

Gestaltungsplan Olten SüdWest 2018

## **GUTACHTEN VERKEHR**

12. September 2018



**stadt raum verkehr**

Birchler+Wicki  
Planen im Kontext

Sihlquai 75  
CH-8005 Zürich

T +41 43 366 9610

[inbox@stadtraumverkehr.ch](mailto:inbox@stadtraumverkehr.ch)  
[www.stadtraumverkehr.ch](http://www.stadtraumverkehr.ch)

**Bearbeitung**

Alexandra Wicki

Stefan Graf

stadt raum verkehr, Birchler+Wicki

Sihlquai 75

CH-8005 Zürich

T +41 43 366 96 10

[inbox@stadtraumverkehr.ch](mailto:inbox@stadtraumverkehr.ch)

[www.stadtraumverkehr.ch](http://www.stadtraumverkehr.ch)

## **Inhaltsverzeichnis**

|          |  |           |
|----------|--|-----------|
| <b>1</b> | <b>Einleitung</b>  | <b>4</b>  |
| 1.1      | Perimeter  | 4         |
| 1.2      | Grundlagen   | 5         |
| <b>2</b> | <b>Ausgangslage</b>  | <b>5</b>  |
| 2.1      | Gestaltungsplan 2008 und Auswirkungen Entwicklungsszenario '08 | 5         |
| 2.2      | Abschätzung Verkehrserzeugung mit Mobilitätskonzept 2012       | 6         |
| 2.3      | Überprüfung Leistungsfähigkeit Knoten Rötzmatt 2016            | 6         |
| 2.4      | Fazit Ausgangslage   | 6         |
| <b>3</b> | <b>Aktuelle Vorgaben Stadt Olten</b>                           | <b>7</b>  |
| 3.1      | Mobilitätsplan Stadt Olten                                     | 7         |
| 3.2      | Fazit aktuelle Vorgaben der Stadt Olten                        | 8         |
| <b>4</b> | <b>Gestaltungsplan 2018</b>                                    | <b>8</b>  |
| 4.1      | Vorgaben Parkierung  | 10        |
| <b>5</b> | <b>Mengengerüst Motorisierter IndividualVerkehr MIV</b>        | <b>11</b> |
| 5.1      | Untersuchte Zustände   | 11        |
| 5.2      | Nutzungsszenarien  | 12        |
| 5.3      | Parkplatz-/Fahrtenberechnung                                   | 13        |
| 5.4      | Fahrtenverteilung  | 15        |
| <b>6</b> | <b>Überprüfung Leistungsfähigkeit</b>                          | <b>15</b> |
| <b>7</b> | <b>Fazit</b>   | <b>17</b> |

## **Anhang**

1. Szenarien Nutzungsverteilung
2. Verkehrserzeugung
3. Fahrtenverteilung
4. Streckennummerierung
5. Strecken-/Knotenbelastungen
6. Leistungsfähigkeitsberechnung

## 1 EINLEITUNG

Im Gebiet Olten SüdWest soll in den nächsten Jahren ein neuer Stadtteil entstehen. Als Grundlage dazu wurde 2002 ein Studienauftrag durchgeführt und das Siegerprojekt planungsrechtlich gesichert. Der daraus abgeleitete Gestaltungsplan Olten SüdWest ist seit 2010 in Kraft. Parallel zur städtebaulichen Entwicklung wurde die Entlastungsstrasse Region Olten ERO geplant und realisiert. Diese ist seit 2013 in Betrieb. Seit 2015 ist das erste Baufeld in Olten SüdWest überbaut und bezogen. Nach der Fertigstellung wurde jedoch von verschiedenen Seiten beanstandet, dass mit den vorliegenden Planungsinstrumenten und Vorgaben nicht die gewünschte städtische Qualität erreicht wird. Als erster Schritt für eine mögliche Überarbeitung des Gestaltungsplan, wurde im ersten Halbjahr 2017 ein Masterplan ausgearbeitet. Dieser wird nun in einen neuen Gestaltungsplan Olten SüdWest 2018 überführt.

Das vorliegende Gutachten Verkehr fasst nochmals kurz die wichtigsten Punkte des ursprünglichen Gestaltungsplan und des dazugehörigen Mobilitätskonzepts zusammen, erläutert die aktuellen Rahmenbedingungen der Stadt Olten mit den Vorgaben gemäss Mobilitätsplan und zeigt die verkehrlichen Auswirkungen mit dem neuen Gestaltungsplan.

### 1.1 Perimeter

Die folgende Darstellung zeigt den Gestaltungsplanperimeter mit den angrenzenden Knoten. Die Betrachtung in diesem Gutachten erfolgt für den Knoten Olten Südwest und den Knoten Rötzmatt.

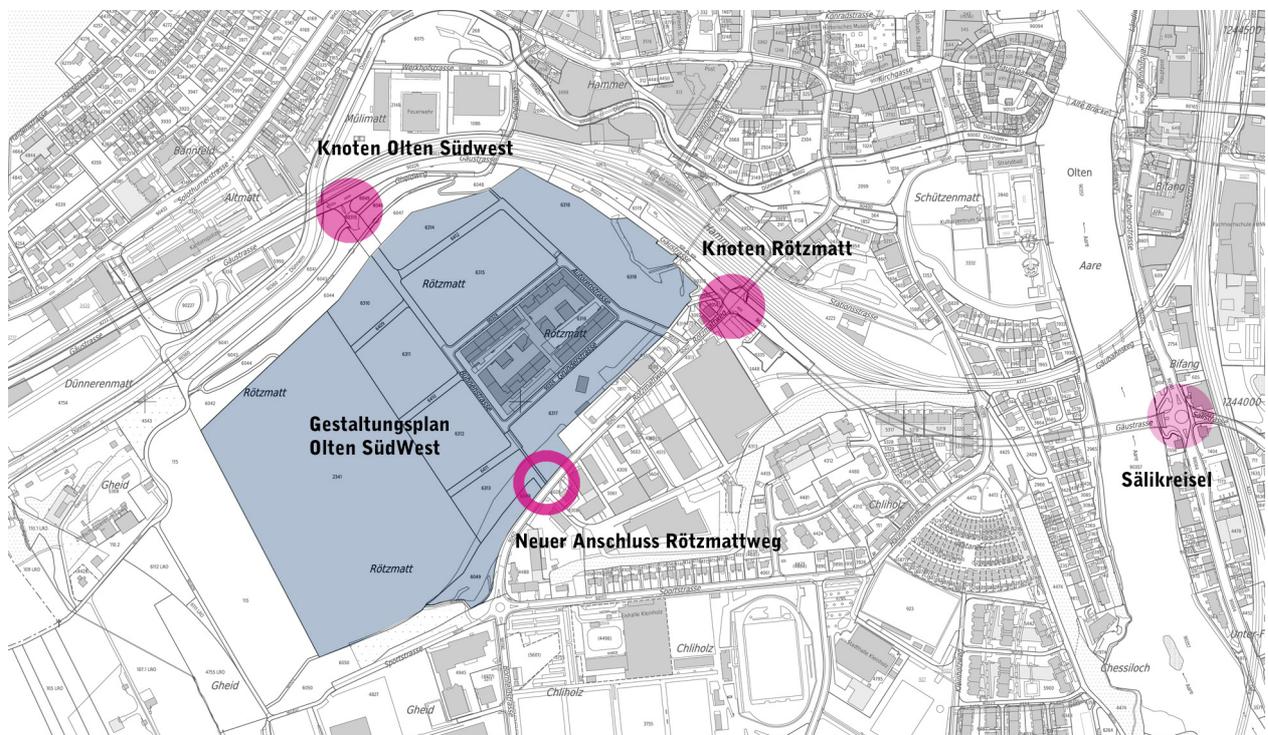


Abb. 1: Perimeter Gestaltungsplan Olten SüdWest

## 1.2 Grundlagen

Als Grundlagen für die Bearbeitung wurden die folgenden Unterlagen beigezogen und berücksichtigt:

- Olten SüdWest, Verkehrserzeugung und Verteilung, Frey+Gnehm Olten AG, 05.08.2008
- Olten SüdWest, Auswirkung Entwicklungsszenario '08, Ernst Basler+Partner, 16.07.2008
- Olten SüdWest, Mobilitätskonzept für Phase 2, Planungsbüro Jud, 12.12.2012
- Olten SüdWest, Abschätzung Verkehrserzeugung, Planungsbüro Jud, 20.06.2013
- Stadt Olten, Mobilitätsplan Regelung für Nutzungsplanverfahren in der Übergangsphase, Entscheid Stadtrat, 10. August 2015
- Stadt Olten, Gutachten Rötzmattunterführung, Rudolf Keller & Partner, 23.11.2016
- Stadt Olten, Mobilitätsplan (Synthesebericht, Entwurf Parkierungsreglement, Entwurf Gebietseinteilung, Entwurf Mobilitätskonzept), Stand 15.12.2017
- Stadt Olten, Richtlinien Berechnung Abstellplätze für Motorfahrzeuge, Stand 01.11.2016
- Kanton Solothurn, Verkehrsmodell, Auswertung 2015
- Kanton Solothurn, Erhebung Knoten, Auswertung 2015
- Olten SüdWest, Versorgungseinrichtungen und Infrastruktur, Gesellschaft für Standortanalysen und Planungen AG, 02.2011

## 2 AUSGANGSLAGE

### 2.1 Gestaltungsplan 2008 und Auswirkungen Entwicklungsszenario '08 (Beilage zum GP 2008)

Der rechtskräftige Gestaltungsplan wurde 2008 ausgearbeitet und 2010 genehmigt. Gemäss diesem sind auf dem Areal 360'000 m<sup>2</sup> BGF zulässig. Neben Wohnnutzungen, Dienstleistung und nicht störendem Gewerbe sind in einzelnen Baubereichen auch verkehrsentensive Nutzungen (bis zu 6'000 Fahrten pro Tag) und mässig störendes Gewerbe möglich.

Gemäss GP 2008 können insgesamt 4'900 Parkplätze erstellt werden. Die Parkplatzberechnung richtet sich nach der kantonalen Bauverordnung mit einem Reduktionsfaktor aufgrund der ÖV-Erschliessung bei den gewerblichen Nutzungen (im Teilgebiet I: 1.10 PP pro Wohnung, 1.25 PP pro 100 m<sup>2</sup> GF nicht kundenorientierter Dienstleistung, 5.00 PP pro 100 m<sup>2</sup> kundenintensiver Verkaufsfläche). Zudem ist vorgegeben, dass mit der Überbauung der 1. Etappe ein Mobilitätsmanagement gemäss Mobilitätskonzept zu etablieren ist.

Im Raumplanungsbericht zum Gestaltungsplan 2008 wurde die Verkehrserzeugung bei 4'900 Parkplätzen auf 11'500 Fahrten geschätzt. Dies entspricht rund 2.3 Fahrten pro PP und Tag. Das heutige Verkehrsverhalten zeigt, dass diese tiefe Verkehrserzeugung pro Parkfeld für städtische Wohnnutzung zutrifft. Bei Dienstleistungsnutzungen wird heute von einer leicht höheren Verkehrserzeugung (rund 4 Fahrten pro PP und Tag) und bei publikumsorientierten Nutzungen von einer deutlich höheren Verkehrserzeugung pro Parkfeld (bis zu 12 Fahrten pro PP und Tag) ausgegangen.

Im Bericht zu den verkehrlichen Auswirkungen (Auswirkungen Entwicklungsszenarien '08) wurde aufgrund der fehlenden Nutzungsangaben für die erste Etappe von 6'000 Fahrten pro Tag ausgegangen. Die Gäustrasse (ERO) war damals noch nicht eröffnet. Deshalb wurden als Referenz die Zahlen aus dem Verkehrsmodell Region Olten

verwendet. Der Bericht kommt zum Schluss, dass in den Spitzenstunden der zusätzliche Verkehr von Olten SüdWest vom übergeordneten Netz nur zum Teil aufgenommen werden kann. Kritisch beurteilt wurden insbesondere der Sälikreisel und der Knoten Rötzmatt.

## **2.2 Abschätzung Verkehrserzeugung mit Mobilitätskonzept 2012**

Im Jahr 2012 wurde im Rahmen der Projektierung des ersten Baufeldes ein Mobilitätskonzept ausgearbeitet. Darin wurde unter anderem die Anzahl Parkplätze für Wohnen auf 0.85 PP pro Wohneinheit (PP/WE) festgelegt. Die Reduktion des PP-Angebots umfasst nur die Wohnnutzung. Die maximale Gesamtanzahl von 4'900 Parkplätzen sowie die PP-Berechnung für die übrigen Nutzungen wurde nicht angepasst (Annahmen im Teilgebiet I: 0.85 P/WE, 1.25 PP pro 100 m<sup>2</sup> GF nicht kundenorientierter Dienstleistung, 5.00 PP pro 100 m<sup>2</sup> kundenintensiver Verkaufsfläche).

Mit dem Mobilitätskonzept wurde auch die Verkehrserzeugung neu abgeschätzt. Es wurden drei Nutzungsszenarien geprüft. Das mittlere mit 83% Wohnen und 4.4% publikumsintensiven Nutzungen kommt auf 3'000 Parkplätze und 11'000 Fahrten pro Tag (3.7 Fahrten pro PP).

Auch dieser Bericht kommt ebenfalls zum Schluss, dass die Knoten Rötzmatt und Sälikreisel mit dieser Entwicklung überlastet werden.

## **2.3 Überprüfung Leistungsfähigkeit Knoten Rötzmatt 2016**

Im Jahr 2016 war die Gäustrasse bereits gebaut, jedoch ohne den ursprünglich vorgesehenen Ausbau des Rötzmattunnels. Im Rahmen der Beantwortung eines Postulates wurde die Leistungsfähigkeit des Knotens Rötzmatt überprüft. Für den Ist-Zustand wurden Zählraten verwendet. Für den Zustand 2030 wurde der Mehrverkehr des Areals Olten SüdWest gemäss Gesamtverkehrsmodell dazugezählt. Auf die Annahme einer allgemeinen Verkehrszunahme wurde verzichtet.

Der Bericht zeigt, dass der Knoten sowohl im Ist-Zustand als auch 2030 überlastet ist.

## **2.4 Fazit Ausgangslage**

Mit dem Rechtskräftigen Gestaltungsplan 2008 sind aus heutiger Sicht im Gebiet Olten SüdWest sehr viele Parkfelder möglich. In den bisherigen Berechnungen wurde immer von einem relativen geringen Verkehrsaufkommen pro PP gerechnet, obwohl gemäss GP auch publikumsintensive Verkaufsflächen zulässig sind. Verkehr für Güterumschlag, Anlieferung sowie Ver- und Entsorgung wurden in diesen Berechnungen nicht berücksichtigt. Trotz diesen tiefen und unvollständigen Annahmen bei der Verkehrserzeugung wird bei den Prognosen davon ausgegangen, dass das Verkehrssystem mit den Knoten Rötzmatt und Sälikreisel künftig überlastet ist. Die Kapazitätsengpässe wurden bereits 2008 erkannt und im Rahmen des Gestaltungsplanes bewilligt.

Die aktuellen Überprüfungen beim Knoten Rötzmatt zeigen, dass die Prognosen soweit Korrekt sind und der Knoten heute nur noch geringe Reserven hat.

### 3 AKTUELLE VORGABEN STADT OLTEN

#### 3.1 Mobilitätsplan Stadt Olten

In der Stadt und der Region Olten ist das Verkehrsverhalten heute stark auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet. Das Strassennetz in Olten ist trotz der neuen Entlastungsstrasse (ERO) stark ausgelastet. Bei verschiedenen Strassenabschnitten insbesondere im Umfeld des Sälikreisels kommt es heute in den Spitzenstunden und bei Störungen zu grösseren Staus. In den nächsten Jahren sollen einzelne Massnahmen umgesetzt werden, um die Rückstaus in den Sälikreisel zu reduzieren. Grössere Infrastrukturausbauten zur Entlastung des Strassennetzes in Olten sind im Planungshorizont bis 2030 nicht vorgesehen.

Damit für die Stadt Olten in den nächsten Jahren trotzdem eine Entwicklung möglich ist, hat sie mit dem Mobilitätsplan eine Gesamtstrategie zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr ausgearbeitet. Dieser sieht vor, dass eine Verlagerung vom motorisierten Verkehr zum öffentlichen Verkehr sowie zum Fuss- und Veloverkehr erfolgen soll und dadurch Kapazitäten für ein Wachstum zur Verfügung stehen. Das Verkehrsaufkommen auf dem Strassennetz soll auf dem heutigen Niveau plafoniert werden.

Für die Umsetzung dieser Strategie sind detaillierte Massnahmen formuliert (z.B. ÖV-Taktverdichtung, Ausbau PU-Hammer). Ein wichtiger Bestandteil ist die Minimierung des Parkplatzangebots für alle neuen Nutzungen. Dabei wurden insbesondere die Reduktionsfaktoren für die verschiedenen Gebietstypen angepasst. Zudem muss künftig bei allen Projekten im Nutzungsplanverfahren, die einen Schwellenwert von 50 PP überschreiten ein Mobilitätskonzept ausgearbeitet werden.

Der Mobilitätsplan ist noch nicht rechtskräftig. Derzeit laufen die politischen Diskussionen.

#### Übergangsregelung, Beschluss Stadtrat

Mit dem Stadtratsbeschluss vom 10.08.2015 trat eine Übergangsregelung in Kraft, die den Entwurf des Mobilitätsplan für Vorhaben im Nutzungsplanverfahren mit mehr als 50PP behördenverbindlich regelt. Die Übergangsregelung sieht unter anderem vor:

- Für Planungsvorhaben gemäss Anwendungsbereich gilt ein Minimierungsgebot für die Erstellung von Parkplätzen. Die Bemessung richtet sich nach der Wegleitung zum Mobilitätskonzept.
- Die Projektverfasser erstellen ein Mobilitätskonzept gemäss Wegleitung. Dieses zeigt insbesondere auf, welche Massnahmen zu ergreifen sind, um die Belastungen des Strassennetzes durch die projektbedingte Fahrzeugzeugung möglichst gering zu halten.
- Die Umsetzung in der Zuständigkeit der Bauherrschaft, der Stadt und des Kantons ist im Rahmen des Planungsprozesses verbindlich zu regeln.

Gemäss dieser Übergangsregelung liegt das Areal Olten SüdWest im Gebietstyp I und II. Das PP-Angebot muss entsprechend auf die folgenden Werte reduziert werden:

|               | Wohnen                | Arbeiten     |                   |
|---------------|-----------------------|--------------|-------------------|
|               | Wohnen inkl. Besucher | Beschäftigte | Kunden / Besucher |
| Gebietstyp I  | 50%                   | 20%          | 25%               |
| Gebietstyp II | 80%                   | 20%          | 40%               |

### **3.2 Fazit aktuelle Vorgaben der Stadt Olten**

Die Vorgaben für die Berechnung des PP-Angebots gemäss Mobilitätsplan sind im Gestaltungsplan aufgenommen. Damit die Entwicklung des Gebiets Olten SüdWest mit diesen tiefen Parkplatzvorgaben möglich ist, müssen jedoch auch die entsprechenden Massnahmen umgesetzt werden. Insbesondere der Ausbau der Personenunterführung Hammer für eine bessere Anbindung des Fuss- und Veloverkehrs ist zwingend.

