

# Teilzonenplan mit Zonenvorschriften und Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften Riggerbachstrasse

## Mobilitätskonzept



**Planungsbehörde:** **Einwohnergemeinde Olten, 4601 Olten**  
Dornacherstrasse 1, CH-4601 Olten  
Markus Pfefferli  
Lorenz Schmid

**Private**  
**Grundeigentümer:** **Giroud Olma AG**

**Genossenschaft Migros Aare**

**Immo Pallas AG**

**Generalplaner:** **S+B Baumanagement AG**  
Louis Giroud-Strasse 26, CH-4601 Olten  
Linus Sulzer  
Ruedi Kaspar

**Fachplaner:** **Buchhofer AG / Porta AG**  
Förrlibuckstrasse 66, CH-8005 Zürich  
Daniel Amstad  
Robert Müller  
Matthias Schauwecker

Version 1.2  
Datum 21.10.2016  
Auftragsnummer 2581BZF056.801  
Dateiname 161021\_Mobilitätskonzept\_GP Riggerbachstrasse.docx

## Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und Rahmenbedingungen .....	5
1.1	Ausgangslage .....	5
1.2	Projekt Sälipark 2020 .....	5
1.3	Zweck .....	7
1.4	Zuständigkeit Mobilitätskonzept .....	7
2	Analyse und Zielsetzungen .....	8
2.1	Analyse Verkehrsaspekte.....	8
2.2	Potentiale, Festlegung der Ziele.....	10
2.3	Parkierung und Verkehrsaufkommen Ist-Zustand.....	11
2.4	Parkierung und Verkehrsaufkommen Sälipark 2020.....	16
3	Massnahmen .....	23
3.1	Massnahmen im Bereich MIV .....	23
3.2	Massnahmen zur Förderung des ÖV .....	24
3.3	Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs .....	26
3.4	Massnahmen zur Förderung des Fussverkehrs.....	29
3.5	Service, Kommunikations- und Informationsmassnahmen .....	29
4	Monitoring und Controlling, Steuerungsmassnahmen .....	31
4.1	Monitoring und Controlling .....	31
4.2	Rückfallebene.....	33
5	Finanzierung und Umsetzung.....	34

## Verzeichnis der Anhänge

Anhang 1	Übersicht Parkierung Sälipark 2015 .....	36
Anhang 2	Auswirkungen projektinduzierter Verkehr Sälipark 2015 .....	37
Anhang 3	Ermittlung des Parkfeldbedarfs Sälipark 2020.....	38
Anhang 4	Berechnungsgrundlagen Ermittlung des Verkehrsaufkommens.....	39
Anhang 5	Ermittlung des Verkehrsaufkommens Sälipark 2020 .....	40
Anhang 6	Auswirkungen projektinduzierter Verkehr Sälipark 2020 .....	41
Anhang 7	Berechnungsgrundlagen für die Ermittlung des Veloabstellplatzbedarfs .....	42

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Nutzflächen im Projektperimeter für Bestand und Projekt.....	6
Tabelle 2	Parkierung Sälipark 2015 – Anzahl Parkfelder in Abhängigkeit der Nutzung .....	11
Tabelle 3	Verkehrsaufkommen Sälipark 2015 (DWV) in Abhängigkeit der Nutzung .....	13
Tabelle 4	Verkehrsaufkommen der übergeordneten Anschlussknoten DTV 2015 .....	15
Tabelle 5	Verteilung des Verkehrs Sälipark 2015 (DWV) .....	15
Tabelle 6	Anteile Sälipark 2015 (DWV) am Gesamtverkehr (DTV) .....	15

Tabelle 7	Vorschlag Reduktion Parkfelder gemäss SN 640 281 und MPO .....	16
Tabelle 8	Parkfeldbedarf Verkaufsnutzung gemäss SN 640 281 .....	18
Tabelle 9	Parkierung Sälipark 2020 – Anzahl Parkfelder in Abhängigkeit der Nutzung .....	18
Tabelle 10	Verkehrsaufkommen Sälipark 2020 (DWV) in Abhängigkeit der Nutzung .....	19
Tabelle 11	Verteilung des projektinduzierten Verkehrs Sälipark 2020 (DWV).....	22
Tabelle 12	Anteile des Verkehrs Sälipark 2020 (DWV) am Gesamtverkehr (DTV) .....	22
Tabelle 13	Veränderungen der Anteile Sälipark 2020 (DWV) am Gesamtverkehr .....	22
Tabelle 14	Angebot Veloabstellplätze Sälipark 2020 in Abhängigkeit der Nutzung .....	27
Tabelle 15	Massnahmen im Bereich Service-Dienstleistungen und Information .....	30
Tabelle 16	Parkierung Sälipark 2015 in Abhängigkeit der Nutzung .....	36
Tabelle 17	Gesamtverkehrsaufkommen der übergeordneten Anschlussknoten DTV 2015 .....	37
Tabelle 18	Verteilung des Verkehrs Sälipark 2015 (DWV) .....	37
Tabelle 19	Anteile Sälipark 2015 (DWV) am Gesamtverkehr (DTV) .....	37
Tabelle 20	Richtwerte für die Ermittlung des Parkfeldbedarfs nach SN 640 281 .....	38
Tabelle 21	Ermittlung Parkfeldbedarf Sälipark 2020 .....	38
Tabelle 22	Spezifisches Verkehrserzeugungspotential (SVP) in Abhängigkeit der Nutzung .....	39
Tabelle 23	Anteil der Zu- und Wegfahrten pro Stunde während der Hauptverkehrszeiten .....	39
Tabelle 24	Ermittlung Parkfeldbedarf Sälipark 2020 .....	40
Tabelle 25	Verteilung des projektinduzierten Verkehrs Sälipark 2020 (DWV).....	41
Tabelle 26	Anteile des Verkehrs Sälipark 2020 (DWV) am Gesamtverkehr.....	41
Tabelle 27	Veränderungen der Anteile Sälipark 2020 (DWV) am Gesamtverkehr.....	41
Tabelle 28	Richtwerte für die Ermittlung des Veloabstellplatzbedarfs nach SN 640 065 .....	42

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Luftbild Sälipark .....	5
Abbildung 2	Blick auf den Sälipark .....	6
Abbildung 3	Erschliessung Sälipark 2020 .....	9
Abbildung 4	Parkierungsanlagen Sälipark 2015.....	11
Abbildung 5	Erschliessung Sälipark 2015 .....	12
Abbildung 6	Verkehrsverteilung Sälipark 2015 (DWV).....	14
Abbildung 7	ÖV-Erschliessungsgüte [Quelle: WebGIS Kanton Solothurn, Stand: Sept 2016].....	16
Abbildung 8	ÖV-Erschliessungsgüte nach MPO [Quelle: Mobilitätsplan Olten, Stand: 15.05.2015] .....	17
Abbildung 9	Parkierung Sälipark 2020 .....	19
Abbildung 10	Verkehrsverteilung Sälipark 2020 (DWV).....	21
Abbildung 11	Liniennetz öffentlicher Verkehr .....	24
Abbildung 12	Wegenetz Fuss- und Veloverkehr mit Lage Bushaltstellen.....	26
Abbildung 13	Mögliche Anordnung der Veloabstellplätze (blau).....	28
Abbildung 14	Parkierungsanlagen Sälipark 2015.....	36

## Abkürzungsverzeichnis

ASP	Abendliche Spitzenstunde
BGF	Bruttogeschossfläche
DL	Dienstleistung
FH	Fachhochschule
GF	Geschossfläche
DTV	Durchschnittlich täglicher Verkehr
DWV	Durchschnittlich werktäglicher Verkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MPO	Mobilitätsplan Olten
MSP	Morgendliche Spitzenstunde
PF	Parkfelder
PW	Personenwagen
ÖV	Öffentlicher Verkehr
SBV	Sonderbauvorschriften
SVP	Spezifisches Verkehrserzeugungspotential
TG	Tiefgarage
VE	Verkaufseinrichtung
VF	Verkaufsfläche

## 1 Ausgangslage und Rahmenbedingungen

### 1.1 Ausgangslage

#### Ausgangslage

Das im Jahr 2003 eingeweihte Einkaufszentrum Sälipark auf dem heutigen Giroud Olma AG Areal ist in die Jahre gekommen. Neben dem äusseren Erscheinungsbild entspricht auch das bestehende Raumkonzept nicht mehr dem heutigen Standard. Das Einkaufszentrum Sälipark und das Freizeitland mit den Fachmärkten der Migros werden von Kunden als zwei unterschiedliche Gebäude wahrgenommen, anstatt als ein grosses und zusammenhängendes Einkaufszentrum. Es wirkt daher auf viele potenzielle Kunden nicht mehr einladend.

Die Giroud Olma AG plant als Eigentümerin, den Sälipark den heutigen und zukünftigen Bedürfnissen entsprechend umzubauen. Neben Einkaufs- und Arbeitsnutzungen soll zukünftig auch Wohnen im Sälipark möglich sein.



Abbildung 1 Luftbild Sälipark  
[Quelle: Google Maps, Oktober 2015]

### 1.2 Projekt Sälipark 2020

#### Projekt Sälipark 2020

Mit dem Projekt wird als Ersatz des heutigen Migros-Freizeitlandes ein Neubau etabliert, der den bestehenden Sälipark ober- und unterirdisch ergänzt. Dadurch erhöht sich die Gesamtverkaufsfläche im Erd- und 1. Untergeschoss um rund einen Drittel auf total 17'000 m<sup>2</sup>. Die Erweiterung ermöglicht der Migros den Supermarkt auf einer einzigen Etage im 1. Untergeschoss anzuordnen und das Restaurant mit Aussenbereich im Erdgeschoss zu platzieren. Über dem Bürogeschoss im 1. Obergeschoss entstehen auf vier Stockwerken 75 Mietwohnungen. Die unterirdische Parkieranlage wird erweitert.

Die bestehenden Gebäude Hotel Arte, Sälipark I und Sälipark II werden entlang der Fassaden zur Louis Giroud-Strasse und Riggerbachstrasse im Erdgeschoss sowie 1. Obergeschoss erneuert.

Die bestehenden Aussenparkplätze werden zurückgebaut. Als Ersatz wird eine neue Tiefgarage etabliert und mit den bestehenden Tiefgaragen Sälipark I (Hotel Arte / Pallas Klinik) und Sälipark II verbunden.



Abbildung 2 Blick auf den Sälipark

Nutzung

Derzeit sind innerhalb des Perimeters neben Verkaufs- und Dienstleistungsnutzung die folgenden Einrichtungen vorhanden:

- Migros Klubschule (Bildung)
- Fachhochschule (Büronutzung (Verwaltung) und Bildung)
- Hotel Arte
- Pallas Klinik

Zusätzlich zur bestehenden Nutzung werden nachfolgende Nutzungen etabliert:

- Wohnen (75 Wohneinheiten)
- Alterswohnen

Die Verkaufsflächen werden mit dem Projekt um ca. ein Drittel erweitert. Die Dienstleistungsflächen vergrössern sich um mehr als zwei Drittel gegenüber dem Bestand. Dagegen bleiben die Flächen der bestehenden Nutzungen Hotel Arte, Pallas Klinik und Migros Klubschule (Aus- und Weiterbildung) nahezu konstant. Nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick zu den Nutzflächen für den Bestand und das Projekt.

Nutzung	Bestand [m <sup>2</sup> ]	Projekt [m <sup>2</sup> ]
Verkauf	13'937	17'368
Büro / Dienstleistung	6'323	10'901
Aus- und Weiterbildung	1'786	1'690
Hotel Arte		
Hotel	4'446	4'438
Konferenz	1'085	1'882
Pallas Klinik	3'011	3'011
Wohnen		11'220
Technik / Lager	3'726	10'818

Tabelle 1 Nutzflächen im Projektperimeter für Bestand und Projekt

### 1.3 Zweck

Bestandteile eines  
Mobilitätskonzeptes

Gemäss dem Mobilitätsplan der Stadt Olten (MPO) ist für Projekte mit mehr als 50 Parkfeldern spätestens mit Einreichung des Baugesuchs ein Mobilitätskonzept zu erstellen. Es wird aufgezeigt, wie der motorisierte Verkehr reduziert und die Nutzung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs gefördert werden können. Bestandteile eines Mobilitätskonzeptes sind u.a. die Analyse und Zielsetzung sowie die Definition der Massnahmen, um die Verkehrswirkung zu optimieren. Es werden Methoden bestimmt, mit welchen die Wirkung überprüft wird, und Steuerungsmassnahmen definiert, die bei Nichterreichen der gesetzten Ziele greifen. Abschliessend wird beschrieben, wie die entsprechenden Massnahmen finanziert werden und wie die konkrete Umsetzung aussieht.

Ziel des Mobilitäts-  
konzeptes

Ziel des Mobilitätskonzeptes ist es, die Vorgaben aus dem Mobilitätsplan Olten (MPO) zu erfüllen und damit zu einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung in der Stadt Olten beizutragen. Dabei soll der motorisierte Individualverkehr (MIV) plafoniert werden. Dies soll zum einen durch teilweise Verlagerung des bestehenden motorisierten Verkehrs auf den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr erreicht werden. Zum anderen soll der Neu- bzw. Mehrverkehr bei Neubauvorhaben soweit wie möglich reduziert werden, indem ein reduziertes Parkfeldangebot realisiert wird.

Nutzergruppen

Das Mobilitätsverhalten einzelner Nutzergruppen kann sich unterscheiden. Je nach Ziel und Zweck der Ortsveränderung sind unterschiedliche Anforderungen zu berücksichtigen. Entsprechend müssen die verschiedenen Massnahmen nach Nutzergruppen unterschieden werden. Dabei werden folgende Nutzergruppen berücksichtigt:

- Bewohner (Wohnungen und Alterswohnungen)
- Besucher (Hotel Arte, Pallas Klinik, Wohnen, Alterswohnen)
- Beschäftigte (keine weitere Unterscheidung notwendig)
- Kunden (Verkauf, Weiterbildungsangebot)

### 1.4 Zuständigkeit Mobilitätskonzept

Erstellung eines Mobili-  
tätskonzeptes

Die Bauherrschaft ist für die Erstellung des Mobilitätskonzeptes im Rahmen des Baugesuchs zuständig. Das vorliegende Konzept ist wegleitend. Da das Konzept auf den Angaben zum Richtprojekt basiert und dementsprechend mit einigen Unsicherheiten behaftet ist, ist eine weitere Konkretisierung notwendig. Dabei muss auf die im Vergleich zum Richtprojekt veränderten Rahmenbedingungen reagiert werden.

