

Olten, USEGO-Areal: Generelles Verkehrs- und Mobilitätskonzept im Rahmen des Gestaltungsplanverfahrens





Impressum

Auftraggeber	Swiss Prime Site Immobilien AG
Projektleiter	Johanna Gerum, Projektleitung
Projektnummer	17052
Datei	T_17052_MK Usego-Areal_190417
Berichtversion	17. April 2019
Berichtverfasser	Christian Müller / christian.mueller@kontextplan.ch Judith Bernet / judith.bernet@kontextplan.ch



Inhaltsverzeichnis

1. Kontext	5
1.1 Ausgangslage	5
1.2 Projektperimeter	5
1.3 Grundlagen	6
1.4 Aufgabenstellung und Zielsetzung	7
2. Analyse	8
2.1 Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr und den Fussverkehr	8
2.2 Erschliessung durch den Veloverkehr	9
2.3 Bedarf Veloabstellplätze	10
2.4 Erschliessung durch den MIV	11
2.5 Parkfeldbedarf und Verkehrsaufkommen	12
3. Verkehrliche Auswirkungen und Nachweise	18
3.1 Verkehrsumlegung USEGO-Areal	18
3.2 Auswirkungen auf das übergeordnete Strassennetz	18
3.3 Leistungsfähigkeit Anschlussknoten	19
3.4 Notwendige Sichtweiten	22
3.5 Fahrgeometrie und Dimensionierung Erschliessung	23
3.6 Organisation und Funktionalität Erschliessung und Parkierung	28
4. Massnahmen zur Mobilität	30
4.1 Abstimmung auf Nutzergruppen	30
4.2 Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Fussverkehrs	32
4.3 Förderung des Veloverkehrs	33
4.4 Steuerung des motorisierten Verkehrs und der Parkierung	35
4.5 Massnahmen für den Lieferverkehr / Dienstfahrten	36
4.6 Mobilitätsmanagement-Massnahmen	37
4.7 Übersicht Massnahmen	38
5. Zuständigkeiten und Umsetzung	39
6. Monitoring und Controlling	40

Anhang

Anhang A	Übersicht bestehende Parkierungssituation USEGO-Areal
Anhang B	Detaillierte Berechnung Parkfeldbedarf
Anhang C	Detaillierte Berechnung Anzahl Veloabstellplätze



Abbildungen und Tabellen

Abbildung 1	Perimeter USEGO-Areal [Quelle: Geoportal Kanton Solothurn, Oktober 2017]	5
Abbildung 2	Perimeter bestehender Gestaltungsplan 2004 [2]	6
Abbildung 3	ÖV-Erschliessungsgüte USEGO-Areal/ Lage der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs [Plangrundlage: Geoportal Kanton Solothurn, 2017]	8
Abbildung 4	Anbindung des Areals für den Fuss- und Veloverkehr an die Solothurnerstrasse und an Gleisweg/Stationsstrasse	9
Abbildung 5	Erschliessung des Areals für den MIV	11
Abbildung 6	Erschliessung für Lieferverkehr	11
Abbildung 7	Baufelder auf dem USEGO-Areal, Plan: fsp Architekten, [8]	12
Abbildung 8	Knotenstromverteilung Anschlussknoten Zustand 2017 + Prognose USEGO	19
Abbildung 9	Signalprogramm ASP LSA OLTE27	20
Abbildung 10	Darstellung Sichtweiten motorisierter Verkehr Ausfahrten Einstellhallen	22
Abbildung 11	Fahrstreifenaufteilung Anschlussbereich Kantonsstrasse	23
Abbildung 12:	Wendemanöver im Westen der Gasse mit einteiligem Lastwagen	24
Abbildung 13	Anlieferung Baufeld B mit einteiligem Lastwagen	24
Abbildung 14	Anlieferung Baufeld C durch Lastwagen mit Anhänger	25
Abbildung 15	Wegfahrt Anlieferung USEGO-Gebäude durch Lastwagen mit Anhänger	26
Abbildung 16	Fahrgeometrie Erschliessung Parkierung Baufeld C	27
Abbildung 17	Standort Parkfeldinformation pro Stockwerk	29
Tabelle 1	Bedarf Veloabstellplätze für den geplanten Nutzungsmix gemäss [6]	10
Tabelle 2:	Plausibilisierung bestehende Fahrtenmenge	15
Tabelle 3	Fahrtenerzeugung massgebende Spitzenstunde	17
Tabelle 4	Merkmale Kurzzeit- und Langzeit-Veloabstellplätze	34

Abkürzungen

DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
DWV	Durchschnitts-Werktagsverkehr
FV	Fussverkehr
FVV	Fuss- und Veloverkehr
KAPO	Kantonspolizei
KXP	Kontextplan
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	öffentlicher Verkehr
SGV	solothurnischen Gebäudeversicherung
SVP	Spezifisches Verkehrspotenzial
VAP	Veloabstellplatz
VV	Veloverkehr

1. Kontext

1.1 Ausgangslage

Das sog. USEGO-Areal liegt im Westen der Stadt Olten. Auf dem Areal befindet sich der 1922/23 erbaute Altbau der USEGO. Aktuell haben verschiedene kleinere Büro- und Gewerbebetriebe sowie die Kantonspolizei, die Sensile Medical AG und ein STEG Elektronikfachmarkt ihren Sitz in dem bekannten Gebäude. Des Weiteren befindet sich ein Aldi-Markt auf dem Areal.

Die Swiss Prime Site Immobilien AG plant nun die Projektierung und Realisierung eines Wohn- und Pflegezentrums für die Tertium AG, weitere gewerbliche Flächen sowie die zeitgemässe Nachverdichtung des Areals. Dazu soll der bestehende Gestaltungsplan von 2004 durch einen neuen Gestaltungsplan ersetzt werden.

In diesem Rahmen soll ein generelles Mobilitätskonzept / Verkehrskonzept mit den verkehrlichen Abklärungen zu Erschliessung, Parkierung und Mobilität erstellt werden.

1.2 Projektperimeter

Das USEGO-Areal befindet sich in Olten, im Westen der Stadt an der Solothurnerstrasse 189, 231-235. Das Areal umfasst die beiden Parzellen Nr. 6053 und 3321 (siehe Abbildung 1), die auch im bestehenden Gestaltungsplan zu sehen sind (siehe Abbildung 2).

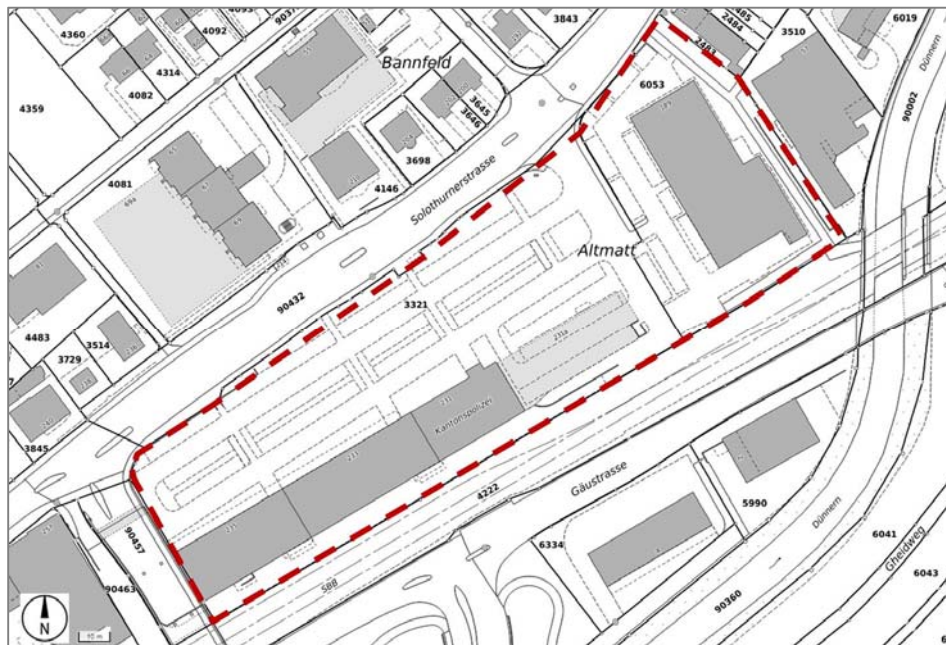


Abbildung 1 Perimeter USEGO-Areal [Quelle: Geoportal Kanton Solothurn, Oktober 2017]



Abbildung 2 Perimeter bestehender Gestaltungsplan 2004 [2]

1.3 Grundlagen

- [1] USEGO-Areal, Olten, Aufgabenstellung, Swiss Prime Site Immobilien AG, 15.06.2017
- [2] Bestehender Gestaltungsplan von 2004 inkl. Sonderbauvorschriften und zugehörigem Verkehrsgutachten
- [3] Mobilitätsplan Olten, Bericht Phase 1, Stadt Olten und Kanton Solothurn, August 2015
- [4] Hochbauamt Kt. Solothurn, Stellungnahme betreffend Parkplatzbedarf Kantonspolizei vom 01.03.2018
- [5] Schweizer Norm VSS 640 281
- [6] Schweizer Norm VSS-Norm 640 065
- [7] ASTRA (2007): Handbuch Veloparkierung. Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb.
- [8] USEGO Areal Olten – Masterplan, fsp Architekten, 27.05.2018
- [9] Kanton Solothurn, Kantonaler Richtplan, beschlossen vom Regierungsrat am 12.09.2017 (RRB Nr. 2017/1557), genehmigt vom Bundesrat am 24.10.2018 (BBI 2018 7734)
- [10] Kanton Solothurn, Planungs- und Baugesetz, Stand 01.07.2018



1.4 Aufgabenstellung und Zielsetzung

In dem vorliegenden Mobilitätskonzept werden die verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Entwicklung auf dem Areal untersucht. Das Mobilitätskonzept basiert auf dem Mobilitätsplan Olten [3]. Dieser hat zum Ziel, die Anzahl an Fahrten und damit die negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs zu reduzieren. Autoparkplätze sollen effizient genutzt und bewirtschaftet, sowie eine umweltverträgliche Mobilität gefördert werden [3].

Für das USEGO-Areal resultieren daraus folgende Zielsetzungen:

- A. Minimierung der MIV-Fahrten, die durch das Areal erzeugt werden**
- B. Attraktives Angebot für den Fuss- und Veloverkehr**
- C. Mobilitätsmanagement-Massnahmen werden umgesetzt**

Das vorliegende Mobilitätskonzept ist dabei begleitend. Es basiert auf den Angaben zum Richtprojekt. Entsprechend ist eine weitere Konkretisierung im Rahmen der Erarbeitung des Bauprojekts notwendig. Dabei muss auf die im Vergleich zum Richtprojekt veränderten Rahmenbedingungen reagiert werden.

2. Analyse

2.1 Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr und den Fussverkehr

Das Areal ist für Zufussgehende entweder über die Solothurnerstrasse aus Osten (Richtung Olten) und aus Westen (Richtung Wangen bei Olten) oder die Stationsstrasse/Gleisweg erreichbar (siehe Abbildung 4). Der Bahnhof Hammer ist zu Fuss in ca. 10 Minuten (800m) über die verkehrsarme Stationsstrasse zu erreichen, die Innenstadt Olten in etwa 15 Minuten. Die Bushaltestelle „Usego“ liegt direkt an der nördlichen Seite des Areals an der Solothurnerstrasse. Die Haltestelle „Chalchofen“ liegt 450m südwestlich vom Areal.

Tagsüber werden die Haltestellen in beiden Richtungen durch die Linien 501 in einem 15-Minuten-Takt bedient. Insgesamt weist das Areal somit die ÖV-Güteklasse C auf.

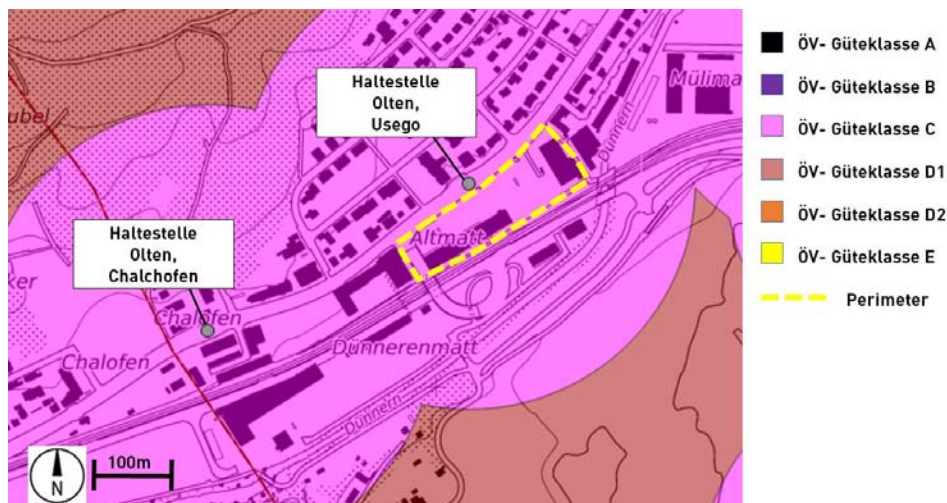


Abbildung 3 ÖV-Erschliessungsgüte USEGO-Areal/ Lage der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs [Plangrundlage: Geoportal Kanton Solothurn, 2017]

2.2 Erschliessung durch den Veloverkehr

Olten bietet eine gute Ausgangslage für Veloverkehr: Die Stadt hat eine kleinräumige Struktur, die Ziele liegen in velofreundlicher Entfernung. Das Areal ist für Velofahrende entweder über die Solothurnerstrasse oder die Stationsstrasse / Gleisweg erreichbar (siehe Abbildung 4). Vom Areal aus sind wichtige Ziele in der Stadt Olten gut mit dem Velo erreichbar, beispielsweise der Bahnhof Olten in 7-8 Minuten und der Bahnhof Hammer in 3-4 Minuten. In 4-5 Minuten ist man in der Innenstadt / Altstadt.



Abbildung 4 Anbindung des Areals für den Fuss- und Veloverkehr an die Solothurnerstrasse und an Gleisweg/Stationsstrasse



2.3 Bedarf Veloabstellplätze

Neben der Anbindung an das übergeordnete Velowegnetz ist vor allem die Veloparkierung auf dem Areal ein Kernelement für die Förderung des Veloverkehrs.