## **4 GESTALTUNGSPLAN 2018**

Mit dem neuen Gestaltungsplan wurde vor allem die städtebauliche Setzung angepasst und die Vorgaben den aktuellen Rahmenbedingungen angepasst. Konkret sind mit dem neuen Gestaltungsplan weiterhin 360'000 m<sup>2</sup> BGF möglich. Beim Nutzungsmix wurden jedoch die Vorgaben für den minimalen Wohnanteil angepasst, so dass der Anteil Wohnnutzung gegenüber dem GP 2008 grösser wird. Zudem sind künftig nur noch geringe Flächen mit publikumsintensiven Nutzungen zulässig.

Die neue städtebauliche Setzung der Baufelder berücksichtigt die wichtige Verbindung Richtung Bahnhof Hammer und Innenstadt für den Fuss- und Veloverkehr. Die Längsachsen führen entsprechend direkt und auf den Wunschlinien zur geplanten PU-Hammer und zum Rötzmattunnel.

Aufgrund der grossen Verkehrsbelastung und der steigenden Belastung des Knotens Rötzmatt wurden auch bei der Erschliessung für den motorisierten Verkehr Änderungen vorgenommen. Die Zufahrt vom Rötzmattweg für den motorisierten Individualverkehr erfolgt künftig über eine neue Strasse weiter südwestlich. Dadurch kann die bereits realisierte Zufahrt zum Knoten Rötzmatt als Busbevorzugung und vom Veloverkehr genutzt werden. Zudem kann die Staulänge vor dem Knoten Rötzmatt in einem Strassenabschnitt mit wenig sensibler Nutzung verlängert werden.



#### 4.1 Vorgaben Parkierung

Der Entwurf zum Mobilitätsplan stützt sich auf die PP Vorgaben in der VSS Norm 604 281 (Angebot an Parkfeldern). Da der Mobilitätsplan nicht rechtskräftig ist wird für die Berechnung des Grundbedarfs der Parkfelder die VSS Norm 604 281 vorgegeben. Für die vorgesehenen Nutzungen gelten gemäss diesen Vorgaben die folgenden Berechnungsgrundlagen:

| Nutzung                             | Anzahl Parkfelder für                          |                   |
|-------------------------------------|--|-------------------|
|                                     | Bewohner / Personal                            | Besucher / Kunden |
| Wohnen                              | 1.0 PP/ WE oder<br>1.0 PP / 100 m <sup>2</sup> | 0.1               |
| Dienstleistung kundenintensiv       | 2.0 PP / 100 m <sup>2</sup>                    | 1.0               |
| Dienstleistung nicht kundenintensiv | 2.0 PP / 100 m <sup>2</sup>                    | 0.5               |
| Verkauf kundenintensiv              | 2.0 PP / 100 m <sup>2</sup>                    | 8.0               |
| Verkauf nicht kundenintensiv        | 1.5 PP / 100 m <sup>2</sup>                    | 3.5               |
| Industrie, Gewerbe                  | 1.0 PP / 100 m <sup>2</sup>                    | 0.2               |
| Restaurant, Café, Bar               | 0.2 PP / Sitzplatz                             |                   |
| Hotel                               | 0.5 PP / Bett                                  |                   |
| Kino, Theater, Oper Konzertsaal     | 0.2 PP / Sitzplatz                             |                   |

Gemäss Sondernutzungsvorschriften wird das maximal zulässige PP-Angebot mit den folgenden Reduktionsfaktoren vorgeschrieben.

|               | Wohnen                | Arbeiten     |                     |
|---------------|-----------------------|--------------|---------------------|
|               | Bewohner und Besucher | Beschäftigte | Kunden und Besucher |
| Gebietstyp I  | 50%                   | 20%          | 25%                 |
| Gebietstyp II | 80%                   | 20%          | 40%                 |

Die Einteilung zu diesen Gebietstypen stützt sich auf eine gute Erschliessung mit dem ÖV und dem Fuss- und Veloverkehr. Das ÖV-Angebot ist mit den laufenden Planungen vorhanden. Dem gegenüber ist die Anbindung für den Fuss- und Veloverkehr ungenügend, da der Bau der PU Hammer nicht realisiert und rechtlich gesichert ist. In den Sondernutzungsvorschriften ist deshalb vorgesehen, dass solange die PU Hammer nicht gebaut ist, von den vorgegebenen Reduktionsfaktoren abgewichen wird. Bis zur Erstellung der PU Hammer gelten für das ganze Areal die Vorgaben gemäss Gebietstyp II. Allerdings müssen die zusätzlich erstellten Parkfelder nach der Realisierung der PU Hammer wieder aufgehoben bzw. für zusätzliche Nutzungen verwendet werden. Mit der Gesamtüberbauung des Areals kann nur die Anzahl PP mit den oben aufgeführten Reduktionsfaktoren realisiert werden.

## **5 MENGengerüst MOTORISierter INDIVIDUALVERKEHR MIV**

### **5.1 Untersuchte Zustände**

#### **Bestand**

Als Bestand Mengengerüst MIV gilt der Zustand Ende 2015.

Die vorhandenen Zähl­daten des Knotens Rötzmatt sind Durchschnittswerte des gesamten Jahres 2015. Der Verkehr des Bau­feldes D, welches im Herbst 2015 bezogen wurde, ist also nur teilweise darin enthalten (Annahme 25%). Deshalb werden die übrigen 75% zu den Zähl­daten addiert.

Bei den Grundbelastungen auf dem Netz wird, in Abstimmung mit Zähl­daten und Werten aus dem Gesamtverkehrsmodell, von 8% Lieferwagen und 5% Lastwagen ausgegangen.

Der Busverkehr umfasste 70 Fahrten pro Tag und 6 Fahrten pro Spitzenstunde.

#### **Referenzzustand**

Als Referenzzustand für das Mengengerüst MIV gilt das Jahr 2030.

Es wird angenommen, dass die 3. Etappe des Gebietes Chlyholz und die Restflächen des Gebietes Bornfeld bis dann überbaut sind. Der entsprechende Verkehr wird zum Bestand addiert. Es wird von keiner allgemeinen Verkehrszunahme ausgegangen, da das Strassennetz ohnehin ausgelastet bis überlastet ist und mit dem Mobilitätsplan versucht wird die Verkehrserzeugung der bestehenden Siedlung zugunsten von neuen Arealen zu reduzieren.

#### **Projekt gemäss GP 2018**

Als Projekt gilt der Vollausbau des Areals Olten SüdWest gemäss GP 2018 und einer angenommenen Nutzungsverteilung im Rahmen der Vorgaben der Sondernutzungsvorschriften.

Beim Busverkehr wird von einem ausgebauten Viertelstundentakt ausgegangen (132 Fahrten pro Tag und 8 Fahrten pro Spitzenstunde). Die angedachte Linie führt von Olten durch das Areal Olten SüdWest Richtung Wangen.

#### **Projekt mit Grundlagen 2012**

Als Vergleich dient der Zustand mit gleicher Nutzungsverteilung, jedoch mit den verkehrlichen Grundlagen gemäss Mobilitätskonzept 2012 (höhere Parkklatzzahlen).

## 5.2 Nutzungsszenarien

Als Grundlage für die folgenden Berechnungen des Verkehrsaufkommens wurden drei Nutzungsszenarien ausgearbeitet. Alle basieren auf den vorgegebenen 360'000 m<sup>2</sup> BGF.

Das Szenario 1 übernimmt die Annahmen aus dem Bericht Versorgungseinrichtungen und Infrastruktur (GSP Naef). Der Wohnanteil liegt bei 72%. Der Anteil an Verkauf, Gastronomie und kundenintensiven Dienstleistungen liegt bei 1.3%. Mit diesem Szenario werden 3'900 Bewohner und 2'100 Beschäftigte erwartet.

Das Szenario 3 besteht aus Annahmen von ‚stadt raum verkehr‘. Es wird von einem höheren Wohnanteil von 89% und einem höheren Anteil an Verkauf, Gastronomie und kundenintensiven Dienstleistungen von 3.8% ausgegangen. Mit diesem Szenario werden 4'800 Bewohner und 700 Beschäftigte erwartet.

Das Szenario 2 liegt bei den gesamten Nutzungsanteilen zwischen den Szenarien 1 und 3 (80% Wohnen, 2.6% Verkauf, Gastronomie und kundenintensiven Dienstleistungen). Es enthält zudem eine stärkere Differenzierung zwischen den einzelnen Baufeldern. Mit diesem Szenario werden 4'300 Bewohner und 1'600 Beschäftigte erwartet.

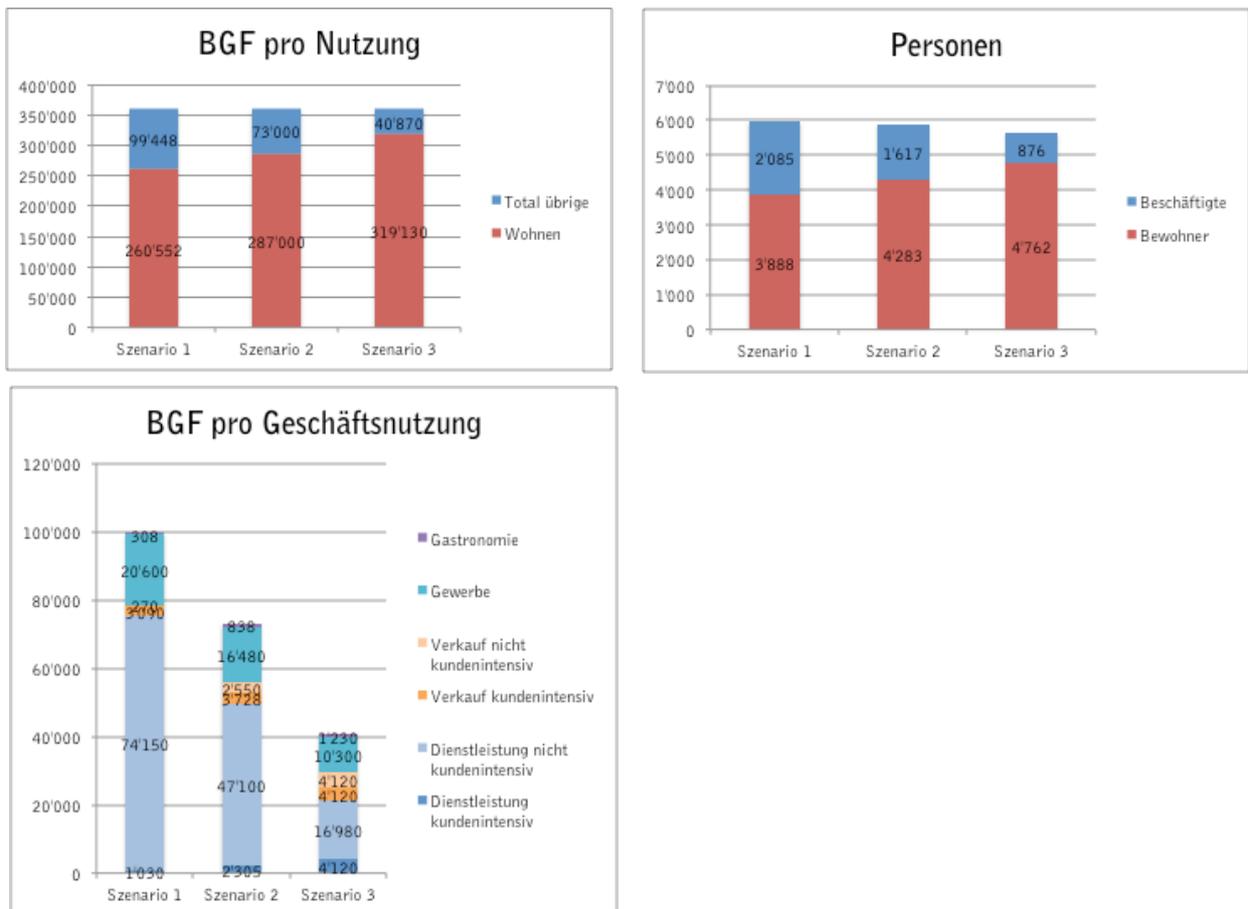


Abb. 3: Szenarienvergleich Nutzflächen und Personen

### 5.3 Parkplatz-/Fahrtenberechnung

#### Parkplätze

Die gemäss Gestaltungsplan berechnete Anzahl Parkplätze beträgt in allen drei Szenarien ca. 2'200. Mit der Berechnung gemäss Mobilitätskonzept 2012 ergeben sich ca. 3'200 Parkplätze.

#### Fahrten PW

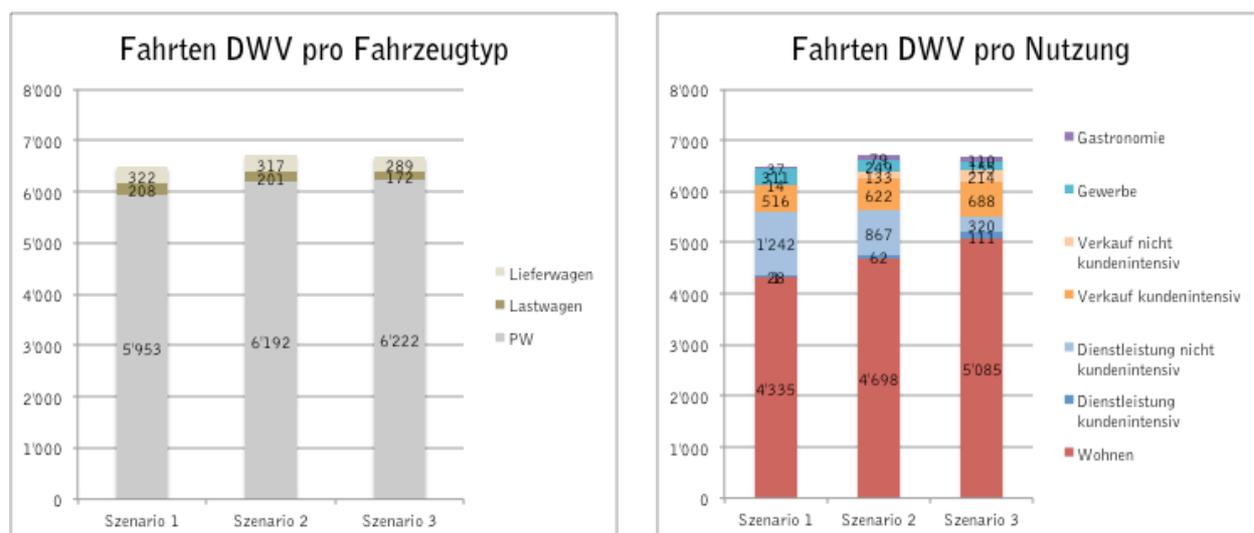
Die Anzahl Fahrten (Bewohner, Besucher, Beschäftigte, Kunden) wird von der Anzahl Parkplätze abgeleitet. Es wird von eher tiefen, städtischen spezifischen Verkehrspotentialen und von durchschnittlichen Spitzenstundenanteilen ausgegangen.

#### Fahrten Güterverkehr

Der Güterverkehr (Lastwagen, Lieferwagen) wird über die Anzahl Bewohner und Beschäftigte abgeschätzt. Diese Abschätzung ist mit einer grösseren Unsicherheit behaftet, da dazu nur wenige Grundlagen vorhanden sind und da je nach konkreter Nutzung mit sehr grossen Unterschieden bei der Verkehrserzeugung gerechnet werden muss.

#### Szenarienvergleich

Die gesamte Anzahl Fahrten liegt je nach Szenario zwischen ca. 6'500 und 6'700 (DWV) bzw. ca. 620 und 650 (ASP). Für die weiteren Betrachtungen wird nur das Szenario 2 mit 6'710 bzw. 644 Fahrten verwendet.



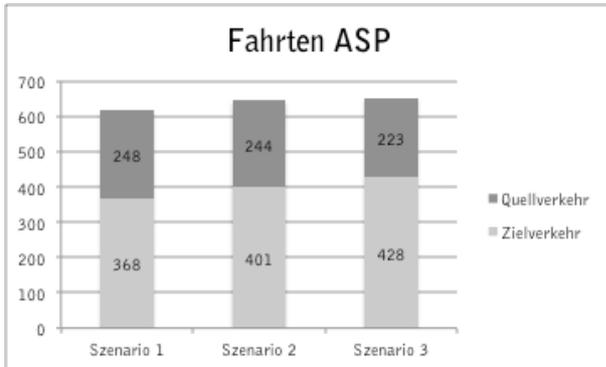


Abb. 4: Szenarienvergleich Fahrten

Im Vergleichszustand mit Parkplatzberechnung gemäss Mobilitätskonzept 2012 ergibt das Szenario 2 9'860 Fahrten DWV und 950 Fahrten in der ASP.

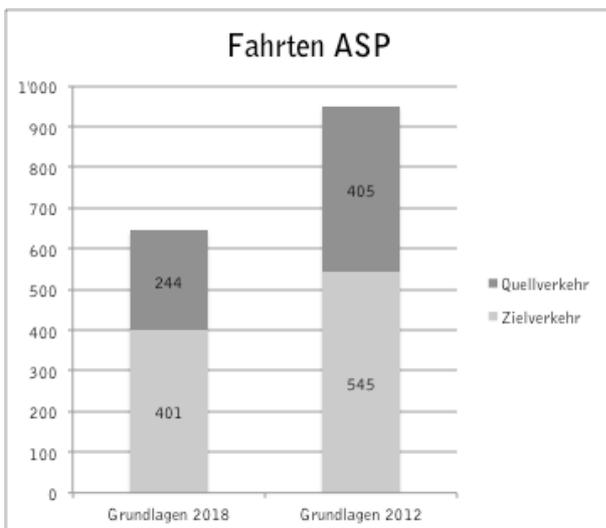
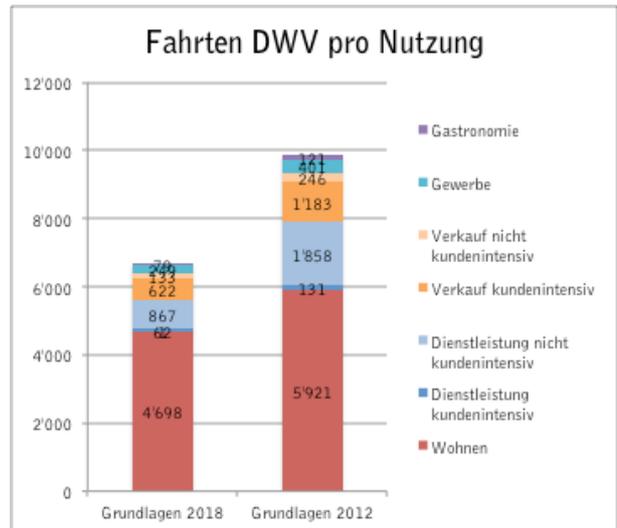
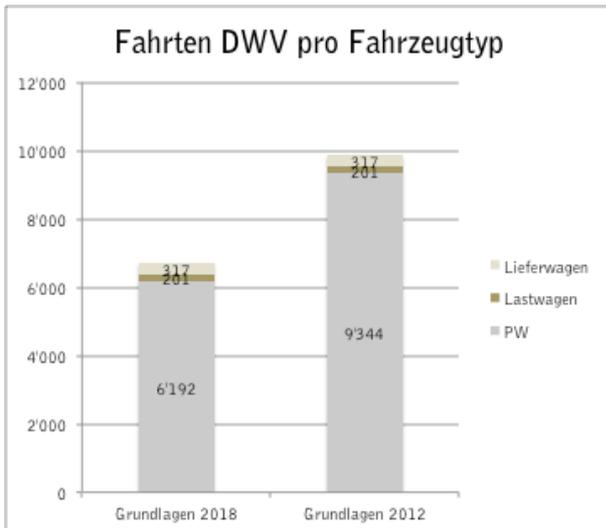


Abb. 5: Vergleich Grundlagen 2012/2018

## Chlyholz / Bornfeld

Bei den Arealen Chlyholz und Bornfeld basiert die geschätzte Verkehrserzeugung auf Angaben der Stadt Olten zu Wohnungen und Parkplätzen. Die Zahlen werden für den Referenzzustand benötigt.

