

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.

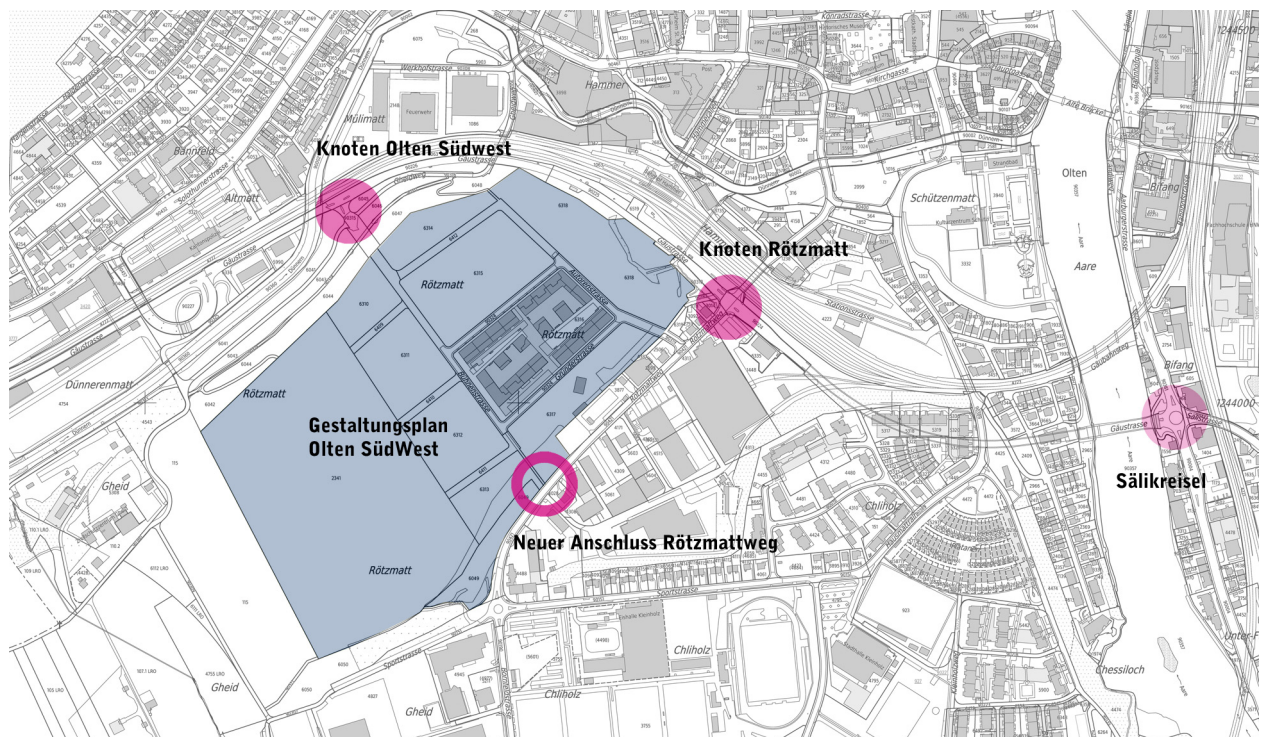


Abb. 1: Perimeter Gestaltungsplan Olten SüdWest

## 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 Fahrtenerzeugung 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 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.

