



BSB + Partner
Ingenieure und Planer

Coop, Direktion Immobilien

Coop Nationale Verteilzentrale Wangen bei Olten / Rickenbach

Kantonale Nutzungsplanung Vision 2030+

Mobilitätskonzept

Auftraggeber/in

Kanton Solothurn, Amt für Raumplanung
 Frau Vanessa Jenny
 Werkhofstrasse 59, 4509 Solothurn

Coop, Direktion Immobilien
 Herrn Markus Schwarz
 Kasparstrasse 7
 3027 Bern

Verfasser/in

BSB + Partner Ingenieure und Planer AG
 Beat Jäggi
 Von Roll-Strasse 29, 4702 Oensingen
 Tel. 062 388 38 38
 E-Mail: beat.jaeggli@bsb-partner.ch

Dokumentinfo

Dokument	Projektnummer	Anzahl Seiten
Coop Nationale Verteilzentrale Wangen bei Olten / Rickenbach	22101.100	45
Koreferat	Datum	Kürzel
Thomas Ledermann	29.01.2024	tle
Ablageort		
H:\BSB\Coop NVZ Mitwirkung\Steuerungsgruppe 02-26\RPB-UVB-Mobi\Mobilitätskonzpt Coop NVZ Auflage 260220.docx		
Gedruckt	18.02.2026	

Änderungsverzeichnis

Version	Status, Änderung	Autor	Datum
001	Entwurf z.Hd. Kerngruppe	BJ/bug	29.11.2023
100	Vorprüfung Nutzungsplanung	BJ	15.11.2024
101	Aktualisierung nach kant. Vorprüfung	BJ	09.09.2025
102	Aktualisierung nach Mitwirkung	BJ	02.02.2026
200	Auflage	BJ	20.02.2026

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	5
1.1	Coop Nationale Verteilzentrale	5
1.2	Planungsverfahren	5
1.3	Mobilitätskonzept	6
2	Lage und Erschliessung	7
2.1	Lage	7
2.2	Verkehrerschliessung Personenverkehr	8
2.3	Erschliessung Güterverkehr	11
2.4	Defizite bei der Verkehrerschliessung	12
2.5	Infrastrukturprojekte Verkehr	12
2.6	Bedeutung der Vorhaben für die Coop NVZ	14
3	Vorhaben Vision 2030+	15
3.1	Funktion, Nutzungen	15
3.2	Personal	15
3.3	Arbeitspendler	17
4	Verkehrserzeugung Coop NVZ	19
4.1	Personenwagenverkehr, Pendlerverkehr	19
4.2	Modal Split Pendlerverkehr	20
4.3	Güterverkehr	21
5	Ziele Mobilität	23
5.1	Zielsetzung	23
5.2	Festlegungen in der Nutzungsplanung	23
5.2.1.	Personenwagenverkehr	23
5.2.2.	Nutzfahrzeugverkehr	24
6	Massnahmen	25
6.1	Massnahmen Güterverkehr	26
6.2	Massnahmen Personenverkehr	29
6.2.1.	Verkehrsmittelunabhängige Massnahmen	29
6.2.2.	Massnahmen motorisierter Individualverkehr	30
6.2.3.	Förderung der öV-Nutzung	31
6.2.4.	Förderung Zweirad- und Fussverkehr	33
6.3	Zusammenfassung Massnahmen	35
7	Controlling	36
7.1	Umfang, Zweck	36
7.2	Durchführung, Begleitung	36
7.2.1.	Durchführung	36

7.2.2.	Begleitgruppe	37
7.2.3.	Zeitlicher Ablauf, Termine	37
7.3	Schwellenwerte, Einleitung von Massnahmen	39
7.3.1.	Grundlagen Nutzungsplanung, UVB	39
7.3.2.	Controlling - Schwellenwerte	39
7.3.3.	Ausserordentliche Lagen	40
8	Schlussfolgerungen	41

Anhang 1 Vorläufiger Parkplatznachweis Motorfahrzeuge**Anhang 2 Vorläufiger Nachweis Veloabstellplätze**

1 Ausgangslage

1.1 Coop Nationale Verteilzentrale

Bedeutung, Funktion Coop NVZ Wangen b. Olten / Rickenbach

Die Nationale Verteilzentrale Coop NVZ in Wangen bei Olten / Rickenbach ist die zentrale Logistikplattform für die Versorgung sämtlicher Coop-Detailhandelsgeschäfte in der ganzen Schweiz mit Artikeln des täglichen Bedarfs.

Coop sieht vor, ihre nationale Verteilzentrale weiterhin am Standort Wangen bei Olten / Rickenbach zu betreiben und weiterzuentwickeln. Damit dies möglich ist, muss der Betrieb zwingend an die aktuellen und zukünftigen Bedürfnisse der Betreiberin angepasst werden.

Vision 2030+

Der Erneuerungsbedarf in der Coop NVZ führte zur Entwicklung einer Vision 2030+ zur Anpassung der baulichen Infrastruktur an die Bedürfnisse in den Jahren 2022 bis 2030 und darüber hinaus.

1.2 Planungsverfahren

Entwurf kantonaler Nutzungsplan 2019 - 2020

Die Planungsarbeiten zur Umsetzung der Vision 2030+ in einem kantonalen Gestaltungsplan wurden im Jahr 2019 aufgenommen. Im Rahmen dieser Planungsarbeiten wurden eine Analyse der Verkehrssituation und der Auswirkungen des Vorhabens sowie ein Umweltverträglichkeitsbericht erarbeitet.

In einer ersten Prüfung des Planungs dossiers im Jahr 2020 stellte das Amt für Raumplanung ARP fest,

- dass vor der Beurteilung des konkreten Projekts eine Aufarbeitung und Prüfung übergeordneter Aspekte im Rahmen eines Richtprojekts durchzuführen ist,
- dass das Vorhaben eine güterverkehrsintensive Anlage gemäss Kant. Richtplan, Kapitel S-3.3 Standortkriterien für verkehrsintensive Anlagen darstellt, die in den kantonalen Richtplan aufzunehmen ist und für die eine Spezialzone «für güterverkehrsintensive Anlagen» festzusetzen ist.

**Richtprojekt und
Sofortmassnahmen**

Im Jahr 2022 / 2023 wurden die Planungsarbeiten wieder aufgenommen und es wurden folgende Planungsinstrumente erarbeitet:

- In einem Richtprojekt werden primär übergeordnete Aspekte sowie die Grundsätze der zukünftigen Entwicklung auf dem Areal Coop NVZ erarbeitet.
- Im Rahmen von Sofortmassnahmen werden Projektbestandteile entwickelt,
 - die die unmittelbaren Bedürfnisse von Coop für den Weiterbetrieb des NVZ abdecken,
 - die vor dem Erlass einer neuen Nutzungsplanung im Baubewilligungsverfahren geprüft, bewilligt und realisiert werden können.

Für die Sofortmassnahmen liegen die Baubewilligungen der Gemeinden Wangen b. Olten und Rickenbach vor. Die Umsetzung erfolgt im Jahr 2024 / 2025.

1.3 Mobilitätskonzept

Ziele, Inhalte

Für das Vorhaben Vision 2030+ ist im Rahmen der Nutzungsplanung ein Mobilitätskonzept zu erarbeiten.

In diesem Mobilitätskonzept werden in den Bereichen Güter- und Personenverkehr

- eine Analyse der aktuellen Verkehrssituation im Güter- und Personenverkehr durchgeführt,
- Ziele für die zukünftige Verkehrsentwicklung und das Mobilitätsverhalten formuliert,
- Massnahmen zur Umsetzung dieser Ziele definiert.

Definition Anforderungen

Die Anforderungen an Umfang, Inhalte und Abgrenzung des Mobilitätskonzepts werden durch die Fachstellen im Amt für Raumplanung und Amt für Verkehr und Tiefbau definiert. Sie gelten grundsätzlich für alle aktuell (2023/2024) bearbeiteten Logistikvorhaben im Raum Olten – Egerkingen.

