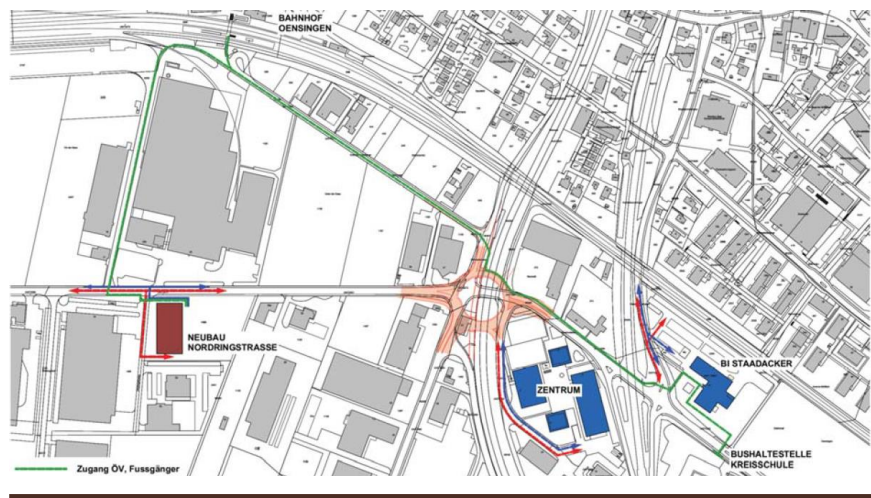


VEBO – Oensingen

Mobilitätskonzept

VEBO-Genossenschaft

4. Oktober 2024



Bearbeitung

Oliver Bachmann

Betriebsökonom FH, MA S Gemeinde-, Stadt- und Regionalentwicklung

Denise Belloli

MSc in Geografie/SVI

Daniela Paulsen

Fachperson Erhebung und Verkehrstechnik

Metron Verkehrsplanung AG

Stahlrain 2

Postfach

5201 Brugg

T 056 460 91 11

info@metron.ch

www.metron.ch

Auftraggeber

VEBO Genossenschaft

Werkhofstrasse 8

4702 Oensingen

Titelbild: GIS Kanton Solothurn

Inhaltsverzeichnis

1	Einführung	4
1.1	Ausgangslage und Auftrag	4
1.2	Grundlagen	4
2	Standortanalyse	5
2.1	Standorte heute	5
2.2	1. Etappe: Bezug Neubau «Projekt Moos»	5
2.3	2. Etappe: möglicher Ausbau	5
2.4	Anbindung und Erschliessung des Areals	6
2.5	Fazit Standortanalyse	12
3	Projektfaktoren	13
3.1	Kennzahlen Projekt	13
3.2	Erschliessung	13
4	Parkierung MIV	15
4.1	Übersicht	15
4.2	Herleitung Parkplatzbedarf	15
4.3	Parkplatzangebot	17
4.4	Verkehrserzeugung	18
5	Parkierung Veloverkehr	19
5.1	Bedarf Veloabstellplätze	19
5.2	Vorgaben Ausstattung und Anordnung der Veloabstellplätze	20
6	Massnahmen	21
6.1	ÖV-Nutzung stärken	21
6.2	Attraktive Velonutzung	21
6.3	Parkierung Personenwagen	21
6.4	Reduzierte PW-Nutzung	22
6.5	Information & Beratung	22
7	Umsetzungs- und Wirkungskontrolle	23
	Abbildungsverzeichnis	24
	Tabellenverzeichnis	24

1 Einführung

1.1 Ausgangslage und Auftrag

Die VEBO-Genossenschaft besitzt in der Nordringstrasse im Industriegebiet Oensingen die Parzelle GB Oensingen Nr.1406. In einer ersten Etappe plant sie einen Neubau auf dem südwestlichen Teil der Parzelle. Damit sollen die derzeit auf fünf Standorten verteilten Produktionsflächen in Oensingen künftig auf drei Standorte reduziert werden. Der nordöstliche Teil der Parzelle bleibt vorläufig unbebaut und soll in einer zweiten Etappe entwickelt werden.

Im Rahmen des Gestaltungsplanes «VEBO Moos» vom 22. Dezember 2022 wurde die zukünftige räumliche Entwicklung der Fläche dokumentiert. Die Baumassnahmen sollen dem Anspruch einer qualitativ hochwertigen und individualisierten Betreuung bei der Arbeit zwecks Förderung der Eingliederung von Personen mit Beeinträchtigung gerecht werden und den operativen Aufwand für die VEBO-Genossenschaft minimieren. Im Rahmen dieser Entwicklung fordert die Gemeinde Oensingen ein umfassendes Mobilitätskonzept.

Aus diesem Grund erstellt die Metron Verkehrsplanung AG ein dem Bedarf entsprechendes Mobilitätskonzept mit folgenden Leistungen:

- Analyse der Ausgangslage
- Ermittlung des Parkplatzbedarfs und Festlegung einer Zielgrösse
- Berechnung der erwarteten Verkehrserzeugung
- Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen
- Erarbeitung von Massnahmen zur Optimierung der Verkehrswirkung
- Monitoring und Controlling

1.2 Grundlagen

Für die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes wurden folgende Grundlagen verwendet:

- Schweizerisches Normenwerk VSS
- ÖV-Güteklassen AGIS
- Planungsgrundlagen ZSB Architekten «VEBO Moos» (Stand 22.12.2022)
- Bau- und Nutzungsordnung (BNO) Gemeinde Oensingen
- Bauverordnung (BauV) Kanton Solothurn
- Wanderwegnetz, Mobilitystandorte, ÖV-Güteklassen von swisstopo (www.map.geo.admin.ch, Stand 02.2020)

2 Standortanalyse

2.1 Standorte heute

Die zentrale und sowohl mit dem ÖV als auch Individualverkehr gut erreichbare Gemeinde Oensingen mit 6'886 EinwohnerInnen (Stand 31. Dezember 2023) hat sich als dynamisches Zentrum des Jurasüdfusses etabliert.

Die VEBO-Genossenschaft liegt im Industriegebiet südlich-östlich des Bahnhofs und ist historisch gewachsen. Aktuell umfasst die VEBO 5 Standorte:

1. BI-Staadacker (Genusswerkstatt)
2. Zentrum (Genossenschaft)
3. Ostringstrasse (Produktionsstätte)
4. Dünnernstrasse (Produktionsstätte)
5. Nordringstrasse (Produktionsstätte)

2.2 1. Etappe: Bezug Neubau «Projekt Moos»

An der Nordringstrasse soll auf der 8'660 m² grossen Parzelle GB Oensingen Nr.1406 der Neubau «Projekt Moos» (Nr. 6) entstehen, so dass nach dessen Fertigstellung auf die Standorte Nr. 3, 4 und 5 verzichtet werden kann. Die Mitarbeitenden der aufgehobenen Standorte werden neu im Neubau zusammengefasst. Der Neubau befindet sich in der Gewässerschutzzone S3 und der Empfindlichkeitsstufe ES IV.

