilt für den Begegnungsfall PW/Fussgänger.

Erkenntnisse

- Der Hauptteil des Verkehrs erreicht das Gewerbe- und Industriegebiet von Büsserach (Schössli Verzweigung) via Wahlenstrasse.
- Die Haupteerschliessung sowohl für PW (Personenwagen) als auch für LW (Lastwagen) ist die Industriestrasse (auch vor der Sperrung der Neumattstrasse in Breitenbach).
- Auf der Neumattstrasse in Breitenbach sind ca. 350 Fahrten je Tag «hausgemacht». 450 Fahrten je Tag sind dem Durchgangsverkehr ins Gewerbe- und Industriegebiet zuzuschreiben.
- Auf der Neumattstrasse in Büsserach sind ca. 600 Fahrten je Tag «hausgemacht». 350 Fahrten je Tag sind dem Durchgangsverkehr ins Gewerbe- und Industriegebiet zuzuschreiben.
- Etliche Personenwagen mit Ziel oder Quelle Gewerbe- / Industriegebiet Neumatt benutzen den kürzesten Weg – und fahren ab der Wahlenstrasse via Neumattstrasse durch das Wohnquartier.
- Der Schwerverkehr hält sich an das signalisierte Verkehrssystem. Die Lastwagen fahren das Gebiet über die Industriestrasse an (Ø 220 LW je Tag) und halten sich an das signalisierte Lastwagenfahrverbot auf der Neumattstrasse in Breitenbach, wie die Zahlen aus dem Jahr 2018 belegen. Die Neumattstrasse in Büsserach wird von durchschnittlich 28 Lastwagen pro Tag befahren. Wovon durchschnittlich 11 effektiv ins Industrie- und Gewerbegebiet fahren. Anzuführen ist, dass zurzeit der Erhebung 2 Bauprojekte entlang der Neumattstrasse in Realisierung standen. Die Zahl des Schwerverkehrs (absolut als auch relativ) dürfte folglich kleiner sein.
- Das Industrie- und Gewerbegebiet Neumatt generiert zirka 1'050 Fahrten je Tag (700 Fahrten über die Industriestrasse plus 350 über die Neumattstrasse in Büsserach).
- Der DTV ist auf der Wahlenstrasse mit unter 2'000 für eine Kantonsstrasse vergleichsweise gering.

- Der DTV auf der Industriestrasse von 700 ist für eine Sammelstrasse vergleichsweise gering.
- Der DTV auf der Neumattstrasse in Büsserach ist gering. Auffallend sind die Spitzen am Morgen, Mittag und Abend in beide Fahrrichtungen, da die Strasse sowohl von den Anwohnern als auch von den Arbeitenden benutzt wird (entgegengesetzte Fahrrichtung).
- Der DTV auf der Neumattstrasse in Breitenbach ist gering. Auffallend sind die Spitzen am Morgen und Abend in beide Fahrrichtungen, da die Strasse sowohl von den Anwohnern als auch von den Arbeitenden benutzt wird (entgegengesetzte Fahrrichtung).
- Es finden auf der Neumattstrasse (sowohl in Breitenbach als auch in Büsserach) kaum Geschwindigkeitsübertretungen statt. Der v85-Wert ist jedoch unter Beachtung der Situation vor Ort an der oberen Grenze.

2.4 Erkenntnisse und Handlungsbedarf

Lage des Gebiets und Verkehrsanbindung

Die Lage des Gewerbe- und Industriegebiets ist in Bezug auf die Gewerbestruktur und die Lage der Wohnquartiere grundsätzlich richtig. Leider befinden sich die relevanten Zufahrtsstrassen (Passwangstrasse, Laufenstrasse) auf der anderen Dorf- bzw. Bachseite. Der durch die Gewerbeentwicklung induzierte Verkehr war anfänglich mit dem Nexans-Gebäude kaum ein Problem. Mit der parallelen Entwicklung des nördlich und südlich davon angrenzenden Wohnquartiers nahmen die Nutzungskonflikte insbesondere hinsichtlich Lärmbelastung, Sicherheit und Wohnqualitätsbeeinträchtigung zu. Die Erschliessungsinfrastruktur ist seither nicht ausgebaut worden. Die Gemeinden haben mit Signalisationsmassnahmen (Lastwagenfahrverbot sowie Fussgängerlängsstreifen auf der Neumattstrasse / Industriering in Büsserach und der Neumattstrasse Breitenbach, Lastwagenfahrverbot Kreuzstrasse, Fahrverbot Wehermattstrasse, temporäre Sperrung Neumattstrasse etc.) reagiert.

Theoretisches Nutzungspotential vorhanden

Im Gewerbe-/Industriegebiet laufen zurzeit grössere Bautätigkeiten (Werkhof Tiefbaufirma) bzw. sind demnächst zu erwarten (Firmensitz Umwelttechnologieunternehmung). Nach Überbauung dessen gelten im Gebiet nur noch wenige Parzellen als unbebaut. Fraglich ist wie sich die heute bebauten, aber teilweise unternutzen Flächen entwickeln werden. Stand heute und nach Abklärung mit den Gemeinden sind keine grossen Veränderungen zu erwarten. Zum jetzigen Zeitpunkt fraglich ist, wie es mit dem heute leerstehenden Nexans-Gebäude weitergehen wird.

Realistischerweise wird das Gewerbe- und Industriegebiet Neumatt ein gemischtes Arbeitsplatzgebiet bleiben, in welchem sowohl lokale Firmen, als auch Firmen mit regionaler oder kantonaler Bedeutung vorzufinden sind. Entsprechend dem «Nutzungsmix» wird es im Areal immer Umschlags- und Lagerflächen etc. und eine entsprechend tiefere Arbeitsplatzdichte als in anderen kant. Entwicklungsgebieten geben.

Keine Kapazitätsprobleme

Auf Basis der Verkehrsmessungen sind aktuell keine erheblichen Mängel in der Erschliessung festzustellen. Einerseits sind keine Kapazitätsprobleme auszumachen, andererseits sind keine Unfallhäufigkeiten, welche auf ein Sicherheitsdefizit hinweisen, bekannt. Diese rein quantitative Betrachtung kann und darf sich auch von einzelnen subjektiven Wahrnehmungen unterscheiden. Sei dies hinsichtlich Verkehrsmenge, Verkehrsgeschwindigkeit, Lärmbelastung, Verkehrssicherheit.

LW-Fahrverbot nachvollziehbar und sinnvoll

Fakt ist aber sicherlich, dass die Fahrbahnbreite der Neumattstrasse in Breitenbach als auch jene in Büsserach (inkl. Industriering) nicht für den Begegnungsfall LW/LW ausgerichtet ist. Der Begegnungsfall PW/PW bei Tempo 50 km/h kann gemäss VSS Norm SN 640201 meist eingehalten werden.

Bezüglich Strassenbreiten sind die Neumattstrassen in beiden Gemeinden nicht für LW ausgebaut und sollten auch nicht ausgebaut werden. Der Schutz der Wohnquartiere mittels LW-Fahrverbot ist nachvollziehbar und sinnvoll und soll auch in Zukunft absolute Priorität haben. Für die jeweilige Erschliessung der Wohnquartiere sind die Zufahrtsstrassen genügend ausgebaut.

Zu erwartende Entwicklung führt nicht zu Kapazitäts- oder Sicherheitsproblemen

Basierend auf den genannten Entwicklungen und dem allfälligen Überbauen der noch unbebauten Parzellen kann davon ausgegangen werden, dass sich der durchschnittliche Tagesverkehr induziert durch das Gewerbe- und Industriequartier kurz- bis mittelfristig um zirka 200 Fahrten je Tag erhöhen wird². Auch ist anzunehmen, dass die Neumattstrasse zumindest in Breitenbach aufgrund der zu erwartenden Baulandverflüssigung der grösseren Baulandparzellen (GB Breitenbach Nrn. 1364, 1479 und 2544) mittelfristig stärker belastet wird. Diese Zunahme wird subjektiv spürbar sein – die Zunahme wird aber kaum zu negativen Auswirkungen betreffend Kapazitäten auf den Erschliessungsachsen (inkl. Kantonsstrassen) führen.

² Abschätzung basiert auf bekannten Entwicklungen und einer Hochrechnung bei Überbauung der noch unbebauten Parzellen im Projektperimeter.

**Objektive vs. subjektive
Wahrnehmung von Verkehrs-
belastung und -sicherheit**

Die geschilderte quantitative, faktenbezogene Analyse bedeuten aber nicht per se, dass der Verkehr und dessen Immissionen für jedermann/-frau folgenlos bzw. problemlos sind. Die persönliche Beziehung zu Immissionen und zum Sicherheitsverständnis ist subjektiv und somit für dessen Einschätzung entscheidend. Sie ist geprägt durch das individuelle Empfinden bzw. Wahrnehmen und wird durch persönliche Erfahrungen, Gefühle, Interessen, Vorurteile und Sensibilität beeinflusst. Das subjektive Wahrnehmen ist zahlenmässig nicht messbar, da sie ständigen Veränderungen unterliegt und keinem Referenzpunkt entgegengestellt werden kann. Sie ist aber ein wichtiger Indikator für die Wohn- und Aufenthaltsqualität im Quartier.

Die Gemeinderäte von Breitenbach und Büsserach nehmen die Rückmeldungen der Bewohner Quartieren Neumatt (sowohl in Breitenbach als auch in Büsserach) sehr ernst und haben entschlossen – trotz den erwähnten datenbasierten Erkenntnissen – alternative Erschliessungsvarianten prüfen zu lassen. Für die Gemeinde gibt es nicht eine objektive versus subjektive, sondern sowohl eine objektive als auch eine subjektive Wahrnehmung des Verkehrs und dessen Immissionen.