Kontrolle der Zielvorga-  
ben

Die Baubehörde der Stadt Olten ist für die Kontrolle der Einhaltung der Zielvorgaben aus dem Mobilitätskonzept verantwortlich. Dazu ist die Bauherrschaft verpflichtet ein entsprechendes Monitoring durchzuführen [vgl. 4.1] und dessen jährliche Auswertung der Behörde zuzustellen.

## 2 Analyse und Zielsetzungen

### 2.1 Analyse Verkehrsaspekte

Nutzungsmerkmale	<p>Neben der Analyse der verkehrlichen Rahmenbedingungen wie Erschliessungsregime, Parkierung und Verkehrsaufkommen empfiehlt sich eine genauere Betrachtung der verschiedenen Nutzergruppen im Perimeter. Zum einen unterscheiden sich die gestellten Anforderungen nach Nutzer, zum anderen aber auch die Verlagerungspotentiale.</p> <p>Nachfolgend werden die verschiedenen Nutzergruppen kurz beschrieben.</p>
Beschäftigte (Dienstleistung, Weiterbildung, Verkauf, Hotel, Klinik etc.)	<p>Neben dem Besucher- und Kundenverkehr stellen die Beschäftigten der Betriebe im Perimeter den grössten Anteil am heutigen Verkehrsaufkommen (MIV). Der Weg zur Arbeit verläuft routiniert, die Beschäftigten kommen am Morgen und gehen am Abend. Mit einem attraktiven Angebot des öffentlichen Verkehrs kann hier ein hohes Verlagerungspotential erreicht werden. Durch die relative Nähe zum Bahnhof Olten – zu Fuss liegt der Bahnhof ca. 10 min entfernt (ca. 800 m) – besteht auch ein Potential für den Fussverkehr.</p>
Kunden Verkauf	<p>Der Kundenverkehr für die Verkaufsnutzung stellt den grössten Anteil am Verkehrsaufkommen (MIV). Die Fahrten entfallen auf die Öffnungszeiten der Geschäfte. Während das Verkehrsaufkommen am Morgen eher gering ist, steigt es bis zum Mittag an und pendelt sich über den Tag auf ein konstantes Niveau ein. Zum Nachmittag hin kommt es zu einem deutlichen Anstieg, der sich teilweise mit der abendlichen Spitzenstunde überlagert. Generell ist diese Nutzergruppe sehr autoaffin. Unter anderem ist das der Tatsache geschuldet, dass sich das Transportieren der Einkäufe mit dem eigenen Auto sehr komfortabel gestaltet. Weiter werden viele Einkäufe auf dem Rückweg von der Arbeit nach Hause getätigt. Beschäftigte, die für ihren Arbeitsweg bereits das Auto gewählt haben, können für die Einkaufsfahrt nicht mehr auf ein anderes Verkehrsmittel umsteigen. Weiter muss dem Samstag als einem der Haupteinkaufstage Beachtung geschenkt werden. Zum einen werden dann viele Grosseinkäufe getätigt, die ohne das Auto als Transportmittel nur begrenzt möglich sind. Andererseits kann am Wochenende von einem grösseren Einzugsgebiet ausgegangen werden, welches nicht immer gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen ist. Dementsprechend ist eine Verlagerung schwieriger zu erreichen. In jedem Fall sind ganztags eine gute Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr und hervorragende Bedingungen (Anbindung und Abstellplätze) für den Fuss- und Veloverkehr zwingend.</p>
Besucher Weiterbildung	<p>Der Verkehr zur Migros Klubschule fällt eher zu den Nachmittags- und Abendstunden an. Besucher der Räumlichkeiten der Fachhochschule dagegen verteilen sich über den gesamten Arbeitstag. Aufgrund des Lehr- bzw. Kursplanes finden die Zu- und Wegfahrten gebündelt statt. Die Wege zur Schule / Weiterbildungseinrichtung laufen ebenfalls sehr routiniert ab, auch wenn sie im Gegensatz zum Arbeitsweg i.d.R. weniger oft stattfinden. Das Verlagerungspotential hin zum öffentlichen Verkehr ist hoch einzuschätzen. Besucher aus dem Stadtgebiet können auch gut auf den Fuss- und Veloverkehr verlagert werden. Generell ist auch hier auf folgenden Sachverhalt hinzuweisen. Ein Teil der Besucher ist, wie beim Einkauf am Feierabend, bereits mit dem eigenen Auto unterwegs (Rückfahrt von der Arbeit), so dass hier ein Umsteigen nicht möglich ist.</p>
Besucher Hotel Arte / Konferenz	<p>Das Verkehrsaufkommen (MIV) für den Besucherverkehr im heutigen Zustand ist eher gering. Ein Grossteil der Besucher reist bereits heute mit Zug oder Car an. Das gilt auch für die Teilnehmenden an den Konferenzen, die in den Räumlichkeiten des Hotels stattfinden. Entsprechend ist das Verlagerungspotential als gering einzuschätzen.</p>

Besucher / Patienten Pallas Klinik	Der Betrieb der Pallas Klinik erzeugt im heutigen Zustand wenig Verkehr (MIV). Da es sich um eine Tagesklinik handelt, ist mit wenig bis keinem Besucherverkehr zu rechnen. Patienten werden entweder von Angehörigen gebracht, nehmen das Taxi oder den Bus. Entsprechend ist auch hier auf eine gute ÖV-Erschliessung zu achten. Das Potential für den Veloverkehr ist für diese Nutzergruppe als sehr gering einzuschätzen.
Bewohner	Das Wohnen wird von vornherein autofrei konzipiert. Dementsprechend entscheiden sich die Bewohner bewusst gegen das eigene Auto. Im Gegenzug muss der Anordnung und Ausstattung der Veloabstellplätze besonderes Augenmerk geschenkt werden. Für die Bewohner der Alterswohnungen werden ebenfalls keine Parkfelder bereitgestellt.
Besucher Wohnen	Unter der Annahme, dass die Bewohner mehrheitlich tagsüber abwesend sind, entfällt der Besucherverkehr auf die Randzeiten. Das trifft auch auf die Besucher der Alterswohnungen zu. Mit einem guten Angebot des öffentlichen Verkehrs auch während der Randzeiten können diese Fahrten verlagert werden.
Erschliessungsaspekte	Der Projektperimeter wird aus Norden und aus Süden erschlossen. Die nördliche Erschliessung erfolgt via Bifangstrasse und Von Rollstrasse. Im Süden wird das Areal via Sälistrasse erschlossen. Da das den Perimeter umgebende Kantonsstrassennetz bereits heute an der Kapazitätsgrenze betrieben wird, sind die Auswirkungen des Projektes möglichst gering zu halten. Insbesondere die Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung der drei neuralgischen Knoten Bifangplatz, Postplatz und Sälikreisel ist auf einem verträglichen Niveau zu halten. Demnach wird für das Projekt Sälipark 2020 am bestehenden Erschliessungsregime festgehalten.

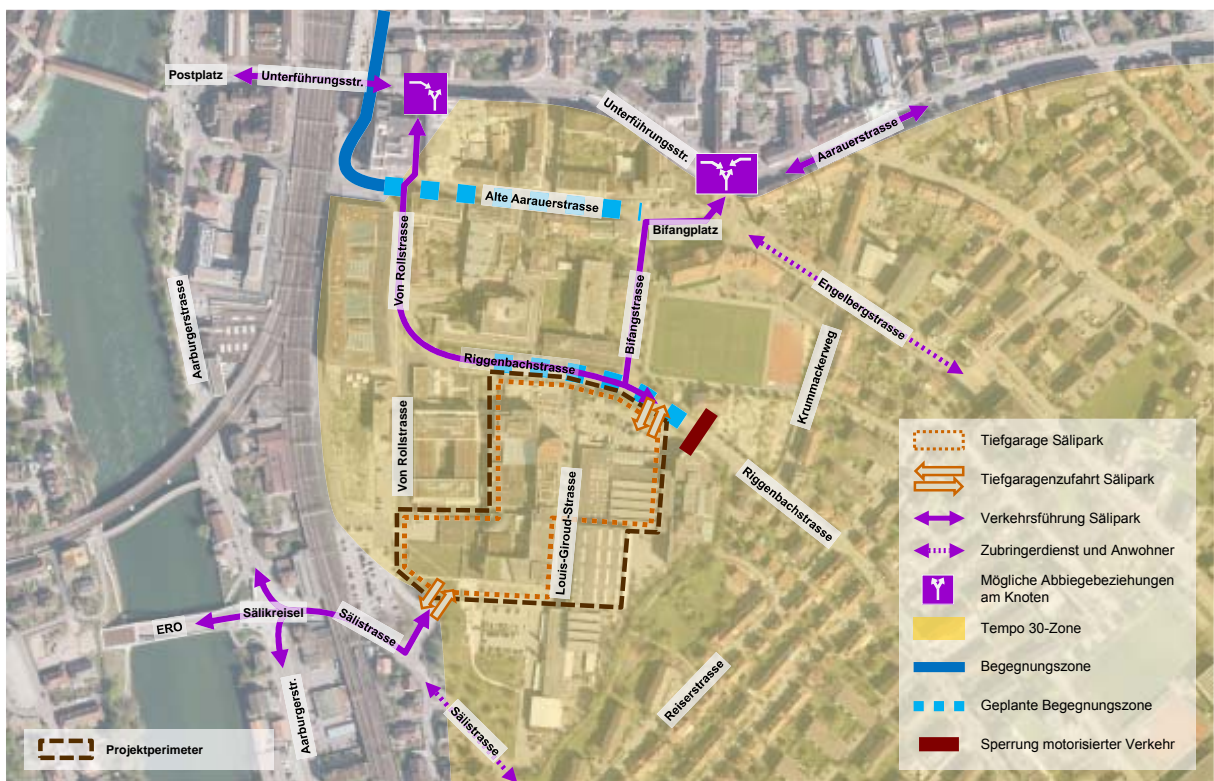


Abbildung 3 Erschliessung Sälipark 2020

Im Norden des Perimeters wird eine neue Zufahrt zur Tiefgarage (Neubau) auf Höhe der heutigen Zufahrt zum Parkplatz Freizeitland etabliert. Dafür wird die bestehende Tiefgaragenzufahrt Sälipark I (Pallas Klinik / Arte Hotel) zurückgebaut. Die Zufahrt zur Tiefgarage Sälipark II im Süden bleibt unverändert. Die

Tiefgaragen Sälipark I und II sowie der Neubau sind unterirdisch miteinander verbunden.

## 2.2 Potentiale, Festlegung der Ziele

Ziel der städtischen Verkehrsplanung in Olten ist mitunter die Begrenzung (Plafonierung) des weiteren Wachstums des motorisierten Individualverkehrs. Erreicht werden soll dies u.a. durch Verlagerung des bestehenden Verkehrs und eine möglichst nachhaltige Organisation des Neuverkehrs. Im Fall des Säliparks bedeutet das, dass der projektinduzierte Mehrverkehr (Neuverkehr) aufgrund der Um- und Ausbaumassnahmen nicht mehr als 10 % des bestehenden Verkehrsaufkommens betragen darf. Während der Spitzenstunden am Morgen und Abend ist das angrenzende Strassennetz besonders stark belastet. Entsprechend sollte hier das Verkehrsaufkommen des Säliparks dem heutigen entsprechen.

Beurteilung Potentiale  
und Festlegung der  
Ziele

Mit einer reduzierten Anzahl Parkfelder soll bei gleichbleibendem Nutzerverhalten (Nutzungsintensität der Parkfelder in Abhängigkeit der Nutzung) der projektinduzierte Mehrverkehr auf ein Minimum begrenzt werden. Eine Zunahme des Verkehrsaufkommens um nicht mehr als 10 % ist, verglichen mit der Zunahme der Nutzflächen, vertretbar.

Das umliegende Kantonsstrassennetz wird vor allem während der Hauptverkehrszeiten am Morgen und Abend an der Kapazitätsgrenze betrieben. Demnach sind die Verkehrsbelastungen während dieser Zeiten massgebend. Durch die konsequente Reduktion der Parkfelder für Beschäftigte (Abnahme der Parkfelder um  $\frac{1}{3}$  bei Zunahme der Bürofläche um  $\frac{2}{3}$ ), deren Fahrten vor allem auf die Spitzenstunden entfallen, kann das Verkehrsaufkommen während dieser Zeiten auf dem heutigen Niveau plafoniert werden.

Dementsprechend werden nachfolgende Ziele für die Mobilitätsentwicklung im Rahmen der Erweiterung des Säliparks definiert:

- Hauptteil des Verkehrs soll über den Umweltverbund (Fuss- und Veloverkehr sowie öffentlicher Verkehr) abgewickelt werden
- Die Zunahme des Verkehrsaufkommens des motorisierten Individualverkehrs für den Sälipark 2020 wird auf 10 % begrenzt.
- Während der Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Abend bleibt das Verkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs auf dem heutigen Niveau.
- Tragende Säule für die Mobilität der Beschäftigten wird der öffentliche Verkehr werden.
- Nachhaltige Mobilitätsverhalten fördern, indem innovative Lösungen angeboten werden.

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes werden Massnahmen für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer definiert, damit die Verkehrsverlagerung erreicht werden kann [vgl. Kapitel 3]. Wichtig dabei ist, dass einerseits das unmittelbare Umfeld nicht unnötig belastet wird und andererseits der Betrieb für die angesiedelten Nutzungen ohne Einschränkungen funktioniert.

### 2.3 Parkierung und Verkehrsaufkommen Ist-Zustand<sup>1</sup>

Parkierung Sälipark 2015 Der Sälipark verfügt heute über 625 Parkfelder (Summe aller Parkfelder, die sich einer Nutzung im Sälipark zuordnen lassen). Davon sind 365 Parkfelder in den zusammenhängenden Tiefgaragen Sälipark I und Sälipark II angeordnet. Die restlichen 260 Parkfelder sind ebenerdig platziert. Der Parkplatz Freizeitland ist innerhalb des Projektperimeters angeordnet. Die Parkplätze 4, 5 und 6 befinden sich ausserhalb, grenzen aber unmittelbar an den Perimeter. Die nachfolgende Abbildung gibt einen Überblick zu den bestehenden Parkierungsanlagen und dem jeweiligen Parkfeldangebot. Die Tabelle 2 zeigt die Zuordnung der Parkfelder zu den verschiedenen Nutzungen. Dabei ist zu bemerken, dass knapp ein Drittel der vorhandenen Parkfelder dem Personal zur Verfügung stehen.