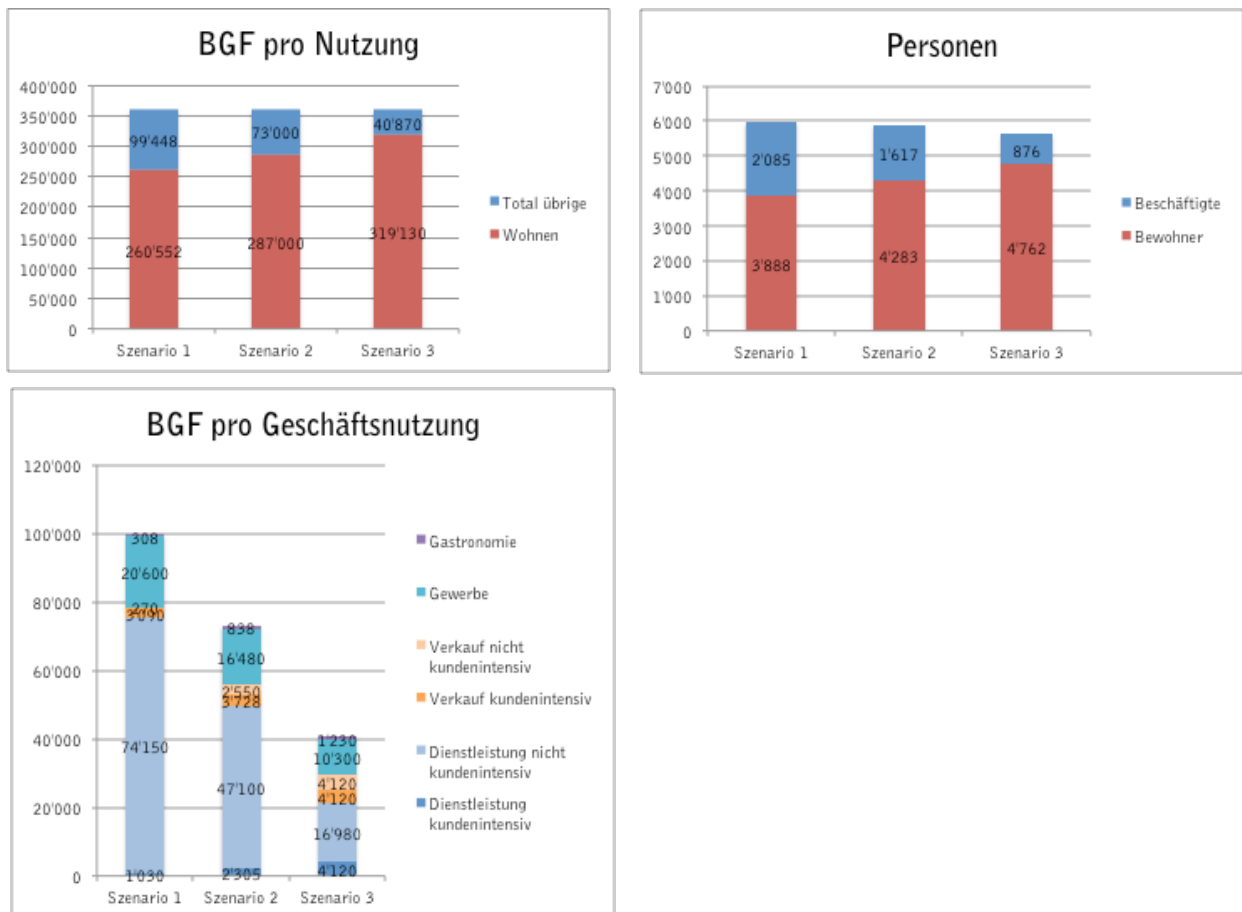


Abb. 3: Szenarienvergleich Nutzflächen und Personen

### 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

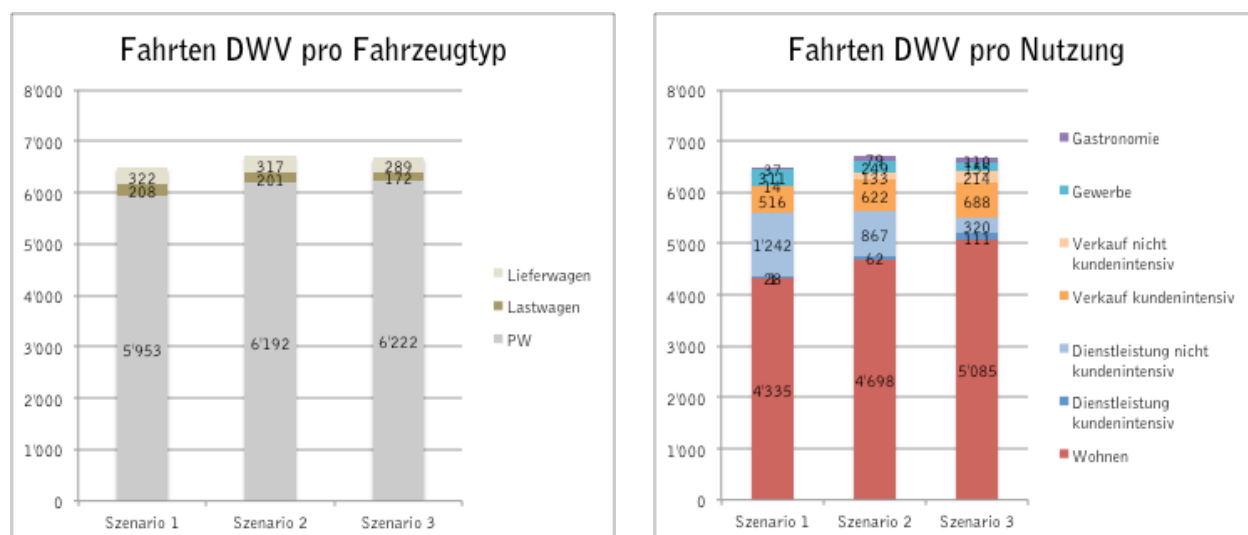
Die Anzahl Fahrten (Bewohner, Besucher, Beschäftigte, Kunden) wird von der Anzahl Parkplätze abgeleitet. Es wird von eher tiefen, städtischen spezifischen Verkehrspotentialen und von durchschnittlichen Spitzenstundenanteilen ausgegangen.