3 Phase I - Variantenstudium zur verkehrlichen Erschliessung

3.1 Mögliche Erschliessungsvarianten und deren Bewertung

Aufgrund der geschilderten Erkenntnissen haben die Gemeinderäte von Breitenbach und Büsserach beschlossen, dass Infrastrukturausbauten gleichwertig mit alternativen Erschliessungsvarianten zu prüfen sind. Die Projektgruppe beschloss darauf, dass verschiedene Ausbauideen in einer Phase I einer umfassenden Beurteilung unterzogen werden. Es handelt sich teils um bereits seit längerem diskutierte Varianten, aber auch um neuere Ideen, welche während des Bearbeitungsprozesses eingebracht wurden.

- «Null» (Referenzzustand)
- «Null+»
- «Spange West»
- «Anschluss Laufenstrasse»
- «Wättloch»
- «Isolaweg»
- «Frohmatweg»

Die Linienführung der einzelnen Varianten ist dabei nicht als «parzellenscharf», sondern ist als grober Verlauf zu betrachten, welcher einerseits eine Konkretisierungsstufe aufweist, um die notwendigen Beurteilungen vorzunehmen, sich aber noch nicht auf der Stufe befindet, um über technische Details etc. zu diskutieren.

Rahmenbedingungen / Anforderungen

Lastwagenfahrverbot auf
Neumattstrassen

Alle Varianten (inkl. Referenzzustand Variante «Null») haben zur Anforderung, dass die Wohnquartiere vom Schwerverkehr geschützt werden. Das heisst die Neumattstrasse in Breitenbach und Büsserach (inkl. in Weiterführung der Industriering) bleibt für LW (Gesamtgewicht von mehr als 3.5 Tonnen, Sattelmotorfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtzugsgewicht von mehr als 5 Tonnen und Fahrzeuge, die einen Anhänger mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3.5 Tonnen) wie bis anhin gesperrt bleibt. Eine Ausnahme bildet die Zufahrt zum nördlichen Teil des Nexans-Gebäude (GB Breitenbach Nr. 2574) auf Gemeindegebiet von Breitenbach, welche bei den Varianten «Null», «Null+» und «Wättloch» auch weiterhin über die Neumattstrasse erfolgen darf. Als

weitere Rahmenbedingung gilt, dass bei allen Varianten die Industrie-
strasse in Büsserach sowohl für die PW, als auch für den Schwerverkehr
offenbleibt.

Strassenbreite für Begegnungs-
fall LW / LW

Die Querschnitte der Fahrbahn sollen auf 6.7 m festgelegt werden (Be-
gegnungsfall LW/LW gemäss VSS Norm SN 640201). Ein Trottoir wird
nicht als Rahmenbedingung vorgegeben, da kaum Fussgänger im Gebiet
vorhanden bzw. auch nicht zu erwarten sind. Dies kann aber im Einzelfall
je Variante noch genauer festgelegt werden.

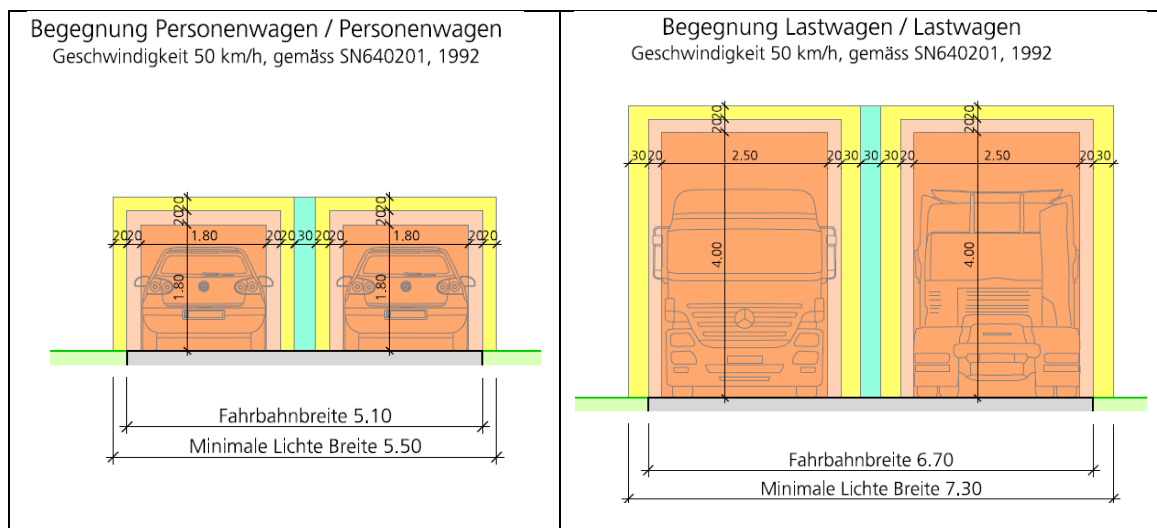
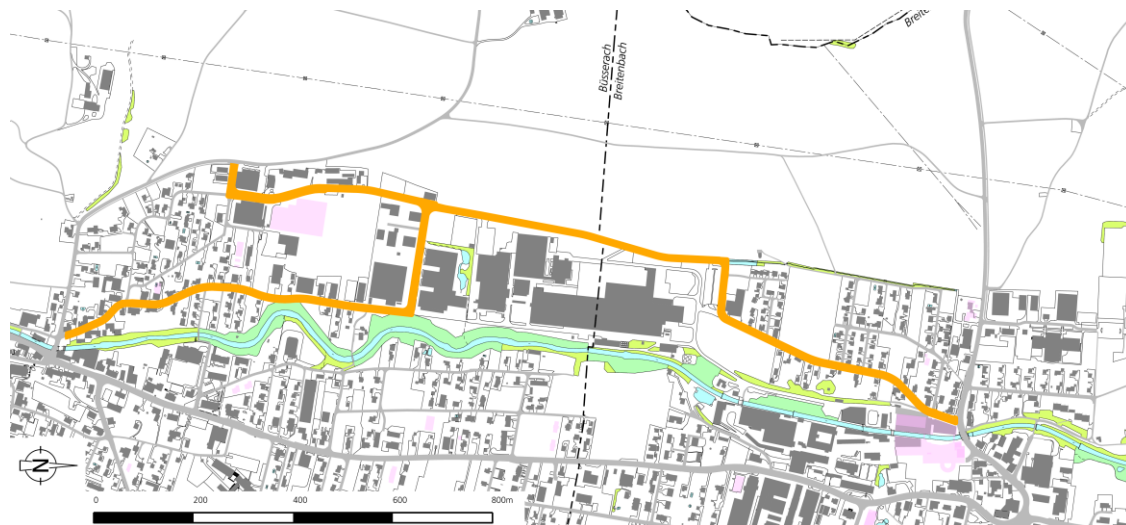


Abbildung 9

Lichtraumprofil gemäss gültiger VSS Norm SN640201.

Verkehrszunahme

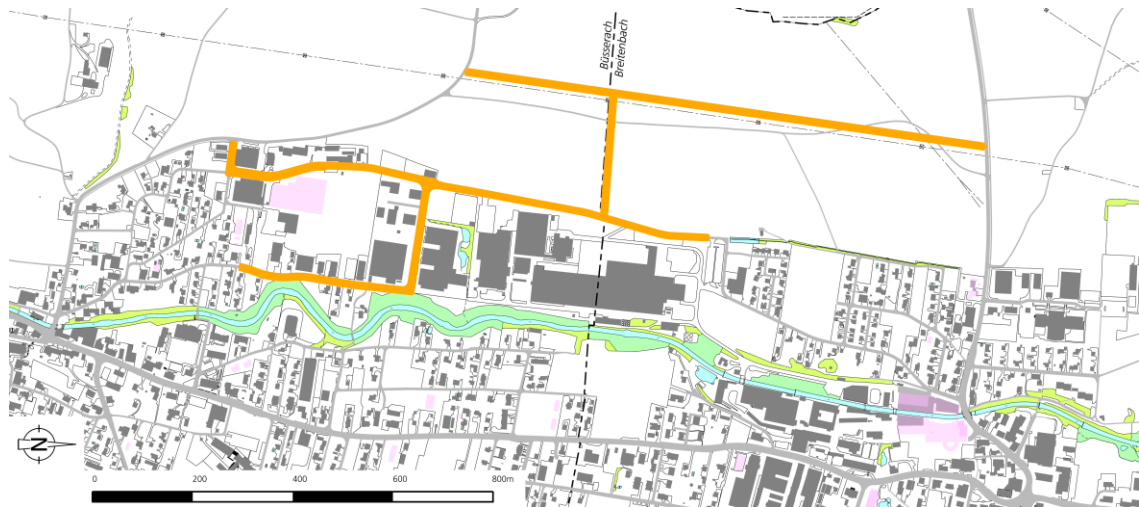
Es ist anzunehmen, dass die sich der Verkehr aufgrund der Entwicklun-
gen im Gewerbe- und Industriequartier «Neumatt» um 200 Fahrten je
Tag erhöhen wird. Alle Varianten sollen die notwendige Kapazität als
Rahmenbedingung für den Variantenvergleich erfüllen.