### 5.4 Fahrtenverteilung

Die Umlegung der berechneten Fahrten auf das Strassennetz erfolgt anhand einer Spinnenanalyse aus dem Gesamtverkehrsmodell 2030. Daraus wird die relative Aufteilung auf die Anschlussknoten und das übergeordnete Netz übernommen.

## 6 ÜBERPRÜFUNG LEISTUNGSFÄHIGKEIT

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen werden für die vier definierten Zustände gemacht:

- Bestand
- Referenz
- Projekt gemäss GP 2018
- Projekt mit Grundlagen 2012

Zusätzlich wird ein Zustand Projekt mit Ausbau Rötzmattweg untersucht. Es handelt sich dabei um einen zusätzlichen Fahrstreifen in der Zufahrt aus dem Rötzmattweg auf den Knoten Rötzmatt.

Grundlage für die Leistungsfähigkeitsberechnungen sind ein Umlauf von 100 s und die Optimierung der Grünzeiten nach der Summe der Wartezeiten. Verkehrsabhängige Elemente, wie Busbevorzugung und Sperrung der Tunnelzufahrt bei Stau am Sälikreisel sind nicht berücksichtigt.

Der Knoten Rötzmatt ist in jedem untersuchten Zustand überlastet (Verkehrsqualitätsstufe F). Der Knoten Südwest hat in den Zuständen Bestand und Referenz die Verkehrsqualitätsstufe C und in den Zuständen mit Projekt die Stufe D.

Die Unterschiede zwischen den Zuständen können anhand der errechneten Summe der Wartezeiten und der 95%-Rückstaulängen festgestellt werden:

- Die Zustände Bestand und Referenz unterscheiden sich nur geringfügig.
- Da der Knoten Rötzmatt bereits im Bestand überlastet ist, führt der zusätzliche Verkehr des Projektes zu Verdoppelung bis Verdreifachung der Wartezeiten und Rückstaulängen.
- Der Zustand mit Grundlagen 2012 führt aufgrund der höheren Parkplatzzahl zu fast doppelt so langen Wartezeiten und Rückstaus als der Zustand 'Projekt gemäss GP 2018'.
- Der Ausbau des Rötzmattweges reduziert die Wartezeiten und Rückstaus um ca. 50%.

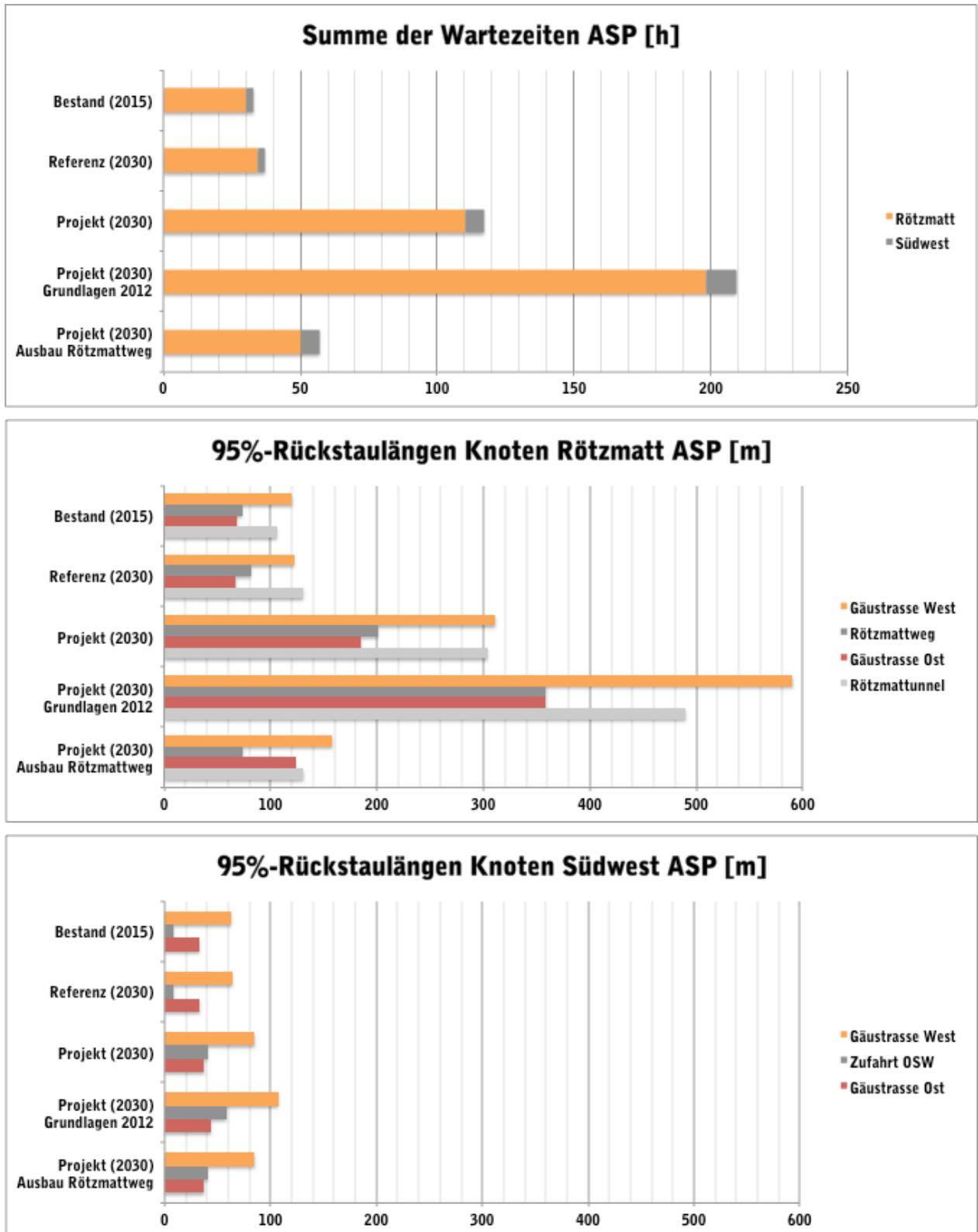


Abb. 6: Summe der Wartezeiten und Rückstaulängen

Der östlich angrenzende Sälikreisel ist ebenfalls bereits im Bestand überlastet. Ein Ausbau am Knoten Rötzmatt mit erhöhtem Abfluss Richtung Sälikreisel führt dort zu mehr Stau, weshalb der Knoten Rötzmatt dann wieder stärker künstlich dosiert werden muss.

Aufgrund der Überlastung der Knoten Rötzmatt und Sälikreisel kann in der Abendspitzenstunde nicht so viel Verkehr, wie erwartet zum Areal zu- und wegfahren. Deshalb werden die folgenden Effekte erwartet:

- Zu- und Wegfahrten erfolgen über andere Wege (z.B. mehr Fahrten über Knoten Südwest, Schleichverkehr via Hausmattrain)
- Wahl von anderen Zielen bzw. grossräumige Änderung der Wege (mehr Verkehr Richtung Wangen statt Richtung Olten)
- Verteilung der Fahrten auf andere Zeiten (mehr Verkehr in den Nebenstunden)
- andere Verkehrsmittelwahl (mehr ÖV, Veloverkehr, Fussverkehr)
- Grossräumige Verdrängung von Verkehr (gebietsfremder Verkehr wird auf andere Wege/ Ziele/ Zeiten/ Verkehrsmittel verdrängt)

## **7 FAZIT**

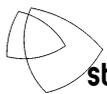
Verglichen mit dem ursprünglichen Gestaltungsplan und den dazugehörigen Berechnungen zur Verkehrserzeugung wird mit dem neuen Gestaltungsplan weniger Verkehr erzeugt.

Trotzdem kann der zusätzliche Verkehr, der durch die Nutzung in Olten SüdWest entsteht, zu den Spitzenzeiten nur zum Teil verkraftet werden. Mit der geplanten Umsetzung des Mobilitätsplans der Stadt Olten sollen jedoch durch eine Verlagerung des vorhandenen motorisierten Verkehrsaufkommens, Spielräume für die Entwicklung ermöglicht werden.

Wichtig für die Entwicklung von Olten SüdWest ist, dass neben der vorgesehenen Reduktion des Parkplatzangebots auch die übergeordneten Massnahmen umgesetzt werden. Entscheidend für die langfristige Arealentwicklung und das künftige Verkehrsverhalten ist die Realisierung der Personenunterführung Hammer. Nur mit diesem Angebot kann eine direkte und attraktive Anbindung vom Gebiet Olten SüdWest an den Bahnhof Hammer und die Innenstadt gewährleistet werden. Zudem muss mit der weiteren Entwicklung von Olten SüdWest kontinuierlich das Busangebot verbessert werden.

Allfällige weitere Massnahmen sollen im Rahmen der Etappierung und dem Fahrtenmonitoring/-controlling geprüft und umgesetzt werden.

# ANHANG



**stadt raum verkehr**

Birchler+Wicki  
Planen im Kontext

Sihlquai 75  
CH-8005 Zürich

T +41 43 366 9610

[inbox@stadtraumverkehr.ch](mailto:inbox@stadtraumverkehr.ch)  
[www.stadtraumverkehr.ch](http://www.stadtraumverkehr.ch)

## **1 SZENARIEN NUTZUNGSVERTEILUNG**

## Olten SüdWest

### Nutzungsverteilung

#### Szenario 1 - Annahmen Bericht GSP Näf

| Baufeld                              |                                     | A      | B      | C      | D      | E      | F      |        | G      |        | H      |        | I      |         | Total   |                |       |       |
|--------------------------------------|-------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|----------------|-------|-------|
| Gebietstyp                           |                                     | I      | I      | I      | I      | I      | I      | II     | I      | II     | II     | I      | II     | I       | II      | I              | II    | Total |
| BGF Total                            |                                     | 54'000 | 24'000 | 49'500 | 44'500 | 22'000 | 27'500 | 26'000 | 17'000 | 39'000 | 21'500 | 12'000 | 23'000 | 250'500 | 109'500 | <b>360'000</b> |       |       |
| Annahme<br>Anteil BGF<br>pro Nutzung | Dienstleistung kundenintensiv       | 0.5%   | 0.5%   | 0.5%   | -      | 0.5%   | 0.5%   | -      | 0.5%   | -      | -      | 0.5%   | -      | -       | -       | -              | -     | -     |
|                                      | Dienstleistung nicht kundenintensiv | 40.0%  | 30.0%  | 30.0%  | 1.1%   | 30.0%  | 30.0%  | -      | 30.0%  | -      | 30.0%  | 30.0%  | -      | -       | -       | -              | -     | -     |
|                                      | Verkauf kundenintensiv              | 1.5%   | 1.5%   | 1.5%   | -      | 1.5%   | 1.5%   | -      | 1.5%   | -      | -      | 1.5%   | -      | -       | -       | -              | -     | -     |
|                                      | Verkauf nicht kundenintensiv        | 0.5%   | -      | -      | -      | -      | -      | -      | -      | -      | -      | -      | -      | -       | -       | -              | -     | -     |
|                                      | Gewerbe                             | 10.0%  | 10.0%  | 10.0%  | -      | 10.0%  | 10.0%  | -      | 10.0%  | -      | -      | 10.0%  | -      | -       | -       | -              | -     | -     |
|                                      | Gastronomie                         | 0.2%   | -      | -      | 0.4%   | -      | -      | -      | -      | -      | -      | -      | -      | -       | -       | -              | -     | -     |
| Wohnen                               |                                     | 47.3%  | 58.0%  | 58.0%  | 98.4%  | 58.0%  | 58.0%  | 100.0% | 58.0%  | 100.0% | 70.0%  | 58.0%  | 100.0% | -       | -       | -              | -     | -     |
| BGF pro<br>Nutzung                   | Dienstleistung kundenintensiv       | 270    | 120    | 248    | 0      | 110    | 138    | 0      | 85     | 0      | 0      | 60     | 0      | 1'030   | 0       | <b>1'030</b>   | 0.3%  |       |
|                                      | Dienstleistung nicht kundenintensiv | 21'600 | 7'200  | 14'850 | 500    | 6'600  | 8'250  | 0      | 5'100  | 0      | 6'450  | 3'600  | 0      | 67'700  | 6'450   | <b>74'150</b>  | 20.6% |       |
|                                      | Verkauf kundenintensiv              | 810    | 360    | 743    | 0      | 330    | 413    | 0      | 255    | 0      | 0      | 180    | 0      | 3'090   | 0       | <b>3'090</b>   | 0.9%  |       |
|                                      | Verkauf nicht kundenintensiv        | 270    | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 270     | 0       | <b>270</b>     | 0.1%  |       |
|                                      | Gewerbe                             | 5'400  | 2'400  | 4'950  | 0      | 2'200  | 2'750  | 0      | 1'700  | 0      | 0      | 1'200  | 0      | 20'600  | 0       | <b>20'600</b>  | 5.7%  |       |
|                                      | Gastronomie                         | 108    | 0      | 0      | 200    | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 308     | 0       | <b>308</b>     | 0.1%  |       |
| Wohnen                               |                                     | 25'542 | 13'920 | 28'710 | 43'800 | 12'760 | 15'950 | 26'000 | 9'860  | 39'000 | 15'050 | 6'960  | 23'000 | 157'502 | 103'050 | <b>260'552</b> | 72.4% |       |
| Annahmen<br>Umrechnung               | Verkaufsfläche pro BGF              | 70%    | 70%    | 70%    | -      | 70%    | 70%    | 70%    | 70%    | 70%    | 70%    | 70%    | 70%    | -       | -       | -              | -     | -     |
|                                      | BGF Gastronomie pro Sitzplatz       | 4      | 4      | 4      | 4      | 4      | 4      | 4      | 4      | 4      | 4      | 4      | 4      | -       | -       | -              | -     | -     |
| BGF Wohnen pro Wohnung               |                                     | 120    | 120    | 120    | 104    | 120    | 120    | 120    | 120    | 120    | 120    | 120    | 120    | -       | -       | -              | -     | -     |
| Annahmen<br>Umrechnung               | Verkaufsfläche kundenintensiv       | 567    | 252    | 520    | -      | 231    | 289    | 0      | 179    | 0      | 0      | 126    | 0      | 2'163   | 0       | <b>2'163</b>   | -     |       |
|                                      | Verkaufsfläche nicht kundenintensiv | 189    | 0      | 0      | -      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 189     | 0       | <b>189</b>     | -     |       |
|                                      | Sitzplätze Gastronomie              | 27     | 0      | 0      | 50     | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 77      | 0       | <b>77</b>      | -     |       |
|                                      | Wohnungen                           | 213    | 116    | 239    | 420    | 106    | 133    | 217    | 82     | 325    | 125    | 58     | 192    | 1'368   | 859     | <b>2'226</b>   | -     |       |

#### Quellen:

BGF Total: Entwurf Gestaltungsplan Olten SüdWest, 21.12.2017

Anteil BGF pro Nutzung Baufeld D: abgeleitet aus Anzahl Wohnungen und geschätzten Gewerbeflächen aufgrund olten-suedwest.com

Anteil BGF pro Nutzung übrige Baufelder: eigene Annahmen

Verkaufsfläche pro BGF: Annahme aufgrund "Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Bosserhoff, 2000"

BGF Gastronomie pro Sitzplatz: eigene Annahme

BGF Wohnen pro Wohnung: Angabe Stadt Olten

## Olten SüdWest

### Nutzungsverteilung

#### Szenario 2 - mittlere Nutzungsverteilung

| Baufeld                              |                                     | A      | B      | C      | D      | E      | F      |        | G      |        | H      |        | I      |         | Total   |                |       |       |
|--------------------------------------|-------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|----------------|-------|-------|
| Gebietstyp                           |                                     | I      | I      | I      | I      | I      | I      | II     | I      | II     | II     | I      | II     | I       | II      | I              | II    | Total |
| BGF Total                            |                                     | 54'000 | 24'000 | 49'500 | 44'500 | 22'000 | 27'500 | 26'000 | 17'000 | 39'000 | 21'500 | 12'000 | 23'000 | 250'500 | 109'500 | <b>360'000</b> |       |       |
| Annahme<br>Anteil BGF<br>pro Nutzung | Dienstleistung kundenintensiv       | 1.5%   | 1.5%   | 1.5%   | -      | 0.5%   | 0.5%   | -      | 0.5%   | -      | -      | 0.5%   | -      | -       | -       | -              | -     | -     |
|                                      | Dienstleistung nicht kundenintensiv | 30.0%  | 20.0%  | 20.0%  | 1.1%   | 20.0%  | 20.0%  | -      | 20.0%  | -      | -      | 20.0%  | -      | -       | -       | -              | -     | -     |
|                                      | Verkauf kundenintensiv              | 2.0%   | 2.0%   | 2.0%   | -      | 1.5%   | 1.5%   | -      | 1.5%   | -      | -      | 1.5%   | -      | -       | -       | -              | -     | -     |
|                                      | Verkauf nicht kundenintensiv        | 2.0%   | 2.0%   | 2.0%   | -      | -      | -      | -      | -      | -      | -      | -      | -      | -       | -       | -              | -     | -     |
|                                      | Gewerbe                             | 8.0%   | 8.0%   | 8.0%   | -      | 8.0%   | 8.0%   | -      | 8.0%   | -      | -      | 8.0%   | -      | -       | -       | -              | -     | -     |
|                                      | Gastronomie                         | 0.5%   | 0.5%   | 0.5%   | 0.4%   | -      | -      | -      | -      | -      | -      | -      | -      | -       | -       | -              | -     | -     |
|                                      | Wohnen                              | 56.0%  | 66.0%  | 66.0%  | 98.4%  | 70.0%  | 70.0%  | 100.0% | 70.0%  | 100.0% | 100.0% | 70.0%  | 100.0% | -       | -       | -              | -     | -     |
| BGF pro<br>Nutzung                   | Dienstleistung kundenintensiv       | 810    | 360    | 743    | 0      | 110    | 138    | 0      | 85     | 0      | 0      | 60     | 0      | 2'305   | 0       | <b>2'305</b>   | 0.6%  |       |
|                                      | Dienstleistung nicht kundenintensiv | 16'200 | 4'800  | 9'900  | 500    | 4'400  | 5'500  | 0      | 3'400  | 0      | 0      | 2'400  | 0      | 47'100  | 0       | <b>47'100</b>  | 13.1% |       |
|                                      | Verkauf kundenintensiv              | 1'080  | 480    | 990    | 0      | 330    | 413    | 0      | 255    | 0      | 0      | 180    | 0      | 3'728   | 0       | <b>3'728</b>   | 1.0%  |       |
|                                      | Verkauf nicht kundenintensiv        | 1'080  | 480    | 990    | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 2'550   | 0       | <b>2'550</b>   | 0.7%  |       |
|                                      | Gewerbe                             | 4'320  | 1'920  | 3'960  | 0      | 1'760  | 2'200  | 0      | 1'360  | 0      | 0      | 960    | 0      | 16'480  | 0       | <b>16'480</b>  | 4.6%  |       |
|                                      | Gastronomie                         | 270    | 120    | 248    | 200    | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 838     | 0       | <b>838</b>     | 0.2%  |       |
|                                      | Wohnen                              | 30'240 | 15'840 | 32'670 | 43'800 | 15'400 | 19'250 | 26'000 | 11'900 | 39'000 | 21'500 | 8'400  | 23'000 | 177'500 | 109'500 | <b>287'000</b> | 79.7% |       |
| Annahmen<br>Umrechnung               | Verkaufsfläche pro BGF              | 70%    | 70%    | 70%    | -      | 70%    | 70%    | 70%    | 70%    | 70%    | 70%    | 70%    | 70%    | 70%     | 70%     | 70%            | 70%   |       |
|                                      | BGF Gastronomie pro Sitzplatz       | 4      | 4      | 4      | 4      | 4      | 4      | 4      | 4      | 4      | 4      | 4      | 4      | 4       | 4       | 4              | 4     |       |
| BGF Wohnen pro Wohnung               | BGF Wohnen pro Wohnung              | 120    | 120    | 120    | 104    | 120    | 120    | 120    | 120    | 120    | 120    | 120    | 120    | 120     | 120     | 120            | 120   | 120   |
|                                      | Verkaufsfläche kundenintensiv       | 756    | 336    | 693    | -      | 231    | 289    | 0      | 179    | 0      | 0      | 126    | 0      | 2'609   | 0       | <b>2'609</b>   | -     |       |
|                                      | Verkaufsfläche nicht kundenintensiv | 756    | 336    | 693    | -      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 1'785   | 0       | <b>1'785</b>   | -     |       |
|                                      | Sitzplätze Gastronomie              | 68     | 30     | 62     | 50     | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 209     | 0       | <b>209</b>     | -     |       |
|                                      | Wohnungen                           | 252    | 132    | 272    | 420    | 128    | 160    | 217    | 99     | 325    | 179    | 70     | 192    | 1'534   | 913     | <b>2'447</b>   | -     |       |