#### 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.



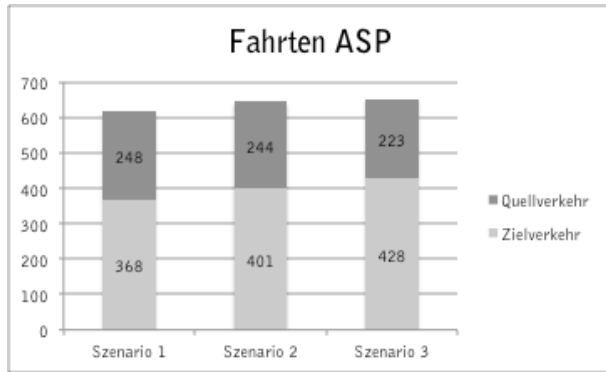


Abb. 4: Szenarienvergleich Fahrten

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

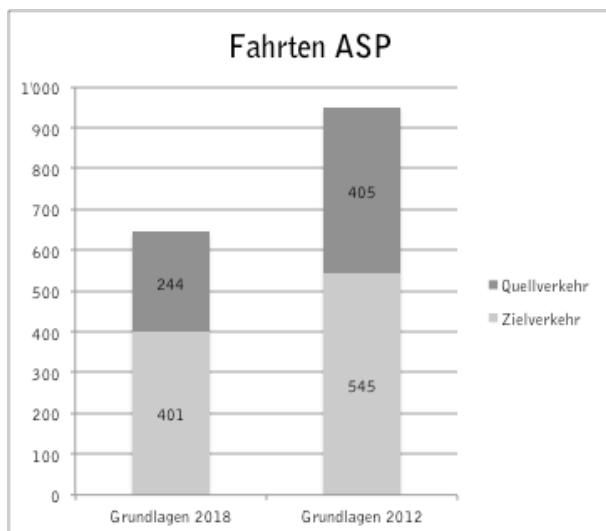
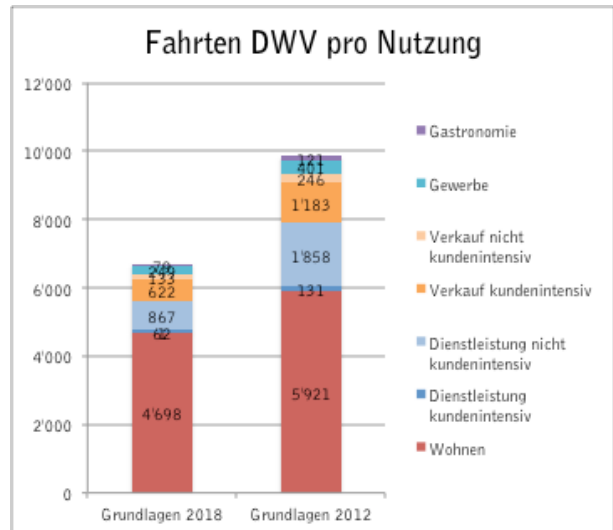
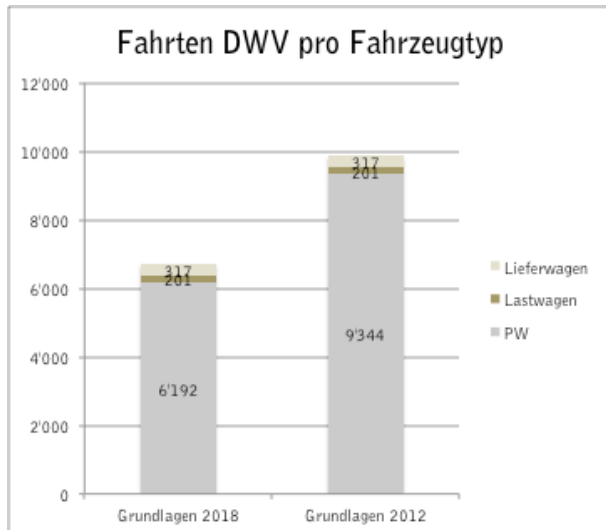