Variante «Null» (Referenzzustand)

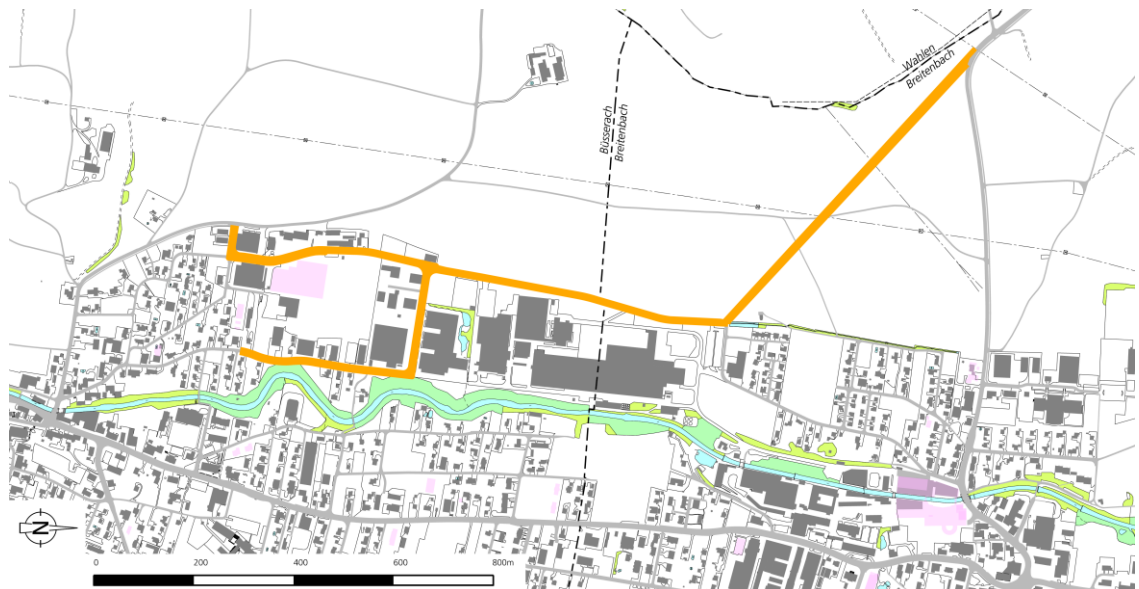
Variantenbeschreibung: Der Verkehr vom und zum Gewerbe- und Industriegebiet benutzt die vorhandenen öffentlichen Strassen. Das heisst die Neumattstrassen inkl. Industriering in Büsserach sind für PW und Lieferwagen offen. Der Schwerverkehr benutzt analog heute die Einfahrt über die Industriestrasse in Büsserach (Ausnahme LW zum nördlichen Teil des Nexansgebäude ist Erschliessung über Neumattstrasse gestattet).

Variante «Null+»

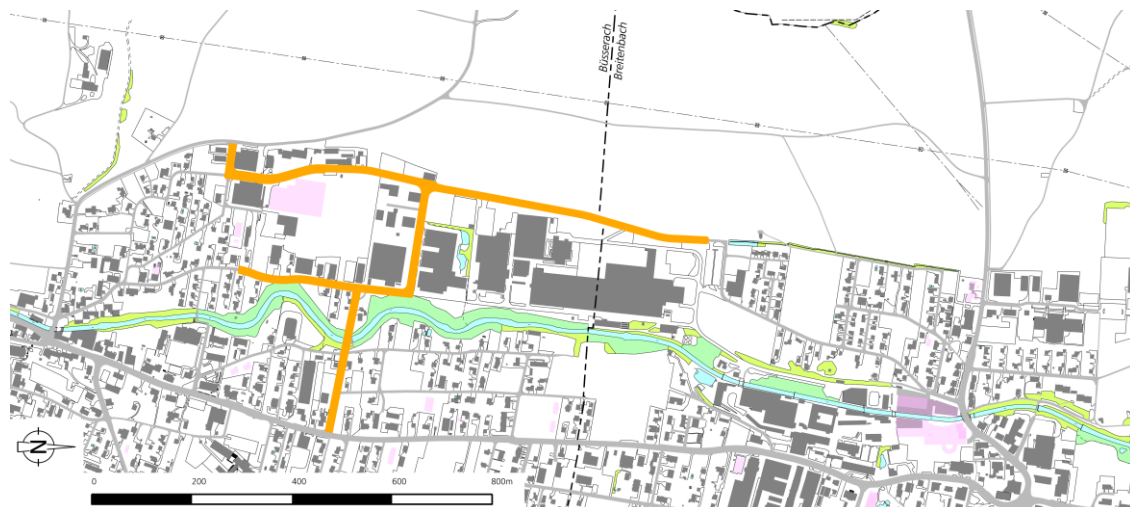
Variantenbeschreibung: Die Neumattstrasse in Breitenbach wird auf der Gemeindegrenze zu Büsserach gesperrt. Ebenso wird der «Industriering» in Büsserach ca. auf der Höhe der GB Nrn. 737 und 739 gesperrt. Somit hat der Verkehr vom und zum Gewerbe- und Industriegebiet «Neumatt» mit Ausnahme der Verkehrsteilnehmer (inkl. LW) zum nördlichen Teil des Nexansgebäude die Industriestrasse in Büsserach zu benutzen.

Variante «Spange West»

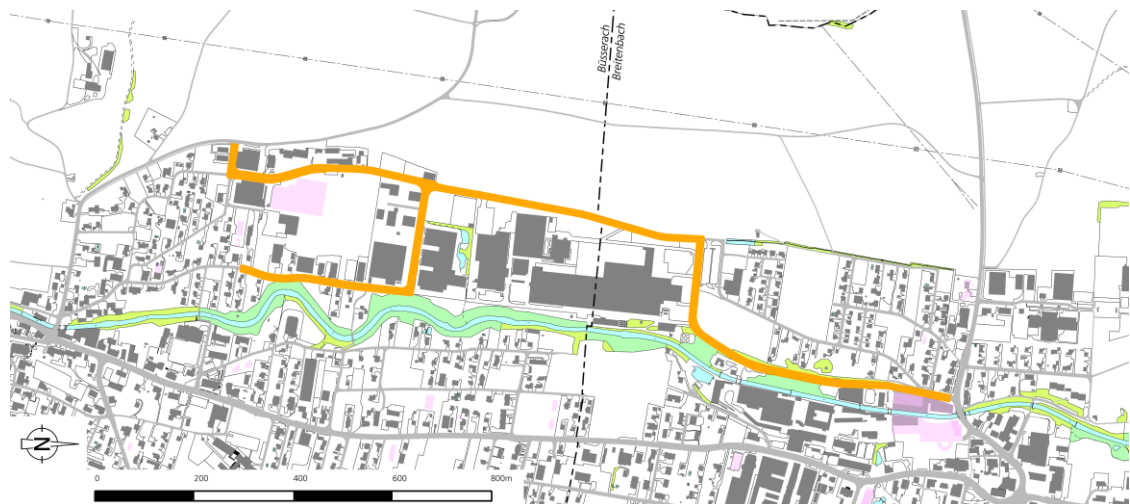
Variantenbeschreibung: Die Grundidee besteht in einem möglichst direkten Anschluss ab der Wahlenstrasse auch der Laufenerstrasse ins Gewerbe- und Industriegebiet. Die neue Strasse hätte eine Länge von zirka 1 km (zwischen Wahlenstrasse und Laufenerstrasse und ab dieser zirka 300 m bis ins Gebiet). Die Industriestrasse bleibt für den Verkehr von Büsserach herkommend offen. Die Neumattstrasse in Breitenbach ist für Gewerbenutzende gesperrt, ebenso der Industriering für Gewerbenutzende ab Neumattstrasse.

Variante «Anschluss Laufenerstrasse»

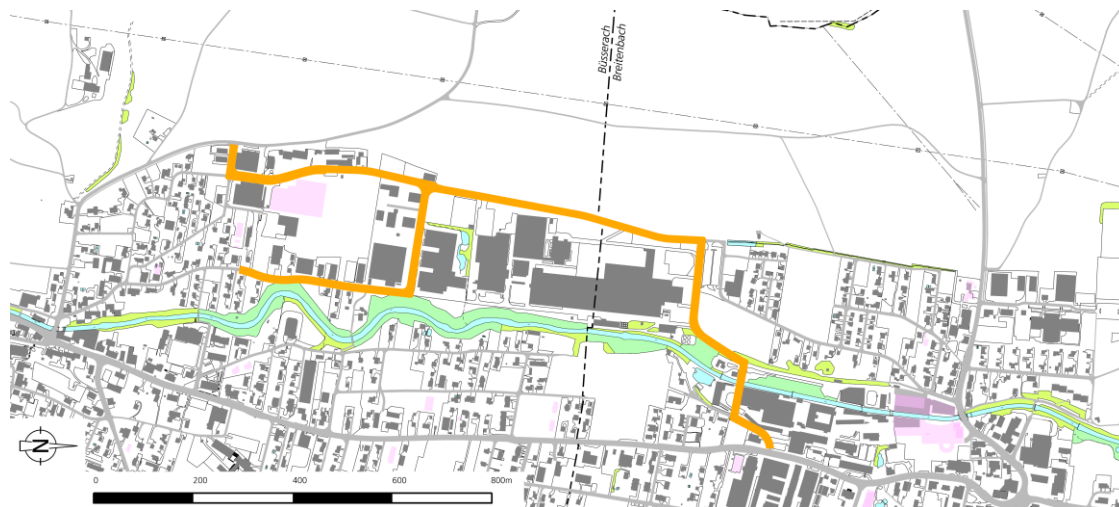
Variantenbeschreibung: Die Grundidee besteht in einem möglichst direkten Anschluss an die Laufenerstrasse, welche die Haupteerschliessungsstrasse in Richtung Osten (Laufen) bildet. Die neue Strasse von ca. 700 m Länge müsste wahrscheinlich auf zirka 400 m aufgrund der Topografie unterirdisch geführt werden. Die Industriestrasse bleibt für den Verkehr von Büsserach herkommend offen. Die Neumattstrasse in Breitenbach ist für Gewerbenutzende gesperrt, ebenso der Industriering für Gewerbenutzende ab Neumattstrasse.

Variante «Wättloch»

Variantenbeschreibung: Ausbau der im Erschliessungsplan von Büsserach enthaltenen Strasse über die Lüssel im Gebiet «Wättloch» und Anbindung an die Brückenstrasse. Die Industriestrasse bleibt für den Verkehr von Büsserach herkommend offen. Die Neumattstrasse in Breitenbach ist für Gewerbenutzende gesperrt (Ausnahme Verkehrsteilnehmer zum nördlichen Teil des Nexansgebäude auf dem Gemeindegebiet von Breitenbach). Gesperrt ist auch der Industriering für Gewerbenutzende ab Neumattstrasse.

