

Nutzungsplanung Sälipark 2020:

## Teilzonenplanänderung, Erschliessungsplan und Gestaltungsplan Riggerbachstrasse

Mitwirkung vom 02.03.-31.03.2016



**Erläuternder Bericht zum Stand der Planung, 01.03.2016**

→ Den vorliegenden Bericht und weitere Projektunterlagen können Sie downloaden unter:  
[www.saelipark2020.olten.ch](http://www.saelipark2020.olten.ch)

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

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

**Genossenschaft Migros Aare**

**Immo Pallas AG**

**Generalplaner:** **S+B Baumanagement AG**  
Louis Giroudstrasse 26, CH-4601 Olten  
Linus Sulzer  
Ruedi Kaspar  
Daniela Erle

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

**Buchhofer AG**  
Förrlibuckstrasse 66, CH-8005 Zürich  
Felix Manz  
Anais Carpentier  
Robert Müller  
Marcel Tschurr

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

## Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und Rahmenbedingungen.....	5
1.1	Ausgangslage .....	5
1.2	Planungsverfahren.....	6
1.3	Projektperimeter .....	7
2	Projektbeschreibung .....	8
2.1	Städtebau und Architektur .....	8
2.2	Umgebung und Freiraum.....	11
3	Verkehr.....	13
3.1	Mobilitätsplan Olten .....	13
3.2	Parkierung und Verkehrsaufkommen Ist-Zustand.....	13
3.3	Variantenfächer Tiefgaragenzufahrt Sälipark 2020.....	16
3.4	Evaluierte Erschliessungsvarianten Sälipark 2020 .....	17
3.4.1	Variante Entlastung Bifangplatz .....	17
3.4.2	Variante Bedingtes Kreissystem.....	18
3.4.3	Variante Konsequentes Kreissystem.....	19
3.5	Erschliessungsregime Sälipark 2020 .....	20
3.6	Flankierende Massnahmen .....	21
3.7	Parkierung und Verkehrserzeugung Sälipark 2020.....	21
3.8	Fuss-, Velo- und Busverkehr .....	23
3.8.1	Fuss- und Veloverkehr.....	23
3.8.2	Busverkehr.....	25
3.9	Rechtliche Regelungsinhalte .....	26
3.9.1	Mobilitätskonzept.....	26
3.9.2	Sonderbauvorschriften.....	26
4	Umwelt.....	27
4.1	Einleitung .....	27
4.2	Relevante Umweltbereiche.....	27
4.3	Zwischenfazit .....	27

## Verzeichnis der Anhänge

Anhang 1	Berechnungsgrundlagen für die Ermittlung des Parkfeldbedarfs.....	29
Anhang 2	Ermittlung des Parkfeldbedarfs Sälipark 2020 .....	30
Anhang 3	Berechnungsgrundlagen Ermittlung des Verkehrsaufkommens.....	31
Anhang 4	Ermittlung des Verkehrsaufkommens Sälipark 2020 .....	32
Anhang 5	Untersuchung zu flankierenden Massnahmen zur Entlastung des Quartiers.....	33
Anhang 6	Berechnungsgrundlagen für die Ermittlung des Veloabstellplatzbedarfs.....	34

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Parkierung Sälipark 2015 in Abhängigkeit der Nutzung.....	13
Tabelle 2	Verkehrsaufkommen Sälipark 2015 in Abhängigkeit der Nutzung.....	15
Tabelle 3	Parkierung Sälipark 2020 in Abhängigkeit der Nutzung.....	22
Tabelle 4	Verkehrsaufkommen Sälipark 2020 in Abhängigkeit der Nutzung.....	23
Tabelle 5	Angebot Veloabstellplätze Sälipark 2020 in Abhängigkeit der Nutzung .....	25
Tabelle 6	Richtwerte für die Ermittlung des Parkfeldbedarfs nach SN 640 281 .....	29
Tabelle 7	Massgeblicher Parkfeldbedarf des Grenzbedarfs in % nach MPO.....	29
Tabelle 8	Ermittlung Parkfeldbedarf Sälipark 2020.....	30
Tabelle 9	Spezifisches Verkehrserzeugungspotential (SVP) in Abhängigkeit der Nutzung .....	31
Tabelle 10	Anteil der Zu- und Wegfahrten pro Stunde während der Hauptverkehrszeiten .....	31
Tabelle 11	Ermittlung Verkehrsaufkommen Sälipark 2020.....	32
Tabelle 12	Richtwerte für die Ermittlung des Veloabstellplatzbedarfs nach SN 640 065.....	34

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Sälipark Areal – Bestehende Situation.....	5
Abbildung 2	Geltungsbereich Gestaltungsplan Riggensbachstrasse .....	7
Abbildung 3	Luftbild Sälipark.....	7
Abbildung 4	Städtebauliche Setzung .....	8
Abbildung 5	Blick auf den Sälipark.....	9
Abbildung 6	Dachgarten.....	9
Abbildung 7	Überdachung der Louis Giroudstrasse .....	10
Abbildung 8	Umgebungsgestaltung Sälipark 2020 .....	11
Abbildung 9	Parkierungsanlagen Sälipark 2015 .....	14
Abbildung 10	Erschliessung Sälipark 2015.....	14
Abbildung 11	Verkehrsaufkommen Sälipark 2015 .....	15
Abbildung 12	Varietänfächer Tiefgaragenzufahrt Sälipark 2020.....	16
Abbildung 13	Variante Entlastung Bifangplatz .....	17
Abbildung 14	Variante Bedingtes Kreissystem .....	18
Abbildung 15	Variante Konsequentes Kreissystem .....	19
Abbildung 16	Erschliessungsregime Sälipark 2020 .....	20
Abbildung 17	Parkierung Sälipark 2020 .....	22
Abbildung 18	Verkehrsaufkommen Sälipark 2020 .....	23
Abbildung 19	Wegenetz Fuss- und Veloverkehr mit Lage der Bushaltestellen .....	25

**Abkürzungsverzeichnis**

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

# 1 Ausgangslage und Rahmenbedingungen

## 1.1 Ausgangslage

Geschichte

Im Jahr 1866 gründet Louis Giroud seine Firma in Olten, welche 1899 von der Einzelfirma zur Aktiengesellschaft mutiert. Als im Jahr 1917 die Maschinenfabrik Olma Landquart Maschinenfabrik Olten nach Olten verlagert wird, fusioniert 1961 die Aktiengesellschaft von Louis Giroud unter dem Dach der Von Roll mit Olma. Durch den Rückgang der Nachfragen an Giessereiprodukten wird zu Beginn der 80-er Jahre die erste Produktionshalle überflüssig. Neue Mieterin ist die Migros, die darin ein Freizeitland einrichtet. Neben diversen Verkaufs-, Schulungs- und Geschäftsbauten auf dem Firmengelände wird 2003 der Sälipark eröffnet.

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

Ausgangslage

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

Als Ersatz des heutigen Migros-Freizeitlandes entsteht ein Neubau, der den bestehenden Sälipark ober- und unterirdisch ergänzt. Dadurch erhöht sich die Gesamtverkaufsfläche im Erd- und 1. Untergeschoss um rund ein Drittel auf total 17'000 m<sup>2</sup>.

Die Erweiterung ermöglicht der Migros den Supermarkt auf einer einzigen Etage im 1. Untergeschoss anzuordnen und das Restaurant mit Aussenbereich im Erdgeschoss zu platzieren. Über dem Bürogeschoss im 1. Obergeschoss entstehen auf vier Stockwerken 75 Mietwohnungen. Die unterirdische Parkieranlage wird erweitert.



Abbildung 1 Sälipark Areal – Bestehende Situation  
[Stand Februar 2015]

## 1.2 Planungsverfahren

Kantonaler Richtplan	Für Einkaufszentren von regionaler Bedeutung ist eine Festsetzung im kantonalen Richtplan erforderlich. Diese erfolgt in einem separaten Verfahren.	
Nutzungspläne	In den Nutzungsplänen (Teilzonenplan, Erschliessungsplan und Gestaltungsplan Riggerbachstrasse) werden die rechtlichen Grundlagen für die bauliche Weiterentwicklung des Areals geschaffen. Gemeinsam mit den Sonderbauvorschriften ergänzen und konkretisieren diese die generellen Vorgaben der allgemeinen Nutzungsplanung. Sie sind verbindliche Bestandteile des Gestaltungsplans. Der Raumplanungsbericht sowie das Richtprojekt werden dabei zusammen mit dem Umgebungsplan und dem Verkehrskonzept als erläuternde Bestandteile eingereicht.	
Mitwirkungsverfahren	Die interessierte Bevölkerung erhält im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens Gelegenheit, sich über die Planung des Areals Sälipark zu informieren und bis Montag, 4. April 2016, dazu Stellung zu nehmen:	
Mitwirkungseingaben	Per Post an:	Baudirektion Olten, Stadtplanung Dornacherstrasse 1, 4601 Olten
	Per E-Mail an:	mitwirkung_saelipark@olten.ch
	Kontaktperson:	Markus Pfefferli (062) 206 13 17
Zeitplanung	Öffentliche Mitwirkung:	März 2016
	Überarbeitung Nutzungsplanung:	April / Mai 2016
	Vorprüfung Nutzungsplanung:	Sommer 2016
	Auflage Nutzungsplanung:	November 2016
	Plangenehmigung, Baubewilligung:	Frühjahr 2017
	Baubeginn:	Sommer 2017
	Bauabschluss:	Sommer 2020

### 1.3 Projektperimeter

Planungsgebiet

Der Gestaltungsplanperimeter umfasst Teile des Giroud Olma AG Areal mit einer Fläche von rund 26'452 m<sup>2</sup> und beinhaltet folgende Grundbuchnummern:

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

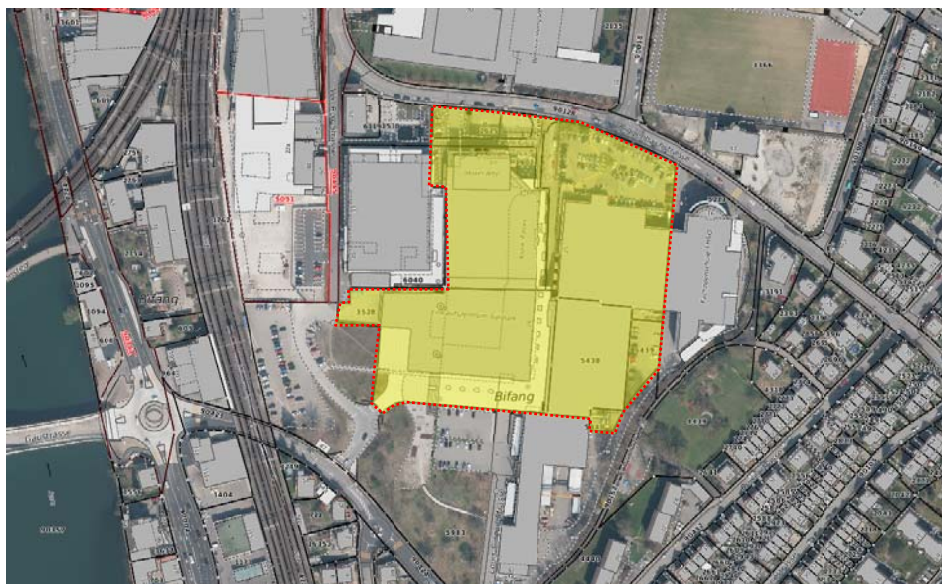


Abbildung 2 Geltungsbereich Gestaltungsplan Riggbachstrasse  
[Quelle: WebGIS Solothurn, Stand: August 2015]



Abbildung 3 Luftbild Sälipark  
[Quelle: Google Maps, Oktober 2015]



## 2 Projektbeschreibung

### 2.1 Städtebau und Architektur

#### Ausgangslage

Der Sälipark 2020 fügt sich in die grossmassstäblichen Stadtstrukturen des einst industriell genutzten Gebiets auf der rechten Aareseite ein. Umringt von kleinteiligen Wohnquartieren verfügt das Areal dank der zentralen Lage und der Nähe zum Bahnhof über ein grosses Potential. Die steigende Nachfrage nach Wohnraum an einem Ort mit hoher Lebensqualität und einer hervorragenden Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz verschafft der Stadt, welche aufgrund der Deindustrialisierung der letzten Jahrzehnte unter akutem Einwohnerschwund litt, zu neuer Beliebtheit. Das Projekt sieht einen Umbau und eine Erweiterung des bestehenden Einkaufszentrums mit Zusatznutzungen vor (Wohnen, Dienstleistungen, Gastronomie). Die Überbauung soll die fortschreitende Urbanisierung des Schweizer Mittellands widerspiegeln. Vorgesehen ist die Durchmischung von Wohnen und Arbeiten, von Jung und Alt und von unterschiedlichen sozialen Schichten, so dass eine lebendige städtische Siedlung entsteht.

#### Städtebau

Der Neubau bezieht sich auf die Höhen der benachbarten Gebäude. Das insgesamt sechs Geschoss hohe Gebäude wird gegliedert in einen zweigeschossigen Sockel und einen viergeschossigen Aufbau, in welchem sich die Wohnungen befinden. Dieser bildet U-förmig einen Hof, welcher gegen Nord-Osten in Richtung des Primarschulhauses Bifang und dessen grosszügigen Frei- resp. Grünraum geöffnet ist. Im Bereich des Strassenraums werden die Benutzerwege entflochten. Die Einfahrt zur unterirdischen Tiefgarage, welche heute die Fussgängerströme entlang der Riggenbachstrasse kreuzt, wird neu auf der Höhe der Bifangstrasse geplant. Grundsätzlich soll die Anlage einen attraktiven Treffpunkt für Jung und Alt erzeugen und damit eine Bereicherung für die ganze Stadt Olten sein.



Abbildung 4 Städtebauliche Setzung  
Der Neubau orientiert sich an der Höhe des bestehenden Nachbargebäudes und überragt dieses nicht.

## Architektur

Der Neubau definiert zusammen mit den bestehenden Gebäuden eine trichterförmige Piazza, die bis zur Riggenbachstrasse sichtbar gestaltet wird, damit vielfältige Begegnungsräume entstehen. Prägend für den Ausdruck des Neubaus wird die mit Einschnitten und Ausstülpungen gestaltete Balkonschicht sein. Das sogenannte Luftgeschoss gliedert das Volumen gegen die Riggenbachstrasse in zwei Bereiche, was dem Gebäude Leichtigkeit und Offenheit verleiht. Das Angebot des Einkaufszentrums wird erweitert. Im Neubau wird es zusätzliche Verkaufsflächen geben, welche über eine grosszügige Mall unterirdisch mit dem bestehenden Einkaufszentrum verbunden sind. Ausserdem sind Wohnungen für alle Generationen sowie Büro- und Dienstleistungsflächen geplant. Auf dem Neubau wird es eine öffentlich zugängliche Dachterrasse geben, die durch eine einladende Treppe nordseitig mit der Piazza verbunden ist. Als grosszügiger Dachgarten soll eine urbane Oase mit hohen Aufenthaltsqualitäten entstehen und einen Mehrwert für das ganze Quartier schaffen. Die lichtdurchflutete Überdachung der Louis Giroudstrasse erlaubt Passanten witterungsgeschützt zwischen den Gebäuden zu zirkulieren und dient als Fussgänger- und Radwegverbindung in Nord-Süd-Richtung.



Abbildung 5 Blick auf den Sälipark



Abbildung 6 Dachgarten



Abbildung 7 Überdachung der Louis Giroudstrasse

## 2.2 Umgebung und Freiraum

Sälipark

Zukünftig soll die Grünraumgestaltung des Säliparks weniger fragmentiert, kleinteilig und isoliert wirken. Daher beschränkt sich die Umgebungsgestaltung nicht nur auf den eigentlichen Gestaltungsplanperimeter. In einem erweiterten Betrachtungsperimeter wurden die naturräumlichen Gegebenheiten in der direkten Umgebung gemeinsam mit der Gestaltung des Säliparks zu einem gesamtheitlichen Konzept ausgearbeitet.

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

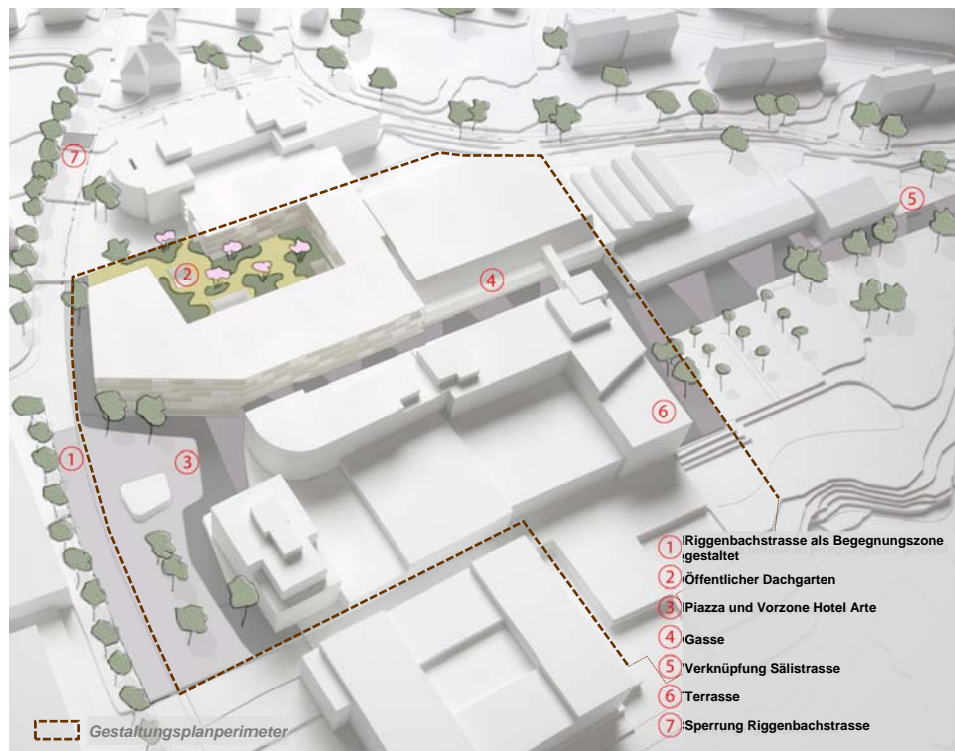


Abbildung 8 Umgebungsgestaltung Sälipark 2020

Riggerbachstrasse (1)

Die Riggerbachstrasse (1) liegt ausserhalb des Gestaltungsplanperimeters wird aber dennoch in die Überlegungen zur Umgebungsgestaltung einbezogen. Demnach wird die Riggerbachstrasse im Bereich des Säliparks zur Begegnungszone [vgl. Kapitel 3.5]. Durch die gestalterische Auflösung des heute definierten Strassenraums lassen sich Riggerbachstrasse und Piazza (4) zu einer grossen Platzfläche verknüpfen. Dadurch entsteht ein fliessender Übergang zu den angrenzenden Liegenschaften wie dem Berufsschulzentrum und dem Neubau der Fachhochschule. Die definitive Um- und Ausgestaltung ist noch nicht abschliessend bestimmt und liegt im Verantwortungsbereich der Stadt.

Platzgestaltung:  
Die Piazza (3)

Die Piazza (3) an der Riggerbachstrasse zeigt sich urban und allseitig von Gebäudefassaden gefasst. Sie bildet als offene, übersichtlich und einladend gestaltete Platzfläche den nördlichen Ankunfts- und Orientierungspunkt und den Hauptzugang zum Sälipark.

An den Rändern nimmt die Piazza Funktionen aus der angrenzenden Bebauung auf (z.B. Möblierung für Aussenrestauration). Die grosse frei gehaltene Fläche

che ermöglicht vielfältige temporäre Nutzungen (Boulevardcafé, Wochenmarkt, Weihnachtsmarkt, Velobörse o. ä).

Einzelne Solitärbäume und locker angeordnete Baumgruppen legen sich als landschaftliches Element über die urbane Piazza und laden in ihrem Schatten zum Verweilen ein.

Für Kunden und Besucher sollen an den Rändern der Piazza und nahe den Gebäudezugängen Velobügel angeordnet. Durch diese dezentrale Positionierung wird ein bedarfsgerechtes Angebot an Kurzzeitveloabstellplätzen für Kunden und Besucher sichergestellt [vgl. Kapitel 3.8].