Nutzung	Beschäftigte Besucher	
	[Anzahl PF]	
Verkauf	60	410
Büro DL / FHNW / Pallas	135	20
<b>Summe</b>	195	430
<b>Total</b>	<b>625</b>	

Tabelle 2 Parkierung Sälipark 2015 – Anzahl Parkfelder in Abhängigkeit der Nutzung



Abbildung 4 Parkierungsanlagen Sälipark 2015

<sup>1</sup> Kapitel 2.3 entspricht Kapitel 4.2 des Raumplanungsberichts Stand 21.10.16

Erschliessungsregime  
Sälipark 2015

Die Erschliessung des Säliparks [vgl. Abbildung 5] erfolgt heute von Norden via Knoten Bifangplatz und Bifangstrasse oder via Knoten Unterführungsstrasse / Von Rollstrasse und Von Rollstrasse zur Riggengbachstrasse. Von Süden her erreicht man den Sälipark via Sälikreisel und Sälistrasse.



Abbildung 5 Erschliessung Sälipark 2015

Verkehrsaufkommen  
Sälipark 2015

Das Verkehrsaufkommen des Säliparks wird durch Auswertung der Schrankenanlagen der beiden Tiefgaragen sowie dem Parkplatz Freizeitland bestimmt. Zusätzlich wird das Verkehrsaufkommen für die Parkplätze 4 bis 6 anhand des Spezifischen Verkehrserzeugungspotentials (SVP) ermittelt [vgl. Anhang 4]. Dieses gibt an, wie viel Fahrzeugfahrten durch ein Parkfeld – in Abhängigkeit der zugeordneten Nutzung – erzeugt werden. Weiter können nachfolgende Rückschlüsse aus der Auswertung gezogen werden:

- Die Parkfelder der Verkaufsnutzung erzeugen im Durchschnitt 12 Fahrzeugfahrten pro Tag.
- Das Verkehrsaufkommen des Säliparks ist über den Tag relativ konstant verteilt (keine ausgeprägten Verkehrsspitzen zu beobachten).
- Das Verkehrsaufkommen des Säliparks ist am Samstag stark ausgeprägt.
- $\frac{2}{3}$  der Kunden parkieren weniger als eine Stunde.
- $\frac{3}{4}$  aller Fahrzeuge parkieren weniger als zwei Stunden.

Ergänzend ist auf folgenden Sachverhalt hinzuweisen. Der oberirdisch gelegene Parkplatz Freizeitland wird heute deutlich intensiver genutzt als die Tiefgaragen Sälipark I und II. Die durchschnittliche Parkdauer liegt für nahezu alle Nutzer unterhalb einer Stunde und ist damit kürzer als die Parkdauer in den Tiefgaragen. Zurückzuführen ist diese Feststellung auf die Tatsache, dass sich der oberirdische Parkplatz besser für einen kurzen «Stopp» eignet. Die Zu- und Wegfahrt ist kürzer, als bei den vorhandenen Tiefgaragen. Der verbleibende

Fussweg vom Parkplatz zur Einkaufseinrichtung unterscheidet sich dagegen kaum. Dieses Verhalten wird noch durch die Tatsache unterstützt, dass die erste Stunde kostenfrei parkiert werden kann.

Das Verkehrsaufkommen für den Sälipark wird als durchschnittlicher Werktagsverkehr (DWV) bemessen. Dieser gibt die durchschnittliche Verkehrsmenge pro Tag während der Arbeitswoche (Montag bis Freitag) an. Aufgrund der verkehrintensiven Samstage, hervorgerufen durch die Verkaufsnutzung, werden die Samstage für die Bemessung des DWV mitberücksichtigt. So werden aktuell durchschnittlich 5'600 Fahrten pro Werktag erzeugt. Die Verteilung auf die verschiedenen Nutzergruppen ist in Tabelle 3 dargestellt.

Nutzung	Beschäftigte	Besucher
	[Fahrten pro Tag]	
Verkauf	210	5'000
Büro DL / FHNW / Pallas	360	30
<b>Summe</b>	570	5'030
<b>Total</b>	<b>5'600</b>	

Tabelle 3 Verkehrsaufkommen Sälipark 2015 (DWV) in Abhängigkeit der Nutzung

Verkehrsumlegung  
Ist-Zustand

Die Auswertung der Schrankenanlagen im Sälipark hat ergeben, dass sich der Verkehr zu knapp 60% auf die nördlichen Zufahrten (Riggerbachstrasse) und zu 40% auf die südlichen Zufahrten (Sälistrasse) aufteilt.

Aufgrund dieser Verteilung und unter Berücksichtigung der im Jahr 2015 durchgeführten Verkehrserhebungen im Quartier (Strassenverkehrserhebung 2015 Bifang- / Säliquartier, Kontextplan AG, 18.02.2016) wurde gefolgert, dass von den insgesamt 5'600 Fz/Tag schätzungsweise 1'200 Fz/Tag über die Von Roll-Strasse, ca. 1'500 Fz/Tag über die Bifangstrasse und 1'900 Fz/Tag über die Sälistrasse (Richtung Sälikreisel) verkehren. Zudem wurde angenommen, dass je ca. 500 Fz/Tag über die Riggerbachstrasse und die Sälistrasse ins Quartier gelangen. Die Abschätzungen wurden von der Stadtplanung, dem Amt für Verkehr des Kantons Solothurn und den beteiligten Verkehrsgutachtern als plausibel beurteilt.

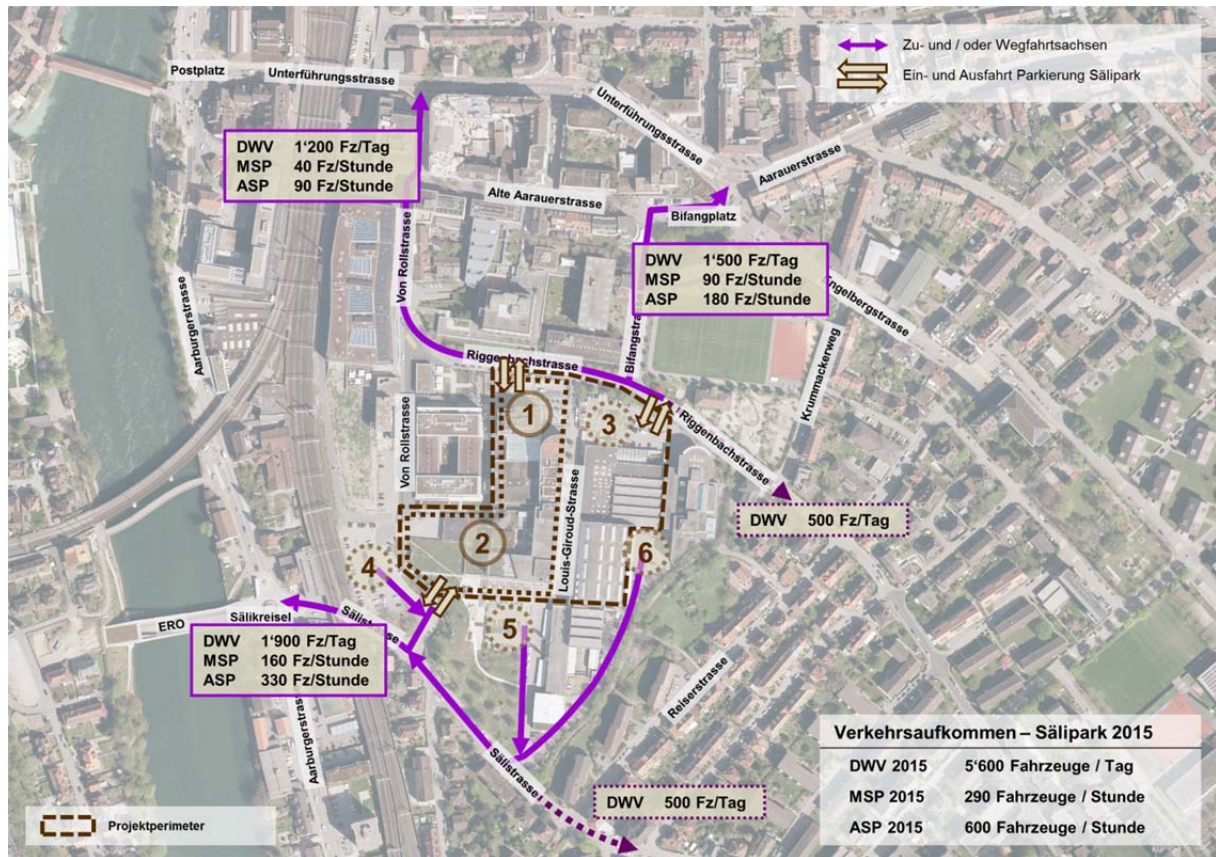


Abbildung 6 Verkehrsverteilung Sälipark 2015 (DWV)

Auswirkungen auf dem übergeordneten Netz

Um die Auswirkungen auf das übergeordnete Netz prüfen zu können, wird zunächst der Anteil des durch den Sälipark erzeugten Verkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen des jeweiligen Anschlussknotens bestimmt. Für das vorliegende Projekt sind folgende Anschlussknoten relevant:

- Bifangplatz
- Postplatz
- Sälikreisel

Ein Überblick zum Gesamtverkehrsaufkommen der drei Knoten gibt Tabelle 4. Die Aufteilung des projektinduzierten Verkehrs auf die Anschlussknoten ist in Tabelle 5 dargestellt. Die prozentualen Anteile am Gesamtverkehr zeigt Tabelle 6.

*Für verkehrstechnische Fragestellungen wird der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) betrachtet. Dieser gibt die durchschnittliche Verkehrsbelastung pro Tag für die gesamte Woche (Montag bis Sonntag) an. Auf eine Umrechnung der DWV-Werte in DTV-Werte für das Verkehrsaufkommen vom Sälipark wird jedoch, im Sinne einer worst-case-Betrachtung, verzichtet. Die DWV-Werte sind höher als DTV-Werte, da die verkehrsschwächeren Tage am Wochenende nicht mitberücksichtigt werden. Dementsprechend ist der Anteil des projektinduzierten Verkehrs an den jeweiligen Anschlussknoten etwas höher, als wenn man die nur DTV-Werte berücksichtigt hätte.*

Bezogen auf den Gesamtverkehr schwanken die Anteile des Verkehrsaufkommens Sälipark zwischen 3 % am Postplatz und 7 % am Bifangplatz. Betrachtet man die Spitzenstunden, zeigt sich ein leicht verändertes Bild. Während am Morgen an den Knoten Bifangplatz und Sälikreisel geringfügig höhere Anteile (plus ca. 1 %) festzustellen sind, halbiert sich der Anteil des Sälipark-

Einkaufsverkehr am Postplatz während der Morgenspitze. Am Abend entspricht der Anteil des projektinduzierten Verkehrs am Postplatz wieder dem Tagesdurchschnitt; an den Knoten Bifangplatz und Sälikreisel dagegen verdoppelt sich dieser Anteil im Vergleich zum Tagesverkehr.

Anschlussknoten	Gesamtverkehrsaufkommen 2015		
	DTV [Fz/Tag]	MSP [Fz/Stunde]	ASP [Fz/Stunde]
Bifangplatz	22'351	1'260	1'525
Postplatz	38'424	2'454	2'646
Sälikreisel	39'665	2'558	2'701

Tabelle 4 Verkehrsaufkommen der übergeordneten Anschlussknoten DTV 2015  
[Quelle: Verkehrserhebung vom Juni 2015; Kontextplan AG]

Verkehrsverteilung		Verkehrsaufkommen Sälipark 2015		
		DWV [Fz/Tag]	MSP [Fz/Stunde]	ASP [Fz/Stunde]
Bifangplatz	27%	1'500	90	180
Postplatz	21%	1'200	40	90
Sälikreisel	34%	1'900	160	330
Quartierverkehr	18%	1'000	-	-
<b>Summe</b>	<b>100%</b>	<b>5'600</b>	<b>290</b>	<b>600</b>

Tabelle 5 Verteilung des Verkehrs Sälipark 2015 (DWV)

Anschlussknoten	Anteil am Gesamtverkehr 2015		
	DWV [%]	MSP [%]	ASP [%]
Bifangplatz	6.7	7.1	11.8
Postplatz	3.1	1.6	3.4
Sälikreisel	4.8	6.3	12.2

Tabelle 6 Anteile Sälipark 2015 (DWV) am Gesamtverkehr (DTV)

## 2.4 Parkierung und Verkehrsaufkommen Sälipark 2020<sup>2</sup>

Vorgaben Norm  
SN 640 281 und MPO

Derzeit wird durch die Stadt Olten und Kontextplan der Mobilitätsplan Olten (MPO) erarbeitet. Dieser sieht eine neue Berechnungsmethodik des Parkfeldbedarfs vor. Dabei wird wie bisher der Grenzbedarf auf Basis der Richtwerte gemäss SN 640 281 (Parkieren – Angebot an Parkfeldern für Personenwagen) ermittelt [vgl. Anhang 3: Tabelle 20]. Anschliessend werden aber die (gegenüber der Norm tieferen) Reduktionsfaktoren aus dem MPO auf den Grenzbedarf angewendet. Die Angaben aus dem MPO beschränken sich zunächst auf die Nutzungen Wohnen und Arbeiten.

Standort-Typen	SN 640 281	MPO	SN 640 281	MPO	MPO
	Wohnen	Wohnen	Übrige	Beschäftigte	Kunden
<b>A</b>	100%	50%	20-40%	20%	20-30%
<b>B</b>	100%	80%	40-60%	20%	40%
<b>C</b>	100%	-	50-80%	-	-

Tabelle 7 Vorschlag Reduktion Parkfelder gemäss SN 640 281 und MPO

Der MPO sieht ausserdem vor, dass sämtliche Gebiete innerhalb 1 km um den Bahnhof Standort-Typ A entsprechen, was auch den Sälipark mit einschliesst, während das WebGIS Kanton Solothurn für den Sälipark die ÖV-Erschliessungsgüte C angibt.