Variante «Isolaweg»

Variantenbeschreibung: Erschliessung von der Laufenerstrasse über den Isolaweg und anschliessend entlang der Lüssel über die bestehende Strasse durch das von Roll-Areal bis auf Höhe des Nexans-Gebäude. Von dort Einmündung in die Neumattstrasse. Die Industriestrasse bleibt für den Verkehr von Büsserach herkommend offen. Die Neumattstrasse in Breitenbach ist für Gewerbenutzende gesperrt, ebenso der Industriering für Gewerbenutzende ab Neumattstrasse.

Variante «Frohmatweg»

Variantenbeschrieb: Von der Passwangstrasse über den Frohmatweg und anschliessend (vor dem Naturbad Neumatt) über das von Roll-Areal auf die andere Seite der Lüssel. Weitergehend bis auf Höhe Nexansgebäude. Von dort Einmündung in die Neumattstrasse. Die Industriestrasse bleibt für den Verkehr von Büsserach herkommend offen. Die Neumattstrasse in Breitenbach ist für Gewerbenutzende gesperrt, ebenso der Industriering für Gewerbenutzende ab Neumattstrasse.

Bewertung

Die 7 Varianten wurden einer Beurteilung bzw. Bewertung unterzogen. Die Bewertung erfolgte unter der erwähnten Ausgangslage, dass die Neumattstrasse in Breitenbach und Büsserach für den Schwerverkehr gesperrt bleibt, dass die Strassenbreite normgerecht ausgebaut ist und dass sich die Verkehrsbelastung um 200 Fahrten je Tag erhöht.

Zur Beurteilung wurden die 7 Varianten im Hinblick auf die kommunalen Auswirkungen hin untersucht und beurteilt. Die regionalen Aspekte werden dabei vernachlässigt. Zur Ermittlung der Wirkung der einzelnen Varianten wurde eine vereinfachte Nutzwertanalyse (NWA) angewandt.

3.2 Vereinfachte Nutzwertanalyse

Methode der NWA

Die Nutzwertanalyse (NWA) ist eine Planungsmethode, die der systematischen Entscheidungsvorbereitung bei einer Auswahl von komplexen Handlungsalternativen (Varianten) dient. Sie erlaubt die Berücksichtigung einer Vielzahl von Zielen und Dimensionen, die, im Gegensatz zu den Zielen und Dimensionen der Kosten-Nutzen-Analyse, auch nicht-monetäre Grössen umfassen kann. Neben quantitativen Kriterien werden deshalb vor allem auch qualitative respektive im Ermessen liegende möglichst objektive Kriterien in die Beurteilung einbezogen.

Teilschritte einer NWA

Eine (vereinfachte) Nutzwertanalyse besteht aus den folgenden wesentlichen Teilschritten:

1. Definition der Varianten (siehe Kapitel 3.1)
2. Festlegung von Hauptkriterien
3. Festlegung von Unterkriterien pro Hauptkriterium
4. Bestimmung der Gewichtung für die Hauptkriterien
5. Bestimmung der Gewichtung für die Unterkriterien
6. Bewertung (Eintrag Erfüllungsgrad)

Haupt- und Unterkriterien

Die Kriterien (Haupt- und Unterkriterien) sowie die vorgenommene Gewichtung sind im Anhang I ersichtlich. Sowohl die Bestimmung / Festlegung der Kriterien als auch deren Gewichtung ist mit verschiedenen Interessensvertreter und kantonalen Behörden (Amt für Raumplanung, Amt für Landwirtschaft, Amt für Verkehr und Tiefbau, Amt für Wirtschaft und Arbeit) ausgearbeitet und in diversen Nutzwertanalyse für Verkehrsprojekte erprobt worden.

Kritische Reflexion der Methode

Die Gewichtung der Kriterien (Schritt 4 und 5) als auch die Bewertung (Schritt 6) erlauben den Einbezug divergierender Zielvorstellungen in den Entscheidungsprozess. Diese Zielgewichtung ermöglicht sowohl den Vergleich mit dem Referenzzustand (Variante «Null») als auch die Benennung der Vor- und Nachteile jeder Variante. Trotz gewisser Kritikpunkte (Einflüsse der Hierarchisierung des Zielsystems, subjektive Gewichtung etc.) darf die Nutzwertanalyse aber als taugliches Mittel zur Entscheidungsvorbereitung multidimensionaler Probleme mit konkurrierenden Zielen bezeichnet werden, welche eine gängige und vielfach eingesetzte Methode eine wichtige Entscheidungsgrundlage für die Planungsbehörde bildet.

3.3 Ergebnisse

Die Variante «Null» sowie «Null+» hatten im Rahmen der Nutzwertanalyse insgesamt die höchsten Punktzahlen erreicht. Gefolgt von den beiden Varianten «Isolaweg» und «Frohmatweg» durch bzw. entlang des von Roll-Areals. Anschliessend folgten gemäss der Nutzwertanalyse die Erschliessungsvarianten «Wättloch», «Anschluss Laufenstrasse» und «Spange West».

Auffallend ist, dass an der «Spitze» jeweils zwei Varianten nahe beieinanderliegen. Diese aber dann eine grössere Punktdifferenz gegenüber den nächst folgenden zwei Varianten aufweisen, wobei die Rangierung innerhalb der «Gruppen» auch geradezu umgekehrt sein könnte.

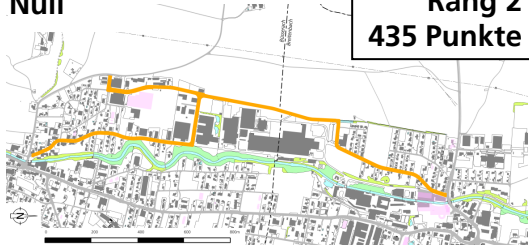
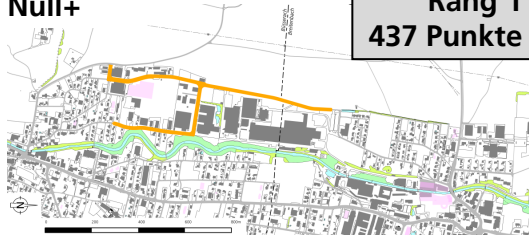
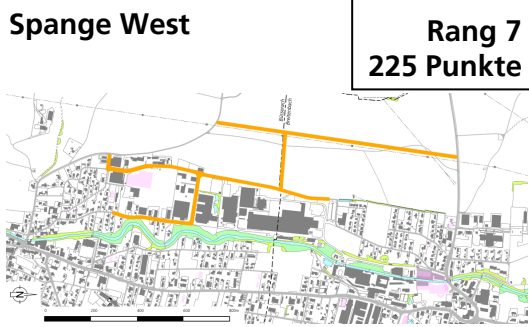
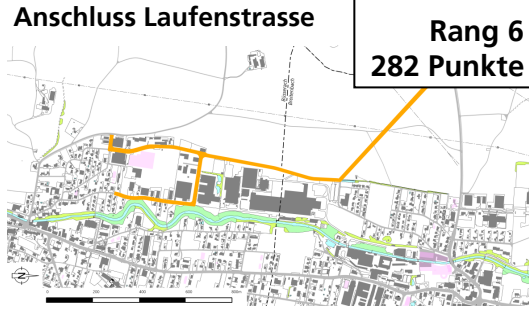
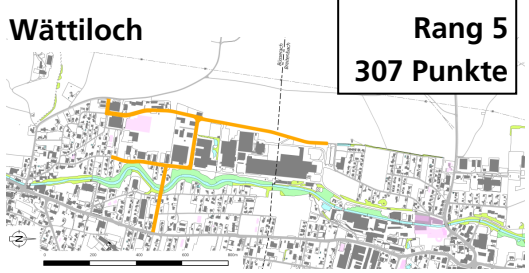
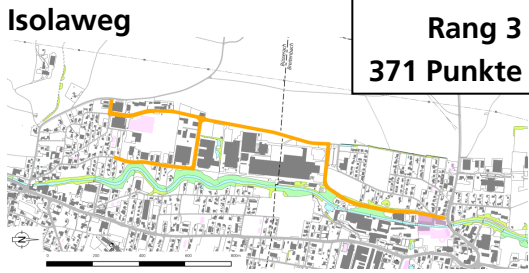
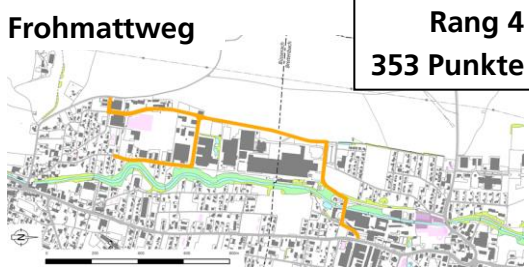
Null  Rang 2 435 Punkte	Null+  Rang 1 437 Punkte
Spange West  Rang 7 225 Punkte	Anschluss Laufenstrasse  Rang 6 282 Punkte
Wättloch  Rang 5 307 Punkte	Isolaweg  Rang 3 371 Punkte
	Frohmatweg  Rang 4 353 Punkte

Tabelle 1

Rangierung der Varianten nach Bewertung (Mittelwert der Punktzahl der vier Bewertungspersonen).

Stabile Ergebnisse

In der Sensitivitätsanalyse ist die Stabilität der Ergebnisse überprüft worden. Dabei wurden die Gewichtung sowie die Punkteverteilung beim Erfüllungsgrad (Bewertung) verändert. Die Analyse hat sich dabei auf Bereiche beschränkt, die in den vorangegangenen Diskussionen kontrovers diskutiert worden sind und in welchen, Kompromisse gefunden werden mussten. Das Resultat der Sensitivitätsanalyse zeigte in sich stabile Verhältnissen.