Bedarf / Anzahl

Die Bemessung der Veloabstellflächen wird gemäss der Schweizer Norm 640 065 [6] berechnet. Für den geplanten Nutzungsmix müssen demnach **298 Veloabstellplätze** erstellt werden, wie in Tabelle 1 zu sehen ist.

Der tatsächliche Bedarf ist von verschiedenen Faktoren abhängig, z.B. davon, wie viele der Angestellten in einer velotauglichen Distanz wohnen und wie schnell die Velo-Fördermassnahmen greifen. Dies lässt sich erst nach Fertigstellung des Areals feststellen. Daher können die Veloabstellplätze (insbesondere für Kunden) in **mehreren Etappen** realisiert werden (erste Etappe: zwei Drittel der ermittelten Anzahl [6]). Damit es jeweils genügend Veloabstellplätze gibt, muss die Auslastung regelmässig vom Mobilitätsmanager (siehe Kap. 5 und Kap. 6) überprüft werden. Ist abzusehen, dass die vorhandenen Veloabstellplätze gut ausgelastet sind, sollte die Anzahl entsprechend erhöht werden.

„(...) es können in einem ersten Schritt zwei Drittel der ermittelten Anzahl Veloparkplätze erstellt werden. Die für das vorge-sehene restliche Drittel benötigte Fläche ist für eine allfällige spätere Erweiterung zu reservieren.“
SN 640 065 [6]

Baufeld / Gebäude	Nutzung		Anzahl PF	
USEGO Altbau	Fitnesscenter <i>(Annahme: 20 Gäste zur gleichen Zeit)</i>	Personal	10	20
		Kunden	10	
	Kundenintensiver Verkauf	Personal	3	11
		Kunden	8	
	Lager	Personal	6	7
		Kunden	1	
	Übriger Verkauf	Personal	3	6
		Kunden	3	
	Übrige Dienstleistung	Personal	65	82
		Kunden	17	
	KaPo	Personal	21	25
		Besucher	4	
Zwischensumme			151	
Baufeld A	Übrige Dienstleistung	Personal	50	62
		Kunden	12	
Zwischensumme			62	
Tertianum (Baufeld B)	Alters- und Pflegeheim <i>(Annahme: 20 Mitarbeitende pro Schicht)</i>	Personal	4	8
		Besucher	4	
	Alterswohnung	Bewohner + Besucher	12	12
	Zwischensumme			20
Baufeld C (Aldi)	Kundenintensiver Verkauf	Personal	12	48
		Kunden	36	
	Übrige Dienstleistung	Personal	12	15
		Kunden	3	
	Übriger Verkauf	Personal	1	2
		Kunden	1	
Zwischensumme			65	
GESAMT			298	

Tabelle 1 Bedarf Veloabstellplätze für den geplanten Nutzungsmix gemäss [6]



2.4 Erschliessung durch den MIV

Für den MIV ist das Areal über die Solothurnerstrasse an das übergeordnete Netz angeschlossen. Über die Solothurnerstrasse / Ziegelfeldstrasse sind die Innenstadt Olten und der Anschluss nach Norden erreichbar. In Richtung Westen gelangt man nach Wangen bei Olten und über den Anschluss Egerkingen auf die A2. An der Westseite des Areals liegt der Anschluss an die Umfahrungsstrasse (ERO), über die der MIV nach Süden und Osten erschlossen wird.

Gegenüber der bestehenden Situation soll auch die Wegfahrt unter der Brücke nach Westen ermöglicht werden.

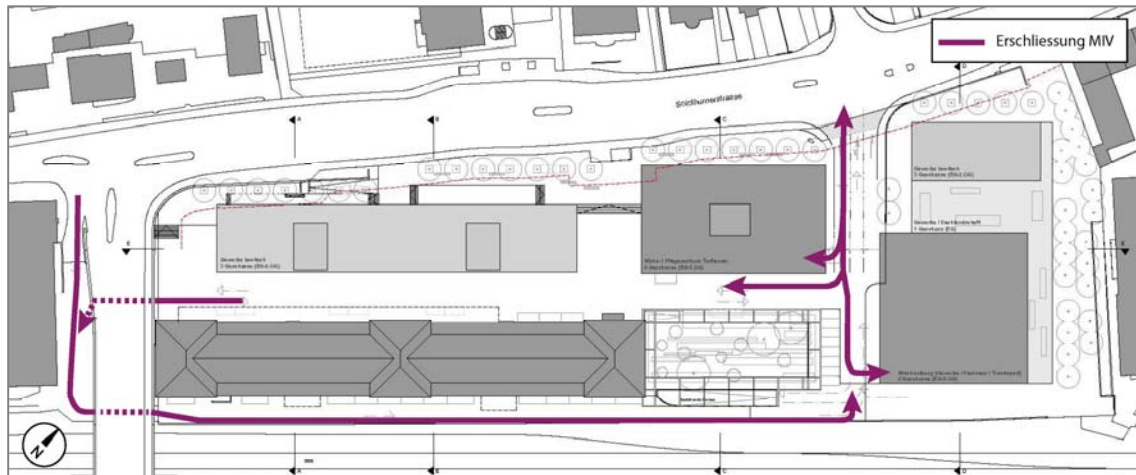


Abbildung 5 Erschliessung des Areals für den MIV

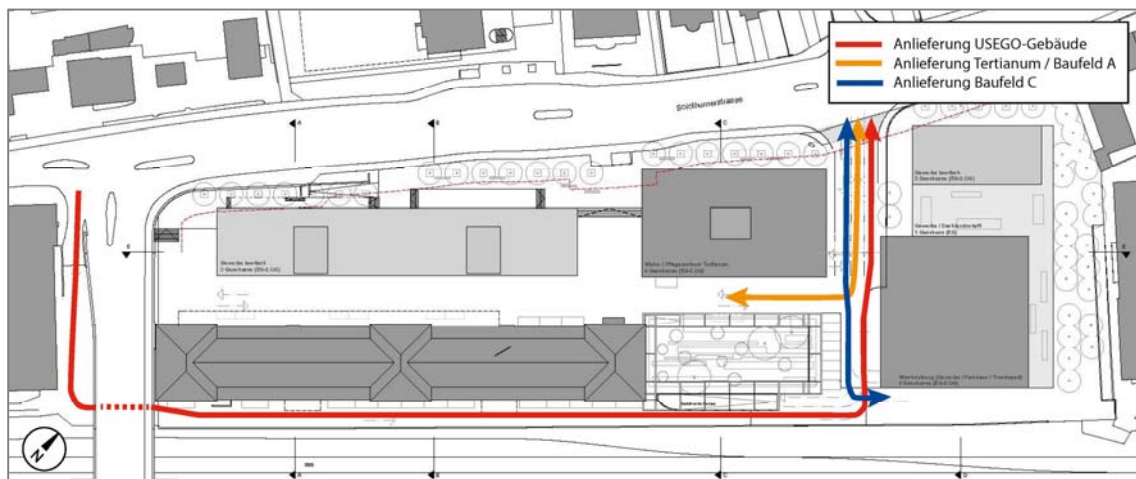


Abbildung 6 Erschliessung für Lieferverkehr



2.5 Parkfeldbedarf und Verkehrsaufkommen

Auf dem USEGO-Areal sind heute die, gemäss aktuell gültigem Gestaltungsplan und Sonderbauvorschriften [2] zulässige maximale Anzahl von 290 Parkfeldern realisiert.

2.5.1 Parkfeldbedarf



Abbildung 7 Baufelder auf dem USEGO-Areal, Plan: fsp Architekten, [8]

Anmerkung:

Der Bereich unter der Brücke (A2) dient der oberirdischen Parkierung. Hierzu wird vom Kanton eine Konzession erteilt.

Altbau USEGO (Baufeld A1, Bestand)

Die Berechnung der Parkfelder für die Nutzungen im USEGO-Altbau gemäss Anhang B. Ebenso sind dort die angewendeten Reduktionsfaktoren angegeben.

Baufeld A1 USEGO Altbau	Nutzung (Personal + Kunden)		Anzahl PF
	Fitness	50 Garderobenplätze	11
	Kundenintensiver Verkauf	279 m ²	7
	Lagerraum	1'363 m ²	5
	Übrige Dienstleistungen	6'552 m ²	115
	Übriger Verkauf	288 m ²	7
			145

Baufeld A1 USEGO Altbau KAPO ¹	Kantonspolizei		Anzahl PF
	Kapo Einsatzfahrzeuge unterirdisch (in bestehender Einstellhalle Baufeld B)		28
	Kapo Einsatzfahrzeuge oberirdisch		21
	Kapo Mitarbeiterparkplätze		9
	Kapo Besucherparkplätze		2
			60

¹ Die Kantonspolizei stellt eine Nutzung mit besonderen betrieblichen Bedürfnissen bezüglich Betriebsfahrzeugen und Schichtzeiten dar [4]

Anhang A:

Übersicht bestehende

Parkfelder USEGO-Areal

Anhang B:

Detaillierte Berechnung

Parkfeldbedarf



Neue Überbauungen (Baufelder A, B, C)

Für die neuen Gebäude erfolgt die Berechnung, basierend auf dem aktuellem Planungsstand des Richtprojektes gemäss Anhang B. Ebenso sind dort die angewendeten Reduktionsfaktoren angegeben.

Baufeld A	Nutzung		Anzahl PF
	Übrige Dienstleistung	Personal	20
		Besucher	10

Tertianum (Baufeld B)	Nutzung		Anzahl PF
	Alters- und Pflegeheim ²	Personal	24
		Besucher	14
		Notarzt / Leichenwagen	1
	Alterswohnungen /	Bewohner + Besucher	10
			49

Baufeld C	Nutzung		Anzahl PF
	Übriger Verkauf	Personal	1
		Besucher	1
	Kundenintensiver Verkauf	Personal	5
		Besucher	38
	Übrige Dienstleistung	Personal	5
		Besucher	2
			52

² Das Alters- und Pflegeheim stellt hinsichtlich der Parkfelder für das Personal eine Nutzung mit besonderen betrieblichen Bedürfnissen bezüglich den Schichtzeiten dar [4]



Anzahl Parkfelder gesamtes Areal im Zielzustand

Insgesamt erzeugt das Areal gemäss dem Richtprojekt einen Bedarf von 336 Parkfeldern im Zielzustand. Gegenüber dem Bestand (290 PF) erhöht sich der Bedarf um knapp 16%. Diese reduzierte Anzahl ist in Kombination mit den Mobilitätsmassnahmen in Kap. 4 umzusetzen.

Bei den Parkfeldern ist mindestens zwischen Anwohner / Personal (farblich andere Markierung o.ä.) und Kunden / Besucher zu unterscheiden. Es ist sicher zu stellen, dass keine Fremdparkierung stattfindet.“

	Baufeld	Anzahl PF
	Altbau USEGO (Baufeld A1)	145
	Altbau USEGO, Kantonspolizei	60
Gesamt	Baufeld A	30
	Tertianum (Baufeld B)	49
	Baufeld C (Aldi)	52
		336



2.5.2 Fahrtenaufkommen (DTV) BESTAND

Für die Bestimmung des heutigen Verkehrsaufkommens wurden die Daten der Lichtsignalanlage am Anschlussknoten zur Solothurnerstrasse während 8 Wochen zwischen Oktober und Dezember 2017, ausserhalb der Fereinzeiten ausgewertet.

Auf dem Rechtsabbiegestreifen von Westen verkehren die stadteinwärtsfahrenden Busse des ÖV. Gemäss Auswertung der, zu diesem zeitpunkt gültigen Fahrpläne fuhren im Schnitt 91 Busse über den Rechtsabbiegestreifen geradeaus in Richtung Stadt. Unter Abzug dieser Fahrten ergibt sich am Anschlussknoten ein DTV von 917 ausfahrenden und 884 zufahrenden Fahrzeugen vom und zum Areal. Die Differenz ist durch die, westlich der USEGO-Brücke gelegene zweite Zufahrtsmöglichkeit zum Areal erklärbar. Diese wird hauptsächlich für die Anlieferung zum USEGO-Altbau verwendet. Eine Zufahrt zum Areal für PW ist aber erlaubt.

Somit ergibt sich das heutige Verkehrsaufkommen des Areals zu einem DTV von **1'834 Fahrten (DTV)**.

Die erhobene Fahrtenmenge wurde anhand eines allgemein gültigen spezifischen Verkehrspotentials je Nutzung plausibilisiert:

Plausibilisierung bestehende Fahrtenmenge							
		gesamt Parkplätze HEUTE je Nutzung	Verteilung auf Nutzergruppe in %	Anzahl Parkplätze	plausibilisierter angenommener SVP	berechnete Anzahl Fahrten (DTV)	gemessene Anzahl Fahrten LSA (DTV)
Fitnesscenter	Personal	15	0.2	3	3	9	
	Kunden		0.8	12	8	96	
Kundenint. Verkauf	Personal	9	0.2	2	4	8	
	Kunden		0.8	7	12	84	
Lagerraum	Personal	7	0.91	6	4	24	
	Kunden		0.09	1	4	4	
Übrige Dienstleistung	Personal	144	0.8	115	4	460	
	Kunden		0.2	29	4	116	
KaPo Übrige Dienstleistung	Personal	59	0.8	47	4	188	
	Besucher		0.2	12	4	48	
Übrige Verkauf	Personal	9	0.3	3	3	9	
	Kunden		0.7	7	6	42	
Aldi	Personal	46	0.2	9	4	36	
	Kunden		0.8	37	18	666	
Anlieferungen	Aldi				gem. Angabe Aldi	2	
	USEGO-Altbau				gem. Angabe SPS	10	
		290		290		1802	1834

Tabelle 2: Plausibilisierung bestehende Fahrtenmenge

Es zeigt sich, dass die, über die Lichtsignalanlage erhobenen Daten valide und plausibel sind und die durchschnittliche Verkehrserzeugung des Areals gut wiedergeben.



2.5.3 Fahrtenaufkommen (DTV) GEPLANT

Basierend auf der berechneten Anzahl an Parkfeldern gemäss Kap. 2.5.1 wurde die Anzahl der Fahrten, die durch das Areal mit dem Richtprojekt im Zielzustand erzeugt werden, berechnet: Demnach werden zukünftig **1'916 Fahrten (DTV)** erzeugt. Das zu erwartenden Verkehrsaufkommen nimmt nur marginal gegenüber der bestehende Verkehrsmenge zu (+4% bzw. 82 Fahrten). Dieser nicht proportionale Anstieg der Fahrten gegenüber der gestiegenen Nutzfläche bzw. Parkfeldanzahl begründet sich mit einer Veränderung der Parkfeldzuteilung für verkehrsintensive und nicht verkehrsintensive Nutzungen und einer konsequenten Umsetzung des Mobilitätskonzepts, wodurch die SVP-Werte plafoniert werden können.