2 Lage und Erschliessung

2.1 Lage

Die Coop NVZ liegt auf dem Gebiet der Gemeinden Wangen bei Olten und Rickenbach (SO) in einer zusammenhängenden Industrie- und Gewerbezone. Die Gemeindegrenze verläuft durch das Betriebsareal.

Das Areal der NVZ ist auf der Nordseite durch die Industriestrasse bzw. Industriestrasse Ost begrenzt, auf der Südseite durch die Bahnlinie der SBB.



Abbildung 1 Lage des Coop NVZ Wangen (gelbe Ellipse)
(Orthofoto Google Earth. Eigene Ergänzung Lage Coop NVZ)

2.2 Verkehrserschliessung Personenverkehr

Erschliessung Strassenverkehr

Das Areal Coop NVZ ist für den Strassenverkehr von der Industriestrasse her erschlossen.

Die Anbindung an das übergeordnete Strassennetz ist über die Achsen

- Industriestrasse – Mühlestrasse (Wangen bei Olten)
- Industriestrasse Ost – Hausmattstrasse (Rickenbach)

an die Kantonsstrassen H5 und H5b (Entlastung Region Olten) und somit an das übergeordnete Strassennetz gewährleistet.

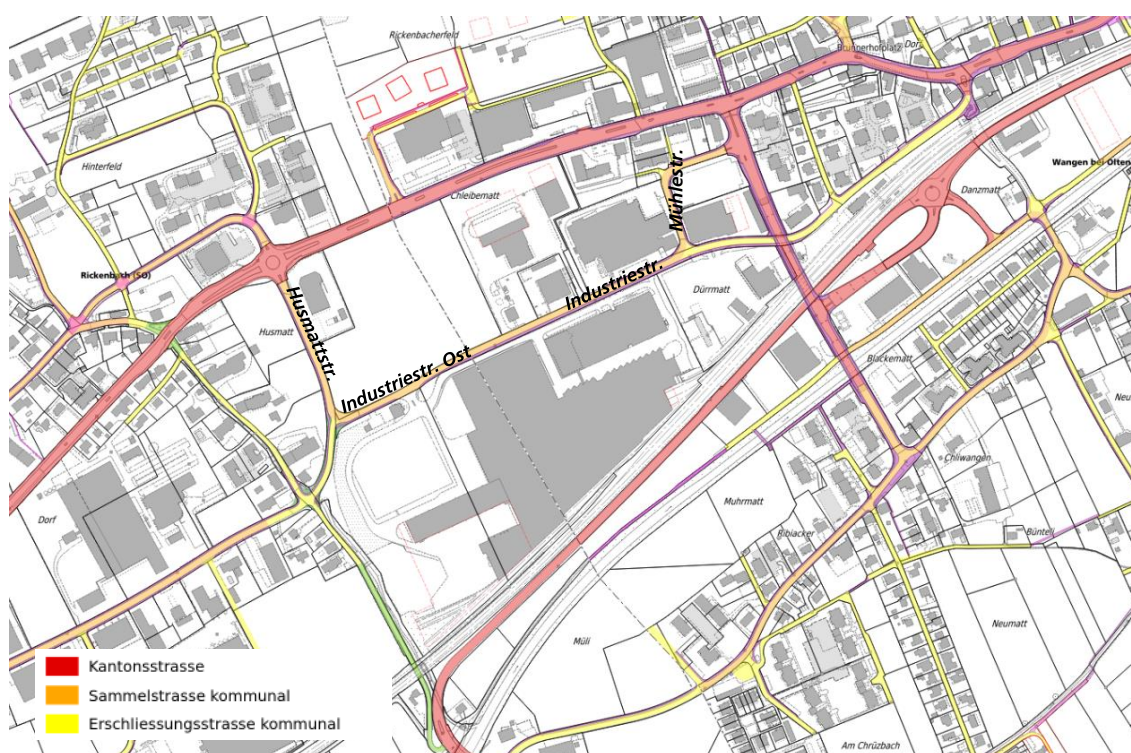


Abbildung 2 Erschliessungsplan mit Strassenklassierung (Geoportal Kanton Solothurn, 23.11.2023)

Die Anbindung an das Autobahnnetz erfolgt über das Kantonsstrassennetz auf die Autobahnanschlüsse Egerkingen, Rothrist oder Oftringen.

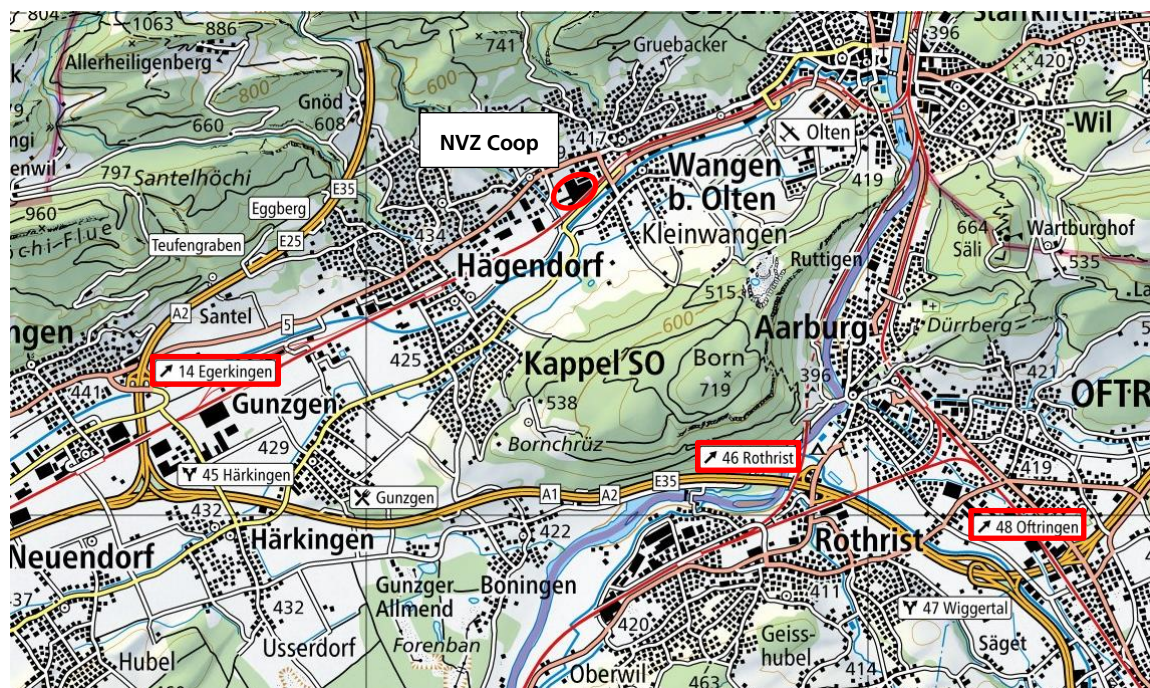


Abbildung 3 Übersicht Autobahnanschlüsse (map.geo.admin.ch, eigene Ergänzung)

Erschliessung öffentlicher Verkehr, Personenverkehr Bahn

Für den Personenverkehr per Bahn ist die Coop NVZ vom Bahnhof Wangen bei Olten her erschlossen. Dieser wird durch die S-Bahn Linie S20 in den beiden Richtungen (Olten und Solothurn) je im Halbstundentakt bedient.

Die Distanz zum Bahnhof bis zum Eingang des Hochhauses (Verwaltungsgebäude) der Coop NVZ beträgt rund 400 m, bis zur Einfahrt für LKW und PW rund 600 m. Dies entspricht einer Gehzeit von ca. 5 min bzw. 8 min.

Gemäss der Karte der öV-Erschliessungsgüte (Geoportal Kanton Solothurn) ist das Areal der Coop NVZ zum Teil der Erschliessungsgüteklasse C (mittelmässige Erschliessung), zum Teil der Güteklasse D (geringe Erschliessung) zuzuordnen.