Mögliche Begründung für die Ergebnisse

Im Folgenden mögliche Begründungen für das Ergebnis für die 4 **Hauptkriterien** sowie die jeweiligen **Unterkriterien**:

Gesellschaft

Es sind keine markanten Unterschiede unter den 7 Varianten bzgl. der erreichten Punktzahlen für das Hauptkriterium Gesellschaft vorhanden (in den Unterkriterien jedoch schon). Davon ausgenommen ist das «Wättiloch», welches klar am schlechtesten bewertet wurde. Zurückzuführen auf die Belastung eines neuen Wohnquartiers mit einer neuen Infrastruktur (**Solidarität**) sowie der Beeinträchtigung des **Naherholungsraums** der Lüssel. Hinsichtlich der **Wohnqualität** schneidet die Spange West und der Anschluss Laufenstrasse am besten ab. Bei den anderen Varianten werden immer die angrenzenden bzw. durchfahrenen Wohnquartiere tangiert. Die **Verkehrssicherheit** schneidet bei der Variante «Null» am schlechtesten ab (keine Entflechtung der Verkehrsteilnehmer), doch auch die beiden Varianten durch das von Roll-Areal werden schlechter bewertet (enge Gegebenheiten und arealinterner Verkehr) als Neuer-schliessungen.

Umwelt

Varianten, welche ein vorhandenes Strassennetz benutzen, schneiden aufgrund des geringeren **Landverbrauches**, der geringeren Beeinträchtigung des **Landschaftsbildes / Landschaftsschutzes** sowie aufgrund des geringeren Eingriffes in den **Lebensraum** von Flora und Fauna in der Bewertung besser ab als Varianten mit neuen Infrastrukturen. Einzig bei der **Luft- / Lärmbelastung** werden diese Varianten hinsichtlich Umweltkriterien besser bewertet.

Land- / Forstwirtschaft

Es ist eine klare Trennung zwischen Varianten innerhalb und Varianten ausserhalb des Siedlungsgebiets (Spange West und Anschluss Laufenstrasse) vorhanden. Die Varianten über das Landwirtschaftsland zerschneiden **Kulturland** und können so eine effiziente **Bewirtschaftung** und sinnvolle Bewirtschaftungsflächen verhindern.

Wirtschaftlichkeit

Es ist eine ganz klare Zäsur zu Gunsten der Varianten, welche auf der heutigen Infrastruktur basieren (Null und Null+), sowie denjenigen welche eine neue oder ausgebaute Strasse voraussetzen, erkennbar. Dies schlägt sich u.a. in den **Realisierungskosten** und den **Unterhaltskosten** nieder. Auch bezüglich der technischen **Realisierbarkeit** sowie dem **Verfahrensrisiko** (Enteignung, Einsprachen etc.) werden Varianten mit neuen Infrastrukturen – insbesondere über Kulturland – klar schlechter bewertet. Hinsichtlich des Nutzens für die Betriebe selbst, lässt sich keine eindeutige Rangierung ablesen. Gewiss ist aber, dass neue Erschliessungen gegenüber «Null» oder «Null+» aufgrund der direkten **Erreichbarkeit** besser abschneiden.

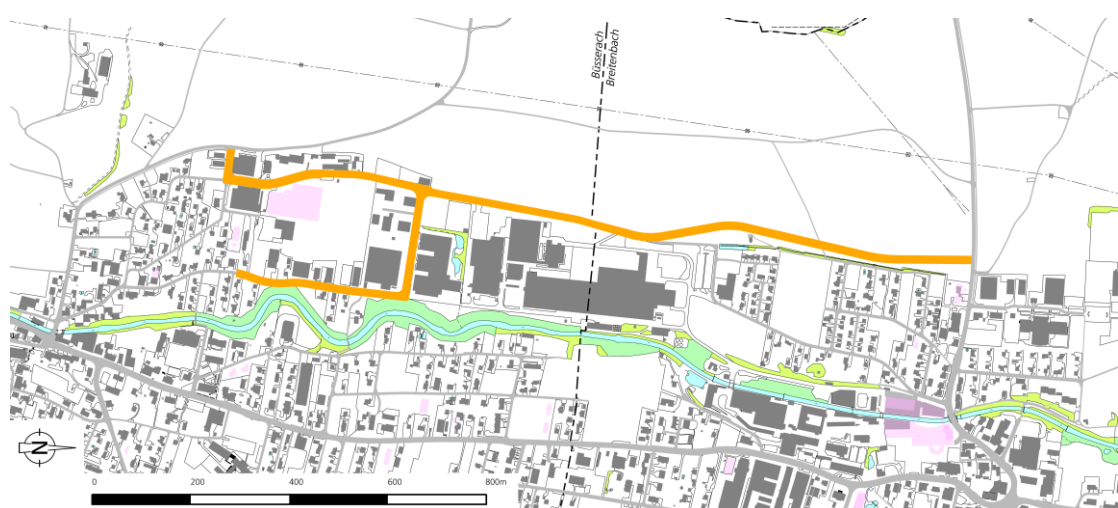
4 Phase II - Machbarkeitsüberprüfung ausgewählter Varianten

4.1 Ausgewählte Varianten

Ausgewählte Varianten für Phase II

Die Resultate wurden am 28. Oktober 2019 den Gemeinderäten von Breitenbach und Büsserach vorgestellt. Die eingesetzte Projektgruppe wurde anschliessend beauftragt, die Varianten «Null» und «Null+» in der Phase II weiterzuverfolgen. Zudem soll mit der Firma von Roll ein Gespräch über die grundsätzliche Machbarkeit von den Varianten «Isolaweg» und «Frohmat» geführt werden. Und zuletzt wurde die Projektgruppe damit beauftragt in Phase II eine neue Variante, jedoch von der Grundidee der Variante «Anschluss Laufenerstrasse» ähnlich, nur näher am Siedlungsgebiet (sog. Variante «Fridolin»), zu überprüfen.

Variante «Fridolin»



Variantenbeschreibung: Die Grundidee besteht – ähnlich wie bei der Variante «Anschluss Laufenerstrasse» – in einem möglichst direkten Anschluss an die Laufenerstrasse, jedoch mit geringerer Zerschneidung des Kulturlandes und angepasstem topographischen Linienvorlauf, so dass kein Tunnel notwendig wäre. Die Strasse hätte eine Länge von zirka 700 m. Die Industriestrasse bleibt für den Verkehr von Büsserach herkommend offen. Die Neumattstrasse in Breitenbach ist für Gewerbenutzende gesperrt, ebenso der Industriering für Gewerbenutzende ab Neumattstrasse.



Variante Frohmatt und Isolaweg

Im Gespräch mit der Firma von Roll zeigte sich rasch, dass im Areal diverse Gefahrgüter lagern, welche der Störfallverordnung (StFV) unterliegen. Des Weiteren ist auch die technische Machbarkeit für die Variante «Frohmatt» in Frage gestellt worden bzw. wäre allenfalls mit hohen Infrastrukturkosten verbunden. Die Variante «Isolaweg» wäre technisch und betrieblich mit weniger Hindernissen verbunden. Es bleiben jedoch die relativ hohen Kosten zur Sicherung und allenfalls dem Versetzen von Gebäuden mit gelagerten Gefahrgütern und Infrastrukturen gemäss Störfallverordnung. Aufgrund dieser Erkenntnisse wurden die Varianten «Frohmatt» und «Isolaweg» in Phase II nicht mehr weiterverfolgt. Im Gespräch mit der Firma von Roll wurde eine weitere nicht in der NWA bewertete Variante via Hauptporte (heutige Erschliessungsort für das von Roll-Areal) diskutiert. Bei dieser Variante wäre jedoch aufgrund der erwähnten Gefahrgüter im Areal für jede Durchfahrt eine Registration notwendig, was für ein Gewerbe- und Industriegebiet von kantonaler Bedeutung betrieblich nicht praktikabel und wesentlich nachteilig gegenüber der heutigen Situation ist, womit auch diese Variante verworfen wurde.

Weiterverfolgte Varianten

Für eine Beurteilung in Phase II verbleiben folglich die Varianten:

- «Null»
- «Null+»
- «Fridolin»

4.2 Beurteilung der weiterverfolgten Erschliessungsvarianten

Im folgenden Kapitel folgt eine Darstellung der wesentlichen Umsetzungselemente je Variante sowie eine Aufzählung der wesentlichen Beurteilungspunkte (ohne Wertung) für die Bereiche Verkehr, Natur / Landschaft / Umwelt, Siedlung und Ortsbild, Wirtschaft sowie der Investitionskosten. Sind zwischen den Varianten hinsichtlich eines Beurteilungspunktes keine Unterschiede auszumachen, wird dies nicht erwähnt (z.B. öV-Erschliessung, welche sich nicht unterscheidet). Nachfolgende Übersicht zeigt, welche Massnahme(n) je Variante umzusetzen sind (inkl. Kostenschätzung).

	«Null»	«Null+»	«Fridolin»
Neumattstrasse Breitenbach	Signalisation	Signalisation Sperrung Neumattstr.	Signalisation Sperrung Neumattstr.
Industriering Büsserach	Signalisation	Signalisation Sperrung Industriering	Signalisation Sperrung Industriering
Industriestrasse	-	-	Ausbau auf mind. 6.7 m Fahrbahnbreite (entlang Nexans-Gebäude)
Neubau	-	-	Neubau Erschliessungs- strasse mit mind. 6.7 m Fahrbahnbreite
Kostenschätzung ³ in Fr.	< 50'000 ⁴	< 50'000 ⁴	1.5 Mio. ⁴

Abbildung 10

Übersicht der umzusetzenden Massnahmen je Variante inkl. Kostenschätzung.

³ Kostenschätzung mit einer Genauigkeit von +/- 30 %.⁴ Allfällige Strassenausbauten gemäss Erschliessungsplan der beiden Gemeinden sind in der Kostenschätzung nicht enthalten.