Abb. 5: Vergleich Grundlagen 2012/2018

## 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%.

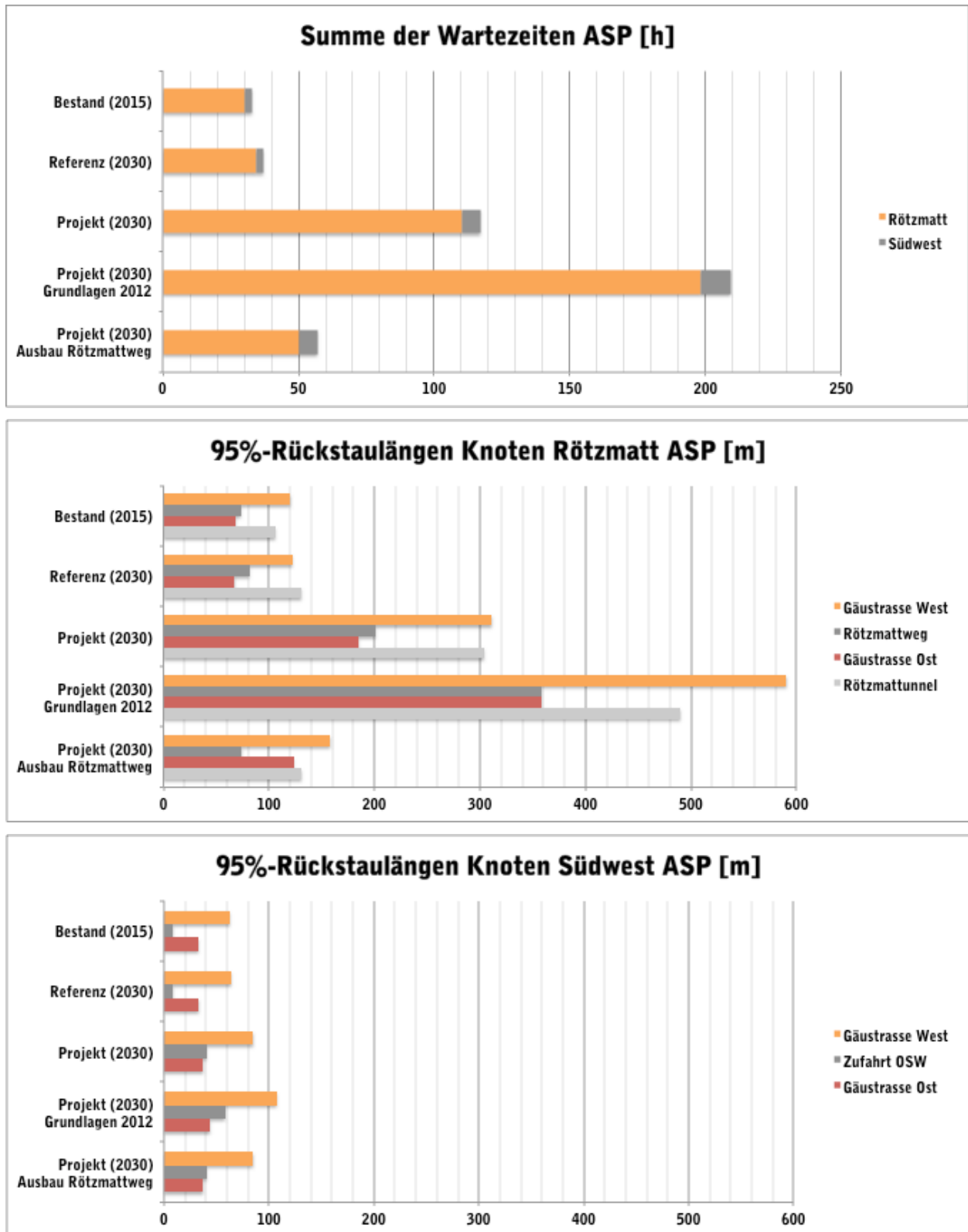


Abb. 6: Summe der Wartezeiten und Rückstaulängen



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 Anteil BGF 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 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 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 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 Anteil BGF 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 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 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		120	120	120	104	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	
Annahmen Umrechnung	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 Anteil BGF 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%	-	-	-	-	-
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%	-	-	-
BGF pro Nutzung	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 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	120	120	120	104	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			Baufeld D		Gebietstyp I		Total					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																																												
Sitzplätze														50		27		77																											
Wohnungen																							420						948		859		2'226												
BGF pro Bewohner/Beschäftigter	40		40		40			50		50	60			50		50		65					65						65																
Leerstand	0%		0%		3%			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		2'085		3'888		5'973	
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																		0.85	0.09	1.00	0.10	1.00	0.10																						
Reduktionsfaktor	20%	25%	50%	50%	20%	25%		20%	25%	20%	25%		20%	25%	50%	50%	20%	25%	100%	100%	50%	50%	80%	80%																					
PP	4	3	5	1	269	84	366	9	43	1	2	54	41	10	52	6	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	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			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		0.80																								
Anteil LW	30%		30%		30%			50%		50%			60%				40%		40%		40%																								
Anteil Mehrfachzählung	20%		20%		20%			0%		0%			0%				0%		0%		0%																								
Fahrten LW DWV	1		0		39		40	31		1		32	103		103		1		1		1		31		177		31		208																
Fahrten Li DWV	1		1		91		93	31		1		32	69		69		2		1		3		124		197		124		322																
Fahrten Total DWV	28		20		1'222		1'270	516		14		530	311		311		29		8		37		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%		61	61	95	15	233																
Anteil ASP PW Zielverkehr	3%	11%	3%	3%	3%	3%		3%	11%	3%	11%		1%	1%			3%	11%	3%	11%		15%	12%		11	33	285	23	352																