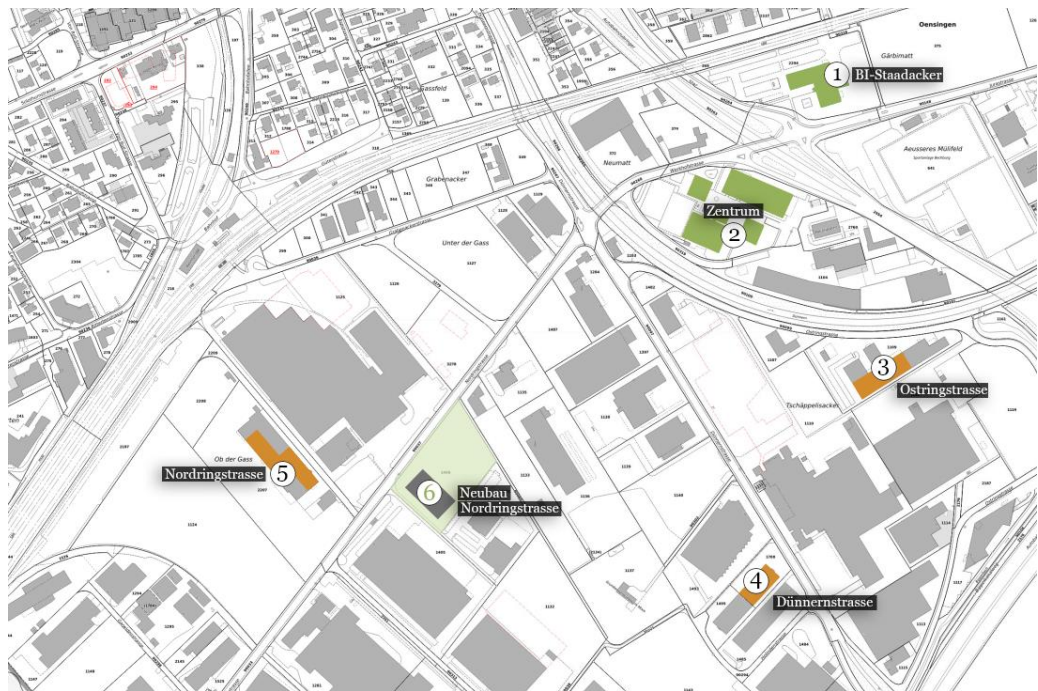


Abbildung 1: Übersicht Lage und Perimeter VEBO Oensingen und Neubauprojekt «VEBO Moos» (Quelle: www.geo.so.ch, Stand 24.05.2024)

2.3 2. Etappe: möglicher Ausbau

Für die Entwicklung des nordöstlichen Teils der Parzelle bestehen zurzeit keine konkreten Pläne. Eine Entwicklung mit ähnlichem Zweck und Ausgestaltung der Nutzung der ersten Etappe ist denkbar. Allerdings sind auch weitere Optionen einer zonenkonformen Nutzung offenzuhalten.

2.4 Anbindung und Erschliessung des Areals

2.4.1 Öffentlicher Verkehr

Erschliessung

Sowohl der Standort BI-Staadacker (1), als auch das Zentrum (2) und die Dünnerstrasse (4) befinden sich gemäss Einteilung der ÖV-Güteklassen des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) in der Güteklasse B und sind somit gut erschlossen. Während die Ostringstrasse (3) in der Güteklasse C und damit mässig erschlossen liegt, befindet sich die Nordringstrasse (5) hingegen durch ihre Nähe zum Bahnhof in der Güteklasse A und ist entsprechend sehr gut erschlossen.

Durch die künftige Zusammenlegung der Standorte 3, 4 und 5 im Neubau «VEBO Moos» (6) wird sich die ÖV-Erschliessung für alle Mitarbeiter der Standorte 3 und 4 deutlich verbessern (von B/C auf A). Für die Mitarbeiter des aktuellen Standortes Nordringstrasse bleibt die sehr gute Anbindung der Güteklasse A erhalten.

Zum besseren Vergleich sind nachstehend die Erschliessungsgüteklassen aller aktuellen Standorte und auch des künftigen Neubaus im Überblick, ebenso wie die Distanzen zum Bahnhof Oensingen und den umliegenden Bushaltestellen «Bahnhof», «Bahnhof Süd» und «Kreisschule».





Zu Fuss								
Nr. .a. Karte	Standort	ÖV-GKL	Bahnhof	Bahnhof	Bahnhof Süd	Kreis-schule		
1	BI-Staadacker Staadackerstrasse 15	B	1000m 14 Min.	950m 13 Min.	900m 13 Min.	350m 5 Min.		
2	Zentrum Werkhofstrasse 8	B	750m 10 Min.	700m 10 Min.	650m 9 Min.	280m 4 Min.		
3	Ostringstrasse 10	C	900m 13 Min.	850m 12 Min.	800m 11 Min.	850m 11 Min.		
4	Dünnerstrasse 32	B	1000m 15 Min.	1000m 14 Min.	950m 13 Min.	1000m 13 Min.		
5	Nordringstrasse 19	A	500m 7 Min.	450m 7 Min.	400m 6 Min.	1000m 13 Min.		
6	Nordringstrasse Neubau «VEBO Moos»	A	600m 8 Min.	550m 8 Min.	500m 7 Min.	900m 12 Min.		

Tabelle 1: Entfernung von ÖV-Haltestellen zu Fuss

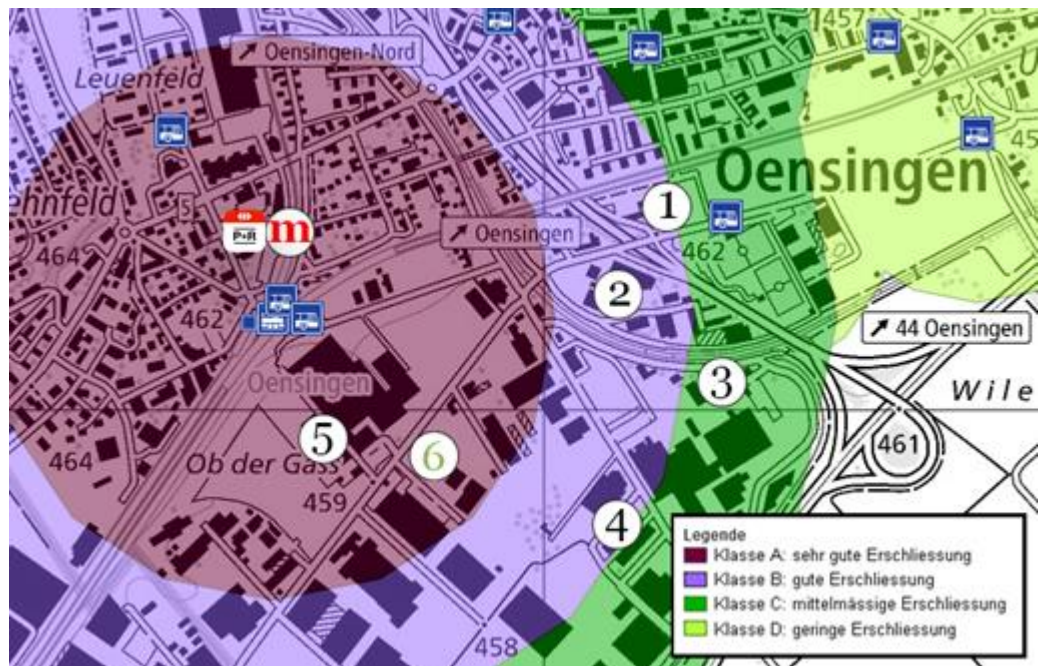


Abbildung 2: ÖV-Güteklassen (Quelle: <https://map.geo.admin.ch>, 20.03.2024)

Erreichbarkeit ÖV

Die drei Oensingen umgebenden grossen Städte Zürich, Basel und Bern sind ca. 50 Minuten mit dem Zug entfernt. Die genaue Reisezeit aller sechs grossen Schweizer Zentren entnehmen Sie nachstehender Tabelle:

Reisezeit	Zürich	Basel	Bern	Lausanne	Genf	Lugano
Oensingen	46 Min.	50 Min.	53 Min.	123 Min.	139 Min.	222 Min.