#### Quellen:

BGF Total: Entwurf Gestaltungsplan Olten SüdWest, 21.12.2017

Anteil BGF pro Nutzung Baufeld D: abgeleitet aus Anzahl Wohnungen und geschätzten Gewerbeflächen aufgrund olten-suedwest.com

Anteil BGF pro Nutzung übrige Baufelder: eigene Annahmen

Verkaufsfläche pro BGF: Annahme aufgrund "Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Bosserhoff, 2000"

BGF Gastronomie pro Sitzplatz: eigene Annahme

BGF Wohnen pro Wohnung: Angabe Stadt Olten

## Olten SüdWest

### Nutzungsverteilung

#### Szenario 3 - Annahmen 'stadt raum verkehr'

| Baufeld                              |                                     | A      | B      | C      | D      | E      | F      |        | G      |        | H      |        | I       |         | Total          |                |       |       |
|--------------------------------------|-------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|----------------|----------------|-------|-------|
| Gebietstyp                           |                                     | I      | I      | I      | I      | I      | I      | II     | I      | II     | II     | I      | II      | I       | II             | I              | II    | Total |
| BGF Total                            |                                     | 54'000 | 24'000 | 49'500 | 44'500 | 22'000 | 27'500 | 26'000 | 17'000 | 39'000 | 21'500 | 12'000 | 23'000  | 250'500 | 109'500        | <b>360'000</b> |       |       |
| Annahme<br>Anteil BGF<br>pro Nutzung | Dienstleistung kundenintensiv       | 2.0%   | 2.0%   | 2.0%   | -      | 2.0%   | 2.0%   | -      | 2.0%   | -      | -      | -      | 2.0%    | -       | -              | -              | -     | -     |
|                                      | Dienstleistung nicht kundenintensiv | 8.0%   | 8.0%   | 8.0%   | 1.1%   | 8.0%   | 8.0%   | -      | 8.0%   | -      | -      | -      | 8.0%    | -       | -              | -              | -     | -     |
|                                      | Verkauf kundenintensiv              | 2.0%   | 2.0%   | 2.0%   | -      | 2.0%   | 2.0%   | -      | 2.0%   | -      | -      | -      | 2.0%    | -       | -              | -              | -     | -     |
|                                      | Verkauf nicht kundenintensiv        | 2.0%   | 2.0%   | 2.0%   | -      | 2.0%   | 2.0%   | -      | 2.0%   | -      | -      | -      | 2.0%    | -       | -              | -              | -     | -     |
|                                      | Gewerbe                             | 5.0%   | 5.0%   | 5.0%   | -      | 5.0%   | 5.0%   | -      | 5.0%   | -      | -      | -      | 5.0%    | -       | -              | -              | -     | -     |
| BGF pro<br>Nutzung                   | Gastronomie                         | 0.5%   | 0.5%   | 0.5%   | 0.4%   | 0.5%   | 0.5%   | -      | 0.5%   | -      | -      | -      | 0.5%    | -       | -              | -              | -     | -     |
|                                      | Wohnen                              | 80.5%  | 80.5%  | 80.5%  | 98.4%  | 80.5%  | 80.5%  | 100.0% | 80.5%  | 100.0% | 100.0% | 80.5%  | 100.0%  | 80.5%   | 100.0%         | -              | -     | -     |
|                                      | Dienstleistung kundenintensiv       | 1'080  | 480    | 990    | 0      | 440    | 550    | 0      | 340    | 0      | 0      | 240    | 0       | 4'120   | 0              | <b>4'120</b>   | 1.1%  |       |
|                                      | Dienstleistung nicht kundenintensiv | 4'320  | 1'920  | 3'960  | 500    | 1'760  | 2'200  | 0      | 1'360  | 0      | 0      | 960    | 0       | 16'980  | 0              | <b>16'980</b>  | 4.7%  |       |
|                                      | Verkauf kundenintensiv              | 1'080  | 480    | 990    | 0      | 440    | 550    | 0      | 340    | 0      | 0      | 240    | 0       | 4'120   | 0              | <b>4'120</b>   | 1.1%  |       |
|                                      | Verkauf nicht kundenintensiv        | 1'080  | 480    | 990    | 0      | 440    | 550    | 0      | 340    | 0      | 0      | 240    | 0       | 4'120   | 0              | <b>4'120</b>   | 1.1%  |       |
|                                      | Gewerbe                             | 2'700  | 1'200  | 2'475  | 0      | 1'100  | 1'375  | 0      | 850    | 0      | 0      | 600    | 0       | 10'300  | 0              | <b>10'300</b>  | 2.9%  |       |
| Gastronomie                          | 270                                 | 120    | 248    | 200    | 110    | 138    | 0      | 85     | 0      | 0      | 60     | 0      | 1'230   | 0       | <b>1'230</b>   | 0.3%           |       |       |
| Wohnen                               | 43'470                              | 19'320 | 39'848 | 43'800 | 17'710 | 22'138 | 26'000 | 13'685 | 39'000 | 21'500 | 9'660  | 23'000 | 209'630 | 109'500 | <b>319'130</b> |                | 88.6% |       |
| Annahmen<br>Umrechnung               | Verkaufsfläche pro BGF              | 70%    | 70%    | 70%    |        | 70%    | 70%    | 70%    | 70%    | 70%    | 70%    | 70%    | 70%     | 70%     | 70%            | 70%            | 70%   | 70%   |
|                                      | BGF Gastronomie pro Sitzplatz       | 4      | 4      | 4      | 4      | 4      | 4      | 4      | 4      | 4      | 4      | 4      | 4       | 4       | 4              | 4              | 4     | 4     |
| Annahmen<br>Umrechnung               | BGF Wohnen pro Wohnung              | 120    | 120    | 120    | 104    | 120    | 120    | 120    | 120    | 120    | 120    | 120    | 120     | 120     | 120            | 120            | 120   | 120   |
|                                      | Verkaufsfläche kundenintensiv       | 756    | 336    | 693    |        | 308    | 385    | 0      | 238    | 0      | 0      | 168    | 0       | 2'884   | 0              | <b>2'884</b>   |       |       |
|                                      | Verkaufsfläche nicht kundenintensiv | 756    | 336    | 693    |        | 308    | 385    | 0      | 238    | 0      | 0      | 168    | 0       | 2'884   | 0              | <b>2'884</b>   |       |       |
|                                      | Sitzplätze Gastronomie              | 68     | 30     | 62     | 50     | 28     | 34     | 0      | 21     | 0      | 0      | 15     | 0       | 308     | 0              | <b>308</b>     |       |       |
|                                      | Wohnungen                           | 362    | 161    | 332    | 420    | 148    | 184    | 217    | 114    | 325    | 179    | 81     | 192     | 1'802   | 913            | <b>2'714</b>   |       |       |

#### Quellen:

BGF Total: Entwurf Gestaltungsplan Olten SüdWest, 21.12.2017

Anteil BGF pro Nutzung Baufeld D: abgeleitet aus Anzahl Wohnungen und geschätzten Gewerbeflächen aufgrund olten-suedwest.com

Anteil BGF pro Nutzung übrige Baufelder: eigene Annahmen

Verkaufsfläche pro BGF: Annahme aufgrund "Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Bosserhoff, 2000"

BGF Gastronomie pro Sitzplatz: eigene Annahme

BGF Wohnen pro Wohnung: Angabe Stadt Olten

## **2 VERKEHRSERZEUGUNG**

# Olten SüdWest

## Verkehrserzeugung

### Szenario 1 - Annahmen Bericht GSP Näf

| Nutzung                                  | Dienstleistung |        |                      |        |              |        |                     | Verkauf        |        |                      | Gewerbe      |                     | Gastronomie  |           |              |              |                     | Wohnen   |           |          |              |          |               | Total             |              |        |          |          |         |       |         |       |  |  |  |
|--|----------------|--------|----------------------|--------|--------------|--------|---------------------|----------------|--------|----------------------|--------------|---------------------|--------------|-----------|--------------|--------------|---------------------|----------|-----------|----------|--------------|----------|---------------|-------------------|--------------|--------|----------|----------|---------|-------|---------|-------|--|--|--|
|  | kundenintensiv |        | nicht kundenintensiv |        |              | Total  |                     | kundenintensiv |        | nicht kundenintensiv | Total        | Total               |              | Total     |              |              |                     |          | Total     |          |              |          |               |                   |              |        |          |          |         |       |         |       |  |  |  |
| Bereich                                  | Gebietstyp I   |        | Baufeld D            |        | Gebietstyp I |        |                     | Gebietstyp I   |        | Gebietstyp I         | Gebietstyp I | Gebietstyp I        |              | Baufeld D |              | Gebietstyp I |                     |          | Baufeld D |          | Gebietstyp I |          | Gebietstyp II |                   | Total        |        |          |          |         |       |         |       |  |  |  |
| BGF                                      | 1'030          |        | 500                  |        | 67'200       |        |                     | 68'730         |        | 3'090                |              | 270                 | 3'360        | 20'600    |              | 20'600       |                     | 200      |           | 108      |              |          | 308           |                   | 43'800       |        | 113'702  |          | 103'050 |       | 260'552 |       |  |  |  |
| Verkaufsfläche (VF)                      | 2'163          |        |                      |        |              |        |                     | 2'352          |        |                      |              |                     |              |           |              |              |                     |          |           |          |              |          |               |                   |              |        |          |          |         |       |         |       |  |  |  |
| Sitzplätze                               |                |        |                      |        |              |        |                     |                |        |                      |              |                     |              | 50        |              | 27           |                     |          | 77        |          |              |          |               |                   |              |        |          |          |         |       |         |       |  |  |  |
| Wohnungen                                |                |        |                      |        |              |        |                     |                |        |                      |              |                     |              | 420       |              | 948          |                     |          | 859       |          | 2'226        |          |               |                   |              |        |          |          |         |       |         |       |  |  |  |
| BGF pro Bewohner/Beschäftigter           | 40             |        | 40                   |        | 40           |        |                     | 50             |        | 50                   | 60           | 60                  | 60           | 50        |              | 50           |                     |          | 65        |          | 65           |          | 65            |                   |              |        |          |          |         |       |         |       |  |  |  |
| Leerstand                                | 0%             |        | 0%                   |        | 3%           |        |                     | 0%             |        | 0%                   | 0%           | 0%                  | 0%           | 0%        |              | 0%           |                     |          | 3%        |          | 3%           |          | 3%            |                   |              |        |          |          |         |       |         |       |  |  |  |
| Bewohner/Beschäftigte                    | 26             |        | 13                   |        | 1'630        |        |                     | 1'668          |        | 62                   |              | 5                   | 67           | 343       |              | 343          |                     |          | 4         |          | 2            |          |               | 6                 |              | 654    |          | 1'697    |         | 1'538 |         | 3'888 |  |  |  |
| Nutzer                                   | Beschäftigte   | Kunden | Beschäftigte         | Kunden | Beschäftigte | Kunden | Beschäftigte/Kunden | Beschäftigte   | Kunden | Beschäftigte         | Kunden       | Beschäftigte/Kunden | Beschäftigte | Kunden    | Beschäftigte | Kunden       | Beschäftigte/Kunden | Bewohner | Besucher  | Bewohner | Besucher     | Bewohner | Besucher      | Bewohner/Besucher | Beschäftigte | Kunden | Bewohner | Besucher | Total   |       |         |       |  |  |  |
| PP pro 100m² BGF                         | 2.00           | 1.00   | 2.00                 | 0.50   | 2.00         | 0.50   |                     |                |        |                      |              |                     | 1.00         | 0.20      |              |              |                     |          |           |          |              |          |               |                   |              |        |          |          |         |       |         |       |  |  |  |
| PP pro 100m² VF                          |                |        |                      |        |              |        |                     | 2.00           | 8.00   | 1.50                 | 3.50         |                     |              |           |              |              |                     |          |           |          |              |          |               |                   |              |        |          |          |         |       |         |       |  |  |  |
| PP pro Sitzplatz                         |                |        |                      |        |              |        |                     |                |        |                      |              |                     |              |           | 0.05         | 0.15         | 0.05                | 0.15     |           |          |              |          |               |                   |              |        |          |          |         |       |         |       |  |  |  |
| PP pro Wohnung                           |                |        |                      |        |              |        |                     |                |        |                      |              |                     |              |           |              |              |                     |          |           |          |              |          |               |                   |              |        |          |          |         |       |         |       |  |  |  |
| Reduktionsfaktor                         | 20%            | 25%    | 50%                  | 50%    | 20%          | 25%    |                     | 20%            | 25%    | 20%                  | 25%          |                     | 20%          | 25%       | 50%          | 50%          | 20%                 | 25%      |           |          |              |          |               | 0.85              | 0.09         | 1.00   | 0.10     | 1.00     | 0.10    |       |         |       |  |  |  |
| PP                                       | 4              | 3      | 5                    | 1      | 269          | 84     | 366                 | 9              | 43     | 1                    | 2            | 54                  | 41           | 10        | 52           | 1            | 4                   | 0        | 1         | 6        | 357          | 38       | 474           | 47                | 687          | 69     | 1'672    | 330      | 148     | 1'518 | 154     | 2'149 |  |  |  |
| Fahrten pro PP                           | 2.5            | 6.0    | 2.5                  | 5.0    | 2.5          | 5.0    |                     | 2.5            | 10.0   | 2.5                  | 6.0          |                     | 2.5          | 3.5       | 2.5          | 6.0          | 2.5                 | 2.5      | 2.5       | 2.5      | 2.5          | 2.5      |               |                   |              |        |          |          |         |       |         |       |  |  |  |
| Fahrten PW DWV                           | 10             | 15     | 13                   | 6      | 672          | 420    | 1'137               | 22             | 433    | 1                    | 10           | 466                 | 103          | 36        | 139          | 3            | 23                  | 1        | 6         | 32       | 893          | 95       | 1'184         | 118               | 1'718        | 172    | 4'179    | 825      | 949     | 3'794 | 385     | 5'953 |  |  |  |
| Fahrten Güter pro Bewohner/Beschäftigter | 0.10           |        | 0.10                 |        | 0.10         |        |                     | 1.00           |        | 0.50                 |              |                     | 0.50         |           | 0.80         |              | 0.80                |          |           | 0.05     |              | 0.05     |               |                   |              |        |          |          |         |       |         |       |  |  |  |
| Anteil LW                                | 30%            |        | 30%                  |        | 30%          |        |                     | 50%            |        | 50%                  |              |                     | 60%          |           | 40%          |              | 40%                 |          |           | 20%      |              | 20%      |               |                   |              |        |          |          |         |       |         |       |  |  |  |
| Anteil Mehrfachzählung                   | 20%            |        | 20%                  |        | 20%          |        |                     | 0%             |        | 0%                   |              |                     | 0%           |           | 0%           |              | 0%                  |          |           | 20%      |              | 20%      |               |                   |              |        |          |          |         |       |         |       |  |  |  |
| Fahrten LW DWV                           | 1              |        | 0                    |        | 39           |        | 40                  | 31             |        | 1                    |              | 32                  | 103          |           | 103          |              | 1                   |          | 2         | 5        |              | 14       |               | 12                |              | 31     | 177      |          | 31      |       | 208     |       |  |  |  |
| Fahrten Li DWV                           | 1              |        | 1                    |        | 91           |        | 93                  | 31             |        | 1                    |              | 32                  | 69           |           | 69           |              | 2                   |          | 3         | 21       |              | 54       |               | 49                |              | 124    | 197      |          | 124     |       | 322     |       |  |  |  |
| Fahrten Total DWV                        | 28             |        | 20                   |        | 1'222        |        | 1'270               | 516            |        | 14                   |              | 530                 | 311          |           | 311          |              | 29                  |          | 37        | 1'013    |              | 1'371    |               | 1'951             |              | 4'335  |          |          |         |       | 6'483   |       |  |  |  |
| Anteil ASP PW Quellverkehr               | 15%            | 11%    | 15%                  | 15%    | 15%          | 15%    |                     | 8%             | 11%    | 8%                   | 11%          |                     | 15%          | 15%       | 8%           | 11%          | 8%                  | 11%      |           | 5%       | 8%           | 5%       | 8%            | 5%                | 8%           |        |          |          |         |       |         |       |  |  |  |
| Anteil ASP PW Zielverkehr                | 3%             | 11%    | 3%                   | 3%     | 3%           | 3%     |                     | 3%             | 11%    | 3%                   | 11%          |                     | 1%           | 1%        | 3%           | 11%          | 3%                  | 11%      |           | 15%      | 12%          | 15%      | 12%           | 15%               | 12%          |        |          |          |         |       |         |       |  |  |  |
| Anteil ASP LW Quellverkehr               | 4%             |        | 4%                   |        | 4%           |        |                     | 4%             |        | 4%                   |              |                     | 4%           |           | 4%           |              | 4%                  |          |           | 4%       |              | 4%       |               |                   |              |        |          |          |         |       |         |       |  |  |  |
| Anteil ASP LW Zielverkehr                | 4%             |        | 4%                   |        | 4%           |        |                     | 4%             |        | 4%                   |              |                     | 4%           |           | 4%           |              | 4%                  |          |           | 4%       |              | 4%       |               |                   |              |        |          |          |         |       |         |       |  |  |  |
| Anteil ASP Li Quellverkehr               | 7%             |        | 7%                   |        | 7%           |        |                     | 7%             |        | 7%                   |              |                     | 7%           |           | 7%           |              | 7%                  |          |           | 7%       |              | 7%       |               |                   |              |        |          |          |         |       |         |       |  |  |  |
| Anteil ASP Li Zielverkehr                | 7%             |        | 7%                   |        | 7%           |        |                     | 7%             |        | 7%                   |              |                     | 7%           |           | 7%           |              | 7%                  |          |           | 7%       |              | 7%       |               |                   |              |        |          |          |         |       |         |       |  |  |  |
| ASP PW Quellverkehr                      | 1              | 1      | 1                    | 0      | 50           | 32     | 85                  | 1              | 24     | 0                    | 1            | 25                  | 8            | 3         | 10           | 0            | 1                   | 0        | 0         | 22       | 4            | 30       | 5             | 43                | 7            | 110    | 61       | 61       | 95      | 15    | 233     |       |  |  |  |
| ASP PW Zielverkehr                       | 0              | 1      | 0                    | 0      | 10           | 6      | 18                  | 0              | 24     | 0                    | 1            | 25                  | 1            | 0         | 1            | 0            | 1                   | 0        | 0         | 67       | 6            | 89       | 7             | 129               | 10           | 308    | 11       | 33       | 285     | 23    | 352     |       |  |  |  |
| ASP LW Quellverkehr                      | 0.0            |        | 0.0                  |        | 0.8          |        | 1                   | 0.6            |        | 0.0                  |              | 1                   | 2.1          |           | 2            | 0.0          |                     | 0.0      | 0         | 0.1      |              | 0.3      |               | 0.2               |              | 1      | 4        |          | 1       |       | 4       |       |  |  |  |
| ASP LW Zielverkehr                       | 0.0            |        | 0.0                  |        | 0.8          |        | 1                   | 0.6            |        | 0.0                  |              | 1                   | 2.1          |           | 2            | 0.0          |                     | 0.0      | 0         | 0.1      |              | 0.3      |               | 0.2               |              | 1      | 4        |          | 1       |       | 4       |       |  |  |  |
| ASP Li Quellverkehr                      | 0.1            |        | 0.0                  |        | 3.2          |        | 3                   | 1.1            |        | 0.0                  |              | 1                   | 2.4          |           | 2            | 0.1          |                     | 0.0      | 0         | 0.7      |              | 1.9      |               | 1.7               |              | 4      | 7        |          | 4       |       | 11      |       |  |  |  |
| ASP Li Zielverkehr                       | 0.1            |        | 0.0                  |        | 3.2          |        | 3                   | 1.1            |        | 0.0                  |              | 1                   | 2.4          |           | 2            | 0.1          |                     | 0.0      | 0         | 0.7      |              | 1.9      |               | 1.7               |              | 4      | 7        |          | 4       |       | 11      |       |  |  |  |
| ASP Total Quellverkehr                   | 2              |        | 1                    |        | 86           |        | 89                  | 26             |        | 1                    |              | 27                  | 15           |           | 15           |              | 1                   |          | 0         | 27       |              | 37       |               | 52                |              | 115    |          |          |         |       | 248     |       |  |  |  |
| ASP Total Zielverkehr                    | 1              |        | 0                    |        | 20           |        | 22                  | 26             |        | 1                    |              | 26                  | 5            |           | 5            |              | 1                   |          | 0         | 73       |              | 98       |               | 141               |              | 313    |          |          |         |       | 368     |       |  |  |  |