Die Gasse (4)

Durch eine bewusst offene Gestaltung, zurückhaltende Möblierung und eine differenzierte Materialisierung wird die zentral durch das Areal verlaufende Gasse (4) (Louis Giroudstrasse) als interne, aber auch als übergeordnete Verbindungsachse zwischen Riggerbach- und Sälistrasse hervorgehoben und kenntlich gemacht.

Zwischen den Gebäuden wird die Gasse durch Pflanzflächen mit Kletterpflanzen strukturiert und zониert. Entlang den Gebäudefassaden wird eine ca. 4 m breite Zone ausgewiesen, die als Aussenbereich für die angrenzende gebäudeinterne Nutzung dient. In der Mitte der Gasse wird eine „Spur“ von 4 m Breite frei gehalten. Sie stellt die Durchlässigkeit für Fussgänger und Velofahrer sicher [vgl. Kapitel 3.8].

Die Terrasse (7)

Die nach Süden und Westen orientierte Terrasse (7) am südlichen Rand des Säliparks bildet das landschaftliche Gegenstück zur urbanen Piazza. Unter dem Schatten der Bäume lädt die ruhig gelegene Terrasse zum Verweilen ein. Von hier schweift der Blick unbegrenzt über die Stadt und die Aare bis zu den Hügeln des Jura.

Der Dachgarten (2)

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

### 3 Verkehr

#### 3.1 Mobilitätsplan Olten

Verkehrsplanung

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

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

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

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

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

#### 3.2 Parkierung und Verkehrsaufkommen Ist-Zustand

Parkierung  
Sälipark 2015

Der Sälipark verfügt heute über 625 Parkfelder (Summe aller Parkfelder, die sich einer Nutzung im Sälipark zuordnen lassen). Davon sind 365 Parkfelder in den Tiefgaragen Sälipark I und Sälipark II angeordnet. Die restlichen 260 Parkfelder sind ebenerdig platziert. Der Parkplatz Freizeitland ist innerhalb des Projektperimeters angeordnet. Die Parkplätze 4, 5 und 6 befinden sich ausserhalb, grenzen aber unmittelbar an den Perimeter. Die nachfolgende Abbildung gibt einen Überblick zu den bestehenden Parkierungsanlagen und dem jeweiligen Parkfeldangebot. Die Tabelle 1 zeigt die Zuordnung der Parkfelder zu den verschiedenen Nutzungen. Dabei ist zu bemerken, dass knapp ein Drittel der vorhandenen Parkfelder dem Personal zur Verfügung stehen.

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

Tabelle 1 Parkierung Sälipark 2015 in Abhängigkeit der Nutzung

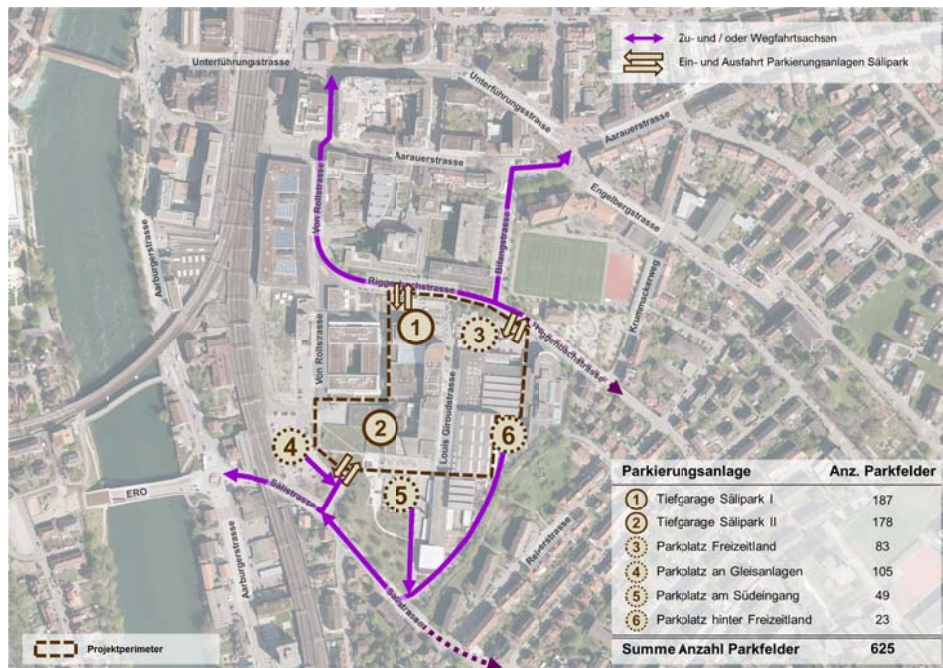


Abbildung 9 Parkierungsanlagen Sälipark 2015

Erschliessungsregime  
Sälipark 2015

Die Erschliessung des Säliparks [vgl. Abbildung 10] erfolgt heute von Norden via Knoten Bifangplatz und Bifangstrasse oder via Knoten Unterführungsstrasse / Von Rollstrasse und Von Rollstrasse zur Riggenbachstrasse. Von Süden her erreicht man den Sälipark via Sälikreisell und Sälistrasse.

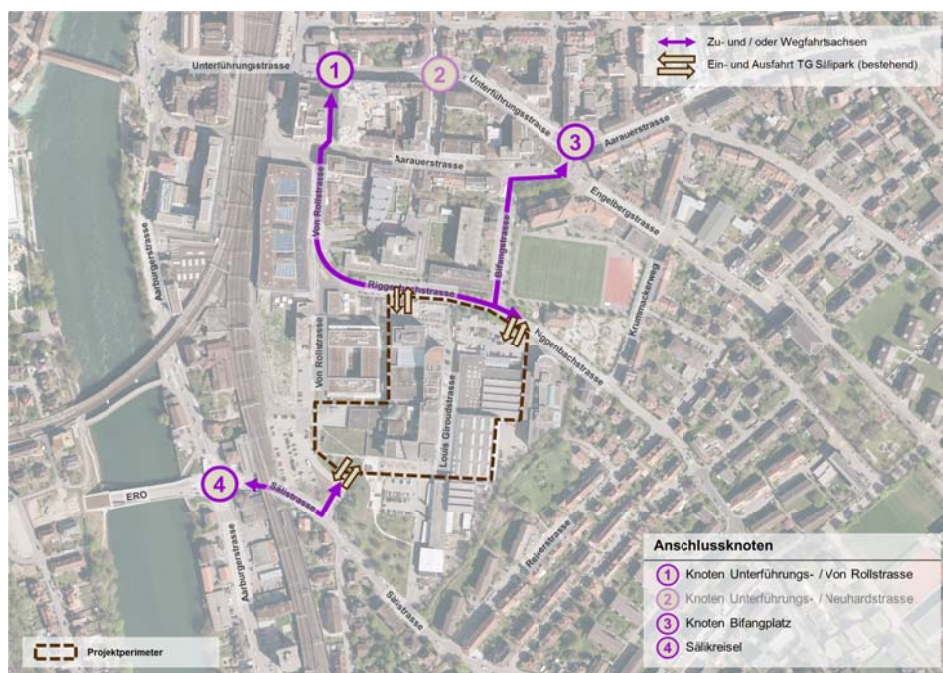


Abbildung 10 Erschliessung Sälipark 2015

Verkehrsaufkommen  
Sälipark 2015

Das Verkehrsaufkommen des Säliparks wird durch Auswertung der Schranken-anlage der beiden Tiefgaragen sowie dem Parkplatz Freizeitland bestimmt. Zusätzlich wird das Verkehrsaufkommen für die Parkplätze 4 bis 6 anhand des Spezifischen Verkehrserzeugungspotentials (SVP) ermittelt. Dieses gibt an, wie viel Fahrzeugfahrten durch ein Parkfeld – in Abhängigkeit der zugeordneten

Nutzung – erzeugt werden. Weiter können nachfolgende Rückschlüsse gezogen werden:

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

Der Sälipark erzeugt heute ein Verkehrsaufkommen von 5'600 Fahrten pro Tag. Die Fahrten verteilen sich zu knapp 60 % nach Norden und zu 40 % Süden. Einen Überblick zur Verkehrsverteilung gibt die nachfolgende Abbildung. Die Verteilung auf die verschiedenen Nutzergruppen ist in Tabelle 2 dargestellt.

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

Tabelle 2 Verkehrsaufkommen Sälipark 2015 in Abhängigkeit der Nutzung

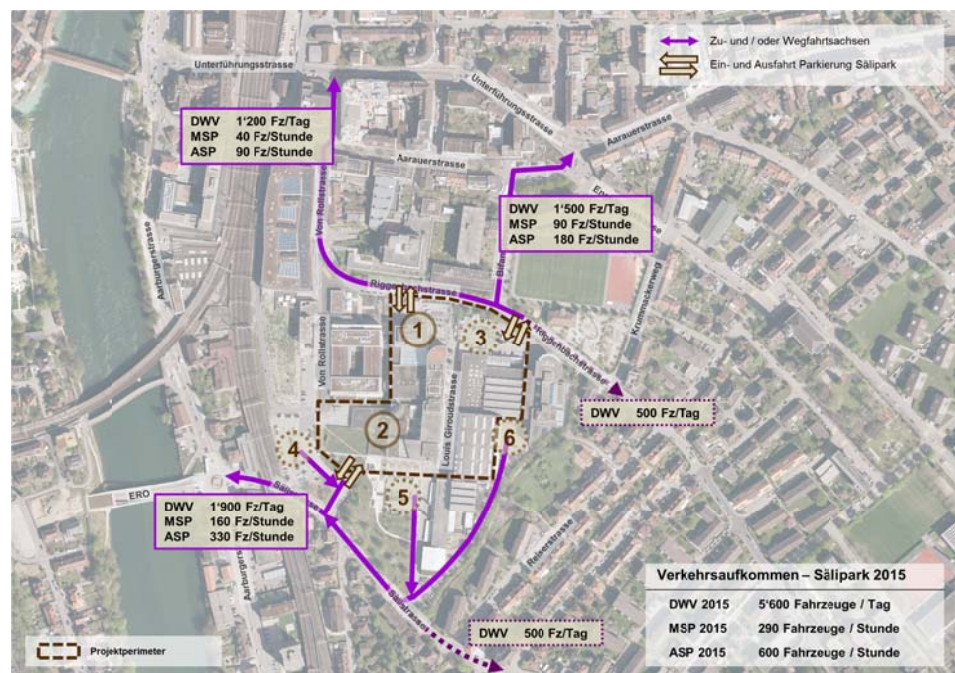


Abbildung 11 Verkehrsaufkommen Sälipark 2015



### 3.3 Variantenfächer Tiefgaragenzufahrt Sälipark 2020

Im Rahmen der Planungen für den Sälipark 2020 wurden verschiedene Varianten für die neue Tiefgaragenzufahrt an der Riggenbachstrasse geprüft. In der Abbildung 12 sind die verschiedenen Varianten dargestellt. Anschliessend werden die Varianten kurz erläutert.