Tabelle 2: Reisezeit zu den 6 grossen Schweizer Zentren

Die Bus- und Bahnanbindungen fahren je nach Zug in einem 30-60-minütigen Takt und sind folgend detailliert aufgelistet:

Bahnhof Zugverbindungen

Nur 1x am Tag
IC5 St.Gallen via Olten – Zürich HB – Zürich Flughafen – Winterthur
Ca. alle 30 Minuten
S11 Solothurn via Niederbipp Industrie – Niederbipp – Buchli – Wiedlisbach
S11 Langenthal via Niederbipp Industrie – Niederbipp – Niederbipp Dorf – Aarwangen
S20 Langendorf via Niederbipp – Wangen an der Aare – Deitingen – Solothurn
S22 Balsthal via Klus - Thalbrücke
S20 Olten via Oberbuchsiten – Egerkingen – Hägendorf – Wangen bei Olten
Alle 60 Minuten
S20 Biel/Bienne via Niederbipp – Wangen an der Aare – Deitingen – Solothurn
IC5 Lausanne via Solothurn – Grenchen Süd – Biel/Bienne - Neuchâtel
IC5 Zürich HB via Olten

Tabelle 3: Zugverbindungen am Bahnhof Oensingen

Bushaltestelle Oensingen Bahnhof

Unregelmässige Fahrzeiten
94 Balsthal – Langenbruck - Waldenburg
126 Oensingen – Neuendorf – Wolfwil – Olten
129 Balsthal – Welschenrohr – Gänsbrunnen
N51 Oensingen – Olten (Nachtbus)
M52 Oensingen – Niederbipp – Oberbipp – Solothurn (Nachtbus)
Alle 30 Min.
125 Bahnhof - Schlosstrasse – Bahnhof
129 Balsthal, Bahnhof
Alle 60 Min.
115 Ramiswil
124 Oensingen – Roggen
127 Oensingen – Kestenholz – Wolfwil

Tabelle 4: ÖV-Verbindungen an der Bushaltestelle Oensingen Bahnhof

Bushaltestelle Oensingen Bahnhof Süd

Alle 30 Min.
505 Oensingen - Olten, Haslistrasse

Tabelle 5: ÖV-Verbindungen an der Bushaltestelle Oensingen Bahnhof Süd

Bushaltestelle Oensingen Kreisschule

Alle 30 Min.
505 Oensingen - Olten, Haslistrasse

Tabelle 6: ÖV-Verbindungen an der Bushaltestelle Oensingen Kreisschule

2.4.2 Fussverkehrsnetz

Das Industriegebiet Oensingen ist aufgrund der grossen Gebäudekomplexe von einem grobmaschigen Fussverkehrsnetz durchzogen, aber dennoch gut erschlossen. Die Arbeitnehmenden können nach der Fertigstellung des Neubaus (Nr. 6) in den grosszügig bemessenen Pausenräumen essen, so dass das Gebäude zum Mittag nicht verlassen werden muss.

Abbildung 3 zeigt alle in 15 bzw. 30 Min. zu Fuss erreichbaren Orte, wobei als Zentrum Standort 2 (VEBO Zentrum) gewählt wurde.

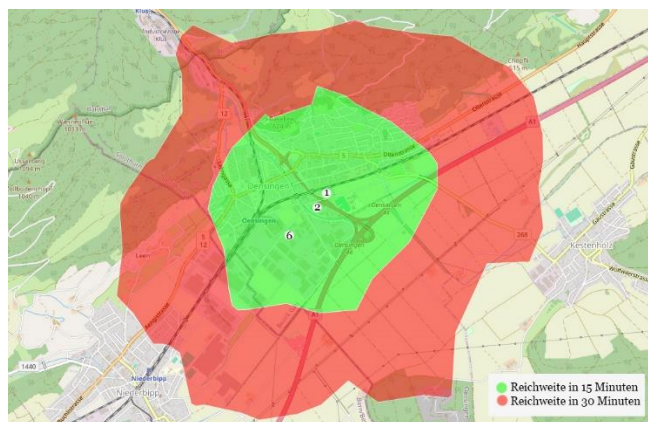


Abbildung 3: Fusswegnetz ab Zentrum, Werkhofstrasse 8 (Quelle: <https://classic-maps.openrouteservice.org> 05.06.2024)

Die kürzeste Fusswegverbindung vom Neubau «VEBO Moos» (6) zum Zentrum (2) führt von der Nordringstrasse direkt zur davon rechts abbiegenden Werkhofstrasse (Abbildung 4). Entlang der Nordringstrasse befindet sich in Höhe des Neubaus lediglich auf der gegenüberliegenden linken Seite (dem Bahnhof zugewandt) ein Trottoir, so dass die Strasse ohne einen Fussgängerüberweg überquert werden muss. Das Trottoir ist jedoch abgesenkt, so dass dies auch mit einem Rollstuhl befahrbar ist. Für Sehbehinderte wäre ein Fussgängerüberweg unabdingbar, da Blindenhunde darauf trainiert sind ihren Besitzer zum nächstgelegenen Fussgängerüberweg zu bringen, um sicher queren zu können. Ab der Höhe Nordringstrasse 28 wird beidseitig ein Trottoir geführt. Um die kreuzende Dünnerstrasse zu überqueren, muss zuvor kurz in diese links eingebogen werden, um über den dortigen Fussgängerüberweg zu gehen. Anschliessend kann die Dünnerstrasse über die Brücke gequert werden, wo aus der weiter geradeaus führenden Nordringstrasse die Werkhofstrasse wird. Auch hier befindet sich beidseits ein Trottoir. Auf Höhe der Werkhofstrasse 5 befindet sich gegenüber wiederum ein Fussgängerüberweg, welcher direkt zum Eingang auf das VEBO Gelände «Zentrum» (2) führt.

Der Weg vom Neubau «VEBO Moos» zum Bahnhof führt ebenfalls auf die gegenüberliegende Seite der Nordringstrasse und muss aktuell ohne Zebrastreifen überquert werden (Abbildung 4). Anschliessend kann der Nordringstrasse vorbei am Fachhandel Bourquin gen Nordwesten gefolgt werden, bis man zur Unterführung zu den Bahngleisen, der Bushaltestelle «Bahnhof» und den Veloständern gelangt (Abbildung 5).