#### Quellen:

BGF pro Beschäftigter Dienstleistung: Gestaltungsplan Olten Südwest - Versorgungseinrichtungen und Infrastruktur, GSP, 2011

BGF pro Beschäftigter Verkauf/Gewerbe/Gastronomie: Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Bosserhoff, 2000

BGF pro Bewohner: 47m² Wohnfläche, Wohnfläche/BGF = 72% gemäss Gestaltungsplan Olten Südwest - Versorgungseinrichtungen und Infrastruktur, GSP, 2011

Leerstand: Annahme L. Schmid, Stadt Olten

Fahrten Güter pro Bewohner/Beschäftigter: Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Bosserhoff, 2000

Fahrten Bus: 14h mit 15min-Takt, 5h mit 30min-Takt

Anteil LW: Annahme aufgrund "Gesetzmässigkeiten des Anlieferverkehrs, SVI, 2008"

Anteil Mehrfachzählung: z.B. Post, Entsorgung etc., eigene Annahme

Anteil ASP PW Bewohner: Verkehrsaufkommen von Wohnnutzungen, VSS, 2017

Anteil ASP PW Besucher: Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Bosserhoff, 2000

Anteil ASP PW übrige: Annahme aufgrund "SN 640 283 Verkehrsaufkommen von Nicht-Wohnnutzung, VSS, 2013"

Anteil ASP LW/Li: Gesetzmässigkeiten des Anlieferverkehrs, SVI, 2008



# Olten SüdWest

## Verkehrserzeugung

### Szenario 3 - Annahmen 'stadt raum verkehr'

| Nutzung                                  | Dienstleistung |        |                      |        |              |        |                     | Verkauf        |        |                      | Gewerbe      |                     |              | Gastronomie |                     |              |        |              | Wohnen    |                     |              |          |               |          | Total    |          |                   |              |        |          |          |         |       |     |  |       |  |       |  |
|--|----------------|--------|----------------------|--------|--------------|--------|---------------------|----------------|--------|----------------------|--------------|---------------------|--------------|-------------|---------------------|--------------|--------|--------------|-----------|---------------------|--------------|----------|---------------|----------|----------|----------|-------------------|--------------|--------|----------|----------|---------|-------|-----|--|-------|--|-------|--|
|  | kundenintensiv |        | nicht kundenintensiv |        | Total        |        |                     | kundenintensiv |        | nicht kundenintensiv | Total        | Total               |              |             | Total               |              |        |              |           | Total               |              |          |               |          |          |          |                   |              |        |          |          |         |       |     |  |       |  |       |  |
| Bereich                                  | Gebietstyp I   |        | Baufeld 4            |        | Gebietstyp I |        |                     | Gebietstyp I   |        | Gebietstyp I         | Gebietstyp I |                     |              | Baufeld 4   |                     | Gebietstyp I |        |              | Baufeld 4 |                     | Gebietstyp I |          | Gebietstyp II |          |          |          |                   |              |        |          |          |         |       |     |  |       |  |       |  |
| BGF m <sup>2</sup>                       | 4'120          |        | 500                  |        | 16'480       |        |                     | 21'100         |        | 4'120                |              | 4'120               | 8'240        | 10'300      |                     |              | 10'300 |              | 200       |                     | 1'030        |          |               | 1'230    |          | 43'800   |                   | 165'830      |        | 109'500  |          | 319'130 |       |     |  |       |  |       |  |
| Verkaufsfläche (VF) m <sup>2</sup>       |                |        |                      |        |              |        |                     |                |        |                      |              |                     |              |             |                     |              |        |              |           |                     |              |          |               |          |          |          |                   |              |        |          |          |         |       |     |  |       |  |       |  |
| Sitzplätze                               |                |        |                      |        |              |        |                     |                |        |                      |              |                     |              |             |                     |              |        |              |           |                     |              |          |               |          |          |          |                   |              |        |          |          |         |       |     |  |       |  |       |  |
| Wohnungen                                |                |        |                      |        |              |        |                     |                |        |                      |              |                     |              |             |                     |              |        |              |           |                     |              |          |               |          |          |          |                   |              |        |          |          |         |       |     |  |       |  |       |  |
| BGF pro Bewohner/Beschäftigter           | 40             |        | 40                   |        | 40           |        |                     | 50             |        | 50                   | 60           |                     |              | 50          |                     | 50           |        |              | 65        |                     | 65           |          | 65            |          | 2'714    |          |                   |              |        |          |          |         |       |     |  |       |  |       |  |
| Leerstand                                | 0%             |        | 0%                   |        | 3%           |        |                     | 0%             |        | 0%                   | 0%           |                     |              | 0%          |                     | 0%           |        |              | 3%        |                     | 3%           |          | 3%            |          | 3%       |          | 3%                |              | 3%     |          | 3%       |         |       |     |  |       |  |       |  |
| Bewohner/Beschäftigte                    | 103            |        | 13                   |        | 400          |        |                     | 515            |        | 82                   |              | 82                  | 165          | 172         |                     |              | 172    |              | 4         |                     | 21           |          |               | 25       |          | 654      |                   | 2'475        |        | 1'634    |          | 4'762   |       | 876 |  | 4'762 |  | 5'639 |  |
| Nutzer                                   | Beschäftigte   | Kunden | Beschäftigte         | Kunden | Beschäftigte | Kunden | Beschäftigte/Kunden | Beschäftigte   | Kunden | Beschäftigte         | Kunden       | Beschäftigte/Kunden | Beschäftigte | Kunden      | Beschäftigte/Kunden | Beschäftigte | Kunden | Beschäftigte | Kunden    | Beschäftigte/Kunden | Bewohner     | Besucher | Bewohner      | Besucher | Bewohner | Besucher | Bewohner/Besucher | Beschäftigte | Kunden | Bewohner | Besucher | Total   |       |     |  |       |  |       |  |
| PP pro 100m <sup>2</sup> BGF             | 2.00           | 1.00   | 2.00                 | 0.50   | 2.00         | 0.50   |                     |                |        |                      |              |                     | 1.00         | 0.20        |                     |              |        |              |           |                     |              |          |               |          |          |          |                   |              |        |          |          |         |       |     |  |       |  |       |  |
| PP pro 100m <sup>2</sup> VF              |                |        |                      |        |              |        |                     | 2.00           | 8.00   | 1.50                 | 3.50         |                     |              |             |                     |              |        |              |           |                     |              |          |               |          |          |          |                   |              |        |          |          |         |       |     |  |       |  |       |  |
| PP pro Sitzplatz                         |                |        |                      |        |              |        |                     |                |        |                      |              |                     |              |             |                     |              |        |              |           |                     |              |          |               |          |          |          |                   |              |        |          |          |         |       |     |  |       |  |       |  |
| PP pro Wohnung                           |                |        |                      |        |              |        |                     |                |        |                      |              |                     |              |             |                     |              |        |              |           |                     |              |          |               |          |          |          |                   |              |        |          |          |         |       |     |  |       |  |       |  |
| Reduktionsfaktor                         | 20%            | 25%    | 50%                  | 50%    | 20%          | 25%    |                     | 20%            | 25%    | 20%                  | 25%          |                     | 20%          | 25%         | 50%                 | 50%          | 20%    | 25%          |           | 100%                | 100%         | 50%      | 50%           | 80%      | 80%      |          |                   |              |        |          |          |         |       |     |  |       |  |       |  |
| PP                                       | 16             | 10     | 5                    | 1      | 66           | 21     | 120                 | 12             | 58     | 9                    | 25           | 103                 | 21           | 5           | 26                  | 1            | 4      | 3            | 10        | 17                  | 357          | 38       | 691           | 69       | 730      | 73       | 1'958             | 132          | 134    | 1'778    | 180      | 2'223   |       |     |  |       |  |       |  |
| Fahrten pro PP                           | 2.5            | 6.0    | 2.5                  | 5.0    | 2.5          | 5.0    |                     | 2.5            | 10.0   | 2.5                  | 6.0          |                     | 2.5          | 3.5         |                     | 2.5          | 6.0    | 2.5          | 6.0       | 2.5                 | 2.5          | 2.5      | 2.5           | 2.5      |          |          |                   |              |        |          |          |         |       |     |  |       |  |       |  |
| Fahrten PW DWV                           | 41             | 62     | 13                   | 6      | 165          | 103    | 390                 | 29             | 577    | 22                   | 151          | 779                 | 52           | 18          | 70                  | 3            | 23     | 6            | 58        | 90                  | 893          | 95       | 1'727         | 173      | 1'825    | 183      | 4'895             | 330          | 998    | 4'445    | 450      | 6'222   |       |     |  |       |  |       |  |
| Fahrten Güter pro Bewohner/Beschäftigter | 0.10           |        | 0.10                 |        | 0.10         |        |                     | 1.00           |        | 0.50                 |              |                     | 0.50         |             |                     | 0.80         |        | 0.80         |           | 0.05                |              | 0.05     |               | 0.05     |          |          |                   |              |        |          |          |         |       |     |  |       |  |       |  |
| Anteil LW                                | 30%            |        | 30%                  |        | 30%          |        |                     | 50%            |        | 50%                  |              |                     | 60%          |             |                     | 40%          |        | 40%          |           | 20%                 |              | 20%      |               | 20%      |          |          |                   |              |        |          |          |         |       |     |  |       |  |       |  |
| Anteil Mehrfachzählung                   | 20%            |        | 20%                  |        | 20%          |        |                     | 0%             |        | 0%                   |              |                     | 0%           |             |                     | 0%           |        | 0%           |           | 20%                 |              | 20%      |               | 20%      |          |          |                   |              |        |          |          |         |       |     |  |       |  |       |  |
| Fahrten LW DWV                           | 2              |        | 0                    |        | 10           |        | 12                  | 41             |        | 21                   |              | 62                  | 52           |             | 52                  | 1            |        | 7            |           | 8                   | 5            |          | 20            |          | 38       | 134      |                   | 38           |        |          |          |         | 172   |     |  |       |  |       |  |
| Fahrten Li DWV                           | 6              |        | 1                    |        | 22           |        | 29                  | 41             |        | 21                   |              | 62                  | 34           |             | 34                  | 2            |        | 10           |           | 12                  | 21           |          | 79            |          | 152      | 137      |                   | 152          |        |          |          |         | 289   |     |  |       |  |       |  |
| Fahrten Total DWV                        | 111            |        | 20                   |        | 300          |        | 431                 | 688            |        | 214                  |              | 902                 | 155          |             | 155                 | 29           |        | 81           |           | 110                 | 1'013        |          | 1'999         |          | 2'073    | 5'085    |                   |              |        |          |          |         | 6'683 |     |  |       |  |       |  |
| Anteil ASP PW Quellverkehr               | 15%            | 11%    | 15%                  | 15%    | 15%          | 15%    |                     | 8%             | 11%    | 8%                   | 11%          |                     | 15%          | 15%         |                     | 8%           | 11%    | 8%           | 11%       | 5%                  | 8%           | 5%       | 8%            | 5%       | 8%       |          |                   |              |        |          |          |         |       |     |  |       |  |       |  |
| Anteil ASP PW Zielverkehr                | 3%             | 11%    | 3%                   | 3%     | 3%           | 3%     |                     | 3%             | 11%    | 3%                   | 11%          |                     | 1%           | 1%          |                     | 3%           | 11%    | 3%           | 11%       | 15%                 | 12%          | 15%      | 12%           | 15%      | 12%      |          |                   |              |        |          |          |         |       |     |  |       |  |       |  |
| Anteil ASP LW Quellverkehr               | 4%             |        | 4%                   |        | 4%           |        |                     | 4%             |        | 4%                   |              |                     | 4%           |             |                     | 4%           |        | 4%           |           | 4%                  |              | 4%       |               | 4%       |          |          |                   |              |        |          |          |         |       |     |  |       |  |       |  |
| Anteil ASP LW Zielverkehr                | 4%             |        | 4%                   |        | 4%           |        |                     | 4%             |        | 4%                   |              |                     | 4%           |             |                     | 4%           |        | 4%           |           | 4%                  |              | 4%       |               | 4%       |          |          |                   |              |        |          |          |         |       |     |  |       |  |       |  |
| Anteil ASP Li Quellverkehr               | 7%             |        | 7%                   |        | 7%           |        |                     | 7%             |        | 7%                   |              |                     | 7%           |             |                     | 7%           |        | 7%           |           | 7%                  |              | 7%       |               | 7%       |          |          |                   |              |        |          |          |         |       |     |  |       |  |       |  |
| Anteil ASP Li Zielverkehr                | 7%             |        | 7%                   |        | 7%           |        |                     | 7%             |        | 7%                   |              |                     | 7%           |             |                     | 7%           |        | 7%           |           | 7%                  |              | 7%       |               | 7%       |          |          |                   |              |        |          |          |         |       |     |  |       |  |       |  |
| ASP PW Quellverkehr                      | 3              | 3      | 1                    | 0      | 12           | 8      | 28                  | 1              | 32     | 1                    | 8            | 42                  | 4            | 1           | 5                   | 0            | 1      | 0            | 3         | 5                   | 22           | 4        | 43            | 7        | 46       | 7        | 129               | 23           | 57     | 111      | 18       | 209     |       |     |  |       |  |       |  |
| ASP PW Zielverkehr                       | 1              | 3      | 0                    | 0      | 2            | 2      | 8                   | 0              | 32     | 0                    | 8            | 41                  | 0            | 0           | 0                   | 0            | 1      | 0            | 3         | 5                   | 67           | 6        | 130           | 10       | 137      | 11       | 360               | 4            | 50     | 333      | 27       | 414     |       |     |  |       |  |       |  |
| ASP LW Quellverkehr                      | 0.0            |        | 0.0                  |        | 0.2          |        | 0                   | 0.8            |        | 0.4                  |              | 1                   | 1.0          |             | 1                   | 0.0          |        | 0.1          |           | 0                   | 0.1          |          | 0.4           |          | 0.3      | 1        | 3                 |              | 1      |          |          |         | 3     |     |  |       |  |       |  |
| ASP LW Zielverkehr                       | 0.0            |        | 0.0                  |        | 0.2          |        | 0                   | 0.8            |        | 0.4                  |              | 1                   | 1.0          |             | 1                   | 0.0          |        | 0.1          |           | 0                   | 0.1          |          | 0.4           |          | 0.3      | 1        | 3                 |              | 1      |          |          |         | 3     |     |  |       |  |       |  |
| ASP Li Quellverkehr                      | 0.2            |        | 0.0                  |        | 0.8          |        | 1                   | 1.4            |        | 0.7                  |              | 2                   | 1.2          |             | 1                   | 0.1          |        | 0.3          |           | 0                   | 0.7          |          | 2.8           |          | 1.8      | 5        | 5                 |              | 5      |          |          |         | 10    |     |  |       |  |       |  |
| ASP Li Zielverkehr                       | 0.2            |        | 0.0                  |        | 0.8          |        | 1                   | 1.4            |        | 0.7                  |              | 2                   | 1.2          |             | 1                   | 0.1          |        | 0.3          |           | 0                   | 0.7          |          | 2.8           |          | 1.8      | 5        | 5                 |              | 5      |          |          |         | 10    |     |  |       |  |       |  |
| ASP Total Quellverkehr                   | 7              |        | 1                    |        | 21           |        | 29                  | 35             |        | 10                   |              | 45                  | 7            |             | 7                   | 1            |        | 4            |           | 5                   | 27           |          | 53            |          | 55       | 135      |                   |              |        |          |          |         | 223   |     |  |       |  |       |  |
| ASP Total Zielverkehr                    | 4              |        | 0                    |        | 5            |        | 10                  | 34             |        | 10                   |              | 44                  | 3            |             | 3                   | 1            |        | 4            |           | 5                   | 73           |          | 143           |          | 150      | 366      |                   |              |        |          |          |         | 428   |     |  |       |  |       |  |