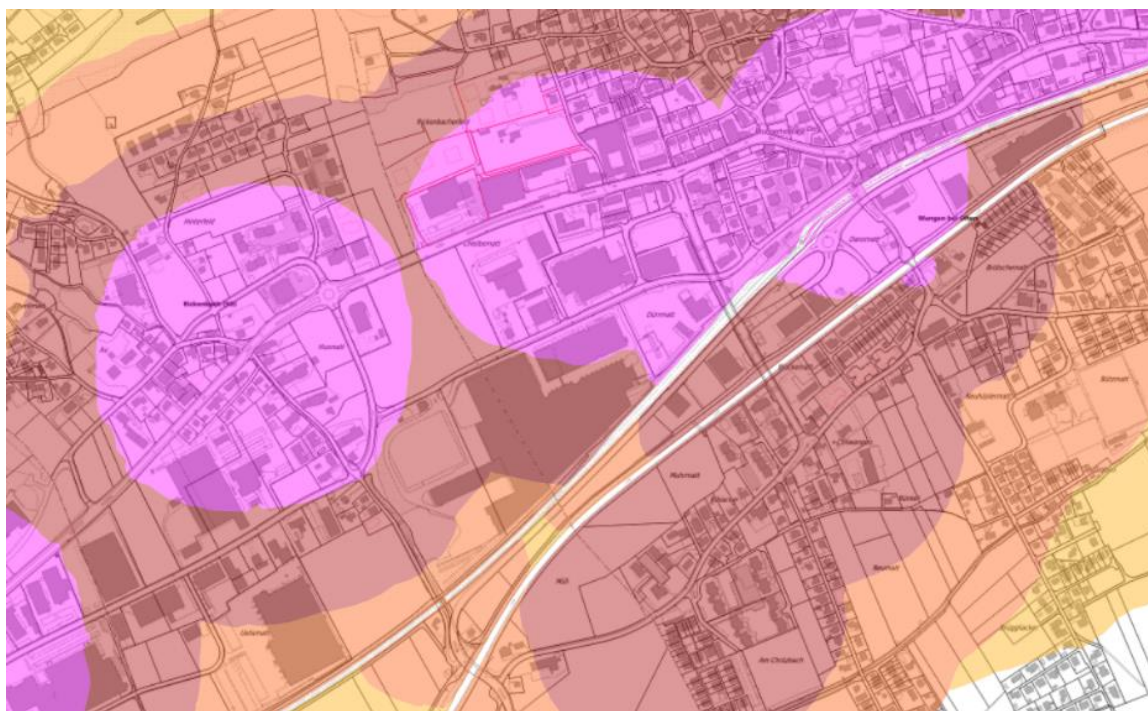


Abbildung 4 ÖV-Güteklassen (violett: Güteklasse C, rot Güteklasse D; Geoportal Kanton Solothurn, 10.05.2022)

Erschliessung öffentlicher Verkehr, Personenverkehr Bus

Die Kantonsstrasse H5 wird auf dem Abschnitt Wangen bei Olten / Rickenbach durch die Linien 501 (Schönenwerd – Olten – Egerkingen) und 505 (Olten – Oensingen) der Busbetriebe Olten Gösgen Gäu (BOGG) befahren.

Die Entlastungsstrasse Olten (Kantonsstrasse H5b) und die Mittellgäustrasse über den Viadukt Wangen bei Olten in Richtung Kappel werden durch den Kurs 507 (Egerkingen – Olten – Lostorf) der Busbetriebe Olten Gösgen Gäu (BOGG) befahren.

Erschliessung Velo- und Fussverkehr

Für den Velo- und Fussverkehr ist das Areal Coop NVZ über die Industriestrasse erschlossen.

Der Verbindung vom Dorfkern Wangen b. Olten her erfolgt über die Achse Mühlestrasse – Industriestrasse, vom Dorfkern Rickenbach über die Hausmattstrasse – Industriestrasse Ost.

Die Industriestrasse bildet auch eine direkte Verbindung zum Bahnhof Wangen b. Olten.

In die Gebiete südlich der Bahnlinie und der Dünnern (Kleinwangen) bestehen Verbindungen über den Viadukt (Wangen b. Olten) oder über die Mühlegasse (Rickenbach).

Mit Ausnahme der verkehrsarmen Mühlegasse (Sackgasse für Motorfahrzeuge, daher kein Durchgangsverkehr) weisen alle genannten Strassenverbindungen einen ein- oder beidseitigen Gehweg (Trottoir) auf.

Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr

Während die Sicherheit auf den Wegen zur Coop NVZ insbesondere für Fussgänger weitgehend gewährleistet ist, muss die Attraktivität dieser Wege als mangelhaft bezeichnet werden. Die Gehwege führen durch typische Industrie- und Gewerbegebiete ohne besondere Aufenthaltsqualität und ohne Signalisation von Fussgängerrouen.

Eine spezifische Veloführung oder -signalisation fehlt im Industriegebiet vollständig.

2.3 Erschliessung Güterverkehr

Erschliessung Güterverkehr Strasse

Auch für den Güterverkehr auf der Strasse ist das Areal Coop NVZ von der Industriestrasse her erschlossen. Zu- und Wegfahrten sind identisch mit den Erschliessungswegen des Personenverkehrs auf der Strasse. Lediglich die interne Verkehrserschliessung und Verkehrsführung auf dem Betriebsareal unterscheiden sich.

Die Anbindung an das übergeordnete Strassennetz ist über die Achsen

- Industriestrasse – Mühlestrasse (Wangen bei Olten)
- Industriestrasse Ost – Hausmattstrasse (Rickenbach)

an die Kantonsstrassen H5 und H5b (Entlastung Region Olten) gewährleistet.

Die Anbindung an das Autobahnnetz erfolgt über die Autobahnanschlüsse Egerkingen, Rothrist oder Oftringen.

Erschliessung Güterverkehr Bahn

Der Betrieb Coop NVZ nutzt die Bahn sowohl für die An- wie die Auslieferung von Gütern. Zu diesem Zweck verfügt die NVZ über einen Gleisanschluss mit einer Verladehalle sowie Gleisen für Manöver und zum Abstellen von Bahnwagen. Der Gleisanschluss wird vom Bahnhof Wangen bei Olten her bedient.

Der Bahnanschluss wird aktuell im Rahmen der «Sofortmassnahmen» erweitert. Die Baubewilligungen der Gemeinden Wangen b. Olten vom 20. April 2023 und der Gemeinde Rickenbach vom 23. Oktober 2023 liegen vor.

2.4 Defizite bei der Verkehrserschliessung

Defizite Strassenerschliessung

Die Kantonsstrasse H5 / H5b weist auf dem Abschnitt zwischen Olten und dem Autobahnanschluss Egerkingen sehr hohe Verkehrsbelastungen von bis zu 20'000 Fahrzeugen pro Tag auf. Diese Verkehrsbelastungen führen zu einer Reihe von Problemen.

Namentlich die Ortsdurchfahrten sind stark belastet, insbesondere in Wangen bei Olten (westlicher Ortsteil), Rickenbach und Hägendorf, mit den entsprechenden negativen Auswirkungen wie

- häufige Stausituationen, mangelnde Stabilität des Verkehrsflusses insbesondere in Spitzenstunden oder bei Störungen des Verkehrs auf der Autobahn A1,
- mangelhafte Erreichbarkeit der Gebiete entlang der H5,
- unbefriedigende Fahrplanstabilität des öV (Bus),
- unbefriedigende Situation für den Langsamverkehr (Verkehrssicherheit, Nutzungs- / Aufenthaltsqualität),
- hohe Lärm- und Luftbelastung, insbesondere auch für die Wohngebiete entlang der Zentrumsachsen,
- unbefriedigende Siedlungs- und Aufenthaltsqualität, Zerschneidung der Dörfer.