Abbildung 12 Variantenfächer Tiefgaragenzufahrt Sälipark 2020

Variantenfächer  
Tiefgaragenzufahrt  
Sälipark 2020

- 1** Die Erschliessung des Sälipark erfolgt über die bestehende Tiefgarage der Berufsschule Olten. Dazu sind Anpassungen des bestehenden Layouts der Parkierungsanlage notwendig, damit eine Fahrgasse zur neuen Tiefgarage Sälipark etabliert werden kann. Damit einher geht ein Parkfeldverlust in der Parkierungsanlage der Berufsschule. Weiter ist der Aufwand die Riggenbachstrasse zu unterqueren aufgrund der Werkleitungen im Strassenraum sowie der Baumpflanzungen im Randbereich unverhältnismässig hoch.
- 2** Die Erschliessung des Säliparks erfolgt über ein neues Portal in der Bifangstrasse. Diese muss dazu gesperrt werden. Die Unterquerung der Riggenbachstrasse ist, wie bei Variante 1, aufgrund der zahlreichen Werkleitung unterhalb der Riggenbachstrasse mit einem sehr hohen Aufwand verbunden. Zudem schränkt die Lage der Tiefgaragenzufahrt die Möglichkeiten für zukünftige Entwicklungen (Anpassungen des Verkehrsregimes etc.) stark ein.
- 3** Die Erschliessung der Tiefgarage erfolgt über ein zusätzliches Portal das neben der bestehenden Anlieferung etabliert wird. Die Zufahrt zum Portal erfolgt von Norden über die Von Rollstrasse. Die Variante zieht eine Anpassung des Layouts der bestehende Tiefgarage Sälipark II nach sich und führt zwangsläufig zu einem Verlust an Parkfeldern. Zudem konzentrieren sich beide Tiefgaragenzufahrten an einem Punkt, so dass es innerhalb der Tiefgarage zu Behinderungen kommt. Des Weiteren muss verhindert werden, dass eine neue Umfahrroute für den Knoten Postplatz entsteht. Das bedeutet, dass es keine durchgängige Verbindung via Von Rollstrasse – Sälistrasse geben darf. Aufgrund der Tatsache, dass der Neubau der Fachhochschule (FNHW) über den Sä-

likreisel erschlossen werden muss und die Zufahrt zur Anlieferung ebenfalls über den Sälikreisel erfolgt, sind aufwendige Verkehrsbauten notwendig, um die verschiedenen Verkehrsströme voneinander zu trennen. Der im Südwesten des Perimeters angrenzende Raum bekommt damit einen sehr verkehrsorientierten Charakter. Das geht zu Lasten einer ansprechenden Aussenraumgestaltung und schränkt eine zukünftige Entwicklung des Bereichs ausserhalb des Perimeters stark ein.

**Fazit** Die Varianten 1-3 werden aus den genannten Gründen nicht weiter verfolgt. Die neue Zufahrt an der Rigenbachstrasse wird auf Höhe der heutigen Zufahrt zum Parkplatz Freizeitland etabliert.

### 3.4 Evaluierte Erschliessungsvarianten Sälipark 2020

Neben der Lage der Tiefgargagenzufahrt wurden auch verschiedene Varianten für das Erschliessungsregime untersucht. Die einzelnen Varianten sind in den nachfolgenden Abbildungen dargestellt. Die Ergebnisse der Untersuchung werden im Folgenden kurz zusammengefasst.

#### 3.4.1 Variante Entlastung Bifangplatz

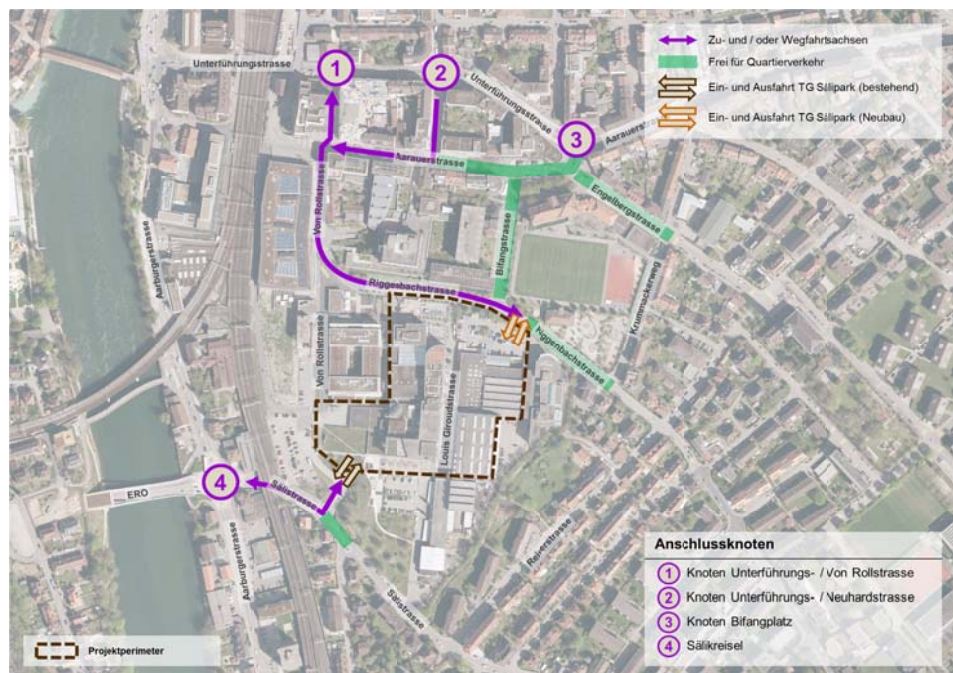


Abbildung 13 Variante Entlastung Bifangplatz

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

Die Erschliessung von Süden erfolgt nach wie vor über den Sälikreisel.

- ① Der Knoten Unterführungs- / Von Rollstrasse bleibt in seinem Layout unverändert. Die Zunahme des Verkehrsaufkommens auf der Von Rollstrasse macht Anpassungen an der Lichtsignalsteuerung am Knoten notwendig. Das geht zu Lasten der Leistungsfähigkeit auf der übergeordneten Achse.

- ② Am Knoten Unterführungs- / Neuhardstrasse wird ein Linksabbiegestreifen (von der Unterführungsstrasse in die Neuhardstrasse) etabliert. Das geht zu Lasten der Busspur (inkl. Velostreifen) auf der Unterführungsstrasse. Die Leistungsfähigkeit des Knoten auf der Haupttrichtung nimmt ab, da zusätzliche Kapazitäten für den Linksabbieger bereitgestellt werden müssen.
- ③ Der Bifangplatz und die Bifangstrasse werden vom quartierfremden Verkehr entlastet. Voraussetzung dafür ist die Wirksamkeit der Zufahrtsbeschränkungen.
- ④ Für den Sälkreis sind keine zusätzlichen Massnahmen notwendig. Es ist davon auszugehen, dass sich die Nord-Süd-Verteilung des Verkehrsaufkommens nicht verändert und demnach keine negativen Auswirkungen zu erwarten sind.

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

### 3.4.2 Variante Bedingtes Kreissystem

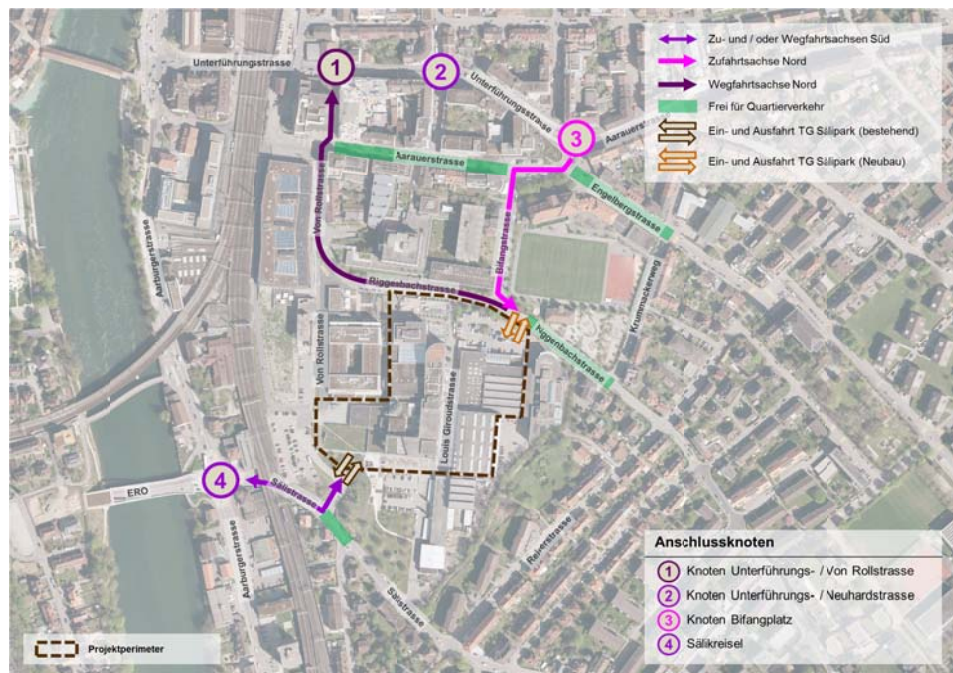


Abbildung 14 Variante Bedingtes Kreissystem

Im Norden wird bei dieser Variante ein neues Einbahnsystem etabliert. Die Zufahrt erfolgt nur noch über den Bifangplatz und die Bifangstrasse. Weggefahren wird über die Von Rollstrasse.

Die Erschliessung von Süden erfolgt nach wie vor über den Sälkreisel.

