

Teilzonenplan mit Zonenvorschriften und Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften Riggerbachstrasse

Raumplanungsbericht



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: **Andreas Fuhrmann Gabrielle Hächler Architekten ETH BSA SIA AG**
Hardturmstrasse 66, CH-8005 Zürich
Andreas Fuhrmann
Carlo Fumarola
Lukas Schlatter

Buchhofer AG / Porta AG
Förllibuckstrasse 66, CH-8005 Zürich
Robert Müller
Anais Carpentier
Hannah Aue
Daniel Amstad
Matthias Schauwecker

Hager Partner AG
Bergstrasse 50, CH-8032 Zürich
Pascal Posset
Raphael Kugler

Version 1.2

Datum 21.10.2016

Auftrags-Nr. 2581PZS100.800

Dateiname 161021_Raumplanungsbericht_GP Riggerbachstrasse.docx

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	6
1 Planungsgegenstand und Ziele	8
1.1 Planungsgegenstand	8
1.2 Zweck und Ziele	11
2 Ausgangslage und Rahmenbedingungen	12
2.1 Ausgangslage	12
2.2 Projektperimeter	13
2.3 Rahmenbedingungen	14
2.3.1 Übergeordnete Rahmenbedingungen	14
2.3.2 Kommunale Rahmenbedingungen	16
3 Projektbeschrieb	19
3.1 Städtebau und Architektur	19
3.2 Umgebung und Freiraum	22
4 Verkehr	25
4.1 Mobilitätsplan Olten	25
4.2 Parkierung und Verkehrsaufkommen Ist-Zustand	25
4.3 Variantenfächer Tiefgaragenzufahrt Sälipark 2020	30
4.4 Evaluierete Erschliessungsvarianten Sälipark 2020	32
4.4.1 Variante Entlastung Bifangplatz	33
4.4.2 Variante Bedingtes Kreissystem	35
4.4.3 Variante Konsequentes Kreissystem	37
4.4.4 Variante Sälikreisel	39
4.5 Erschliessungsregime Sälipark 2020	41
4.6 Parkierung und Verkehrsaufkommen Sälipark 2020	42
4.7 Monitoring und Controlling	49
4.8 Fuss- und Veloverkehr	50
4.9 Busverkehr	55
5 Flankierende Massnahmen im Quartier	57
6 Umwelt	61
6.1 Einleitung	61
6.2 Relevante Umweltbereiche	61
6.3 Fazit	61
7 Öffentliches Mitwirkungsverfahren	62

Verzeichnis der Anhänge

Anhang 1	Umgebungsplan Richtprojekt (orientierend).....	64
Anhang 2	Ermittlung des Parkfeldbedarfs Sälipark 2020	66
Anhang 3	Aufzuhebende Aussenparkplätze.....	67
Anhang 4	Berechnungsgrundlagen für die Ermittlung des Verkehrsaufkommens	68
Anhang 5	Ermittlung des Verkehrsaufkommens Sälipark 2020	69
Anhang 6	Untersuchung zu flankierenden Massnahmen zur Entlastung des Quartiers	70
Anhang 7	Berechnungsgrundlagen für die Ermittlung des Veloabstellplatzbedarfs.....	71
Anhang 8	Betriebs- und Gestaltungskonzept Bifangplatz, Olten (Hager Partner AG, Stand 21.10.2016).....	72

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Parkierung Sälipark 2015 – Anzahl Parkfelder in Abhängigkeit der Nutzung	25
Tabelle 2	Verkehrsaufkommen Sälipark 2015 (DWV) in Abhängigkeit der Nutzung	28
Tabelle 3	Verkehrsaufkommen der übergeordneten Anschlussknoten DTV 2015	30
Tabelle 4	Verteilung des Verkehrs Sälipark 2015 (DWV)	30
Tabelle 5	Anteile Sälipark 2015 (DWV) am Gesamtverkehr (DTV)	30
Tabelle 6	Mengengerüst Anlieferung Sälipark 2020 – Jahresmittel.....	42
Tabelle 7	Vorschlag Reduktion Parkfelder gemäss SN 640 281 und MPO	43
Tabelle 8	Parkfeldbedarf Verkaufsnutzung gemäss SN 640 281	45
Tabelle 9	Parkierung Sälipark 2020 – Anzahl Parkfelder in Abhängigkeit der Nutzung	45
Tabelle 10	Verkehrsaufkommen Sälipark 2020 (DWV) in Abhängigkeit der Nutzung	46
Tabelle 11	Verteilung des projektinduzierten Verkehrs Sälipark 2020 (DWV).....	49
Tabelle 12	Anteile des Verkehrs Sälipark 2020 (DWV) am Gesamtverkehr (DTV)	49
Tabelle 13	Veränderungen der Anteile Sälipark 2020 (DWV) am Gesamtverkehr	49
Tabelle 14	Angebot Veloabstellplätze Sälipark 2020 in Abhängigkeit der Nutzung	54
Tabelle 15	Richtwerte für die Ermittlung des Parkfeldbedarfs nach SN 640 281	66
Tabelle 16	Ermittlung Parkfeldbedarf Sälipark 2020.....	66
Tabelle 17	Aufzuhebende Aussenparkplätze.....	67
Tabelle 18	Spezifisches Verkehrserzeugungspotential in Abhängigkeit der Nutzung	68
Tabelle 19	Anteil der Zu- und Wegfahrten während der Hauptverkehrszeiten	68
Tabelle 20	Ermittlung Verkehrsaufkommen Sälipark 2020	69
Tabelle 21	Richtwerte für die Ermittlung des Veloabstellplatzbedarfs nach SN 640 065	71

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Bestehende Situation im Sälipark Areal.....	8
Abbildung 2	Luftbild Sälipark, Olten	9
Abbildung 3	Luftbild Sälipark.....	9
Abbildung 4	Luftbild Olten und Sälipark Areal	12
Abbildung 5	Projektperimeter – Ortsplan Kanton Solothurn	13
Abbildung 6	Ausschnitt Richtplankarte – Entwurf 06/2015	14
Abbildung 7	Massnahmenkarte - Agglomerationsprogramm 1. Generation AareLand	15
Abbildung 8	Geltungsbereich - Ausschnitt rechtsgültiger Bauzonenplan	16
Abbildung 9	Entwicklung eines vielfältigen Stadtteils	17
Abbildung 10	Modell Richtprojekt.....	20
Abbildung 11	Blick auf den Sälipark.....	21
Abbildung 12	Dachgarten.....	21
Abbildung 13	Richtprojekt Umgebung zum Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften (Hager).....	22
Abbildung 14	Umgebungsgestaltung Sälipark 2020 – Piktogramm.....	23
Abbildung 15	Parkieranlagen Sälipark 2015	26
Abbildung 16	Erschliessung Sälipark 2015.....	27
Abbildung 17	Verkehrsverteilung Sälipark 2015 (DWV)	29
Abbildung 18	Variantenfächer Tiefgaragenzufahrt Sälipark 2020	31
Abbildung 19	Variante Entlastung Bifangplatz	33
Abbildung 20	Variante Bedingtes Kreissystem	35
Abbildung 21	Variante Konsequentes Kreissystem	37
Abbildung 22	Variante Sälikreisel	39
Abbildung 23	Erschliessung Sälipark 2020.....	41
Abbildung 24	Anlieferung Sälipark 2020	42
Abbildung 25	ÖV-Erschliessungsgüte [Quelle: WebGIS Kanton Solothurn, Stand: Sept 2016] 43	43
Abbildung 26	ÖV-Erschliessungsgüte nach MPO [Quelle: Mobilitätsplan Olten, Stand: 15.05.2015]	44
Abbildung 27	Parkierung Sälipark 2020.....	46
Abbildung 28	Verkehrsverteilung Sälipark 2020 (DWV)	48
Abbildung 29	Wegenetz Fuss- und Veloverkehr mit Lage der Bushaltestellen	51
Abbildung 30	Standorte Signalisation Fussgänger- und Begegnungszone.....	52
Abbildung 31	Unterschiede Fussgänger- und Begegnungszone	52
Abbildung 32	Mögliche Anordnung der Veloabstellplätze (blau)	53
Abbildung 33	Liniennetz öffentlicher Verkehr	55
Abbildung 34	Mögliche Anordnung für den Wochenmarkt.....	60

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
PA	Publikumsintensive Anlage
PBG	Planungs- und Baugesetz
PE	Publikumsintensive Einrichtung
PF	Parkfelder
PW	Personenwagen
ÖV	Öffentlicher Verkehr
SBV	Sonderbauvorschriften
SVP	Spezifisches Verkehrserzeugungspotential
TG	Tiefgarage
VE	Verkaufseinrichtung
VF	Verkaufsfläche

Zusammenfassung

Einleitung

Das auf dem Giroud Olma AG Areal angesiedelte Einkaufszentrum Sälipark in Olten wird den Ansprüchen an ein zeitgemässes Einkaufszentrum nicht mehr vollumfänglich gerecht. Erneuerungsbedarf zeigt sich insbesondere im Raumkonzept und Erscheinungsbild. Mit dem hier vorliegenden Gestaltungsplan "Riggerbachstrasse" wird die Grundlage für eine Aufwertung und Attraktivitätssteigerung des Einkaufszentrums und Areals geschaffen.

Die Stadt Olten möchte das Projekt Sälipark als Chance für die Quartierentwicklung im grösseren Zusammenhang nutzen. Im Zentrum steht dabei die stadt- und quartierverträgliche Organisation des Erschliessungsverkehrs von und zum Sälipark. Dazu wurde das Projekt in enger Zusammenarbeit zwischen Projektträgerschaft und der Stadt Olten als Pilot nach den Prinzipien und Regeln des Mobilitätsplans Olten entwickelt.

Planungsrechtliche Rahmenbedingungen

Der Projektperimeter umfasst eine Fläche von rund 26'500 m² auf dem Giroud Olma AG Areal. Bestandteile sind das Einkaufszentrum westlich der Louis Giroud-Strasse und das Freizeitland sowie die Migros Klubschule östlich der Louis Giroud-Strasse.

Im Zonenreglement der Stadt Olten wird das Gebiet als Gewerbezone mit Wohnanteil (GW) ausgewiesen. Als planungsrechtliche Voraussetzungen sind ein Richtplaneintrag (publikumsintensiver Standort), eine Teilzonenplanänderung, die Erstellung eines Gestaltungsplans mit Sonderbauvorschriften und eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich.

Projekt

Die Giroud Olma AG als Eigentümerin plant, den Sälipark den heutigen und zukünftigen Bedürfnissen entsprechend umzubauen. Neben Einkaufs- und Arbeitsnutzungen soll auch Wohnen im Sälipark möglich sein. Das heutige Migros-Freizeitland wird durch einen Neubau ersetzt, der den bestehenden Sälipark ober- und unterirdisch ergänzt. Dadurch erhöht sich die Gesamtverkaufsfläche im Erd- und 1. Untergeschoss um rund ein Drittel auf total 17'000 m². Der Migros-Supermarkt befindet sich zukünftig im 1. Untergeschoss und das Restaurant mit Aussenbereich im Erdgeschoss.

Im 1. Obergeschoss sind Büros vorgesehen und im 2. bis 5. Obergeschoss entstehen 75 Mietwohnungen. Die unterirdische Parkieranlage wird um 60 PP erweitert und bietet neu 685 Fahrzeugen Platz.

Städtebau und Architektur

Der Neubau bezieht sich auf die Höhen der benachbarten Gebäude. Das sechs Geschosse hohe Gebäude wird in einen zweigeschossigen Sockel und einen viergeschossigen Aufbau gegliedert, in welchem sich die Wohnungen befinden. Dieser bildet einen U-förmigen Hof, welcher in Richtung des Primarschulhauses Bifang und dessen grosszügigen Frei- respektive Grünraums geöffnet ist.

Im Bereich des Strassenraums werden die Benutzerwege entflochten. Die Einfahrt zur unterirdischen Tiefgarage, welche sich heute mit den Fussgängerströmen entlang der Riggerbachstrasse kreuzt, wird neu auf der Höhe der Bifangstrasse geplant

Umgebung und Freiraum

Die projektierte Umgebungsgestaltung zeichnet sich durch eine parkartige Offenheit und Durchlässigkeit aus, die sich über den gesamten Betrachtungsperimeter erstreckt, welcher auch die naturräumlichen Gegebenheiten der direkten Umgebung mit einschliesst.

Der öffentliche Aussenraum vor dem Sälipark wird als niveaufreie, über die Riggerbachstrasse hinaus bis ans BBZ-Areal führende „Piazza“ gestaltet. Die Piazza zeigt sich urban und allseitig von Gebäudefassaden gefasst. Sie bildet als offene, übersichtlich und einladend gestaltete Platzfläche den nördlichen Ankunfts- und Orientierungspunkt und Hauptzugang zum Sälipark. Die freigehaltene Fläche ermöglicht vielfältige, auch temporäre Nutzungen.

Die durch das Areal verlaufende zentrale Gasse (Louis Giroud-Strasse) dient als gedeckte Verbindungsachse für Velofahrende und zu Fuss Gehende zwischen Riggerbach- und Sälistrasse sowie als Einkaufspassage für den erweiterten Ladenmix im Sälipark. In der Mitte der Gasse wird eine „Spur“ von 4 m Breite frei gehalten, damit die Durchlässigkeit für Fussgänger und Velofahrerinnen sichergestellt ist.

Die nach Süden und Westen orientierte Terrasse am südlichen Rand des Säliparks bildet das landschaftliche Gegenstück zur urbanen Piazza.

Über die grosszügige Freitreppe wird der öffentlich zugängliche Dachgarten auf dem 2. Obergeschoss erschlossen. Es soll eine urbane Oase mit hoher Aufenthaltsqualität entstehen, die einen Mehrwert für das ganze Quartier schafft.

Verkehr

Das Verkehrskonzept des Säliparks ist in den Mobilitätsplan Olten eingebettet. In Berücksichtigung dessen wird eine stark reduzierte Anzahl an zusätzlichen Parkfeldern (60 zusätzliche, Total 685) realisiert und eine Parkraumbewirtschaftung ab der ersten Minute eingeführt. Im Vergleich zu heute wird das Parkplatzangebot fürs Personal deutlich reduziert. Dafür können für die Kunden zusätzliche Parkfelder angeboten werden. Die geplanten Wohnungen werden grundsätzlich autofrei konzipiert. Die städtebaulich unattraktiven Aussenparkplätze werden aufgehoben und unterirdisch in einer zusammenhängenden Tiefgarage angeordnet. Für die Förderung einer nachhaltigen Mobilität wurde ein Mobilitätskonzept erstellt. Dieses enthält neben Instrumenten zur Steuerung des Verkehrs auch Massnahmen, die sicherstellen, dass die vereinbarten Ziele erreicht werden. Das Monitoring und Controlling ist in den Sonderbauvorschriften rechtsverbindlich verankert.

Basierend auf einer umfassenden Variantenevaluation wird am bestehenden Erschliessungsregime mit Zufahrt via die drei Hauptknoten Sälikreisel, Postplatz und Bifangplatz festgehalten. Für das Quartier bedeutet das Regime die geringsten Beeinträchtigungen und Einschränkungen. Zudem kann mit dem Regime optimal auf zukünftige Entwicklungen im Gebiet reagiert werden.

Die neue Zufahrt zur Tiefgarage wird auf Höhe der heutigen Zufahrt zum Parkplatz Freizeitland etabliert. Die bestehende Tiefgaragenzufahrt Sälipark I (Pallas Klinik / Hotel Arte) wird zurückgebaut. Die Riggerbachstrasse wird zwischen Bifangstrasse und Krummackerweg für den privaten Autoverkehr gesperrt; der Bus kann weiterhin durchfahren.

Das Wegnetz für den Fuss- und Veloverkehr wird attraktiv und komfortabel gestaltet und lädt zum Flanieren ein. Die direkte Anbindung an das bestehende Wegnetz wird sichergestellt. Für den Veloverkehr stehen mehrere hundert grosszügig dimensionierte, über das Areal verteilte und gut zugängliche Veloabstellplätze zur Verfügung.

Der Ausbau des ÖV-Angebots vom und zum Sälipark ist Gegenstand laufender Planungen und wird schrittweise umgesetzt. Gemäss Stand der Planung sollen zwei bis drei Buslinien via Bifangplatz/Bifangstrasse über die Riggerbachstrasse zum Sälipark führen. Dazu soll eine komfortable Bushaltestelle auf dem Bifangplatz etabliert werden. Um die Anforderungen des Mobilitätsplans umzusetzen, wird mindestens ein Viertelstundentakt realisiert.

Flankierende Massnahmen im Quartier

Die Stadt plant weitergehende, eigenständige Massnahmen (Sperrung Riggerbachstrasse, Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Bifang, Begegnungszonen Riggerbachstrasse und alte Aarauerstrasse) im umliegenden Quartier, welche formell nicht an die vorliegende Nutzungsplanung gekoppelt sind, aber inhaltlich und zeitlich mit dem Projekt Sälipark koordiniert werden.

1 Planungsgegenstand und Ziele

1.1 Planungsgegenstand

Anlass

Das in die Jahre gekommene Einkaufszentrum Sälipark auf dem Giroud Olma AG Areal wurde in seiner heutigen Form im Jahr 2003 eingeweiht. Das benachbarte Freizeitland geht sogar auf die 80er-Jahre zurück. Neben dem bestehenden Raumkonzept entspricht auch das äussere Erscheinungsbild nicht mehr dem heutigen Standard. Das Einkaufszentrum und das Freizeitland mit den Fachmärkten der Migros werden von Kunden als zwei unterschiedliche Gebäude wahrgenommen, anstatt als ein grosses und zusammenhängendes Einkaufszentrum. Daher wirkt das bestehende Einkaufszentrum Sälipark auf viele potenzielle Kunden nicht einladend.

Die Grundeigentümer haben aus diesem Grund beschlossen, dem Erneuerungs- und Erweiterungsbedarf mit vorliegendem Nutzungsplan Riggbachstrasse zu entsprechen. Damit soll eine zukunftsweisende Basis für das Einkaufszentrum und die im unmittelbaren Umfeld gelegenen Nutzungen gelegt werden.