2.5 Infrastrukturprojekte Verkehr

Projekte Strasse / kombinierter Verkehr

Infrastrukturprojekte

Aktuell werden verschiedene mittel- und langfristige Vorhaben bei der Verkehrsinfrastruktur diskutiert. Dies betrifft namentlich

- Eine mögliche Verlängerung der ERO gegen Westen bis nach Hägendorf (Vorhaben ERO+)
- Weitere Verkehrsmassnahmen auf der H5
- KV-Terminal Egerkingen - Gunzgen
- Die Entwicklung des Projekts Cargo Sous Terrain CST mit einem oder mehreren Hubs in den Industriegebieten des Gäus.

Verkehrsanbindung Agglo Olten

In der ersten Hälfte des Jahres 2023 wurde eine Studie «Verkehrsanbindung Agglo Olten» ausgearbeitet und anschliessend eine Vernehmlassung bei Gemeinden und weiteren betroffenen Kreisen durchgeführt. Die Auswertung der Vernehmlassung zeigte, dass Bedarf nach einer Untersuchung von Mobilitätsfragen in einem grösseren Perimeter besteht.

**Gesamtverkehrskonzept
Raum Oensingen - Olten**

Daher hat das Bau- und Justizdepartement entschieden, ein Gesamtverkehrskonzept für den Raum von Oensingen - Olten erarbeiten zu lassen.

Der Lead liegt dabei beim Amt für Verkehr und Tiefbau AVT. Ziel ist ein gesamtheitliches Konzept über alle Verkehrsmittel (Velo, motorisierter Strassenverkehr, Bahn). Im Konzept sollen auch weitere Varianten für eine Verkehrsentslastung untersucht werden.

Das Konzept wird seit Anfang 2024 bearbeitet. Für die Bearbeitung wird rund ein Jahr veranschlagt.

Bahninfrastruktur, Bahnverkehr**Bahninfrastruktur Personen-
verkehr**

Die zurzeit laufenden Bahn-Infrastrukturprojekte und -studien in der Region wie Umbau Bahnhof Egerkingen / öV-Drehscheibe Egerkingen, öV-Drehscheibe Oensingen, werden keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Coop NVZ Wangen haben.

**Bahn-Güterverkehr, SBB
Cargo**

Die aktuellen politischen und betriebswirtschaftlichen Diskussionen über die Ausrichtung von SBB Cargo (Organisation, betriebliche Ausrichtung und Konzepte usw.) wie auch das Vorhaben KV-Terminal Egerkingen-Gunzgen der SBB sind für die Coop NVZ von eher untergeordneter Bedeutung, da Coop ihre Bahntransporte über die Unternehmung Railcare und den betriebseigenen Bahnanschluss abwickelt.

Cargo Sous Terrain CST**Projekt CST**

Mit dem Vorhaben Cargo Sous Terrain (CST) wird ein vollständig neues Gesamtlogistiksystem zum unterirdischen Transport kleinteiliger Güter zwischen Produktions- und Logistikstandorten und Städten geplant.

Cargo Sous Terrain wird durch eine private Trägerschaft geplant und finanziert. Coop ist eine Hauptaktionärin der Cargo Sous Terrain AG.

Der Zeitplan für den Bau der ersten Teilstrecke aus dem Raum Härkingen-Niederbipp bis Zürich liegt noch nicht verbindlich vor. Bis 2045 soll dieses Netzwerk ausgebaut werden und den Raum zwischen Genf und St. Gallen mit Ablegern nach Basel, Luzern und Thun erschliessen.

CST Hubs

Der Zugang zum CST-System und die Verknüpfung mit den bestehenden Infrastrukturen erfolgt über sogenannte Hubs. Im Konzept CST werden aktuell drei Hub-Standorte in Rickenbach/Wangen bei Olten, Härkingen und Neuendorf geprüft. Es bestehen allerdings noch keine konkreten Projekte für den oder die Hubs in der Region.

Richtplananpassung «CST»

Aufgrund der noch offenen Fragen konnte das Vorhaben CST (entgegen der ursprünglichen Planung) noch nicht in die Richtplananpassung 2023 aufgenommen werden.

2.6 Bedeutung der Vorhaben für die Coop NVZ

Verkehrsinfrastruktur Region Olten

Die aktuell laufenden Studien und Projekte der Verkehrsinfrastruktur sind für die Coop NVZ als Logistikzentrum von grosser Bedeutung.

Coop ist jedoch nicht Trägerin dieser Planungen und hat daher nur begrenzte Einflussmöglichkeiten.

Konzept Bahngüterverkehr Coop NVZ

Coop hat bereits bauliche und organisatorische Schritte für eine weitere Verlagerung des Güterverkehrs auf die Bahn unternommen und auch entsprechendes Rollmaterial beschafft. Bauliche Anpassungen und Erweiterungen der Infrastruktur der Coop NVZ werden im Rahmen der «Sofortmassnahmen» ab dem Jahr 2024 umgesetzt.

Ziel ist eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Bahn, soweit betrieblich/organisatorisch und wirtschaftlich möglich und sinnvoll. Die Umsetzung dieser Pläne ist stark von den Streckenkapazitäten auf der Jurasüdfusslinie der SBB abhängig.

Potenzielle Nutzung von CST

In Bezug auf die Coop NVZ ist insbesondere der potenzielle CST Hub-Standort in Rickenbach von grossem Interesse. Die zur Diskussion stehende Parzelle liegt unmittelbar westlich der Coop NVZ und könnte durch eine «interne», vorzugsweise unterirdische Verbindung (ohne Beanspruchung des heutigen Verkehrsnetzes) mit diesem verbunden werden.

3 Vorhaben Vision 2030+

3.1 Funktion, Nutzungen

Bedeutung Coop NVZ Wangen / Rickenbach

Der Betrieb der Coop NVZ Wangen / Rickenbach ist zentral für die schweizweite Coop-Logistik. Über die Coop NVZ wird die Versorgung sämtlicher Coop Verkaufsstellen in der Schweiz mit Artikeln des täglichen Bedarfs sichergestellt.

Landesversorgung

Das Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung hat den Grossverteilern und dem Lebensmitteldetailhandel im März 2020 die Systemrelevanz «zur Versorgung des Landes mit lebenswichtigen Gütern und Dienstleistungen» bestätigt. Die Coop-Gruppe ist eng in die Pflichtlagerhaltung der Schweiz für Krisensituationen eingebunden. In Coop-Betrieben werden Pflichtlager von Getreide, Reis, Heizöl, Mineralöl gehalten.

Ziele von Coop

Coop sieht vor, ihre nationale Verteilzentrale weiterhin am Standort Wangen bei Olten / Rickenbach zu betreiben und weiterzuentwickeln.

Damit dies möglich ist, muss der Betrieb zwingend an die aktuellen und zukünftigen Bedürfnisse der Betreiberin angepasst werden.

3.2 Personal

Arbeitsplätze in der Coop NVZ

Arbeitsplätze Stand 2019 - 2022

Zum Zeitpunkt der Aufnahme der Planungsarbeiten zur «Vision 2027» bzw. «Vision 2030+» im Jahr 2019 waren in der Coop NVZ rund 1'100 Personen beschäftigt, davon 600 im Bereich Logistik und 500 in der Verwaltung.

Im Jahr 2020 wurde die geplante Zentralisierung der Coop Administration in Basel vollzogen. Dadurch wurden rund 350 Büroarbeitsplätze von Wangen b. Olten nach Basel verlagert. Damit sind in der Coop NVZ aktuell rund 750 Personen beschäftigt, davon 600 im Bereich Logistik und 150 in der Verwaltung.

Entwicklung «Vision 2030+»

Für die Jahre bis 2030 und darüber hinaus geht Coop von einem graduellen weiteren Wachstum aus. Langfristig wird mit einer Zunahme des Personalbestandes um rund 150 Beschäftigte oder 20% auf rund 900 Beschäftigte gerechnet, primär im Bereich Logistik. Entscheidend dafür sind einerseits die zunehmenden Warenströme, andererseits die stetige Effizienzsteigerung bei den Abläufen in der Coop NVZ.