### Erschliessungsgüte

- nicht klassiert
- A
- B
- C
- D1
- D2
- E
- F



Abbildung 7 ÖV-Erschliessungsgüte  
[Quelle: WebGIS Kanton Solothurn, Stand: Sept 2016]

<sup>2</sup> Kapitel 2.4 entspricht Kapitel 4.6 des Raumplanungsberichts Stand 21.10.16



Abbildung 8 ÖV-Erschliessungsgüte nach MPO  
[Quelle: Mobilitätsplan Olten, Stand: 15.05.2015]

Beschluss Projektteam

Da die Arbeiten am Projekt Sälipark 2020 zeitgleich mit der Erarbeitung des MPO durchgeführt werden, stellt der Sälipark ein Pilotprojekt dar. Der Stadtrat hat eine Übergangsregelung zum MPO beschlossen (Vorwirkung für Vorhaben mit 50 oder mehr Parkplätzen gestützt auf § 47 PBG), die Teilkonzepte und Umsetzung sind zurzeit noch in Arbeit.

Zudem muss beachtet werden, dass für die Verkaufsnutzung im Sälipark ein weitläufiges Einzugsgebiet besteht. Neben den Oltnerinnen und Oltnern kommt die Kundschaft zu grossen Teilen aus dem Umland. Hier kann nicht die gleiche Erschliessungsqualität berücksichtigt werden, da nicht alle Relationen so gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen sind wie das Stadtgebiet und die nähere Umgebung. Hinzu kommt, dass gerade am Samstag – dem Haupteinkaufstag – nur ein Halbstundentakt angeboten wird. Dementsprechend sind viele Einkaufskunden, besonders am Wochenende, auf den motorisierten Verkehr angewiesen.

Aus diesen Gründen wurden im Projektteam in Absprache mit Kontextplan, der Stadt Olten und dem Amt für Verkehr Kanton Solothurn betreffend Parkierung folgende Vorgaben beschlossen:

- Für die Verkaufsnutzung kommt der reduzierte Ansatz von 2.5 Parkfeldern pro 100 m<sup>2</sup> zur Anwendung. Dies entspricht einem Reduktionsfaktor von ca. 55% auf den Grenzbedarf der Norm (vgl. unten). Eine weitere Reduktion kommt nicht zur Anwendung.
- Die zukünftige Wohnnutzung wird autofrei konzipiert. Es werden weder Parkplätze für Bewohner noch zusätzliche Besucherparkplätze angeboten.
- Für alle übrigen Nutzungen kommen die Ansätze gemäss Norm SN 640 281 und die Reduktionsfaktoren gemäss MPO Standort-Typ B zur Anwendung.

Parkierung  
Verkaufsnutzung

Der zukünftige Mietermix des Säliparks ist noch nicht bekannt. Derzeit geht man davon aus, dass ca. 25 % der Verkaufsfläche (entspricht in etwa der Verkaufsfläche der Migros) den kundenintensiven und ca. 75 % den nicht kunden-

intensiv Nutzungen gemäss Norm zugeteilt werden können. Unter dieser Annahme ergibt sich einer Grenzbedarf von 804 Parkfeldern.

Unter Berücksichtigung des Standort-Typs C (minimal 50 % und maximal 80 % des Grenzbedarfs) ergibt dies einen Bedarf zwischen 402 und 644 Parkfeldern. Mit dem Standort-Typ B (maximal 60 % des Grenzbedarfs) ergibt sich ein maximal zulässiger Bedarf von 483 Parkfeldern für Einkaufskunden.

Mit dem im Projektteam beschlossenen Ansatz von 2.5 Parkfeldern pro 100 m<sup>2</sup> (unabhängig der Kundenintensität) resultieren 435 Parkfelder für Kunden.

Dieser Parkplatzbedarf entspricht einem Reduktionsfaktor von ca. 55% auf den Grenzbedarf von 804 Parkfeldern und liegt zwischen dem Minimum des Standort-Typs C und dem Maximum des Standort-Typs B.

Verkaufsnutzung	Anteil [%]	Fläche [m <sup>2</sup> ]	Grenzbedarf [Anz. PF]	Standort-Typ C		Standort-Typ B	
				Min [Anz. PF]	Max [Anz. PF]	Min [Anz. PF]	Max [Anz. PF]
kundenintensiv	25	4'342	348	174	279	140	209
nicht kundenintensiv	75	13'026	456	228	365	183	274
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>17'368</b>	<b>804</b>	<b>402</b>	<b>644</b>	<b>323</b>	<b>483</b>

Tabelle 8 Parkfeldbedarf Verkaufsnutzung gemäss SN 640 281

Parkierung übrige  
Nutzungen

Für alle übrigen Nutzungen (ausser Wohnen) kommen wie erwähnt die Ansätze gemäss Norm SN 640 281 und die Reduktionsfaktoren gemäss MPO Standort-Typ B zur Anwendung. Es werden für den Sälipark 2020 somit insgesamt 685 Parkfelder angeboten, davon 130 für Beschäftigte sowie 555 für Besucher und Kunden.

In Tabelle 9 ist eine Übersicht zur Zuordnung der Parkfelder zu den verschiedenen Nutzungen dargestellt. Die detaillierte Übersicht zur Parkfeldberechnung ist in Anhang 3 ersichtlich.

Nutzung	Beschäftigte Besucher [Anzahl PF]	
	Verkauf	60
Klubschule	3	35
Büro / FHNW	45	25
Hotel Arte	6	45
Pallas Klinik	7	7
Alterswohnen	6	6
Lager	3	2
<b>Summe</b>	<b>130</b>	<b>555</b>
<b>Total</b>	<b>685</b>	

Tabelle 9 Parkierung Sälipark 2020 – Anzahl Parkfelder in Abhängigkeit der Nutzung

Parkierungsanlagen  
Sälipark 2020

Die insgesamt 685 Parkfelder werden in drei zusammenhängenden Tiefgaragen angeboten. Neben den beiden bereits bestehenden Tiefgaragen Sälipark I und II wird eine zusätzliche Anlage mit 320 Parkfeldern etabliert [vgl. Abbildung 9]. Die städtebaulich unattraktiven Aussenparkplätze werden aufgehoben.



Abbildung 9 Parkierung Sälipark 2020

Verkehrsaufkommen  
Sälipark 2020

Die Ermittlung des prognostizierten Verkehrsaufkommens (einschliesslich Mehrverkehr) beruht auf den gewonnenen Erkenntnissen der Analyse des Ist-Zustandes. So wird für die Verkaufsnutzung das spezifische Verkehrspotential (SVP) – Fahrtenaufkommen pro Parkfeld – aus der Analyse verwendet. Andere Nutzungen werden anhand der Vorgaben aus Norm und Fachliteratur berücksichtigt [vgl. Anhang 4: Tabelle 22]. Die Anteile der Spitzenstunden am Verkehrsaufkommen werden nach Tabelle 23 bestimmt [vgl. Anhang 4].

Die detaillierte Berechnung des Verkehrsaufkommens ist im Anhang 5 dargestellt. Die Verteilung auf die verschiedenen Nutzergruppen ist in Tabelle 10 dargestellt.

Nutzung	Beschäftigte	Besucher
	[PW-Fahrten pro Tag]	
Verkauf	210	5'250
Klubschule	5	140
Büro / FHNW	110	90
Hotel Arte	15	180
Pallas Klinik	20	30
Alterswohnen	15	25
Lager	5	5
<b>Summe</b>	<b>380</b>	<b>5'720</b>
<b>Total</b>	<b>6'100</b>	

Tabelle 10 Verkehrsaufkommen Sälipark 2020 (DWV) in Abhängigkeit der Nutzung

Das Verkehrsaufkommen für den Sälipark 2020 beträgt 6'100 Fahrten pro Tag (DWV). Das entspricht einer Zunahme von 9 % gegenüber der heutigen Situation. Die im Vergleich zum Flächenzuwachs (Verkaufsfläche +30 %, Bürofläche +70 %) geringe Zunahme des Verkehrsaufkommens ist auf verschiedene Gründe zurückzuführen:

- Effektiv nimmt die absolute Zahl der Parkierungsmöglichkeiten mit 60 Parkfeldern leicht zu (+10 %).
- Für die Verkaufsnutzung werden verglichen mit heute nur fünf zusätzliche Parkfelder angeboten. Entsprechend ist das Angebot nahezu konstant.
- Das Angebot an Parkfeldern für die Beschäftigten im Perimeter wird stark reduziert. Trotz Zunahme der Bürofläche nimmt die Zahl um 65 Parkfelder ab.
- Neu etablierte Nutzungen werden möglichst autoreduziert realisiert. Die Wohnnutzung im Speziellen wird autofrei konzipiert.
- Die Parkierungsanlagen werden ab der 1. Minute bewirtschaftet. Damit nimmt die Attraktivität des Parkierungsangebots für die sogenannten ‚Kurzzeit-Besucher‘ (die zu einem Grossteil auch aus dem angrenzenden Quartier stammen) ab.

Während der Spitzenverkehrszeiten am Morgen und am Abend geht das Verkehrsaufkommen gegenüber 2015 leicht zurück. Dies ist in erster Linie auf die deutliche Reduktion der Anzahl Parkfelder für die Beschäftigten zurückzuführen, deren Fahrten vor allem auf die Spitzenstunden am Morgen und Abend entfallen.

Verkehrsumlegung  
Sälipark 2020

Für die Umlegung des zukünftigen Verkehrs wurde angenommen, dass sich dieser ähnlich dem heutigen Verkehrsaufkommen verteilt (vgl. Kapitel 2.3). Jedoch wird von folgenden Veränderungen gegenüber dem Ist-Zustand ausgegangen:

- Auf der Riggerbachstrasse wird neu eine Begegnungszone eingeführt, was die Reisegeschwindigkeiten deutlich verlangsamt.
- Die Ein-/Ausfahrt zur Parkierungsanlage befindet sich im Norden neu auf Höhe der Bifangstrasse, also rund 150 weiter östlich gegenüber heute. Damit liegt vom Postplatz aus gemessen die südliche Ein-/Ausfahrt über den Sälikreisel zukünftig näher als die nördliche Ein-/Ausfahrt.
- Der rege benutzte oberirdische Parkplatz (Freizeitland), der nur über die Riggerbachstrasse erreichbar ist, wird aufgehoben.
- Die Riggerbachstrasse wird zwischen dem Krummenackerweg und der Bifangstrasse unterbrochen (vgl. Raumplanungsbericht).

Aufgrund dieser Massnahmen wird angenommen, dass sich zukünftig das Verhältnis des Verkehrs über die nördliche Ein-/Ausfahrt zum Verkehr über die südlichen Ein-/Ausfahrt zu 50%-50% einstellen wird, gegenüber dem heutigen Verhältnis von 60%-40%.

Zudem wird angenommen, dass die ca. 500 Fz/Tag, die bisher über die zukünftig gesperrte Riggerbachstrasse verkehrten neu hauptsächlich über die Bifangstrasse verkehren werden (Rest via Sälistrasse in die südliche Parkhauszufahrt).

Für die Spitzenverkehrszeiten am Morgen und am Abend wird hingegen angenommen, dass sich keine Verkehrsverlagerung einstellt, da das Verkehrsnetz von Olten in den Spitzenzeiten stark ausgelastet ist und die oben aufgeführten Effekte dadurch geringeren Einfluss auf die Routenwahl haben.

Somit ergibt sich die folgende Verkehrsverteilung für den Sälipark 2020:

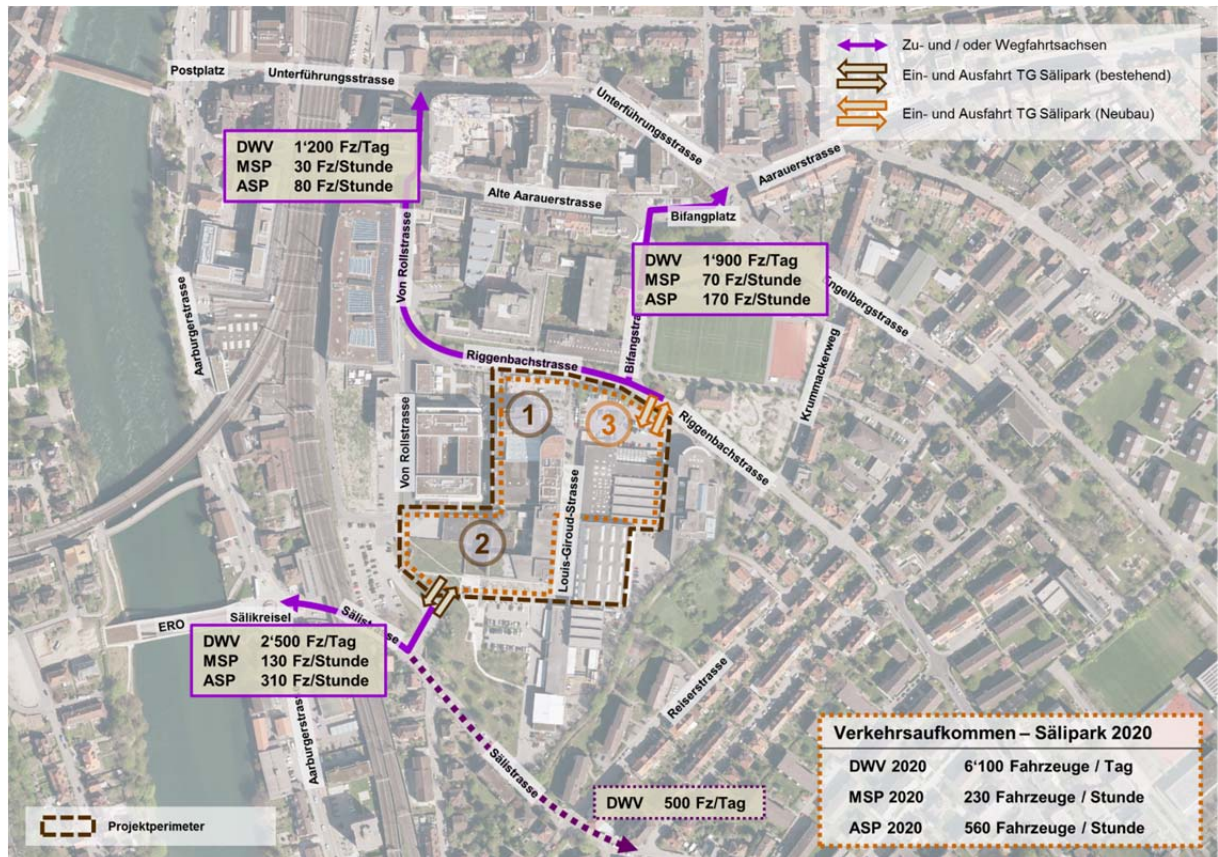


Abbildung 10 Verkehrsverteilung Sälipark 2020 (DWV)

Auswirkungen auf dem übergeordneten Netz

Zur Überprüfung der Auswirkungen des projektinduzierten Verkehrs auf das übergeordnete Netz werden die Veränderungen der Verkehrsmengen an den Anschlussknoten Bifangplatz, Postplatz und Sälikreisel bestimmt. Für das Gesamtverkehrsaufkommen wird auf die heutigen DTV-Werte zurückgegriffen [vgl. Kapitel 2.3]. Die Aufteilung des projektinduzierten Verkehrs auf die Anschlussknoten ist in Tabelle 11 dargestellt. Die prozentualen Anteile am Gesamtverkehr zeigt Tabelle 12.