Abbildung 1 Bestehende Situation im Sälipark Areal
[Stand: Februar 2015]



Abbildung 2 Luftbild Sälipark, Olten
[Quelle: Google Maps, Oktober 2015]



Abbildung 3 Luftbild Sälipark

Planungsprozess	<p>Um dem künftigen Potential und den Entwicklungsmöglichkeiten auf dem Areal gerecht zu werden, soll das städtebauliche Konzept mit der Ansiedlung unterschiedlicher publikumsintensiven Nutzungsmöglichkeiten zur Attraktivität des Areals beitragen. Dabei gilt es eine qualitative Bebauung mit qualitativen Freiräumen zu realisieren. Die bestehende Louis Giroud-Strasse soll dabei mit der inneren Kunden-Achse des Säliparks zu einer Gemeinschaftszone verschmelzen. Anstelle des bestehenden Freizeitlands im östlichen Teil des Areals entsteht ein Neubau mit mehr Verkaufs- und Büroflächen und mit Wohnungen für alle Generationen in den Obergeschossen.</p> <p>Die Grundeigentümerschaft hat als Generalplaner S+B Baumanagement AG, Olten mit der Erarbeitung eines zukunftsweisenden Konzepts für das Sälipark Areal beauftragt. Gestützt auf die Ergebnisse aus diesem Konzept konnte das Architekturbüro Andreas Fuhrmann Gabrielle Hächler Architekten AG die zukünftige Entwicklungsrichtung auf dem Areal zu einem Richtprojekt weiterentwickeln.</p> <p>Das Richtprojekt bildet die Grundlage für die vorliegende Nutzungsplanung. Während dem gesamten Planungsprozess haben die Fachgremien von Stadt und Kanton die Entwicklung der Nutzungsplanung Riggbachstrasse mitbegleitet.</p>
Planungsrechtliche Voraussetzungen	<p>Als planungsrechtliche Grundlagen für die Realisierung dieses Projektes sind ein Richtplaneintrag, eine Teilzonenänderung, die Erstellung eines Gestaltungsplans mit Sonderbauvorschriften und eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich.</p>
Bestandteile des Gestaltungsplans	<p>Der Gestaltungsplan ergänzt und konkretisiert die generellen Vorgaben der allgemeinen Nutzungsplanung. Der vorliegende Gestaltungsplan umfasst folgende Bestandteile:</p> <p>a) verbindliche Bestandteile:</p> <ul style="list-style-type: none">- Teilzonenplan mit Zonenvorschriften und Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften im Massstab 1:500 vom 21.10.2016- Zonenvorschriften vom 21.10.2016 <p>b) erläuternde Bestandteile:</p> <ul style="list-style-type: none">- Raumplanungsbericht vom 21.10.2016- Richtprojekt (Städtebau / Architektur) vom 21.10.2016- Mobilitätskonzept vom 21.10.2016- Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) vom 21.10.2016
Umweltverträglichkeitsbericht UVB	<p>Auf dem Giroud Olma AG Areal werden künftig mehr Parkplätze bereitgestellt und somit die Schwellenwerte gemäss UVPV (500 Parkplätze / 7'500 m² Verkaufsfläche) überschritten. Aufgrund dessen ist das Vorhaben UVP-pflichtig.</p> <p>Gemäss § 46 Abs. 1 des Planungs- und Baugesetzes Solothurn (Stand 1. April 2014) sind Gestaltungspläne bei Bauten mit sieben und mehr Geschossen oder mehr als 20 Metern Höhe sowie bei Bauten und baulichen Anlagen, für welche eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist, nötig.</p> <p>Zur Beurteilung wurde ein Umweltverträglichkeitsbericht erarbeitet. Dieser wird mit dem Gestaltungsplan eingereicht und öffentlich aufgelegt. Der Bericht zeigt die detaillierten Umweltauswirkungen und mögliche Umweltschutzmassnahmen auf.</p>
Richtprojekt	<p>Das Richtprojekt ist für die Typologie und die Gestaltung der Bauten, Anlagen und Freiräume massgebend.</p>

1.2 Zweck und Ziele

Zweck	Mit dem vorliegenden Gestaltungsplan soll ein Planungsinstrument geschaffen werden, welches die notwendigen Rahmenbedingungen schafft, um eine städtebaulich wertvolle und überzeugende Bebauung mit attraktiven Freiräumen zu gewährleisten. Dabei werden die privaten und öffentlichen Interessen aufeinander abgestimmt und Rücksicht auf die bestehende Bebauung im Areal genommen.
Ziele	Mit dem Gestaltungsplan werden insbesondere folgende Ziele verfolgt: <ul style="list-style-type: none">- die städtebauliche Aufwertung und die Gewährleistung überzeugend gestalteter öffentlicher Räume mit hoher Aufenthaltsqualität;- die Voraussetzung für vielfältige, aufeinander abgestimmte Nutzungen, einschliesslich Wohnen sowie publikumsintensive Nutzungen schaffen;- nachhaltige Lösung für die Verkehrserschliessung (öffentlicher Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr);
Partnerschaftlicher Prozess	Diese Ziele wurden gemeinsam mit der Grundeigentümerin und der Stadt Olten verfasst und sollen in einem partnerschaftlichen Prozess erreicht werden.

2 Ausgangslage und Rahmenbedingungen

2.1 Ausgangslage

Entstehung

Im Jahr 1866 gründet Louis Giroud seine Firma in Olten, welche 1899 von der Einzelfirma zur Aktiengesellschaft mutiert. Achtzehn Jahre später verlagert die Maschinenfabrik Landquart für Sägerei- und Holzbearbeitungsmaschinen ihren Sitz nach Olten und nennt sich neu Olma Landquart Maschinenfabrik Olten. Die Aktiengesellschaft von Louis Giroud fusioniert 1961 unter dem Dach der Von Roll mit Olma. Durch den Rückgang der Nachfrage an Giessereiprodukten wird zu Beginn der 80er-Jahre die erste Produktionshalle überflüssig. Neue Mieterin ist die Migros, die darin ein Freizeitland einrichtet. Neben diversen Verkaufs-, Schulungs- und Geschäftsbauten auf dem Firmengelände wird 2003 der Sälipark eröffnet.

Der Neubau der Fachhochschule in unmittelbarer Nachbarschaft sowie die in jüngster Vergangenheit realisierten Wohnbauprojekte in der Umgebung generieren zusätzliche Kundenfrequenzen für das Sälipark Areal. Auf dem Sälipark Areal besteht ein grosser Erneuerungs- sowie Erweiterungsbedarf.

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



Abbildung 4 Luftbild Olten und Sälipark Areal
[Quelle: WebGIS – Ortsplan Kanton Solothurn; Stand Mai 2016]

2.2 Projektperimeter

Projektperimeter

Der vorliegende Gestaltungsplanperimeter umfasst Teile des Giroud Olma AG Arels mit einer Fläche von rund 26'452 m². Der vorliegende Nutzungsplan betrifft folgende Grundbuchnummern:

- GB Nr. 2625 mit 1'005 m²;
- GB Nr. 90104 mit 630 m²;
- GB Nr. 1902 mit 5'303 m²;
- GB Nr. 5984 mit 7'570 m²;
- GB Nr. 3528 mit 7'983 m²;
- GB Nr. 5438 mit 2'996 m²;
- GB Nr. 5439 mit 743 m²;
- GB Nr. 5440 mit 222 m².

Die folgenden rechtsgültigen Nutzungspläne liegen teilweise im vorliegenden Gestaltungsplanperimeter:

- Änderung des Gestaltungsplanes Sälistrasse – Theodor Schweizer Weg, RBB 1865 / 28.09.1999 (Nr. 190)
- Erschliessungsplan Riggerbachstr. – Theodor Schweizer Weg - Sälistrasse, RBB 790 / 11.04.2000 (Nr. 197)
- Gestaltungsplan Louis Giroud Strasse, GB Olten Nr. 1902, RBB 965 / 12.06.2007 (Nr. 219)

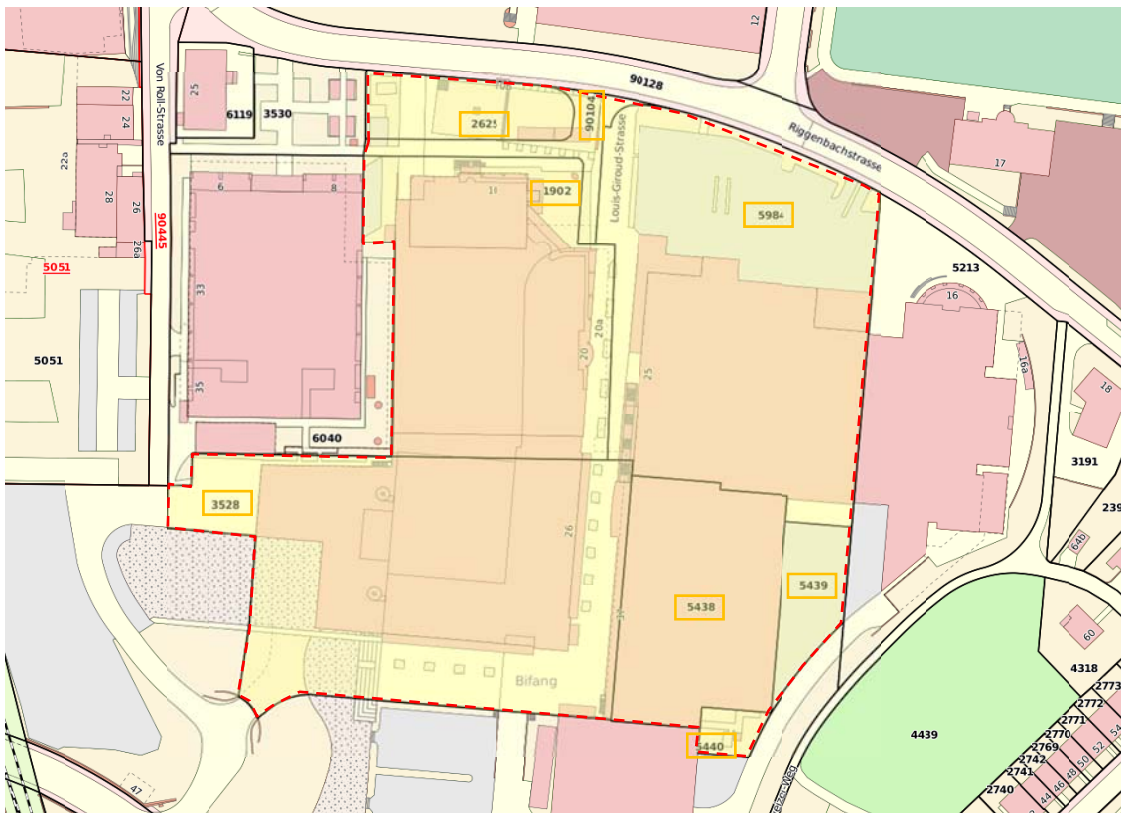


Abbildung 5 Projektperimeter – Ortsplan Kanton Solothurn
[Quelle: WebGIS Kanton Solothurn, Stand: Mai 2016]

2.3 Rahmenbedingungen

2.3.1 Übergeordnete Rahmenbedingungen

Raumplanungsverord-
nung (RPV)

Sondernutzungspläne sind Instrumente der Nutzungsplanung. Gemäss Art. 47 der Raumplanungsverordnung (RPV) hat die Behörde, welche Nutzungspläne erlässt, der kantonalen Genehmigungsbehörde Bericht über die Planung zu erstatten. Es ist auszuführen, wie der Sondernutzungsplan die raumplanerischen Ziele und Grundsätze, die Anregungen aus der Bevölkerung, die Sachpläne und Konzepte des Bundes und den Richtplan berücksichtigen sowie den Anforderungen des übrigen Bundesrechtes Rechnung trägt.

Kantonaler Richtplan

Gemäss Kantonalem Richtplan 2000 (SW-1.2.2) gilt Olten als Zentrumsge-
meinde. Diese Gemeinden bilden die Schwerpunkte der Wirtschaftsräume von
kantonaler Bedeutung. Sie weisen sowohl als Wohn- und Arbeitsorte als auch
als Stätten für Freizeit und Versorgung eine überregionale Bedeutung auf. Die
Zentrumsgemeinden sind Träger der primären wirtschaftlichen Entwicklungsauf-
gaben.

Zudem gelten gemäss Kantonalem Richtplan SW-5.2 Anlagen welche mehr als
1'500 Personenwagen-Fahrten pro Tag erzeugen als publikumsintensive Anla-
gen (PA). Dieser Fall tritt besonders bei grossen Einkaufszentren, Fachmärk-
ten, Dienstleistungszentren und Freizeitanlagen auf, welche grosse Kunden-
ströme verursachen. Standortkriterien für PA sind u.a. gute Erreichbarkeit für
den Individualverkehr, ohne Wohngebiete übermässig zu tangieren.

Gemäss § 58 Abs. 2 PBG bedarf es für Einkaufszentren von regionaler Bedeu-
tung eine Festsetzung im Kantonalen Richtplan. Dies erfolgt in einem separaten
Verfahren.

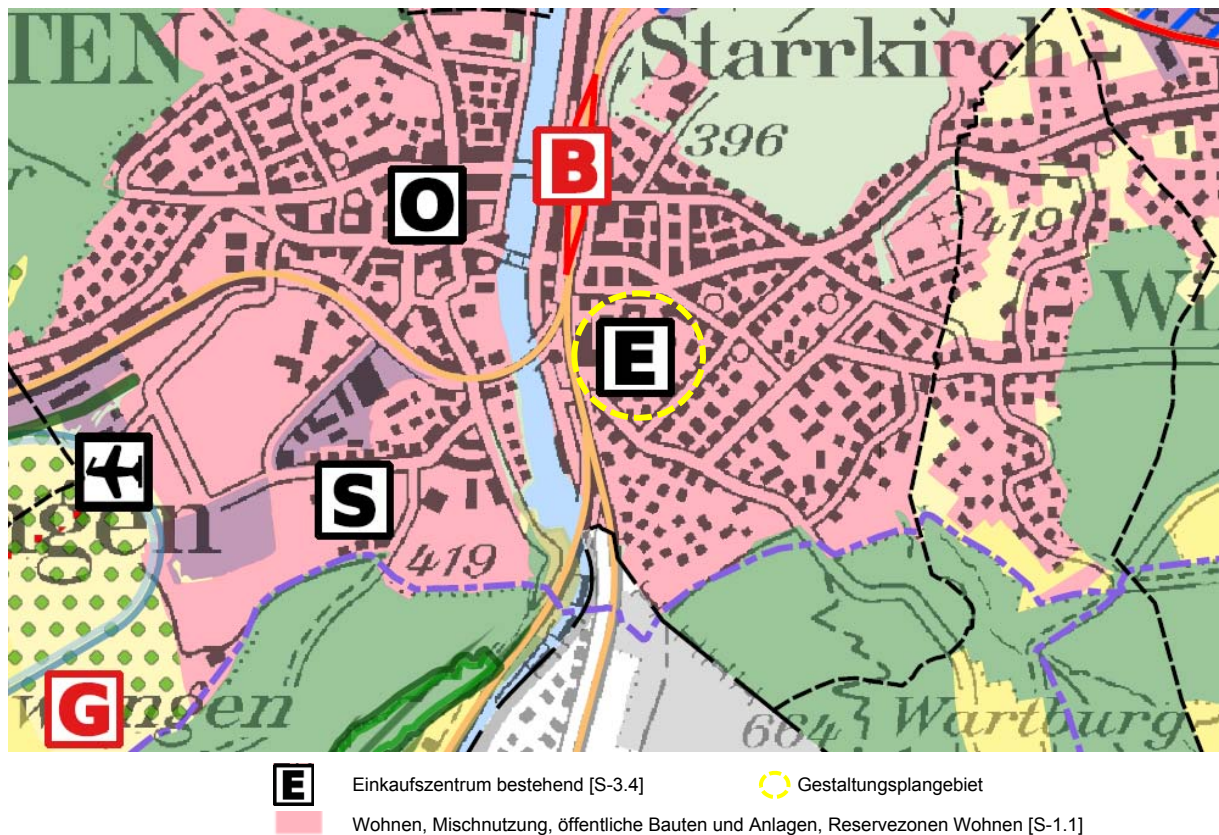


Abbildung 6 Ausschnitt Richtplankarte – Entwurf 06/2015
[Stand: 27.05. 2016]

PBG,
Kantonale Bauverord-
nung

Agglomerationspro-
gramm AareLand

Es gelten das seit 1. April 2014 revidierte Planungs- und Baugesetz (PBG) so-
wie die seit 1. März 2013 revidierte kantonale Bauverordnung des Kantons So-
lothurn.

Das Agglomerationsprogramm ist ein Planungsinstrument, das die Koordination
bereichsübergreifender Themen innerhalb einer Agglomeration ermöglicht. Zu
den Agglomerationsprogrammen des Kantons Solothurn zählt unter anderem
AareLand, welches gemeinsam mit dem Kanton Aargau erarbeitet wird.

Das Agglomerationsprogramm 1. Generation Verkehr und Siedlung, AareLand
vom 21.11.2007 sieht u.a. vor, dass Olten durch ein Bündel von aufeinander
abgestimmten Massnahmen aufgewertet und als Entwicklungsschwerpunkt wei-
ter entwickelt werden soll. Konkret ist im Bereich Fuss-Veloverkehr und ÖV-
Erschliessung die Massnahme 4.15 (Fussgänger- / Velounterführung Aarbur-
gerstrasse / Säliquartier) geplant. Die Massnahme 4.15, die neue Verkehrsfüh-
rung Innenstadt Olten (Massnahme 4.06) sowie der Ausbau Rötzmattunterfüh-
rung (Massnahme 4.21) konnten bereits umgesetzt werden.

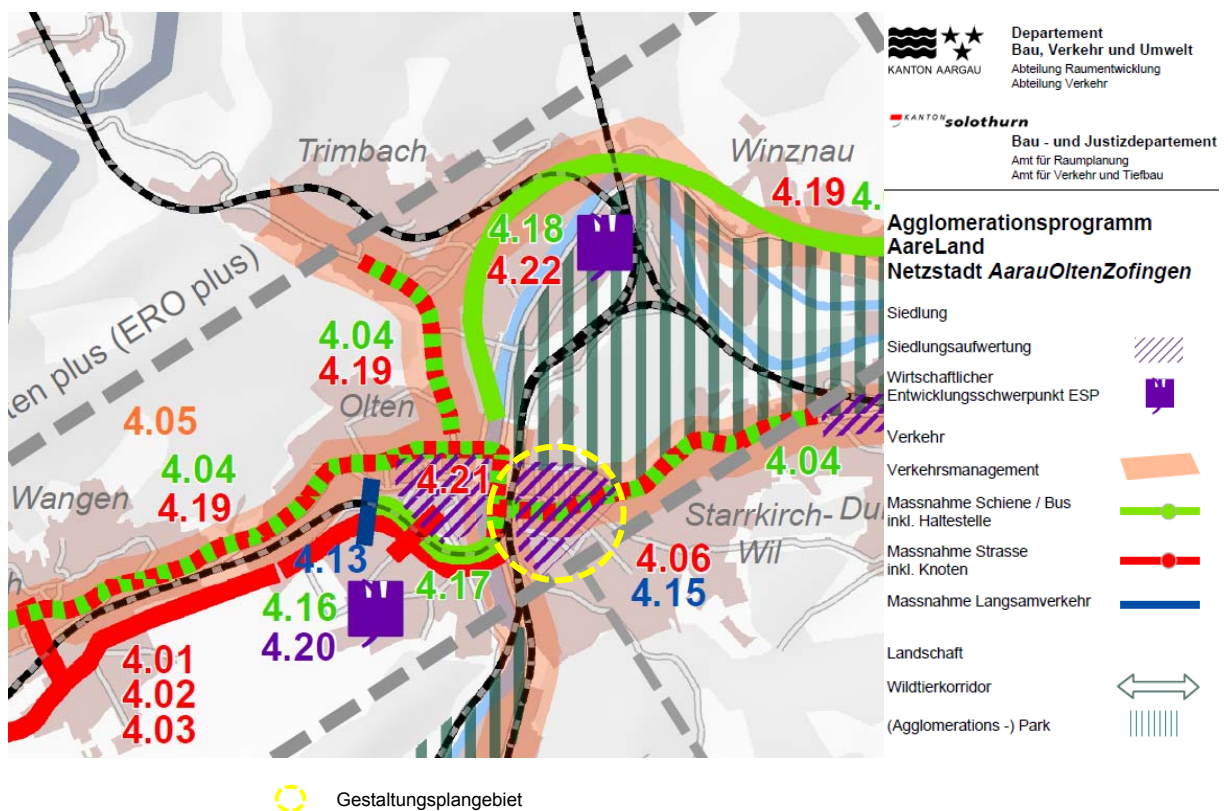


Abbildung 7 Massnahmenkarte - Agglomerationsprogramm 1. Generation AareLand
[Stand: 21.11.2007]

Aktuell wird das Agglomerationsprogramm der 3. Generation erarbeitet. Die
Themen Landschaft und Naherholung sowie die Abstimmung auf die überarbei-
teten Richtplaninhalte sind dabei wichtige Neuerungen. Darüber hinaus enthält
es von kantonalen Stellen und Gemeinden neu eingereichte Massnahmen, die
für die Mitfinanzierung durch den Bund angemeldet werden.