#### Quellen:

BGF pro Beschäftigter Dienstleistung: Gestaltungsplan Olten Südwest - Versorgungseinrichtungen und Infrastruktur, GSP, 2011

BGF pro Beschäftigter Verkauf/Gewerbe/Gastronomie: Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Bosserhoff, 2000

BGF pro Bewohner: 47m<sup>2</sup> Wohnfläche, Wohnfläche/BGF = 72% gemäss Gestaltungsplan Olten Südwest - Versorgungseinrichtungen und Infrastruktur, GSP, 2011

Leerstand: Annahme L. Schmid, Stadt Olten

Fahrten Güter pro Bewohner/Beschäftigter: Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Bosserhoff, 2000

Fahrten Bus: 14h mit 15min-Takt, 5h mit 30min-Takt

Anteil LW: Annahme aufgrund "Gesetzmässigkeiten des Anlieferverkehrs, SVI, 2008"

Anteil Mehrfachzählung: z.B. Post, Entsorgung etc., eigene Annahme

Anteil ASP PW Bewohner: Verkehrsaufkommen von Wohnnutzungen, VSS, 2017

Anteil ASP PW Besucher: Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Bosserhoff, 2000

Anteil ASP PW übrige: Annahme aufgrund "SN 640 283 Verkehrsaufkommen von Nicht-Wohnnutzung, VSS, 2013"

Anteil ASP LW/Li: Gesetzmässigkeiten des Anlieferverkehrs, SVI, 2008

# Olten SüdWest

## Verkehrserzeugung

### Szenario 2 mit alter Parkplatzberechnung gemäss Mobilitätskonzept 2012 - mittlere Nutzungsverteilung

| Nutzung                                  | Dienstleistung |        |                      |        |              |        |                     | Verkauf        |        |                      | Gewerbe      |                     |              | Gastronomie |                     |              |        |                     | Wohnen       |        |              |        |                     |          | Total    |          |          |          |          |                   |              |              |          |          |              |            |
|--|----------------|--------|----------------------|--------|--------------|--------|---------------------|----------------|--------|----------------------|--------------|---------------------|--------------|-------------|---------------------|--------------|--------|---------------------|--------------|--------|--------------|--------|---------------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|-------------------|--------------|--------------|----------|----------|--------------|------------|
|  | kundenintensiv |        | nicht kundenintensiv |        |              | Total  |                     | kundenintensiv |        | nicht kundenintensiv | Total        | Total               |              |             | Total               |              |        |                     |              | Total  |              |        |                     |          |          |          |          |          |          |                   |              |              |          |          |              |            |
| Bereich                                  | Gebietstyp I   |        | Baufeld D            |        | Gebietstyp I |        |                     | Gebietstyp I   |        | Gebietstyp I         | Gebietstyp I |                     |              | Baufeld D   |                     | Gebietstyp I |        |                     | Baufeld D    |        | Gebietstyp I |        | Gebietstyp II       |          | Total    |          |          |          |          |                   |              |              |          |          |              |            |
| BGF m <sup>2</sup>                       | 2'305          |        | 500                  |        | 46'600       |        |                     | 49'405         |        | 3'728                |              | 2'550               | 6'278        | 16'480      |                     |              | 16'480 |                     | 200          |        | 638          |        |                     | 838      |          | 43'800   |          | 133'700  |          | 109'500           |              | 287'000      |          |          |              |            |
| Verkaufsfläche (VF) m <sup>2</sup>       |                |        |                      |        |              |        |                     |                |        |                      |              |                     |              |             |                     |              |        |                     |              |        |              |        |                     |          |          |          |          |          |          |                   |              |              |          |          |              |            |
| Sitzplätze                               |                |        |                      |        |              |        |                     |                |        |                      |              |                     |              |             |                     |              |        |                     |              |        |              |        |                     |          |          |          |          |          |          |                   |              |              |          |          |              |            |
| Wohnungen                                |                |        |                      |        |              |        |                     |                |        |                      |              |                     |              |             |                     |              |        |                     |              |        |              |        |                     |          |          |          |          |          |          |                   |              |              |          |          |              |            |
| BGF pro Bewohner/Beschäftigter           | 40             |        | 40                   |        | 40           |        |                     | 50             |        | 50                   | 60           | 60                  | 50           |             |                     | 50           |        | 50                  |              | 65     |              |        | 65                  |          | 65       |          | 2'447    |          |          |                   |              |              |          |          |              |            |
| Leerstand                                | 0%             |        | 0%                   |        | 3%           |        |                     | 0%             |        | 0%                   | 0%           | 0%                  | 0%           |             |                     | 0%           |        | 0%                  |              | 3%     |              |        | 3%                  |          | 3%       |          | 3%       |          |          |                   |              |              |          |          |              |            |
| Bewohner/Beschäftigte                    | 58             |        | 13                   |        | 1'130        |        |                     | 1'200          |        | 75                   |              | 51                  | 126          | 275         |                     |              | 275    |                     | 4            |        | 13           |        |                     | 17       |          | 654      |          | 1'995    |          | 1'634             |              | 4'283        |          |          |              |            |
| Nutzer                                   | Beschäftigte   | Kunden | Beschäftigte         | Kunden | Beschäftigte | Kunden | Beschäftigte/Kunden | Beschäftigte   | Kunden | Beschäftigte         | Kunden       | Beschäftigte/Kunden | Beschäftigte | Kunden      | Beschäftigte/Kunden | Beschäftigte | Kunden | Beschäftigte/Kunden | Beschäftigte | Kunden | Beschäftigte | Kunden | Beschäftigte/Kunden | Bewohner | Besucher | Bewohner | Besucher | Bewohner | Besucher | Bewohner/Besucher | Beschäftigte | Kunden       | Bewohner | Besucher | Total        |            |
| PP pro 100m <sup>2</sup> BGF             | 2.00           | 1.00   | 2.00                 | 0.50   | 2.00         | 0.50   |                     |                |        |                      |              |                     | 1.00         | 0.20        |                     |              |        |                     |              |        |              |        |                     |          |          |          |          |          |          |                   |              |              |          |          |              |            |
| PP pro 100m <sup>2</sup> VF              |                |        |                      |        |              |        |                     | 2.00           | 8.00   | 1.50                 | 3.50         |                     |              |             |                     |              |        |                     |              |        |              |        |                     |          |          |          |          |          |          |                   |              |              |          |          |              |            |
| PP pro Sitzplatz                         |                |        |                      |        |              |        |                     |                |        |                      |              |                     |              |             |                     |              |        |                     |              |        |              |        |                     |          |          |          |          |          |          |                   |              |              |          |          |              |            |
| PP pro Wohnung                           |                |        |                      |        |              |        |                     |                |        |                      |              |                     |              |             |                     |              |        |                     |              |        |              |        |                     |          |          |          |          |          |          |                   |              |              |          |          |              |            |
| Reduktionsfaktor                         | 50%            | 50%    | 50%                  | 50%    | 50%          | 50%    |                     | 50%            | 50%    | 50%                  | 50%          |                     | 50%          | 50%         | 50%                 | 50%          |        | 50%                 | 50%          | 50%    | 50%          |        | 0.85                | 0.09     | 0.85     | 0.09     | 0.85     | 0.09     |          |                   |              |              |          |          |              |            |
| PP                                       | 23             | 12     | 5                    | 1      | 466          | 117    | 623                 | 26             | 104    | 13                   | 31           | 175                 | 82           | 16          | 99                  | 1            | 4      | 4                   | 12           | 21     | 357          | 38     | 947                 | 100      | 776      | 82       | 2'300    | 621      | 297      | 2'080             | 220          | <b>3'218</b> |          |          |              |            |
| Fahrten pro PP                           | 2.5            | 6.0    | 2.5                  | 5.0    | 2.5          | 5.0    |                     | 2.5            | 10.0   | 2.5                  | 6.0          |                     | 2.5          | 3.5         |                     | 2.5          | 6.0    | 2.5                 | 6.0          |        | 2.5          | 2.5    | 2.5                 | 2.5      | 2.5      | 2.5      |          |          |          |                   |              |              |          |          |              |            |
| Fahrten PW DWV                           | 58             | 69     | 13                   | 6      | 1'165        | 583    | 1'893               | 65             | 1'044  | 33                   | 187          | 1'330               | 206          | 58          | 264                 | 3            | 23     | 10                  | 72           | 107    | 893          | 95     | 2'368               | 251      | 1'939    | 205      | 5'750    | 1'553    | 2'041    | 5'199             | 551          | <b>9'344</b> |          |          |              |            |
| Fahrten Güter pro Bewohner/Beschäftigter | 0.10           |        | 0.10                 |        | 0.10         |        |                     | 1.00           |        | 0.50                 |              |                     | 0.50         |             |                     | 0.80         |        | 0.80                |              |        | 0.05         |        | 0.05                |          | 0.05     |          |          |          |          |                   |              |              |          |          |              |            |
| Anteil LW                                | 30%            |        | 30%                  |        | 30%          |        |                     | 50%            |        | 50%                  |              |                     | 60%          |             |                     | 40%          |        | 40%                 |              |        | 20%          |        | 20%                 |          | 20%      |          |          |          |          |                   |              |              |          |          |              |            |
| Anteil Mehrfachzählung                   | 20%            |        | 20%                  |        | 20%          |        |                     | 0%             |        | 0%                   |              |                     | 0%           |             |                     | 0%           |        | 0%                  |              |        | 20%          |        | 20%                 |          | 20%      |          |          |          |          |                   |              |              |          |          |              |            |
| Fahrten LW DWV                           | 1              |        | 0                    |        | 27           |        | 29                  | 37             |        | 13                   |              | 50                  | 82           |             | 82                  | 1            |        | 4                   |              | 5      | 5            |        | 16                  |          | 13       |          | 34       | 167      |          | 34                |              |              |          |          | <b>201</b>   |            |
| Fahrten Li DWV                           | 3              |        | 1                    |        | 63           |        | 67                  | 37             |        | 13                   |              | 50                  | 55           |             | 55                  | 2            |        | 6                   |              | 8      | 21           |        | 64                  |          | 52       |          | 137      | 180      |          | 137               |              |              |          |          | <b>317</b>   |            |
| Fahrten Total DWV                        | 131            |        | 20                   |        | 1'838        |        | 1'989               | 1'183          |        | 246                  |              | 1'430               | 401          |             | 401                 | 29           |        | 92                  |              | 121    | 1'013        |        | 2'698               |          | 2'210    |          | 5'921    |          |          |                   |              |              |          |          | <b>9'862</b> |            |
| Anteil ASP PW Quellverkehr               | 15%            | 11%    | 15%                  | 15%    | 15%          | 15%    |                     | 8%             | 11%    | 8%                   | 11%          |                     | 15%          | 15%         |                     | 8%           | 11%    | 8%                  | 11%          |        | 5%           | 8%     | 5%                  | 8%       | 5%       | 8%       |          |          |          |                   |              |              |          |          |              |            |
| Anteil ASP PW Zielverkehr                | 3%             | 11%    | 3%                   | 3%     | 3%           | 3%     |                     | 3%             | 11%    | 3%                   | 11%          |                     | 1%           | 1%          |                     | 3%           | 11%    | 3%                  | 11%          |        | 15%          | 12%    | 15%                 | 12%      | 15%      | 12%      |          |          |          |                   |              |              |          |          |              |            |
| Anteil ASP LW Quellverkehr               | 4%             |        | 4%                   |        | 4%           |        |                     | 4%             |        | 4%                   |              |                     | 4%           |             |                     | 4%           |        | 4%                  |              |        | 4%           |        | 4%                  |          | 4%       |          |          |          |          |                   |              |              |          |          |              |            |
| Anteil ASP LW Zielverkehr                | 4%             |        | 4%                   |        | 4%           |        |                     | 4%             |        | 4%                   |              |                     | 4%           |             |                     | 4%           |        | 4%                  |              |        | 4%           |        | 4%                  |          | 4%       |          |          |          |          |                   |              |              |          |          |              |            |
| Anteil ASP Li Quellverkehr               | 7%             |        | 7%                   |        | 7%           |        |                     | 7%             |        | 7%                   |              |                     | 7%           |             |                     | 7%           |        | 7%                  |              |        | 7%           |        | 7%                  |          | 7%       |          |          |          |          |                   |              |              |          |          |              |            |
| Anteil ASP Li Zielverkehr                | 7%             |        | 7%                   |        | 7%           |        |                     | 7%             |        | 7%                   |              |                     | 7%           |             |                     | 7%           |        | 7%                  |              |        | 7%           |        | 7%                  |          | 7%       |          |          |          |          |                   |              |              |          |          |              |            |
| ASP PW Quellverkehr                      | 4              | 4      | 1                    | 0      | 87           | 44     | 141                 | 3              | 57     | 1                    | 10           | 72                  | 15           | 4           | 20                  | 0            | 1      | 0                   | 4            | 6      | 22           | 4      | 59                  | 10       | 48       | 8        | 152      | 113      | 125      | 130               | 22           | <b>390</b>   |          |          |              |            |
| ASP PW Zielverkehr                       | 1              | 4      | 0                    | 0      | 17           | 9      | 31                  | 1              | 57     | 1                    | 10           | 69                  | 1            | 0           | 1                   | 0            | 1      | 0                   | 4            | 5      | 67           | 6      | 178                 | 15       | 145      | 12       | 423      | 21       | 86       | 390               | 33           | <b>530</b>   |          |          |              |            |
| ASP LW Quellverkehr                      | 0.0            |        | 0.0                  |        | 0.5          |        | 1                   | 0.7            |        | 0.3                  |              | 1                   | 1.6          |             | 2                   | 0.0          |        | 0.1                 |              | 0      | 0.1          |        | 0.3                 |          | 0.3      |          | 1        | 3        |          | 1                 |              |              |          |          | <b>4</b>     |            |
| ASP LW Zielverkehr                       | 0.0            |        | 0.0                  |        | 0.5          |        | 1                   | 0.7            |        | 0.3                  |              | 1                   | 1.6          |             | 2                   | 0.0          |        | 0.1                 |              | 0      | 0.1          |        | 0.3                 |          | 0.3      |          | 1        | 3        |          | 1                 |              |              |          |          | <b>4</b>     |            |
| ASP Li Quellverkehr                      | 0.1            |        | 0.0                  |        | 2.2          |        | 2                   | 1.3            |        | 0.4                  |              | 2                   | 1.9          |             | 2                   | 0.1          |        | 0.2                 |              | 0      | 0.7          |        | 2.2                 |          | 1.8      |          | 5        | 6        |          | 5                 |              |              |          |          | <b>11</b>    |            |
| ASP Li Zielverkehr                       | 0.1            |        | 0.0                  |        | 2.2          |        | 2                   | 1.3            |        | 0.4                  |              | 2                   | 1.9          |             | 2                   | 0.1          |        | 0.2                 |              | 0      | 0.7          |        | 2.2                 |          | 1.8      |          | 5        | 6        |          | 5                 |              |              |          |          | <b>11</b>    |            |
| ASP Total Quellverkehr                   | 8              |        | 1                    |        | 134          |        | 144                 | 62             |        | 12                   |              | 74                  | 23           |             | 23                  | 1            |        | 5                   |              | 6      | 27           |        | 72                  |          | 59       |          | 157      |          |          |                   |              |              |          |          | <b>405</b>   |            |
| ASP Total Zielverkehr                    | 5              |        | 0                    |        | 29           |        | 34                  | 60             |        | 12                   |              | 72                  | 5            |             | 5                   | 1            |        | 4                   |              | 6      | 73           |        | 195                 |          | 160      |          | 428      |          |          |                   |              |              |          |          |              | <b>545</b> |

#### Quellen:

BGF pro Beschäftigter Dienstleistung: Gestaltungsplan Olten Südwest - Versorgungseinrichtungen und Infrastruktur, GSP, 2011

BGF pro Beschäftigter Verkauf/Gewerbe/Gastronomie: Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Bosserhoff, 2000

BGF pro Bewohner: 47m<sup>2</sup> Wohnfläche, Wohnfläche/BGF = 72% gemäss Gestaltungsplan Olten Südwest - Versorgungseinrichtungen und Infrastruktur, GSP, 2011

Leerstand: Annahme L. Schmid, Stadt Olten

Fahrten Güter pro Bewohner/Beschäftigter: Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Bosserhoff, 2000

Fahrten Bus: 14h mit 15min-Takt, 5h mit 30min-Takt

Anteil LW: Annahme aufgrund "Gesetzmässigkeiten des Anlieferverkehrs, SVI, 2008"

Anteil Mehrfachzählung: z.B. Post, Entsorgung etc., eigene Annahme

Anteil ASP PW Bewohner: Verkehrsaufkommen von Wohnnutzungen, VSS, 2017

Anteil ASP PW Besucher: Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Bosserhoff, 2000

Anteil ASP PW übrige: Annahme aufgrund "SN 640 283 Verkehrsaufkommen von Nicht-Wohnnutzung, VSS, 2013"

Anteil ASP LW/Li: Gesetzmässigkeiten des Anlieferverkehrs, SVI, 2008

### **3 FAHRTENVERTEILUNG**

**Olten SüdWest**  
**Verkehrsverteilung ASP**  
**PW**

|                       | Olten SüdWest |     | Olten SüdWest<br>Berechnung 2012 |     | Baufeld D Ende<br>2015 |     | 3. Etappe Chlyholz<br>und Restflächen<br>Borrfeld |     |
|-----------------------|---------------|-----|----------------------------------|-----|------------------------|-----|---|-----|
|                       | QV            | ZV  | QV                               | ZV  | QV                     | ZV  | QV  | ZV  |
| Fahrten ASP           | 229           | 385 | 390                              | 530 | 29                     | 74  | 13  | 36  |
| Anteil                |               |     |                                  |     |                        |     |   |     |
| Rötzmatt-Westen       |               |     |                                  |     |                        |     | 45%   | 45% |
| Rötzmatt-Osten        | 30%           | 30% | 30%                              | 30% | 30%                    | 30% |   |     |
| Rötzmatt-Zentrum      | 10%           | 10% | 10%                              | 10% | 10%                    | 10% |   |     |
| Südwest-Osten         | 10%           | 10% | 10%                              | 10% | 10%                    | 10% |   |     |
| Südwest-Usego-Zentrum | 5%            | 5%  | 5%                               | 5%  | 5%                     | 5%  |   |     |
| Südwest-Usego-Westen  | 5%            | 5%  | 5%                               | 5%  | 5%                     | 5%  |   |     |
| Südwest-Westen        | 40%           | 40% | 40%                              | 40% | 40%                    | 40% |   |     |
| Fahrten               |               |     |                                  |     |                        |     |   |     |
| Rötzmatt-Westen       | 69            | 116 | 117                              | 159 | 9                      | 22  | 6   | 16  |
| Rötzmatt-Osten        | 23            | 39  | 39                               | 53  | 3                      | 7   |   |     |
| Rötzmatt-Zentrum      | 23            | 39  | 39                               | 53  | 3                      | 7   |   |     |
| Südwest-Osten         | 11            | 19  | 19                               | 27  | 1                      | 4   |   |     |
| Südwest-Usego-Zentrum | 11            | 19  | 19                               | 27  | 1                      | 4   |   |     |
| Südwest-Usego-Westen  | 11            | 19  | 19                               | 27  | 1                      | 4   |   |     |
| Südwest-Westen        | 91            | 154 | 156                              | 212 | 12                     | 30  |   |     |