*Auf eine Hochrechnung der Gesamtverkehrsaufkommen der Anschlussknoten auf das Jahr 2020 wird, im Sinne einer worst-case-Betrachtung, verzichtet. Das höhere Gesamtverkehrsaufkommen der Knoten (vgl. mit der heutigen Situation) würde einen Teil des Anstiegs des Anteils des projektinduzierten Verkehrs kaschieren. Zudem entspricht diese Annahme (Keine Zunahme des Gesamtverkehrsaufkommens) dem Ziel «Plafonierung des motorisierten Verkehrs» aus dem Mobilitätsplan Olten.*

Bezogen auf den Gesamtverkehr ist im Vergleich zur heutigen Situation eine leichte Zunahme des Anteils des projektinduzierten Verkehrs zu verzeichnen. Sowohl am Bifangplatz als auch am Sälikreisel sind Anstiege zwischen zwei und drei Prozentpunkten zu beobachten. Am Postplatz dagegen bleiben die Werte nahezu konstant. Auch der projektinduzierte Verkehr während der Spitzenstunden am Morgen und am Abend bleibt auf dem heutigen Niveau.

Insgesamt sind die Auswirkungen bezogen auf das übergeordnete Strassenetz in einem vertretbaren Bereich. In Tabelle 13 sind die Veränderungen aufgrund der Erweiterung des Sälipark dargestellt.

Verkehrsverteilung		Verkehrsaufkommen Sälipark 2020		
		DWV [Fz/Tag]	MSP [Fz/Stunde]	ASP [Fz/Stunde]
Bifangplatz	31%	1'900	70	170
Postplatz	20%	1'200	30	80
Sälikreisel	41%	2'500	130	310
Quartierverkehr	8%	500	-	-
<b>Summe</b>	<b>100%</b>	<b>6'100</b>	<b>230</b>	<b>560</b>

Tabelle 11 Verteilung des projektinduzierten Verkehrs Sälipark 2020 (DWV)

Anschlussknoten	Anteil am Gesamtverkehr 2020		
	DWV [%]	MSP [%]	ASP [%]
Bifangplatz	8.5	5.6	11.1
Postplatz	3.1	1.2	3.0
Sälikreisel	6.3	5.1	11.5

Tabelle 12 Anteile des Verkehrs Sälipark 2020 (DWV) am Gesamtverkehr (DTV)

Anschlussknoten		Veränderung der Anteile		
		DWV [%]	MSP [%]	ASP [%]
Bifangplatz	31%	2.7	-1.6	-0.7
Postplatz	20%	0.4	-0.4	-0.4
Sälikreisel	41%	2.1	-1.2	-0.7

Tabelle 13 Veränderungen der Anteile Sälipark 2020 (DWV) am Gesamtverkehr

### 3 Massnahmen

#### 3.1 Massnahmen im Bereich MIV

Reduziertes Parkfeldangebot	<p>Kernmassnahme im Bereich des motorisierten Verkehrs stellt das reduzierte Parkfeldangebot dar [vgl. Kapitel 2.4]. So wird beispielsweise für die Beschäftigten des Areals gerademal 20 % des ermittelten Grenzbedarfs realisiert. So kann vor allem der spitzenstundenrelevante Verkehr reduziert werden.</p> <p>Insgesamt werden 685 Parkfelder in drei zusammenhängenden Tiefgaragen angeboten. Neben den beiden bereits bestehenden Tiefgaragen Sälipark I und II wird eine zusätzliche Anlage mit 320 Parkfeldern etabliert. Die städtebaulich unattraktiven Aussenparkplätze werden aufgehoben. Insgesamt entstehen 60 zusätzliche Parkfelder. Erschlossen wird die Parkierungsanlage via Riggerbachstrasse im Norden und via Sälistrasse im Süden.</p>
Parkfeldbewirtschaftung	<p>Die Bewirtschaftung der Parkfelder innerhalb des Perimeters ist die zweite wichtige Massnahme zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens. Im Gegensatz zum Ist-Zustand werden neu sämtliche Parkfelder mit Inbetriebnahme ab der 1. Minute bewirtschaftet. Die Höhe der Gebühren wird als Spannweite im Zuge des Projekts Mobilitätsplan Olten oder im Baugesuchsverfahren festgelegt.</p>
Ausstattung der Parkierungsanlagen	<p>Neben der üblichen Ausstattung von Tiefgaragen (Ticketautomaten etc.) werden die Voraussetzungen für die Installation von Ladestationen für Elektroautos und E-Scooter bereitgestellt. So wird die Flexibilität gewährleistet um auf zukünftige Entwicklungen reagieren zu können.</p> <p>An den Zu- und Wegfahrten der Parkierungsanlage werden Barrieren etabliert. Für die Tiefgaragenzufahrt Riggerbachstrasse wird Rückstauraum innerhalb des Areals angeboten. So können die Beeinträchtigungen auf der Riggerbachstrasse an verkaufsintensiven Tagen minimiert werden.</p>
Verkehrstechnische und gestalterische Anpassungen von Knoten und Strassen	<p>Im Rahmen des Projekts sind keine verkehrstechnischen Anpassungen von Knoten vorgesehen. Zur Entlastung des angrenzenden Quartiers werden von der Stadt Olten verschiedene flankierende Massnahmen realisiert [vgl. Raumplanungsbericht, Kapitel 5].</p>
Fahrtenkontingente, Steuerung der Arealausfahrt	<p>Basierend auf der maximal zulässigen Anzahl Parkfelder wurde ein prognostiziertes Verkehrsaufkommen von 6'100 Fahrten pro Tag (weniger als 10 % Mehrverkehr) ermittelt. Während der Spitzenstunden am Morgen und am Abend bleibt das Verkehrsaufkommen auf dem heutigen Niveau, so dass an den neuralgischen Punkten (Bifangplatz, Postplatz, Sälikreisel) kein wesentlicher Mehrverkehr entsteht. Während der Abendspitze dürfen vom Areal maximal 600 Fahrzeuge pro Stunde ausfahren. Zur Kontrolle ob die gesteckten Ziele erreicht werden, werden Schwellwerte und entsprechende Massnahmen bei Nichteinhaltung definiert [vgl. Kapitel 4].</p>
Car-Sharing / Mobility	<p>Im heutigen Zustand gibt es einen Mobility-Standort mit zwei Fahrzeugen auf der Louis Giroud-Strasse. Mit Realisierung des Projekts werden sämtliche Abstellplätze für den motorisierten Verkehr in der (zusammenhängenden) Tiefgarage angeboten. Somit werden auch die Mobility-Standplätze verlegt.</p> <p>Das heutige Angebot bezieht sich zu einem Teil auf die Arealnutzung zu einem anderen Teil aber auch auf das angrenzende Areal. Mit Etablierung der Wohnnutzung im Sälipark wird die Nachfrage nach einem Car-Sharing-Angebot zunehmen. Das Angebot ermöglicht den Bewohnern trotz des Verzichts auf ein eigenes Auto uneingeschränkt mobil zu sein. Auch für die Betriebe im Sälipark Areal wird durch ein Car-Sharing-Angebot ermöglicht ihren Mitarbeiter für Geschäftsfahrten eine Alternative zum eigenen Fahrzeug oder zum Geschäftsauto zu bieten. Somit können Firmen auch mit einem reduzierten Parkplatzangebot auskommen.</p>

Im Rahmen des Baugesuchs ist der Bedarf unter Berücksichtigung der Zunahme der Nutzungsdichte auf dem Areal zu überprüfen.

### 3.2 Massnahmen zur Förderung des ÖV<sup>3</sup>

#### Busangebot heute

Der öffentliche Verkehr spielt eine entscheidende Rolle für die künftige Verkehrserschliessung. Bereits heute ist der Sälipark mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar [vgl. Abbildung 11]. Die Haltestelle ‚Sälipark‘ auf der Riggbachstrasse wird durch Busse der Linie 503 bedient, die in folgenden Relationen verkehren:

- Bornfeld - Olten Bahnhof - Starrkirch-Wil, Meierhof
- Meierhof, Starrkirch-Wil - Olten Bahnhof - Kleinholz

Die Busse verkehren derzeit nur während der Hauptverkehrszeiten (6-8 Uhr; 9-10 Uhr; 12-15 Uhr; 17-20 Uhr) im Viertelstundentakt. Dabei unterscheidet sich jedoch z.T. die Linienführung der Busse der Linie 503. Aufeinanderfolgende Busse verkehren auf unterschiedlichen Relationen bzw. zu unterschiedlichen Zielen (Linie 503 verkehrt heute in sechs verschiedenen Varianten). Demnach lässt nur eine optimistische Auslegung des aktuellen Fahrplans der Linie 503, unter Berücksichtigung kleiner Einschränkungen, den Schluss zu, dass zwischen den Zielen Bahnhof Olten und Sälipark ein Viertelstundentakt angeboten wird. Man kann aber nicht von einem Viertelstundentakt für die gesamte Linie 503 (alle Haltestellen) sprechen. Zudem wird am Samstag, einem der Haupteinkaufstage im Sälipark, nur ein Halbstundentakt (ganztags) angeboten.

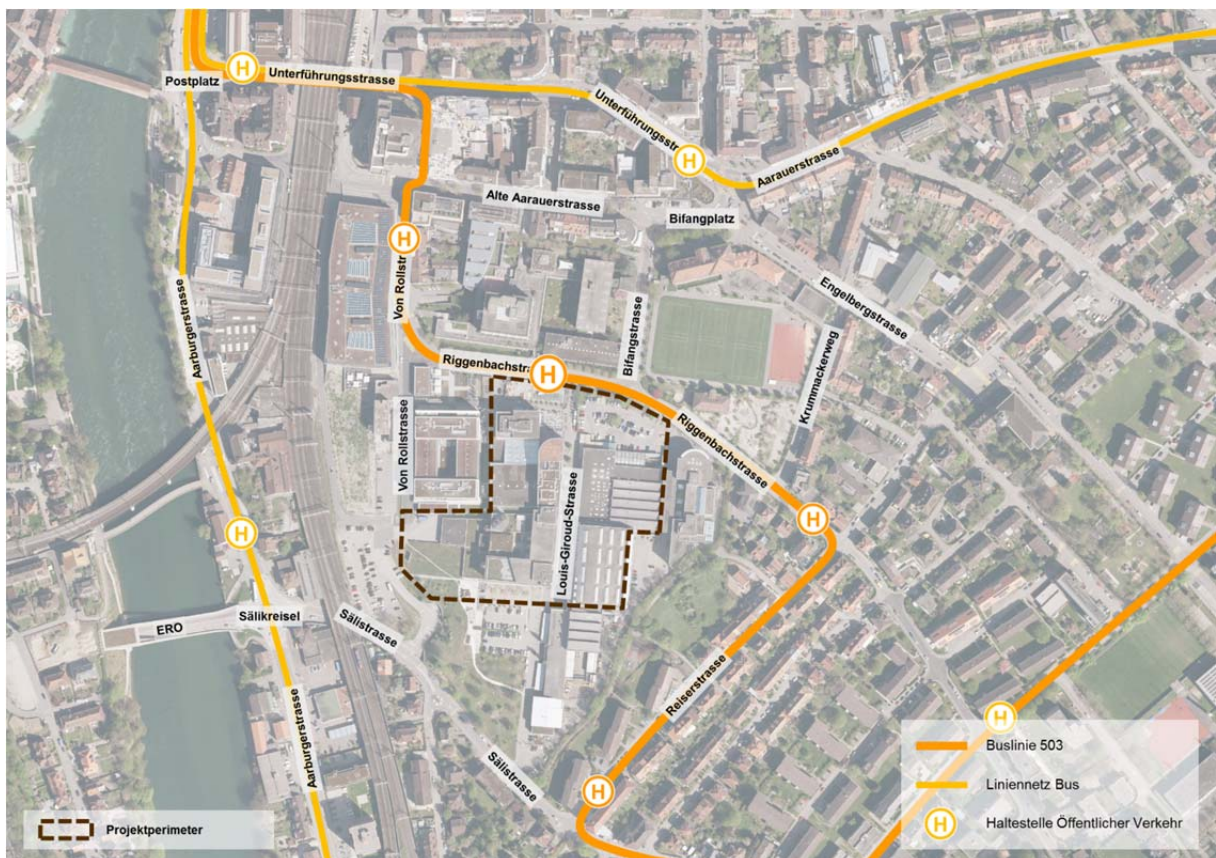


Abbildung 11 Liniennetz öffentlicher Verkehr

<sup>3</sup> Kapitel 3.2 entspricht Kapitel 4.9 des Raumplanungsberichts Stand 21.10.16

Mindeststandard für ÖV-  
Erschliessung bei PE

Gemäss Richtplan werden für publikumsintensive Einrichtungen (PE) Mindeststandards für die Erschliessung definiert. Demnach muss im Minimum ein Viertelstundentakt vorliegen. Das entspricht dem Standort-Typ C (ÖV-Güteklasse C) gemäss aktueller Norm SN 640 281.