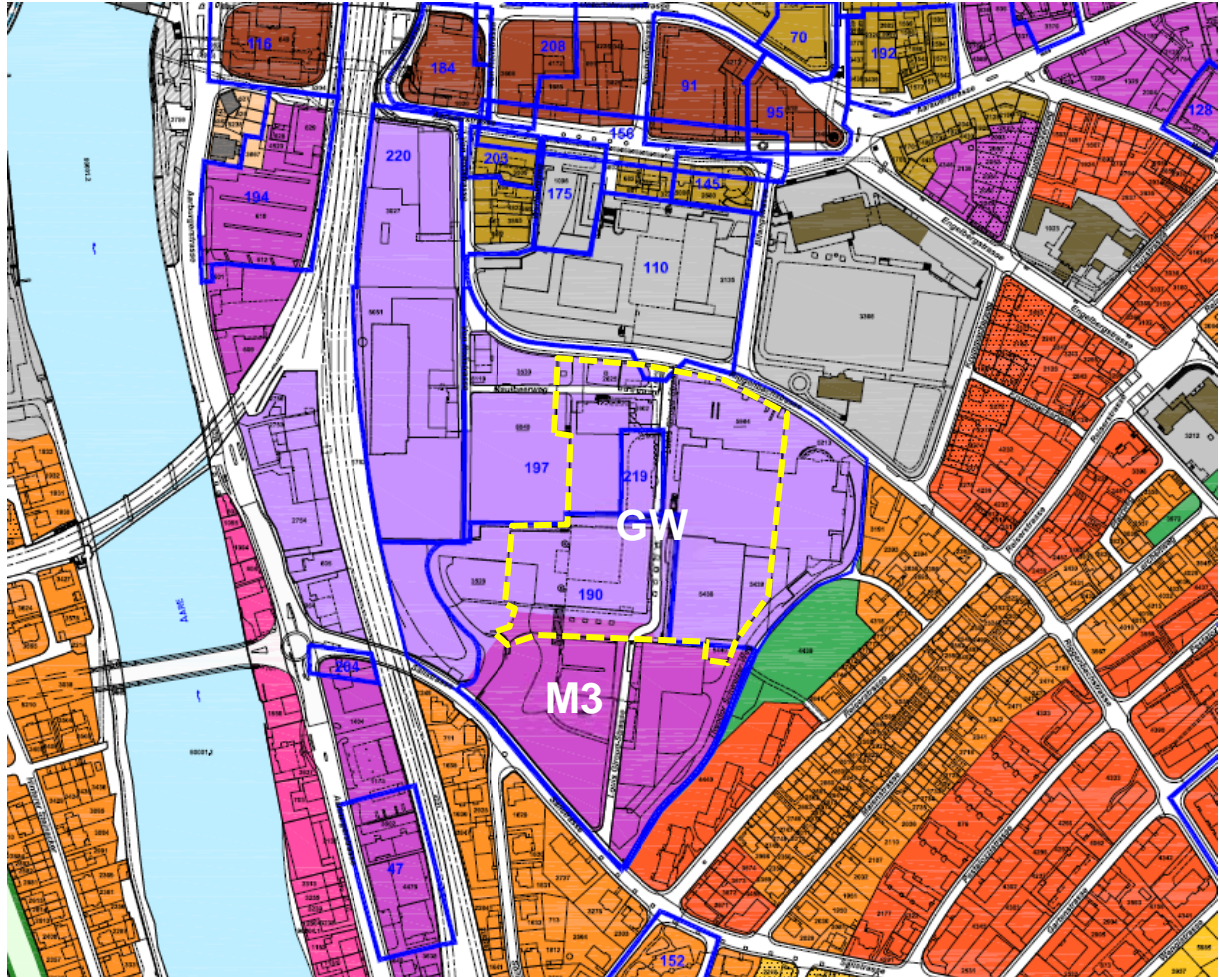
Im Raum AareLand gibt es an gut geeigneten Lagen diverse grössere Entwick-
lungsareale sog. „Schlüsselareale“, die aus rechtlichen, finanziellen oder auch
eigentümerbezogenen Gründen noch nicht überbaut sind. Dazu gehört auch
das Sälipark Areal. Diese Schlüsselareale können gemäss Agglomerationspro-
gramm AareLand 3. Generation einen wichtigen Beitrag zur Siedlungsentwick-
lung nach Innen leisten, insbesondere im Zusammenhang mit dem zu erwar-
tenden Bevölkerungswachstum.

2.3.2 Kommunale Rahmenbedingungen

Zonenreglement

Gemäss Zonenreglement der Stadt Olten liegt das Gebiet in zwei Zonen:

- einer Gewerbezone mit Wohnanteil – GW und
- einer dreigeschossigen Mischzone – M3.






-  Gewerbezone mit Wohnanteil – GW
-  Dreigeschossige Mischzone – M3
-  Gestaltungsplanperimeter

Abbildung 8 Geltungsbereich - Ausschnitt rechtsgültiger Bauzonenplan
[Stand: 29.10.2010]

Nutzungspläne

Auf dem Areal bestehende, rechtsgültige Nutzungspläne oder Teile davon werden vom neuen Nutzungsplan (Teilzonenplan mit Zonenvorschriften und Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften Riggerbachstrasse) überlagert, bleiben aber erhalten. Insbesondere auf Teilgebieten der Grundbuchnummern 3528, 5438, 5439 und 5440 bleibt der bestehende Nutzungsplan (Änderung des Gestaltungsplanes Sälistrasse – Theodor Schweizer Weg) wirksam. Der Erschliessungsplan Riggerbachstr. – Theodor Schweizer Weg – Sälistrasse wird im Projekperimeter (Maulbeerweg) geändert.

In den Nutzungsplänen (Teilzonenplan mit Zonenvorschriften und Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften Riggerbachstrasse) werden die rechtlichen Grundlagen für die bauliche Weiterentwicklung des Areals geschaffen. Gemeinsam mit den Sonderbauvorschriften ergänzen und konkretisieren diese die ge-

Entwicklung Olten Ost

nerellen Vorgaben der allgemeinen Nutzungsplanung. Sie sind verbindliche Bestandteile des Gestaltungsplans.

Die integrale Strategie stellt den politischen Gremien und der Verwaltung einen verbindlichen Rahmen sowie eine langfristige Entwicklungsperspektive zur Verfügung, welche die Kohärenz und Koordination der politischen Entscheide unterstützen.

Im Rahmen des Bundesprogramms Projet urbain 2012-2015 wurde in einem interdisziplinären und kooperativen Vorgehen die integrale Strategie für den Stadtteil Olten Ost erarbeitet. Die Stadt Olten verfügt aufgrund ihrer zentralen Lage und ihrer guten Bahnerschliessung über gute Entwicklungspotenziale. Um das Wachstum qualitativ zu steuern und nachhaltig zu sichern, sind Massnahmen auf Ebene Mobilitätsmanagement, Wohnungsangebot, Geschäftsflächenentwicklung, stadträumliche Aufwertung, öffentliche Infrastrukturen und Dienstleistungen nötig. Dabei weist das Quartier um den Bifang (Sälipark Areal und nähere Umgebung) ein beträchtliches Erneuerungs- und Verdichtungspotenzial auf.

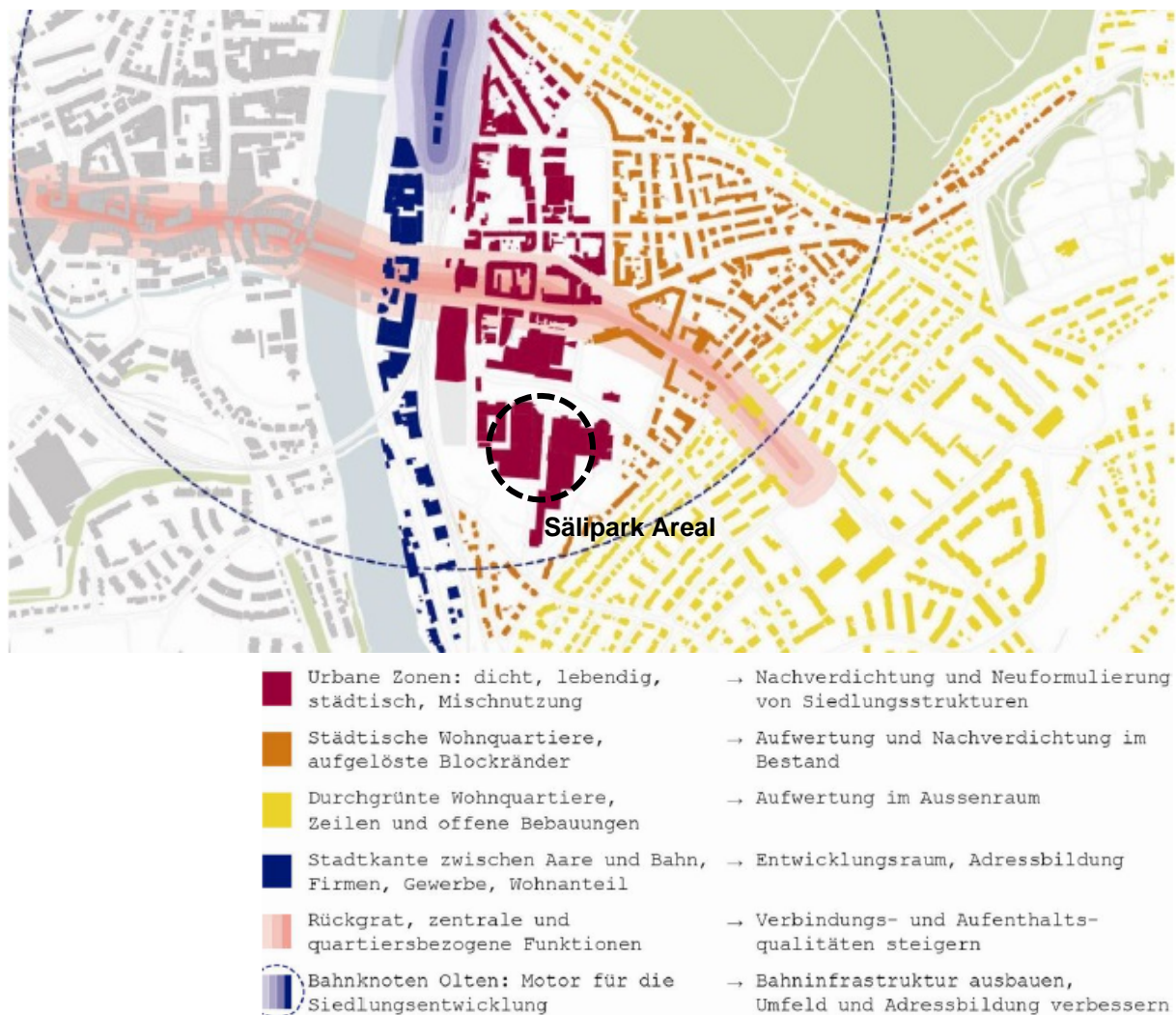


Abbildung 9 Entwicklung eines vielfältigen Stadtteils
[Quelle: Integrale Strategie Olten Ost 2014-202, Stand: Okt. 2013]

Richtprojekt

Das Richtprojekt ist ein grundeigentümer- und behördenverbindliches Planungsinstrument und dient als Grundlage für weitere Planungsschritte. Es erfüllt die relevanten Anforderungen aus den übergeordneten und kommunalen Pla-

nungsvorgaben und zeigt die angestrebte räumliche Entwicklung auf. Es enthält die Bereiche Städtebau und Architektur. Diese sind im Rahmen einer gesamtgesellschaftlichen und optimierten Planung aufeinander abgestimmt.

3 Projektbeschreibung

3.1 Städtebau und Architektur

Ausgangslage	<p>Der neue Sälipark 2020 fügt sich in die grossmassstäblichen Stadtstrukturen des einst industriell genutzten Gebiets auf der rechten Aareseite ein. Umringt von kleinteiligen Wohnquartieren verfügt das Areal dank der zentralen Lage und der Nähe zum Bahnhof über ein grosses Potential. Die steigende Nachfrage nach Wohnraum an einem Ort mit hoher Lebensqualität und einer hervorragenden Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz verhilft der Stadt, welche aufgrund der Deindustrialisierung der letzten Jahrzehnte unter Einwohnerschwund litt, zu neuer Beliebtheit. Das Projekt sieht einen Umbau und eine Erweiterung des bestehenden Einkaufszentrums mit Zusatznutzungen (Wohnen, Dienstleistungen, Gastronomie) vor. Die Überbauung soll die fortschreitende Urbanisierung des Schweizer Mittellands widerspiegeln. Vorgesehen ist die Durchmischung von Wohnen und Arbeiten, von Jung und Alt und von unterschiedlichen sozialen Schichten, so dass eine lebendige städtische Siedlung entsteht.</p>
Städtebau	<p>Das Sälipark Areal und dessen unmittelbares Umfeld treten heute als heterogenes Gefüge verschiedener, unterschiedlich datierter und formal divergierender Einzelgebäude in Erscheinung. Städtebaulich ist das Areal klar umrissen, jedoch ist der öffentliche Raum an den Rändern entlang der Strassen und besonders entlang der Riggerbachstrasse diffus und unruhig. Die städtebauliche Lösung, die im Dialog mit der Stadt Olten erarbeitet wurde, sieht eine Aufwertung des öffentlich genutzten Raums entlang der Riggerbachstrasse vor. Der Neubau besetzt den heutigen Aussenparkplatz und zoniert die diffuse Raumabwicklung der Vorzone zwischen Fachhochschule und Sälihof. Es entsteht eine Platzfolge, die den zu Fuss Gehenden interessante räumliche Bezüge eröffnet und gesamthaft zu einer Aufwertung der Vorzone beiträgt.</p> <p>Grundsätzlich bezieht sich der Neubau städtebaulich auf die Höhen der benachbarten Gebäude. Eine partielle Anpassung der Gebäudehöhe auf 23.0 m ist hier aus städtebaulicher Sicht möglich. Nebst dieser volumetrisch adäquaten Reaktion auf der Ostseite wird auf die Gestaltung der Fassade besonderes Augenmerk gelegt, damit dieser Fassadenausschnitt nicht als Rückfassade erscheint.</p> <p>Das insgesamt sechs Geschosse hohe Gebäude wird gegliedert in einen zweigeschossigen Sockel und einen viergeschossigen Aufbau, in welchem sich die Wohnungen befinden. Dieser bildet U-förmig einen Hof, welcher gegen Nord-Osten in Richtung des Primarschulhauses Bifang und dessen grosszügigen Frei- resp. Grünraum geöffnet ist. Im Bereich des Strassenraums werden die Benutzerwege entflochten. Die Einfahrt zur unterirdischen Tiefgarage, welche heute die Fussgängerströme entlang der Riggerbachstrasse kreuzt, wird neu auf der Höhe der Bifangstrasse geplant. Grundsätzlich soll die Anlage einen attraktiven Treffpunkt für Jung und Alt darstellen und damit eine Bereicherung für die ganze Stadt Olten sein.</p>

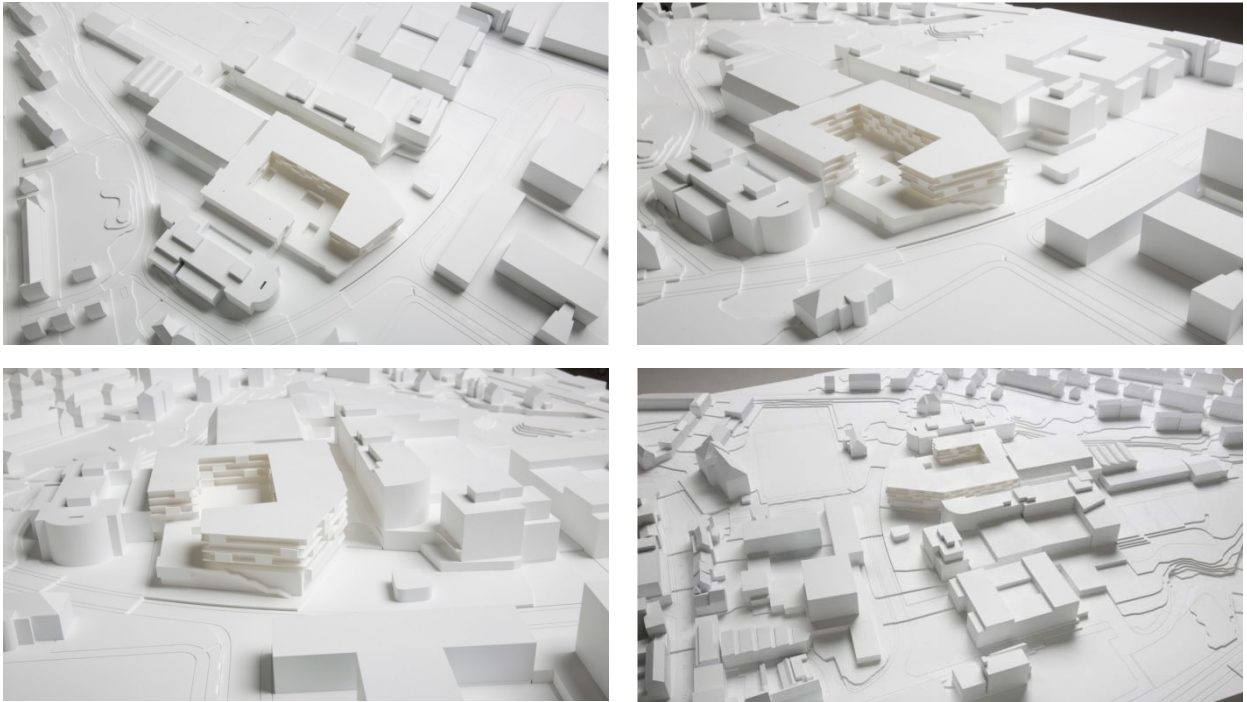


Abbildung 10 Modell Richtprojekt
[Quelle: Andreas Fuhrmann Gabrielle Hächler Architekten AG, September 2015]

Architektur

Der Neubau definiert zusammen mit den bestehenden Gebäuden eine trichterförmige Piazza, die bis zur Riggerbachstrasse sichtbar gestaltet wird, damit vielfältige Begegnungsräume entstehen. Prägend für den Ausdruck des Neubaus wird die mit Einschnitten und Ausstülpungen gestaltete Balkonschicht sein. Das sogenannte Luftgeschoss gliedert das Volumen gegen die Riggerbachstrasse in zwei Bereiche, was dem Gebäude Leichtigkeit und Offenheit verleiht.

Das Angebot des Einkaufszentrums wird erweitert. Als Ersatz des heutigen Migros-Freizeitlandes entsteht ein Neubau, der den bestehenden Sälipark ober- und unterirdisch ergänzt. Dadurch erhöht sich die Gesamtverkaufsfläche im Erd- und 1. Untergeschoss um rund ein Drittel auf total 17'000 m². 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 Parkierungsanlage wird ebenfalls erweitert.

Ausserdem sind Wohnungen für alle Generationen sowie Büro- und Dienstleistungsflächen geplant. Auf dem Neubau wird es eine öffentlich zugängliche Dachterrasse geben, die durch eine einladende Treppe nordseitig mit der Piazza verbunden ist. Als grosszügiger Dachgarten soll eine urbane Oase mit hohen Aufenthaltsqualitäten entstehen und einen Mehrwert für das ganze Quartier schaffen. Die lichtdurchflutete Überdachung der Louis Giroud-Strasse erlaubt Passanten witterungsgeschützt zwischen den Gebäuden zu zirkulieren und dient als Fussgänger- und Radwegverbindung in Nord-Süd-Richtung.



Abbildung 11 Blick auf den Sälipark



Abbildung 12 Dachgarten

3.2 Umgebung und Freiraum

Betrachtungsbereich

Zukünftig soll die Grünraumgestaltung des Säliparks weniger fragmentiert, kleinteilig und isoliert wirken. Daher beschränkt sich die Umgebungsgestaltung nicht nur auf den eigentlichen Gestaltungsplanperimeter. In einem erweiterten Betrachtungsbereich werden die naturräumlichen Gegebenheiten in der direkten Umgebung gemeinsam mit der Gestaltung des Säliparks zu einem ganzheitlichen Konzept ausgearbeitet. Entsprechend liegen für das Projekt wichtige Elemente wie die Begegnungszone Riggerbachstrasse oder die Sperrung der Riggerbachstrasse ausserhalb des Gestaltungsplanperimeters. Die Planungshoheit und Umsetzung der Massnahmen liegen bei der Stadt Olten. Da der Aussenraum von Fassade zu Fassade zu betrachten ist und in der Wirkung einheitlich sein soll, besteht zwischen der Aussenraumgestaltung des Säliparks und der Gestaltung der Riggerbachstrasse ein erhöhter Koordinationsbedarf. Die Planung dieser Aussenräume wird inhaltlich und zeitlich aufeinander abgestimmt.