**Verkehrsverteilung ASP**  
**Lieferwagen**

|                       | Olten SüdWest |     | Olten SüdWest<br>Berechnung 2012 |     | Baufeld D Ende<br>2015 |     | 3. Etappe Chlyholz<br>und Restflächen<br>Borrfeld |     |
|-----------------------|---------------|-----|----------------------------------|-----|------------------------|-----|---|-----|
|                       | QV            | ZV  | QV                               | ZV  | QV                     | ZV  | QV  | ZV  |
| Fahrten ASP           | 11            | 11  | 11                               | 11  | 1                      | 1   | 1   | 1   |
| Anteil                |               |     |                                  |     |                        |     |   |     |
| Rötzmatt-Westen       |               |     |                                  |     |                        |     | 50%   | 50% |
| Rötzmatt-Osten        | 35%           | 35% | 35%                              | 35% | 35%                    | 35% |   |     |
| Rötzmatt-Zentrum      | 0%            | 0%  | 0%                               | 0%  | 0%                     | 0%  |   |     |
| Südwest-Osten         | 15%           | 15% | 15%                              | 15% | 15%                    | 15% |   |     |
| Südwest-Usego-Zentrum | 0%            | 0%  | 0%                               | 0%  | 0%                     | 0%  |   |     |
| Südwest-Usego-Westen  | 0%            | 0%  | 0%                               | 0%  | 0%                     | 0%  |   |     |
| Südwest-Westen        | 50%           | 50% | 50%                              | 50% | 50%                    | 50% |   |     |
| Fahrten               |               |     |                                  |     |                        |     |   |     |
| Rötzmatt-Westen       | 4             | 4   | 4                                | 4   | 0                      | 0   | 0   | 0   |
| Rötzmatt-Osten        | 0             | 0   | 0                                | 0   | 0                      | 0   |   |     |
| Rötzmatt-Zentrum      | 0             | 0   | 0                                | 0   | 0                      | 0   |   |     |
| Südwest-Osten         | 2             | 2   | 2                                | 2   | 0                      | 0   |   |     |
| Südwest-Usego-Zentrum | 0             | 0   | 0                                | 0   | 0                      | 0   |   |     |
| Südwest-Usego-Westen  | 0             | 0   | 0                                | 0   | 0                      | 0   |   |     |
| Südwest-Westen        | 6             | 6   | 6                                | 6   | 0                      | 0   |   |     |

**Verkehrsverteilung ASP**  
**Lastwagen**

|                       | Olten SüdWest |     | Olten SüdWest<br>Berechnung 2012 |     | Baufeld D Ende<br>2015 |     | 3. Etappe Chlyholz<br>und Restflächen<br>Borrfeld |     |
|-----------------------|---------------|-----|----------------------------------|-----|------------------------|-----|---|-----|
|                       | QV            | ZV  | QV                               | ZV  | QV                     | ZV  | QV  | ZV  |
| Fahrten ASP           | 4             | 4   | 4                                | 4   | 0                      | 0   | 0   | 0   |
| Anteil                |               |     |                                  |     |                        |     |   |     |
| Rötzmatt-Westen       |               |     |                                  |     |                        |     | 50%   | 50% |
| Rötzmatt-Osten        | 35%           | 35% | 35%                              | 35% | 35%                    | 35% |   |     |
| Rötzmatt-Zentrum      | 0%            | 0%  | 0%                               | 0%  | 0%                     | 0%  |   |     |
| Südwest-Osten         | 15%           | 15% | 15%                              | 15% | 15%                    | 15% |   |     |
| Südwest-Usego-Zentrum | 0%            | 0%  | 0%                               | 0%  | 0%                     | 0%  |   |     |
| Südwest-Usego-Westen  | 0%            | 0%  | 0%                               | 0%  | 0%                     | 0%  |   |     |
| Südwest-Westen        | 50%           | 50% | 50%                              | 50% | 50%                    | 50% |   |     |
| Fahrten               |               |     |                                  |     |                        |     |   |     |
| Rötzmatt-Westen       | 1             | 1   | 1                                | 1   | 0                      | 0   | 0   | 0   |
| Rötzmatt-Osten        | 0             | 0   | 0                                | 0   | 0                      | 0   |   |     |
| Rötzmatt-Zentrum      | 0             | 0   | 0                                | 0   | 0                      | 0   |   |     |
| Südwest-Osten         | 1             | 1   | 1                                | 1   | 0                      | 0   |   |     |
| Südwest-Usego-Zentrum | 0             | 0   | 0                                | 0   | 0                      | 0   |   |     |
| Südwest-Usego-Westen  | 0             | 0   | 0                                | 0   | 0                      | 0   |   |     |
| Südwest-Westen        | 2             | 2   | 2                                | 2   | 0                      | 0   |   |     |

Quellen:

Belastung Durchschnitt 2015: Angaben Stefan Gantenbein (Lichtsignalwertung); Anteil Lieferwagen 8% und Lastwagen 5% angenommen aufgrund Verkehrszählungen Kanton; enthält 25% des Verkehrs des Baufeldes D (Erstbezug Sept-0kt 2015)  
 Verteilung PW: Gesamtverkehrsmodell DWV 2030  
 Verteilung Li/LW: Annahmen  
 Verteilung Bus: Fahrplan 2016 / Mobilitätsplan

**Olten SüdWest**  
**Verkehrsverteilung DWV**  
**PW**

|                       | A   | B   | C   | D    | E   | F   | G   | H   | I   | Total Olten SüdWest | Baufeld D Ende 2015 | Total Durchschnitt 2015 | 3. Etappe Chyholz und Restflächen Borrfeld |
|-----------------------|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|-----|-----|---------------------|---------------------|-------------------------|--|
| <b>Fahrten DWV</b>    | 880 | 380 | 783 | 1031 | 311 | 866 | 955 | 394 | 591 | 6192                | 1031                |                         | 495  |
| <b>Anteil</b>         |     |     |     |      |     |     |     |     |     |                     |                     |                         |  |
| Rötzmatt-Westen       |     |     |     |      |     |     |     |     |     |                     |                     |                         | 45%  |
| Rötzmatt-Osten        | 30% | 30% | 30% | 40%  | 40% | 40% | 40% | 0%  | 0%  | 30%                 |                     |                         | 40%  |
| Rötzmatt-Zentrum      | 0%  | 0%  | 0%  | 10%  | 10% | 10% | 10% | 0%  | 0%  | 5%                  |                     |                         | 10%  |
| Südwest-Osten         | 10% | 10% | 10% | 0%   | 0%  | 0%  | 0%  | 40% | 40% | 10%                 |                     |                         | 0%   |
| Südwest-Usego-Zentrum | 15% | 15% | 15% | 5%   | 5%  | 5%  | 5%  | 15% | 15% | 10%                 |                     |                         | 5%   |
| Südwest-Usego-Westen  | 5%  | 5%  | 5%  | 5%   | 5%  | 5%  | 5%  | 5%  | 5%  | 5%                  |                     |                         | 5%   |
| Südwest-Westen        | 40% | 40% | 40% | 40%  | 40% | 40% | 40% | 40% | 40% | 40%                 |                     |                         | 40%  |
| <b>Fahrten</b>        |     |     |     |      |     |     |     |     |     |                     |                     |                         |  |
| Rötzmatt-Westen       |     |     |     |      |     |     |     |     |     |                     |                     |                         | 223  |
| Rötzmatt-Osten        | 264 | 114 | 235 | 413  | 124 | 346 | 382 | 0   | 0   | 1878                |                     |                         | 413  |
| Rötzmatt-Zentrum      | 0   | 0   | 0   | 103  | 31  | 87  | 96  | 0   | 0   | 316                 |                     |                         | 103  |
| Südwest-Osten         | 88  | 38  | 78  | 0    | 0   | 0   | 0   | 158 | 237 | 599                 |                     |                         | 0  |
| Südwest-Usego-Zentrum | 132 | 57  | 117 | 52   | 16  | 43  | 48  | 59  | 89  | 612                 |                     |                         | 52   |
| Südwest-Usego-Westen  | 44  | 19  | 39  | 52   | 16  | 43  | 48  | 20  | 30  | 310                 |                     |                         | 52   |
| Südwest-Westen        | 352 | 152 | 313 | 413  | 124 | 346 | 382 | 158 | 237 | 2477                |                     |                         | 413  |

**Verkehrsverteilung DWV**  
**Lieferwagen**

|                           | A   | B   | C   | D   | E   | F   | G   | H   | I   | Total Olten SüdWest | Baufeld D Ende 2015 | Total Durchschnitt 2015 | 3. Etappe Chyholz und Restflächen Borrfeld |
|---------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|---------------------|---------------------|-------------------------|--|
| <b>Fahrten DWV</b>        | 71  | 29  | 61  | 24  | 23  | 41  | 36  | 10  | 23  | 317                 | 24                  |                         | 16   |
| <b>Anteil</b>             |     |     |     |     |     |     |     |     |     |                     |                     |                         |  |
| Rötzmatt-Westen           |     |     |     |     |     |     |     |     |     |                     |                     |                         | 50%  |
| Rötzmatt-Osten            | 35% | 35% | 35% | 50% | 50% | 50% | 50% | 0%  | 0%  | 37%                 |                     |                         | 50%  |
| Rötzmatt-Zentrum          | 0%  | 0%  | 0%  | 0%  | 0%  | 0%  | 0%  | 0%  | 0%  | 0%                  |                     |                         | 0%   |
| Südwest-Osten             | 15% | 15% | 15% | 0%  | 0%  | 0%  | 0%  | 50% | 50% | 13%                 |                     |                         | 0%   |
| Südwest-Usego-Zentrum     | 0%  | 0%  | 0%  | 0%  | 0%  | 0%  | 0%  | 0%  | 0%  | 0%                  |                     |                         | 0%   |
| Südwest-Usego-Westen      | 0%  | 0%  | 0%  | 0%  | 0%  | 0%  | 0%  | 0%  | 0%  | 0%                  |                     |                         | 0%   |
| Südwest-Westen            | 50% | 50% | 50% | 50% | 50% | 50% | 50% | 50% | 50% | 50%                 |                     |                         | 50%  |
| <b>Quell-/Zielverkehr</b> |     |     |     |     |     |     |     |     |     |                     |                     |                         |  |
| Rötzmatt-Westen           |     |     |     |     |     |     |     |     |     |                     |                     |                         | 8  |
| Rötzmatt-Osten            | 25  | 10  | 21  | 12  | 11  | 20  | 18  | 0   | 0   | 118                 |                     |                         | 12   |
| Rötzmatt-Zentrum          | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0                   |                     |                         | 0  |
| Südwest-Osten             | 11  | 4   | 9   | 0   | 0   | 0   | 0   | 5   | 12  | 41                  |                     |                         | 0  |
| Südwest-Usego-Zentrum     | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0                   |                     |                         | 0  |
| Südwest-Usego-Westen      | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0                   |                     |                         | 0  |
| Südwest-Westen            | 35  | 15  | 30  | 12  | 11  | 20  | 18  | 5   | 12  | 159                 |                     |                         | 12   |

**Verkehrsverteilung DWV**  
**Lastwagen**

|                           | A   | B   | C   | D   | E   | F   | G   | H   | I   | Total Olten SüdWest | Baufeld D Ende 2015 | Total Durchschnitt 2015 | 3. Etappe Chyholz und Restflächen Borrfeld |
|---------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|---------------------|---------------------|-------------------------|--|
| <b>Fahrten DWV</b>        | 53  | 22  | 46  | 7   | 17  | 24  | 17  | 3   | 12  | 201                 | 7                   |                         | 4  |
| <b>Anteil</b>             |     |     |     |     |     |     |     |     |     |                     |                     |                         |  |
| Rötzmatt-Westen           |     |     |     |     |     |     |     |     |     |                     |                     |                         | 50%  |
| Rötzmatt-Osten            | 35% | 35% | 35% | 50% | 50% | 50% | 50% | 0%  | 0%  | 37%                 |                     |                         | 50%  |
| Rötzmatt-Zentrum          | 0%  | 0%  | 0%  | 0%  | 0%  | 0%  | 0%  | 0%  | 0%  | 0%                  |                     |                         | 0%   |
| Südwest-Osten             | 15% | 15% | 15% | 0%  | 0%  | 0%  | 0%  | 50% | 50% | 13%                 |                     |                         | 0%   |
| Südwest-Usego-Zentrum     | 0%  | 0%  | 0%  | 0%  | 0%  | 0%  | 0%  | 0%  | 0%  | 0%                  |                     |                         | 0%   |
| Südwest-Usego-Westen      | 0%  | 0%  | 0%  | 0%  | 0%  | 0%  | 0%  | 0%  | 0%  | 0%                  |                     |                         | 0%   |
| Südwest-Westen            | 50% | 50% | 50% | 50% | 50% | 50% | 50% | 50% | 50% | 50%                 |                     |                         | 50%  |
| <b>Quell-/Zielverkehr</b> |     |     |     |     |     |     |     |     |     |                     |                     |                         |  |
| Rötzmatt-Westen           |     |     |     |     |     |     |     |     |     |                     |                     |                         | 2  |
| Rötzmatt-Osten            | 19  | 8   | 16  | 3   | 8   | 12  | 9   | 0   | 0   | 75                  |                     |                         | 3  |
| Rötzmatt-Zentrum          | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0                   |                     |                         | 0  |
| Südwest-Osten             | 8   | 3   | 7   | 0   | 0   | 0   | 0   | 1   | 6   | 25                  |                     |                         | 0  |
| Südwest-Usego-Zentrum     | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0                   |                     |                         | 0  |
| Südwest-Usego-Westen      | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0                   |                     |                         | 0  |
| Südwest-Westen            | 27  | 11  | 23  | 3   | 8   | 12  | 9   | 1   | 6   | 100                 |                     |                         | 3  |

Quellen:

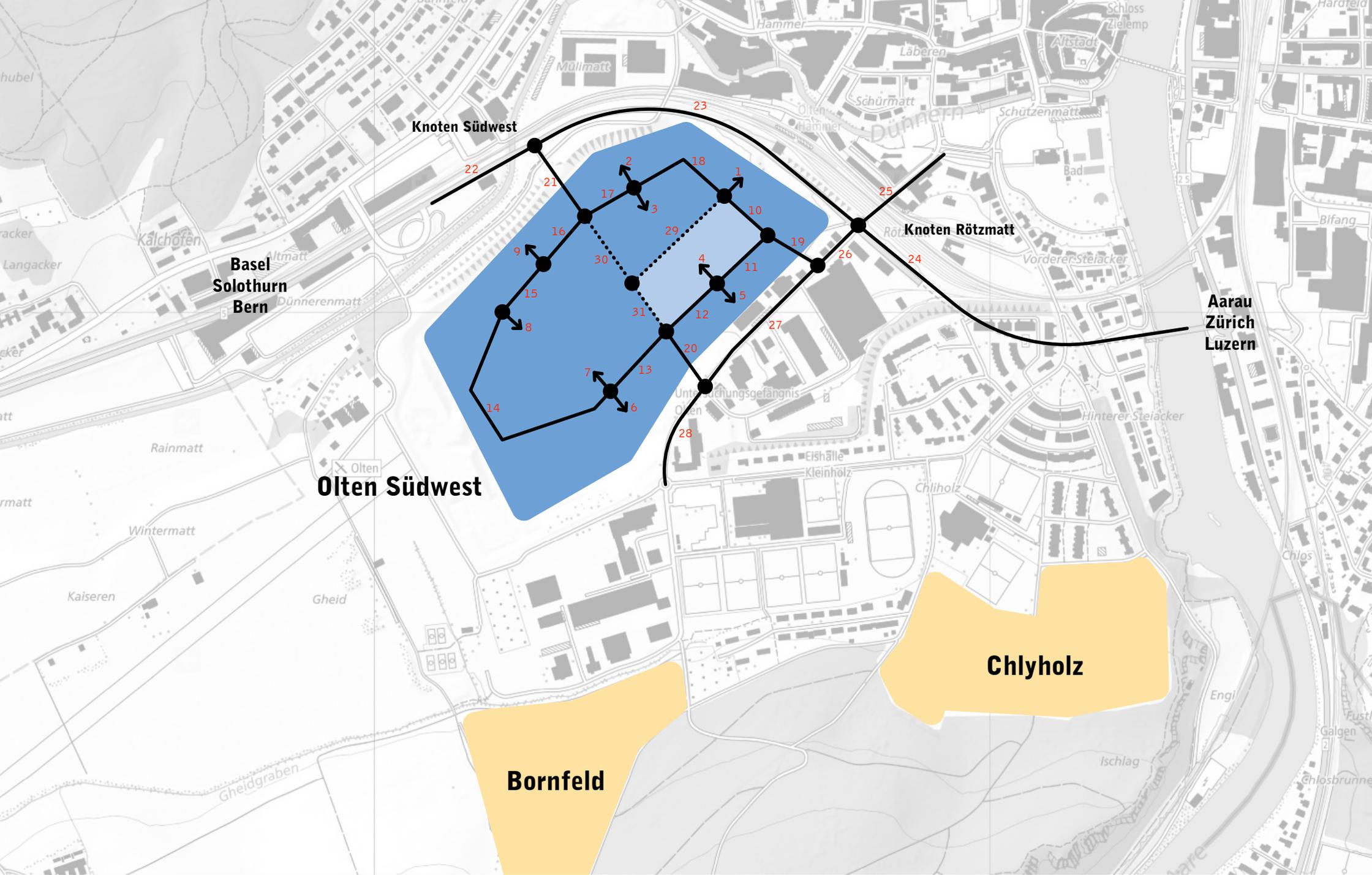
Belastung Durchschnitt 2015: Angaben Stefan Gantenbein (Lichtsignalwertung); Anteil Lieferwagen 8% und Lastwagen 5% angenommen aufgrund Verkehrszählungen Kanton; enthält 25% des Verkehrs des Baufeldes D (Erstbezug Sept.-Okt 2015)

Verteilung PW: Gesamtverkehrsmodell DWV 2030

Verteilung L/LW: Annahmen

Verteilung Bus: Fahrplan 2016 / Mobilitätsplan

## **4 STRECKENNUMMERIERUNG**



**Olten Südwest**  
**Streckennummerierung**

Auftraggeber **Stadt Olten, Statplanung**  
 Ort **Olten**  
 Projektphase **Gestaltungsplan**  
 Dateiname