Berufsfelder, Qualifikation der Beschäftigten

Die Arbeitsstellen in der Coop NVZ teilen sich heute wie folgt auf die verschiedenen Arbeits- und Betriebsbereiche auf:

Tabelle 1 Beschäftigte in der Coop NVZ nach Berufsgattungen und Tätigkeiten, Stand 2023

Bereich, Berufsgattung	Anteil %	Ca. Personen
Leitungsfunktionen	5%	ca. 40
Administration (Büro, KV, Kundendienst)	8%	ca. 60
Informatik	4%	ca. 30
Handwerker (Mechaniker, Elektriker etc.)	12%	ca. 90
QS-Spezialisten	2%	ca. 10
Logistiker EFZ / EBA	22%	ca. 160
Lagermitarbeiter	46%	ca. 350
Reinigungspersonal	1%	ca. 10
Davon Lehrlinge		ca. 12 – 16
Total	100%	ca. 750

Die folgende Tabelle zeigt eine Zusammenfassung dieser Zahlen nach Tätigkeitsfeldern und Qualifikation der Beschäftigten:

Tabelle 2 Prozentuale Aufteilung nach Tätigkeiten, Stand 2023

Tätigkeiten	Anteil %
Leitungsfunktionen, Büroberufe (inkl. IT etc.)	19%
Technische Berufe, Handwerker	12%
Qualifizierte Logistikberufe	22%
Lagermitarbeiter, Tätigkeiten mit geringerer Qualifikation	47%

Für die Zeit nach 2030 erwartet Coop eine Zunahme der Arbeitsplätze im Bereich Logistik, während die Verwaltung am Standort Wangen b. Olten voraussichtlich kaum wachsen wird. Dies bedeutet eine prozentuale Verschiebung von Verwaltungs- zu Logistik-Arbeitsplätzen.

Da die Abläufe und Tätigkeiten in der Logistik laufend komplexer und «technischer» werden, wird sich der Anteil der qualifizierten Tätigkeiten (z.B. Logistiker EFZ / EBA, Informatik, QS, technisches Personal) in der NVZ dadurch nicht wesentlich verändern.

Arbeitszeiten des Personals

Im Bereich der Verwaltung (ca. 150 Beschäftigte) gelten normale Büroarbeitszeiten. Für die Angestellten im Bereich Logistik (ca. 600 Beschäftigte) gibt es folgende Arbeitszeiten:

- Frühschicht: 04.00 – 14.00 200 Beschäftigte
- Normalarbeitszeit: 07.00 – 18.00 200 Beschäftigte
- Spätschicht: 14.00 – 00.00 200 Beschäftigte

Die Schichtzeiten sind als Richtwerte zu verstehen. Sie können je nach Bereich oder Abteilung sowie je nach Arbeitsanfall angepasst werden.

Insgesamt arbeiten somit rund 350 Beschäftigte (47%) in Normalarbeitszeit, 400 Beschäftigte (53%) in Früh- oder Spätschicht.

Daraus lässt sich ableiten, dass rund 53 % der Arbeitswege bzw. Pendlerfahrten ausserhalb der üblichen Pendlerzeiten stattfinden.

3.3 Arbeitspendler

Wohnorte der Beschäftigten

Von den aktuell rund 750 Beschäftigten der Coop NVZ wohnen rund 190 Personen (25 %) in den Gemeinden Wangen b. Olten, Olten, Hägendorf, Kappel SO und Rickenbach SO. Sie haben also einen Arbeitsweg von maximal 3 km Luftlinie.

Erweitert man diesen Kreis auf rund 5 km Radius, so erhöht sich die Zahl auf rund 370 Beschäftigte oder 50%.

Die übrigen Beschäftigten wohnen verteilt über ein weites Gebiet bis nach Basel, den Jura, Luzern, Bern, Zürich. Einzelne pendeln auch aus dem Elsass, dem Schwarzwald etc. an den Arbeitsort.

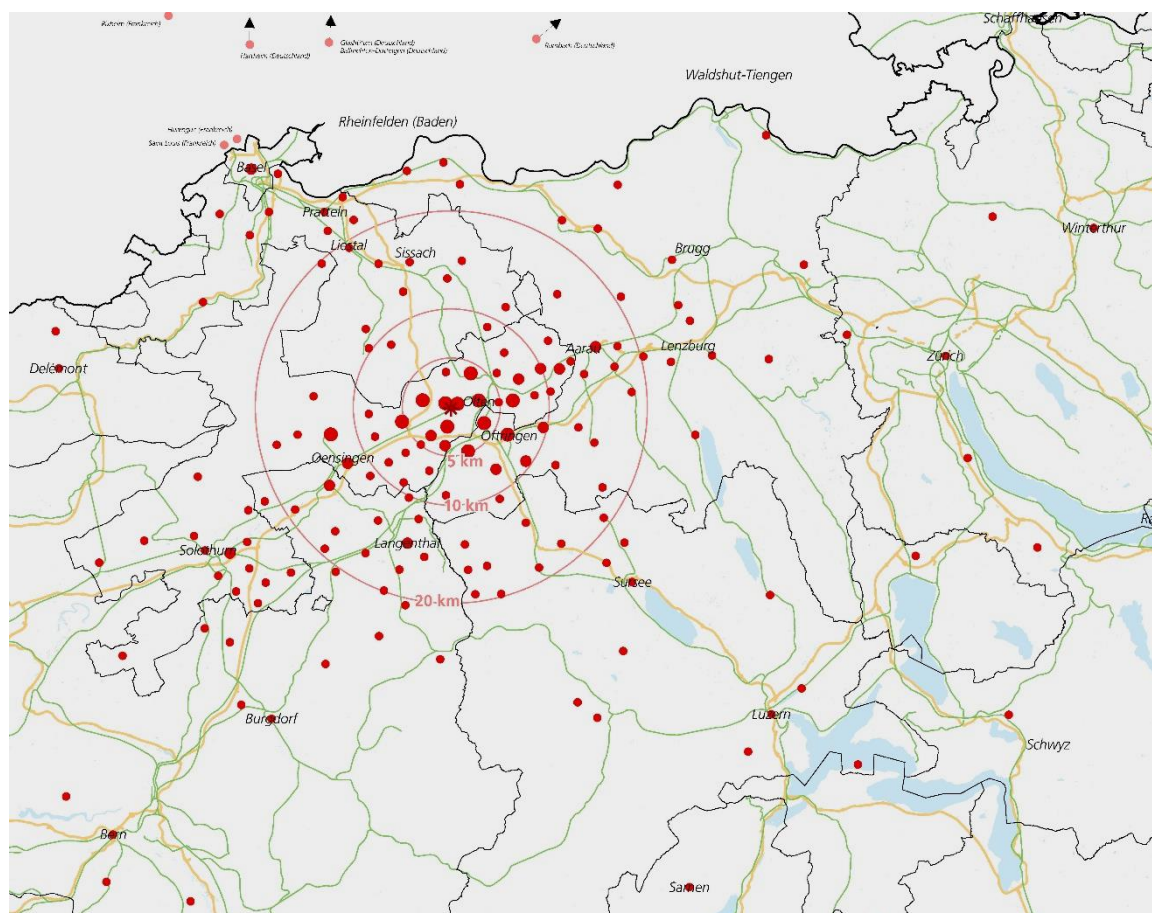


Abbildung 5 Wohnorte der Beschäftigten in der Coop NVZ. (Eigene Darstellung, Daten Coop)

Stern:	Betriebsstandort Coop NVZ
Rote Punkte:	Wohnorte von Beschäftigten der Coop NVZ
Grosse Punkte:	mehr als 16 Mitarbeitende
Mitteltgrosse Punkte:	6-15 Mitarbeitende
Kleine Punkte:	1-5 Mitarbeitende
Distanzkreise mit 5 km, 10 km und 20 km Radius	

Aufgrund der vorliegenden Zahlen kann grob geschätzt werden, dass rund 50% der Beschäftigten grundsätzlich die Möglichkeit hätten, ihren Arbeitsweg mit dem öffentlichen Verkehr, zu Fuss oder mit dem Velo / E-Bike zurückzulegen.