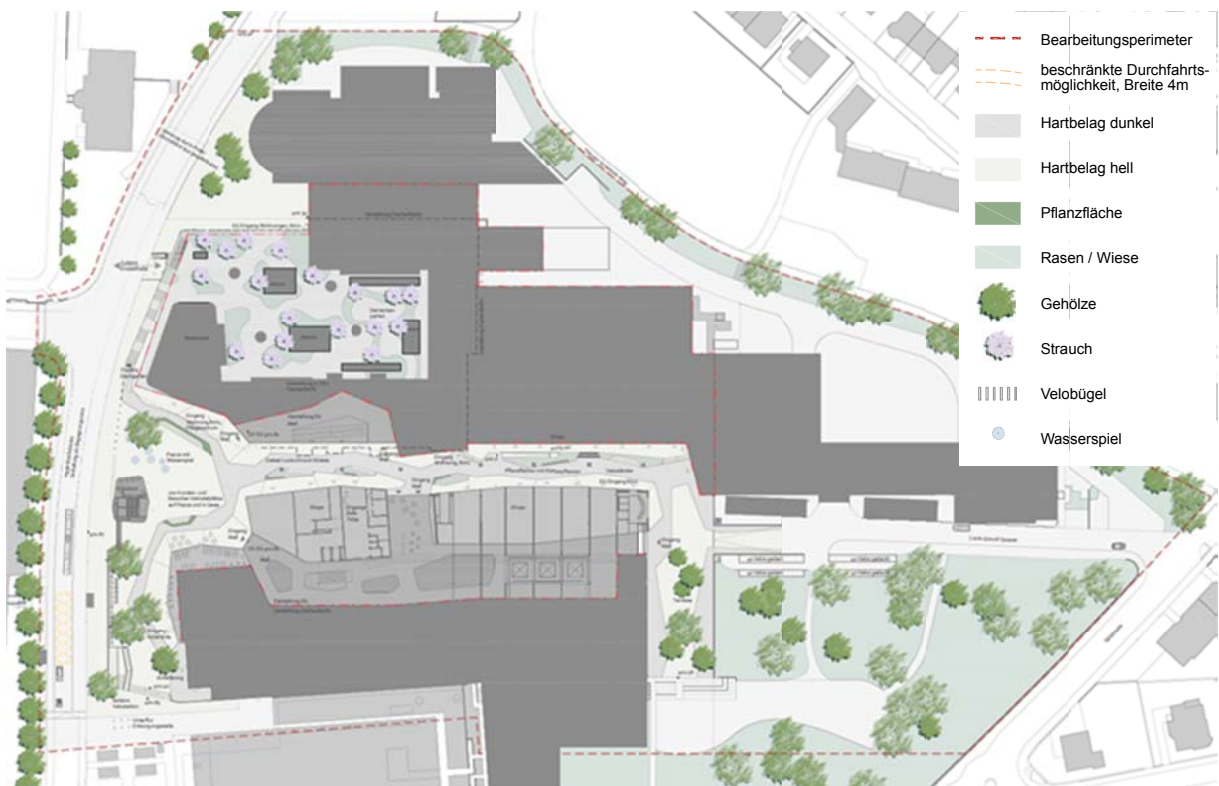
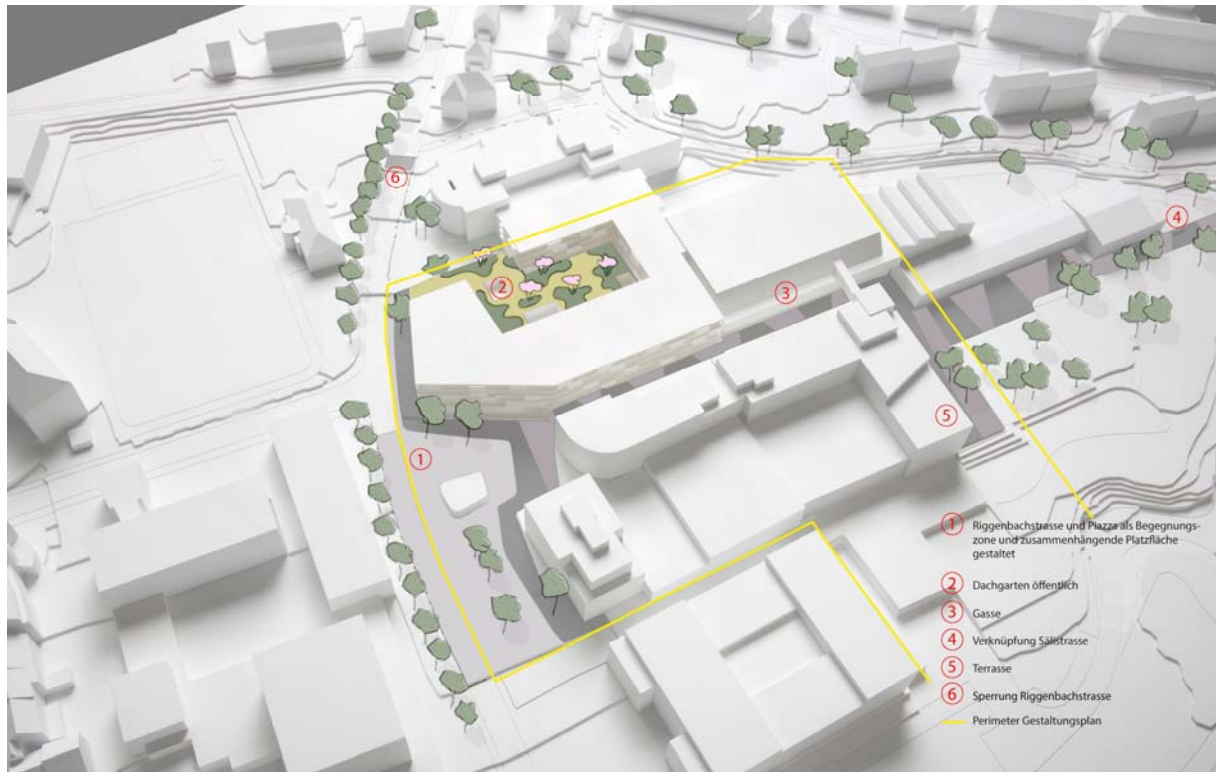


Abbildung 13 Richtprojekt Umgebung zum Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften (Hager)

Sälipark 2020

Die projektierte Umgebungsgestaltung zeichnet sich durch eine parkartige Offenheit und Durchlässigkeit aus, die sich über den gesamten Betrachtungsbereich erstreckt. Wenige, aber bewusst gesetzte Baumpflanzungen entwickeln im Zusammenspiel mit der Architektur eine räumliche und volumetrische Wirkung und bilden ein parkartiges pflanzliches Gegengewicht im hart materialisierten urbanen Kontext.



- | | |
|--|-----------------------------|
| ① Riggbachstrasse und Piazza als Begegnungszone und zusammenhängende Platzfläche gestaltet | ⑤ Terrasse |
| ② öffentlicher Dachgarten | ⑥ Sperrung Riggbachstrasse |
| ③ Gasse | — Gestaltungsinnenperimeter |
| ④ Verknüpfung Sälistrasse | |

Abbildung 14 Umgebungsgestaltung Sälipark 2020 – Piktogramm

Riggbachstrasse und Piazza als Begegnungszone und zusammenhängende Platzfläche gestaltet ①

Der öffentliche Aussenraum vor dem Sälipark wird als niveaufreie, über die Riggbachstrasse hinaus bis ans BBZ-Areal führende „Piazza“ gestaltet. Die Piazza zeigt sich urban und allseitig von Gebäudefassaden gefasst. Sie bildet als offene, übersichtlich und einladend gestaltete Platzfläche den nördlichen Ankunfts- und Orientierungspunkt und den Hauptzugang zum Sälipark. An den Rändern nimmt die Piazza Funktionen aus der angrenzenden Bebauung auf (z.B. Möblierung für Aussenrestauration). Die grosse frei gehaltene Fläche ermöglicht vielfältige temporäre Nutzungen (Weihnachtsmarkt o.Ä.). Einzelne Solitäräume und locker angeordnete Baumgruppen legen sich als landschaftliches Element über die urbane Piazza und laden in ihrem Schatten zum Verweilen ein. Für Kunden und Besucher werden an den Rändern der Piazza und nahe den Gebäudezugängen Velobügel angeordnet. Durch diese dezentrale Positionierung wird ein bedarfsgerechtes Angebot an Kurzzeitveloabstellplätzen für Kunden und Besucher sichergestellt.

öffentlicher Dachgarten ②

Über die grosszügige Freitreppe wird der öffentliche Dachgarten auf dem Niveau des 2. OG erschlossen. Hier, leicht erhaben über der Stadt, wird ein üppiger Garten konzipiert, der sich gestalterisch bewusst von den erdgeschossigen Flächen abhebt. Vielfältige Pflanzungen strukturieren den Dachgarten, lassen intimere, geschützte Bereiche entstehen und lenken an anderer Stelle den Blick perspektivisch nach aussen.

Die «Gasse» ③ / Verknüpfung Sälistrasse ④

Durch eine bewusst offene Gestaltung, zurückhaltende Möblierung und eine differenzierte Materialisierung wird die zentral durch das Areal verlaufende «Gasse» ③ (Louis Giroud-Strasse) als interne, aber auch als übergeordnete Verbindungsachse gestaltet.

dungsachse zwischen Riggerbach- und Sälistrasse hervorgehoben und kenntlich gemacht. Zwischen den Gebäuden wird die Gasse durch Pflanzflächen mit Kletterpflanzen strukturiert und zониert. Entlang den Gebäudefassaden wird eine ca. 4 m breite Zone ausgewiesen, die als Aussenbereich für die angrenzende gebäudeinterne Nutzung dient. In der Mitte der «Gasse» wird eine „Spur“ von 4 m Breite frei gehalten. Sie stellt die Durchlässigkeit für Fussgänger und Velofahrer sicher.

Die Terrasse ⑤

Die nach Süden und Westen orientierte Terrasse am südlichen Rand des Säliparks bildet das landschaftliche Gegenstück zur urbanen Piazza. Unter dem Schatten der Bäume lädt die ruhig gelegene Terrasse zum Verweilen ein. Von hier schweift der Blick unbegrenzt über die Stadt und die Aare.

Sperrung Riggerbachstrasse ⑥

Auf der Riggerbachstrasse ⑥ wird im Bereich zwischen der Zufahrt zur Fachhochschule (Riggerbachstrasse 13) und dem Kindergarten eine Durchfahrtsperre für den motorisierten Individualverkehr etabliert. Durch den Einsatz versenkbarer Poller bleibt die Riggerbachstrasse nebst dem Veloverkehr auch für den öffentlichen Verkehr durchgehend befahrbar.

4 Verkehr

4.1 Mobilitätsplan Olten

Verkehrsplanung

Die Organisation der verkehrlichen Erschliessung des Säliparks ist in die Gesamtstrategie des Mobilitätsplans Olten eingebettet.

Der **Mobilitätsplan Olten (MPO)** stellt eine zukunftsweisende umfassende Gesamtstrategie für den Verkehr in der Stadt Olten dar. Die zukünftige Stadtentwicklung und eine stadtverträgliche Mobilität werden so sichergestellt.

Die Zielsetzung des MPO und die Gesamtstrategie Mobilität / Verkehr wurden vom Stadtrat genehmigt (Beschlussfassung vom 10.08.2015) und gliedern sich in nachfolgende Teilstrategien:

- Teilstrategie motorisierter Individualverkehr
- Teilstrategie öffentlicher Verkehr
- Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr
- Teilstrategie wirkungsvolle Steuerungsinstrumente und Koordination

Ziel ist es, den Autoverkehr zu Gunsten alternativer Verkehrsarten zu reduzieren. Die Umsetzung der Strategie erfolgt in Teilkonzepten, die derzeit noch nicht abschliessend erstellt sind. Der Sälipark wird parallel dazu als Pilotprojekt umgesetzt. Die Berücksichtigung des MPO bedeutet in erster Linie, dass künftig weniger Parkfelder erstellt werden dürfen als bisher (unter Berücksichtigung bisheriger Vorschriften).

4.2 Parkierung und Verkehrsaufkommen Ist-Zustand

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 Parkieranlagen und dem jeweiligen Parkfeldangebot. Die Tabelle 1 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
Summe	195	430
Total	625	

Tabelle 1 Parkierung Sälipark 2015 – Anzahl Parkfelder in Abhängigkeit der Nutzung



Abbildung 15 Parkierungsanlagen Sälipark 2015

Erschliessungsregime
Sälipark 2015

Die Erschliessung des Säliparks [vgl. Abbildung 16] erfolgt heute von Norden via Knoten Bifangplatz und Bifangstrasse oder via Knoten Unterführungsstrasse / Von Rollstrasse und Von Rollstrasse zur Riggerbachstrasse. Von Süden her erreicht man den Sälipark via Sälikreisel und Sälistrasse.



Abbildung 16 Erschliessung Sälipark 2015

Verkehrsaufkommen
Sälipark 2015

Das Verkehrsaufkommen des Säliparks wird durch Auswertung der Schranken-
anlagen 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: Ta-
belle 18]. Dieses gibt an, wie viel Fahrzeugfahrten durch ein Parkfeld – in Ab-
hängigkeit der zugeordneten Nutzung – erzeugt werden. Weiter können nach-
folgende Rückschlüsse aus der Auswertung gezogen werden:

- Die Parkfelder der Verkaufsnutzung erzeugen im Durchschnitt 12 Fahr-
zeugfahrten 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 gelege-
ne Parkplatz Freizeitland wird heute deutlich intensiver genutzt als die Tiefga-
ragen Sälipark I und II. Die durchschnittliche Parkdauer liegt für nahezu alle Nut-
zer unterhalb einer Stunde und ist damit kürzer als die Parkdauer in den Tiefga-
ragen. 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 Werktags-
verkehr (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 2 dargestellt.

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

Tabelle 2 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.

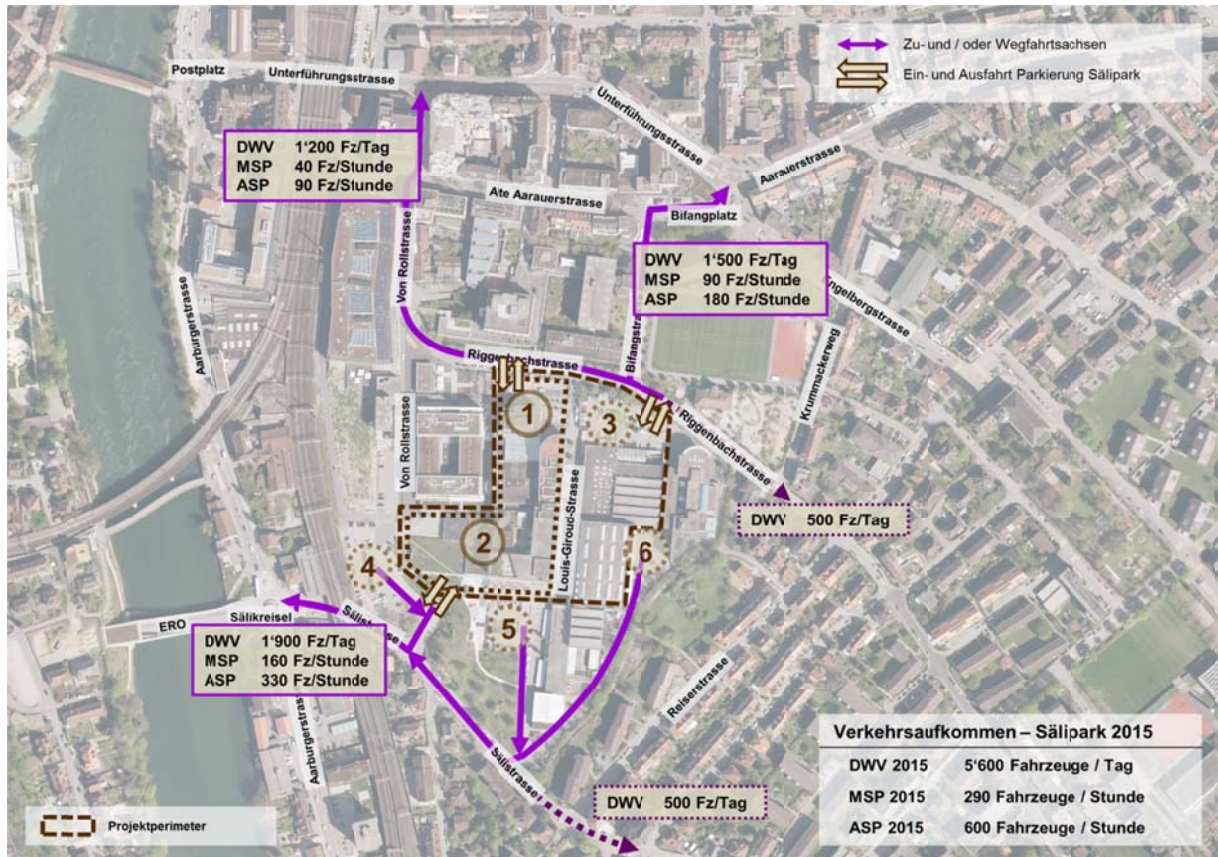


Abbildung 17 Verkehrsverteilung Sälipark 2015 (DWV)

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 3. Die Aufteilung des projektinduzierten Verkehrs auf die Anschlussknoten ist in Tabelle 4 dargestellt. Die prozentualen Anteile am Gesamtverkehr zeigt Tabelle 5.

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 3 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	-	-
Summe	100%	5'600	290	600

Tabelle 4 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 5 Anteile Sälipark 2015 (DWV) am Gesamtverkehr (DTV)

4.3 Variantenfächer Tiefgaragenzufahrt Sälipark 2020

Im Rahmen der Planungen für den Sälipark 2020 wurden verschiedene Varianten für die neue Tiefgaragenzufahrt an der Riggbachstrasse geprüft. In der Abbildung 18 sind die verschiedenen Varianten dargestellt. Anschliessend werden die Varianten kurz erläutert.



Abbildung 18 Variantenfächer Tiefgaragenzufahrt Sälipark 2020

Variante 1:
Verbindung mit Tiefgarage
Berufsschulzentrum

1

Die Erschliessung des Sälipark erfolgt über die bestehende Tiefgarage der Berufsschule Olten. Dazu sind Anpassungen des bestehenden Layouts der Parkierungsanlage notwendig, damit eine Fahrgasse zur neuen Tiefgarage Sälipark etabliert werden kann. Damit einher geht ein Parkfeldverlust in der Parkierungsanlage der Berufsschule. Weiter ist der Aufwand die Riggerbachstrasse zu unterqueren aufgrund der Werkleitungen im Strassenraum sowie der Baumpflanzungen im Randbereich unverhältnismässig hoch.

Variante 2:
Portal Bifangstrasse

2

Die Erschliessung des Säliparks erfolgt über ein neues Portal in der Bifangstrasse. Diese muss dazu gesperrt werden. Die Unterquerung der Riggerbachstrasse ist, wie bei Variante 1, aufgrund der zahlreichen Werkleitung unterhalb der Riggerbachstrasse mit einem sehr hohen Aufwand verbunden. Zudem schränkt die Lage der Tiefgaragenzufahrt die Möglichkeiten für zukünftige Entwicklungen (Anpassungen des Verkehrsregimes etc.) stark ein.

Variante 3:
Portal Von Rollstrasse

3

Die Erschliessung der Tiefgarage erfolgt über ein zusätzliches Portal das neben der bestehenden Anlieferung etabliert wird. Die Zufahrt zum Portal erfolgt von Norden über die Von Rollstrasse. Die Variante zieht eine Anpassung des Layouts der bestehende Tiefgarage Sälipark II nach sich und führt zwangsläufig zu einem Verlust an Parkfeldern. Zudem konzentrieren sich beide Tiefgaragenzufahrten an einem Punkt, so dass es innerhalb der Tiefgarage zu Behinderungen kommt. Des Weiteren

ren muss verhindert werden, dass eine neue Umfahrroute für den Knoten Postplatz entsteht. Das bedeutet, dass es keine durchgängige Verbindung via Von Rollstrasse – Sälistrasse geben darf. Aufgrund der Tatsache, dass der Neubau der Fachhochschule (FNHW) über den Sälikreisel erschlossen werden muss und die Zufahrt zur Anlieferung ebenfalls über den Sälikreisel erfolgt, sind aufwendige Verkehrsbauten notwendig, um die verschiedenen Verkehrsströme voneinander zu trennen. Der im Südwesten des Perimeters angrenzende Raum bekommt damit einen sehr verkehrsorientierten Charakter. Das geht zu Lasten einer ansprechenden Aussenraumgestaltung und schränkt eine zukünftige Entwicklung des Bereichs ausserhalb des Perimeters stark ein.