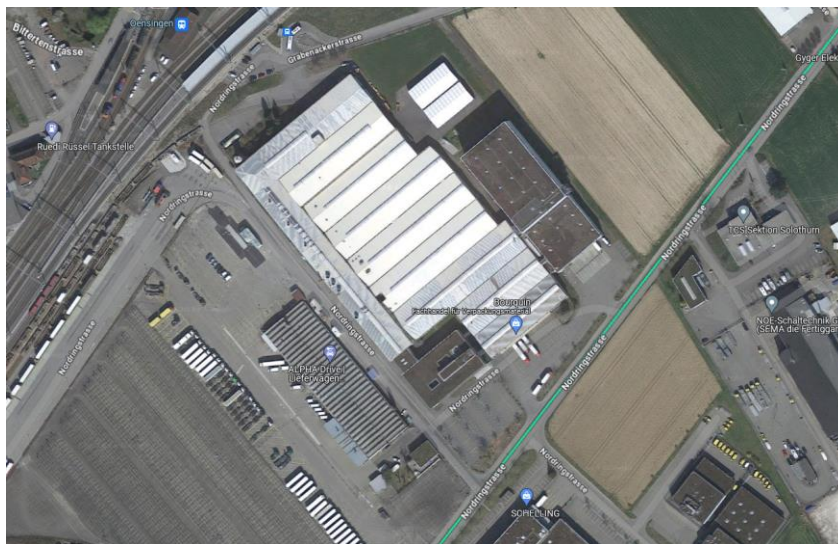


Abbildung 4: Weg vom Neubau "VEBO Moos" zum Bahnhof

(Quelle: <https://www.google.com/map>)



Abbildung 5: Bahnhof-Unterführung zu den Gleisen (Quelle: google streetview)

2.4.3 Veloverkehrsnetz

Die Areale der VEBO liegen nahe der Veloverkehrsrouten 71, welche entlang der Dünnerstrasse führt und über die Rötelbach- und Güterstrasse bis zum Bahnhof Oensingen führt. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Velofahrenden des Neubaus «VEBO Moos» mit Ziel Bahnhof den direkten Weg über die Nordringstrasse wählen.



Abbildung 6: Radverkehrsnetz
(Quelle: www.schweizmobil.ch, www.routeyou.com)

2.4.4 Anbindung an das Strassennetz

Alle künftigen drei VEBO Gebäude sind sehr gut an das Strassennetz angeschlossen und innerhalb 1-2 Minuten über den Autobahnzubringer A1 an das übergeordnete Verkehrsnetz angebunden.

VEBO Standort	Zufahrt	Strassentyp	Bemerkung
BI-Staadacker	Staadacker	Nationalstrasse	über Jurastrasse an A1 angeschlossen
Zentrum	Werkhofstrasse	Nationalstrasse	über Werkhofstrasse an A1 angeschlossen
Neubau «VEBO Moos»	Nordringstrasse	Nationalstrasse	Über Nordringstrasse und anschließende Werkhofstrasse an A1 angeschlossen

Tabelle 7: Anbindung ans Strassennetz

Über den schnellen Zugang zur Autobahn A1 sind drei der sechs grossen Schweizer Städte (Zürich, Basel und Bern) gemäss nachstehender Tabelle innerhalb ca. 40-60 Min. erreichbar.

Reisezeit	Zürich	Basel	Bern	Lausanne	Genf	Lugano
Oensingen	63 Min.	46 Min.	39 Min.	98 Min.	138 Min.	169 Min.

Tabelle 8: Reisezeit mit dem Auto zu den 6 grossen Schweizer Zentren

2.4.5 Erreichbarkeit Attraktoren

Wie für Industriegebiete typisch ist die Anzahl an Attraktoren überschaubar. Neben einem Sport- und Freizeitangebot (z.B. Sportzentrum Bechburg) befinden sich Einkaufsmöglichkeiten in 500m-850m Gehdistanz nördlich der Bahnhofsgleise (Aldi und

Denner). Das Einkaufszentrum Mühlefeld mit Einkaufsmöglichkeiten, Dienstleistungen, Gastronomie und Fitness liegt je nach Standort in 500m bis 1100m Entfernung.

2.4.6 Bestehende Sharing-Angebote

Ergänzend zum ÖV-Angebot befindet sich in der Güterstrasse ein Mobility Angebot (Nähe Bahnhof). Die Gehdistanzen von den einzelnen Standorten bis hin zum Mobility Parkplatz betragen:


Standort	Mobility 
1 BI-Staadacker, Staadackerstrasse 15	1000m, 13 Min.
2 Zentrum, Werkhofstrasse 8	750m, 10 Min.
6 Nordringstrasse, Neubau «VEBO Moos»	600m, 8 Min.

Tabelle 9: Entfernung zum Carsharing Angebot



Abbildung 7: Mobility Standort (<https://map.geo.admin.ch>, Stand:08.06.2024)

2.4.7 Mobilitätsverhalten

Die VEBO hat ihre aktuellen Mitarbeitenden zum Mobilitätsverhalten befragt. Daraus lässt sich der Modal Split sehr genau abschätzen. An den heutigen Standorten ergibt sich folgendes Bild:

Anzahl MitarbeiterInnen	BI-Staadacker	Zentrum	Nordringstrasse	Dünnernstrasse	Ost-ringstrasse
ÖV	80	240	33	26	15
Velo, Mofa, FäG	10	32	2	3	3
PKW, Motorrad	90	98	10	8	10
Total	180	370	45	37	28

Tabelle 10: Anzahl Mitarbeitende und Mobilitätsverhalten heute

Für den Neubau wurde das Mobilitätsverhalten auf Basis der bestehenden Angaben und der Angaben der Mitarbeitenden ebenfalls abgeschätzt. Künftig ergibt sich mit dem Wegfall der drei Standorte für die erste und zweite Etappe folgendes Bild:

Anzahl MitarbeiterInnen	BI-Staadacker	Zentrum	Neubau «VEBO Moos»* erste Etappe	Neubau «VEBO Moos»* zweite Etappe	Total
ÖV	62	150	182	280	674
Velo, Mofa, FäG	5	17	28	40	90
PKW, Motorrad	80	76	60	80	296
Total	147	243	270	400	1060

Tabelle 11: Anzahl Mitarbeitende inkl. 240 beeinträchtigte Personen, die grösstenteils mit dem ÖV anreisen.

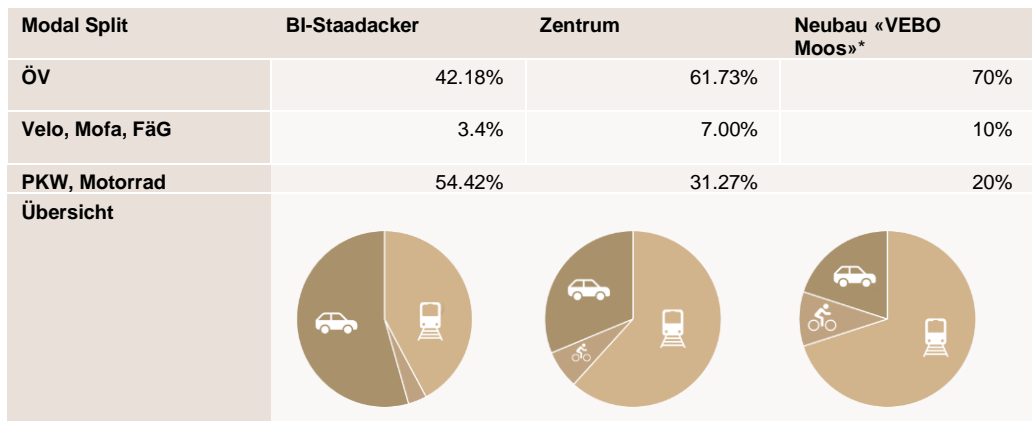


Tabelle 12: Modal Split gemäss Befragung VEBO

*inklusive 240 Personen, die von 30 Angestellten betreut werden. Die zu betreuenden Personen reisen zu einem Grossteil mit dem öffentlichen Verkehr an. Wenige werden durch einen Fahrdienst direkt an die Standorte gefahren. Der Parkplatzbedarf für diese Gruppe ist daher bereits heute marginal.