	Nutzung		Anzahl PF	Spez. Verkehrspotenzial	Anzahl Fahrten DTV
Altbau USEGO	Fitnesscenter	Personal	2	3	6
		Kunden	9	8	72
	Kundenintensiver Verkauf	Personal	1	4	4
		Kunden	6	10	60
	Lagerraum	Personal	4	4	16
		Kunden	1	4	4
	Übrige Dienstleistung	Personal	92	4	368
		Kunden	23	4	92
	Übriger Verkauf	Personal	2	3	6
		Kunden	5	6	30
	Kantonspolizei	Personal	58	4	232
		Besucher	2	4	8
	Anlieferung	Gem. Angabe SPS			10
			205		908

	Nutzung		Anzahl PF	Spez. Verkehrspotenzial	Anzahl Fahrten DTV
Baufeld A	Übrige Dienstleistungen	Personal	20	4	80
		Kunden	10	4	40
Tertianum (Baufeld B)	Alters- und Pflegeheim	Personal	24	2	48
		Besucher	14	4	56
	Alterswohnen	Bew. + Bes.	10	3	30
Baufeld C	Übriger Verkauf	Personal	1	3	3
		Kunden	1	6	6
	Kundenintensiver Verkauf	Personal	5	4	20
		Kunden	38	18	684
	Übrige Dienstleistung	Personal	5	4	20
		Besucher	2	4	8
	Anlieferung Tertianum	Gemäss aktuellem Kenntnisstand			6
	Anlieferung Baufeld C	Gemäss aktuellem Kenntnisstand			4
	Anlieferung Baufeld A	Gemäss aktuellem Kenntnisstand			3
			131		1'008
GESAMT ganzes Areal Zielzustand					1'916



2.5.4 Verkehrsaufkommen massgebende Spitzenstunde

Für die Bestimmung der massgebenden Spitzenstunde bezüglich des Verkehrsaufkommens und dem zugehörigen Anteil am durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) wurden die Daten der Lichtsignalanlage am Anschlussknoten zur Solothurnerstrasse während 8 Wochen zwischen Oktober und Dezember 2017 ausgewertet. Die massgebende Spitzenstunde liegt demnach sowohl für den zufahrenden als auch für den wegfahrenden Verkehr am Abend (Mo-Do: 18-19 Uhr, Fr: 17-18 Uhr). Der Anteil der Spitzenstunde, gemessen am durchschnittlichen Verkehr des Areals beträgt 10 % (zufahrend: 8%, wegfahrend: 13 %).

Basierend auf dem Spitzenstundenanteil des durch das Areal erzeugten Verkehrs ergibt sich folgendes massgebendes Verkehrsaufkommen für die verkehrstechnischen Nachweise:

Zufahrten [Fz/h]	Wegfahrten [Fz/h]
77 Zufahrten	125 Wegfahrten

Tabelle 3 Fahrtenerzeugung massgebende Spitzenstunde



3. Verkehrliche Auswirkungen und Nachweise

3.1 Verkehrsumlegung USEGO-Areal

Die Auswertung der LSA-Daten am Anschlussknoten zur Solothurnerstrasse (vgl. Kap. 2.5.4) hat ergeben, dass der durch das Areal erzeugte Verkehr zu 60 % von und nach Westen aus- bzw. einfährt und zu 40 % von und nach Osten. Angesichts der direkten Anbindung an die neue Entlastungsstrasse im Westen des Areals erscheint dieses Ergebnis plausibel.

Eine Umlegung auf das weitere Übergeordnete Strassennetz, betreffend möglicher Auswirkungen auf das umliegende Strassennetz wurde nicht durchgeführt, da die prognostizierte Verkehrsmenge des Areals nur unwesentlich über der bestehenden Verkehrserzeugung liegt und die Anteile des Areals auf dem umliegenden Strassennetz nahezu gleich bleiben.

3.2 Auswirkungen auf das übergeordnete Strassennetz

Angesichts der Tatsache, dass durch das Areal nach aktuellem Kenntnisstand nur unwesentlich zusätzlicher Mehrverkehr erzeugt wird, sind durch den geplanten Ausbau keine zusätzlichen negativen Auswirkungen auf das übergeordnete Strassennetz zu erwarten.

Das zu erwartenden Verkehrsaufkommen nimmt nur marginal gegenüber der bestehende Verkehrsmenge zu (+4% bzw. 82 Fahrten). Dieser nicht proportionale Anstieg der Fahrten gegenüber der gestiegenen Nutzfläche bzw. Parkfeldanzahl begründet sich mit einer Veränderung der Parkfeldzuteilung für verkehrsintensive und nicht verkehrsintensive Nutzungen und einer konsequenten Umsetzung des Mobilitätskonzepts, wodurch die SVP-Werte plafoziert werden können.

Areal wird durch den MIV zu 60 % von Westen erschlossen.

Verteilung und Anteil im übergeordneten Strassennetz bleibt nahezu gleich.

Keine zusätzlichen negativen Auswirkungen auf dem übergeordneten Strassennetz.

3.3 Leistungsfähigkeit Anschlussknoten

Die Berechnung und Bewertung der Leistungsfähigkeit des Anschlussknotens an die Solothurnerstrasse richtet sich nach den Schweizer Norm SN 640 023a (Knoten mit LSA). Die Berechnungen erfolgen für die massgebenden Spitzenstunden, mit Abminderung der Leistungsfähigkeit durch ÖV-Beeinflussung.

Die Qualität des Verkehrsablaufes (Level of Service) wird anhand der mittleren Wartezeit bestimmt. Für die Berechnung der Leistungsfähigkeit wurden die Knotenströme auf die für die Knotenbeurteilung massgebenden Personenwagen-Einheiten (PWE) umgerechnet. Der Schwerververkehrsanteil auf dem umliegenden Strassennetz wurde hierfür pauschal mit 5 % berücksichtigt.

Die Leistungsfähigkeitsuntersuchungen erfolgen für die aus den LSA-Daten entnommene Spitzenstunde am Abend (Zustand 2017). Für die Zu- und Wegfahrten des USEGO-Areals wurde die berechnete Verkehrserzeugung für den Vollausbau auf den entsprechenden Fahrstreifen angenommen.

Leistungsfähigkeitsabschätzung

Die Knotenstromverteilung am Anschlussknoten für die massgebende Spitzenstunde ist in der untenstehenden Abbildung dargestellt.

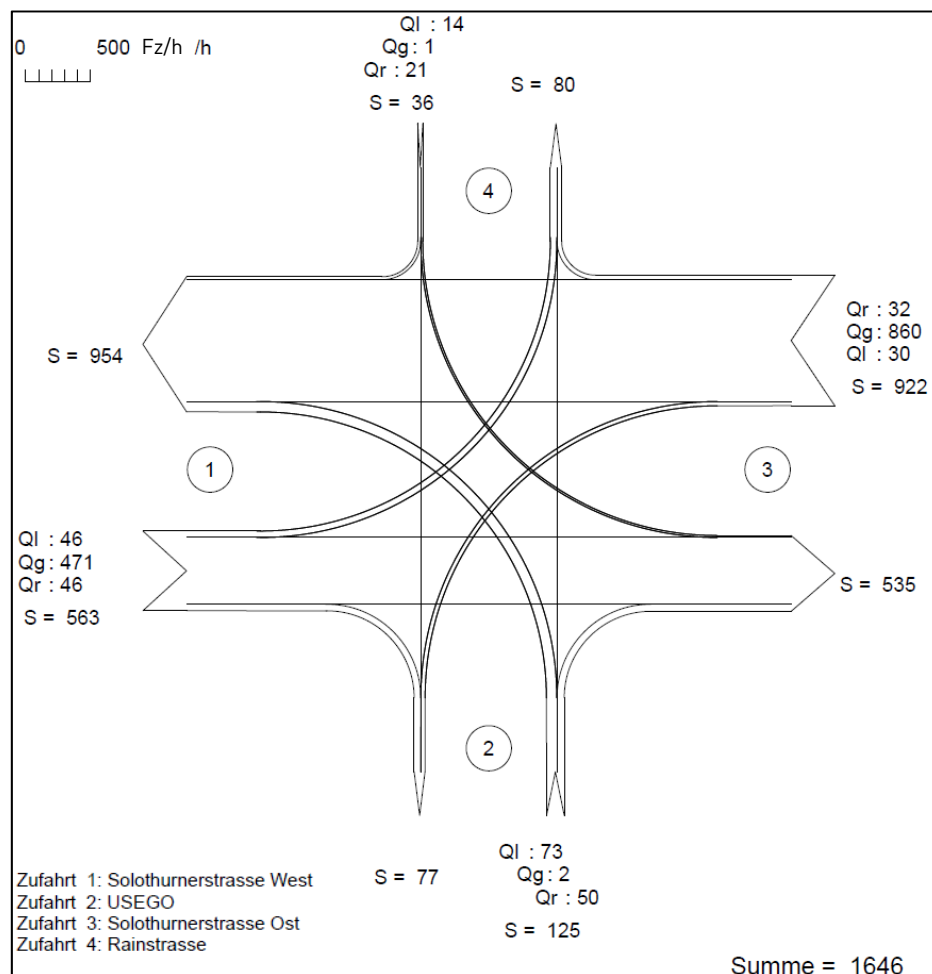


Abbildung 8 Knotenstromverteilung Anschlussknoten Zustand 2017 + Prognose USEGO



Die Leistungsfähigkeitsabschätzung basiert auf dem Festzeitsignalprogramm zur Spitzenstunden gemäss den technischen Unterlagen der LSA (siehe Abbildung 9).

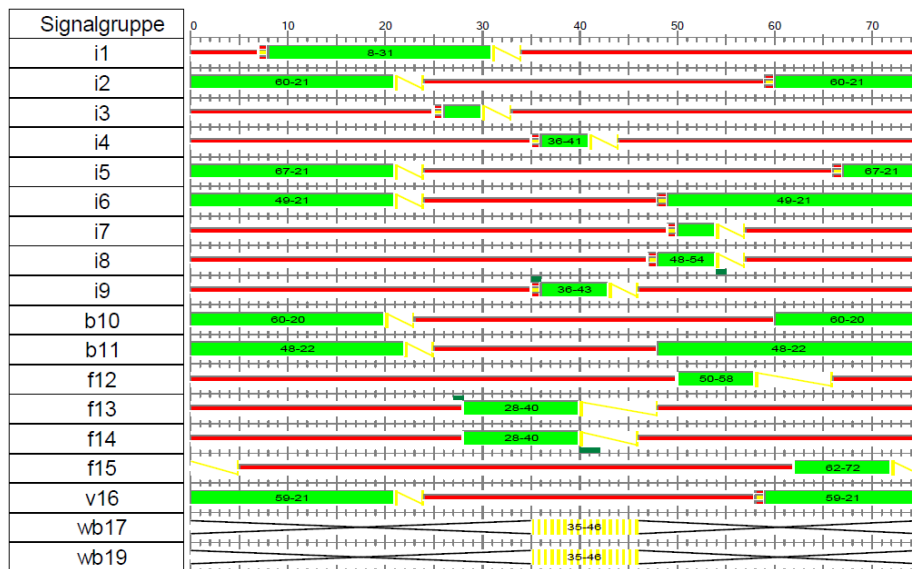


Abbildung 9 Signalprogramm ASP LSA OLTE27

Zufahrt	Knotenstrom	ASP 2017+			
		Auslastung [%]	mittlere Wartezeit	max. Rückstau 95%-Perzentil	LOS gemäss SN 640 022
West		9%	19s	13m	A
		57%	17s	57m	A
		50%	53s	17m	D
Nord		35%	43s	14m	C
Ost		5%	15s	9m	A
		80%	17s	79m	A
		33%	43s	12m	C
Süd		36%	40s	17m	C
		50%	44s	23m	C



Die Leistungsfähigkeit des Anschlussknotens kann für die massgebende Spitzenstunde nachgewiesen werden. Dabei wird insgesamt die Qualitätsstufe D erreicht (massgebend ist die Signalgruppe mit dem schlechtesten LOS). Dies bedeutet gemäss SN 640 023a eine zufriedenstellende Verkehrsqualität. Demnach können nahezu alle während der Rotzeit eintreffenden Fahrzeuge während der nachfolgenden Grünzeit abfliessen. Die mittleren Wartezeiten sind spürbar. Im Mittel tritt jedoch nur geringer Rückstau am Ende der Freigabezeit auf. Dies betrifft den Linksabbieger von Westen. Die Hauptbeziehungen auf der Kantonsstrasse sowie die Ein- und Ausfahrten des USEGO-Areals weisen alle eine bessere Qualitätsstufe auf.

Mit der Einreichung eines Bauprojektes muss jeweils nachgewiesen werden, dass die notwendigen Staubereiche auf dem Areal zur Verfügung gestellt und die jeweiligen Richtungsstreifen auf der Arealausfahrt ohne gegenseitige Behinderung angefahren werden können.

Leistungsfähigkeit des Anschlussknotens ist gewährleistet.

Nachweis über Einhaltung der Staubereiche mit jedem Baugesuch.

3.4 Notwendige Sichtweiten

In den Bereichen direkt am Anschlussknoten zur Kantonsstrasse sowie am benachbarten Knoten zur USEGO-Brücke sind im Richtprojekt keine Anpassungen oder baulichen Massnahmen vorgesehen, welche die notwendigen Sichtweiten auf die Kantonsstrasse beeinträchtigen würden. Ein Nachweis der erforderlichen Sichtweiten ist daher nicht notwendig.

Für die Ausfahrten aus den Parkieranlagen und den Übergangsbereich aus der nach Westen führenden Gasse müssen die notwendigen Sichtweiten auf den motorisierten und den nicht motorisierten Verkehr eingehalten werden. Dabei kann von einer verringerten Geschwindigkeit auf der Erschliessungsachse des Areals ausgegangen werden. Im Richtprojekt wurden die Strassen- und Trottoirränder der Erschliessungsachse noch nicht abschliessend definiert. Daher konnten die notwendigen Sichtweiten für das Richtprojekt nicht exakt überprüft werden. Mit der Einreichung der Baugesuche sind pro Baufeld die minimal notwendigen Sichtweiten, analog den unten dargestellten Sichtkegeln, nachzuweisen. Die einzuhaltenden Masse werden durch die Schweizer Norm SN 640 273a (Sichtverhältnisse in Knoten in einer Ebene, 2010) definiert.