Busangebot  
Sälipark 2020

Der Ausbau des Busangebotes ist eingebettet in den Mobilitätsplan Olten und die Angebotsplanung des Kantons. Ziel ist es, ganztags im Minimum einen Viertelstundentakt anzubieten. Neben der Taktverdichtung zielen die Massnahmen vor allem auf eine Verbesserung der Qualität und des Komforts. Wichtig dabei ist, dass Gebiete mit hohem Kundenpotential für die Verkaufsnutzung im Sälipark abgeholt werden. Die Rahmenbedingungen für das zukünftige Busangebot (Minimum Viertelstundentakt) werden in den Sonderbauvorschriften (§ 14) geregelt. Die Konkretisierung – insbesondere die finanzielle Beteiligung des Investors – erfolgt in einem separaten privatrechtlichen Vertrag mit den beteiligten Akteuren.

Das Buskonzept für die Region Olten wird aktuell überarbeitet. Gemäss derzeitigem Planungsstand steht ein Lösungsansatz in Diskussion, der die ÖV-Erschliessung für den Sälipark ab der Riggbachstrasse verbessert und für den Bereich Giroud Olma von Süden her ab der Sälistrasse. Demnach soll die künftige ÖV-Erschliessung des Säliparks mit 3 Buslinien erfolgen<sup>4</sup>:

- Buslinie aus dem Gäu nach Dulliken Zentrum, welche ab Olten Bahnhof wie heute via Unterführungs- und Aarauerstrasse geführt wird. Im Abschnitt von Rollstrasse bis Bifangplatz verkehrt sie jedoch neu in beiden Richtungen via Riggbach- und Bifangstrasse. Dies bedingt eine neue Haltestelle im Bereich Bifangplatz. Vorgesehen ist der **15-Min.-Takt**.
- Buslinie ab dem Bornfeld via Olten Bahnhof und Starrkirch-Will in den Meierhof. Sie verkehrt via von Roll-/Riggbachstrasse. Vorgesehen ist der **30-Min.-Takt**.
- Buslinie ab Olten Südwest bis Sälipark mit einer Schlaufenfahrt via Bifangplatz-Bifangstrasse-Riggbachstrasse-von Rollstrasse. Es steht noch nicht fest, in welcher Richtung die Schlaufe befahren wird. Vorgesehen ist der **30-Min.-Takt**.

An der Haltestelle "Sälipark" halten gemäss neuem Buskonzept stündlich 8 Busse pro Richtung. Die Bifangstrasse muss für den ÖV in beide Richtungen befahrbar sein. Die Lage einer neuen Haltestelle im Bereich Bifangplatz ist auf Projektstufe noch zu präzisieren. Die Haltestellen "Sälipark" und "Fachhochschule" müssen den Halt von Gelenkbussen ermöglichen.

Eine weitere Buslinie ist vorgesehen ab dem Bornfeld via Olten Bahnhof–Sälikreisel–Sälistrasse–Fustlig weiter über Starrkirch-Will und Lehmgrube nach Dulliken Zentrum. Sie verkehrt im 30-Min.-Takt und erschliesst in 1. Priorität das Giroud Olma-Areal ab einer noch festzulegenden Haltestelle in der Sälistrasse (Höhe Louis-Giroud-Strasse), in 2. Priorität auch den Sälipark (Fussdistanz ca. 300m).

Eine weitere Erhöhung des Komforts für die Nutzerinnen und Nutzer wird erreicht, indem ein Abfahrtsinformationssystem an den Ausgangsbereichen des Säliparks etabliert wird.

Weitere Massnahmen im  
ÖV

Zusätzlich zu den Massnahmen im Angebot und Infrastruktur sind Massnahmen im Bereich Service und Kommunikation zu ergreifen [vgl. Kapitel 3.5].

<sup>4</sup> Mit dem neuen Buskonzept kommt es zu Veränderungen bei bestehenden Linienführungen und der Verknüpfung von Linienästen. Die künftigen Liniennummern korrespondieren nicht zwingend mit den heutigen Bezeichnungen. Deshalb werden die Buslinien gemäss neuem Konzept in Kurzform verbal beschrieben.



Weiter kann bei der Veloparkierung zwischen Langzeit- und Kurzzeit-Abstellplätze unterschieden werden, wobei sich Nutzergruppen und Anforderungen unterscheiden.

Langzeit-Abstellplätze

Der grösste Teil der Abstellplätze (70%) für die Bewohner und Beschäftigten des Areals sind als Langzeit-Veloabstellplätze bereitzustellen. Neben dem Witterungsschutz ist vor allem auf einen hohen Schutz vor Diebstahl und Vandalismus zu achten. Entsprechend sind hier geschlossene Anlagen vorzuziehen. Weiter ist ein Teil der Abstellplätze auch für Spezialvelos und Veloanhänger bereitzustellen. Durch Bereitstellen eines Stromanschlusses zum Laden von Elektrowelos kann der Standard weiter erhöht werden. Bei Anlagen für die Beschäftigten empfiehlt sich zusätzlich Umkleidekabinen mit Duschen und Schliessfächer für die Veloausrüstung anzubieten.

Kurzzeit-Abstellplätze

Kurzzeit-Veloabstellplätze sind in erster Linie für die Besucher und Kunden des Areals bereitzustellen, aber zu einem Teil auch für Bewohner und Beschäftigte. Die Kurzzeit-Abstellplätze können in offenen Anlagen etabliert werden. Dabei ist darauf zu achten, dass die Anlagen vom öffentlichen Raum einsehbar sind und dass Velorahmen angeschlossen werden können. Zur Erhöhung des Komforts sollte mindestens die Hälfte der Stellplätze überdacht werden. Zudem sind auch hier Abstellflächen für Spezialvelos und Anhänger bereitzustellen.

Eine Zusammenfassung der Anforderungen, welche die verschiedenen Nutzergruppen an die Abstellanlagen stellen, sind in der SN 640 065 (Leichter Zweiradverkehr – Parkieren: Projektierung von Veloparkierungsanlagen; 2011) und im Handbuch für Veloparkierung (Empfehlungen zu Planung, Bau und Betrieb) vom Bundesamt für Strassen (ASTRA 2007) definiert.

Anzahl Veloabstellplätze

Der Bedarf für Veloabstellplätze ermittelt sich unter Berücksichtigung der Norm SN 640 065 (Leichter Zweiradverkehr – Parkieren: Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen). Dabei ist darauf hinzuweisen, dass der definitive Bedarf derzeit noch nicht abschliessend bestimmt werden kann. Zum einen ist der Bedarf für die Nutzung Alterswohnen davon abhängig, wie gross der Anteil an Pflegezimmern und eigenständigen Wohnungen ist. Das trifft auch auf den Bedarf für die Verkaufs- und Büronutzung zu. Neben dem theoretisch ermittelten Bedarf muss hier auch das tatsächliche Nutzerverhalten (Nachfrage nach Veloabstellplätzen) berücksichtigt werden. Wichtig ist, dass man in der aktuellen Planungsphase bereits die Flächen für mögliche Parkierungsanlagen sichert. Für die spätere Realisierung empfiehlt sich ein etappiertes Vorgehen.

Eine Übersicht zu den Berechnungsgrundlagen gibt die Tabelle 28 im Anhang 7. Für das Areal ergibt sich nach derzeitigem Planungsstand (Stand Richtkonzept) ein Bedarf von 1'000 Veloabstellplätzen [vgl. Tabelle 14].

Nutzung	Anzahl Abstellplätze		
	Bewohner Beschäftigte	Besucher Kunden	Total
Verkauf <sup>1</sup>	170	280	450
Büro / Dienstleistung	105	85	190
Hotel Arte <sup>2</sup>	60	15	75
Pallas Klinik	30	-	30
Klubschule	5	75	80
Alterswohnen	40	135	175
<b>Total</b>	<b>410</b>	<b>590</b>	<b>1'000</b>

<sup>1</sup> Verkaufsfläche Migros (ca.4'000m<sup>2</sup>) wird als kundenintensiv berücksichtigt  
<sup>2</sup> Für das Hotel Arte wird nach Hotelnutzung und Konferenz unterschieden

Tabelle 14 Angebot Veloabstellplätze Sälipark 2020 in Abhängigkeit der Nutzung

Die nachfolgende Abbildung zeigt einen Ausschnitt aus dem Richtprojekt Umgebung zum Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften mit einer möglichen Anordnung der Veloabstellplätze.



Abbildung 13 Mögliche Anordnung der Veloabstellplätze (blau)

#### Kunden Verkauf

Knapp 30 % der Abstellplätze sind für die Kunden im Verkauf bereitzustellen. Diese werden in Gruppen dezentral und auf die verschiedenen Zugänge ausgerichtet angeordnet. So werden neben den beiden Zugängen im Norden und Süden auch in der «Gasse» Abstellanlagen vorgesehen. Die Abstellanlagen für Verkaufskunden können mit denen für die Besucher der Klubschule und für die Besucher / Kunden der Dienstleistungsbetriebe (Büronutzung) kombiniert werden. Dabei ist jedoch darauf zu achten, dass für jede der Nutzergruppen ein ausreichendes Angebot bereit steht. Insgesamt sind knapp 450 Abstellplätze im Aussenraum zu etablieren. Mindestens 50 % dieser Abstellplätze sind zu überdachen. Zudem ist bei den Abstellplätzen für die Verkaufskunden ein Teil für Veloanhänger und Spezialvelos (z.B. Lastenvelos) bereitzustellen. Als Parkiersystem empfehlen sich Anlehnbügel.

#### Bewohner und Beschäftigte

Für die Abstellplätze der Bewohner und Beschäftigten sind sogenannte «in-house» Lösungen möglich. So ist geplant, die Abstellplätze für die Beschäftigten in einer grossen Velogarage unterhalb der Piazza anzuordnen. Der Zugang erfolgt über eine befahrbare Rampe von der Riggerbachstrasse aus (im Bereich der ehemaligen Zufahrt zur Tiefgarage Sälipark I). Die Velogarage wird hell und übersichtlich gestaltet. Aufgrund der langen Abstellzeiten (in der Regel mehr als vier Stunden) sind hier neben Schieberinnen auch doppelstöckige Anlagen als Parkiersystem möglich. Circa 10 % der Veloabstellplätze sind für Anhänger und Spezialvelos zu reservieren.

Der Veloraum für die Wohnnutzung wird im Bereich des Zugangs für die Bewohner etabliert. Neben den Abstellplätzen für die Bewohner ist hier auch ein Bereich für die Stellplätze der Wohnbesucher und der Besucher der Alterswohnungen denkbar. Für die Wohnnutzung sind nach derzeitigem Planungsstand 135 Abstellplätze notwendig. Der für Spezialvelos zu reservierende Anteil bei der Wohnnutzung beträgt 20 %.

Generell sind die Abstellanlagen für Bewohner und Beschäftigte zu 100 % witterungsgeschützt zu erstellen und mit Stromanschluss für das Laden von Elektro-

---

Besucher Pallas und Hotel Arte	<p>velos zu versehen. Für die Beschäftigten kann durch zusätzliche Angebote wie Umkleidekabinen und Duschen sowie durch Ablagemöglichkeiten für Helm, Velokleidung etc. der Komfort deutlich erhöht werden.</p> <p>Für die Pallas Klinik und das Kongresszentrum werden vorerst keine separaten Abstellplätze bereitgestellt. Der Betrieb der Pallas Klinik entspricht dem einer Tagesklinik, so dass wenig bis kein Besucherverkehr zu erwarten ist. Weiter ist die Wahrscheinlichkeit, dass Patienten mit dem Velo kommen, verschwindend gering. Das Kongresszentrum wird zumeist für regionale und überregionale Events genutzt, so dass Besucher in der Regel mit dem Zug oder dem Bus anreisen. Für das Hotel Arte wird eine kleine Anzahl an Besucherabstellplätzen angeboten, wenngleich der Grossteil der Besucher als Reisegruppe mit dem Car oder als Teilnehmer einer Tagung mit dem Zug anreist. Die Abstellplätze werden im Eingangsbereich etabliert.</p>
Etappierte Realisierung	<p>Im Rahmen des Baugesuchs werden die definitiven Standorte sowie die Ausstattung der einzelnen Abstellanlagen für die verschiedenen Nutzergruppen definiert.</p> <p>Wie bereits erwähnt, ist die Bedarfsermittlung für die Veloparkierung mit gewissen Unsicherheiten behaftet. Je nach Nutzungsintensität und Einzugsgebiet der jeweiligen Nutzung kann der tatsächliche Bedarf variieren. Dementsprechend empfiehlt sich eine schrittweise Realisierung. Mit Inbetriebnahme sollten zunächst ein bis zwei Drittel des theoretisch ermittelten Bedarfs erstellt werden. Nach regelmässiger Überprüfung der Auslastung der Abstellanlagen kann die Zahl der Abstellplätze dann weiter erhöht werden [vgl. Kapitel 4.1]. Lediglich für die Wohnnutzung sollten 100 % der Abstellanlagen bereits bei Fertigstellung realisiert sein.</p>
Weitere Massnahmen	<p>Die Abstellanlagen werden in regelmässigen Abständen auf Sauberkeit und Funktionsfähigkeit hin überprüft. So wird ein hoher Komfort gewährleistet. Die Etablierung weiterer serviceorientierter Massnahmen wird im Rahmen des Bauprojektes geprüft. Neben einer Velowerkstatt können das Angebote wie ein Veloverleih sein. Neben den Bewohnern können auch die Beschäftigten des Areals von derartigen Dienstleistungen profitieren.</p>

### 3.4 Massnahmen zur Förderung des Fussverkehrs

Fussverbindungen innerhalb des Areals und Anbindung an das übergeordnete Netz	<p>Innerhalb des Areals wird eine gute Durchwegung gewährleistet. Die Wegverbindungen werden attraktiv und sicher gestaltet. Die Louis Giroud-Strasse als zentrale Erschliessungsachse stellt die Anbindung an das übergeordnete Netz dar. Die Anknüpfungspunkte an das Quartier sind so gelegt, dass ein durchgängiges Wegnetz entsteht. Weiter wird dem barrierefreien Zugang zur Haltestelle Sälipark besondere Beachtung geschenkt.</p>
---	---

### 3.5 Service, Kommunikations- und Informationsmassnahmen

Diese Massnahmen dienen der Sensibilisierung der Nutzer des Areals. Es werden Möglichkeiten aufgezeigt, wie die tägliche Mobilität organisiert werden kann, ohne dabei das eigene Auto zu nutzen. Zudem werden Anreize für eine Verkehrsverlagerung geboten. Dabei wird nach Anreizen zum Umstieg auf den Umweltverbund (öffentlicher Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr), nach Organisationsmassnahmen zur effizienteren Nutzung des motorisierten Verkehrs sowie nach Service-Dienstleistungen und Informationsmassnahmen unterschieden. Die definitive Auswahl des Massnahmenpaketes erfolgt im Rahmen des Baugesuchs.