Diese Zahl reduziert sich durch Umstände wie kombinierte Fahrten (Arbeitsweg kombiniert z.B. mit Einkauf, «familiären Pflichten», Transporten, Freizeitaktivitäten), schlechte Witterung, Sicherheitsbedenken insbesondere nachts etc.

4 Verkehrserzeugung Coop NVZ

4.1 Personenwagenverkehr, Pendlerverkehr

Pendlerverkehr

Fahrten mit Personenwagen mit Ziel / Quelle in der Coop NVZ werden in erster Linie durch Pendlerfahrten des Personals verursacht. Darüber hinaus ist auch mit Fahrten durch Besucher oder Aussendienstmitarbeiter von Drittfirmen zu rechnen. Diese werden allerdings im Vergleich mit den Arbeitswegen des Personals stark untergeordnete Bedeutung haben.

Arbeitspendler Coop NVZ

Auf der Grundlage von Coop-Angaben über den Personalbestand und das Verhalten der Beschäftigten im Jahr 2022 bis 2026 konnte das Verkehrsaufkommen durch Pendlerfahrten abgeschätzt werden.

In der Coop NVZ wird in der Regel an 6 Tagen pro Woche gearbeitet, abzüglich einiger weniger Feiertage pro Jahr. Daraus resultieren pro Jahr rund 300 Betriebstage. An den Wochentagen von Montag bis Freitag sind rund 750 Personen vor Ort tätig, davon 600 in der Logistik und 150 in der Verwaltung. Am Samstag läuft ein reduzierter Betrieb mit rund 225 Beschäftigten im Bereich Logistik. Die Verwaltung arbeitet in 5-Tagewoche Montag bis Freitag.

Es resultiert folgendes Verkehrsaufkommen durch Pendlerfahrten des Coop-Personals.

Tabelle 3

Personalbestand und Pendlerfahrten Coop NVZ, Stand 2022 – 2026 (Angaben Coop / eigene Abschätzung)

Personalbestand und Pendlerfahrten Coop NVZ Wangen, IST 2022 / 2024					
Betriebsbereich	Beschäftigte	Davon Autopendler		Fahrten/Arbeitstag	
				Montag bis Freitag	Samstag
Logistik	Mo. – Fr. 600	540	540 x 2 F/Tag	1080	
	Samstag 225	200	200 x 2 F/Tag		400
Verwaltung	Mo. – Fr. 150	90	45 x 2 F/Tag	270	0
			45 x 4 F/Tag		
Total	750	630		1'350	400
Fahrten / Arbeitstag (Wochenmittel) Montag - Samstag				1'200	

4.2 Modal Split Pendlerverkehr

Modal Split der Beschäftigten

Es liegen keine konkreten, aktuellen Daten über den Modal Split der Pendlerfahrten der Coop NVZ vor. Jedoch zeigt die Belegung der Personalparkplätze, dass ein Grossteil der Beschäftigten für ihren Arbeitsweg den Individualverkehr (Personenwagen) nutzt.

Gründe für den grossen Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Pendlerverkehr sind

- die Arbeitszeiten mit Schichtdienst für viele Beschäftigte,
- die über den ländlichen Raum verstreuten Wohnorte vieler Beschäftigter,
- die mangelnde Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum, insbesondere früh morgens und spät abends,
- Ängste bezüglich der Nutzung des öffentlichen Verkehrs zu Randzeiten und nachts.

Modal Split Stand heute

Die Daten zum Personalverkehr der Coop NVZ stammen aus dem Jahr 2022 bis 2026.

Damit beträgt der **aktuelle Modal Split des Personal- / Pendlerverkehrs der Coop NVZ rund 84% MIV**, siehe die Tabelle 3. Umgekehrt entfallen rund 16% auf alternative Verkehrsmittel wie den öffentlichen Verkehr oder den Fuss- und Veloverkehr.

Modal Split mit Umsetzung der Vision 2030+

Coop hat für den Pendlerverkehr das Ziel formuliert, dass eine Zunahme des Pendlerverkehrs weitgehend durch den öffentlichen und nicht motorisierten Verkehr übernommen werden soll (siehe dazu auch die folgenden Kapitel). Ausgehend von bestehenden Daten und Prognosen von Coop über die Entwicklung des Personalbestandes bedeutet dies folgende Entwicklung des Modal Split:

Tabelle 4: Entwicklung Personalbestand und Modal Split Coop NVZ

	Personalbestand	Anteil PW-Pendler	Modal Split
Zustand heute (2022 / 2025)	750	630	84% Pw Anteil
Mit Vision 2030+ *	900	630	70% Pw-Anteil
Mit Vision 2030+ **	900	700	78% Pw-Anteil

* Szenario 1: Zunahme Pendlerverkehr wird vollständig durch den öV und nicht-motorisierten Verkehr übernommen

** Szenario 2: Zunahme Pendlerverkehr wird je zur Hälfte durch PW sowie den öV und nicht-motorisierten Verkehr übernommen

4.3 Güterverkehr

Strassenverkehr, Fahrten mit Nutzfahrzeugen

Typisch für Logistikbetriebe ist die NVZ ein bedeutender Ziel- und Quellort von Gütertransporten.

Die Strassentransporte mit Ausgangs- oder Zielort in der Coop NVZ werden zum grössten Teil (Anteil ca. 90%) mit schweren Nutzfahrzeugen (Lastwagen, Anhängerzüge und Sattelschlepper) durchgeführt.

Fahrten mit leichten Nutzfahrzeugen (Lieferwagen) werden in erster Linie durch Wartungs-, Service- und Reinigungspersonal durchgeführt.

Tabelle 5 Fahrten mit Nutzfahrzeugen, Coop NVZ Wangen, (Angaben Coop)

Szenario	Zeithorizont	Verkehrsaufkommen Fahrten/Werktag (DWV)	
		Schwere Nutz- fahrzeuge SNF*	Leichte Nutz- fahrzeuge, **
IST / sowie mit Sofortmass- nahmen	2023	450	40
		Nutzfahrzeugfahrten total 490	

* Lastwagen, Anhängerzüge und Sattelschlepper

** Nutzfahrzeuge bis 3.5 t inkl. leichte Anhängerzüge, Sattelschlepper

Güterverkehr Bahn

Ein bedeutender Anteil der Warentransporte der Coop NVZ wird per Bahn abgewickelt. Der Anteil der Bahntransporte unterscheidet sich stark nach Warengruppen und Tätigkeiten. Für den aktuellen Betrieb (Stand 2023) kann von folgenden Daten ausgegangen werden:

Produkte / Logistiktätigkeiten	Bahnanteil
Wareneingang vom Produzenten	5%
Auslieferung von Waren an regionale Verteilzentren	40%
Rückschub von Leergut aus regionalen Verteilzentren	66%

Per Bahn werden in erster Linie Artikel der Bereiche Near-Food und Non-Food transportiert, während Food-Artikel und verderbliche Güter auf der Strasse transportiert werden.

Vor der Umsetzung der Sofortmassnahmen wurden pro Woche im Mittel rund 285 Bahnwagen zur Coop NVZ zugestellt bzw. von da abgeholt. Die Kapazität an den Laderampen beträgt rund 20 – 24 Güterwagen,

insgesamt können maximal 55 Güterwagen auf dem Areal NVZ Wangen abgestellt werden. Für die Warentransporte werden überwiegend Containertragwagen eingesetzt.

Die An- und Auslieferungen per Bahn werden seit 2022 durch das Coop-eigene Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Railcare über das Schienennetz der SBB Division Infrastruktur durchgeführt.