Sichtweiten an den Kantonsstrassen werden durch Gestaltungsplan nicht beeinflusst.

Minimal notwendige Sichtweiten aus Einstellhallen und westlicher Gasse müssen im Rahmen der Baugesuche detailliert nachgewiesen werden.

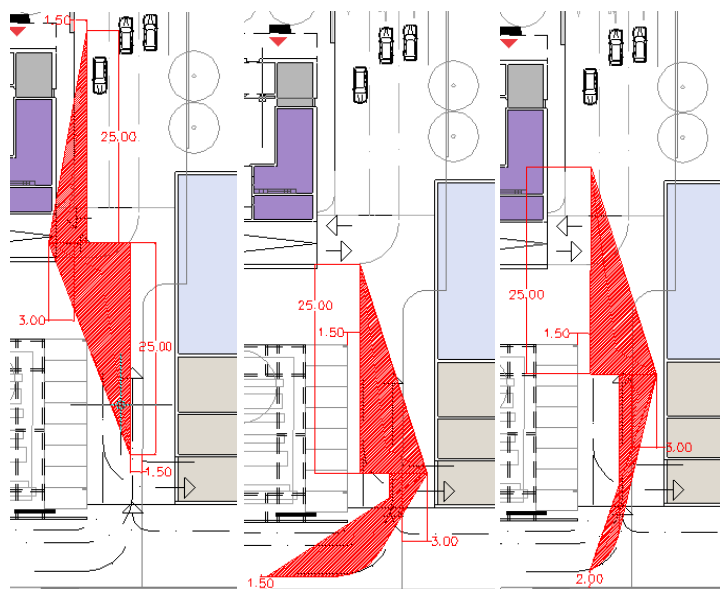


Abbildung 10 Darstellung Sichtweiten motorisierter Verkehr Ausfahrten Einstellhallen

3.5 Fahrgeometrie und Dimensionierung Erschliessung

Die fahrgeometrischen Untersuchungen wurden mit Normfahrzeugen der Schweizer Norm SN 640 271a für Lastwagen und Lastzüge durchgeführt. Für Personenwagen erfolgten die Untersuchungen mit den Vorgaben der Forschungsgesellschaft für Strassen und Verkehrswesen bzw. mit Fahrzeugdaten eines überdurchschnittlich grossen Personenwagens (Referenz: BMW X5).

Die fahrgeometrischen Untersuchungen konzentrieren sich auf die Anlieferung des Baufeldes A, B und C, den Anschlussbereich zur Kantonsstrasse sowie die Erschliessung der Parkieranlagen. Für die Anlieferung des bestehenden USEGO-Gebäudes erfolgt der Nachweis nur für die Wegfahrt vom Gleisweg, da die Zufahrtssituation nicht verändert wird.

3.5.1 Anschlussbereich / Hapterschliessungssachse

Die Geometrie der Hapterschliessung des Areals an die Kantonsstrasse ist heute ausreichend dimensioniert. Für zufahrende Fahrzeuge steht ein Fahrstreifen zur Verfügung, für ausfahrende Fahrzeuge steht ein kombinierter Geradeaus- / Linkseinbiegestreifen (inkl. Radstreifen) und ein Rechtseinbiegestreifen zur Verfügung. Ausserdem steht eine baulich gesicherte Verbindung für den Fussverkehr zur Verfügung (Trottoir). Die angebotenen Beziehungen müssen bezüglich Aufteilung und Befahr- bzw. Begehbarkeit beibehalten werden. Ein Nachweis dazu kann bei der Einreichung der Baugesuche erbracht werden.

Angebot für Fahr- und Fussverkehr im Anschlussbereich Kantonsstrasse beibehalten.



Abbildung 11 Fahrstreifenaufteilung Anschlussbereich Kantonsstrasse



3.5.2 Anlieferung Baufeld A und B

Die Anlieferung zu den Baufeldern A und B soll über die Gasse, maximal mit einteiligen Lastwagen ohne Anhänger erfolgen. Die fahrgeometrische Untersuchung zeigt, dass die Anlieferung mit einteiligen Lastwagen möglich ist (vgl. Abbildung 13, Anlieferung Baufeld B). Die Untersuchungen zeigen, dass das Wenden von einteiligen Lastwagen in der Gasse, direkt bei der Anlieferung nicht möglich ist.

Am westlichen Ende der Gasse ist das Wenden für einteilige Lastwagen des Typs B (maximal zulässige Fahrzeugmasse) möglich. Das Wenden in drei Zügen ist möglich. Es wird jedoch nahezu der ganze zur Verfügung stehende Platz benötigt und das Fahrmanöver erfordert entsprechendes Können. Das Manöver führt dicht am Vordach des USEGO-Altbaus entlang. Dieses hat nach Angaben des Architekten eine lichte Höhe von ca. 4 m. Es wird empfohlen, eine entsprechende Höhenbeschränkung zu signalisieren. Dieses sollte einen Sicherheitszuschlag beinhalten. Die Unterfahrt unter die USEGO-Brücke ist für Lastwagen nicht möglich. Da das Wendemanöver nur für einteilige Lastwagen möglich ist und wenig Platz zur Verfügung steht, wäre das Wendemanöver nur bedingt alltagstauglich. Die Zu- oder Wegfahrt in der Gasse kann alternativ auch rückwärts erfolgen. Das Wendemanöver findet dann östlich des Baufeldes B statt.

Anlieferung Baufeld A und B über die Gasse möglich

Wendemanöver mit Einreichung Baugesuch erneut prüfen.

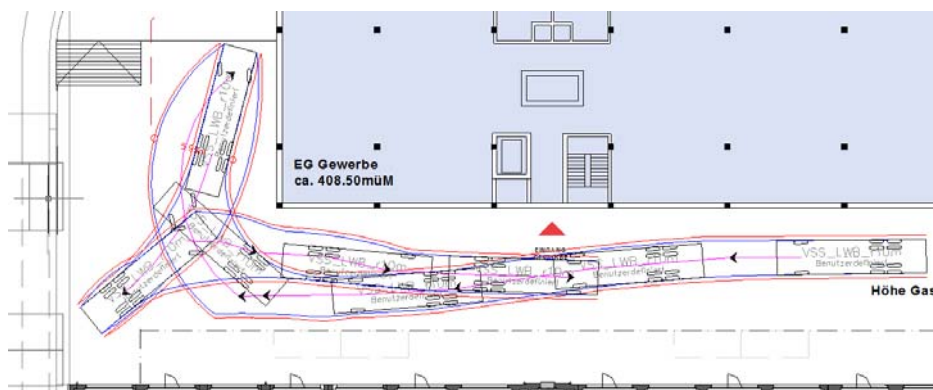


Abbildung 12: Wendemanöver im Westen der Gasse mit einteiligem Lastwagen

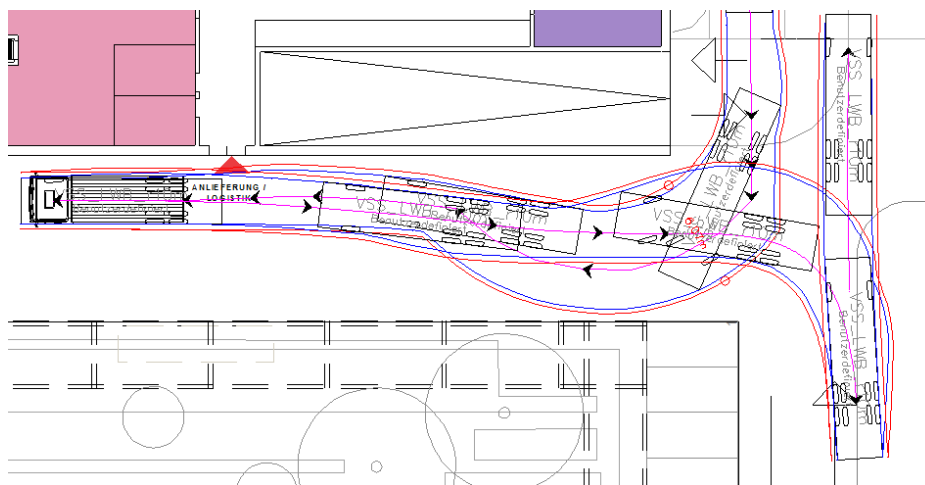


Abbildung 13: Anlieferung Baufeld B mit einteiligem Lastwagen

3.5.3 Anlieferung Baufeld C

Die Anlieferung zum Baufeld C ist wie heute im Süden des Gebäudes geplant. Die Anlieferung erfolgt ca. einmal am Tag durch grosse Lastwagen mit Anhängern. Die Untersuchung zeigt, dass die Zu- und Wegfahrt für die Anlieferung funktioniert (vgl. Abbildung 14). Dabei wird jedoch nahezu die gesamte zur Verfügung stehende Fläche in Anspruch genommen und das Fahrmanöver erfordert entsprechendes Können.

Bei der Zu- und Wegfahrt über die Erschliessungsachse zur Kantonsstrasse kann es zu Behinderungen und Konflikten mit dem Erschliessungsverkehr zu den Einstellhallen kommen. Für die weitere Planung wird empfohlen, entsprechende Massnahmen vorzusehen, um diese Behinderungen zu minimieren. Beispielsweise können die Ausfahrten aus den Einstellhallen kurz zurückgehalten werden (z.B. mittels einer Funktion in der Schrankenanlage oder über eine Ampel).

Es wird empfohlen, den fahrgeometrischen Nachweis zusammen mit einem Bewirtschaftungskonzept für die Anlieferung mit dem Baugesuch erneut zu erbringen.

Anlieferung Baufeld C
möglich.

Nachweis Fahrgeometrie
und Bewirtschaftungskon-
zept im Baugesuch.

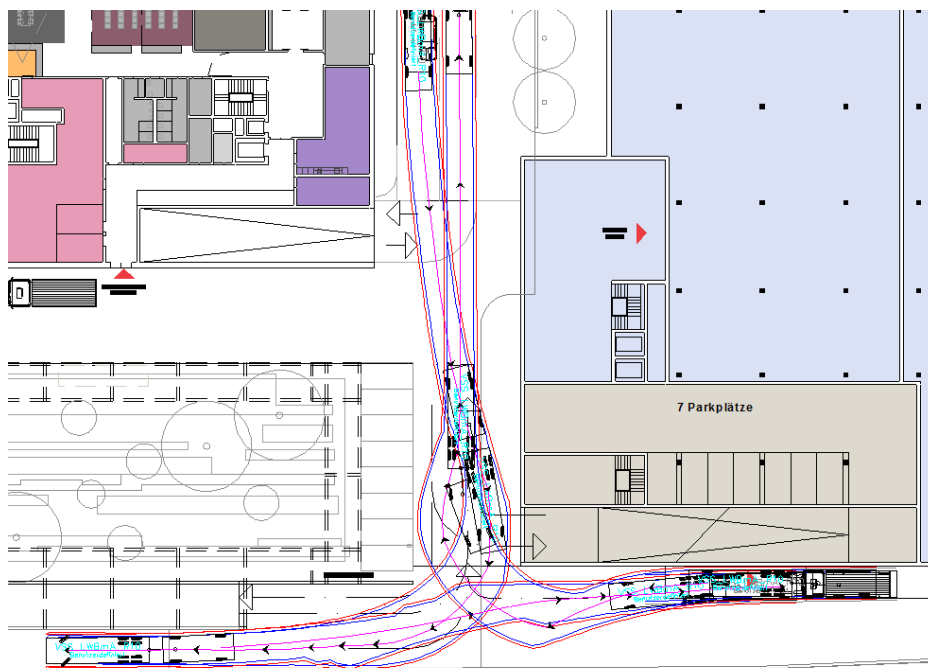
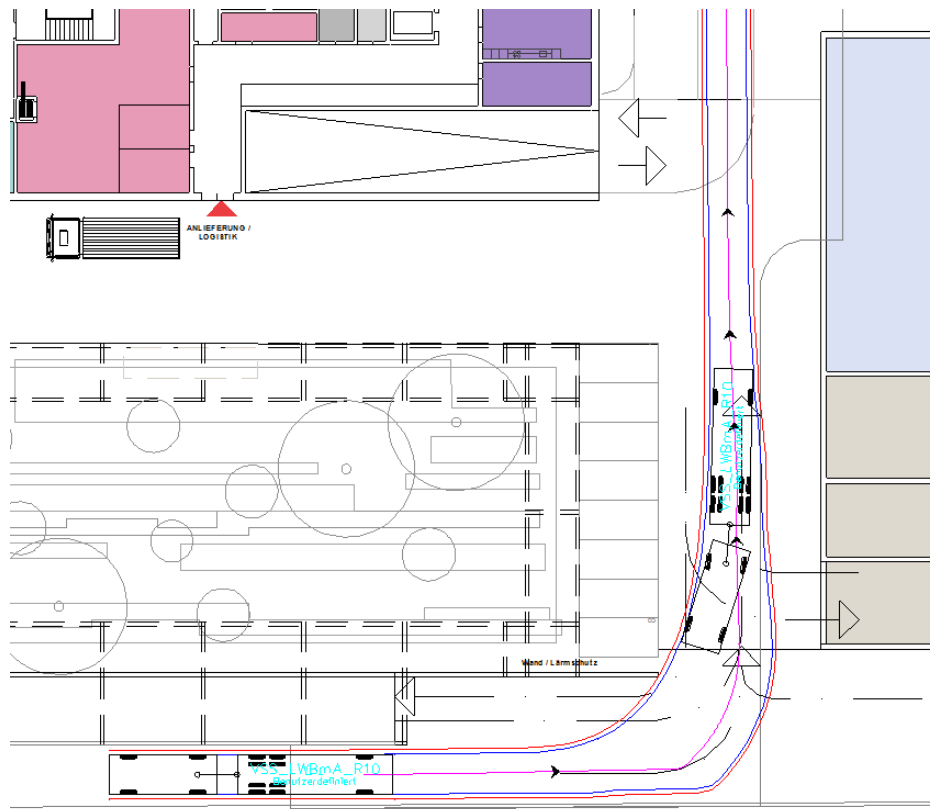


Abbildung 14 Anlieferung Baufeld C durch Lastwagen mit Anhänger



Für die Anlieferung zum USEGO-Gebäude ändern sich lediglich die Platzverhältnisse für die Wegfahrt über die Erschliessungsachse zur Kantonsstrasse. Die Untersuchungen zeigen, dass die Wegfahrt von der Anlieferung USEGO-Gebäude weiterhin möglich ist. Sollte der USEGO-Garten im Bereich zum Gleisweg oder zur Erschliessungsachse auskragend sein, muss mit entsprechenden Mittel sichergestellt werden, dass der Lieferverkehr um die Auskragung herumgeleitet wird.