- ① Am Knoten Unterführungs- / Von Rollstrasse wird das Rechtsabbiegen aus der Unterführungsstrasse in die Von Rollstrasse verboten.
- ② Am Knoten Unterführungs- / Neuhardstrasse sind keine Massnahmen notwendig.

- 3 Der Knoten Bifangplatz bleibt unverändert. Die Ausfahrt vom Knoten auf das übergeordnete Netz ist nur noch für das Quartier möglich.
- 4 Für den Sälkreis sind keine zusätzlichen Massnahmen notwendig. Es ist davon auszugehen, dass sich die Nord-Süd-Verteilung des Verkehrsaufkommens nicht verändert und demnach keine negativen Auswirkungen zu erwarten sind.

**Fazit** Die Variante führt u.a. zu Umwegfahrten für benachbarte Liegenschaften (Berufsschulzentrum oder Sälhof). Zudem steht sie im Konflikt zum Samstagsmarkt auf der Bifangstrasse. Das hat zur Folge, dass sich das Erschliessungsregime am Samstag von dem der restlichen Woche unterscheiden muss. Das verursacht wiederum Probleme bei der Signalisation (Einbahnstrassenreglung) und Wegweisung (Parkleitsystem).

### 3.4.3 Variante Konsequentes Kreissystem

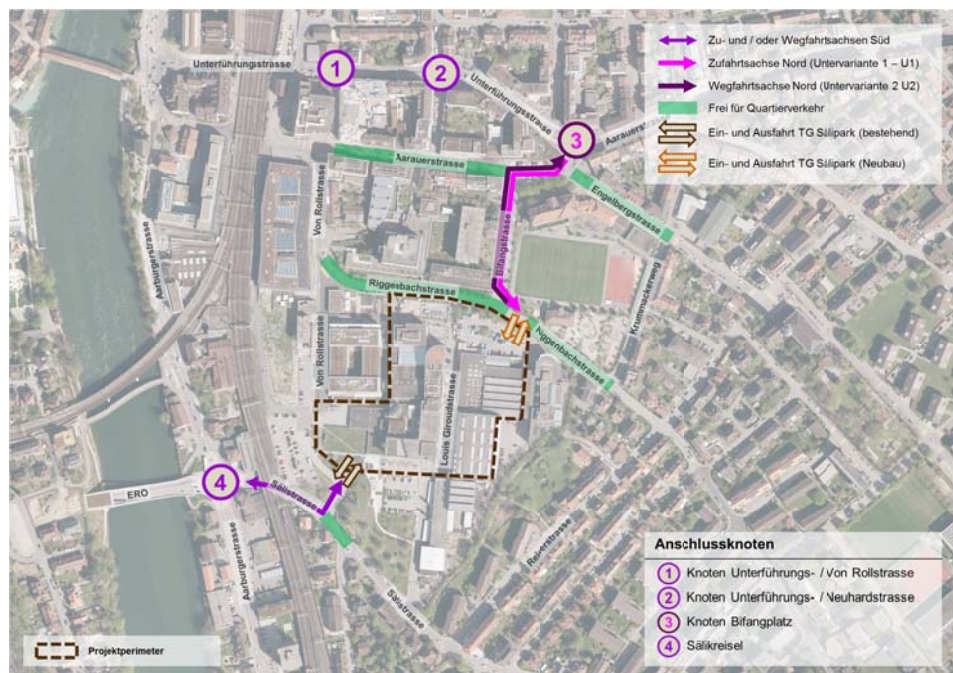


Abbildung 15 Variante Konsequentes Kreissystem

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

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

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

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

### 3.5 Erschliessungsregime Sälikpark 2020

Basierend auf der Variantenevaluation [vgl. 3.3 und 3.4] wird für den Sälikpark 2020 am bestehenden Erschliessungsregime festgehalten [vgl. Abbildung 16]. So können die Auswirkungen auf das umliegende Strassennetz gering gehalten werden, da das Verhältnis der Nord-Süd-Verteilung konstant bleibt. Für das Quartier bedeutet das Regime die geringsten Beeinträchtigungen. Zudem kann mit dem Regime flexibel auf zukünftige Entwicklungen im Gebiet reagiert werden. Die neue Zufahrt zur Tiefgarage wird auf Höhe der heutigen Zufahrt zum Parkplatz Freizeitland etabliert. Dafür wird die bestehende Tiefgaragenzufahrt Sälikpark I (Pallas Klinik / Arte Hotel) zurückgebaut. Die Riggerbachstrasse kann als Begegnungszone gestaltet und mit Tempo 20 signalisiert werden.

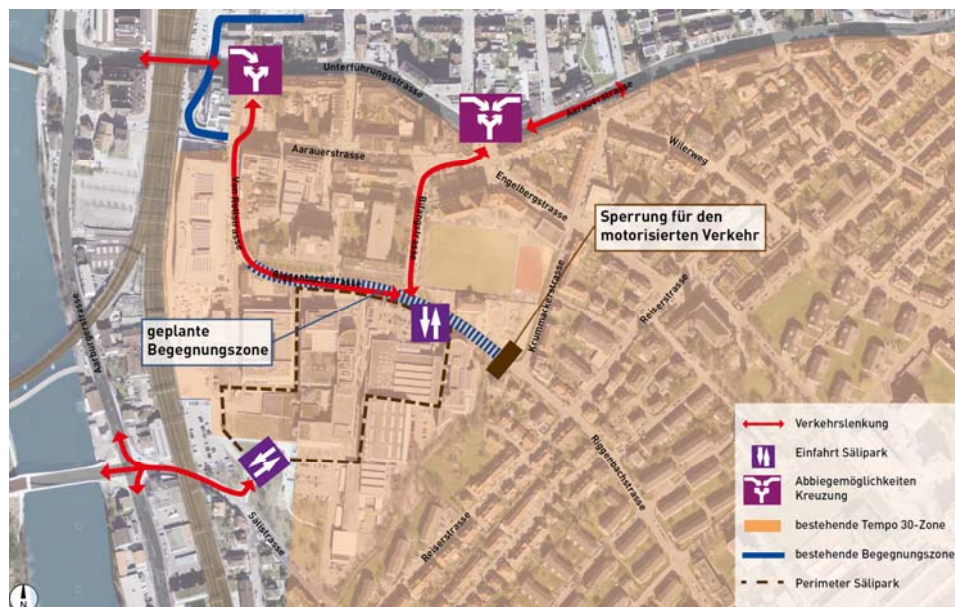


Abbildung 16 Erschliessungsregime Sälikpark 2020

Begegnungszone  
Riggerbachstrasse

Eine der Massnahmen in der unmittelbaren Umgebung ist die Umgestaltung der Riggerbachstrasse zu einer Begegnungszone. Durch den Verzicht auf Randsteine kann ein fließender Übergang zur Piazza geschaffen und die verkehrsorientierte Gestaltung des Strassenraums reduziert werden. Die definitive Ausgestaltung liegt in der Verantwortung der Stadt Olten und ist zum heutigen Zeitpunkt noch nicht abschliessend geklärt.

Samstagsmarkt

Das Ausnahme-Regime via Aarauerstrasse am Samstagmorgen, bedingt durch den Wochenmarkt auf der Bifangstrasse, ist heute schon nicht optimal. Die Sperrung der Bifangstrasse führt zu einer deutlichen Verkehrszunahme auf der Aarauer- und der Von Rollstrasse und zu einem höheren Anteil an Umwegfahrten. Diese Situation führt dazu, dass der Autoverkehr in das angrenzende Quartier ausweicht, um den Umweg zu vermeiden. Zudem wird der Busverkehr auf der Von Rollstrasse durch die zusätzlichen Verkehrsmengen beeinträchtigt.

Es wird daher die Gelegenheit benutzt für eine Klärung: Der Samstagsmarkt soll in die Vorzone des Säliparks verlegt werden. Damit kann die Situation für alle Verkehrsteilnehmenden, namentlich auch den verdichteten Busverkehr auf der Riggerbachstrasse, verbessert werden. Eine Lösung mit Einbezug der Begegnungszone Riggerbachstrasse ist nicht denkbar, da das wiederum zu Behinderungen des Busverkehrs führen würde.

### 3.6 Flankierende Massnahmen

Quartierschutz

Zur Entlastung des Quartiers vom Durchgangsverkehr wird die Gelegenheit der laufenden Planung genutzt, um verschiedene Varianten zu prüfen. Das Büro Kontextplan führte dazu eine Untersuchung durch [vgl. Anhang 5]. Im Ergebnis zeigt sich, dass durch Variante 1 – Sperrung der Riggerbachstrasse für den Autoverkehr zwischen Bifangstrasse und Krummackerweg – die beste Wirkung erzielt werden kann. Das Quartier wird vom Durchgangsverkehr entlastet, ohne dass es zu grossen Einschränkungen für die Bewohner des Quartiers führt. Für den Bus- und Veloverkehr bleibt die Riggerbachstrasse weiterhin durchgehend befahrbar.

### 3.7 Parkierung und Verkehrserzeugung Sälipark 2020

Parkierung  
Sälipark 2020

Der Parkfeldbedarf wird unter Berücksichtigung der Vorgaben aus dem Mobilitätsplan Olten ermittelt. Demnach wird der nach SN 640 281 ermittelte Grenzbedarf unter Berücksichtigung der Faktoren aus Tabelle 7 reduziert. Die Angaben aus dem Mobilitätsplan beschränken sich zunächst auf die Nutzungen Wohnen und Arbeiten. Für eine autoreduzierte Verkaufsnutzung sind derzeit keine allgemeingültigen Vorgaben für die Reduzierung des Grenzbedarfs definiert. Es wird für die Parkfelder für Kunden im Verkauf ein Ansatz von 2.5 Parkfeldern pro 100 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche angewendet. Auf eine weitere Reduktion wird verzichtet. Die 435 Parkfelder entsprechen in etwa der Anzahl Parkfelder, die sich nach der Norm SN 640 281 (Parkieren – Angebot an Parkfeldern für Personenwagen) ermittelt lassen. Ein Mischansatz der Richtwerte für kundenintensive und nichtkundenintensive Verkaufseinrichtungen, unter Berücksichtigung des Standort-Typs C ergibt einen Bedarf zwischen 396 und 695 Parkfeldern. Die detaillierte Übersicht zur Parkplatzberechnung sowie die relevanten Berechnungsgrundlagen sind im Anhang 1 und Anhang 2 dargestellt.