2.5 Fazit Standortanalyse

Über die verschiedenen Standortfaktoren betrachtet sind die Standorte der VEBO gut erschlossen. Mit der Zusammenlegung der Standorte verbessert sich die Erschliessung zusätzlich. Den Mitarbeitenden steht ein attraktives ÖV-Angebot, eine gute Anbindung ans Strassennetz sowie weitgehend intakte Fuss- und Velowege zur Verfügung. Einzelne Schwachstellen (Trottoirs, Querungen, Veloführung) sollten behoben werden. Die zu betreuenden Personen reisen grösstenteils mit dem ÖV an oder werden mit Bussen direkt an die jeweiligen Standorte gefahren, weshalb ihr Mobilitätsverhalten bei der Betrachtung des Modal Splits und für die Massnahmenausarbeitung eine untergeordnete Rolle spielen.

3 Projektfaktoren

Das Architekturbüro ZSB hat für den Neubau «VEBO Moos» auf der Parzelle GB Oensingen Nr.1406 nachstehenden Neubau in zwei Phasen geplant:

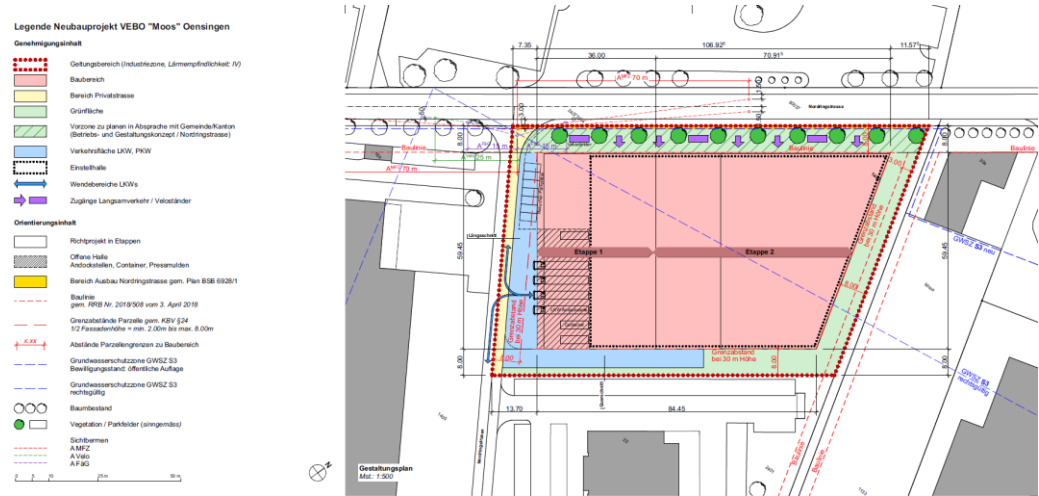


Abbildung 8: Gestaltungsplan "VEBO Moos"

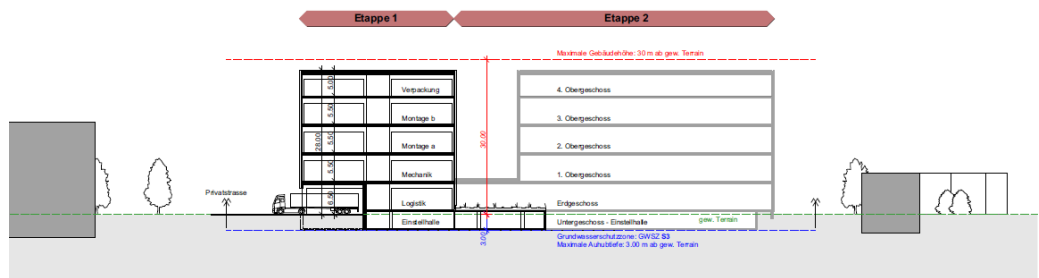


Abbildung 9: Richtprojekt Längsschnitt, sinn-gemäss

3.1 Kennzahlen Projekt

Anzahl Mitarbeitende

Anzahl MitarbeiterInnen	heute	Total erste Etappe	Total zweite Etappe
BI-Staadacker	180	147	147
Zentrum	370	243	243
Nordringstrasse	45	-	-
Dünnernstrasse	37	-	-
Ostringstrasse	28	-	-
Neubau «VEBO Moos»* erste Etappe	-	270	270
Neubau «VEBO Moos»* zweite Etappe	-	-	400
Total	660	660	1060

Tabelle 13: Mitarbeitende pro Standort nach Etappe

Das Mobilitätsverhalten aller Mitarbeitenden lässt sich aus Tabelle 11 lesen.

3.2 Erschliessung

Der Haupteingang des Neubaus «VEBO Moos», der auch den Fussgängern dient, ist zur Nordringstrasse hin orientiert. Am nordöstlichen Rand des Areals verläuft ein Fussweg.

Sowohl Velofahrende als auch Fussgänger können das Areal wie in nachstehendem Plan ersichtlich ist, auf unterschiedlichem Weg betreten.

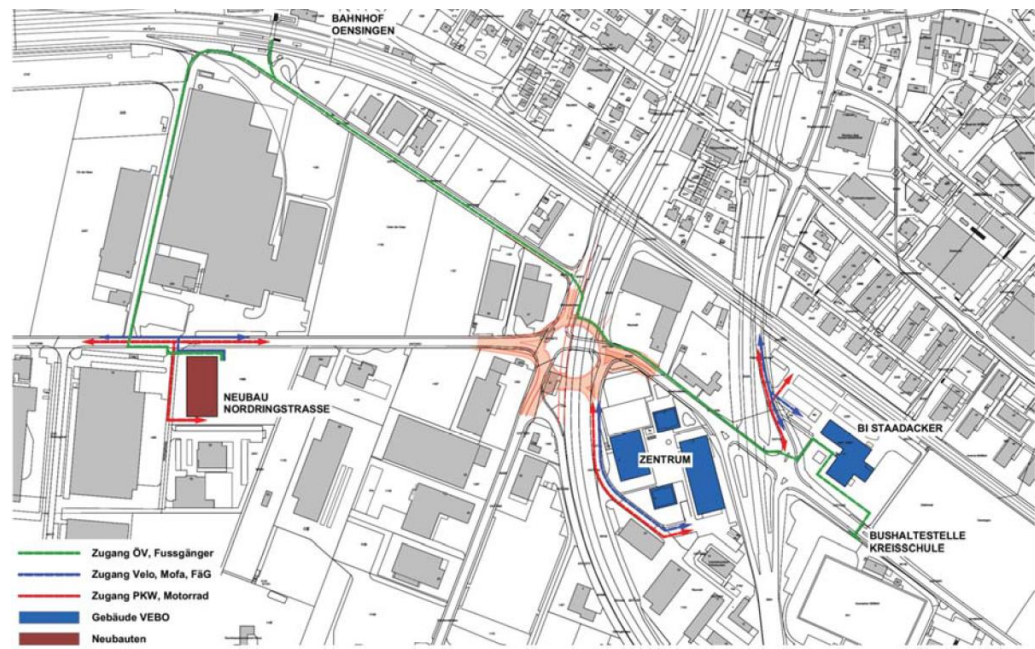


Abbildung 10: Erschliessung der Beschäftigten aller künftigen VEBO Standorten (ausgehend vom Bahnhof)

4 Parkierung MIV

4.1 Übersicht

Die Berechnung des Parkplatzbedarfs erfolgt einerseits für den Neubau, andererseits wird auch der theoretische Bedarf der bestehenden Nutzungen abgeschätzt. Da das Mobilitätsverhalten sehr genau erhoben wurde, wird der Parkplatzbedarf auf dieser Basis ermittelt und auf eine (ungenauere) Abschätzung über die Bezugsseinheit «Fläche» wird verzichtet.