Anteil ASP LW Quellverkehr	4%		4%		4%			4%		4%			4%				4%		4%		4%																								
Anteil ASP LW Zielverkehr	4%		4%		4%			4%		4%			4%				4%		4%		4%																								
Anteil ASP Li Quellverkehr	7%		7%		7%			7%		7%			7%				7%		7%		7%																								
Anteil ASP Li Zielverkehr	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	2		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	2		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		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		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		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		4		7		4		11																
ASP Total Quellverkehr	2		1		86		89	26		1		27	15		15		1		0		2		115		27		37		248																
ASP Total Zielverkehr	1		0		20		22	26		1		26	5		5		1		0		2		313		73		98		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 2 - 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																
BGF	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)	m²		m²																																					
Sitzplätze																																								
Wohnungen																																								
BGF pro Bewohner/Beschäftigter	40		40		40			50		50		60			50			50			65		65		65															
Leerstand	0%		0%		3%			0%		0%		0%			0%			0%			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 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																																								
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	9	6	5	1	186	58	266	10	52	5	16	84	33	8	41	1	4	2	6	13			357	38	557	56	730	73	1'811											
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	23	35	13	6	466	291	834	26	522	13	94	655	82	29	111	3	23	4	36	65			893	95	1'393	139	1'825	183	4'526											
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												
Fahrten Li DWV	3		1		63		67	37		13		50	55		55	2		6		8		21		64		52		137												
Fahrten Total DWV	62		20		848		930	622		133		755	249		249	29		50		79		1'013		1'612		2'073		4'698												
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	2	2	1	0	35	22	62	1	29	1	5	35	6	2	8	0	1	0	2	3		22	4	35	6	46	7	119												
ASP PW Zielverkehr	0	2	0	0	7	4	14	0	29	0	5	34	0	0	1	0	1	0	2	3		67	6	104	8	137	11	333												
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												
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												
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												
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												
ASP Total Quellverkehr	4		1		60		65	32		6		38	12		12	1		2		4		27		43		55		125												
ASP Total Zielverkehr	2		0		14		17	31		6		37	4		4	1		2		4		73		115		150		339												