Für den Sälipark 2020 werden insgesamt 685 Parkfelder, in drei zusammenhängenden Tiefgaragen, angeboten. Neben den beiden bereits bestehenden Tiefgaragen Sälipark I und II wird eine zusätzliche Anlage mit 320 Parkfeldern etabliert [vgl. Abbildung 17]. Die städtebaulich unattraktiven Aussenparkplätze werden aufgehoben. In Tabelle 3 ist eine Übersicht zur Zuordnung der Parkfelder zu den verschiedenen Nutzungen dargestellt.

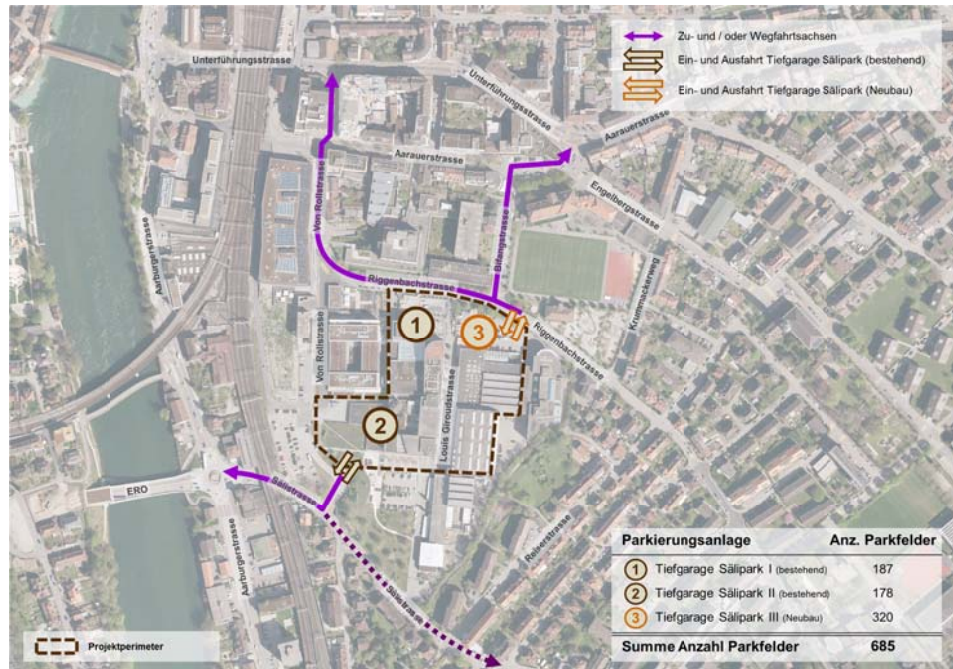


Abbildung 17 Parkierung Sälipark 2020

Nutzung	Beschäftigte Besucher	
	[Anzahl PF]	
Verkauf	60	435
Klubschule	3	35
Büro/FHNW	45	25
Hotel	6	45
Spital	7	7
Alterswohnen	6	6
Lager	3	2
<b>Summe</b>	<b>130</b>	<b>555</b>
<b>Total</b>	<b>685</b>	

Tabelle 3 Parkierung Sälipark 2020 in Abhängigkeit der Nutzung

Verkehrsaufkommen  
Sälipark 2020

Für die Ermittlung des Verkehrsaufkommens werden die aus der Analyse ermittelten Verkehrserzeugungsraten (SVP) für die Verkaufsnutzung verwendet. Andere Nutzungen werden anhand der Vorgaben aus Norm und Fachliteratur entnommen [vgl. Anhang 3].

Das Verkehrsaufkommen für den Sälipark 2020 beträgt 6'100 Fahrten pro Tag. Das entspricht einer Zunahme von 9 % gegenüber der heutigen Situation. Während der Spitzenverkehrszeiten am Morgen und am Abend bleibt das Verkehrsaufkommen auf dem heutigen Niveau. Dies ist in erster Linie auf die deutliche Reduktion der Anzahl Parkfelder für die Beschäftigten zurückzuführen, deren Fahrten vor allem auf die Spitzenstunden am Morgen und Abend entfallen. Einen Überblick zur Verkehrsverteilung gibt die nachfolgende Abbildung. Die Verteilung auf die verschiedenen Nutzergruppen ist in Tabelle 4 dargestellt. Die detaillierte Berechnung des Verkehrsaufkommens ist im Anhang 4 dargestellt.

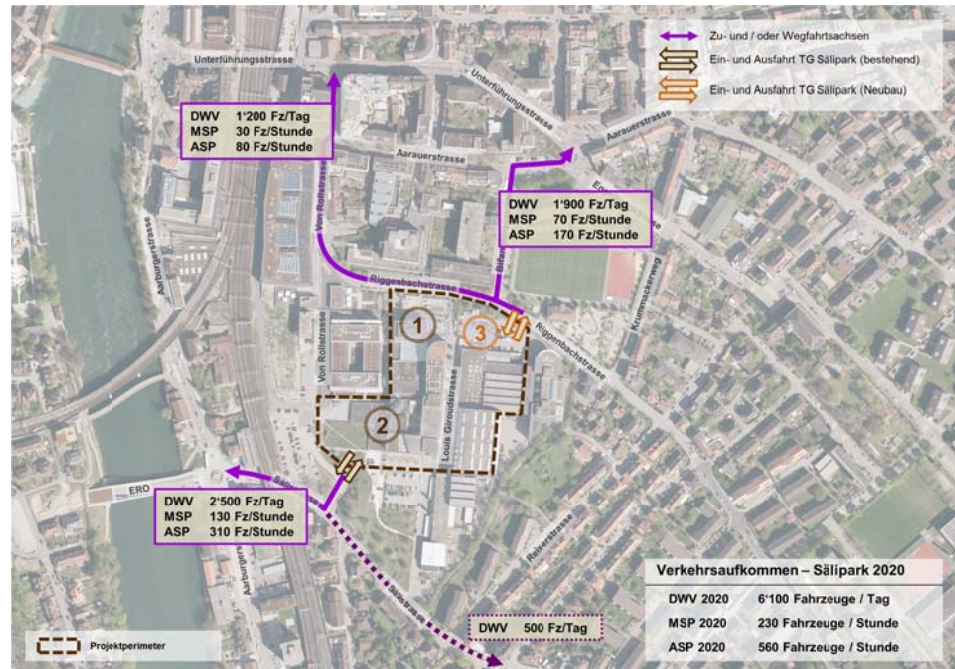


Abbildung 18 Verkehrsaufkommen Sällipark 2020

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

Tabelle 4 Verkehrsaufkommen Sällipark 2020 in Abhängigkeit der Nutzung

### 3.8 Fuss-, Velo- und Busverkehr

#### 3.8.1 Fuss- und Veloverkehr

Fussverkehr

Eine wichtige Grundlage für eine nachhaltige Mobilität bildet der Fuss- und Veloverkehr [vgl. Abbildung 19]. Dementsprechend wird darauf geachtet, dass das Wegenetz attraktiv und komfortabel gestaltet wird und zum Flanieren einlädt. Durch die grosszügig gestaltete Piazza und die daran anschliessende Begegnungszone Riggerbachstrasse wird die Dominanz des Strassenraums reduziert. Fussgänger erhalten so den Vortritt gegenüber dem motorisierten Verkehr, wodurch sich die Trennwirkung der Riggerbachstrasse deutlich herabsetzt. Mit dem Rückbau der Tiefgaragenzufahrt Pallas und der neuen Zufahrt am nordöstlichen Rand des Perimeters wird die Situation für Zufussgehende weiter verbessert, indem so potentiellen Konflikte mit dem Autoverkehr vermieden werden.



---

Louis Giroudstrasse Die Gasse	<p>Die Louis Giroudstrasse ist heute eine Fuss- und Veloverbindung zwischen Riggerbach- und Sälistrasse. Diese Funktion bleibt auch mit der neuen Gestaltung der überdachten Louis Giroudstrasse im Bereich des Säliparks erhalten. Mit dem offen gestalteten und lichtdurchlässigen Witterungsschutz erhöhen sich der Komfort und die Aufenthaltsqualität in diesem Bereich. Das Nebeneinander von Zufussgehenden und Velofahrenden entspricht einer typischen Altstadt-situation (Altstadtgasse mit Läden an beiden Seiten z.B. Kirchgasse in Olten). Durch einen 4 m breiten Gang in der Mitte der Gasse, der zu jeder Zeit von Einbauten freigehalten wird, ist die Durchlässigkeit der Verbindung gewährleistet. Die Rechtsform für die neue Verbindung ist derzeit noch nicht abschliessend geklärt. Möglich wäre die Signalisation als Begegnungszone. Diese sind jedoch auch für den Autoverkehr freigegeben, so dass hier ein Zusatzschild mit einem Fahrverbot ergänzt werden muss. Weiter ist auch eine Signalisation als Fussgängerzone möglich, in der der Veloverkehr gestattet ist.</p>
Veloverkehr	<p>Generell wird für den Veloverkehr die direkte Anbindung an das bestehende Wegenetz sichergestellt. Langfristig sucht die Stadt nach einer besseren Veloverbindung vom Säliquartier zur westlichen Aareseite, was auch dem Interesse des Areals entspricht.</p>
Veloabstellplätze	<p>Um die Bedingungen für den Veloverkehr zu verbessern, stehen grosszügig dimensionierte, über das Areal verteilte und gut zugängliche Veloabstellplätze zur Verfügung. Der Bedarf ermittelt sich unter Berücksichtigung der Norm SN 640 065 (Leichter Zweiradverkehr – Parkieren: Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen). Dabei ist darauf hinzuweisen, dass der definitive Bedarf derzeit noch nicht abschliessend bestimmt werden kann. Zum einen ist der Bedarf für die Nutzung Alterswohnen davon abhängig, wie gross der Anteil an Pflegezimmern und eigenständigen Wohnungen ist. Das trifft auch auf den Bedarf für die Verkaufs- und Büronutzung zu. Neben dem theoretisch ermittelten Bedarf muss hier auch das tatsächliche Nutzerverhalten (Nachfrage nach Veloabstellplätzen) berücksichtigt werden. Wichtig ist, dass man in der jetzigen Planungsphase bereits die Flächen für mögliche Parkierungsanlagen sichert.</p> <p>Eine Übersicht zu den Berechnungsgrundlagen gibt die Tabelle 12 im Anhang 6. Für das Areal ergibt sich nach derzeitigem Planungsstand ein Bedarf von 1'000 Veloabstellplätzen [vgl. Tabelle 5]. Etwa <math>\frac{1}{3}</math> der Abstellplätze ist für die Kunden im Verkauf bereitzustellen. Diese werden in Gruppen dezentral und auf die verschiedenen Zugänge ausgerichtet angeordnet. So werden neben den beiden Zugängen im Norden und Süden auch in der ‚Gasse‘ Abstellanlagen vorgesehen. Für die Abstellplätze der Bewohner und Beschäftigten sind in-house Lösungen möglich. So ist geplant, diese Abstellplätze in einer grossen Velogarage unterhalb der Piazza anzuordnen. Der Zugang erfolgt über eine befahrbare Rampe von der Riggerbachstrasse aus (im Bereich der ehemaligen Zufahrt zur Tiefgarage Sälipark I). Für die Pallas-Klinik und das Kongresszentrum werden vorerst keine separaten Abstellplätze bereitgestellt. Der Betrieb der Pallas-Klinik entspricht einer Tagesklinik, so dass wenig bis kein Besucherverkehr zu erwarten ist. Weiter ist die Wahrscheinlichkeit, dass Patienten mit dem Velo kommen, verschwindend gering. Das Kongresszentrum wird zumeist für regionale und überregionale Events genutzt, so dass Besucher in der Regel mit dem Zug oder dem Bus anreisen. Für das Hotel Arte wird eine kleine Anzahl an Besucherabstellplätzen angeboten, obwohl der Grossteil der Besucher als Reisegruppe mit dem CAR oder als Teilnehmer einer Tagung mit dem Zug anreist.</p>