5 Ziele Mobilität

5.1 Zielsetzung

In absehbarer Zukunft geht Coop von einem weiteren Wachstum der in der NVZ verarbeiteten Artikel und Sendungen aus. Mit diesem Wachstum werden das Transportvolumen, aber auch der Personalbestand und die Pendlerbewegungen zunehmen. Die Ziele bezüglich Mobilität werden wie folgt formuliert:

Allgemein	• Umweltfreundliche und «verträgliche» Mobilität fördern. • Zusätzliche Verkehrsbelastung auf den bereits stark belasteten Verkehrsachsen soweit möglich vermeiden.
Güterverkehr	• Die Zunahme der Warenströme soll weitgehend durch die Bahn übernommen werden. Mit Umsetzung der Sofortmassnahmen soll der Anteil der Bahn bei den Wareneingängen auf 50 % und bei den Warenausgängen auf 70 % erhöht werden. • Keine Zunahme des Güterverkehrs der NVZ auf der Strasse bis zum Jahr 2030. Moderate Zunahme des Güterverkehrs der NVZ auf der Strasse nach Umsetzung der Vision 2030+.
Pendlerverkehr	• Umweltfreundliche Verkehrsmittel im Pendlerverkehr fördern und attraktivieren. • MIV-Anteil am Modalsplit senken. • Die Zunahme des Pendlerverkehrs durch die erwartete Zunahme des Personalbestands soll durch den öffentlichen und nicht-motorisierten Verkehr übernommen werden.

5.2 Festlegungen in der Nutzungsplanung

5.2.1. Personenwagenverkehr

In der Nutzungsplanung (Sonderbauvorschriften) wird keine verbindliche Obergrenze für den Verkehr mit Personenwagen festgelegt. Für die Steuerung des PW-Verkehrs bestehen jedoch folgende Instrumente:

Angebot Parkierung	Im Geltungsbereich der Nutzungsplanung Coop NVZ ist die Erstellung von maximal 770 Parkplätzen zulässig. Die effektiv zu erstellende Anzahl Parkplätze ist im Rahmen eines Parkplatznachweises im Baubewilligungsverfahren zu ermitteln und nachzuweisen. Die Begrenzung des
---------------------------	--

Parkplatzangebots führt bei gegebener Parkplatznutzung (als Personalparkplatz für den Betrieb Coop NVZ) zu einer Begrenzung des PW-Verkehrs.

Spezifische Massnahmen

Eine weitere Begrenzung bzw. Reduktion des motorisierten Pendlerverkehrs auf der Strasse wird durch eine Reihe von spezifischen Massnahmen angestrebt. Diese werden in den folgenden Kapiteln dargestellt.

5.2.2. Nutzfahrzeugverkehr

Güterverkehr

In den Sonderbauvorschriften wird folgende Obergrenze für den Güterverkehr verbindlich festgelegt:

§ 17 Güterverkehr Strasse

Der Verkehr von Lastwagen / Lieferwagen wird auf maximal 650 Fahrten pro Tag (durchschnittlicher Werktagsverkehr DWV) bzw. auf maximal 530 Fahrten DTV festgelegt.

6 Massnahmen

Zur Erreichung der im Kapitel 0 genannten Ziele werden die nachfolgend aufgelisteten Massnahmen geprüft und bei positiver Beurteilung (betriebliche Auswirkungen, Kosten, Akzeptanz etc.) umgesetzt.

Aktuelle Massnahmen Coop

Im Bereich Personenwagenverkehr / Pendlerverkehr hat Coop bereits heute eine Reihe von Massnahmen umgesetzt, um die Nutzung öffentlicher oder nicht motorisierter Verkehrsmittel durch die Beschäftigten der NVZ zu begünstigen.

- Personalparkplätze werden in der gesamten Coop-Gruppe mit einer Parkgebühr belastet (keine Gratisparkplätze für Angestellte). Aktuell liegt diese in der Coop NVZ bei CHF. 30.-- pro Monat.
- Coop gibt vergünstigte REKA-Checks an die Mitarbeiter ab, welche für Fahrten im öV eingesetzt werden können.
- Personalrabatt, z.T. auch Spezialangebote beim Kauf von Fahrrädern.
- Das Personal in der Administration kann einen Tag pro Woche im Home-Office arbeiten.

6.1 Massnahmen Güterverkehr

Massnahme G1: Nutzung der Bahn für Gütertransporte

Ziel Massnahme G1

Verlagerung der Gütertransporte auf die Bahn soweit möglich und sinnvoll. Dies betrifft einerseits die Verlagerung der aktuell auf der Strasse durchgeführten Transporte auf die Bahn, andererseits die Abwicklung zukünftiger, heute noch nicht stattfindender Transporte auf der Bahn (neue Warenkategorien, Produzenten / Lieferanten, Abnehmer)

- Mit Umsetzung der Sofortmassnahmen soll der Anteil der Bahn bei den Wareneingängen auf 50 % und bei den Warenausgängen auf 70 % erhöht werden.
- Keine Zunahme des Güterverkehrs der NVZ auf der Strasse bis zum Jahr 2030. Moderate Zunahme des Güterverkehrs der NVZ auf der Strasse nach Umsetzung der Vision 2030+.

Umsetzung durch Coop

Die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Bahn bzw. die optimierte Umsetzung von kombinierten Verkehrslösungen wird durch Coop laufend vorangetrieben, vgl. die Übernahme des Logistik- und Eisenbahnverkehrsunternehmens Railcare.

Die Umsetzung vor Ort ist mit den baulichen Sofortmassnahmen und den damit verbundenen organisatorischen Anpassungen bereits im Gang.

Potenzial, Grenzen

Das Potenzial zur Verlagerung von Gütertransporten von der Strasse auf die Bahn ist gross. Es kann jedoch nicht allein durch bauliche und organisatorische Massnahmen am Standort der Coop NVZ erreicht werden. Allenfalls sind auch Massnahmen an der Infrastruktur weiterer Coop-Standorte (Regionale Zentren) erforderlich.

Weitere Faktoren können durch Coop nicht oder nur begrenzt beeinflusst werden:

- Verfügbarkeit von Trassen auf dem Schienennetz für den Coop-Güterverkehr (Vergabe durch die Schweizerische Trassenvergabestelle TVS, eine eigenständige öffentlich-rechtliche Anstalt des Bundes).
- Bahnanschluss auf Seite der Produzenten / Lieferanten.

Monitoring / Controlling

Die Umsetzung der Massnahmen samt Erfolgskontrolle / Controlling wird durch die Coop-Logistik laufend geprüft und optimiert.

Dokumentation in periodischen Umwelt- / Nachhaltigkeitsberichten.

Status der Massnahme

Verlagerung Güterverkehr auf die Bahn

In Umsetzung (laufend)

Massnahme G2:**Alternative Transportmittel, Cargo sous Terrain****Ziel Massnahme G3**

Nutzung des Potenzials zukünftiger alternativer Mittel zum Gütertransport, insbesondere Cargo sous Terrain CST.

Umsetzung durch Coop

Coop ist Aktionärin von CST, bestimmt aber nicht über Hubstandorte, Linienführung, Betriebskonzepte etc.

Coop ist an der Nutzung des Potenzials von CST für ihre Logistik interessiert. Konkretere Aussagen sind heute noch nicht möglich.

Zeithorizont: Mittel- bis langfristig. Umsetzung nach 2030.

Potenzial, Grenzen

Potenzial gross. CST eignet sich primär zum Transport kleinteiliger Güter, wäre also geeignet für die Anforderungen der Coop Logistik.

Monitoring / Controlling

Die Umsetzung der Massnahmen samt Erfolgskontrolle / Controlling wird durch die Coop-Logistik geprüft und optimiert.

Status der Massnahme

Nutzung alternativer Transportsysteme für Güter, insbesondere Cargo sous Terrain	Langfristige Massnahme, in Prüfung
--	------------------------------------

Massnahme G3: Optimierung Strassentransporte

Ziel Massnahme G2	Begrenzung der Auswirkungen der Gütertransporte auf der Strasse («Verträglichkeit») durch Einsatz moderner Transportfahrzeuge mit möglichst geringen Auswirkungen auf die Umwelt.
Umsetzung durch Coop	Die durch Coop eingesetzte Fahrzeugflotte wird laufend erneuert und auf dem aktuellen Stand gehalten. Damit wird sie künftig umweltfreundlicher. Dies wird z.B. mit dem vermehrten Einsatz von Wasserstoff bzw. Brennstoffzellen-Lastwagen erreicht. Damit werden mittel- und langfristig auch die Emissionen von Lärm und Luftschadstoffen durch die Strassentransporte reduziert.
Potenzial, Grenzen	Coop bestimmt die Entwicklung der eigenen Fahrzeugflotte, jene der Lieferanten aber nur begrenzt. Namentlich Strassentransporte über längere Distanzen und aus dem Ausland werden auf absehbare Zeit mit Dieselfahrzeugen durchgeführt.
Monitoring / Controlling	Statistik über die Fahrzeugflotte von Coop. Periodische Zählung der Ein- und Ausfahrten von Transportfahrzeugen. Periodische Erhebung der gefahrenen Zu- und Wegfahrtsrouten (Befragung der Chauffeure oder automatisierte Verfahren).