Nachfolgend sind Massnahmen für den Umstieg zum Umweltverbund aufgeführt:

<b>Anreize zum Umstieg auf den Umweltverbund</b>	
<b>Massnahme</b>	<b>Nutzergruppe</b>
ÖV-Gutscheine als Bestandteil der Miete	Bewohner
Jobticket	Beschäftigte
Cargo-Bike (Lastenvelo) zum Ausleihen	Kunden Verkauf
<b>Organisationsmassnahmen zur effizienteren Nutzung des MIV</b>	
<b>Massnahme</b>	<b>Nutzergruppe</b>
Car-Sharing (Mobility Standplatz, Mobility@home etc.)	Bewohner Beschäftigte (Dienstfahrten)
Tool zum Bilden von Fahrgemeinschaften	Bewohner Beschäftigte Besucher Hotel
E-Scooter zum Ausleihen	Beschäftigte
<b>Service-Dienstleistungen und Informationsmassnahmen</b>	
<b>Massnahme</b>	<b>Nutzergruppe</b>
Vergünstigter Kurierdienst	Bewohner Kunden Verkauf
Hauslieferdienst mit Empfang und Aufbewahrung von Warenlieferungen	Bewohner
Infomappe Mobilität für Zuzügler und Neuanstellungen	Bewohner Beschäftigte
Sensibilisierungsmassnahmen (z.B. Bike to Work)	Alle

Tabelle 15 Massnahmen im Bereich Service-Dienstleistungen und Information

## 4 Monitoring und Controlling, Steuerungsmassnahmen

### 4.1 Monitoring und Controlling

Zweck	<p>Durch das Monitoring und Controlling wird geprüft, ob die in den vorherigen Kapiteln getroffenen Annahmen der beobachtbaren Realität entsprechen und ob die Zielsetzung erreicht werden kann. Eine zentrale Rolle spielt dabei das Verkehrsaufkommen des motorisierten Verkehrs. Bildet doch v.a. dieses für die Beurteilung der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes und der durch die Projekte im Bereich Verkehr ausgelösten Umweltbelastung eine wesentliche Grundlage.</p> <p>Das Monitoring und Controlling sowie die im Mobilitätskonzept aufgeführten Massnahmen können von der Stadt Olten als Auflage in der Baubewilligung bzw. als öffentlich-rechtliche Verpflichtung im Grundbuch festgesetzt werden.</p>
Indikatoren / Schwellenwerte MIV	<p>Bei der Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen des Projektes sind zwei Themenbereiche massgebend – der Einfluss auf die Quartierbevölkerung und der Einfluss auf die Funktionsfähigkeit (Leistungsfähigkeit) des umliegenden Kantonsstrassennetzes.</p> <p>Für die Bevölkerung ist es wichtig, dass das tatsächliche Verkehrsaufkommen im Jahresdurchschnitt auf dem prognostizierten Niveau liegt (Schwellenwert 1). Damit die Funktionsfähigkeit des Strassennetzes gewährleistet werden kann, sind in erster Linie die Verkehrsbelastungen während der Hauptverkehrszeiten von Montag bis Freitag relevant (Schwellenwert 2).</p> <p>Generell sind im Jahresmittel maximal 6'100 Fahrten pro Werktag (Montag bis Samstag) und 600 Ausfahrten pro Stunde während der Abendspitze (Montag bis Freitag von 16.00 bis 18.30 Uhr) zulässig. Für die beiden Themenbereiche werden nachfolgend Schwellenwerte definiert. Bei Nichteinhaltung der Schwellenwerte sind Massnahmen gemäss Mobilitätskonzept zu ergreifen. Die Massnahmen sind noch nicht abschliessend definiert, werden aber im Rahmen des Baugesuchs rechtsverbindlich festgehalten.</p> <p>Schwellenwert 1 – Das prognostizierte Verkehrsaufkommen von 6'100 Fahrten pro Tag (DWV – Montag bis Samstag) darf im Jahresmittel nicht überschritten werden.</p> <p><i>Das tatsächliche Verkehrskehrsaufkommen unterliegt Schwankungen über den Jahres- und Wochenverlauf. Diese Schwankungen können in der Prognose nicht abgebildet werden. Mit Bildung des werktäglichen Jahresdurchschnitts (Summe aller täglichen Verkehrsaufkommen von Montag bis Samstag bezogen auf die Anzahl Tage) wird dem Rechnung getragen.</i></p> <p>Schwellenwert 2 – Der Schwellenwert von 600 Ausfahrten pro Stunde während der Abendspitze (Montag bis Freitag von 16.00 bis 18.30 Uhr) darf an maximal 5 Tagen pro Jahr überschritten werden.</p> <p><i>Zusätzlich zu den normalen Schwankungen des Verkehrsaufkommens während einer Woche kommt es an Tagen vor gesetzlichen Feiertagen oder auch an einzelnen Tagen in der (verkaufsintensiven) Vorweihnachtszeit zu einer erhöhten Anzahl Fahrten während den Spitzenstunden. Für den Kanton Solothurn sind durchschnittlich zehn gesetzliche Feiertage pro Jahr zu berücksichtigen. Die Zahl der zu berücksichtigenden verkaufsintensiven Ereignisse wird auf fünf Tage festgelegt.</i></p>
Erhebungsmethode MIV	<p>Das tatsächliche Verkehrsaufkommen wird überwacht. Mittels Auswertung der Schrankenanlagen an der Zu- und Wegfahrten kann das Verkehrsaufkommen erhoben und ausgewertet werden.</p>

---

	<p>Für den Schwellenwert 1 wird die Summe aller Fahrten eines Jahres unter Berücksichtigung der Tage von Montag bis Samstag gebildet und über die Anzahl zu berücksichtigender Tage pro Jahr der Jahresdurchschnitt ermittelt. Dieser Wert darf 6'100 Fahrten pro Tag nicht überschreiten.</p> <p>Für den Schwellenwert 2 werden die Anzahl Ausfahrten während der Abendspitze (16.00 bis 18.30 Uhr) ermittelt. Diese dürfen an maximal 5 Tagen pro Jahr den pro Tag gemittelten Wert von 600 Ausfahrten pro Stunde überschreiten.</p> <p>Der Bauherr ist verpflichtet eine jährliche Auswertung der Zu- und Wegfahrten zu erstellen und sie an die entsprechende Behörde weiterzuleiten. Bei Überschreitung der Schwellenwerte sind Massnahmen gemäss Kapitel 0 zu ergreifen.</p>
Indikator Velo	<p>Voraussetzung für eine etappierte Realisierung der Veloparkierung ist eine regelmässige Überprüfung der Auslastung. Dazu sind die abgestellten Velos zu erheben. Eine entsprechende Erhebung ist einmal pro Jahr, in den Monaten Mai / Juni durchzuführen. Dabei sind die Hinweise gemäss dem Handbuch für Veloparkierung zu berücksichtigen. Bei einer Auslastung von 80 % sind die Anlagen entsprechend zu erweitern.</p>
Periodizität	<p>Die Auswertungen der Schrankenanlagen sind zunächst jährlich durchzuführen. Bei Einhaltung der Schwellenwerte kann ab dem dritten Jahr auf einer Erhebung des Verkehrsaufkommens (MIV) verzichtet werden.</p> <p>Die Überprüfung der Auslastung der Veloabstellanlagen ist solange jährlich durchzuführen bis alle Veloabstellplätze realisiert wurden.</p>

## 4.2 Rückfallebene

	<p>Bei Überschreitung der Schwellenwerte aus dem Monitoring sind Massnahmen zu ergreifen um die gesteckten Ziele zu erreichen. Die Massnahmen sind im Rahmen des Baugesuchs verbindlich festzulegen. Nachfolgend werden mögliche Massnahmen kurz erläutert.</p>
Überschreitung Schwellenwert 1 (DWV 6'100)	<p>Bei der Überschreitung von Schwellenwert 1 (DWV im Jahresmittel) sind folgende Massnahmen umzusetzen:</p> <p><i>Überschreitung 1. Jahr:</i></p> <p>Durchführung einer detaillierten Untersuchung zur Auslastung und Nutzungshäufigkeit der Abstellplätze für den motorisierten Verkehr in Abhängigkeit der Nutzung. Durch den Vergleich mit dem prognostizierten Verkehrsaufkommen können Ursachen für die Überschreitung identifiziert werden und entsprechende Massnahmen aus dem Bereich Service, Kommunikation und Information definiert werden, die anschliessend umzusetzen sind.</p> <p><i>Überschreitung 2. Jahr:</i></p> <p>Erhöhung der Parkplatzgebühren für die erste und zweite Stunde. So wird das Parkieren für kürzere Zeiten unattraktiver und die Zahl der Fahrten pro Tag und Parkfeld kann reduziert werden.</p> <p><i>Überschreitung 3. Jahr:</i></p> <p>Temporäre Sperrung von Parkfeldern (nur werktags oder am Samstag oder saisonal) reduziert das Parkierungsangebot zeitweise. So können die Fahrten im Jahresmittel reduziert werden. Die Anzahl zu sperrender Parkfelder sowie die Dauer werden unter Berücksichtigung der Höhe der Fahrtenüberschreitung ermittelt. Über das spezifische Verkehrspotential eines Parkfeldes in Abhängigkeit der Nutzung kann die zu erwartende Wirkung der Sperrung der Parkfelder ermittelt werden.</p>
Überschreitung Schwellenwert 2 (ASP 600 Fz/h)	<p>Bei der Überschreitung von Schwellenwert 2 (Abendspitze von Montag bis Freitag) ist der ausfahrende Verkehr zu dosieren (Ausfahrtdosierung).</p> <p>Die Steuerung der ausfahrenden Fahrzeuge (Ausfahrtdosierung) trägt zur Stabilisierung des Verkehrsflusses auf dem übergeordneten Netz bei. Die relevanten Anschlussknoten können so entlastet werden. Die Dosierung erfolgt über die Frequenz der Schrankenanlage. Die Verkehrsmenge, die mit Dosierung die Parkierungsanlage verlassen darf, wird während der Abendspitze (16.00 bis 18.30 Uhr) auf 600 Fahrten pro Stunde limitiert.</p> <p>Kann das gesetzte Ziel mit dieser Massnahme nicht erreicht werden, sind Parkfelder dauerhaft zu reduzieren.</p>
Fristen für Sanierung	<p>Die Massnahmen sind innerhalb von drei Monaten umzusetzen.</p>

## 5 Finanzierung und Umsetzung

### Umsetzung

Zur erfolgreichen Umsetzung des Mobilitätskonzeptes ist eine Projektorganisation notwendig. So wird sichergestellt, dass das Thema Mobilität auch langfristig verfolgt sowie die erwünschte Entwicklung und die Zielsetzungen im Bereich Mobilität erreicht werden. Entsprechend muss das Thema auch organisatorisch verankert werden. Es sind Verantwortungsträger (Mobilitätsmanager) innerhalb des Areals zu definieren sowie Ressourcen und Qualität für Einführung, Umsetzung und den Betrieb von Mobilitätsmassnahmen zu sichern. Die verschiedenen Aufgaben in Bezug zur Mobilität werden in einem Pflichtenheft für den zuständigen Mobilitätsmanager beschrieben. Diese Person ist u.a. auch zuständig für Beratungsgespräche für Interessierte (z.B. Beratung, ÖV-Abo-Angebot, Betreuung der Website mit Mobilitätsinformationen, Car-Sharing, etc.).

### Finanzierung

Für die Einführung, Umsetzung und den Betrieb der verschiedenen Massnahmen des Mobilitätskonzeptes ist eine Definition und Sicherung der Finanzierung notwendig (z.B. durch die Schaffung eines Mobilitätsfonds). Dabei kann Parkfeldbewirtschaftung eine mögliche Einnahmequelle darstellen.

Das Konzept für die Finanzierung und Umsetzung wird im Rahmen des Baugesuchs erstellt.