Nutzung	Anzahl Abstellplätze		
	Bewohner Beschäftigte	Besucher Kunden	Total
Verkauf - kundenintensiv	40	80	120
Verkauf	130	200	330
DL mit wenig Besucherverkehr	60	15	75
FHNW - Büro	45	70	115
Hotel	40	15	55
Konferenz	20		20
Klinik	30		30
Klubschule	5	75	80
Alterswohnen	40	135	175
<b>Total</b>	<b>410</b>	<b>590</b>	<b>1'000</b>

Tabelle 5 Angebot Veloabstellplätze Sälipark 2020 in Abhängigkeit der Nutzung

### 3.8.2 Busverkehr

#### Busverbindung

Der öffentliche Verkehr spielt eine entscheidende Rolle für die künftige Verkehrserschliessung. Durch Verdichtung des Busangebotes wird an der Bushaltestelle Sälipark ein Viertel-Stunden-Takt angeboten und damit die Erreichbarkeit des Sälipark deutlich verbessert. Die Taktverdichtung wird zunächst durch eine zusätzliche Pendellinie erreicht.

Diese soll die Innenstadt mit dem Sälipark und den Entwicklungsgebieten Olten Südwest direkt verbinden. Wichtig dabei ist, dass Gebiete mit einem hohen Kundenpotential für die Verkaufsnutzung im Sälipark abgeholt werden. Die definitive Linienführung steht zum heutigen Zeitpunkt noch nicht fest, da die weitere Kantonsplanung u.a. von der Einführung des Halb-Stunden-Taktes der S-Bahn auf der Relation Olten – Aarau abhängt.

Ein Abfahrtsinformationssystem an den Ausgangsbereichen des Säliparks erhöht den Komfort für die Nutzerinnen und Nutzer zusätzlich.

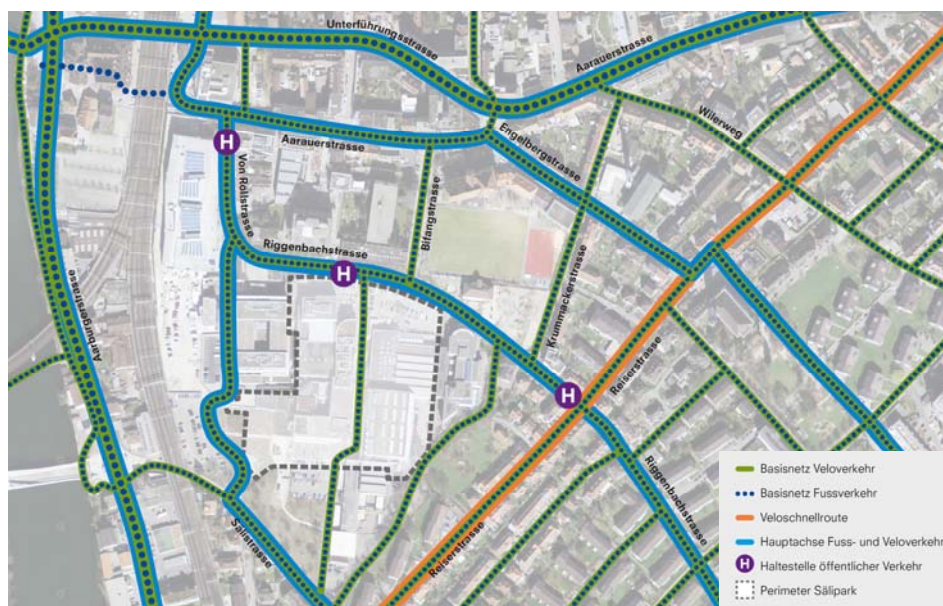


Abbildung 19 Wegenetz Fuss- und Veloverkehr mit Lage der Bushaltestellen

### 3.9 Rechtliche Regelungsinhalte

#### 3.9.1 Mobilitätskonzept

Mobilitätskonzepte stellen einen wichtigen Teil des Mobilitätsplans [vgl. Kapitel 3.1] der Stadt Olten dar. Als Bestandteil des Baugesuchs werden in diesem Dokument die geplanten Massnahmen für das Areal aufgelistet und die Vorgehensweise beschrieben. Die notwendigen Grundlagen dazu sind konzeptionell bereits vorhanden und werden später im Mobilitätskonzept konkretisiert.

Bestandteile eines  
Mobilitätskonzeptes

Es wird aufgezeigt, wie der Autoverkehr reduziert und die Nutzung der öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs gefördert werden können. Bestandteile eines Mobilitätskonzeptes sind u.a. die Analyse und Zielsetzung sowie die Definition der Massnahmen, um die Verkehrswirkung zu optimieren. Es werden Methoden bestimmt, mit welchen die Wirkung überprüft wird und Steuerungsmassnahmen definiert, die bei Nichterreichen der gesetzten Ziele greifen. Abschliessend wird beschrieben, wie die entsprechenden Massnahmen finanziert werden und wie die konkrete Umsetzung aussieht.

#### 3.9.2 Sonderbauvorschriften

Mit dem Gestaltungsplan werden die generellen Vorgaben der allgemeinen Nutzungsplanung ergänzt und konkretisiert. Ein wesentlicher und verbindlicher Bestandteil sind die Sonderbauvorschriften (SBV). Zentral ist der Themenbereich Verkehr und Parkierung. Der folgendermassen geregelt werden:

1. Festlegung der reduzierten Anzahl Parkfelder

*Die gegenüber heute geltender Normen reduzierte Anzahl Parkfelder wird nach den Vorgaben des Mobilitätsplans (MPO) erarbeitet.*

2. Aufhebung der oberirdischen Parkplätze

*Die in Abbildung 9 [vgl. Kapitel 3.2] dargestellten Parkplätze 4, 5 und 6 werden nach Erstellung der neuen Tiefgarage aufgehoben.*

3. Bewirtschaftung der Parkfelder

*Die Art und Weise der Bewirtschaftung erfolgt in Abstimmung dem gesamtstädtischen Parkplatz-Reglement, das im Rahmen des MPO erarbeitet wird.*

4. Massnahmen bei Nichteinhaltung der gesetzten Ziele in Bezug auf die Mobilität

*Mittels Monitoring und Controlling wird die Einhaltung der Ziele überprüft. Es werden Massnahmen für den Fall definiert, dass die geplanten Ziele nicht erreicht werden (das kann z.B. eine Erhöhung der Parkplatzgebühren oder eine Dosierung der Arealausfahrten sein).*

5. Busangebot

*Es werden Rahmenbedingungen für das zukünftige Busangebot beschrieben. Die Konkretisierung – insbesondere die finanzielle Beteiligung des Investors – erfolgt in einem separaten privatrechtlichen Vertrag mit den beteiligten Akteuren.*

## 4 Umwelt

### 4.1 Einleitung

Das Vorhaben untersteht aufgrund der Anzahl Parkfelder (mehr als 500 PF) sowie der Grösse der Verkaufsflächen (mehr 7'500m<sup>2</sup>) der Pflicht, eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen. Die darin zu behandelnden Themen wurden mit dem Amt für Umwelt vorbesprochen.

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

### 4.2 Relevante Umweltbereiche

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

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

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

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

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

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

Belastete Standorte, belastete Gebäudesubstanz Das in einem kleinen Bereich vorhandene Schadstoff-belastete Untergrundmaterial wird fachgerecht ausgehoben und entsorgt. Hierzu wurden vorgehend Sondierbohrungen durchgeführt.