Die Berechnungen sind nachfolgend hergeleitet. Zusammenfassend ergibt sich folgender Parkplatzbedarf:

Total nach Fertigstellung erster Etappe

	BI-Staadacker	Zentrum	Neubau «VEBO Moos» (erste Etappe)	Total Standort Oensingen
Parkplatzbedarf Autos	75	110	50	235
Parkplatzbedarf Motorräder	7	12	5	24

Tabelle 14: Übersicht Parkplatzbedarf nach Fertigstellung erster Etappe

Total nach Fertigstellung zweiter Etappe

	BI-Staadacker	Zentrum	Neubau «VEBO Moos» erste und zweite Etappe	Total Standort Oensingen
Parkplatzbedarf Autos	75	110	116	301
Parkplatzbedarf Motorräder	7	12	12	31

Tabelle 15: Übersicht Parkplatzbedarf nach Fertigstellung zweiter Etappe

4.2 Herleitung Parkplatzbedarf

Die Anzahl PP werden über die Angabe der maximalen Anzahl Mitarbeitenden (MA) vor Ort, des vermuteten Anteils MIV unter den MA sowie dem durchschnittlichen Fahrzeugbesetzungsgrad gemäss Mikrozensus 2021 ermittelt. Die Berechnung des Parkplatzbedarfs erfolgte mittels folgender Formel:

$$\frac{\text{Anzahl Personen MIV}}{\text{Besetzungsgrad (1.09)}}$$

Gemäss Aussage der VEBO sind im Durchschnitt rund 75% der Mitarbeitenden gleichzeitig anwesend. Da es aber zu Überschneidungen und Spitzenzeiten kommt, wird dieser Faktor für die Parkplatzberechnung vorerst nicht berücksichtigt. Die Annahmen zum mittleren Besetzungsgrad (Anzahl Personen pro Fahrzeug) stammen aus dem Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021. Vor allem Arbeitswege weisen im Mittel einen tiefen Besetzungsgrad auf.

Besetzungsgrad	Personen/PKW
Arbeit	1.09
Ausbildung	1.30
Einkauf	1.54
Freizeit	1.89

Tabelle 16: Mittlerer Besetzungsgrad MIV
(Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung ARE)

4.2.1 Erste Etappe

BI-Staadacker

Nutzergruppe	Anzahl Personen MIV + Motorräder	Parkplatzbedarf	Bemerkungen
Mitarbeitende	80	73	Gleichzeitig anwesend 75%, Besetzungsgrad 1.09
Besucher Genusswerkstatt	38	20	ca. 60-70 externe Mittagessen, Annahme Besetzungsgrad 1.89, Modal Split analog Mitarbeitende Viele Gäste kommen zu Fuss aus der Nähe Diverse Abendevents in der Genusswerkstatt, nach den regulären Arbeitszeiten, entsprechend sind dann ausreichend Parkplätze vorhanden
Total	108	83	
Total Autoparkplätze		75	
Total Motorradparkplätze		8	Annahme 10% Motorräder (Erfahrungswert)

Tabelle 17: Theoretische Abschätzung Parkplatzbedarf BI-Staadacker

Zentrum

Aufgrund der Möglichkeit für einen Mieterwechsel wird für die Mieter mit der BGF gemäss VSS 40 281, vereinfachtes Verfahren, gerechnet.

Nutzergruppe	Anzahl Personen MIV + Motorräder	Parkplatzbedarf	Bemerkungen
Mitarbeitende	76	70	Gleichzeitig anwesend 75%, Besetzungsgrad 1.09
Mieter	<i>2'252m2 BGF</i>	36	<i>Geschossfläche gemäss Angaben VEBO. Berechnung gemäss VSS 40 281: 2 PP pro 100m2 BGF, davon 80% (Annahme Standorttyp C)</i>
Besucher Mieter	<i>2'252m2 BGF</i>	9	<i>Geschossfläche gemäss Angaben VEBO. Berechnung gemäss VSS 40 281: 0.5 PP pro 100m2 BGF, davon 80% (Annahme Standorttyp C)</i>
Hallenbad	22	7	ca. 40 Personen, Annahme Besetzungsgrad 1.89, Modal Split analog Mitarbeitende VEBO (31.27%)
Wohnen	Die Wohnungen werden von Mitarbeitenden bewohnt, daher kein zusätzlicher Parkplatzbedarf		
Total		122	
Total Autoparkplätze		110	
Total Motorradparkplätze		12	Annahme 10% Motorräder (Erfahrungswert)

Tabelle 18: Theoretische Abschätzung Parkplatzbedarf Zentrum

Neubau VEBO Moos erste Etappe

Nutzergruppe	Anzahl Personen MIV + Motorräder	Parkplatzbedarf	Bemerkungen
Mitarbeitende	60	55	Gleichzeitig anwesend 75%, Besetzungsgrad 1.09 Die betreuten Mitarbeitenden reisen mit dem ÖV an oder werden gefahren
Total	60	55	
Total Autoparkplätze		50	
Total Motorradparkplätze		5	Annahme 10% Motorräder (Erfahrungswert)

Tabelle 19: Theoretische Abschätzung Parkplatzbedarf VEBO Moos erste Etappe

4.2.2 Neubau VEBO Moos zweite Etappe

In der zweiten Etappe ist ein Ausbau der Nutzung VEBO Moos denkbar. Die übrigen Standorte bleiben in ihrer Dimension gleich wie in der ersten Etappe, auf eine nochmalige Herleitung wird daher verzichtet. Die nachfolgende Berechnung bezieht sich nur auf den zusätzlichen Bedarf für die zweite Etappe.

Neubau VEBO Moos zweite Etappe

Nutzergruppe	Anzahl Personen MIV + Motorräder	Parkplatzbedarf	Bemerkungen
Mitarbeitende	80	73	Gleichzeitig anwesend 75%, Besetzungsgrad 1.09
Total	80	73	
Total Autoparkplätze		66	
Total Motorradparkplätze		7	Annahme 10% Motorräder (Erfahrungswert)

Tabelle 20: Theoretische Abschätzung Parkplatzbedarf Neubau VEBO Moos zweite Etappe

4.3 Geplantes Parkplatzangebot

Alle bestehenden Standorte verfügen über Parkplätze. Mit der Zusammenlegung der Standorte und dem Neubau besteht künftig folgendes Parkplatzangebot:

Total nach Fertigstellung erster Etappe

Nutzergruppe	BI-Staadacker	Zentrum	Neubau VEBO Moos erste Etappe	Total
Mitarbeitende	105	60	60	
Mieter	-	10	-	
Besucher	37	14	-	
Total	142	84	60	286
Errechneter Bedarf	75	110	50	235

Tabelle 21: Parkplatzangebot im Vergleich mit dem theoretisch errechneten Bedarf

Total nach Fertigstellung zweiter Etappe

Nutzergruppe	BI-Staadacker	Zentrum	Neubau VEBO Moos erste und zweite Etappe	Total
Mitarbeitende	105	60	140	
Mieter	-	10	-	
Besucher	37	14	-	
Total	142	84	140	366
Errechneter Bedarf	75	110	116	301

Tabelle 22: Parkplatzangebot im Vergleich mit dem theoretisch errechneten Bedarf

Der Vergleich zwischen dem errechneten Bedarf und dem geplanten Angebot zeigt, dass das geplante Angebot ausreicht resp. den errechneten Bedarf in der Gesamtsumme leicht übersteigt.