Wegfahrt Anlieferung
USEGO-Gebäude ist mög-
lich.





3.5.5 Parkierungsanlagen

Betreffend der Fahrgeometrie und der Dimensionierung der Parkierungsanlagen wurden die Fahrgassen, Rampen und Parkfelder für öffentlich zugängliche Parkierungsanlagen überprüft.

Die Dimensionierung der Parkierungsanlagen lässt eine normgerechte Ausführung der Parkfelder, Fahrgassen und Rampenanlagen zu. Im Bauprojekt ist auf einen genügenden Abstand der Parkfelder zu Wänden und auf die Positionierung der Stützen zwischen den Parkfeldern und die Anbringung von Schrammborden auf den Rampen zu achten. Für die Zugänge zu den Treppenhäusern sind entsprechende Sicherungsmassnahmen vorzusehen. Bei der Erschliessung der Parkierungsanlage im Baufeld C ist auf eine möglichst konfliktfreie Dimensionierung der Fahrgassen zwischen den Stockwerken zu achten (vgl. Abbildung 16), da hier mit einer erhöhten Verkehrsmenge zu rechnen ist.

Parkierungsanlagen können normgerecht ausgeführt werden.

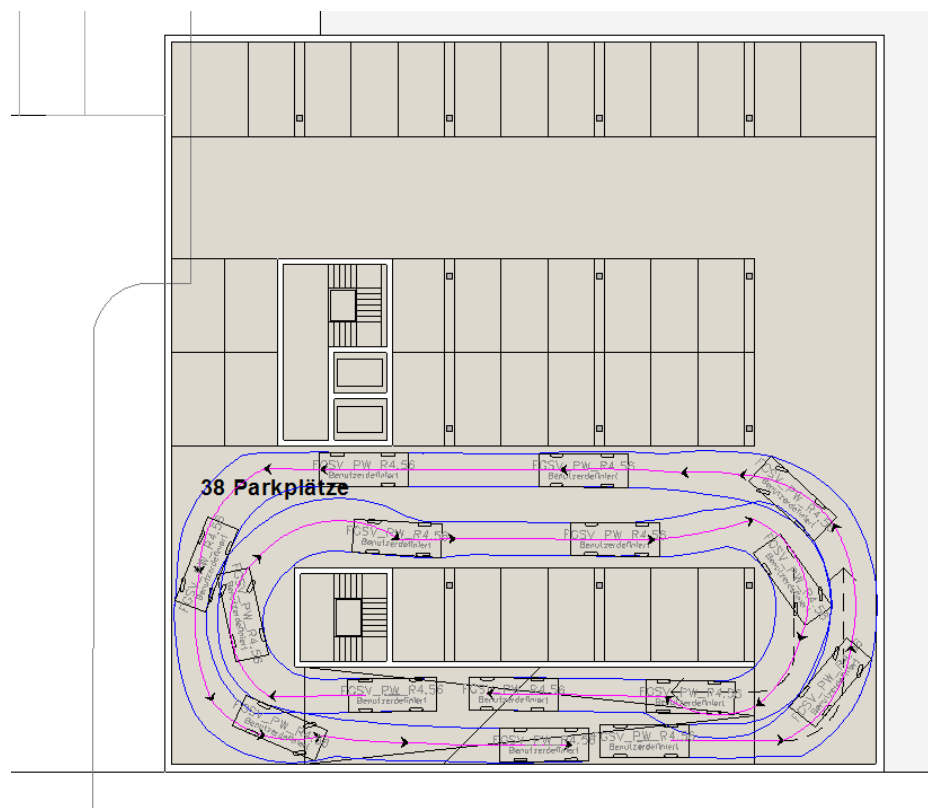


Abbildung 16 Fahrgeometrie Erschliessung Parkierung Baufeld C

3.5.6 Zugänglichkeit Blaulichtfahrzeuge

Für jedes Baufeld muss die Zugänglichkeit für Blaulichtfahrzeuge gewährleistet sein. Dies gilt insbesondere für die Erreichbarkeit durch Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr. Mit der Einreichung der Baugesuche sind pro Baufeld die notwendigen Nachweise gemäss den Vorgaben der solothurnischen Gebäudeversicherung (SGV) zu erbringen.

Vorgaben der SGV bezüglich Zugänglichkeit für Feuerwehreinsätze müssen eingehalten werden.



3.6 Organisation und Funktionalität Erschliessung und Parkierung

Die verkehrstechnische Erschliessung des Areals ist an mehreren Stellen möglich.

Die Hauptschliessung für PW (Besucher, Kunden, Bewohner, Beschäftigte, Einsatzfahrzeuge KAPO) sowie für die Ver- und Entsorgung der Baufelder A, B und C erfolgt über den bestehenden Anschlussknoten mit der Lichtsignalanlage (LSA) an der Solothurnerstrasse.

Die Anlieferung des Altbaus erfolgt wie bestehend über die Zufahrt auf den südlichen Gleisweg mit einer Wegfahrt über das Areal in Richtung Solothurnerstrasse.

Die Parkierung wird weitgehend in unterirdischen Einstellhallen bzw. in einem Parkhaus konzentriert.

3.6.1 Anforderungen Hauptschliessungsachse

Über die Erschliessungsachse zwischen der LSA an der Solothurnerstrasse und dem Gleisweg werden alle Nutzungen auf dem Areal für PW sowie für einen Grossteil der Anlieferung erschlossen. Neben den Zufahrten zu den Parkierungsanlagen werden die Einstellhalle der KAPO am Gleisweg, die Anlieferungen der Baufelder A und B über die Gasse sowie die Anlieferung des Baufeldes C am Gleisweg über die Erschliessungsachse an das übergeordnete Strassennetz angebunden. Ausserdem erfolgt über die Achse die Wegfahrt der Anlieferung vom USEGO-Gebäude.

Auf der Erschliessungsachse zwischen Solothurnerstrasse und Gleisweg konzentriert sich nahezu der gesamte Fahrverkehr, welcher durch die Nutzungen des Areals erzeugt wird. Aufgrund der vielen Ein- und Ausfahrten entlang der Erschliessungsachse entsteht in der Folge eine hohe Komplexität bezüglich der Verkehrssituation. Entsprechend hoch sind die Ansprüche, welche bezüglich Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer gewährleistet werden müssen.

Es ist sicherzustellen, dass die im Kapitel 3.5.1 beschriebene Situation im Anschlussbereich zur Kantonsstrasse gewährleistet werden kann, die im Kapitel 3.3 ausgewiesenen Staubereiche pro Fahrstreifen freigehalten werden und die einzelnen Fahrstreifen ohne Behinderung angefahren werden können.

Über die Erschliessungsachse wird das Areal für den Fussverkehr von Norden (Solothurnerstrasse) und von Süden (Gleisweg) erschlossen. Es wird empfohlen, dass auf der Erschliessungsachse ein gegenüber dem Fahrverkehr gesichertes Angebot zur Verfügung gestellt wird. Von den seitlichen Zufahrten müssen dabei die Sichtweiten auf den Fussverkehr eingehalten werden.

Erschliessung des Areals für den Fahrverkehr konzentriert sich auf eine Achse.

Komplexe Verkehrssituation auf Erschliessungsachse mit hohen Ansprüchen an die Verkehrssicherheit.

Situation Anschlussbereich Kantonsstrasse sicherstellen.

Gesichertes Angebot für den Fussverkehr wird empfohlen.

3.6.2 Anforderungen Parkplatzbewirtschaftung

Für Blaulichteinsätze der Kantonspolizei ist es wichtig, dass der Fahrweg bis zur Kantonsstrasse möglichst ungehindert und schnell befahren werden kann. Im Rahmen einer Parkplatzbewirtschaftung sollte diesem Umstand bei der Konzeptionierung Rechnung getragen werden. So sollte es möglich sein, bei einem Einsatz der Polizei die Ausfahrten aus den Parkieranlagen kurzzeitig zu sperren, z.B. mittels einer Schrankenanlage zur Parkplatzbewirtschaftung oder einer LSA an jeder Ausfahrt. Die LSA an der Solothurnerstrasse ist für einen Einsatz der Polizei bereits ausgerüstet und schaltet die Zufahrt vom Areal auf Freigabe.

Es wird empfohlen, ähnlich wie für Polizeieinsätze, bei der Wegfahrt der Anlieferung vom Baufeld C eine Sperrung der Ausfahrten aus den Parkieranlagen des Baufeldes C in Betracht zu ziehen, da die Sicht zwischen der Ausfahrt der Parkieranlage und dem weggehenden Lieferverkehr nicht gewährleistet werden kann.

Für die Zufahrten zu den Parkieranlagen sollte ein arealinternes Parkleitsystem entworfen werden, um den Besuchern und Kunden das Auffinden der richtigen Parkieranlage zu erleichtern. Neben der Wegweisung kann das System die Anzahl der freien Parkfelder pro Parkanlage anzeigen.

Das Parkhaus im Baufeld C weist pro Geschoss 38 Parkfelder auf. 22 davon sind jeweils über eine Sackgasse erschlossen, welche von der Hauptfahrgasse nicht direkt eingesehen werden kann. Um unnötigen Parksuchverkehr zu vermeiden, sollte über eine geeignete Parkfeldinformation dem zufahrenden Verkehr kenntlich gemacht werden, ob sich in der jeweiligen Sackgasse freie Parkfelder befinden, oder die Weiterfahrt ins nächste Stockwerk notwendig ist.

Sperrung der Parkhausausfahrten für Polizeieinsätze vorsehen.

Sperrung Parkhausausfahrten für Wegfahrt Anlieferung prüfen.

Arealinternes Parkleitsystem wird empfohlen.

Parkfeldinformation pro Stockwerk.

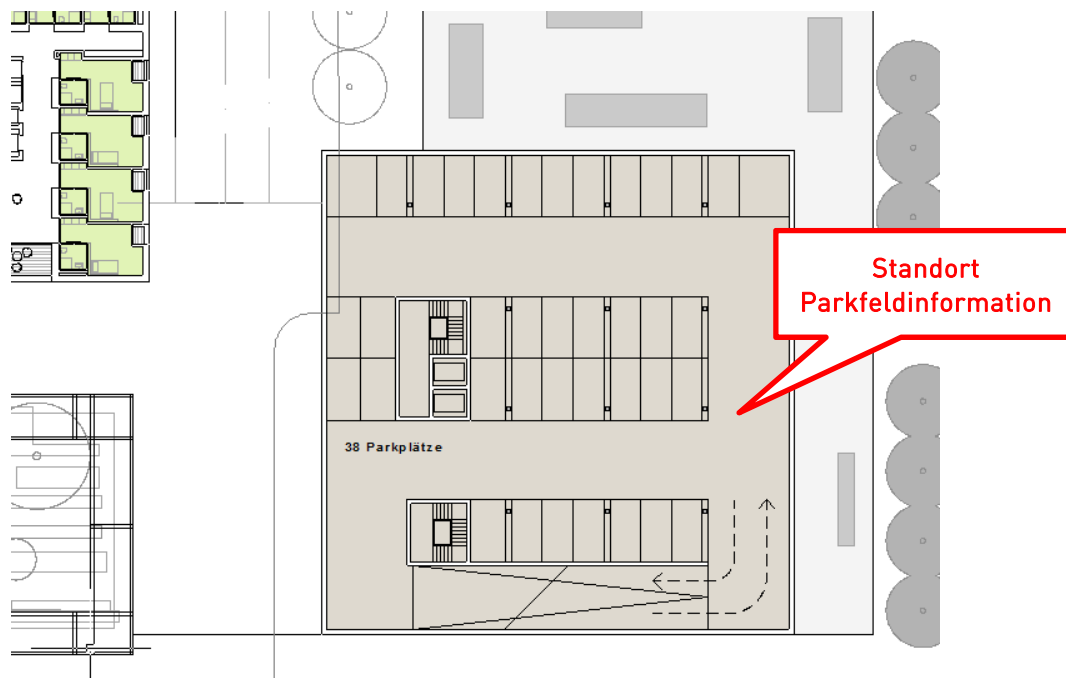


Abbildung 17 Standort Parkfeldinformation pro Stockwerk



4. Massnahmen zur Mobilität

4.1 Abstimmung auf Nutzergruppen

Zielsetzung:

Mobilität möglichst attraktiv, flexibel und zielgruppenspezifisch gestalten

Die verschiedenen Nutzergruppen unterscheiden sich hinsichtlich der jeweiligen Anforderungen und Zielsetzungen:

Nutzung	Nutzergruppen
Alterswohnen	Bewohnerschaft Die Bewohnerschaft der Nutzung Alterswohnen zeichnet sich durch ihre spezifische Altersstruktur aus. Es ist davon auszugehen, dass der Autobesitz geringer ist als bei normalen Wohnnutzungen. Je nach körperlicher Mobilität kann es zu vermehrten Freizeitfahrten (Velo, öV) kommen. Für die Bewohner wird angestrebt, möglichst umfassende Information und attraktive Angebote für die Nutzung des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs zu schaffen, um Alternativen zum MIV anzubieten. Besucher Allenfalls ist mit mehr Besucherfahrten als bei normalen Wohnnutzungen zu rechnen. Für Besucher soll möglichst umfassende Information und Anreize für die Nutzung des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs zur Verfügung stehen.
Alters- und Pflegeheim	Bewohnerschaft Die Bewohnerschaft ist selbst nicht oder sehr wenig mobil. Es wird davon ausgegangen, dass durch die Bewohnerschaft keine MIV-Fahrten entstehen. Parkplätze müssen jedoch für die Besucher der Bewohnerschaft eingerechnet werden. Personal Beim Personal sind insbesondere die Arbeitszeiten im Schichtbetrieb zu beachten. Für das Personal wird angestrebt, möglichst umfassende Information und attraktive Angebote für die Nutzung des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs zu schaffen, um Alternativen zum MIV anzubieten. Besucher Für Besucher soll möglichst umfassende Information und Anreize für die Nutzung des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs zur Verfügung stehen. Lieferverkehr Für das Tertianum fallen gemäss aktuellem Kenntnisstand zwei bis drei Anlieferungen am Tag an.
Kantonspolizei	Personal Bei den Fahrten der Beschäftigten der Kantonspolizei ist zwischen den Pendlerfahrten – also den Wegen der Angestellten von und zur Arbeit – und den Einsatzfahrten der Polizei zu unterscheiden. Für den Pendlerverkehr ist wiederum das Ziel, möglichst umfassende Information und attraktive Angebote für die Nutzung des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs zu schaffen, um Alternativen zum MIV anzubieten. Es ist zu beachten, dass die Beschäftigten im Schichtbetrieb arbeiten. Besucher Für Besucher soll möglichst umfassende Information und Anreize für die Nutzung des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs zur Verfügung stehen.
Dienstleistung / Büronutzung	Personal Für das Personal wird angestrebt, möglichst umfassende Information und attraktive Angebote für die Nutzung des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs zu schaffen, um Alternativen zum MIV anzubieten.