Variante 4:
Verbindung mit Tiefgarage
Sälihof



Die Erschliessung des Sälipark erfolgt über die Von Rollstrasse und die bestehende Tiefgarage Sälihof. Der Zusammenschluss beider Tiefgaragen wurde bereits 2010 beim Bau des Sälihofs untersucht. Dabei machen vor allem die unterschiedlichen Geschosshöhen (Höhenunterschied ca. 1.30 m) eine bautechnische Umsetzung schwierig. Eine Verbindung ist nur über steile und sehr schmale Rampen möglich und bringt eine sehr komplizierte Verkehrsführung mit sich. Demnach ist es nicht möglich beide Untergeschosse direkt zu verbinden. Es kann lediglich eine Verbindung vom 1. Untergeschoss des Sälihofs in das 2. Untergeschoss des Säliparks (Tiefgarage Sälipark I – Hotel Arte) angeboten werden. Da entlang der Unterführungsstrasse aus Fahrtrichtung Dulliken allein am Knoten Bifangplatz links abgelenkt werden kann, führt die Variante zu einer deutlichen Mehrbelastung in der alten Aarauerstrasse, respektive zu einer massiven Mehrbelastung der Bifangstrasse und Riggerbachstrasse West, falls die alte Aarauerstrasse für den Durchgangsverkehr gesperrt würde. Im Vergleich zu heute nimmt am Knoten Von Rollstrasse / Riggerbachstrasse die Zahl potenzieller Konflikte zwischen Fussgängern und dem motorisierten Verkehr zu, da die Verkehrsmenge auf der Von Rollstrasse deutlich ansteigt. Die Mehrbelastung auf der Von Rollstrasse kann zu Behinderungen im Busbetrieb führen, was Verzögerungen und Verspätungen zur Folge hätte.

Fazit Die Varianten 1-4 werden aus den genannten Gründen nicht weiter verfolgt. Die neue Zufahrt an der Riggerbachstrasse wird auf Höhe der heutigen Zufahrt zum Parkplatz Freizeitland etabliert. Da die neue Tiefgarage mit den beiden Bestehenden verbunden wird, kann die Einfahrt zur Tiefgarage Sälipark I (Pallas Klinik / Hotel Arte) zurückgebaut werden. So wird der Bereich zwischen Von Rollstrasse und Bifangstrasse frei von Zufahrten für den motorisierten Verkehr gehalten. Damit verbessern sich auch die Bedingungen für die zu Fuss Gehenden deutlich. Konflikte mit dem motorisierten Verkehr im Bereich der heutigen Zufahrt werden vermieden. Leider geht die Verbesserung der Situation zu Lasten des Komforts für zu Fuss Gehende im Bereich der geplanten Zufahrt. Dabei ist jedoch darauf hinzuweisen, dass das Fussgängerankommen im unteren Teil der Riggerbachstrasse (zwischen Von Roll- und Bifangstrasse) höher ist. Dementsprechend nimmt auch die Zahl der potentiellen Konflikte zwischen den zu Fuss Gehenden und dem motorisierten Verkehr ab.

4.4 Evaluerte Erschliessungsvarianten Sälipark 2020

Neben der Lage der Tiefgaragenzufahrt wurden auch verschiedene Varianten für das Erschliessungsregime untersucht. Die einzelnen Varianten sind in den

nachfolgenden Abbildungen dargestellt. Die Ergebnisse der Untersuchung werden im Folgenden kurz zusammengefasst.

4.4.1 Variante Entlastung Bifangplatz

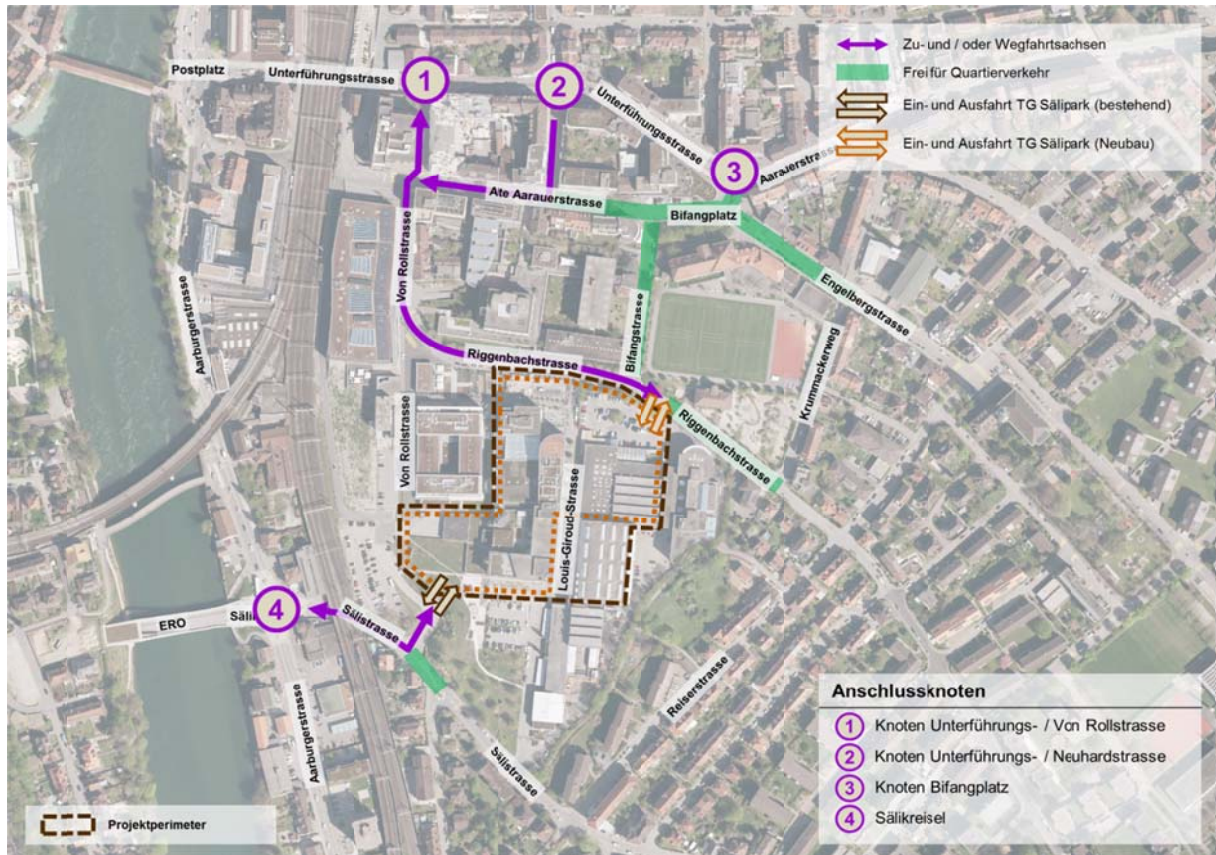


Abbildung 19 Variante Entlastung Bifangplatz

Ziel dieser Variante wäre es, den Bifangplatz zu beruhigen. Die Erschliessung von Süden erfolgt nach wie vor über den Sällikreisel. Im Norden dagegen kann bei einer Entlastung des Bifangplatzes nur noch über die beiden Knoten Unterführungs- / Von Rollstrasse und Unterführungs- / Neuhardstrasse zugefahren werden. Die Wegfahrt erfolgt ausschliesslich über die Von Rollstrasse und den Knoten Unterführungs- / Von Rollstrasse.

- ① Der Knoten Unterführungs- / Von Rollstrasse bleibt in seinem Layout unverändert. Die Zunahme des Verkehrsaufkommens auf der Von Rollstrasse macht Anpassungen an der Lichtsignalsteuerung am Knoten notwendig. Das geht zu Lasten der Leistungsfähigkeit auf der übergeordneten Achse.
- ② Am Knoten Unterführungs- / Neuhardstrasse wird ein Linksabbiegestreifen (von der Unterführungsstrasse in die Neuhardstrasse) etabliert. Das geht zu Lasten der Busspur (inkl. Velostreifen) auf der Unterführungsstrasse. Die Leistungsfähigkeit des Knotens auf der Haupttrichtung

nimmt ab, da zusätzliche Kapazitäten für den Linksabbieger bereitgestellt werden müssen.

- 3 Der Bifangplatz und die Bifangstrasse werden vom quartierfremden Verkehr entlastet. Voraussetzung dafür ist die Wirksamkeit der Zufahrtsbeschränkungen.
- 4 Für den Sälikreisel sind keine zusätzlichen Massnahmen notwendig. Es ist davon auszugehen, dass sich die Nord-Süd-Verteilung des Verkehrsaufkommens nicht verändert und demnach keine negativen Auswirkungen zu erwarten sind.

Fazit Der Entlastung des Bifangplatzes und der Bifangstrasse steht eine deutliche Zunahme des Verkehrsaufkommens in der Neuhard- und der (Alten) Aarauerstrasse gegenüber. Zudem ist es nur schwer möglich, den quartierfremden Verkehr vom Bifangplatz zu verdrängen, ohne dass es zu negativen Auswirkungen für das angrenzende Quartier führt (Zunahme der Umwegfahrten). Je höher die Wirksamkeit einer Zufahrtsbeschränkung, desto grösser die Auswirkung auf das Quartier.

4.4.2 Variante Bedingtes Kreissystem



Abbildung 20 Variante Bedingtes Kreissystem

Im Norden wird bei dieser Variante ein neues Einbahnsystem etabliert. Die Zufahrt erfolgt nur noch über den Bifangplatz und die Bifangstrasse. Weggefahren wird über die Von Rollstrasse. Die Erschliessung von Süden erfolgt nach wie vor über den Sälkreisel.

- ① Am Knoten Unterföhrungs- / Von Rollstrasse wird das Rechtsabbiegen aus der Unterföhrungsstrasse in die Von Rollstrasse verboten.
- ② Am Knoten Unterföhrungs- / Neuhardstrasse sind keine Massnahmen notwendig.
- ③ Der Knoten Bifangplatz bleibt unverändert. Die Ausfahrt vom Knoten auf das übergeordnete Netz ist nur noch für das Quartier möglich.
- ④ Für den Sälkreisel sind keine zusätzlichen Massnahmen notwendig. Es ist davon auszugehen, dass sich die Nord-Süd-Verteilung des Verkehrsaufkommens nicht verändert und demnach keine negativen Auswirkungen zu erwarten sind.

Fazit Die Variante führt u.a. zu Umwegfahrten für benachbarte Liegenschaften (Berufsschulzentrum oder Sälihof). Alle wegfahrenden Fahrzeuge werden via Von Rollstrasse geführt. Das führt, insbesondere während der Hauptverkehrszeiten, zu einer Mehrbelastung auf der Von Rollstrasse. Die Busse der Linie 503 würden vermehrt im Stau stehen und damit die Stabilität des Fahrplans gefährdet.

4.4.3 Variante Konsequentes Kreissystem

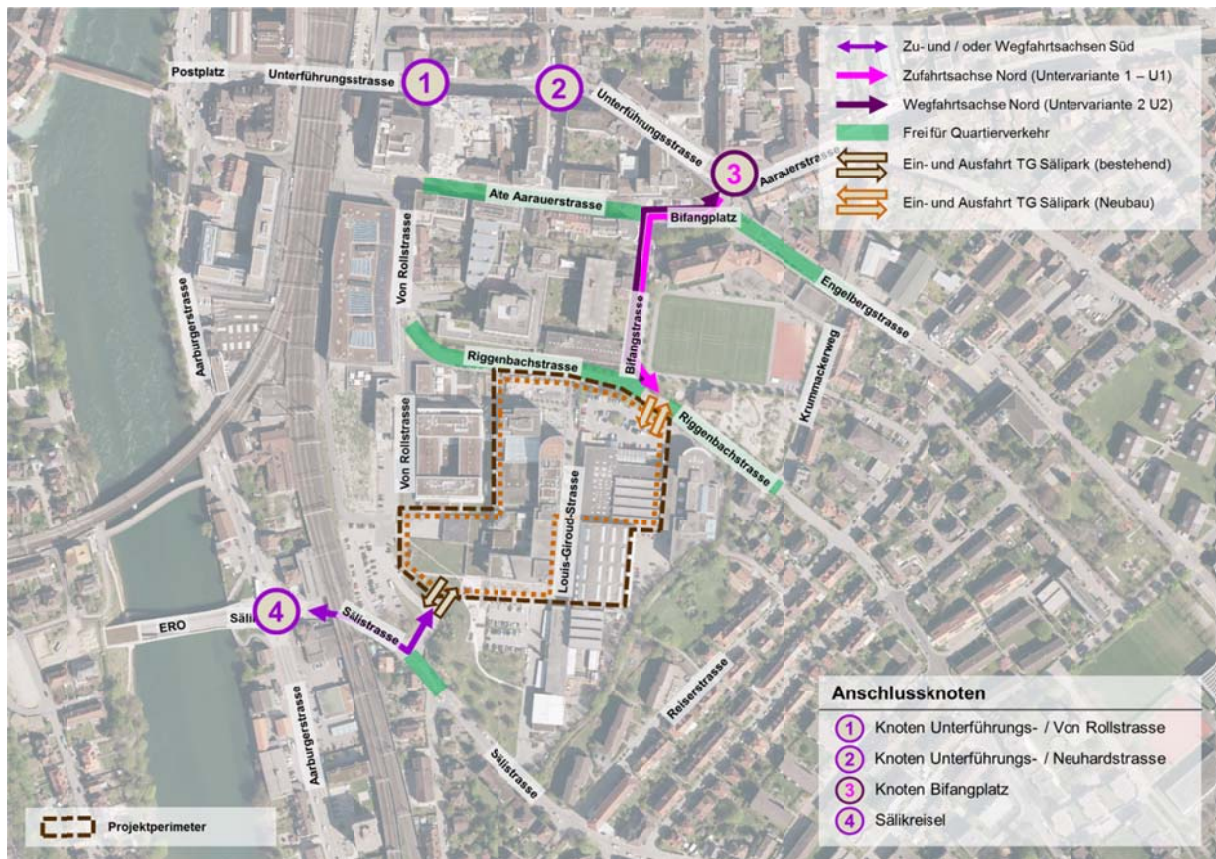


Abbildung 21 Variante Konsequentes Kreissystem

Für die Variante Konsequentes Kreissystem wurden zwei Untervarianten untersucht. Im Süden kann dann wie bis anhin zu- und weggefahren werden. Im Norden dagegen ist je nach Untervariante nur noch das Zufahren oder das Wegfahren erlaubt.

- ① Der Sälipark wird nicht mehr via Knoten Unterföhrungs- / Von Rollstrasse erschlossen, da die Riggbachstrasse für den quartierfremden Verkehr gesperrt wird.
- ② Am Knoten Unterföhrungs- / Neuhardstrasse sind keine Massnahmen notwendig.
- ③ Am Knoten Bifangplatz kann, in Bezug auf den Sälipark, entweder nur noch zu- oder weggefahren werden. Für den Quartierverkehr bleiben in beiden Untervarianten alle Fahrbeziehungen erhalten. Dabei ist zu bemerken, dass eine Unterscheidung zwischen Quartierverkehr und quartierfremdem Verkehr in der Praxis nur schwer umzusetzen ist.

4

Für den Sälikreisel ist von einer Zunahme des Verkehrsaufkommens auszugehen. Je nach Untervariante entfallen sämtliche Zu- oder Wegfahrten, die heute auf der Nordseite erfolgen, auf den Sälikreisel.

Fazit Beide Untervarianten führen zu einem starken Anstieg an Umwegfahrten, da auf der Nordseite entweder nur noch zu- oder weggefahren werden kann. Damit verschlechtert sich auch die Erreichbarkeit des Sälikreises. Beide Varianten führen zwangsläufig zu Ausweichverkehr durch das Quartier (Umfahrung der Knoten Bifangplatz, Postplatz und Sälikreisel). Um diesen zu unterbinden, sind harte Massnahmen (Durchfahrtssperrungen) im Quartier notwendig, die wiederum negative Auswirkungen auf die Bewohner haben. Die deutliche Verkehrszunahme am Sälikreisel führt zu einer Verschlechterung der Leistungsfähigkeit des Knotens und hat damit auch negative Auswirkungen auf das übergeordnete Strassennetz.

4.4.4 Variante Sälikreisel



Abbildung 22 Variante Sälikreisel

In der Variante Sälikreisel wird der Sälipark ausschliesslich von Süden her, via Sälikreisel erschlossen. Die Zu- oder Wegfahrt über die Riggerbachstrasse ist demnach nicht mehr möglich. Aus Richtung Dulliken gelangt man nur noch via Unterführungsstrasse – Postplatz – Aarburgerstrasse – Sälikreisel zum Sälipark.

- ① Der Knoten Unterführungs- / Von Rollstrasse bleibt in seinem Layout unverändert, da er weiterhin der Quartierserschliessung dient. Das Verkehrsaufkommen am Knoten nimmt zu, da Fahrzeuge, die via Bifangplatz zum Sälipark gefahren sind, nun via Unterführungsstrasse, Postplatz und Sälikreisel zum Sälipark geführt werden. Dementsprechend sind Anpassungen an der Lichtsignalsteuerung am Knoten notwendig. Insgesamt nimmt die Leistungsfähigkeit auf der übergeordneten Achse ab.
- ② Wie am Knoten Unterführungs- / Von Rollstrasse sind am Knoten Unterführungs- / Neuhardstrasse keine baulichen Massnahmen notwendig.

3 Am Knoten Bifangplatz sind keine baulichen Massnahmen notwendig. Sämtliche Fahrbeziehungen bleiben erhalten, da der Knoten weiterhin der Quartierschliessung dient. Aufgrund der fehlenden Zu- und Wegfahrt zum Sälikreisel verändern sich die Verkehrsmengen am Knoten, was eine Anpassung der Lichtsignalsteuerung notwendig macht.

4 Eine konsequente Süderschliessung führt zu einem starken Anstieg der Verkehrsmenge am Sälikreisel. Sämtlicher Verkehr von und zum Sälikreisel erfolgt nur noch über den Sälikreisel. Der Sälikreisel ist bereits heute sehr stark ausgelastet. Demnach sind keine steuerungstechnischen Massnahmen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit am Knoten möglich. Ebenfalls nicht möglich sind bauliche Massnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit, da die vorhandenen Platzverhältnisse unzureichend sind.

Fazit Mit der Variante kann zwar das im Norden angrenzende Quartier deutlich vom Verkehr entlastet werden. Damit einher geht jedoch eine Mehrbelastung des Knotens Unterführungs- / Von Rollstrasse, Postplatz und Sälikreisel. Besonders der Sälikreisel kann aufgrund fehlender Kapazitätsreserven den Mehrverkehr nicht bewältigen. Zudem führt das Verkehrsregime zu einer deutlichen Zunahme der Umwegfahrten. Dementsprechend steigt auch das Risiko von Ausweich- bzw. Schleichverkehr im angrenzenden Quartier. Um diesen zu unterbinden, sind harte Massnahmen (Durchfahrtssperrungen) im Quartier notwendig, die wiederum negative Auswirkungen auf die Bewohner haben. Insgesamt führt die Variante zu starken Beeinträchtigungen des übergeordneten Strassennetzes, indem sie sich negativ auf die Leistungsfähigkeit auswirkt.

4.5 Erschliessungsregime Sälipark 2020

Basierend auf der Variantenevaluation [vgl. Kapitel 4.3 und 4.4] wird für den Sälipark 2020 am bestehenden Erschliessungsregime festgehalten [vgl. Abbildung 23]. Für das Quartier bedeutet dieses Regime die geringsten Beeinträchtigungen und Einschränkungen. Zudem kann mit dem Regime optimal auf zukünftige Entwicklungen im Gebiet reagiert werden. Die neue Zufahrt zur Tiefgarage wird auf Höhe der heutigen Zufahrt zum Parkplatz Freizeitland etabliert. Im Gegenzug wird die bestehende Tiefgaragenzufahrt Sälipark I (Pallas Klinik / Hotel Arte) zurückgebaut.