Allerdings ist zu beachten, dass die Mitarbeitendenbefragung bereits einige Jahre her ist. Seither hat sich die Situation laufend entwickelt: Es zeigt sich, dass immer mehr Klienten auch Fahrzeuge lenken können und sich sicher der MIV-Anteil damit vergrössert. Künftig ist könnte das Spektrum an Mitarbeitenden erweitert werden, wodurch sich der Bedarf an Parkplätzen weiter vergrössern dürfte. In diesem Fall sind weitere lenkende Massnahmen zu prüfen.

4.4 Verkehrserzeugung

Die Zusammenlegung der Standorte führt zu einer Fahrtenreduktion der Betriebslogistik. Da die Produktionsabteilungen, welche im Neubau untergebracht werden, ebenfalls in den anderen beiden Standorten vorhanden sind, entsteht aufgrund des Neubaus kein Mehrverkehr im Industriebereich Oensingen. Die Anzahl der LKW-Fahrten lag gemäss VEBO in den Jahren 2023 bei durchschnittlich 16 Fahrten pro Tag und im Jahr 2024 bisher bei durchschnittlich 14 Fahrten pro Tag. Alle Aussenstandorte rechnen mit 2-3 Fahrten pro Tag.

Die Konzentration der Produktion auf das Zentrum Werkhofstrasse und den Neubau «VEBO Moos» reduziert sowohl Personen- als auch Materialverschiebungen. Das Verkehrsaufkommen der bisherigen Standorte (Ostringstrasse 10, Dünnerstrasse 32 und Nordringstrasse 19) entfallen. Da allen Beschäftigten künftig direkt am Arbeitsort eine Pausen- und Mittagsverpflegung angeboten wird, entfallen auch diese Personenverschiebungen.

5 Parkierung Veloverkehr

5.1 Bedarf Veloabstellplätze

Die Berechnung der notwendigen Anzahl Veloparkplätze richtet sich nach der VSS-Norm 640 065. Es werden folgende Werte übernommen:

Nutzung	Mitarbeitende	Besuchende
Gewerbe und Industrie	2 PP pro 10 Arbeitsplätze	0.5 PP pro 10 Arbeitsplätze
Hallenbad	2 PP pro 10 Arbeitsplätze (für untenstehende Berechnung in den Mitarbeitenden enthalten)	3 – 5 PP pro 10 gleichzeitig Besuchende (Annahme max. 10 gleichzeitig Besuchende)
Restaurant	2 PP pro 10 Arbeitsplätze (für untenstehende Berechnung in den Mitarbeitenden enthalten)	2 PP pro 10 Sitzplätzen (Annahme relevante Sitzplätze = Anzahl externe Besuchende)

Tabelle 23: Berechnungsgrundlage gemäss VSS-Norm 640 065

Alle bestehenden Standorte verfügen über Veloabstellplätze. Mit der Zusammenlegung der Standorte und dem Neubau besteht künftig folgendes Angebot an Abstellplätzen:

Total nach Fertigstellung erster Etappe

Nutzergruppe	BI-Staadacker	Zentrum	Neubau VEBO Moos erste Etappe	Total
Mitarbeiter VEBO	29	49	48*	126
Besuchende VEBO	7	12	12	31
Mitarbeitende Mieter		13		13
Besuchende Mieter		3		3
Besuchende Genusswerkstatt	14			14
Hallenbad		3		3
Realisierung von 2/3** (Mitarbeitende / Besuchende)	20 / 15	41 / 12	32 / 8	190

Tabelle 24: Berechnung Bedarf Veloparkplätze (Moos erste Etappe)

Total nach Fertigstellung zweiter Etappe

Nutzergruppe	BI-Staadacker	Zentrum	Neubau VEBO Moos erste und zweite Etappe	Total
Mitarbeiter VEBO	29	49	128	206
Besuchende VEBO	7	12	32	51
Mitarbeitende Mieter		13		13
Besuchende Mieter		3		3
Besuchende Genusswerkstatt	14			14
Hallenbad		3		3
Realisierung von 2/3** (Mitarbeitende / Besuchende)	20 / 15	41 / 12	85 / 21	

Tabelle 25: Berechnung Bedarf Veloparkplätze (Moos erste und zweite Etappe)

*Am Standort befinden sich 240 Mitarbeitende, die betreut werden. Die zu betreuenden Personen reisen zu einem Grossteil mit dem öffentlichen Verkehr an. Wenige werden durch einen Fahrdienst direkt an die Standorte gefahren. Der Bedarf an Veloparkplätzen ist daher vernachlässigbar.

**Gemäss VSS 40 056 kann die Anzahl Veloabstellplätze an die örtlichen Verhältnisse angepasst werden. So ist es möglich, bei ungewisser Nachfrage oder unverhältnismässig

hohem Standardbedarf in einem ersten Schritt nur 2/3 der Parkplätze zu realisieren. Die Flächen für das restliche Drittel muss reserviert werden.

5.2 Vorgaben Ausstattung und Anordnung der Veloabstellplätze

Beim Kurzzeitparkieren sind ebenerdige und überdachte Abstellplätze in der Nähe der Hauseingänge wünschenswert. Für die Langzeitparkierung sind abschliessbare Veloräume zu empfehlen. Die Veloräume sind im Optimalfall ebenerdig angeordnet oder sollen mittels einer vom MIV separaten Rampe erreichbar sein. Grundsätzlich gilt je direkter und komfortabler die Anfahrt, desto besser funktioniert die Veloförderung. Es muss mindestens möglich sein, den Veloraum fahrend zu erreichen (Rampensteigung maximal 10% (ungedeckt), 12% (gedeckt)). Ebenfalls sollte Platz für Anhänger miteingerechnet werden. E-Bike-Ladestationen oder die Einrichtung von Schliessfächern sind ebenfalls Themen, die frühzeitig in die Planung einfließen sollen.

6 Massnahmen

Die Abschätzung des Parkplatzbedarfs hat gezeigt, dass dieser gemäss heutigem Wissensstand und aktuellem Mobilitätsverhalten der Nutzenden, ausreichend sein sollte. Um trotzdem auch in Zukunft eine optimale Erschliessung anzubieten und zu gewährleisten, dass keine negativen Auswirkungen der Nutzungen entstehen (z.B. Ausweichparkieren), ist es sinnvoll, Massnahmen zur Förderung der Nutzung von ÖV sowie Fuss-Verkehr umzusetzen. Folgende Massnahmen sind denkbar:

6.1 ÖV-Nutzung stärken

Thema	Massnahme	Beschreibung	Verantwortlich	Etappe
Job-Ticket	Mobilitätsanreize für Mitarbeitende	Beitrag an ÖV-Abo oder Jobticket für alle Mitarbeitenden, die auf die Anreise mit dem Auto verzichten	Arbeitgeber	1+2

6.2 Attraktive Velonutzung

Thema	Massnahme	Beschreibung	Verantwortlich	Etappe
Veloinfrastruktur	Qualität der Veloparkierung sicherstellen	Anzahl gedeckt/ungedeckt, ober-/unterirdisch, Beleuchtung, Diebstahlsicherheit etc.	VEBO	1+2
	Parkplätze für Spezialfahrzeuge	Es werden Parkplätze für Spezialfahrzeuge geschaffen (Anhänger, Cargobikes, Liegevelos etc.)	VEBO	1+2
	Ladestation für E-Bikes	Ladestation bei Veloabstellplätzen vorhanden zur Förderung der Elektromobilität	VEBO	1+2
	Lage der Veloabstellplätze	Durch eine attraktive Lage der Veloabstellplätze wird ein Anreiz geschaffen, das Velo zu benutzen (z.B. sind die Wege zu den Veloabstellplätzen kürzer als zu den Autoabstellplätzen)	VEBO	1+2
	Pumpstation	Handpumpe oder Kompressor gut zugänglich platzieren	VEBO	1