### 4.3 Zwischenfazit

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

# Anhang

**Anhang 1 Berechnungsgrundlagen für die Ermittlung des Parkfeldbedarfs**

Nutzung	Bezugseinheit	Parkfeld-Angebot	
		Beschäftigte	Besucher
Lagerräume, Lagerplätze	pro 100 m <sup>2</sup> BGF	0.1	0.01
Dienstleistung (DL)			
kundenintensive DL	pro 100 m <sup>2</sup> BGF	2.0	1.0
Übrige VE			
nicht kundenintensive DL	pro 100 m <sup>2</sup> BGF	2.0	0.5
Verkaufseinrichtung (VE)			
kundenintensive VE	pro 100 m <sup>2</sup> VF	2.0	8.0
Übrige VE			
nicht kundenintensive VE	pro 100 m <sup>2</sup> VF	1.5	3.5
Gastbetriebe			
Hotel*	pro Bett	0.5	
Restaurant, Café	pro Sitzplatz	0.2	
Aus- und Weiterbildung			
FH / Erwachsenenbildung	pro Student	0.4	
Konferenzsaal	pro 4m <sup>2</sup> BGF	0.12	
Kleinspital, Klinik, Praxis	pro Bett	1.0	0.5
Alters- und Pflegeheim	pro Bett	0.5	0.3
Wohnen	pro 100 m <sup>2</sup> BGF	1.0	0.1
*...Aufteilung zw. Personal- / Besucher-PP: 25% Personal, 75% Besucher			
BGF...Bruttogeschossfläche			
VF...Verkaufsfläche			
FH...Fachhochschule			

Tabelle 6 Richtwerte für die Ermittlung des Parkfeldbedarfs nach SN 640 281

Standort-Typ / ÖV-Güteklasse	PF-Angebot in % des ermittelten PF-Bedarfs		
	Wohnen	Arbeiten	
		Beschäftigte	Kunden
A	50%	20%	20 - 30%
B	80%	20%	40%

Tabelle 7 Massgeblicher Parkfeldbedarf des Grenzbedarfs in % nach MPO

## Anhang 2 Ermittlung des Parkfeldbedarfs Sälipark 2020

Nutzung	Bezugsgrösse BGF / VF [m <sup>2</sup> ]	Anzahl Parkfelder (PF)				Summe
		PF Grenzbedarf		Reduzierter PF-Bedarf		
		Beschäftigte Bewohner	Besucher Kunden	Beschäftigte Bewohner	Besucher Kunden	
<b>Verkauf<sup>6</sup></b>						
Migros	4'004	80.1	100.1	17.0	101.0	118.0
Shops	1'576	23.6	39.4	5.0	40.0	45.0
<b>Partnermieter<sup>6</sup></b>						
Shops	10'211	153.2	255.3	32.0	256.0	288.0
<b>Restaurant<sup>6</sup></b> Migros	1'577	23.7	39.4	5.0	40.0	45.0
<b>Büro / Dienstleistung</b>	6'217	124.3	31.1	25.0	13.0	38.0
<b>FNHW</b>						
Büro / Verwaltung	4'684	93.7	23.4	19.0	10.0	29.0
<b>Schule<sup>1</sup></b>						
Migros Klubschule	1'690	10.0	90.0	2.0	36.0	38.0
<b>Hotel<sup>2</sup></b>	4'438	19.8	59.3	4.0	24.0	28.0
<b>Konferenz<sup>3</sup></b>	1'882	5.6	50.8	2.0	21.0	23.0
<b>Klinik / Praxis<sup>4</sup></b>	3'011	35.0	17.5	7.0	7.0	14.0
<b>Technik</b>	1'616	1.6	0.2	1.0	1.0	2.0
<b>Lager<sup>5</sup></b>	9'202	9.2	0.9	2.0	1.0	3.0
<b>Wohnen</b>						
Alterswohnen	11'220	30.0	15.0	6.0	6.0	12.0
<b>Total</b>			<b>1'332</b>			<b>683</b>
<sup>1</sup> Ermittlung des Parkfeldbedarfs über die Anzahl Schüler/Studenten; zeitgleich ca. 20 Kurse mit ca. 250 Teilnehmern; Aufteilung in Personal-/Besucher-PF = 0.10/0.90 <sup>2</sup> Ermittlung des Parkfeldbedarfs über die Anzahl Hotelbetten; Aufteilung in Personal-/Besucher-PF = 0.25/0.75 <sup>3</sup> Ermittlung des Parkfeldbedarfs über die Anzahl Sitzplätze (Sitzplatz=4m <sup>2</sup> ); Aufteilung in Personal-/Besucher-PF = 0.10/0.90; Hotelfläche 1.UG (im Neubau) wird zu 50% als Seminarraum berücksichtigt <sup>4</sup> Ermittlung des Parkfeldbedarfs über die Anzahl Krankenbetten <sup>5</sup> Hotelfläche 1.UG (im Neubau) wird zu 50% als Lager berücksichtigt <sup>6</sup> Reduzierter Ansatz Verkauf mit 2.5PF/100m <sup>2</sup> Verkaufsfläche (VF)						

Tabelle 8 Ermittlung Parkfeldbedarf Sälipark 2020

**Anhang 3 Berechnungsgrundlagen Ermittlung des Verkehrsaufkommens**

Nutzung	spez. Verkehrserzeugungspotential	
	Beschäftigte	Besucher
	[PW-Fahrten pro PF und Tag]	
Ind. / Lager / Tech.	2.5	2
Büro / DL	2.5	4
Alterswohnen	2.5	4
Verkauf intensiv	3.5	12
Praxen	2.5	4
Hotel	2.5	4
Schule	2.5	4
Quelle: SN 640 283 Fahrtenmodell Zürich eigene Erfahrungswerte		

Tabelle 9 Spezifisches Verkehrserzeugungspotential (SVP) in Abhängigkeit der Nutzung

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

Tabelle 10 Anteil der Zu- und Wegfahrten pro Stunde während der Hauptverkehrszeiten



**Anhang 4 Ermittlung des Verkehrsaufkommens Sälipark 2020**

Nutzung	Parkierungsangebot		DWW		MSP Hinfahrt		MSP Wegfahrt		ASP Hinfahrt		ASP Wegfahrt	
	Beschäftigte	Besucher	Beschäftigte	Besucher	Beschäftigte	Besucher	Beschäftigte	Besucher	Beschäftigte	Besucher	Beschäftigte	Besucher
	[Anzahl PF]		[PW-Fahrten pro Tag]		[PW-Fahrten pro Stunde]		[PW-Fahrten pro Stunde]		[PW-Fahrten pro Stunde]		[PW-Fahrten pro Stunde]	
Verkauf	59	437	207	5244	36	92	0	52	5	236	10	236
Klubschule	2	36	5	144	0	0	0	0	0	14	0	4
Büro / FHNW	44	23	110	92	14	11	3	3	3	2	14	7
Hotel	6	45	15	180	3	3	0	2	0	8	1	8
Spital	7	7	18	28	2	1	0	0	0	0	2	1
Alterswohnungen	6	6	15	24	2	1	0	0	0	2	2	1
Lager	3	2	8	4	1	0	0	0	0	0	1	0
<b>Summe</b>	127	556	378	5716	58	109	4	57	9	263	30	257
<b>Total</b>	<b>683</b>		<b>6094</b>		<b>166</b>		<b>61</b>		<b>272</b>		<b>287</b>	
					<b>227</b>						<b>559</b>	

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

Tabelle 11 Ermittlung Verkehrsaufkommen Sälipark 2020

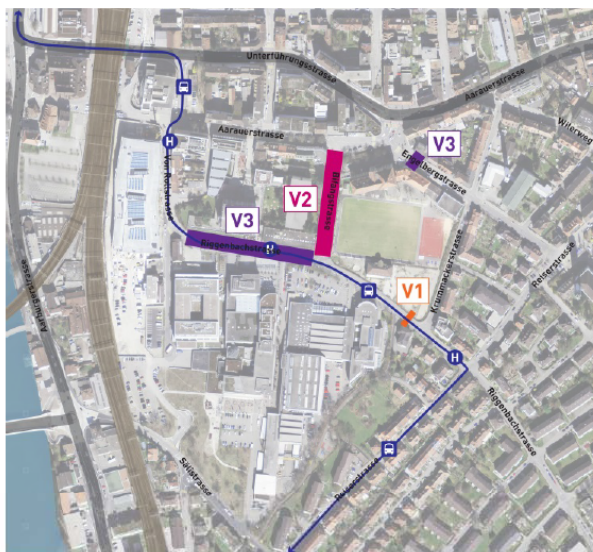
## Anhang 5 Untersuchung zu flankierenden Massnahmen zur Entlastung des Quartiers

Planung, die bewegt.



### MIV-Sperrung Sälipark

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



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

**Variante 2** Sperrung Bifangstrasse in Kombination mit Variante 1

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

**Variante 3** Sperrung Riggenbachstrasse zwischen Bifangstrasse und Von Rollstrasse und Punktuelle Sperrung Engelbergstrasse vor Knoten Aarauerstrasse / Engelbergstrasse in Kombination mit Variante 1  
Durch die Sperrung verlagert sich der Quell- und Zielverkehr des Säliparks auf die Bifangstrasse und somit auf den Bifangplatz. Durch die Entlastung des Knotens Von Rollstrasse / Unterführungstrasse entspannt sich die Rückstauproblematik zum Postplatz. Dadurch können die Busse der Linie 503 am Knoten Von Rollstrasse / Unterführungstrasse besser bevorzugt werden und somit Verspätungen minimiert werden. Um einen reibungslosen Verkehrsablauf für die Bifangstrasse am Bifangplatz zu garantieren, wird der Anschluss der Engelbergstrasse für den Autoverkehr gesperrt. Dies hat eine spürbar erhöhte Verkehrsverlagerung auf den Wilerweg zur Folge. Es besteht die Gefahr, dass Quellverkehr vom Sälipark aufgrund der höheren Belastung des Bifangplatzes auf die „alte“ Aarauerstrasse ausweicht. Zudem muss der Zielverkehr zur Von Rollstrasse aus Richtung Dulliken über die Alte Aarauerstrasse ausweichen. Am Bifangplatz hat der Linksabbieger auf der Aarauerstrasse (von Dulliken kommend) aufgrund seiner Länge nur eine begrenzte Aufnahmekapazität. Ein Ausbau ist aufgrund der beengten Situation nur bedingt möglich. Die erhöhte Verkehrsmenge auf dieser Beziehung führt zu mehr Rückstau, was eine Behinderung des Geradeausverkehrs auf der Kantonsstrasse zur Folge hat und im schlimmsten Fall auch den Anschluss Wilerweg negativ beeinträchtigt. Mit dieser Variante entsteht ein attraktiver Platz auf der Riggenbachstrasse, wofür die Bewohner des Quartiers auch teilweise grosse Einschränkungen in Kauf nehmen müssten. Diese Variante erfordert zudem vertiefte Untersuchungen auf der Kantonsstrasse.

[Quelle: Verkehrsgutachten Kontextplan; Stand 16.02.2016]

**Anhang 6 Berechnungsgrundlagen für die Ermittlung des Veloabstellplatzbedarfs**

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

Tabelle 12 Richtwerte für die Ermittlung des Veloabstellplatzbedarfs nach SN 640 065