	Kunden Für Kunden soll möglichst umfassende Information und Anreize für die Nutzung des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs zur Verfügung stehen. Dienstfahren / Lieferverkehr Je nach Mieter / Branche fallen bei dieser Nutzung über den Tag verteilt verschiedene Dienstfahrten und allenfalls auch kleinere Lieferfahrten an.
Verkauf	Personal Für das Personal wird angestrebt, möglichst umfassende Information und attraktive Angebote für die Nutzung des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs zu schaffen, um Alternativen zum MIV anzubieten. Kunden Für Kunden soll möglichst umfassende Information und Anreize für die Nutzung des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs zur Verfügung stehen. Lieferverkehr Bei dem kundenintensiven Verkauf gibt es nach aktuellem Kenntnisstand eine Anlieferung pro Tag.
Fitnesscenter	Personal Für das Personal wird angestrebt, möglichst umfassende Information und attraktive Angebote für die Nutzung des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs zu schaffen, um Alternativen zum MIV anzubieten. Kunden Für Kunden soll möglichst umfassende Information und Anreize für die Nutzung des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs zur Verfügung stehen.



4.2 Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Fussverkehrs

Zielsetzungen:

Die Nutzung des öV wird für die verschiedenen Nutzergruppen des Areals möglichst einfach und attraktiv gestaltet.

Die Fusswege auf dem Areal und zu den Bushaltestellen sind sicher, direkt und hindernisfrei.

Eine Grundvoraussetzung für einen komfortablen und nutzerfreundlichen ÖV ist ein attraktiver Takt und eine kurze Distanz zur nächsten Haltestelle. Dies ist für das USEGO-Areal gegeben (siehe Analyse Kap. 2.1). Folgende Massnahmen dienen der Förderung der Nutzung des öV und der Attraktivierung für den Fussverkehr:

Zugang zu Bushaltestellen

Der direkte Zugang vom Areal zu den Bushaltestellen ist im Zielzustand sowie während den einzelnen Bauetappen sicherzustellen. Er ist sicher und hindernisfrei gestaltet.

Erschliessung durch den Fussverkehr

Das Areal ist an das übergeordnete Fussverkehrsnetz angeschlossen:

Auf der Haupteerschliessungsachse von Norden und von Süden soll ein, gegenüber dem Fahrverkehr gesichertes Angebot für den Fussverkehr zur Verfügung gestellt werden. (vgl. Kap. 3.6.1)

Qualität für den Fussverkehr

Die Wege auf dem Areal sind sicher, beleuchtet sowie möglichst direkt und übersichtlich.

Übergeordnete Fussverkehrsführung

Die öffentliche Fusswegverbindung im Osten des Areals, zwischen dem Gleisweg und der Solothurnerstrasse bleibt bestehen und weist eine hohe Aufenthaltsqualität auf.

Beschilderung

Eine Beschilderung der Wege ab den Bushaltestellen mit Information über die Eingänge auf den verschiedenen Baufeldern (z.B. Eingang zur Kantonspolizei, Eingang zum Tertianum etc.) erspart den Besuchern des Areals unnötige Umwege.

Fahrplaninformation

An den Gebäudeein-/ausgängen sollen den Nutzenden öV-Informationen bereitgestellt werden. Dazu werden Informationssäulen oder Fahrplanaushänge über die Abfahrten an den Bushaltestellen sowie an den Bahnhöfen „Bahnhof Olten“ und „Olten Hammer“ aufgestellt.

Platz für Kinderwagen

Ein zusätzlicher Komfort wird erreicht, wenn an den Ein- und Ausgängen Abstellplatz für Kinderwagen und fahrzeugähnliche Geräte (FÄG) wie z.B. Trottinetten zur Verfügung steht.



Anreize zur öV-Nutzung für Personal

Insbesondere bei Pendlern und Pendlerinnen, die auf dem Areal arbeiten, ist die öV-Nutzung möglichst beliebt zu machen. Dies wird auch durch die Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements (siehe Kap. 4.6) und über finanzielle Anreize erreicht. Eine mögliche Massnahme wäre beispielsweise das Verschenken eines persönlichen Monatsabos für die Mitarbeitenden. Bei einem Neubezug wie z.B. im Fall des Tertianums auf Baufeld B wäre dies eine geeignetes „Start-Geschenk“ für den ersten Monat, in dem die Mitarbeitenden austesten, wie sie am besten zu ihrer neuen Arbeitsstelle gelangen. Im Fall von bestehenden Nutzungen wie im USEGO-Altbaubau könnte man dies z.B. als eine Kompensations-Massnahme für die Übergangszeit der Bauzeit umsetzen.

4.3 Förderung des Veloverkehrs

Zielsetzung:

Möglichst attraktives Angebot für den Veloverkehr um den Anteil des Veloverkehrs am Verkehr aus dem Areal zu erhöhen.

Das Areal hat eine gute Ausgangslage für den Veloverkehr (siehe Kap. 2.2). Wichtige Ziele wie die Bahnhöfe und die Innenstadt von Olten sind schnell mit dem Velo zu erreichen. Um den Veloverkehr auf dem Areal zu fördern, dienen folgende Massnahmen.

Erschliessung durch den Veloverkehr

Eine attraktive durchgehende Verbindung für den Veloverkehr vom Gleisweg an das Areal sowie an die Solothurnerstrasse – und damit eine umwegfreie Anbindung an das übergeordnete Netz – muss sichergestellt werden (vgl. Kap. 3.6.1). Die Wege auf dem Areal müssen sicher, übersichtlich und möglichst direkt und an die Veloparkierung angeschlossen sein.

Veloparkierung

Anzahl Veloabstellplätze

Neben der Anbindung an das übergeordnete Velowegnetz ist vor allem die Veloparkierung auf dem Areal ein Kernelement für die Förderung des Veloverkehrs. Die Bemessung der Veloabstellflächen wird gemäss der Schweizer Norm SN 640 065 [6] berechnet. Für den geplanten Nutzungsmix gemäss [6] müssen demgemäss **298 Veloabstellplätze** erstellt werden, wie in Kap. 2.3 ausgeführt wird.

Lage und Erschliessung Veloabstellplätze

Generell sollten die Abstellanlagen nahe am Eingangsbereich der jeweiligen Nutzung liegen. Die sichere Zufahrt vom Strassennetz her wird dabei stets gewährleistet. Zudem ist darauf zu achten, dass die Anlagen leicht zugänglich sind, indem sie ebenerdig oder mit flachen Rampen erschlossen werden.



Art, Ausstattung und Qualität Veloabstellplätze

Bei der Veloparkierung wird zwischen Langzeit- und Kurzzeit-Abstellplätzen unterschieden³, wobei sich die Anforderungen unterscheiden. Es wird angestrebt, einen möglichst grossen Anteil der Veloabstellplätze ebenerdig zugänglich und/oder gedeckt zu erstellen. Dabei werden die Anforderungen der jeweiligen Nutzergruppe (Personal, Kunden etc.) beachtet.

Kurzzeit-Veloabstellplätze:	Langzeit-Veloabstellplätze:
– Abstelldauer bis etwa zwei Stunden – in erster Linie für Besucher und Kunden, teils auch für Personal – können in Form von offenen Anlagen erstellt werden. Dabei ist darauf zu achten, dass die Anlagen vom öffentlichen Raum gut einsehbar sind. – Ein Witterungsschutz ist wünschenswert. Es wird empfohlen, mindestens die Hälfte der Kurzzeit-Veloabstellplätze zu überdachen.	– Abstelldauer in der Regel mehr als vier Stunden – für Bewohnerschaft und Personal – geschlossene Anlagen sind vorzuziehen, je nach Nutzergruppe möglichst abschliessbar

Tabelle 4 Merkmale Kurzzeit- und Langzeit-Veloabstellplätze

Generell sollten Veloabstellanlagen einen hohen Schutz vor Diebstahl und Vandalismus, sowie Witterungsschutz bieten. Die Qualität der Parkiersysteme sollte hoch sein, so dass der Velorahmen angeschlossen werden kann und das Umfallen verhindert wird.

Ausserdem sind Abstellflächen für Spezialvelos wie z.B. Cargo-Bikes und Velo-Anhänger bereitzustellen.

Durch das Bereitstellen eines Stromanschlusses zum Laden von Elektrovelos kann der Komfort weiter erhöht werden.

Betrieb und Unterhalt

Die Abstellanlagen müssen regelmässig gereinigt und auf Schäden und Mängel hin überprüft werden (vgl. auch Monitoring & Controlling Kap. 6).

Weitere Anreize zur Velonutzung durch Personal

Für das Personal wird empfohlen, den Beschäftigten Dusch- und Umkleidemöglichkeiten zu bieten. Bei den Nutzungen Kantonspolizei, Fitness sowie Alters- und Pflegeheim sind aufgrund der Nutzung schon Duschen vorhanden. Für die Gebäude auf Baufeld A und C kann dies gemeinsam mit den Mietern geplant und umgesetzt werden (siehe auch Mobilitätsmanagement Kap. 4.6).

³ Siehe SN 640 065 (Leichter Zweiradverkehr – Parkieren: Projektierung von Veloparkierungsanlagen; 2011) sowie Handbuch für Veloparkierung (Empfehlungen zu Planung, Bau und Betrieb) vom Bundesamt für Strassen (ASTRA 2007).



4.4 Steuerung des motorisierten Verkehrs und der Parkierung

Zielsetzung: Minimierung der entstehenden MIV-Fahrten.

Minimierung Anzahl Parkplätze

Die Berechnung der Anzahl der zu erstellenden Parkplätze gemäss aktuellem Projektstand des Richtprojektes wurde in Kap. 2.5.1 durchgeführt. Alle Parkfelder sind Bestandteil des reduzierten PF-Bedarfs, unabhängig von ihrer Lage (oberirdisch oder in Einstellhalle).

Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens wird die Anzahl für die dann präzisierten Nutzungen und Flächen überprüft. Um allfällige, innerhalb des Gestaltungsplan möglichen Anpassungen bzw. Präzisierungen von Nutzungen und Flächen innerhalb der Baufelder bis zur Baueingabe Rechnung zu tragen, wird empfohlen eine Reserve von maximal 5% gegenüber den Berechnungen gemäss Richtprojekt bei der Festlegung der maximalen Parkfeldanzahl in den Sonderbauvorschriften einzurechnen.

Für sensible Bereiche, wie die Gasse zwischen dem USEGO-Altbau und dem Baufeld A empfiehlt es sich, die Anzahl und Lage im Baubewilligungsverfahren speziell zu untersuchen.

Bewirtschaftung der Parkplätze

Bei den Parkfeldern ist mindestens zwischen Anwohner / Personal (farblich andere Markierung o.ä.) und Kunden / Besucher zu unterscheiden. Es ist sicher zu stellen, dass keine Fremdparkierung stattfindet.

Des Weiteren ist zu überprüfen, bei welchen Parkfeldern eine Gebührenpflicht und/oder eine zeitliche Beschränkung der Nutzung sinnvoll sind: Die Parkfelder für Bewohner, Personal sowie für Kunden und Besucher werden gemäss des jeweiligen Mobilitätsmanagements vermietet resp. gebührenpflichtig zur Verfügung gestellt. Weitere Möglichkeiten der Parkplatzbewirtschaftung im Rahmen von betrieblichem Mobilitätsmanagement werden im Kap. 4.6 beschrieben.

Im Rahmen des ersten Baugesuchs oder zum Zeitpunkt von wichtigen Ausbauschritten des Areals wird das vorliegende übergeordnete Gesamtmobilitätskonzept aktualisiert und eine Preispolitik vorgeschlagen.

Schwellenwert Fahrtenanzahl MIV

Die Berechnung der Anzahl Fahrten gemäss aktuellem Projektstand des Richtprojektes wurde in Kap. 2.5.3 durchgeführt. Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens wird die Fahrtenanzahl für die dann präzisierten Nutzungen und Flächen überprüft. Um zusätzliche negative Auswirkungen auf dem umliegenden Strassennetz zu verhindern wird eine Fahrtenobergrenze für das Areal festgelegt. Um allfällige, innerhalb des Gestaltungsplan möglichen Anpassungen bzw. Präzisierungen von Nutzungen und Flächen innerhalb der Baufelder bis zur Baueingabe Rechnung zu tragen, wird empfohlen eine Reserve von maximal 10% gegenüber den Berechnungen gemäss Richtprojekt bei der Festlegung der maximalen Fahrtenanzahl in den Sonderbauvorschriften einzurechnen.

Die genaue Definition, ab wann der Schwellenwert als überschritten gilt (z.B. in Prozentsatz der Tage pro Jahr o.ä.) sowie die Regelungen und Steuerungsmaßnahmen bei Überschreitung sind bis zur ersten Baueingabe im zwingend zu erstellenden konkreten Mobilitätskonzept auszuarbeiten. Das vorliegende generelle Mobilitätskonzept ist gemäss SBV richtungsweisend für das konkrete Mobilitätskonzept und kann inhaltlich nicht ignoriert werden.

Ein Parkfeld gilt dann als bewirtschaftet, wenn:

- o eine Gebührenpflicht besteht, oder
- o die Parkdauer zeitlich beschränkt wird, oder
- o es nur für bestimmte Nutzergruppen zugänglich ist.



Die erzeugte Fahrtenanzahl wird über die Ein- und Ausfahrten des Areals erhoben und müssen dokumentiert werden. Im Rahmen des Monitoring und Controlling muss diese Dokumentation regelmässig (z.B. jährlich) an die Stadt und/oder den Kanton gesendet werden. Zuständig dafür ist die für das Mobilitätsmanagement zuständige Person (siehe Kap. 6).