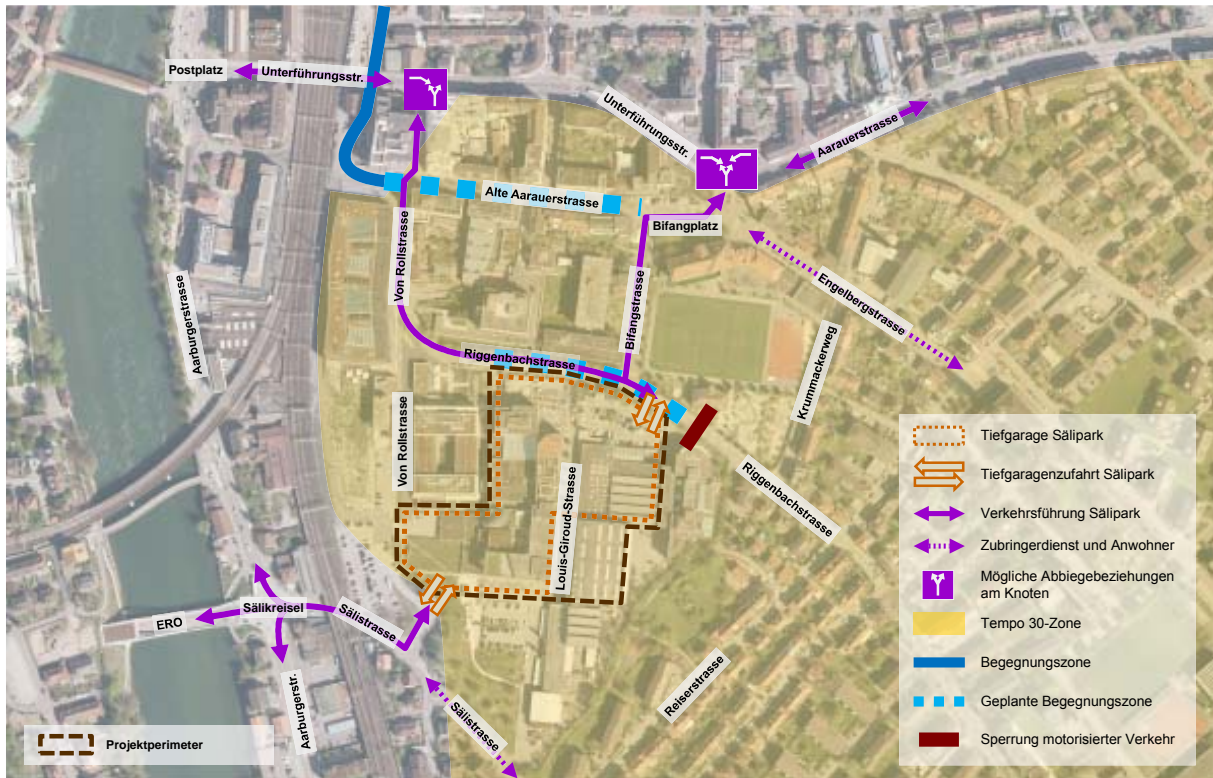


Abbildung 23 Erschliessung Sälipark 2020

Verkehrsregime im Quartier

Die Festlegung des Verkehrsregimes im Quartier liegt im Zuständigkeitsbereich der Stadt Olten. Sie erfolgt parallel zur Nutzungsplanung im separaten verkehrsrechtlichen Verfahren. Vorgesehen sind namentlich die Einführung einer Begegnungszone im Bereich des Areals Sälipark, die Sperrung der Riggenschachstrasse im Übergang zum Wohnquartier und die Ausdehnung der Begegnungszone Bahnhof Ost über die alte Aarauerstrasse bis zum Anschluss Bifangplatz. Diese flankierenden Massnahmen sind in Kapitel 5 beschrieben.

Anlieferung

Die Anlieferung des Säliparks ist heute im Süden des Perimeters verortet. Die Zu- und Wegfahrt erfolgt via Sälistrasse. Mit der Erweiterung des Säliparks genügt diese nicht mehr den neuen Anforderungen. Demnach wird eine zusätzliche Anlieferungsrampe für Sattelzüge hinter dem Neubau etabliert. Die Zu- und Wegfahrt erfolgt in einem Einbahnregime via Bifangplatz – Bifangstrasse – Riggenschachstrasse – Louis Giroud-Strasse – Sälistrasse. Nachfolgende Abbildung zeigt das zukünftige Anlieferungsregime. Das Mengengerüst für die Anlieferung wurde aufgrund der Angaben aus dem laufenden Betrieb und der Abschätzung für den künftigen Betrieb ermittelt [vgl. Tabelle 6].

	Tag (7-19 Uhr)		Nacht (19-7 Uhr)	
	[Anz. Lw]*	[Anz. Lfw]*	[Anz. Lw]*	[Anz. Lfw]*
Anlieferung_Bestand	4	4	-	-
Anlieferung_Neubau	7	2	2	-
Total	11	6	2	-

* ...Angaben im Jahresmittel
Lw...Lastwagen
Lfw...Lieferwagen

Tabelle 6 Mengengerüst Anlieferung Sälipark 2020 – Jahresmittel

Das bestehende Anlieferungssystem der Fachhochschule bleibt bestehen [vgl. Abbildung 24]. Die Zu- und Wegfahrt erfolgt nach wie vor via Bifangplatz, Bifang- und Riggerbachstrasse. Die Anlieferung kann nach wie vor im Gegenverkehr über die bestehende Rampe organisiert werden. Gegebenenfalls ist ein Lichtsignal an der Durchfahrt an der bestehenden Rampe notwendig, um einen konfliktfreien Ablauf zu gewährleisten.



Abbildung 24 Anlieferung Sälipark 2020

4.6 Parkierung und Verkehrsaufkommen Sälipark 2020

Vorgaben Norm
SN 640 281 und MPO

Derzeit wird durch die Stadt Olten und Kontextplan der Mobilitätsplan Olten (MPO) erarbeitet (siehe Kapitel 4.1). 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 2: Tabelle 15]. 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
A	100%	50%	20-40%	20%	20-30%
B	100%	80%	40-60%	20%	40%
C	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

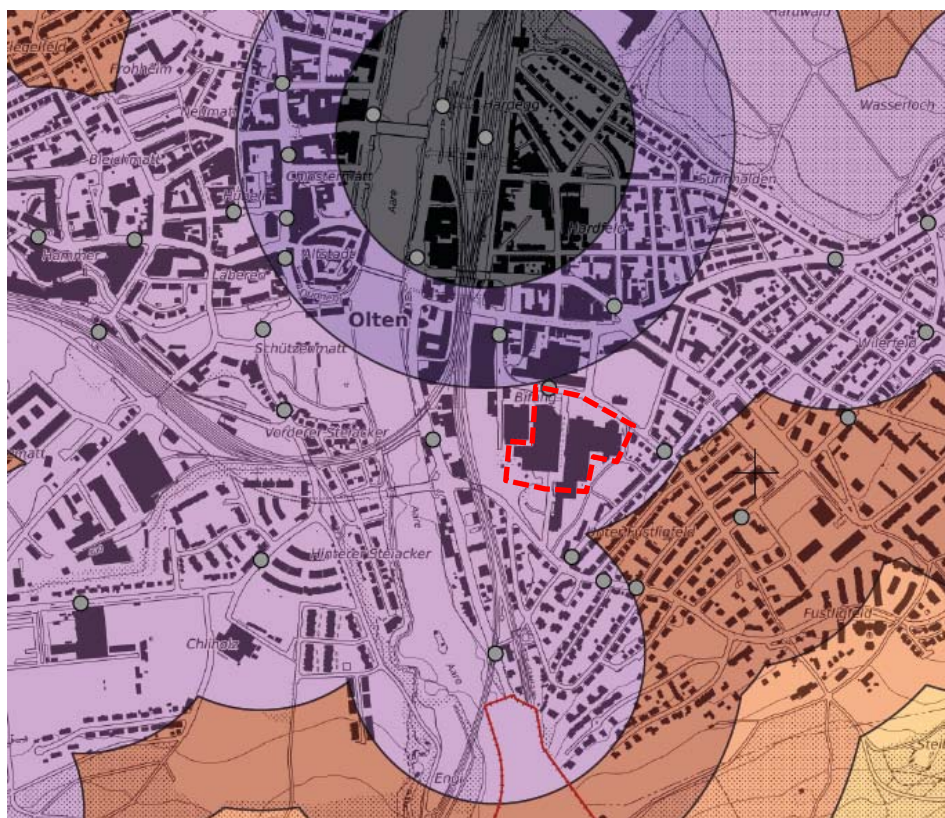


Abbildung 25 ÖV-Erschliessungsgüte
[Quelle: WebGIS Kanton Solothurn, Stand: Sept 2016]



Abbildung 26 ÖV-Erschliessungsgüte nach MPO
[Quelle: Mobilitätsplan Olten, Stand: 15.05.2015]

Übergangsregelung Mo-
bilitätsplan Olten

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 m² 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 m² (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 ²]	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
Total	100	17'368	804	402	644	323	483

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 2 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
Summe	130	555
Total	685	

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 27]. Die städtebaulich unattraktiven Aussenparkplätze werden aufgehoben [vgl. Anhang 3].



Abbildung 27 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 18]. Die Anteile der Spitzenstunden am Verkehrsaufkommen werden nach Tabelle 19 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
Summe	380	5'720
Total	6'100	

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 wird angenommen, dass sich dieser ähnlich dem heutigen Verkehrsaufkommen verteilt (vgl. Kapitel 4.2). 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 Krummackerweg und der Bifangstrasse unterbrochen (vgl. Kapitel 5).

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:

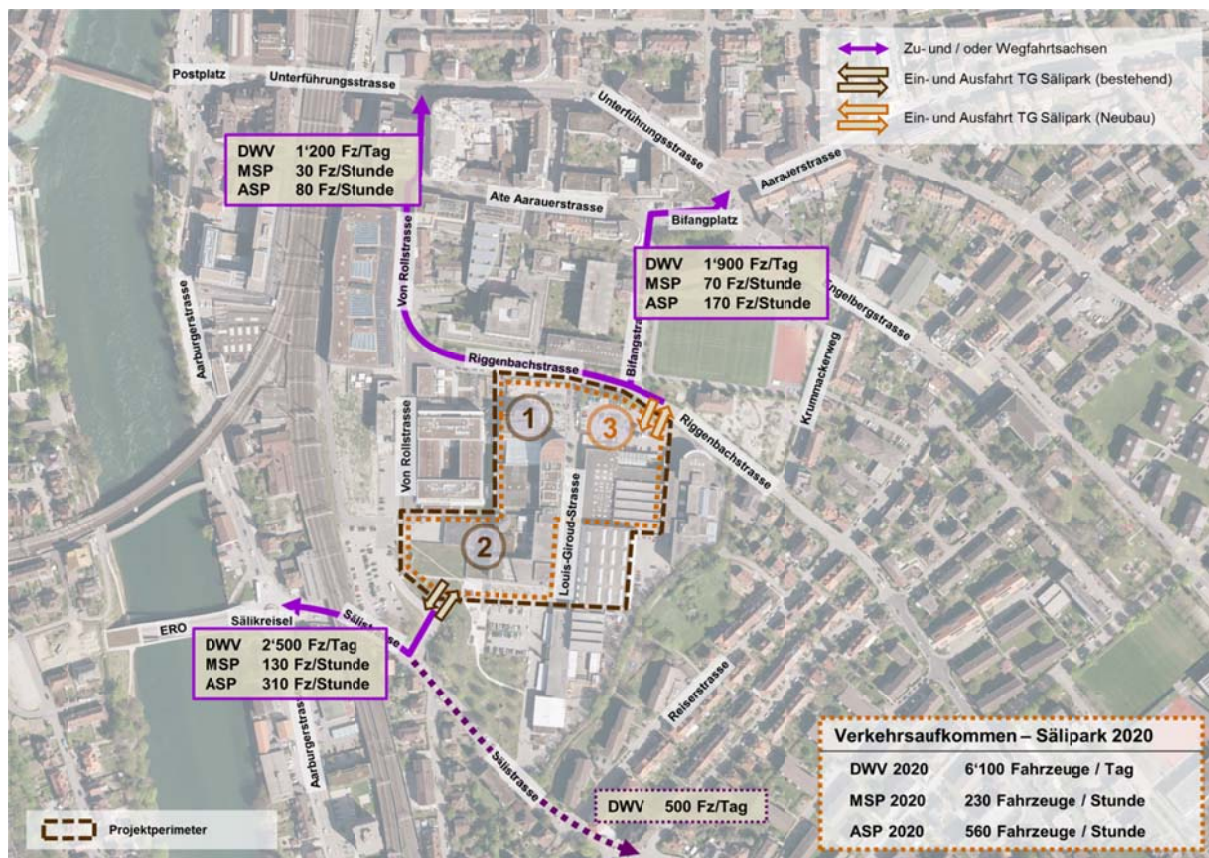


Abbildung 28 Verkehrsverteilung Sälipark 2020 (DWV)

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 4.2 – Tabelle 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	-	-
Summe	100%	6'100	230	560

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

4.7 Monitoring und Controlling

Zweck

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. 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 ausgelöste Umweltbelastung eine wesentliche Grundlage.

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.

Indikatoren / Schwellenwerte

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.

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).

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.

Schwellenwert 1 – Das prognostizierte Verkehrsaufkommen von 6'100 Fahrten pro Tag (DWV – Montag bis Samstag) darf im Jahresmittel nicht überschritten werden.

Das tatsächliche Verkehrsaufkommen 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.

Schwellenwert 2 – Der Schwellenwertes 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.

Zusätzlich zu den normalen Schwankungen des Verkehrsaufkommens während einer Woche kommt es an Tagen vor gesetzlichen Feiertagen oder auch an einzelnen Tagen in der (verkaufintensiven) 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 verkaufintensiven Ereignisse wird auf fünf Tage festgelegt.

Erhebungsmethode

Das tatsächliche Verkehrsaufkommen wird überwacht. Mittels Auswertung der Schrankenanlagen an der Zu- und Wegfahrten kann das Verkehrsaufkommen erhoben und ausgewertet werden.

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.

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.

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 Mobilitätskonzept vom 21.10.2016 zu ergreifen.

4.8 Fuss- und Veloverkehr

Fussverkehr

Eine wichtige Grundlage für eine nachhaltige Mobilität bildet der Fuss- und Veloverkehr [vgl. Abbildung 29]. Dementsprechend wird darauf geachtet, dass das Wegnetz attraktiv und komfortabel gestaltet wird und zum Flanieren einlädt. Durch die grosszügig gestaltete Piazza und die daran anschliessende Begegnungszone Riggerbachstrasse wird die Dominanz des Strassenraums reduziert. Fussgänger erhalten so Vortritt gegenüber dem motorisierten Verkehr, wodurch sich die Trennwirkung der Riggerbachstrasse deutlich herabsetzt. Mit dem Rückbau der Tiefgaragenzufahrt Sälipark I (Pallas Klinik / Hotel Arte) und der neuen Zufahrt am nordöstlichen Rand des Perimeters wird die Situation für zu Fuss Gehende weiter verbessert, indem so potentielle Konflikte mit dem Autoverkehr reduziert werden.

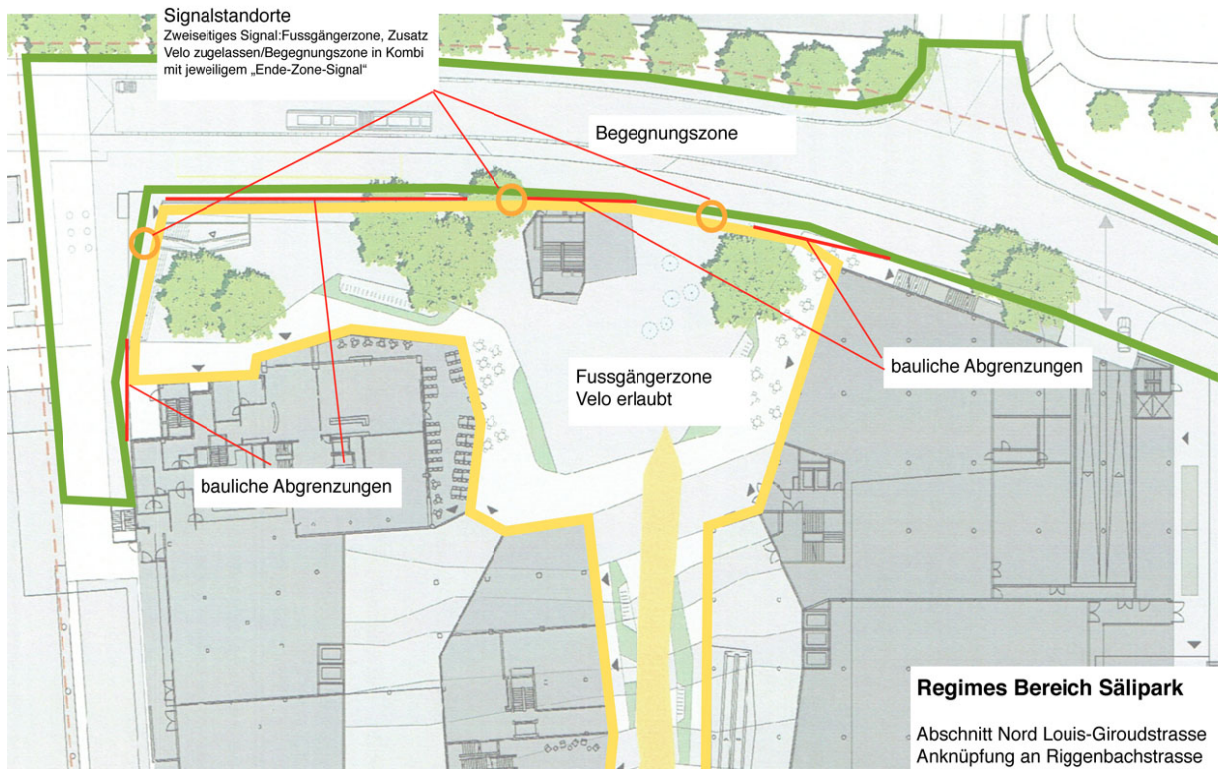


Abbildung 30 Standorte Signalisation Fussgänger- und Begegnungszone




Signal	Zusatztafel	Bedeutung
 <p>Fussgängerzone Signal 2.59.3</p>	 <p>«Velo gestattet»</p>	<p>Fussgänger haben immer Vorrang und dürfen die gesamte Verkehrsfläche benutzen. Velofahrer müssen mit angepasster Geschwindigkeit (Schrittgeschwindigkeit) fahren.</p> <p>→ Fussgänger dürfen sich dauerhaft in der Mitte der «Gasse» aufhalten.</p>
 <p>Begegnungszone Signal 2.59.5</p>		<p>Fussgänger haben Vorrang gegenüber dem fahrenden Verkehr, dürfen diesen aber nicht unnötig behindern. Velofahrer müssen entsprechend Rücksicht auf Fussgänger nehmen, dürfen jedoch mit deutlich höheren Geschwindigkeiten den Bereich befahren</p> <p>→ Fussgänger dürfen sich <u>nicht</u> dauerhaft in der Mitte der «Gasse» aufhalten.</p>

Abbildung 31 Unterschiede Fussgänger- und Begegnungszone

Veloverkehr

Generell wird für den Veloverkehr die direkte Anbindung an das bestehende Wegenetz sichergestellt. Die Louis Giroud-Strasse verbindet die beiden Fuss- und Veloverkehrsachsen Riggbachstrasse und Sälistrasse und dient als zentrale Erschliessungsachse für den Sälipark. L:\BAG\056_Olten_EKZ_Sälipark-Freizeitland_8989\6_Bearbeitung\Raumplanung\Planungsbericht\Abbildungen zur westlichen Aareseite, was auch dem Interesse des Areals entspricht. Durch

Ermittlung Bedarf
Veloabstellplätze

Verbesserungen der Infrastruktur für den Veloverkehr im Stadtgebiet von kann auch der Veloverkehrsanteil für den Sälipark weiter positiv beeinflusst werden.

Um die Bedingungen für den Veloverkehr innerhalb des Perimeters zu verbessern, stehen grosszügig dimensionierte, über das Areal verteilte und gut zugängliche Veloabstellplätze zur Verfügung. Der Bedarf wird unter Berücksichtigung der Norm SN 640 065 (Leichter Zweiradverkehr – Parkieren: Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen; 2011) ermittelt. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass der definitive Bedarf derzeit noch nicht abschliessend bestimmt werden kann. Hier ist der Bedarf für die Nutzung ‚Alterswohnen‘ davon abhängig, wie gross der Anteil an Pflegezimmern und eigenständigen Wohnungen ist. Analoges 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 jetzigen Planungsphase bereits die Flächen für mögliche Parkierungsanlagen sichert.