Variante «Null»

Beurteilungspunkte	
Verkehr	
- Erschliessungsqualität	- Für PW von Breitenbach bzw. Büsserach direkte Verbindung zum Ziel- / Quellort - Für LW von Norden (Autobahn / Zwingen) her ist Umwegfahrt via Büsserach über Industriestrasse notwendig - Neumattstrasse hat sowohl in Breitenbach als auch in Büsserach den Charakter einer Quartiererschliessungsstrasse gem. VSS Norm SN 640 045. Sie sind jedoch nicht entsprechend ausgebaut. Z.B. auf den Begegnungsfall PW / PW mit 50 km/h - Fussgänger-Längsstreifen bietet entlang der Neumattstrassen mangelhaften Schutz - Kein Schutz für Veloverkehr auf Neumattstrassen vorhanden
- Betrieb	- Leistungsfähigkeit der Strassen für heutige Anzahl Fahrten wie auch für künftige ausreichend - Die Sperrung der Neumattstrasse in Breitenbach und des Industrierings in Büsserach für den Schwerverkehr (LW) bedingt eine eindeutige Signalisation (evtl. Aufhebung der Ausnahmegewilligung in Büsserach) - Die bestehende Abbiegespur (Einspurbereich) auf Laufenerstrasse für Linksabbiegen in Richtung Neumattquartier in Breitenbach dürfte ausreichen - Linksabbieger in Breitenbach von Neumattstrasse in Richtung Laufen könnte zu Spitzenstunden zu kleinerem Rückstau führen - Fehlende Abbiegespur (Einspurbereich) auf Wahlenstrasse für Linksabbiegen in Richtung Neumattquartier könnte zu Spitzenstunden zu minimalem Rückstau führen. Dito aus dem Quartier in Richtung Passwangstrasse.
- Fluchtverkehr	- Bei dieser Variante nicht relevant - Allenfalls vereinzelte LW, welche sich nicht ans Verkehrsregime halten
Natur / Landschaft / Umwelt	- Es ist mit keiner (zusätzlichen) Beeinträchtigung der Natur, der Landschaft und der Umwelt zu rechnen
Siedlung und Ortsbild	- Durchgangsverkehr kann für die Wohnquartiere störend sein. - Keine Beeinträchtigung des Ortsbildes zu erwarten
Wirtschaft	- Für ein Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung ist die Erschliessung für Schwerverkehr ungenügende (negative Standortattraktivität)

Variante «Null+»

Beurteilungspunkte	
Verkehr	
- Erschliessungsqualität	- für PW und LW Norden (Autobahn / Zwingen) her keine direkte Verbindung, Umwegfahrt via Büsserach über Industriestrasse notwendig - Neumattstrassen haben sowohl in Breitenbach als auch in Büsserach den Charakter einer Zufahrtsstrasse gem. VSS Norm SN 640 045. Sie müssen nicht auf den Begegnungsfall gemäss Temporegime ausgebaut werden - Fussgänger-Längsstreifen bietet entlang der Neumattstrassen mangelhaften Schutz. - Kein Schutz für Veloverkehr auf Neumattstrassen vorhanden
- Betrieb	- Verkehrsverlagerung von zirka 450 Fahrten je Tag auf Passwang- und Wahlenstrasse - Leistungsfähigkeit der Strassen für heutige Anzahl Fahrten wie auch für künftige ausreichend - Die Sperrung der Neumattstrasse in Breitenbach und des Industrierings ins Büsserach bedingt eine eindeutige Signalisation (Sackgasse) - Abbiegespur (Einspurbereich) auf Laufenerstrasse für Linksabbiegen in Richtung Neumattquartier dürfte ausreichend - Fehlende Abbiegespur (Einspurbereich) auf Wahlenstrasse für Linksabbiegen in Richtung Neumattquartier könnte zu Spitzenstunden zu minimalem Rückstau führen.
- Fluchtverkehr	- Bei dieser Variante nicht relevant
Natur / Landschaft / Umwelt	- Keine Beeinträchtigung der Natur und Landschaft zu rechnen - Mehr Distanz führt zu höherer Abgasimmissionen
Siedlung und Ortsbild	- Kein Durchgangsverkehr durch Neumattquartier, hingegen Belastung anderer Gebiete (primär entlang der Kantonsstrassen) - Keine Beeinträchtigung des Ortsbildes zu erwarten
Wirtschaft	- Für eine Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung für alle Verkehrsteilnehmer (Ausnahme Langsamverkehr) sehr schlechte Erschliessung (negative Standortattraktivität)

Variante «Fridolin»

Beurteilungspunkte	
Verkehr	
- Erschliessungsqualität	- Markante Verbesserung für LW, da viel kürzere Route von Norden - Für PW von Breitenbach keine wesentliche Veränderung - Industriestrasse hat Charakter einer Sammelstrasse gem. VSS Norm SN 640 045. Sie ist auf den Begegnungsfall LW / LW gemäss Temporegime auszubauen (6.7 m) - Fussgänger-Längsstreifen bietet entlang der Neumattstrassen ungenügenden Schutz. - Kein Schutz für Veloverkehr vorhanden
- Betrieb	- Verkehrsverlagerung von zirka 450 PW-Fahrten plus zirka 105 LW-Fahrten je Tag über neue Strasse - Allenfalls Verlagerung von Durchgangsverkehr von Büsserach (Passwang) in Richtung Laufen (Entlastung Kreisel Breitenbach) - Die Sperrung der Neumattstrasse in Breitenbach und des Industrierings in Büsserach für den Durchgangsverkehr bedingt eine eindeutige Signalisation - Abbiegespur (Einspurbereich) auf Laufenerstrasse für Linksabbiegen in Richtung Neumattquartier dürfte ausreichend
- Fluchtverkehr	- Allenfalls zusätzlicher Verkehr von Büsserach (Passwang) über Wahlen-, Industriestrasse in Richtung Laufen
Natur / Landschaft / Umwelt	- Wesentlicher Eingriff in eine unbebaute Landschaft (grosse zusammenhängende Landwirtschaftsfläche, kommunale Landschaftsschutzzone) - Tangiert Fruchtfolgeflächen - Beeinträchtigung von Flora und Fauna (insbesondere des Fridolinsbächleins)
Siedlung und Ortsbild	- Kein Durchgangsverkehr durch Neumattquartier, hingegen Belastung anderer Gebiete (primär entlang Laufenerstrasse) - Beeinträchtigung der historisch bedeutsamen Fridolinskapelle (kantonally geschützt)
Wirtschaft	- Verbesserte Erschliessung des Arbeitsplatzgebiet von kantonalen Bedeutung für PW und im Besonderen für LW (Erhöhung der Standortattraktivität)

5 Empfehlungen zur Umsetzung und Schlussbetrachtung

In der Folge werden Empfehlungen für die Weiterverfolgung der einzelnen Verkehrsvarianten aufgezeigt, um schlussendlich die beste Erschliessungsvariante - unter Einbezug aller Beurteilungspunkte – in den jeweiligen Ortsplanungsrevisionen grundeigentümerverbindlich zu sichern sowie entsprechend umzusetzen. In der Gesamtbetrachtung des Gewerbe- und Industriegebiets «Neumatt» werden jedoch nicht nur verkehrliche Empfehlungen ausgesprochen, sondern auch hinsichtlich Nutzung und Gestaltung – gewonnen aus den Erkenntnissen in Kapitel 2.1 und 2.4.

5.1 Verkehrliche Erschliessung

In der Folge wird aufgezeigt, welche Umsetzungsschritte anzugehen bzw. welche Fragen abzuklären sind, um die entsprechenden drei Varianten weiterentwickeln und schlussendlich umsetzen zu können. Eine finale Interessenabwägung und somit auch eine Empfehlung einer «Bestvariante» wird nicht vorgenommen. Dazu sind die entsprechenden Abklärungen sowie politische Entscheidungen notwendig.

Variante „Null“

Massnahmen

Grundsätzlich sind keine Massnahmen am Strassenregime zur Umsetzung von Variante «Null» notwendig. Verbesserungen in der Signalisation zur Lenkung der LW wären evtl. notwendig und sind im Anzeiger zu publizieren.

Optionale Massnahmen

Alternativ wäre auch denkbar eine Anpassung des Temporegimes. Dadurch würde sich nebst der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Reduktion der Lärmimmissionen auch die geforderte Strassenbreite auf 4.4 m reduzieren.

Anforderungen Strassenbreite

Bei der Variante «Null» sind die Neumattstrassen und der Industriering als Quartiererschliessungsstrasse gem. VSS Norm SN 640 045 zu charakterisieren. Entsprechend wird empfohlen die Strassen durchgehend auf den Begegnungsfall PW / PW (d.h. 5.1 m) auszubauen, was mehrheitlich der Fall ist. Ein separates Trottoir wird gemäss erwähnter Norm zwar erwähnt, wird jedoch aufgrund der Anzahl Fahrzeugfahrten, der vorhandenen Fussgängerlängsmarkierung sowie der gewachsenen Quartierstruktur mit den angrenzenden Gärten als unverhältnismässig erachtet.