Ausfahrtsdosierungen an Ein- und Ausfahrten der Parkieranlagen (vgl. Kap.3.6.2)

Für die Ein- und Ausfahrten der Parkieranlagen werden Dosierungsanlagen z.B. in Form einer Schrankenanlage empfohlen, um

- _ auf diese Art den Zugang für die definierten Nutzergruppen zu steuern,
- _ die Anzahl der Fahrten zu erheben,
- _ die Zufahrt für Einsatzfahrten der Polizei freihalten zu können.

Areal-internes Parkleitsystem (vgl. Kap.3.6.2)

Da die Parkierung auf verschiedene Standorte auf dem Areal verteilt untergebracht ist, wird ein areal-internes Parkleitsystem (Beschilderung) empfohlen. Möglicherweise wäre schon auf Kantonsstrasse vor der Einfahrt zum Areal eine Parkplatz-Information sinnvoll, um die Nutzer und insbesondere Kunden und Gäste zur jeweils richtigen Parkieranlage zu leiten.

4.5 Massnahmen für den Lieferverkehr / Dienstfahrten

Zielsetzung: Minimierung der Anzahl motorisierten Fahrten, insbesondere in Spitzenzeiten.

Flottenmanagement

Zum Flottenmanagement gehören folgende Aspekte:

- _ Überprüfung Fahrzeuge (effiziente Ausnutzung/Grösse der Fahrzeuge? Umweltfreundlichkeit?)
- _ Überprüfung Uhrzeiten (Lieferung/Dienstfahrt auch ausserhalb von Spitzenzeiten möglich?)
- _ Reduktion Leerfahrten (lassen sich Fahrten zusammenlegen?)

Es wird vorgeschlagen, mit den Mietern das Gespräch zum Thema Flottenmanagement zu suchen. Möglicherweise ergeben sich Möglichkeiten, Dienstfahrten von verschiedenen Mietern zusammen zu legen oder Dienstfahrzeuge gemeinsam zu nutzen, beispielsweise über ein gemeinsames Carsharing-Fahrzeug⁴. Eine weitere Variante wäre auch die Anschaffung eines CargoBikes auf dem Areal, das gemeinschaftlich genutzt oder vermietet wird⁵.

Nutzung Velolieferdienste/Fahrradkuriere

Für viele Lieferungen eignet sich auch die Nutzung von Fahrradkurieren oder Velolieferdiensten⁶. Es ist wichtig, die Mieter über solche Möglichkeiten und Angebote zu informieren (siehe 4.6).

⁴ Beispielsweise bietet die Firma Mobility für Areale und Unternehmen das Angebot Mobility-Flex an (<https://www.mobility.ch/de/neuen-standort-eroeffnen/mobility-flex/fuer-unternehmen/>).

⁵ In einem Pilotversuch und begleitender Studie in Bern hat sich gezeigt, dass gerade bei KMUs das Interesse an Cargo-Bikes als flexible Ergänzung der Flotte sehr gross ist: <http://www.bern.ch/politik-und-verwaltung/stadtverwaltung/sue/amt-fur-umweltschutz/umwelt-und-energie/fachstelle-mobilitatsberatung/projekte-und-berichte>

⁶ Gemäss aktuellem Kenntnisstand soll es in Olten bald den Velolieferdienst „Collectors“ geben: <https://www.srf.ch/news/regional/aargau-solothurn/velokurierdienst-collectors-expandiert-nach-olten>.



4.6 Mobilitätsmanagement-Massnahmen

Zielsetzung: Flexible, attraktive Mobilität als Qualitätsmerkmal des Areals, Anreize zur Nutzung des öV und des Fuss- und Veloverkehr werden gesetzt.

Arealbezogene Mobilitätsmanagement-Massnahmen

Mobilitätsmanagement-Massnahmen, die sich auf das gesamte Areal beziehen, können beispielsweise sein:

- Website über das Areal mit Informationen zur Mobilität
Mögliche Inhalte:
 - / Wegbeschreibungen Anfahrt mit öV/Velo/zu Fuss
 - / Info/Fahrpläne öV
 - / Lageplan der Veloabstellplätze
 - / Tool zum Bilden von Fahrgemeinschaften des Personals auf dem Areal
- Informationsmappe für Neu-Mieter (auf Nutzergruppe abgestimmt: Für Unternehmen, für Bewohner Alterswohnen, für Angehörige Alters- und Pflegeheim):
Mögliche Inhalte:
 - / Start-Geschenk öV-Karte (siehe Kap. 4.2, Förderung des öV)
 - / öV-Pläne
 - / Information über Veloabstellplätze
 - / Information/Gutschein für Fahrradkurier/Velolieferdienst
- Dusch- und Umkleidemöglichkeiten für das Personal (vgl. Kap. 4.3)
- Jährliches Mobilitätsevent
Mögliche Aktivitäten:
 - / Veloreparatur-Aktion / Velopflege-Kurs
 - / Probefahrten mit E-Bikes
 - / Eco-Drive-Fahrkurs
 - / Informationstand zu Mobilität und Gesundheit

Verantwortlich für die Umsetzung der arealbezogenen Mobilitätsmanagement-Massnahmen ist der Mobilitätsmanager (siehe Kap. 5).

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Das betriebliche Mobilitätsmanagement in den auf dem Areal ansässigen Betrieben wird gefördert. Dazu wird das Gespräch mit den Mietern zum Thema Mobilität gesucht und Unterstützung angeboten. Beispiele für Massnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagement sind:

- Parkplatzkonzept der Betriebe⁷, insbesondere der grösseren Mieter wie z.B. Kantonspolizei und Tertium (Bewirtschaftung der Parkplätze, z.B. Steuerung der Parkplatzvergabe an das Personal z.B. durch Definition Vergabekriterien z.B. Entfernung Wohnort oder Dringlichkeit Schichtdienst o.ä. oder Gebührenregelung)
- Informationsmappe Mobilität bei Neuanstellungen (vgl. oben)
- Teilnahme an Bike-To-Work

Verantwortlich für die Umsetzung des betrieblichen Mobilitätsmanagement sind die jeweiligen Unternehmen. Der Mobilitätsmanager kann sie dabei unterstützen (siehe Kap. 5).

⁷ Viele Spitäler oder Heime setzen mittlerweile erfolgreich ein eigenes Parkplatzkonzept um: www.mobilservice.ch. Auch für Standorte der Polizei gibt es Beispiele von erfolgreichen Parkplatzkonzepten (z.B. Luzerner Polizei).



4.7 Übersicht Massnahmen

öV

Zugang zu Bushaltestellen: Direkter, sicherer, hindernisfreier Zugang zu den Bushaltestellen (auch während Bauphasen)

Fahrplaninformation: Informationssäulen / Fahrplanaushänge an Ein- und Ausgängen

Anreize zur öV-Nutzung für Personal: Start-Monatsabonnement für Mitarbeiter

Fussverkehr

Erschliessung durch den Fussverkehr:

- Umwegfreie Anbindung an das übergeordnete Netz:
Auf der Haupteerschliessungsachse von Norden und von Süden soll ein, gegenüber dem Fahrverkehr gesichertes Angebot für den Fussverkehr zur Verfügung gestellt werden.

Qualität für den Fussverkehr: Sichere, beleuchtete, direkte und übersichtliche Fusswege

Beschilderung der Fusswege

Platz zum Abstellen von Kinderwägen und FÄG

Veloverkehr

Erschliessung durch den Veloverkehr:

- Umwegfreie Anbindung an das übergeordnete Netz: Attraktive durchgehende Verbindung für den Veloverkehr vom Gleisweg an das Areal sowie an die Solothurnerstrasse
- Sichere, übersichtliche Wege mit direktem Anschluss zur Veloparkierung auf dem Areal

Veloparkierung:

- Ausreichende Anzahl (301 Veloabstellplätze gemäss aktuellem Planungsstand)
- Lage/Erschliessung: an den Eingängen mit direkter Einfahrt zu den Veloabstellplätzen
- Art/Ausstattung und Qualität:
 - / Möglichst viele Veloabstellplätze sind ebenerdig zugänglich und/oder gedeckt
 - / Platz für E-Bikes, Cargo-Bikes und Velo-Anhänger
 - / Hohe Qualität, Schutz vor Diebstahl und Vandalismus, Witterungsschutz
 - / Attraktive Ausstattung (z.B. Stromanschluss für E-Bikes)
- Betrieb und Unterhalt

Weitere Anreize zur Velonutzung durch Personal: Dusch- und Umkleidemöglichkeiten für Personal

Motorisierter Individualverkehr und Parkierung

Minimierung Anzahl Parkfelder

Bewirtschaftung der Parkfelder

Schwellenwert Fahrtenanzahl

Ausfahrtsdosierungen an Ein- und Ausfahrten der Parkierungsanlagen

Areal-internes Parkleitsystem

Lieferverkehr und Dienstfahrten

Flottenmanagement

Förderung Nutzung Velolieferdienste/Fahrradkuriere

Mobilitätsmanagement

Arealbezogene Mobilitätsmanagement-Massnahmen

Betriebliches Mobilitätsmanagement



5. Zuständigkeiten und Umsetzung

Für die Umsetzung der Massnahmen ist es wichtig, dass die Verantwortungs-träger und die Abläufe festgelegt werden. Es wird empfohlen, eine zuständige Person oder einen zuständigen Personenkreis („Mobilitätsmanager“ für das Areal) zu definieren, der die „Federführung Mobilität“ innehat und die Aufgaben koordiniert.

Zu den Aufgaben des „Mobilitätsmanagers“ gehören beispielsweise (nicht abschliessend):

- _ Ansprechpartner zum Thema Mobilität für Mieter und Nutzer des Areals
- _ Betrieb / Überprüfung Veloparkierung
- _ Koordination Mobilitätsmanagement, Ansprechpartner für ansässige Unternehmen
- _ Schnittstelle zwischen Areal und Stadt Olten sowie Kanton Solothurn
- _ Information an Stadt Olten / Kanton Solothurn (siehe Monitoring und Controlling, Kap.6)

Für die Einführung, die Umsetzung und den Betrieb der Mobilitätsmassnahmen sind die entsprechenden finanziellen sowie personellen Ressourcen einzuplanen und zu sichern.



6. Monitoring und Controlling

Durch das Monitoring und Controlling wird geprüft, ob die getroffenen Annahmen der beobachtbaren Realität entsprechen und ob die Ziele erreicht werden können.

Zielsetzung A: Minimierung der MIV-Fahrten, die durch das Areal erzeugt werden

Eine zentrale Rolle spielt das Verkehrsaufkommen des motorisierten Verkehrs. Dieses bildet v.a. für die Beurteilung der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes und die durch das Areal erzeugte Verkehrsbelastung eine Grundlage. In den SBV wird das Kontingent festgelegt, wieviele MIV-Fahrten durch das Areal erzeugt werden dürfen. Die Anzahl der erzeugten MIV-Fahrten wird durch die Dosierungsanlagen an den Ein- und Ausfahrten der Parkierungsanlagen (vgl. Kap. 4.4) erhoben. Für den Fall, dass die berechnete Anzahl Fahrten überschritten wird, ist ein klares Vorgehen und Steuerungsmassnahmen zwingend. Diese Vorgehen und die Steuerungsmassnahmen sind spätestens bis zum Zeitpunkt der ersten Baueingabe zu definieren (siehe Kap. 4.4).

Zielsetzung B: Attraktives Angebot für den Fuss- und Veloverkehr

Durch die Umsetzung verschiedener Massnahmen wie in Kap. 4.3 aufgeführt, wird ein attraktives Angebot für den Fuss- und Veloverkehr geschaffen. Ob und wie stark die Nutzenden das Angebot als attraktiv empfinden und auch nutzen, lässt sich z.B. über kurze Befragung der Nutzenden des Areals ermitteln. Vorgeschlagen wird eine regelmässige (z.B. einmal im Jahr oder alle zwei Jahre) Erhebung, in der beispielsweise abgefragt wird, mit welchem Verkehrsmittel die Person hauptsächlich unterwegs ist und ob sie das Angebot für den Fuss- und Veloverkehr als attraktiv empfinden oder ob sie Verbesserungsvorschläge anbringen möchten.

Betreffend den Veloverkehr ist ausserdem die Auslastung der Veloabstellanlagen zu erheben, um sicherzustellen, dass das Angebot ausreichend und zweckmässig ist, und um einen möglicherweise etappierten Ausbau der Veloabstellanlagen zu ermöglichen. Ausserdem müssen die Veloabstellanlagen regelmässig gereinigt und auf Schäden und Mängel hin überprüft werden.

Zielsetzung C: Mobilitätsmanagement-Massnahmen werden umgesetzt

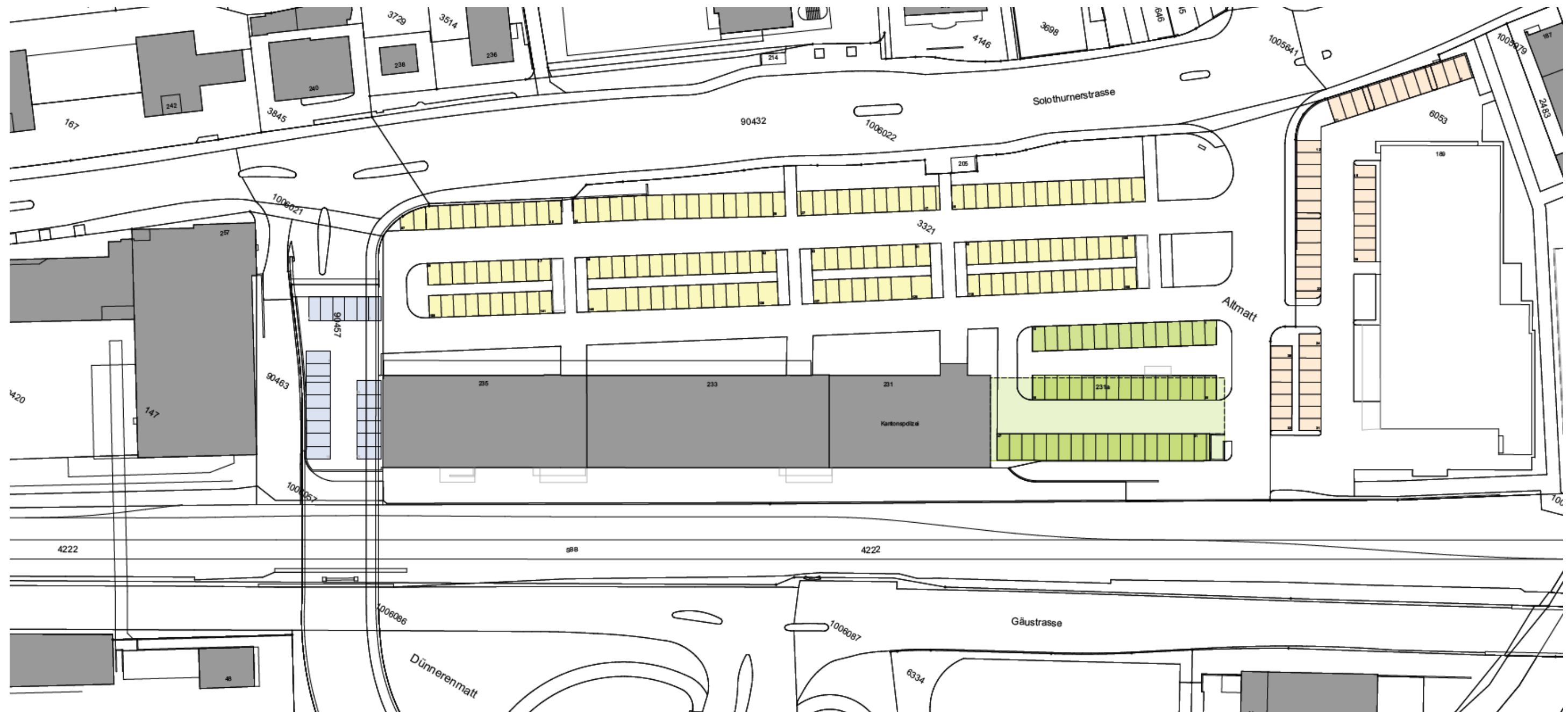
Es wird überprüft resp. dokumentiert, welche (einmalige / laufende / wiederholte) Massnahmen durchgeführt werden. Ziel ist die langfristige Integration in den Ablauf auf dem Areal.