Veloparkierung
Sälipark 2020

Eine Übersicht zu den Berechnungsgrundlagen gibt die Tabelle 21 im Anhang 7. Für das Areal ergibt sich nach derzeitigem Planungsstand ein Bedarf von 1'000 Veloabstellplätzen [vgl. Tabelle 14]. Die Anforderungen der verschiedenen Nutzergruppen an die Abstellanlagen 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.

Anforderungen und
Standorte

Bezüglich der Anforderungen an die Veloparkierung hinsichtlich Ausstattung und Lage der Abstellanlagen ist das Mobilitätskonzept vom 21.10.2016 wegleitend. Die nachfolgende Abbildung zeigt einen Ausschnitt aus dem Richtprojekt Umgebung zum Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften mit einer möglichen Anordnung der Veloabstellplätze.



Abbildung 32 Mögliche Anordnung der Veloabstellplätze (blau)

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 Nutzgruppen ein ausreichendes Angebot bereit steht. Insgesamt sind dann knapp 450 Abstellplätze im Aussenraum zu etablieren. Mindestens 50 % dieser Abstellplätze sind zu überdachen. Zudem ist ein Teil für Veloanhänger und Spezialvelos (z.B. Lastenvelos) bereitzustellen. Als Parkiersystem kommen Anlehnbügel zu Anwendung.

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 Elektrovelos 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.

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.

Nutzung	Anzahl Abstellplätze		
	Bewohner Beschäftigte	Besucher Kunden	Total
Verkauf ¹	170	280	450
Büro / Dienstleistung	105	85	190
Hotel Arte ²	60	15	75
Pallas Klinik	30	-	30
Klubschule	5	75	80
Alterswohnen	40	135	175
Total	410	590	1'000
¹ Verkaufsfläche Migros (ca.4'000m ²) wird als kundenintensiv berücksichtigt			
² Für das Hotel Arte wird nach Hotelnutzung und Konferenz unterschieden			

Tabelle 14 Angebot Veloabstellplätze Sälipark 2020 in Abhängigkeit der Nutzung

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 Riggerbachstrasse verbessert und für den Bereich Giroud Olma von Süden her ab der Sälistrasse. Demnach soll die künftige ÖV-Erschliessung des Säliparks mit 3 Buslinien erfolgen¹:

- 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 Riggerbach- 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-/Riggerbachstrasse. Vorgesehen ist der **30-Min.-Takt**.
- Buslinie ab Olten Südwest bis Sälipark mit einer Schlaufenfahrt via Bifangplatz-Bifangstrasse-Riggerbachstrasse-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 [vgl. Betriebs- und Gestaltungskonzept Bifang in Kapitel 5]. 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.

¹ 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.

5 Flankierende Massnahmen im Quartier

Kooperative Zusammen- arbeit	<p>Der Oltner Stadtrat möchte das Projekt Sälipark als Chance für die Quartierentwicklung im grösseren Zusammenhang nutzen.</p> <p>Zum einen gilt es, den Erschliessungsverkehr von und zum Sälipark möglichst stadt- und quatiervetraglich zu organisieren. Um das zu erreichen, wurde das Projekt in enger Zusammenarbeit zwischen der Projektträgerschaft und der Stadt Olten als Pilot nach den Prinzipien und Regeln des Mobilitätsplans Olten entwickelt. Dem gewählten Erschliessungsregime wurde eine breite Untersuchung der möglichen Handlungsalternativen zugrunde gelegt [vgl. Kap. 4.3 und 4.4]. In Kap. 4.5 bis 4.9 sind die unmittelbar mit dem Projekt verbundenen Massnahmen im Bereich Verkehr dargestellt. Das separate Mobilitätskonzept konkretisiert die geforderten Massnahmen.</p>
Separate, aber koordi- nierte Planungen der Stadt im Umfeld	<p>Zum anderen plant die Stadt weitergehende, eigenständige Massnahmen im umliegenden Quartier, welche formell nicht an die vorliegende Nutzungsplanung gekoppelt sind, aber inhaltlich und zeitlich mit dem Projekt Sälipark koordiniert werden.</p>
Betriebs- und Gestal- tungskonzept (BGK) Bifang	<p>Zu diesem Zweck liess der Stadtrat ein Betriebs- und Gestaltungskonzept für den öffentlichen Raum im Perimeter Bifangplatz - Bifangstrasse - Riggerbachstrasse - Von Rollstrasse - Alte Aarauerstrasse erstellen (Plan siehe Anhang 8). Die im BGK definierten Verkehrsregimes werden im separaten verkehrsrechtlichen Verfahren zeitlich parallel zum Nutzungsplanverfahren umgesetzt. Das neue Regime ist in Abbildung 23 auf Seite 41 schematisch dargestellt.</p>
Begegnungszone Rig- gerbachstrasse	<p>Die Riggerbachstrasse wird im Bereich vor dem Sälipark als Begegnungszone signalisiert. Die Begegnungszone ist hier integrierter Teil der „Piazza“. Die einheitliche Gestaltung der Piazza wurde in Kapitel 3.2 erläutert.</p>
Begegnungszonen alte Aarauerstrasse	<p>Die Begegnungszone Bahnhof Ost (Tannwaldstrasse) wird in die alte Aarauerstrasse bis vor den Bifangplatz verlängert. Der Veloverkehr wird neu als Richtungsverkehr beidseits der Platanenallee geführt. Der Zentrumscharakter in der alten Aarauerstrasse und ihre Bedeutung als Langsamverkehrsachse werden damit gestärkt. Für die Nutzung der Vorzonen durch das Gewerbe ergeben sich künftig mehr Möglichkeiten. Die Verkehrssicherheit am Knoten Von Rollstrasse/Aarauerstrasse und die Platzsituation vor der Fachhochschule werden verbessert.</p>
Tempo 30-Zone in und ausserhalb der Wohn- quartiere	<p>Die Begegnungszonen werden vorderhand nicht über den gesamten Perimeter inkl. Von Rollstrasse und Bifangstrasse ausgedehnt. Es handelt sich hier nicht um typische Zentrumsbereiche mit häufigen Querbeziehungen, sondern um längsgerichtete Bewegungsräume. Mit den auf die effektiven Zentrumsbereiche konzentrierten Begegnungszonen wird die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden auf die verschiedenen Situationen unterstützt. Die weitere Ausdehnung der Begegnungszone ist in späteren Phasen möglich, bspw. im Zuge einer Hochbau-Entwicklung an der östlichen Von Rollstrasse.</p>
Sperrung Riggerbach- strasse	<p>Im Variantenstudium für flankierende Verkehrsmassnahmen [vgl. Anhang 6] wurde die Sperrung der Riggerbachstrasse als Bestlösung erkannt. Damit wird das Quartier vom Durchgangsverkehr entlastet, ohne dass es zu grossen Einschränkungen für die Bewohner des Quartiers kommt. Die Sperrung erfolgt mittels automatischer, für die Busse passierbarer Polleranlage im Bereich zwischen der Zufahrt zur Fachhochschule und dem Kindergarten. Die Sperrung ist im rechtsgültigen Erschliessungsplan vom 11. April 2000 verankert, muss aber ebenfalls im verkehrsrechtlichen Verfahren publiziert werden.</p>
Neue Busführung	<p>Der Ausbau des ÖV-Angebotes wurde in Kapitel 4.9 ausgeführt. Die geplanten Linienführungen setzen eine neue Bushaltestelle auf dem Bifangplatz voraus. Das Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Von Rollstrasse, Riggerbach-</p>

	<p>strasse, Bifangstrasse und den Bifangplatz ist auf die geometrischen Anforderungen der Busführung und Haltestellen ausgelegt.</p>
Verschiedene Eingriffstiefen	<p>Im Bereich der Von Rollstrasse, der alten Aarauerstrasse und der Bifangstrasse werden die baulichen Eingriffe auf das Allernötigste beschränkt. Für die Anpassung des Knotens Von Rollstrasse / Aarauerstrasse stehen Bundesmittel aus dem Agglomerationsprogramm 1. Generation zur Verfügung. Grössere Eingriffstiefen sind für den Bifangplatz und die Begegnungszone vor dem Sälipark geplant.</p>
Sanierung und Umgestaltung Bifangplatz	<p>Die Werkleitungen unter dem Bifangplatz und der Strassenkörper sind sanierungsbedürftig. Die neue Busführung macht grössere Umbauten unumgänglich (Anpassung der Ränder, neue Bushaltestelle). Daraus ergibt sich nun die Chance, dem langen Wunsch der Bevölkerung nach einer Aufwertung des Bifangplatzes zeitgleich mit dem Projekt Sälipark zu entsprechen. Bezüglich Gestaltung, Bepflanzung und Materialisierung des Bifangplatzes wird eine Analogie zur „Piazza“ vor dem Sälipark hergestellt. Damit werden die Zentrumsbereiche im Bifang und Sälipark optisch verzahnt. Die Massnahmen und Gestaltung sind Teil der im Bericht „Integrale Strategie Olten Ost 2014-2021“ formulierten Idee einer das Quartier vom Theodor Schweizer-Park bis zur Trottenmatte reichenden, als „grüne Fuge“ bezeichneten Freiraumkette. Die Planung wird auch mit der privaten Erneuerung des Hochhauses am Bifangplatz abgestimmt. Das Projekt funktioniert mit oder ohne Unterführung Aarauerstrasse, d.h. die Unterführung kann optional aufgehoben werden. Dies würde zu einer weiteren, deutlichen Aufwertung des Bifangplatzes und städtebaulichen Anbindung der Florastrasse führen. Infolge der langen Lichtsignalphasen auf der Kantonsstrasse wird die Unterführung allerdings weiterhin als Alternativroute genutzt. Eine Aufhebung der Unterführung wäre zudem mit Kosten verbunden. Über diese Frage soll eine öffentliche und politische Diskussion geführt werden. Der Stadtrat beabsichtigt, zur Umgestaltung des Bifangplatzes eine Mitwirkung durchzuführen.</p>
Sanierung Gartenstrasse / Feldstrasse / Sälistrasse	<p>Die Achse Sälistrasse / Gartenstrasse / Feldstrasse ist teils sanierungsbedürftig. Die Sanierung wird als Anlass für die Verbesserung der Verkehrsführung und Sicherheit und eine Aufwertung des Strassenraums genommen. Die schrittweise Sanierung wird aus den Unterhaltskrediten des Strassen- und Leitungsbaus finanziert. Der Baubeginn für den ersten Abschnitt (Gartenstrasse Süd) ist auf Ende 2016 terminiert.</p>
Anordnung des Samstagmarkts	<p>Das aktuelle Ausnahme-Regime via Aarauerstrasse, bedingt durch die Sperrung der Bifangstrasse für den Samstagmarkt, führt schon heute zu einer hohen Verkehrslast auf der alten Aarauerstrasse und Von Rollstrasse. Mit der geplanten Taktverdichtung und Führung von zwei Buslinien über die Bifangstrasse wären die Nutzungskonflikte nicht mehr haltbar. Für die Neuordnung des Samstagmarkts bestehen mehrere Möglichkeiten (siehe Abbildung 34):</p> <p>Engelbergstrasse: Die Platzverhältnisse sind optimal. Der Markt kann als Einheit mit beidseitigen Marktständen betrieben werden. Das Platzangebot ist in östliche Richtung erweiterbar. Mit der Lage im Quartier und Orientierung zum Bifangplatz bildet der Markt ein Gegenstück zum Sälipark und stärkt das Zentrum Bifang. Nachteilig sind das Gefälle auf der Engelbergstrasse, die Distanz zum Sälipark aus kommerzieller Sicht (Laufkundschaft) und das Ausnahmeregime (Sperrung Engelbergstrasse während der Marktzeit). Die Ausweichmöglichkeiten für den MIV via Sälistrasse und Wilerweg erscheinen aber zumutbar.</p> <p>Giroud Olma-Areal Süd: Die Anordnung erlaubt einen kompakten Betrieb und ist erweiterbar. Zwischen der westlichen Mall im Sälipark und dem Markt besteht Sichtbezug, wodurch eine direkte Anbindung an die Einkaufswelt im Sälipark gewährleistet wird. Der Bezug könnte mithilfe einer Gastronutzung mit Aussenbewirtschaftung gestärkt werden. Die Anordnung entspricht den Absichten der Projektträgerschaft, die Freifläche auf der Südseite des Areals aufzuwerten, mit temporären Nutzungen zu aktivieren und den Sälipark für den Fuss- und Veloverkehr stärker an die Sälistrasse anzubinden. Im Konzept für den An-</p>

gebotsausbau des ÖV ist eine Buslinie mit Anschluss des Säliparks via Sälistrasse vorgesehen. Die Lage wäre aus Sicht des Quartiers sicher gewöhnungsbedürftig, bietet aber Chancen für die Arealentwicklung Süd und nicht zuletzt für die Markttreibenden (Kundenfrequenz). Ausnahmeregimes für den Verkehr entfallen.

Podest Bifangschulhaus, Bifangplatz und Aarauerstrasse: Speziell in der Winterzeit, wenn die Zahl der Marktstände in der Regel abnimmt, könnte das Podest der Bifangschule als atmosphärischer Standort dienen. Die Erweiterung in der alten Aarauerstrasse würde dieser zu neuem Leben verhelfen. Nachteilig ist die geringe Kompaktheit mit einreihiger Anordnung in der Aarauerstrasse.

Varianten entlang der Riggerbachstrasse oder auf der Plaza mit oder Verlängerung in die Mall (Louis Giroudstrasse) entfallen aus Machbarkeits- und Platzgründen. Eine zweireihige Anordnung in der alten Aarauerstrasse würde eine Sperrung für den MIV bedingen, welche mit den Gebäudeerschliessungen in Konflikt steht.

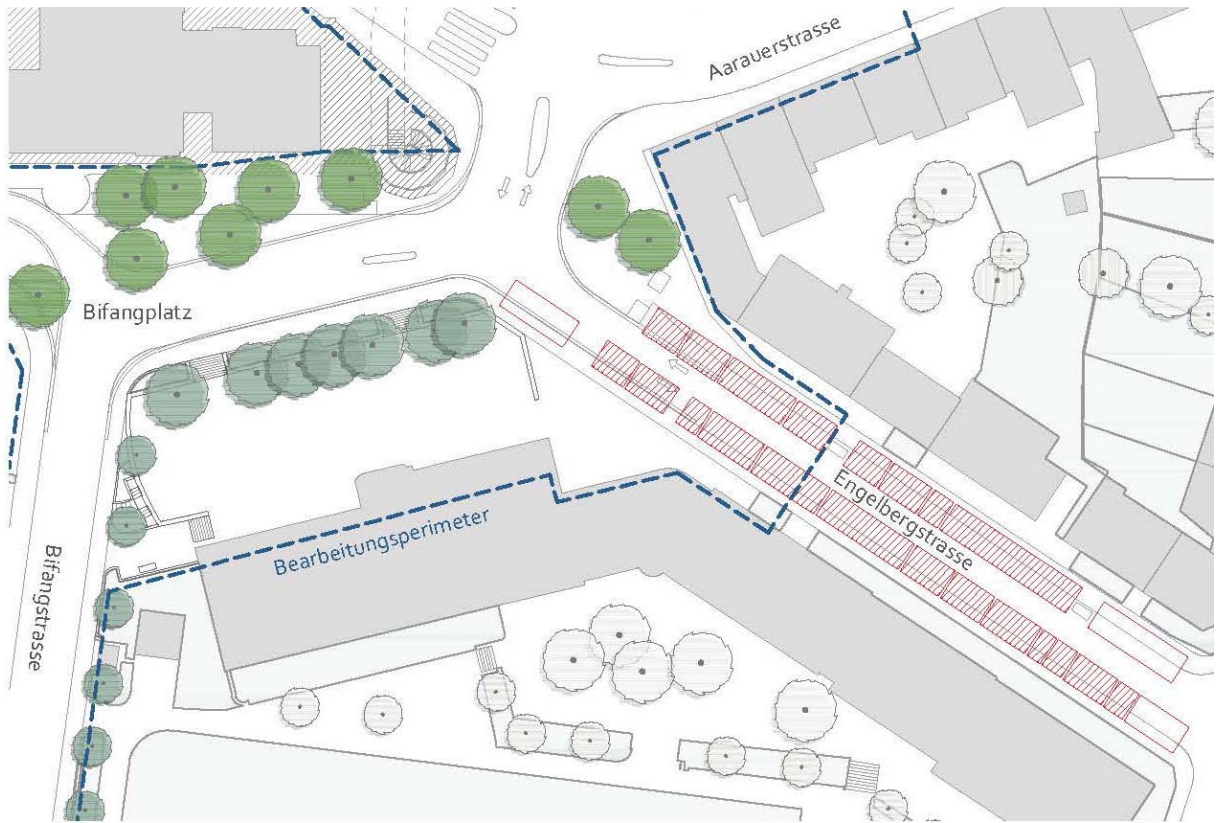


Abbildung 34 Mögliche Anordnung für den Wochenmarkt

6 Umwelt

6.1 Einleitung

Das Vorhaben untersteht aufgrund der Anzahl Parkfelder (mehr als 500 Parkfelder) sowie der Grösse der Verkaufsflächen (mehr 7'500 m²) der Pflicht, eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen. Die darin zu behandelnden Themen wurden mit dem Amt für Umwelt vorbesprochen.

Im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) werden die Umwelteinwirkungen thematisiert und auf die Übereinstimmung mit den umweltrechtlichen Vorgaben hin geprüft. Der UVB wird zusammen mit dem Gestaltungsplan eingereicht.

6.2 Relevante Umweltbereiche

Die hauptsächlich betroffenen Umweltbereiche stellen Luft, Lärm, Grundwasser sowie die Schadstoffbelastungen (belastete Standorte, belastete Gebäudesubstanz) dar. Die übrigen Umweltbereiche weisen in diesem Vorhaben nur untergeordnete oder keine Bedeutung auf.

Luft

Die durch den Sälipark verursachten Luftschadstoffe fallen aufgrund des Mehrverkehrs um ca. 7 % höher aus, als wenn der Um- / Neubau nicht erfolgen würde.

Bauvorhaben in diesen Grössenordnungen verursachen relevante Schadstoff-Emissionen während der gesamten Bauzeit innerhalb der Baustelle sowie auf den Transportrouten. Diese werden im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) ausgewiesen.

Lärm

Die moderate Zunahme des Strassenverkehrs auf der Säli- und Bifangstrasse – verursacht durch das Vorhaben – ist akustisch nicht wahrnehmbar (Zunahme Lärmimmissionen < 1 dB).

Aufgrund der detaillierten Lärmuntersuchungen zur Anlieferung wird die geplante neue Anlieferungsrampe mit absorbierendem Material eingehaust. Damit ist gewährleistet, dass keine übermässigen Lärmemissionen aus der Anlieferung entstehen.

Grundwasser

Die geplanten Einbauten ins Grundwasser sind deutlich kleiner als 10 % der Gebäude-Querschnittsfläche in Fliessrichtung. Es sind Ersatzmassnahmen (Sickerpackungen) vorgesehen, um den Grundwasserdurchfluss zu gewährleisten. Die vorgesehene Grundwasser-Wärmepumpe wird so geplant, dass die gewässerschutzrechtlichen Vorgaben eingehalten werden können.

Belastete Standorte, belastete Gebäudesubstanz

Das in einem kleinen Bereich vorhandene Schadstoffbelastete Untergrundmaterial wird fachgerecht ausgehoben und entsorgt. Hierzu wurden vorgehend Sondierbohrungen durchgeführt.

6.3 Fazit

Aufgrund der vorliegenden Ergebnisse ist davon auszugehen, dass das Vorhaben – unter Berücksichtigung von notwendigen Massnahmen – umweltverträglich realisiert werden kann.

7 Öffentliches Mitwirkungsverfahren

Vor der kantonalen Vorprüfung wurde für das vorliegende Projekt, im März 2016, ein öffentliches Mitwirkungsverfahren durchgeführt. Neben einer Ausstellung mit Infoplakaten, Projektplänen und Richtmodell in der Eingangshalle des Stadthauses konnten die Projektunterlagen auch im Internet eingesehen werden (www.saelipark2020.olgen.ch). Die Gelegenheit zur Mitwirkung wurde von politischen Parteien, Verbänden, Interessengruppen und Privaten genutzt.