Breitenbach – planerische Umsetzung

Gemäss rechtskräftigem Erschliessungsplan der Gemeinde Breitenbach ist für die Neumattstrasse eine Strassenbreite (Fahrbahnbreite) von 5 m vorgesehen sowie zusätzlich ein durchgehendes Trottoir von 1.5 m

	Breite. Zur Umsetzung von Variante «Null» bräuchte es keinen Trottoirausbau. D.h. im revidierten Erschliessungsplan könnte darauf verzichtet werden. Einzig entlang des Nexans-Gebäude wird empfohlen den geplanten Strassenausbau auf 5 m im Erschliessungsplan weiter vorzusehen. Weiter wird empfohlen die Strasse in der Ortsplanungsrevision neu als Sammelstrasse anstatt als Erschliessungsstrasse zu klassieren.
Büsserach – planerische Umsetzung	Die Neumattstrasse in Büsserach und in dessen Verlängerung der Industrierung ist heute gem. Erschliessungsplan auf eine durchgehende Strassenbreite von 6 m festgelegt. Zur Umsetzung von Variante «Null» könnte auf den vollständigen Ausbau verzichtet werden. Auch bräuchte es keinen Bau eines separaten Trottoirs, die Fussgängerlängsmarkierung wird als genügend erachtet. Die Industriestrasse ist heute ab der Firma Jeker nicht auf 7 m ausgebaut, was gemäss Erschliessungsplan noch erfolgen sollte. Für den Begegnungsfall LW / LW wird empfohlen diese Anforderungen beizubehalten. Ab der Einmündung des Industrierings in die Industriestrasse kann hingegen auf den Ausbau auf 6 m verzichtet werden (Lastwagenfahrverbot).
Risiken / offene Fragen	Der Ausbau der Neumattstrasse in Breitenbach beim Nexans-Gebäude ist planerisch sichergestellt. Ein Einspracherisiko bestehen wie bei jedem Strassenbauprojekt. In Büsserach bestehen keine wesentlichen Risikofaktoren.
Variante „Null+“	
Massnahmen	Die Neumattstrasse in Breitenbach wäre auf Höhe der Gemeindegrenze zu Büsserach zu sperren. In Büsserach wäre auf der Liegenschaften GB Nrn. Büsserach 737 und 739 der Industrierung mittels Poller oder Pfosten zu sperren. Um den Eigentümern der Wohnliegenschaften im Bereich des Wättilochs ein Passieren zu ermöglichen, wäre evtl. ein automatischer Poller für autorisiertes Passieren vorzusehen. Die Änderung des Verkehrsregimes ist im Anzeiger zu publizieren. Zusätzlich sind verschiedentlich Signalisationen in den Dörfern notwendig.
Optionale Massnahmen	Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Neumattstrasse sind wie bei Variante «Null» möglich, jedoch bei «Null+» von weniger hoher Relevanz. Möglich wäre aber eine Anpassung des Temporegimes (mit oder ohne bauliche Massnahmen) oder die Erstellung von Pfosten zum Schutz der Fussgänger im Fussgängerlängsbereich. Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit der Velofahrer sind nicht zwingend.

Bericht

Anforderungen Strassenbreite	Bei der Variante «Null+» sind die Neumattstrassen und der Industriering als Zufahrtsstrasse gem. SN 640 045 zu charakterisieren. Sie müssen nicht per se auf den Begegnungsfall gemäss Temporegime ausgebaut werden. Auch ist ein separates Trottoir nicht «verpflichtend».
Breitenbach – planerische Umsetzung	Im Erschliessungsplan von Breitenbach könnte auf den heute geplanten Trottoirbau entlang der Neumattstrasse verzichtet werden und die Strasse weiterhin als Erschliessungsstrasse deklariert werden. Die Neumattstrasse könnte nach dem Parkplatz des Nexans-Gebäude neu als öffentlicher Fuss- und Radweg im Erschliessungsprogramm dargestellt werden.
Büsserach – planerische Umsetzung	Für die Neumattstrasse und der Industriering würden die heutige gegenwärtige Strassenbreite ausreichen. Es wären diesbezüglich keine Anpassungen am Erschliessungsplan notwendig. Hingegen wird empfohlen die Neumattstrasse wie auch der Industriering (falls zukünftig benötigt) als Erschliessungsstrasse anstatt als Sammelstrasse zu deklarieren. Die Industriestrasse ab Einmündung des Industrierings (d.h. entlang des Nexans-Gebäude bis an die Gemeindegrenze) könnte neu als öffentlicher Fuss- und Radweg im Erschliessungsprogramm dargestellt werden.
Risiken / offene Fragen	Die dauerhafte Sperrung der Neumattstrasse in Breitenbach und des Industrierings in Büsserach könnte Einsparungen zur Folge haben. Ansonsten ist mit keinen Risiken zu rechnen.
Variante «Fridolin»	
Massnahmen	Hauptmassnahme bildet der Bau einer neuen Strasse von der Laufenerstrasse entlang des Fridolinsbächlein und der Fridolinkappelle in die Neumattstrasse / Industriestrasse auf Höhe des Nexans-Gebäude. Die Neumattstrasse auf Seite Breitenbach und in Weiterführung die Industriestrasse in Büsserach wäre auf den Begegnungsfall LW / LW auszubauen. Die Neumattstrasse in Breitenbach wäre auf Höhe des Nexans-Gebäude und in Büsserach auf dem Industriering auf Höhe GB Büsserach Nrn. 737 und 739 mittels Poller oder Pfosten zu sperren. Um den Eigentümern der Wohnliegenschaften im Bereich des Wättlochs ein Passieren zu ermöglichen, wäre evtl. ein automatischer Poller für autorisiertes Passieren vorzusehen. Die Änderung des Verkehrsregimes ist im Anzeiger zu publizieren. Zusätzlich sind verschiedentlich Signalisationen in den Dörfern notwendig.
Optionale Massnahmen	Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Neumattstrasse sind wie bei Variante «Null» möglich, jedoch bei «Fridolin» von weniger hoher Relevanz. Möglich wäre aber eine Anpassung des Temporegimes oder die Erstellung von Pfosten zum Schutz der Fussgänger

	im Fussgängerlängsbereich. Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit der Velofahrer sind nicht zwingend.
Anforderungen Strassenbreite	Die neue Zufahrtsstrasse ist als Sammelstrasse gem. SN 640 044 zu charakterisieren und ist auf den Begegnungsfall LW / LW auszurichten (d.h. Strassenbreite von 6.7 m), aufgrund des geringen bzw. nicht vorhandenen Fussgängeranteils ist auf ein Trottoir zu verzichten.
Breitenbach – planerische Umsetzung	Planerisch ist die neue Strasse im Erschliessungsplan von Breitenbach rechtlich zu sichern. Im Anschluss – entsprechend dem vorgesehenen Realisierungszeitpunkt – gilt es die Strasse zu projektieren. Im Bauprojektverfahren sind die üblichen Verfahren zu durchlaufen. Im Erschliessungsplan von Breitenbach könnte auf den heute geplanten Trottoirbau entlang der Neumattstrasse verzichtet werden und die Strasse weiterhin als Erschliessungsstrasse deklariert werden. Die Neumattstrasse könnte zwischen Sperrung und der Gemeindegrenze zu Büsserach (d.h. entlang des Nexans-Gebäude) neu als öffentlicher Fuss- und Radweg im Erschliessungsplan dargestellt werden.
Büsserach – planerische Umsetzung	Der Ausbau der Industriestrasse auf 6.7 m ist im Erschliessungsplan zu bestätigen und im Erschliessungsprogramm festzuhalten. Die Umsetzung folgt über ein klassisches Bauprojektverfahren.
Risiken / offene Fragen	Die neue Zufahrtsstrasse kann bedeutende Auswirkungen auf die lokalen und regionalen Verkehrsströme, die Natur und Landschaft, die anstehende Melioration sowie weitere raumplanerische Aspekte haben. Vor der Definition der genauen Linienführung für den Erschliessungsplan bzw. der Ausarbeitung eines konkreten Bauprojekts sind weitergehende Abklärungen bezüglich dieser Themen notwendig. In diese Abklärungen ist auch eine detailliertere Darstellung der Kosten nötig, um eine fundierte Aussage bzgl. dem Kosten-Nutzen-Verhältnis zu machen. Die im vorliegenden Konzept getätigten Abklärungen weisen noch nicht die nötige Planungstiefe und –reife für eine rechtsverbindliche Festlegung auf.

5.2 Nutzung und Gestaltung

Verkehrsintensive Einrichtungen ausschliessen

Weder das Zonenreglement von Breitenbach, noch jenes von Büsserach macht für die entsprechenden Zonen im Betrachtungsperimeter Aussagen zu nicht zulässigen Nutzungen. Aufgrund der noch beschränkten Baulandreserven einerseits und der Lage des Gebiets andererseits - was einen sehr hohen MIV-Anteil zur Folge hat - wird empfohlen im zukünftigen Zonenreglement insbesondere publikumsintensive Einrichtungen (> 1'500 Fahrten/Tag) sowie güterintensive Einrichtungen (> 400

LW/Tag) zu unterbinden. Ebenso zu überdenken ist, Einkauf- und Fachmärkte ab einer bestimmten Grösse (z.B. > 1'000 m² Gesamtfläche) auszuschliessen, da Erfahrungen zeigen, dass solche Nutzungen ebenfalls erhebliche Verkehrsmengen generieren und so das Strassennetz belasten.

Unternehmen mit Arbeitsplätzen vor Ort fordern

Das Gebiet weist wie erwähnt nur noch geringe Baulandreserven auf. Im Sinne einer bodensparenden Nutzung und einer möglichst hohen Anzahl an Arbeitsplätzen im Gebiet, wird den Gemeinden empfohlen im Zonenreglement einen Passus aufzunehmen, dass Betriebe, welche keine Produktion, sondern ausschliesslich Verkaufs-, Lager- oder Umschlagsfläche aufweisen, nicht zuzulassen. Bestehende Betriebe, auf welche diese Kriterien zutreffen, haben Besitzstandsgarantie.