6.3 Parkierung Personenwagen

Thema	Massnahme	Beschreibung	Verantwortlich	Etappe
Parkraummanagement	Parkierungskonzept	Die Zuteilung der Parkplätze erfolgt zentral und aufgrund bestimmter Kriterien (z.B. Distanz zum Wohnort, Reisezeit, besondere Verhältnisse etc.)	VEBO	1
	Parkplatzmanagement	Bei einer Überbelegung der Parkplätze werden Massnahmen wie die Einschränkung der Parkplatzvergabe oder Parkplatzbewirtschaftung geprüft	VEBO	1+2
	Parkplatzbewirtschaftung öffentlicher Parkraum	Falls die Gemeinde die Nutzung der Parkplätze im öffentliche (Strassen-)Raum durch Personen der VEBO einschränken will kann sie diese bewirtschaften, so dass ein dauerhaftes Parkieren auf öffentlichem Grund nicht oder nur beschränkt möglich ist.	Gemeinde	1
Elektromobilität	Tankstelle für Elektroauto	Ladestation zur Förderung der Elektromobilität	VEBO	1+2

6.4 Reduzierte PW-Nutzung

Thema	Massnahme	Beschreibung	Verantwortlich	Etappe
Carsharing	Zusätzliche Mobility-Standorte	Es gibt in der Umgebung bereits Mobility-Standorte. Bei ausgewiesenem Bedarf können durch weitere – allenfalls firmeneigene – Mobility-Fahrzeuge die Nutzung erhöht werden.	VEBO	2
	Carpooling	Bei Bedarf können über eine betriebseigene Plattform Mitfahrgemeinschaften gebildet werden.	VEBO	1

6.5 Information & Beratung

Thema	Massnahme	Beschreibung	Verantwortlich	Etappe
Kommunikation	Informationen für neue Mitarbeitende	Mitarbeitende werden bereits bei der Anstellung für das Thema Mobilität sensibilisiert und mit den Alternativen zum Auto bekannt gemacht.	VEBO	1
	Bike to work	Mit Aktionen wie bike to work wird die Nutzung des Velos gefördert. Denkbar sind auch weitere Aktionen wie z.B. Testtage für E-Bikes.	VEBO	1

7 Umsetzungs- und Wirkungskontrolle

Zentral für die Wirkungskontrolle ist die Frage, ob das Angebot an Mobilitätsinfrastruktur ausreichend ist, um die Mobilität der Nutzenden ohne negative Auswirkungen auf das Quartier zu gewährleisten. Massgebend dafür ist die Anzahl Parkplätze für Autos sowie die Anzahl Veloabstellplätze.

Folgende Parameter werden daher periodisch (z.B. jährlich) überprüft:

- Belegung Parkplätze (VEBO)
- Belegung Veloabstellanlagen (VEBO)
- Fremdparkierung im Quartier (Gemeinde)

Sollten Konflikte auftauchen, sind gemeinsam Lösungen zwischen der Gemeinde, der VEBO und allfälligen Mieterschaften zu finden. Das kann sein:

- Umsetzung Massnahmen Parkplatzbewirtschaftung im öffentlichen Raum
- Sensibilisierung der Mitarbeitenden oder strengere Vorgaben (z.B. durch Vergabe von Parkkarten)

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht Lage und Perimeter VEBO Oensingen und Neubauprojekt «VEBO Moos» (Quelle: www.geo.so.ch , Stand 24.05.2024)	5
Abbildung 2: ÖV-Güteklassen (Quelle: https://map.geo.admin.ch , 20.03.2024)	7
Abbildung 3: Fusswegnetz ab Zentrum, Werkhofstrasse 8 (Quelle: https://classic-maps.openrouteservice.org 05.06.2024)	8
Abbildung 4: Weg vom Neubau "VEBO Moos" zum Bahnhof (Quelle: https://www.google.com/map)	9
Abbildung 5: Bahnhof-Unterführung zu den Gleisen (Quelle: google streetview)	9
Abbildung 6: Radverkehrsnetz (Quelle: www.schweizmobil.ch , www.routeyou.com)	10
Abbildung 7: Mobility Standort (https://map.geo.admin.ch , Stand:08.06.2024)	11
Abbildung 8: Gestaltungsplan "VEBO Moos"	13
Abbildung 9: Richtprojekt Längsschnitt, sinngemäss	13
Abbildung 10: Erschliessung der Beschäftigten aller künftigen VEBO Standorten (ausgehend vom Bahnhof)	14

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Entfernung von ÖV-Haltestellen zu Fuss	6
Tabelle 2: Reisezeit zu den 6 grossen Schweizer Zentren	7
Tabelle 3: Zugverbindungen am Bahnhof Oensingen	7
Tabelle 4: ÖV-Verbindungen an der Bushaltestelle Oensingen Bahnhof	8
Tabelle 5: ÖV-Verbindungen an der Bushaltestelle Oensingen Bahnhof Süd	8
Tabelle 6: ÖV-Verbindungen an der Bushaltestelle Oensingen Kreisschule	8
Tabelle 7: Anbindung ans Strassennetz	10
Tabelle 8: Reisezeit mit dem Auto zu den 6 grossen Schweizer Zentren	10
Tabelle 9: Entfernung zum Carsharing Angebot	11
Tabelle 10: Anzahl Mitarbeitende und Mobilitätsverhalten heute	11
Tabelle 11: Anzahl Mitarbeitende inkl. 240 beeinträchtigte Personen, die grösstenteils mit dem ÖV anreisen.	12
Tabelle 12: Modal Split gemäss Befragung VEBO	12
Tabelle 13: Mitarbeitende pro Standort nach Etappe	13
Tabelle 14: Übersicht Parkplatzbedarf nach Fertigstellung erster Etappe	15
Tabelle 15: Übersicht Parkplatzbedarf nach Fertigstellung zweiter Etappe	15
Tabelle 16: Mittlerer Besetzungsgrad MIV (Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung ARE)	16
Tabelle 17: Theoretische Abschätzung Parkplatzbedarf BI-Staadacker	16
Tabelle 18: Theoretische Abschätzung Parkplatzbedarf Zentrum	16

Tabelle 19: Theoretische Abschätzung Parkplatzbedarf VEBO Moos erste Etappe	17
Tabelle 20: Theoretische Abschätzung Parkplatzbedarf Neubau VEBO Moos zweite Etappe	17
Tabelle 21: Parkplatzangebot im Vergleich mit dem theoretisch errechneten Bedarf	17
Tabelle 22: Parkplatzangebot im Vergleich mit dem theoretisch errechneten Bedarf	18
Tabelle 23: Berechnungsgrundlage gemäss VSS-Norm 640 065	19
Tabelle 24: Berechnung Bedarf Veloparkplätze (Moos erste Etappe)	19
Tabelle 25: Berechnung Bedarf Veloparkplätze (Moos erste und zweite Etappe)	19

metron

Stahlrain 2
Postfach

5201 Brugg
Schweiz

info@metron.ch
+41 56 460 91 11