#### 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	Gebietstypyp I		Baufeld 4		Gebietstypyp I			Gebietstypyp I		Gebietstypyp I	Gebietstypyp I			Baufeld 4		Gebietstypyp I			Baufeld 4		Gebietstypyp I		Gebietstypyp 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			60			50		50			65		65		65		2'714																
Leerstand	0%		0%		3%			0%		0%	0%			0%			0%		0%			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	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%				0.85	0.09	1.00	0.10	1.00	0.10																	
PP	16	10	5	1	66	21	120	12	58	9	25	103	21	5	26							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	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							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									0.05		0.05		0.05																		
Anteil LW	30%		30%		30%			50%		50%			60%									20%		20%		20%																		
Anteil Mehrfachzählung	20%		20%		20%			0%		0%			0%									20%		20%		20%																		
Fahrten LW DWV	2		0		10		12	41		21		62	52		52							5		20		13		38	134		38			172										
Fahrten Li DWV	6		1		22		29	41		21		62	34		34							21		79		52		152	137		152			289										
Fahrten Total DWV	111		20		300		431	688		214		902	155		155							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%								5%	8%	5%	8%	5%	8%																	
Anteil ASP PW Zielverkehr	3%	11%	3%	3%	3%	3%		3%	11%	3%	11%		1%	1%								15%	12%	15%	12%	15%	12%																	
Anteil ASP LW Quellverkehr	4%		4%		4%			4%		4%			4%									4%		4%		4%																		
Anteil ASP LW Zielverkehr	4%		4%		4%			4%		4%			4%									4%		4%		4%																		
Anteil ASP Li Quellverkehr	7%		7%		7%			7%		7%			7%									7%		7%		7%																		
Anteil ASP Li Zielverkehr	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							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							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							0.1		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							0.1		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							0.7		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							0.7		2.8		1.8		5	5		5		10											
ASP Total Quellverkehr	7		1		21		29	35		10		45	7		7							27		53		55		135					223											
ASP Total Zielverkehr	4		0		5		10	34		10		44	3		3							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		Total		Total		Total																
Bereich	Gebietstyp I		Baufeld D		Gebietstyp I			Gebietstyp I		Gebietstyp I		Gebietstyp I			Baufeld D		Gebietstyp I		Total					Total		Total		Total														
BGF	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)	2'609							4'394																																		
Sitzplätze																																										
Wohnungen																																										
BGF pro Bewohner/Beschäftigter	40		40		40			50		50		60			50			50		50		65					65		65		65											
Leerstand	0%		0%		3%			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	Bewohner	Besucher	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																																										
PP pro Wohnung																																										
Reduktionsfaktor	50%	50%	50%	50%	50%	50%		50%	50%	50%	50%		50%	50%		50%	50%		50%	50%		50%	50%		50%	50%		50%	50%		50%	50%		50%	50%							
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	3'218										
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	9'344										
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		201										
Fahrten Li DWV	3		1		63		67	37		13		50	55		55	2		6		8	21		64		52		137	180		137		317										
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					9'862										
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	390										
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	530										
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		4										
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		4										
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		11										
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		11										
ASP Total Quellverkehr	8		1		134		144	62		12		74	23		23	1		5		6	27		72		59		157					405										
ASP Total Zielverkehr	5		0		29		34	60		12		72	5		5	1		4		6	73		195		160		428					545										

#### 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

### **3 FAHRTENVERTEILUNG**

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

	Olten SüdWest		Olten SüdWest Berechnung 2012		Baufeld D Ende 2015		3. Etappe Chyholz und Restflächen 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							6	16
Rötzmatt-Westen	69	116	117	159	9	22		
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 Berechnung 2012		Baufeld D Ende 2015		3. Etappe Chyholz und Restflächen 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							0	0
Rötzmatt-Westen	4	4	4	4	0	0		
Rötzmatt-Osten	0	0	0	0	0	0		
Rötzmatt-Zentrum	2	2	2	2	0	0		
Südwest-Osten	0	0	0	0	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 Berechnung 2012		Baufeld D Ende 2015		3. Etappe Chyholz und Restflächen 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							0	0
Rötzmatt-Westen	1	1	1	1	0	0		
Rötzmatt-Osten	0	0	0	0	0	0		
Rötzmatt-Zentrum	1	1	1	1	0	0		
Südwest-Osten	0	0	0	0	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:

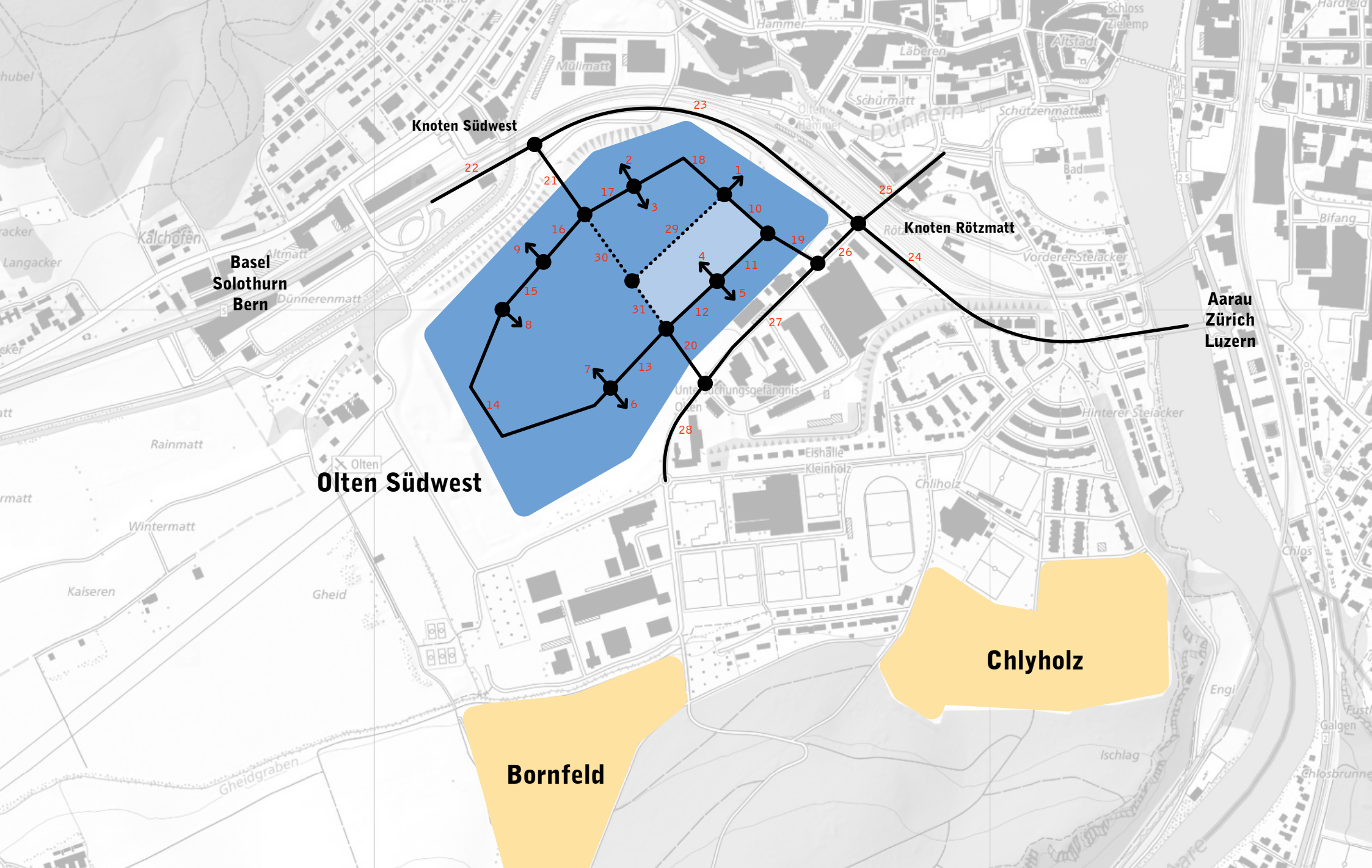
Belastung Durchschnitt 2015: Angaben Stefan Gantenbein (Lichtsignalwertung); Anteil Lieferwagen 8% und Lastwagen 5% angenommen aufgrund Verkehrszählungen Kanton; enthält 25% des Verkehrs des Baufeldes D (Erstbezug Sept.-Okt 2015)

Verteilung PW: Gesamtverkehrsmodell DWV 2030

Verteilung L/LW: Annahmen

Verteilung Bus: Fahrplan 2016 / Mobilitätsplan

## **4 STRECKENNUMMERIERUNG**



**Olten Südwest**  
**Streckenummerierung**

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- nummer	Knotenstrom- nummer	Bestand (Ende 2015)			Referenz (2030)			Projekt (2030)			Projekt Grundlagen 2012 (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	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	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	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	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