Masstab **1:7500**  
 Planformat **A4**  
 Projekt-Nr. **1667.16**  
 Datum **23.02.2018 / sg**

## **5 STRECKEN-/KNOTENBELASTUNGEN**

# Olten SüdWest

## Knotenstrombelastungen ASP

| Strecken-<br>nummer | Knotenstrom-<br>nummer | Bestand (Ende 2015) |        |     | Referenz (2030) |        |     | Projekt (2030) |        |     | Projekt Grundlagen 2012<br>(2030) |        |     |
|---------------------|------------------------|---------------------|--------|-----|-----------------|--------|-----|----------------|--------|-----|-----------------------------------|--------|-----|
|                     |                        | PW+Li               | LW+Bus | PWE | PW+Li           | LW+Bus | PWE | PW+Li          | LW+Bus | PWE | PW+Li                             | LW+Bus | PWE |
| 22-23               | Südwest 2              | 569                 | 30     | 629 | 586             | 30     | 646 | 586            | 30     | 646 | 586                               | 30     | 646 |
| 22-21               | Südwest 3              | 37                  | 0      | 38  | 37              | 0      | 38  | 198            | 6      | 210 | 271                               | 6      | 283 |
| 21-22               | Südwest 4              | 15                  | 0      | 15  | 15              | 0      | 15  | 120            | 6      | 132 | 200                               | 6      | 212 |
| 21-23               | Südwest 6              | 3                   | 0      | 3   | 3               | 0      | 3   | 25             | 1      | 26  | 41                                | 1      | 42  |
| 23-21               | Südwest 7              | 8                   | 0      | 8   | 8               | 0      | 8   | 40             | 1      | 41  | 55                                | 1      | 56  |
| 23-22               | Südwest 8              | 483                 | 25     | 534 | 489             | 26     | 540 | 489            | 26     | 540 | 489                               | 26     | 540 |
| 23-25               | Rötzmatt 1             | 76                  | 4      | 84  | 76              | 4      | 84  | 76             | 4      | 84  | 76                                | 4      | 84  |
| 23-24               | Rötzmatt 2             | 420                 | 22     | 464 | 420             | 22     | 464 | 442            | 23     | 487 | 458                               | 23     | 503 |
| 23-26               | Rötzmatt 3             | 76                  | 4      | 84  | 93              | 4      | 101 | 93             | 4      | 101 | 93                                | 4      | 101 |
| 26-23               | Rötzmatt 4             | 57                  | 3      | 63  | 63              | 3      | 69  | 63             | 3      | 69  | 63                                | 3      | 69  |
| 26-25               | Rötzmatt 5             | 30                  | 4      | 39  | 30              | 4      | 39  | 50             | 5      | 61  | 66                                | 5      | 77  |
| 26-24               | Rötzmatt 6             | 83                  | 4      | 91  | 83              | 4      | 91  | 146            | 5      | 157 | 195                               | 5      | 205 |
| 24-26               | Rötzmatt 7             | 112                 | 5      | 122 | 112             | 5      | 122 | 209            | 6      | 222 | 252                               | 6      | 265 |
| 24-23               | Rötzmatt 8             | 357                 | 19     | 394 | 357             | 19     | 394 | 390            | 19     | 428 | 404                               | 19     | 442 |
| 24-25               | Rötzmatt 9             | 143                 | 8      | 158 | 143             | 8      | 158 | 143            | 8      | 158 | 143                               | 8      | 158 |
| 25-24               | Rötzmatt 10            | 181                 | 10     | 200 | 181             | 10     | 200 | 181            | 10     | 200 | 181                               | 10     | 200 |
| 25-26               | Rötzmatt 11            | 33                  | 4      | 42  | 33              | 4      | 42  | 64             | 5      | 75  | 79                                | 5      | 90  |
| 25-23               | Rötzmatt 12            | 76                  | 4      | 84  | 76              | 4      | 84  | 76             | 4      | 84  | 76                                | 4      | 84  |

# Olten SüdWest

## Streckenbelastungen DWV

| Strecke | Bestand (Ende 2015) |     |     | Referenz (2030) |     |     | Projekt (2030) |     |     |
|---------|---------------------|-----|-----|-----------------|-----|-----|----------------|-----|-----|
|         | PW+Li               | LW  | Bus | PW+Li           | LW  | Bus | PW+Li          | LW  | Bus |
| 1       | 0                   | 0   | 0   | 0               | 0   | 0   | 951            | 53  | 0   |
| 2       | 0                   | 0   | 0   | 0               | 0   | 0   | 409            | 22  | 0   |
| 3       | 0                   | 0   | 0   | 0               | 0   | 0   | 844            | 46  | 0   |
| 4       | 1055                | 7   | 0   | 1055            | 7   | 0   | 1055           | 7   | 0   |
| 5       | 0                   | 0   | 0   | 0               | 0   | 0   | 334            | 17  | 0   |
| 6       | 0                   | 0   | 0   | 0               | 0   | 0   | 906            | 24  | 0   |
| 7       | 0                   | 0   | 0   | 0               | 0   | 0   | 992            | 17  | 0   |
| 8       | 0                   | 0   | 0   | 0               | 0   | 0   | 404            | 3   | 0   |
| 9       | 0                   | 0   | 0   | 0               | 0   | 0   | 615            | 12  | 0   |
| 10      | 0                   | 0   | 35  | 0               | 0   | 35  | 1363           | 54  | 132 |
| 11      | 527                 | 3   | 35  | 527             | 3   | 35  | 1363           | 54  | 0   |
| 12      | 527                 | 3   | 35  | 527             | 3   | 35  | 1363           | 54  | 0   |
| 13      | 0                   | 0   | 0   | 0               | 0   | 0   | 949            | 21  | 0   |
| 14      | 0                   | 0   | 0   | 0               | 0   | 0   | 949            | 21  | 0   |
| 15      | 0                   | 0   | 0   | 0               | 0   | 0   | 1353           | 23  | 0   |
| 16      | 0                   | 0   | 0   | 0               | 0   | 0   | 1968           | 35  | 0   |
| 17      | 0                   | 0   | 0   | 0               | 0   | 0   | 2229           | 91  | 132 |
| 18      | 0                   | 0   | 0   | 0               | 0   | 0   | 1737           | 70  | 132 |
| 19      | 527                 | 3   | 70  | 527             | 3   | 70  | 0              | 0   | 132 |
| 20      | 527                 | 3   | 0   | 527             | 3   | 0   | 2312           | 75  | 0   |
| 21      | 527                 | 3   | 0   | 527             | 3   | 0   | 4197           | 126 | 132 |
| 22      | 14738               | 751 | 0   | 14968           | 751 | 0   | 17998          | 848 | 132 |
| 23      | 14210               | 748 | 0   | 14441           | 748 | 0   | 15080          | 773 | 0   |
| 24      | 15383               | 795 | 0   | 15383           | 795 | 0   | 17594          | 892 | 0   |
| 25      | 6219                | 323 | 70  | 6219            | 323 | 70  | 6432           | 323 | 132 |
| 26      | 4095                | 197 | 70  | 4326            | 197 | 70  | 6111           | 269 | 132 |
| 27      | 3700                | 195 | 0   | 3931            | 195 | 0   | 6243           | 270 | 0   |
| 28      | 3700                | 195 | 0   | 3931            | 195 | 0   | 3931           | 195 | 0   |
| 29      | 0                   | 0   | 35  | 0               | 0   | 35  | 0              | 0   | 0   |
| 30      | 527                 | 3   | 0   | 527             | 3   | 0   | 0              | 0   | 0   |
| 31      | 527                 | 3   | 35  | 527             | 3   | 35  | 0              | 0   | 0   |

## **6 LEISTUNGSFÄHIGKEITSBERECHNUNG**

# Olten SüdWest

## Leistungsfähigkeit Bestand (Ende 2015)

### Rötzmatt

| Strom | s    | Fahrstreifen-<br>breite | Reduktions-<br>faktor | Steigung Zu-<br>oder Wegfahrt | Reduktions-<br>faktor | Abbiegeradius | Reduktions-<br>faktor | qs   | Zeitbedarf | Q   |
|-------|------|-------------------------|-----------------------|-------------------------------|-----------------------|---------------|-----------------------|------|------------|-----|
| 1     | 2000 | 3                       | 0.99                  | 0%                            | 1.00                  | 16            | 0.91                  | 1806 | 1.99       | 84  |
| 2     | 2000 | 3.25                    | 1.00                  | 0%                            | 1.00                  |               | 1.00                  | 2000 | 1.80       | 464 |
| 3     | 2000 | 3.25                    | 1.00                  | 0%                            | 1.00                  | 10            | 0.87                  | 1739 | 2.07       | 84  |
| 4     | 2000 | 3                       | 0.99                  | 0%                            | 1.00                  | 16            | 0.91                  | 1806 | 1.99       | 63  |
| 5     | 2000 | 3                       | 0.99                  | 0%                            | 1.00                  |               | 1.00                  | 1975 | 1.82       | 39  |
| 6     | 2000 | 3                       | 0.99                  | 0%                            | 1.00                  | 8             | 0.84                  | 1663 | 2.16       | 91  |
| 7     | 2000 | 3                       | 0.99                  | 2%                            | 0.96                  | 11            | 0.88                  | 1668 | 2.16       | 122 |
| 8     | 2000 | 3.25                    | 1.00                  | 2%                            | 0.96                  |               | 1.00                  | 1920 | 1.88       | 394 |
| 9     | 2000 | 3                       | 0.99                  | 2%                            | 0.96                  | 9             | 0.86                  | 1625 | 2.22       | 158 |
| 10    | 2000 | 2.5                     | 0.96                  | 2%                            | 0.96                  | 11            | 0.88                  | 1626 | 2.21       | 200 |
| 11    | 2000 | 2.5                     | 0.96                  | 2%                            | 0.96                  |               | 1.00                  | 1848 | 1.95       | 42  |
| 12    | 2000 | 2.5                     | 0.96                  | 2%                            | 0.96                  | 9             | 0.86                  | 1584 | 2.27       | 84  |

tu  
100

| Siganlgruppe | Q   | S    | tgr | λ    | L   | X    | w1 | w0 | w   | LOS | STre95 PWE | STre95 m |
|--------------|-----|------|-----|------|-----|------|----|----|-----|-----|------------|----------|
| 1            | 84  | 1806 | 8   | 0.08 | 144 | 0.58 | 44 | 17 | 61  | D   | 5          | 30       |
| 2            | 548 | 1960 | 31  | 0.31 | 608 | 0.90 | 33 | 24 | 57  | D   | 20         | 120      |
| 3            | 193 | 1773 | 12  | 0.12 | 213 | 0.91 | 43 | 59 | 102 | F   | 12         | 73       |
| 4            | 122 | 1668 | 10  | 0.10 | 167 | 0.73 | 44 | 27 | 71  | E   | 7          | 42       |
| 5            | 394 | 1920 | 38  | 0.38 | 730 | 0.54 | 24 | 3  | 27  | B   | 11         | 69       |
| 6            | 158 | 1625 | 37  | 0.37 | 601 | 0.26 | 22 | 1  | 23  | B   | 6          | 33       |
| 7            | 326 | 1644 | 21  | 0.21 | 345 | 0.94 | 39 | 55 | 94  | E   | 18         | 106      |

Summe der Wartezeiten 30 h

### Südwest

| Strom | s    | Fahrstreifen-<br>breite | Reduktions-<br>faktor | Steigung Zu-<br>oder Wegfahrt | Reduktions-<br>faktor | Abbiegeradius | Reduktions-<br>faktor | qs   | Zeitbedarf | Q   |
|-------|------|-------------------------|-----------------------|-------------------------------|-----------------------|---------------|-----------------------|------|------------|-----|
| 2     | 2000 | 3.5                     | 1.01                  | 0%                            | 1.00                  |               | 1.00                  | 2025 | 1.78       | 629 |
| 3     | 2000 | 3.5                     | 1.01                  | 0%                            | 1.00                  | 8             | 0.84                  | 1705 | 2.11       | 38  |
| 4     | 2000 | 3.5                     | 1.01                  | 6%                            | 0.88                  | 11            | 0.88                  | 1568 | 2.30       | 15  |
| 6     | 2000 | 3.5                     | 1.01                  | 6%                            | 0.88                  | 8             | 0.84                  | 1501 | 2.40       | 3   |
| 7     | 2000 | 3                       | 0.99                  | 2%                            | 0.96                  | 8             | 0.84                  | 1597 | 2.25       | 8   |
| 8     | 2000 | 3.25                    | 1.00                  | 2%                            | 0.96                  |               | 1.00                  | 1920 | 1.88       | 534 |

tu  
100

| Siganlgruppe | Q   | S    | tgr | λ    | L    | X    | w1 | w0 | w  | LOS | STre95 PWE | STre95 m |
|--------------|-----|------|-----|------|------|------|----|----|----|-----|------------|----------|
| 1            | 667 | 2007 | 67  | 0.67 | 1345 | 0.50 | 8  | 1  | 9  | A   | 10         | 63       |
| 2            | 15  | 1568 | 10  | 0.10 | 157  | 0.10 | 41 | 1  | 42 | C   | 1          | 8        |
| 3            | 3   | 1501 | 25  | 0.25 | 375  | 0.01 | 28 | 0  | 28 | B   | 0          | 3        |
| 4            | 8   | 1597 | 10  | 0.10 | 160  | 0.05 | 41 | 1  | 41 | C   | 1          | 6        |
| 5            | 534 | 1920 | 82  | 0.82 | 1574 | 0.34 | 2  | 1  | 3  | A   | 5          | 33       |

Summe der Wartezeiten 2 h

# Olten SüdWest

## Leistungsfähigkeit Referenz (2030)

### Rötzmatt

| Strom | s    | Fahrstreifenbreite | Reduktionsfaktor | Steigung Zu- oder Wegfahrt | Reduktionsfaktor | Abbiegeradius | Reduktionsfaktor | qs   | Zeitbedarf | Q   |
|-------|------|--------------------|------------------|----------------------------|------------------|---------------|------------------|------|------------|-----|
| 1     | 2000 | 3                  | 0.99             | 0%                         | 1.00             | 16            | 0.91             | 1806 | 1.99       | 84  |
| 2     | 2000 | 3.25               | 1.00             | 0%                         | 1.00             |               | 1.00             | 2000 | 1.80       | 464 |
| 3     | 2000 | 3.25               | 1.00             | 0%                         | 1.00             | 10            | 0.87             | 1739 | 2.07       | 101 |
| 4     | 2000 | 3                  | 0.99             | 0%                         | 1.00             | 16            | 0.91             | 1806 | 1.99       | 69  |
| 5     | 2000 | 3                  | 0.99             | 0%                         | 1.00             |               | 1.00             | 1975 | 1.82       | 39  |
| 6     | 2000 | 3                  | 0.99             | 0%                         | 1.00             | 8             | 0.84             | 1663 | 2.16       | 91  |
| 7     | 2000 | 3                  | 0.99             | 2%                         | 0.96             | 11            | 0.88             | 1668 | 2.16       | 122 |
| 8     | 2000 | 3.25               | 1.00             | 2%                         | 0.96             |               | 1.00             | 1920 | 1.88       | 394 |
| 9     | 2000 | 3                  | 0.99             | 2%                         | 0.96             | 9             | 0.86             | 1625 | 2.22       | 158 |
| 10    | 2000 | 2.5                | 0.96             | 2%                         | 0.96             | 11            | 0.88             | 1626 | 2.21       | 200 |
| 11    | 2000 | 2.5                | 0.96             | 2%                         | 0.96             |               | 1.00             | 1848 | 1.95       | 42  |
| 12    | 2000 | 2.5                | 0.96             | 2%                         | 0.96             | 9             | 0.86             | 1584 | 2.27       | 84  |

tu  
100

| Siganlgruppe | Q   | S    | tgr | λ    | L   | X    | w1 | w0 | w   | LOS | STre95 PWE | STre95 m |
|--------------|-----|------|-----|------|-----|------|----|----|-----|-----|------------|----------|
| 1            | 84  | 1806 | 8   | 0.08 | 144 | 0.58 | 44 | 17 | 61  | D   | 5          | 30       |
| 2            | 565 | 1953 | 32  | 0.32 | 625 | 0.90 | 33 | 24 | 56  | D   | 20         | 122      |
| 3            | 199 | 1774 | 12  | 0.12 | 213 | 0.94 | 44 | 72 | 116 | F   | 14         | 81       |
| 4            | 122 | 1668 | 10  | 0.10 | 167 | 0.73 | 44 | 27 | 71  | E   | 7          | 42       |
| 5            | 394 | 1920 | 39  | 0.39 | 749 | 0.53 | 23 | 3  | 26  | B   | 11         | 68       |
| 6            | 158 | 1625 | 38  | 0.38 | 618 | 0.26 | 21 | 1  | 22  | B   | 6          | 33       |
| 7            | 326 | 1644 | 20  | 0.20 | 329 | 0.99 | 40 | 89 | 129 | F   | 22         | 131      |

Summe der Wartezeiten 34 h

### Südwest

| Strom | s    | Fahrstreifenbreite | Reduktionsfaktor | Steigung Zu- oder Wegfahrt | Reduktionsfaktor | Abbiegeradius | Reduktionsfaktor | qs   | Zeitbedarf | Q   |
|-------|------|--------------------|------------------|----------------------------|------------------|---------------|------------------|------|------------|-----|
| 2     | 2000 | 3.5                | 1.01             | 0%                         | 1.00             |               | 1.00             | 2025 | 1.78       | 646 |
| 3     | 2000 | 3.5                | 1.01             | 0%                         | 1.00             | 8             | 0.84             | 1705 | 2.11       | 38  |
| 4     | 2000 | 3.5                | 1.01             | 6%                         | 0.88             | 11            | 0.88             | 1568 | 2.30       | 15  |
| 6     | 2000 | 3.5                | 1.01             | 6%                         | 0.88             | 8             | 0.84             | 1501 | 2.40       | 3   |
| 7     | 2000 | 3                  | 0.99             | 2%                         | 0.96             | 8             | 0.84             | 1597 | 2.25       | 8   |
| 8     | 2000 | 3.25               | 1.00             | 2%                         | 0.96             |               | 1.00             | 1920 | 1.88       | 540 |

tu  
100

| Siganlgruppe | Q   | S    | tgr | λ    | L    | X    | w1 | w0 | w  | LOS | STre95 PWE | STre95 m |
|--------------|-----|------|-----|------|------|------|----|----|----|-----|------------|----------|
| 1            | 684 | 2007 | 67  | 0.67 | 1345 | 0.51 | 8  | 1  | 10 | A   | 11         | 64       |
| 2            | 15  | 1568 | 10  | 0.10 | 157  | 0.10 | 41 | 1  | 42 | C   | 1          | 8        |
| 3            | 3   | 1501 | 25  | 0.25 | 375  | 0.01 | 28 | 0  | 28 | B   | 0          | 3        |
| 4            | 8   | 1597 | 10  | 0.10 | 160  | 0.05 | 41 | 1  | 41 | C   | 1          | 6        |
| 5            | 540 | 1920 | 82  | 0.82 | 1574 | 0.34 | 2  | 1  | 3  | A   | 6          | 33       |

Summe der Wartezeiten 3 h