Die eingereichten Stellungnahmen wurden in einem Mitwirkungsbericht zusammengestellt, welcher durch den Stadtrat Olten am 6. Juni 2016 verabschiedet und zur Veröffentlichung freigegeben wurde.

Aus der Auswertung ging hervor, dass das Vorhaben im Grundsatz grossmehrheitlich begrüsst wird. Gegenstand von Vorschlägen und Kritik war die Verkehrserschliessung bzw. das Verkehrsaufkommen aus der Nutzung des Areals. So wurde in diversen Eingaben eine ausschliessliche Erschliessung von Süden über den Sälikreisel gefordert, um die Wohnquartiere vor Durchgangsverkehr zu schützen und den Verkehr über den Bifangplatz zu reduzieren. Weitere Themen in Bezug auf die Verkehrserschliessung waren die Lage der neuen Tiefgaragenzufahrt Riggerbachstrasse sowie die flankierenden Massnahmen zum Schutz des Quartiers. Dabei wurde die Sperrung der Riggerbachstrasse generell begrüsst.

Sämtliche Hinweise und Vorschläge wurden kritisch geprüft und soweit möglich und sinnvoll in die Planung aufgenommen.

Bezüglich der vorgesehenen Begegnungszone wurde eine Ausweitung mit Anschluss bis zum Bifangplatz oder zur Begegnungszone Bahnhof Ost vorgeschlagen. Mit Blick auf die Quartierentwicklung wurden teils auch flankierende Massnahmen für den Bifangplatz gefordert. Diese Fragestellungen bilden nicht direkt Bestandteil des Projekts Sälipark. Der Stand der Überlegungen der Stadt Olten zu diesen Themen ist in Kapitel 5 dargestellt.

Anhang

Anhang 1 Umgebungsplan Richtprojekt (orientierend)

Anhang 2 Ermittlung des Parkfeldbedarfs Sälipark 2020

Art der Nutzung	Bezugseinheit	Parkfelder-Angebot	
		Personal	Besucher
Lagerräume, Lagerplätze	pro 100 m ² BGF	0.1	0.01
Dienstleistungseinrichtung (DL)			
kundenintensive DL	pro 100 m ² BGF	2.0	1.0
Übrige DL			
nicht kundenintensive DL	pro 100 m ² BGF	2.0	0.5
Verkaufseinrichtung (VE)			
kundenintensive VE	pro 100 m ² VF	2.0	8.0
Übrige VE			
nicht kundenintensive VE	pro 100 m ² VF	1.5	3.5
Autoreduzierte Verkaufsnutzung*			
Richtwert Sälipark	pro 100 m ² 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 ² BGF	0.12	
Kleinspital, Klinik	pro Bett	1.0	0.5
Alters- und Pflegeheim	pro Bett	0.5	0.3
Wohnen	pro 100 m ² 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 15 Richtwerte für die Ermittlung des Parkfeldbedarfs nach SN 640 281

Nutzung	Bezugsgrösse BGF / VF [m ²]	Anzahl Parkfelder (PF)					
		PF Grenzbedarf		Reduzierter PF-Bedarf		Summe	
		Beschäftigte Bewohner	Besucher Kunden	Beschäftigte Bewohner	Besucher Kunden		
Verkauf ¹	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 ²	1'690	10.0	90.0	2.0	36.0	38.0	
Hotel Arte	Hotel ³	4'438	19.8	59.3	4.0	24.0	28.0
	Konferenz ⁴	1'882	5.6	50.8	2.0	21.0	23.0
Pallas Klinik ⁵	3'011	35.0	17.5	7.0	7.0	14.0	
Technik / Lager ⁶	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	
Total	61'327		1'332			683	
¹ Reduzierter Ansatz Verkauf mit 2.5PF/100m ² Verkaufsfläche (VF) ² 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 ³ Ermittlung des Parkfeldbedarfs über die Anzahl Hotelbetten; Aufteilung in Personal-/Besucher-PF = 0.25/0.75 ⁴ Ermittlung des Parkfeldbedarfs über die Anzahl Sitzplätze (Sitzplatz=4m ²); Aufteilung in Personal-/Besucher-PF = 0.10/0.90; Hotelfläche 1.UG (im Neubau) wird zu 50% als Seminarraum berücksichtigt ⁵ Ermittlung des Parkfeldbedarfs über die Anzahl Krankenbetten ⁶ Hotelfläche 1.UG (im Neubau) wird zu 50% als Lager berücksichtigt							

Tabelle 16 Ermittlung Parkfeldbedarf Sälipark 2020

Anhang 3 Aufzuhebende Aussenparkplätze

Parkplatz	Lage	Parkfelder [Anz. PF]	Grundbuchnummer
3	Liegt innerhalb des Perimeters	83	5984
4	Grenzt im Südwesten an den Perimeter Parkplatz am SBB-Trasse	105	5983
5	Grenzt im Süden an den Perimeter Parkplatz Südeingang	49	5983
6	Grenzt im Osten an den Perimeter Parkplatz hinter Freizeitland	23	5439

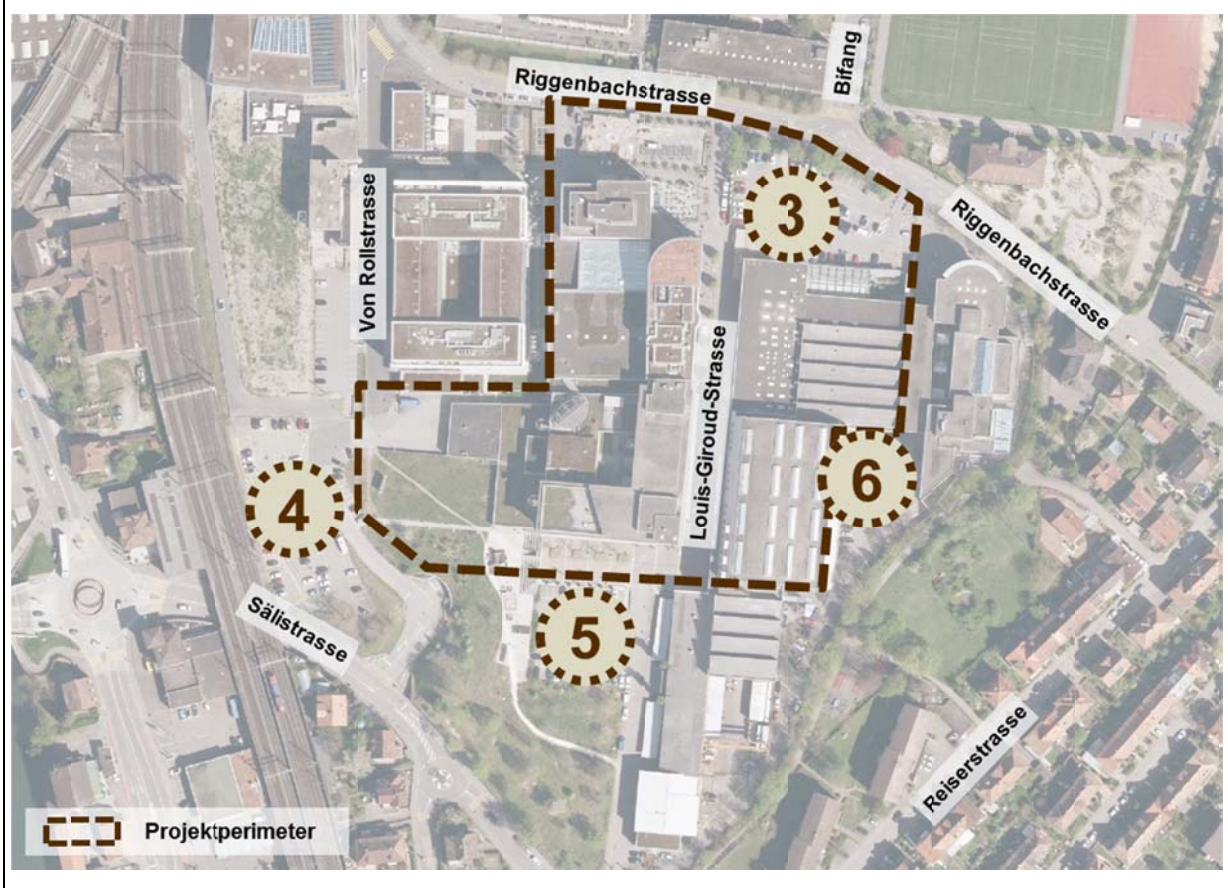


Tabelle 17 Aufzuhebende Aussenparkplätze

Anhang 4 Berechnungsgrundlagen für die 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 18 Spezifisches Verkehrserzeugungspotential 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 19 Anteil der Zu- und Wegfahrten 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 [PW-Fahrten pro Tag]	Beschäftigte [PW-Fahrten pro Stunde]	Besucher [PW-Fahrten pro Stunde]	Beschäftigte [PW-Fahrten pro Stunde]	Besucher [PW-Fahrten pro Stunde]	Beschäftigte [PW-Fahrten pro Stunde]	Besucher [PW-Fahrten pro Stunde]	Beschäftigte [PW-Fahrten pro Stunde]	Besucher [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
Summe	127	556	378	5'716	58	109	4	57	9	263	30	257
Total	683		6'094		166		227		272		287	
											559	

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

Tabelle 20 Ermittlung Verkehrsaufkommen Sälipark 2020

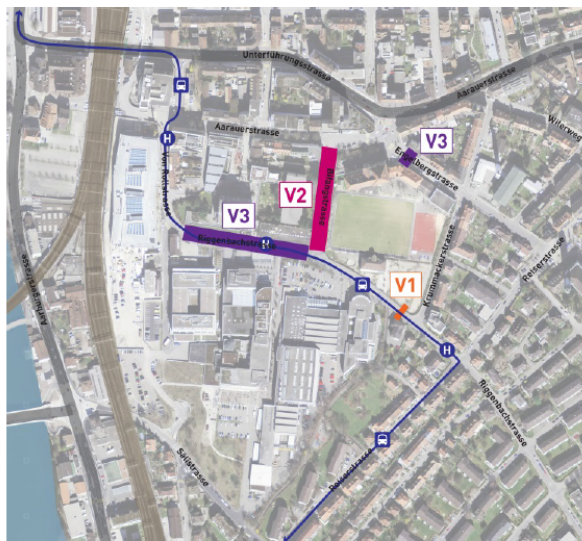
Anhang 6 Untersuchung zu flankierenden Massnahmen zur Entlastung des Quartiers

Planung, die bewegt.



MIV-Sperrung Sälipark

Im Planungsprozess wurden in Bezug auf mögliche MIV-Sperrungen drei Varianten geprüft und beurteilt.



Variante 1 Punktuelle Sperrung Riggbachstrasse in Nähe Krummackerweg (Basismassnahme)
Mit der Sperrung wird das Quartier vor Ausweichverkehr bzw. Durchgangsverkehr des Sälipark geschützt. Die Busse der Linie 503 und der Veloverkehr können die Stelle weiterhin passieren. Der Quell- und Zielverkehr des Quartiers verlagert sich in geringer, vertretbarer Menge auf die Engelbergstrasse und die Sälistrasse. Dadurch sind nur marginale Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung der beiden Hauptknoten Von Rollstrasse / Unterführungsstrasse und Bifangplatz in den massgebenden Spitzenstunden zu erwarten, weshalb betrieblich von einem unbeeinflussten Verkehrsablauf ausgegangen werden kann. Insgesamt kann mit dieser Variante ohne grosse Einschränkungen für die Bewohner das Quartier vor Fremdverkehr geschützt werden.

Variante 2 Sperrung Bifangstrasse in Kombination mit Variante 1

Durch die Sperrung wird der Verkehr auf die Von Rollstrasse und somit auf den Knoten Von Rollstrasse / Unterführungsstrasse konzentriert. Dies führt zu einer negativen Beeinflussung des Verkehrs auf der Unterführungsstrasse, wodurch ein Rückstau bis in den Postplatz hinein wahrscheinlich wird und es zur Blockade des Postplatzes kommen kann. Zudem würden die Busse der Linie 503 in den Spitzenstunden vermehrt auf der Von Rollstrasse bzw. Unterführungsstrasse im Stau stehen. Die Stabilität des Fahrplans wird gefährdet. Der Zielverkehr zum Bifangquartier (inkl. Sälipark) aus Richtung Dulliken muss über die Alte Aarauerstrasse ausweichen. Neben der spürbaren Mehrbelastung wird dadurch der Knoten Von Rollstrasse / Alte Aarauerstrasse negativ beeinflusst. Aus den obengenannten Gründen wird empfohlen, diese Variante nicht weiterzuverfolgen.

Variante 3 Sperrung Riggbachstrasse zwischen Bifangstrasse und Von Rollstrasse und Punktuelle Sperrung Engelbergstrasse vor Knoten Aarauerstrasse / Engelbergstrasse in Kombination mit Variante 1

Durch die Sperrung verlagert sich der Quell- und Zielverkehr des Säliparks auf die Bifangstrasse und somit auf den Bifangplatz. Durch die Entlastung des Knotens Von Rollstrasse / Unterführungsstrasse entspannt sich die Rückstauproblematik zum Postplatz. Dadurch können die Busse der Linie 503 am Knoten Von Rollstrasse / Unterführungsstrasse besser bevorzugt werden und somit Verspätungen minimiert werden. Um einen reibungslosen Verkehrsablauf für die Bifangstrasse am Bifangplatz zu garantieren, wird der Anschluss der Engelbergstrasse für den Autoverkehr gesperrt. Dies hat eine spürbar erhöhte Verkehrsverlagerung auf den Wilerweg zur Folge. Es besteht die Gefahr, dass Quellverkehr vom Sälipark aufgrund der höheren Belastung des Bifangplatzes auf die „alte“ Aarauerstrasse ausweicht. Zudem muss der Zielverkehr zur Von Rollstrasse aus Richtung Dulliken über die Alte Aarauerstrasse ausweichen. Am Bifangplatz hat der Linksabbieger auf der Aarauerstrasse (von Dulliken kommend) aufgrund seiner Länge nur eine begrenzte Aufnahmekapazität. Ein Ausbau ist aufgrund der beengten Situation nur bedingt möglich. Die erhöhte Verkehrsmenge auf dieser Beziehung führt zu mehr Rückstau, was eine Behinderung des Geradeausverkehrs auf der Kantonsstrasse zur Folge hat und im schlimmsten Fall auch den Anschluss Wilerweg negativ beeinträchtigt. Mit dieser Variante entsteht ein attraktiver Platz auf der Riggbachstrasse, wofür die Bewohner des Quartiers auch teilweise grosse Einschränkungen in Kauf nehmen müssten. Diese Variante erfordert zudem vertiefte Untersuchungen auf der Kantonsstrasse. Es wird empfohlen, die Variante 3 aus den obengenannten Gründen nicht weiterzuverfolgen.

[Quelle: Verkehrsgutachten Kontextplan; Stand 16.02.2016]

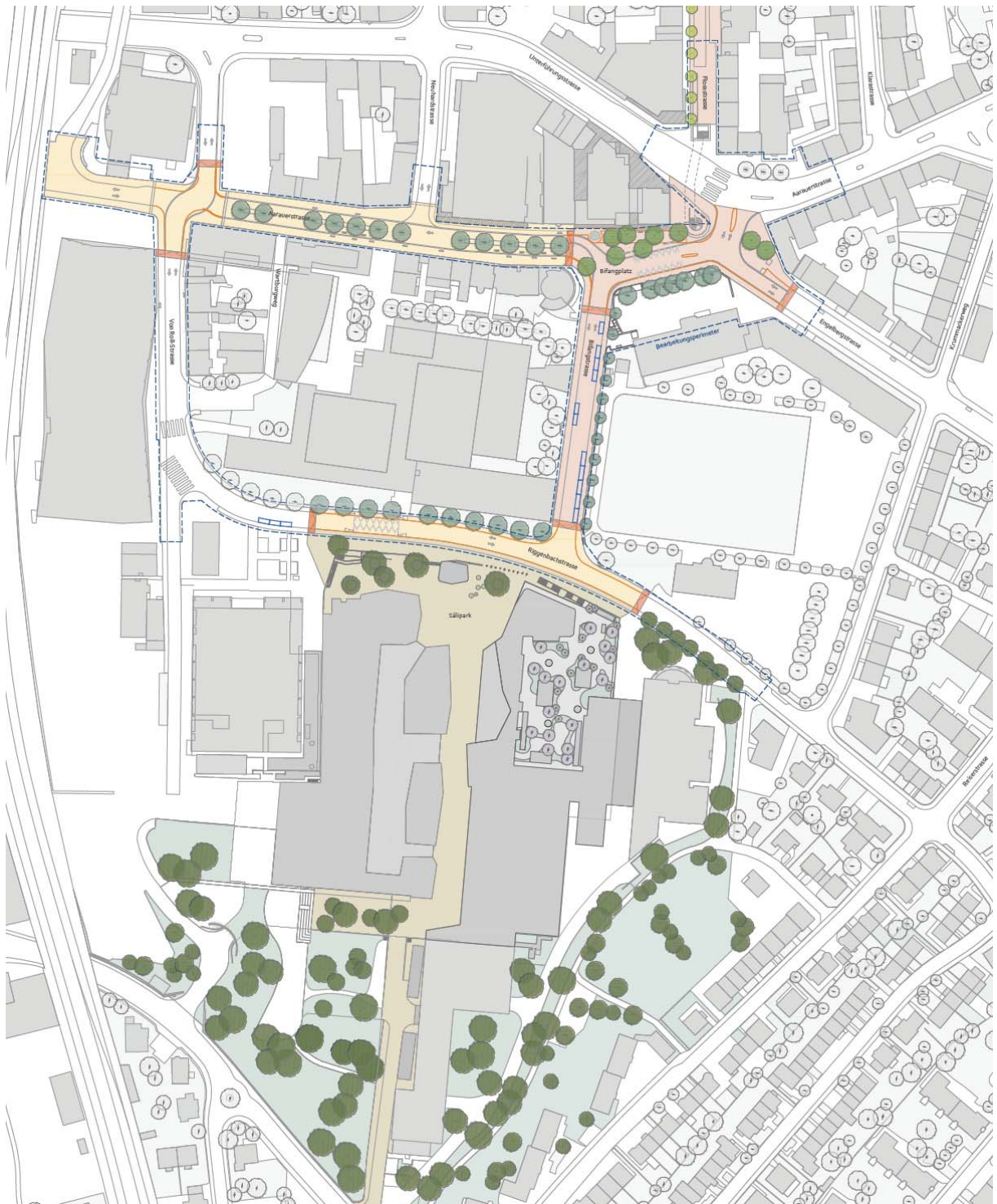
Anhang 7 Berechnungsgrundlagen für die Ermittlung des Veloabstellplatzbedarfs

Nutzung	Bezugsgrösse	Anzahl Abstellplätze	
		Bewohner Beschäftigte	Besucher Kunden
Verkauf - kundenintensiv ¹	pro 100m ² GF	1	2
Verkauf	pro 100m ² GF	1	1.5
DL mit wenig Besucherverkehr	pro 100m ² GF	1	0.25
Restaurant	pro 100m ² GF	1	1.5
Hotel	pro 100m ² GF	1	1.5
Konferenz	pro 100m ² GF	1	1.5
Pallas Klinik	pro 100m ² 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

¹ Verkaufsfläche Migros (ca.4'000m²) wird als kundenintensiv berücksichtigt

Tabelle 21 Richtwerte für die Ermittlung des Veloabstellplatzbedarfs nach SN 640 065

Anhang 8 Betriebs- und Gestaltungskonzept Bifangplatz, Olten (Hager Partner AG, Stand 21.10.2016)



- | | | | | | |
|---|---|---|-----------------|--|---------------------------------------|
|  | Bearbeitungsperimeter |  | Fussgängerzone |  | Gehölze Bestand Planungsbereich |
|  | Zugangstore durch Rampen
und Podeste Planung |  | Begegnungszone |  | Gehölze Bifangplatz Planung |
|  | Fahrspuren Verkehr |  | Zone 30 |  | Gehölze Sälipark Planung |
|  | Parkplatz |  | Gehölze Bestand |  | Sträucher Sälipark Dachgarten Planung |