Information an die Stadt Olten

Es wird empfohlen, die Stadt Olten regelmässig (z.B. einmal im Jahr) über die Ergebnisse des Controllings zu informieren. Inhalte der Information sind die Ergebnisse der oben genannten Befragung, Veränderungen oder allfällige Probleme sowie umgesetzte und geplante Massnahmen.

Anhang A

Übersicht bestehende Parkierungssituation USEGO-Areal (Angabe fsp-Architekten, 10.04.2019)



Parkplätze Bestand

PP Parz. 6053 (Areal Aldi)	46PP
PP Parz. 3321 (Areal USEGO)	150PP
PP Parz. 3321 (Kapo UG Einstellhalle)	27PP
PP Parz. 3321 (Kapo über Einstellhalle)	47PP
PP Parz. 90457 (unter Brücke)	20PP

TOTAL 290PP

Anhang B:
Olten, USEGO-Areal, Berechnung Parkierung MIV, Erläuterungen, Stand: 17.04.2019

Berechnung Baufeld A1 (USEGO Altbau) gemäss Vorgaben aus bestehendem Gestaltungsplan resp. Sonderbauvorschriften [2]
Berechnung Baufeld A, B und C gemäss Mobilitätsplan Olten [3]
Ausnahmen Kantonspolizei und Personal Tertianum: Nutzungen mit besonderen betrieblichen Bedürfnissen bezüglich Betriebsfahrzeugen und/oder Schichtzeiten

KXP / 17052 / BEJ, MUC / 190417

Baufeld A1 Altbau USEGO	Nutzung	Nutzergruppe	Datengrundlage gemäss Bestand, m2	Richtwert		Reduktion (gemäss bestehender Gestaltungsplan)		
				Berechnung	Anzahl PF	Berechnung	Anzahl PF	gerundet
	Fitness	Personal + Kunden	50 Garderobenplätze	0.3 PF je Garderobenplatz	15	70%	10.5	11
	Kundenintensiver Verkauf	Personal + Kunden	279	3.5 PF pro 100m2 VF	9.765	70%	6.8355	7
	Lagerraum	Personal + Kunden	1363	0.5 PF pro 100m2 NF	6.815	70%	4.7705	5
	Übrige Dienstleistungen	Personal + Kunden	6552	2.5 PF pro 100m2 NF	163.8	70%	114.66	115
	Übriger Verkauf	Personal + Kunden	288	3.5 PF pro 100m2 VF	10.08	70%	7.056	7
							143.822	145
Baufeld A1 Altbau USEGO Kantonspolizei	Kapo Einsatzfahrzeuge unterirdisch		Nutzung mit besonderen betrieblichen Bedürfnissen bezüglich Betriebsfahrzeugen und Schichtzeiten				28	28
	Kapo Einsatzfahrzeuge oberirdisch						21	21
	Kapo Mitarbeiterparkplätze						9	9
	Kapo Besucherparkplätze						2	2
							60	60

Baufeld A	Nutzung	Nutzergruppe	Datengrundlage gemäss Richtprojekt, m2	Richtwert		Reduktion		
				Berechnung	Anzahl PF	Berechnung	Anzahl PF	gerundet
	Übrige Dienstleistungen	Personal	4941	2 PF / 100m2 BGF	98.82	20%	19.764	20
		Kunden		0.5 PF / 100m2 BGF	24.705	40%	9.882	10
							29.646	30

Baufeld B Tertianum	Nutzung	Nutzergruppe	Datengrundlage gemäss Angaben Architekten (fsp)	Richtwert		Reduktion		
				Berechnung	Anzahl PF	Berechnung	Anzahl PF	gerundet
	Alters- und Pflegeheim * (teilweise besondere betriebliche Bedürfnisse aufgrund der Schichtzeiten)	Personal: Frühschicht Annahme: 6h-14h	18 MA	es braucht 18 PF, da kein öV zu dieser Uhrzeit	18	100%	18	18
		Personal: Tagschicht Annahme: 14h-22h	60 Betten	0.5 PF pro Bett	30	20%	6	6
		Personal: Nachtschicht Annahme: 22h-6h	2 MA	Annahme: kein öV bei Schluss vom Dienst	2	0%	0	0
		Besucher	60 Betten / Zimmer	0.3 PF pro Bett	18	80%	14.4	14
	Alterswohnungen	Bewohner und Besucher	24 Wohnungen	0.5 pro Wohnung (Annahme Erfahrungswert)	12	80%	9.6	10
	Notarzt / Leichenwagen		gemäss Angabe Tertianum				1	1
							49	49

Baufeld C	Nutzung	Nutzergruppe	Datengrundlage gemäss Richtprojekt, m2	Richtwert		Reduktion		
				Berechnung	Anzahl PF	Berechnung	Anzahl PF	gerundet
	Übriger Verkauf	Personal	90	1.5 PF / 100m2 VF	1.35	20%	0.27	1
		Kunden		3.5 PF / 100m2 VF	3.15	40%	1.26	1
	Kundenintensiver Verkauf	Personal	1200	2 PF / 100m2 VF	24	20%	4.8	5
		Kunden		8 PF / 100m2 VF	96	40%	38.4	38
	Übrige Dienstleistungen	Personal	1170	2 PF / 100m2 BGF	23.4	20%	4.68	5
		Kunden		0.5 PF / 100m2 BGF	5.85	40%	2.34	2
							51.75	52

* Massgebend für das Personal Tertianum ist der Schichtwechsel von der Früh- auf die Tagschicht (benötigt werden 24 PF).
Beim Wechsel von der Tag- auf die Nachtschicht und von der Nacht- auf die Frühschicht stehen dadurch immer genügen PF zur Verfügung.

NF: Nettofläche
BGF: Bruttogeschossfläche
VF: Verkaufsfläche

GESAMT	Altbau USEGO	145
	KaPo	60
	Baufeld A	30
	Tertianum	49
	Baufeld C	52
		336

VORSCHLAG FÜR SBV, mit Spielraum bei Projektanpassungen:
Max. 350 PF

Anhang C:

Olten, USEGO-Areal, Berechnung Anzahl Veloabstellplätze, Stand: 17.04.2019

Datengrundlage Flächen und Nutzungen gemäss Richtprojekt fsp (20.02.2019)

Berechnung gemäss VSS-Norm 640 065

Bei der ausgewiesenen Anzahl an Veloabstellplätzen handelt es sich um ungefähre Angaben. Die Quantitäten sind zudem abhängig von der Zuweisung der Nutzung je Fläche.

Nutzungsdaten								Berechnung Bedarf Veloparkierung gemäss VSS SN 640 065				
Geschoss	Fläche	Weitere Mengen- angaben [Anz. Gard- erobenplatz, Wohnungen]	Nutzung gemäss Mieterspiegel	Nutzung nach VSS- Kategorien		Mieter	Bewohner Personal	Besucher, Kunden,	Total			
							[Anz. VP]	[Anz. VP]	[Anz. VP]			
	[m2]		[Art der Nutzung]	[Art der Nutzung gemäss Kategorien VSS-Norm]		[Nr]						
1	Baufeld A1 USEGO Altbau	1. UG	516		09 - Büroraum	Übrige Dienstleistung	Polizei Kanton Solothurn	0001	5.2	1.3	6.5	
			1133		30 Lagerraum	Lagerraum		Div.	4.5	1.1	5.7	
		EG	491		09 - Büroraum	Übrige Dienstleistung	Polizei Kanton Solothurn	1001	4.9	1.2	6.1	
			15		22 - Hauswartraum	Hauswartsraum		2001	0.0	0.0	0.0	
			279		29 - Laden	Kundenint. Verkauf		3001	2.8	8.4	11.2	
			288		29 - Laden	Übrige Verkauf		3003	2.9	2.9	5.8	
			783		09 - Büroraum	Übrige Dienstleistung		3004	7.8	2.0	9.8	
		1. OG	545		09 - Büroraum	Übrige Dienstleistung	Polizei Kanton Solothurn	1101	5.5	1.4	6.8	
			30		03 - Atelier	Übrige Dienstleistung		2101	0.3	0.1	0.4	
			61		20 - Gewerberaum	Übrige Dienstleistung		2102	0.6	0.2	0.8	
			1'488		09 - Büroraum	Übrige Dienstleistung		3101	14.9	3.7	18.6	
		2. OG	466		09 - Büroraum	Übrige Dienstleistung	Polizei Kanton Solothurn	1201	4.7	1.2	5.8	
			32		20 - Gewerberaum	Übrige Dienstleistung		2201	0.3	0.1	0.4	
			62		20 - Gewerberaum	Übrige Dienstleistung		2202	0.6	0.2	0.8	
			827		20 - Gewerberaum	Übrige Dienstleistung		2204	8.3	2.1	10.3	
			633		09 - Büroraum	Übrige Dienstleistung		3102	6.3	1.6	7.9	
			15		30 Lagerraum	Lagerraum		Div.	0.1	0.0	0.1	
		3. OG	482	20	20 - Gewerberaum, basefit	Fitnesscenter		1301	4.8	5.0	9.8	
			32		09 - Büroraum	Übrige Dienstleistung		2301	0.3	0.1	0.4	
		15		85 - Technikraum	Lagerraum		2302	0.1	0.0	0.1		
		306		20 - Gewerberaum	Übrige Dienstleistung		2303	3.1	0.8	3.8		
		563	30	20 - Gewerberaum, basefit	Fitnesscenter		2304	5.6	5.0	10.6		
		518		20 - Gewerberaum	Übrige Dienstleistung		3103	5.2	1.3	6.5		
	4. OG	225		09 - Büroraum	Übrige Dienstleistung		2401	2.3	0.6	2.8		
		495		09 - Büroraum	Übrige Dienstleistung		2402	5.0	1.2	6.2		
		60		09 - Büroraum	Übrige Dienstleistung		2403	0.6	0.2	0.8		
		73		09 - Büroraum	Übrige Dienstleistung		3201	0.7	0.2	0.9		
		30		09 - Büroraum	Übrige Dienstleistung		3203	0.3	0.1	0.4		
		62		09 - Büroraum	Übrige Dienstleistung		3204	0.6	0.2	0.8		
		39		09 - Büroraum	Übrige Dienstleistung		3205	0.4	0.1	0.5		
		107		09 - Büroraum	Übrige Dienstleistung		3207	1.1	0.3	1.3		
		28		09 - Büroraum	Übrige Dienstleistung		3209	0.3	0.1	0.3		
		28		09 - Büroraum	Übrige Dienstleistung		3210	0.3	0.1	0.4		
		31		09 - Büroraum	Übrige Dienstleistung		3211	0.3	0.1	0.4		
		29		09 - Büroraum	Übrige Dienstleistung		3212	0.3	0.1	0.4		
		41		09 - Büroraum	Übrige Dienstleistung		3213	0.4	0.1	0.5		
		130		09 - Büroraum	Übrige Dienstleistung		3214	1.3	0.3	1.6		
		73		09 - Büroraum	Übrige Dienstleistung		3215	0.7	0.2	0.9		
		316		09 - Büroraum	Übrige Dienstleistung		3301	3.2	0.8	4.0		
	5. OG	71		85 - Technikraum	Lagerraum	Polizei Kanton Solothurn	1501	0.3	0.1	0.4		
		200		63 - Aufenthaltsraum	Lagerraum		2501	0.8	0.2	1.0		
Total Teil Bestand		11'617					107	44	151			
2	Baufeld C	EG	90			Übrige Verkauf			0.9	0.9	1.8	
			1'200			Kundenint. Verkauf			12.0	36.0	48.0	
			154			Übrige Dienstleistung			1.5	0.4	1.9	
		1. OG	508			Übrige Dienstleistung			5.1	1.3	6.4	
		2. OG	508			Übrige Dienstleistung			5.1	1.3	6.4	
			2'460					25	40	64		
3	Tertianum Baufeld B	1. OG		20	Wohnzimmer	Alters- und Pflegeheim						Angabe sps: 20 MA
		2. OG		20	Wohnzimmer	Alters- und Pflegeheim		4.0	4.0	8.0		
		3. OG		20	Wohnzimmer	Alters- und Pflegeheim						
		4. OG		12		Alterswohnung		6.0	0.0	6.0		
		5. OG		12		Alterswohnung		6.0	0.0	6.0		
								16	4	20		
4	Baufeld A	EG	1'647			Übrige Dienstleistung			16.5	4.1	20.6	
		1. OG	1'647			Übrige Dienstleistung			16.5	4.1	20.6	
		2. OG	1'647			Übrige Dienstleistung			16.5	4.1	20.6	
			4'941					49	12	62		
Total Teil Neu								90	56	146		
Total Bestand und Neu								197	100	298		