Grünflächen

Auf eine mangelnde Aufenthalts- und Arbeitsplatzqualität aufgrund fehlender oder kaum vorhandenen Grünflächen wurde in Kapitel 2.1 hingewiesen. Ein minimalerer Grünanteil kann selbst in einer Gewerbe- und Industriezone Vorteile aufweisen. So dient eine Begrünung der Arbeitsplatzqualität und dem ökologischen Ausgleich. Den Gemeinden wird empfohlen einen minimalen Grünflächenanteil je Grundstück neu im Zonenreglement zu verlangen. Dadurch wird das Arbeitsumfeld aufgewertet, das Kleinklima und die Lebensraumqualität verbessert und der Meteorwasserabfluss in die Kanalisation reduziert. Grünflächen sollten dabei naturnah ausgestaltet und gepflegt werden. Dies sollt bei allen Neubauten, Umbauten mit grösseren Nutzungsänderungen sowie grösseren Erweiterungsbauten zum Tragen kommen. Idealerweise sind die Grünflächen möglichst zusammenhängend anzulegen. Eine Minimalfläche von z.B. 10 m² wäre denkenswert und / oder eine Minimalbreite von 2 m. Überlegenswert ist auch Bäume zusätzlich oder anstatt einer Grünfläche von beispielsweise 10 m² dem einzuhaltenden Grünflächenanteil anzurechnen.

5.3 Schlussbetrachtung

Dass im Gebiet „Neumatt“ in der Vergangenheit die Abstimmung der Raumentwicklung - insbesondere zwischen Wohnen und Gewerbe - und der verkehrlichen Entwicklung nicht optimal erfolgt ist, zeigen diverse Nutzungskonflikte.

Eine optimal abgestimmte Verkehrs- und Raumentwicklung wird aufgrund der Knappheit des Bodens und den intensiveren Nutzungsansprüchen immer wichtiger. Dass sich die Gemeinden gemeindeübergreifend Überlegungen zu einer abgestimmten Raum- und Verkehrsplanung eines Gewerbe- und Industriegebiets machen, ist vorbildlich. Der Bericht hat aufgezeigt, dass die Möglichkeiten einer Gemeinde auf die Arealentwicklung einzuwirken, sich primär auf zulässige Nutzung, gestalterische Aspekte sowie das Nutzungsmass beschränken. Im Gebiet «Neumatt» sollen insbesondere Massnahmen zur Erhöhung der Arbeitsplatzqualität überprüft werden. Denn auch dies kann nebst der wirtschaftlichen Bedeutung ein wichtiger Standortfaktor für Arbeitgeber als auch für Arbeitnehmer sein.

Weiter hat die Gemeinden grossen Einfluss mittels Verkehrsinfrastrukturen und dem Verkehrsregime indirekt auf die Entwicklung des Gebiets einzuwirken. Verkehrsplanung ist schlussendlich aber auch raumwirksam und steht in Konkurrenz zu den anderen raumwirksamen Tätigkeiten (z.B. Landwirtschaft, Wohnnutzung, Erholung etc.). Welche Interessen dabei höher zu gewichten sind, hängt einerseits stark vom (Rechts-) Status einzelner Güter / Gebiete ab, andererseits stark von der eigenen Betrachtungsweise, der Einstellung, der Werthaltung.

Das vorliegende Konzept hatte nicht das Ziel, eine abschliessende Interessenabwägung vorzunehmen. Mit dem Konzept soll beiden Gemeinderäten eine solide und objektive Entscheidungsgrundlage – unter Beleuchtung der relevanten Vor- und Nachteile bzw. noch zu klärenden Fragen – zur Verfügung stehen, anhand welcher sie einen Variantenentscheid fällen können.

Die Umsetzung der Variante «Null» oder «Null+» bedarf keine weitere vertieften planerischen oder konzeptionellen Überlegungen (mit Ausnahme der erwähnten Signalisations- und Verkehrsregimemassnahmen).

Sofern die Gemeinden die Variante «Fridolin» weiterverfolgen wollen, haben sie eine Planung zu initiieren, welche die Fragen zu den Auswirkungen auf die Themenbereiche Verkehr, Siedlung, Natur und Land-

schaft sowie dem Nutzen dieser geplanten Strassenverbindung in ausreichender Tiefe gegenüberstellt. Die kantonalen Ämter (Amt für Verkehr und Tiefbau, Amt für Umwelt, Amt für Landwirtschaft, Amt für Raumplanung, Amt für Wirtschaft und Arbeit) sind bei Bedarf für fachlichen Input beizuziehen.

BSB + Partner Ingenieure und Planer AG



Thomas Schneitter



Simon Friedli

Oensingen, 28.01.2020

Anhang I Nutzwertanalyse

Kriterien

Für die Bestimmung von Kriterien gibt es unterschiedliche Ansätze. Grundsätzlich ist das Ziel, einen Kriterienkatalog zu erstellen, der ein breites Spektrum an relevanten Auswirkungen abdeckt. Für die NWA sind 4 Hauptkriterien (Gesellschaft, Umwelt, Landwirtschaft, Wirtschaftlichkeit) festgelegt worden. Die Unterkriterien konkretisieren die Hauptkriterien und werden am Ende für die Bewertung (Eintrag Erfüllungsgrad) verwendet. Die Hauptkriterien sind als Überbegriffe zu verstehen.

Kriterienkatalog

1 Gesellschaft

- | | | |
|-----|--------------------|---|
| 1.1 | Wohnqualität | niedrige Auswirkungen auf die Wohnqualität, Betroffenheit der Anstös-
ser niedrig, subjektives Empfinden |
| 1.2 | Solidarität | gerechte Verteilung der Lasten (gute Opfersymmetrie) |
| 1.3 | Naherholung | kaum beeinträchtigt, Qualität Naherholung kann möglichst ohne Ein-
schränkungen erhalten werden |
| 1.4 | Verkehrssicherheit | niedriges Gefährdungspotential für alle Verkehrsteilnehmer, Schnittstel-
len, Berührungspunkte niedrig |

2 Umwelt

- | | | |
|-----|-------------------------------------|---|
| 2.1 | Luft- und Lärmbelastung | möglichst wenig Immissionen im Siedlungsgebiet |
| 2.2 | Flächenverbrauch | kleiner Verbrauch an Boden ausserhalb der Bauzone / kaum Zweckent-
fremdung |
| 2.3 | Ästhetik und Landschafts-
schutz | Auswirkungen sind optisch kaum oder nicht wahrnehmbar, die Er-
schliessungsrouten fällt nicht speziell auf |
| 2.4 | Lebensraum / Ökologie | Gewässerraum, Fauna und Flora sind wenig bis gar nicht beeinträchtigt |

3 Land- / Forstwirtschaft

- | | | |
|-----|--|--|
| 3.1 | Bewirtschaftung | Die Bewirtschaftung in der Land- und Forstwirtschaft wird durch die Er-
schliessung kaum oder gar nicht negativ beeinflusst (Nutzbarkeit und
Geometrie der Fläche) |
| 3.2 | Zerschneidung Kulturland
(inkl. Wald) | Das Kulturland (inkl. Wald) bleibt in seiner Form erhalten, die Route ori-
entiert sich an der bestehenden Infrastruktur |

4 Wirtschaftlichkeit

- | | | |
|-----|--|---|
| 4.1 | Baukosten | Investitionskosten können tief gehalten werden, Landerwerb ist zu be-
rücksichtigen |
| 4.2 | Unterhaltskosten | Aufwendungen Unterhalt sind minimal |
| 4.3 | Nutzen Transportroute / Sy-
nergien | Nutzen Betrieb maximieren, Landwirtschaft kann bezüglich Erschlies-
sung profitieren |
| 4.4 | Realisierbarkeit / Hürden | technisch möglichst rasch realisierbar, kaum Hürden zu überwinden
(betroffene Eigentümer, Enteignung, ...), Verfahrensrisiko |

Gewichtung

Die Gewichtung entsteht aus einem paarweisen Vergleich zwischen den einzelnen Kriterien. Dabei wird die Frage nach Stellenwert resp. Wichtigkeit gestellt und die Kriterien entsprechend gewichtet.

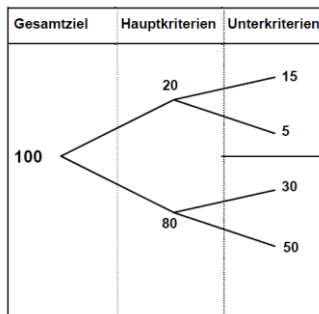


Abbildung 11 Theoretisches Beispiel einer Gewichtung auf Ebene Hauptkriterien und Unterkriterien.

Für gewählten Hauptkriterien wurden wie folgt gewichtet:

Paarweiser Vergleich der Hauptkriterien

Hauptkriterien		Zulässig: 0; 0.1; 0.2; 0.3...0.9 und 1.0					P	F	G
1	Gesellschaft		0.6	0.7	0.5		1.8	16.7	30.00
		1	2	3	4	5			
2	Umwelt	0.4		0.5	0.5		1.4	16.7	23.33
		1	2	3	4	5			
3	Land- / Forstwirtschaft	0.3	0.5		0.4		1.2	16.7	20.00
		1	2	3	4	5			
4	Wirtschaftlichkeit	0.5	0.5	0.6			1.6	16.7	26.67
		1	2	3	4	5			
							6.0		100

Abbildung 12 Gewichtung der Hauptkriterien der NWA für das Nutzungs- und Erschliessungskonzept «Neumatt».

Die Gewichtung der Unterkriterien pro Hauptkriterium teilen das Gesamtgewicht untereinander auf. So entspricht als Beispiel die Summe der Gewichte der Unterkriterien zum Hauptkriterium Gesellschaft 30% wie in der letzten Spalte in der Abbildung 12 abgebildet.

Bewertung

Bei der Bewertung werden die Erschliessungsvarianten den Unterkriterien zur Beurteilung gegenübergestellt. Dabei wird die Frage beantwortet, wie stark die einzelne Variante das Unterkriterium erfüllt. Es werden dabei Punkte von 1 bis 5 verteilt. Über die vorgängig bestimmte Gewichtung wird berechnet, wie viele Punkte vergeben werden. Je höher die Zahl, desto mehr erfüllt die Erschliessungsvariante das Unterkriterium.

Die Bewertung der Erschliessungsvarianten wurde von verschiedenen Personen durchgeführt, um so eine breitere stabilere Resultatbasis zu erhalten und dem Anspruch einer möglichst hohen Objektivität nachzukommen.