# Anhang

## Anhang 1 Übersicht Parkierung Sälipark 2015

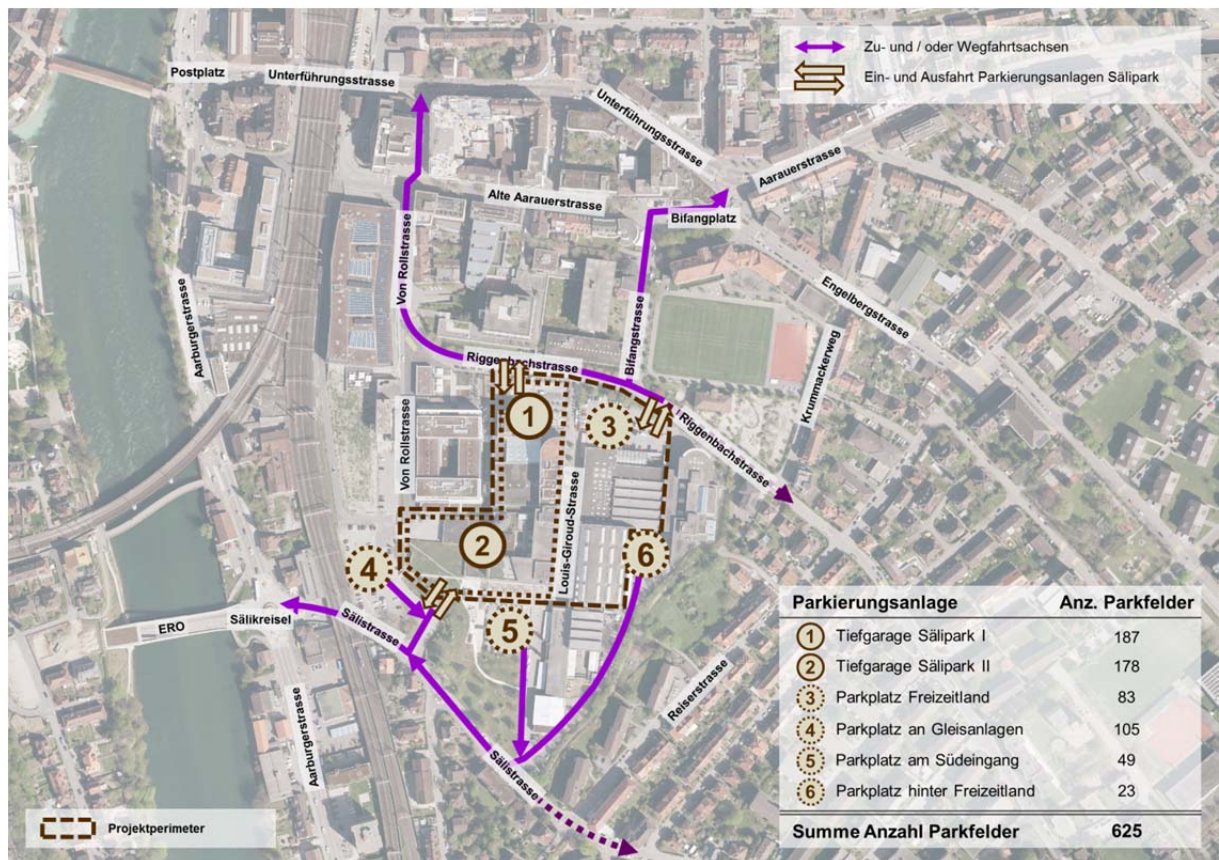


Abbildung 14 Parkierungsanlagen Sälipark 2015

Nutzung	Beschäftigte Besucher	
	[Anzahl PF]	
Verkauf	60	410
Büro DL / FHNW / Pallas	135	20
<b>Summe</b>	<b>195</b>	<b>430</b>
<b>Total</b>	<b>625</b>	

Tabelle 16 Parkierung Sälipark 2015 in Abhängigkeit der Nutzung

## Anhang 2 Auswirkungen projektinduzierter Verkehr Sälipark 2015

Anschlussknoten	Gesamtverkehrsaufkommen 2015		
	DTV [Fz/Tag]	MSP [Fz/Stunde]	ASP [Fz/Stunde]
Bifangplatz	22'351	1'260	1'525
Postplatz	38'424	2'454	2'646
Sälikreisel	39'665	2'558	2'701

Tabelle 17 Gesamtverkehrsaufkommen der übergeordneten Anschlussknoten DTV 2015  
[Quelle: Verkehrserhebung vom Juni 2015; Kontextplan AG]

Verkehrsverteilung		Verkehrsaufkommen Sälipark 2015		
		DWV [Fz/Tag]	MSP [Fz/Stunde]	ASP [Fz/Stunde]
Bifangplatz	27%	1'500	90	180
Postplatz	21%	1'200	40	90
Sälikreisel	34%	1'900	160	330
Quartierverkehr	18%	1'000	-	-
<b>Summe</b>	<b>100%</b>	<b>5'600</b>	<b>290</b>	<b>600</b>

Tabelle 18 Verteilung des Verkehrs Sälipark 2015 (DWV)

Anschlussknoten	Anteil am Gesamtverkehr 2015		
	DWV [%]	MSP [%]	ASP [%]
Bifangplatz	6.7	7.1	11.8
Postplatz	3.1	1.6	3.4
Sälikreisel	4.8	6.3	12.2

Tabelle 19 Anteile Sälipark 2015 (DWV) am Gesamtverkehr (DTV)

### Anhang 3 Ermittlung des Parkfeldbedarfs Sälipark 2020

Art der Nutzung	Bezugseinheit	Parkfelder-Angebot	
		Personal	Besucher
Lagerräume, Lagerplätze	pro 100 m <sup>2</sup> BGF	0.1	0.01
Dienstleistungseinrichtung (DL)			
kundenintensive DL	pro 100 m <sup>2</sup> BGF	2.0	1.0
Übrige DL			
nicht kundenintensive DL	pro 100 m <sup>2</sup> BGF	2.0	0.5
Verkaufseinrichtung (VE)			
kundenintensive VE	pro 100 m <sup>2</sup> VF	2.0	8.0
Übrige VE			
nicht kundenintensive VE	pro 100 m <sup>2</sup> VF	1.5	3.5
Autoreduzierte Verkaufsnutzung*			
Richtwert Sälipark	pro 100 m <sup>2</sup> VF	2.0	2.5
Gastbetriebe			
Hotel**	pro Bett	0.5	
Restaurant, Café	pro Sitzplatz	0.2	
Aus- und Weiterbildung			
FH / Erwachsenenbildung	pro Student	0.4	
Konferenzsaal	pro 4m <sup>2</sup> BGF	0.12	
Kleinspital, Klinik	pro Bett	1.0	0.5
Alters- und Pflegeheim	pro Bett	0.5	0.3
Wohnen	pro 100 m <sup>2</sup> BGF	1.0	0.1
*...im Rahmen des Pilotprojekts Sälipark gewählter Richtwert zur Bestimmung des Grenz- *...bedarfs für Kunden im Verkauf **...Aufteilung zw. Personal- / Besucher-PP: 25% Personal, 75% Besucher BGF...Bruttogeschossfläche VF...Verkaufsfläche FH...Fachhochschule			

Tabelle 20 Richtwerte für die Ermittlung des Parkfeldbedarfs nach SN 640 281

Nutzung	Bezugsgrösse BGF / VF [m <sup>2</sup> ]	Anzahl Parkfelder (PF)					
		PF Grenzbedarf		Reduzierter PF-Bedarf		Summe	
		Beschäftigte Bewohner	Besucher Kunden	Beschäftigte Bewohner	Besucher Kunden		
Verkauf <sup>1</sup>	Migros	4'004	80.1	100.1	17.0	101.0	118.0
	Shops	1'576	23.6	39.4	5.0	40.0	45.0
	Shops	10'211	153.2	255.3	32.0	256.0	288.0
	Shops	1'577	23.7	39.4	5.0	40.0	45.0
Büro / Dienstleistung	10'901	218.0	54.5	44.0	23.0	67.0	
Klubschule <sup>2</sup>	1'690	10.0	90.0	2.0	36.0	38.0	
Hotel Arte	Hotel <sup>3</sup>	4'438	19.8	59.3	4.0	24.0	28.0
	Konferenz <sup>4</sup>	1'882	5.6	50.8	2.0	21.0	23.0
Pallas Klinik <sup>5</sup>	3'011	35.0	17.5	7.0	7.0	14.0	
Technik / Lager <sup>6</sup>	10'818	10.8	1.1	3.0	2.0	5.0	
Wohnen Alterswohnen	11'220	30.0	15.0	6.0	6.0	12.0	
<b>Total</b>	<b>61'327</b>		<b>1'332</b>			<b>683</b>	
<sup>1</sup> Reduzierter Ansatz Verkauf mit 2.5PF/100m <sup>2</sup> Verkaufsfläche (VF) <sup>2</sup> Ermittlung des Parkfeldbedarfs über die Anzahl Schüler/Studenten; zeitgleich ca. 20 Kurse mit ca. 250 Teilnehmern; Aufteilung in Personal-/Besucher-PF = 0.10/0.90 <sup>3</sup> Ermittlung des Parkfeldbedarfs über die Anzahl Hotelbetten; Aufteilung in Personal-/Besucher-PF = 0.25/0.75 <sup>4</sup> Ermittlung des Parkfeldbedarfs über die Anzahl Sitzplätze (Sitzplatz=4m <sup>2</sup> ); Aufteilung in Personal-/Besucher-PF = 0.10/0.90; Hotelfläche 1.UG (im Neubau) wird zu 50% als Seminarraum berücksichtigt <sup>5</sup> Ermittlung des Parkfeldbedarfs über die Anzahl Krankenbetten <sup>6</sup> Hotelfläche 1.UG (im Neubau) wird zu 50% als Lager berücksichtigt							

Tabelle 21 Ermittlung Parkfeldbedarf Sälipark 2020

#### Anhang 4 Berechnungsgrundlagen Ermittlung des Verkehrsaufkommens

Nutzung	spez. Verkehrserzeugungspotential	
	Beschäftigte	Besucher
	[PW-Fahrten pro PF und Tag]	
Ind. / Lager / Tech.	2.5	2
Büro / Dienstleistung	2.5	4
Alterswohnen	2.5	4
Verkauf	3.5	12
Pallas Klinik	2.5	4
Hotel Arte	2.5	4
Klubschule	2.5	4

Quelle: SN 640 283  
 Fahrtenmodell Zürich  
 eigene Erfahrungswerte und Auswertung Ist-Zustand

Tabelle 22 Spezifisches Verkehrserzeugungspotential (SVP) in Abhängigkeit der Nutzung

Nutzung		MSP 6.30 - 9.00 Uhr		ASP 16.00 - 18.30 Uhr	
		Zufahrten	Wegfahrten	Zufahrten	Wegfahrten
Alterswohnen	Beschäftigte	25%	6%	5%	22%
	Besucher	10%	1%	15%	10%
Dienstleistung	Beschäftigte	25%	6%	5%	25%
	Kunden	23%	6%	5%	15%
Verkauf	Beschäftigte	35%	0%	5%	10%
	Kunden	4%	2%	9%	9%
Schule	Beschäftigte	0%	0%	10%	5%
	Kunden	0%	0%	20%	5%
Praxen	Beschäftigte	25%	1%	2%	22%
	Kunden	10%	1%	2%	10%
Hotel	Beschäftigte	25%	6%	5%	22%
	Kunden	10%	6%	20%	15%

Anteil der Zu- und Wegfahrten für eine Stunde während der Hauptverkehrszeiten

Tabelle 23 Anteil der Zu- und Wegfahrten pro Stunde während der Hauptverkehrszeiten

**Anhang 5 Ermittlung des Verkehrsaufkommens Sälipark 2020**

Nutzung	Parkierungsangebot [Anzahl PF]		DWW		MSP Hinfahrt		MSP Wegfahrt		ASP Hinfahrt		ASP Wegfahrt	
	Beschäftigte	Besucher	Beschäftigte [PW-Fahrten pro Tag]	Besucher	Beschäftigte [PW-Fahrten pro Stunde]	Besucher	Beschäftigte [PW-Fahrten pro Stunde]	Besucher	Beschäftigte [PW-Fahrten pro Stunde]	Beschäftigte [PW-Fahrten pro Stunde]	Besucher	Beschäftigte [PW-Fahrten pro Stunde]
Verkauf	59	437	207	5'244	36	92	0	52	5	236	10	236
Klubschule	2	36	5	144	0	0	0	0	0	14	0	4
Büro / FHNW	44	23	110	92	14	11	3	3	3	2	14	7
Hotel Arte	6	45	15	180	3	3	0	2	0	8	1	8
Pallas Klinik	7	7	18	28	2	1	0	0	0	0	2	1
Alterswohnen	6	6	15	24	2	1	0	0	0	2	2	1
Lager	3	2	8	4	1	0	0	0	0	0	1	0
<b>Summe</b>	127	556	378	5'716	58	109	4	57	9	263	30	257
<b>Total</b>	<b>683</b>		<b>6'094</b>		<b>166</b>		<b>61</b>		<b>272</b>		<b>287</b>	
					<b>227</b>				<b>559</b>			

DWW ... Durchschnittlich werktäglicher Verkehr (Sälipark: Montag bis Samstag)  
MSP ... Morgenspitzenstunde (6.30-9.00 Uhr)  
ASP ... Abendspitzenstunde (16.00-18.30 Uhr)

Tabelle 24 Ermittlung Parkfeldbedarf Sälipark 2020

## Anhang 6 Auswirkungen projektinduzierter Verkehr Sälipark 2020

Verkehrsverteilung		Verkehrsaufkommen Sälipark 2020		
		DWV [Fz/Tag]	MSP [Fz/Stunde]	ASP [Fz/Stunde]
Bifangplatz	31%	1'900	70	170
Postplatz	20%	1'200	30	80
Sälikreisel	41%	2'500	130	310
Quartierverkehr	8%	500	-	-
<b>Summe</b>	<b>100%</b>	<b>6'100</b>	<b>230</b>	<b>560</b>

Tabelle 25 Verteilung des projektinduzierten Verkehrs Sälipark 2020 (DWV)

Anschlussknoten	Anteil am Gesamtverkehr 2020		
	DWV [%]	MSP [%]	ASP [%]
Bifangplatz	8.5	5.6	11.1
Postplatz	3.1	1.2	3.0
Sälikreisel	6.3	5.1	11.5

Tabelle 26 Anteile des Verkehrs Sälipark 2020 (DWV) am Gesamtverkehr

Anschlussknoten		Veränderung der Anteile		
		DWV [%]	MSP [%]	ASP [%]
Bifangplatz	31%	2.7	-1.6	-0.7
Postplatz	20%	0.4	-0.4	-0.4
Sälikreisel	41%	2.1	-1.2	-0.7

Tabelle 27 Veränderungen der Anteile Sälipark 2020 (DWV) am Gesamtverkehr

**Anhang 7 Berechnungsgrundlagen für die Ermittlung des Veloabstellplatzbedarfs**

Nutzung	Bezugsgrösse	Anzahl Abstellplätze	
		Bewohner Beschäftigte	Besucher Kunden
Verkauf - kundenintensiv <sup>1</sup>	pro 100m <sup>2</sup> GF	1	2
Verkauf	pro 100m <sup>2</sup> GF	1	1.5
DL mit wenig Besucherverkehr	pro 100m <sup>2</sup> GF	1	0.25
Restaurant	pro 100m <sup>2</sup> GF	1	1.5
Hotel	pro 100m <sup>2</sup> GF	1	1.5
Konferenz	pro 100m <sup>2</sup> GF	1	1.5
Pallas Klinik	pro 100m <sup>2</sup> GF	1	1.5
		Anzahl Abstellplätze	
Hotel	pro Bett		0.1
Klinik	pro Arbeitsplatz / pro Besucher	0.2	1.5
Schule	pro Arbeitsplatz / pro Besucher	0.2	0.3
Wohnen	pro Zimmer	0.7	0.3

<sup>1</sup> Verkaufsfläche Migros (ca.4'000m<sup>2</sup>) wird als kundenintensiv berücksichtigt

Tabelle 28 Richtwerte für die Ermittlung des Veloabstellplatzbedarfs nach SN 640 065