Status der Massnahme

Laufende Erneuerung der Fahrzeugflotte für den Strassentransport	In Umsetzung (laufend)
Zählung der Ein- und Ausfahrten Erhebung der Zu- und Wegfahrtsrouten	Umsetzung vorgesehen (Controlling)

6.2 Massnahmen Personenverkehr

6.2.1. Verkehrsmittelunabhängige Massnahmen

Förderung alternativer Verkehrsmittel für den Pendlerverkehr

Die Coop NVZ fördert als Arbeitgeberin die Nutzung alternativer Verkehrsmittel für die Arbeitswege ihrer MitarbeiterInnen mit dem Ziel einer Reduktion der Nutzung privater Personenwagen für Pendlerfahrten.

Grundsätzlich können die Beschäftigten jedoch heute und in Zukunft selbst wählen, welche Verkehrsmittel sie für den Arbeitsweg nutzen.

Die Planung und Umsetzung von Massnahmen für den Personenverkehr (Pendlerverkehr, Arbeitswege des Personals) zielt darauf ab, Anreize für die Nutzung von «umweltfreundlichen» Verkehrsmitteln bzw. ein entsprechendes Verkehrsverhalten zu setzen. Diese Anreize können z.B. finanzieller (Belohnungen oder Gebühren), aber auch organisatorischer oder ideeller Art sein.

Es ist nicht das Ziel von Coop, ihren MitarbeiterInnen die Verkehrsmittelwahl vorzuschreiben.

Massnahme Pe1

Reduktion von Pendlerfahrten, verkehrsmittelunabhängig

Ziel Massnahme Pe1

Reduktion der Pendlerfahrten des Personals, unabhängig von der Wahl der Verkehrsmittel.

Umsetzung durch Coop

Möglichkeit von Home Office an einem Tag pro Woche für Beschäftigte, die betrieblich nicht zwingend vor Ort anwesend sein müssen.

Potenzial, Grenzen

Die Massnahme ist primär für Beschäftigte der Administration umsetzbar.

Bei rund 150 Beschäftigten in der Administration (entsprechend 300 Pendlerbewegungen / Tag) können durch Home Office maximal ca. 60 Pendlerbewegungen / Tag eingespart werden.

Monitoring / Controlling

Statistik zum Personaleinsatz und Nutzung von Home Office.

Periodische Befragung der Beschäftigten zur Verkehrsmittelnutzung.

Dokumentation in periodischen Umwelt- / Nachhaltigkeitsberichten.

Status der Massnahme

Reduktion von Pendlerbewegungen durch Home Office

Ist umgesetzt.

Ev. weitere Optimierung möglich.

6.2.2. Massnahmen motorisierter Individualverkehr

Massnahme MIV1

Förderung von Fahrgemeinschaften, Carpooling

Ziel Massnahme MIV1	Reduktion der Fahrten mit Motorfahrzeugen sowie des Bedarfs für Autoabstellplätze durch die Förderung von Fahrgemeinschaften, „Carpooling“.	
Umsetzung durch Coop	• Information, Imagekampagne unter den Beschäftigten • Angebot von Tools zur Organisation von Fahrgemeinschaften, z.B. Intranet, Anschlagbrett • Beteiligung an Plattformen zur Organisation von Fahrgemeinschaften (diverse bestehende Angebote)	
Potenzial, Grenzen	Fahrgemeinschaften sind möglich und sinnvoll für Beschäftigte • mit identischen oder ähnlichen Arbeitswegen • mit dauerhaft gleichen Arbeitszeiten Sind diese Voraussetzungen nicht gegeben, ist die Organisation von Fahrgemeinschaften aufwändig oder gar unmöglich. Die Flexibilität kann durch die Nutzung digitaler Tools erhöht werden.	
Monitoring / Controlling	Periodische Befragung der Beschäftigten zur Verkehrsmittelnutzung. Dokumentation in periodischen Umwelt- / Nachhaltigkeitsberichten.	
Status der Massnahme	Förderung von Fahrgemeinschaften, Carpooling	Umsetzung vorgesehen

6.2.3. Förderung der öV-Nutzung

Grundsätze öV-Nutzung

Der Bahnhof Wangen bei Olten ist über die Industriestrasse mit einem durchgehenden Trottoir auf direktem Weg erreichbar. Für den Weg zwischen Bahnhof und NVZ benötigt man zu Fuss ca. 5 bis 8 Minuten. Damit ist der Standort mit dem öV nicht optimal, aber relativ gut erreichbar (öV-Gütekategorie C-D).

Massnahme öV1

Abstimmung der Arbeitszeiten auf den öV-Fahrplan

Ziel Massnahme öV1

Arbeits- und Schichtzeiten sollen den Beschäftigten die Nutzung des öV für ihre Arbeitswege ermöglichen.

Umsetzung durch Coop

Schichtwechselzeiten werden auf die Abfahrtszeiten der Züge am Bahnhof Wangen b. Olten abgestimmt. Der Bahnhof Wangen bei Olten weist folgende Abfahrtszeiten auf: Richtung Olten jeweils .17 und .44, Richtung Solothurn jeweils .16 und .40.

Die Abfahrts- und Ankunftszeiten liegen in beide Richtungen nahe beieinander. Damit kann diese Massnahme «fahrplantechnisch» einfach umgesetzt werden.

Potenzial, Grenzen

Die Nutzung des öV für den Arbeitsweg kommt primär für die Beschäftigten mit Normalarbeitszeit in Frage. Für die Beschäftigten mit Früh- und Spätschicht (vgl. Kapitel 3.2) ist der öffentliche Verkehr als Verkehrsmittel wenig geeignet (Fahrplan, Sicherheitsbedenken). Das Potential zur Nutzung des öV beschränkt sich somit im Wesentlichen auf MitarbeiterInnen mit Normalarbeitszeit. Dies umfasst die Beschäftigten im Bereich Verwaltung (ca. 150 Personen) und ca. ein Drittel der Beschäftigten im Bereich Logistik (ca. 200 Personen).

Weitere Voraussetzung: Wohnort mit günstigem öV-Anschluss und guter Verbindung nach Wangen b. Olten.

Monitoring / Controlling

Dokumentation Arbeitszeitregelung durch Coop.

Periodische Befragung der Beschäftigten zur Verkehrsmittelnutzung.

Dokumentation in periodischen Umwelt- / Nachhaltigkeitsberichten.

Status der Massnahme

Abstimmung Arbeitszeiten auf den öV	Massnahme in Prüfung
-------------------------------------	----------------------

**Massnahme öV2:
Anreize zur Nutzung des öV**

Ziel Massnahme öV2	Schaffung von Anreizen zur Nutzung des öV durch Arbeitspendler
Umsetzung durch Coop	Finanzielle Anreize: Coop gibt vergünstigte REKA-Checks an die MitarbeiterInnen ab, welche für Fahrten im öV eingesetzt werden können. Information über Abfahrtszeiten usw. an strategisch günstigen Orten, z.B. in Pausen- und Sozialräumen, Garderoben etc.
Potenzial, Grenzen	Die Massnahme kann Beschäftigte auf die Möglichkeit der öV-Nutzung aufmerksam machen, bzw. dazu beitragen, das Potenzial zur öV-Nutzung besser auszuschöpfen. Sie schafft keine neuen Potenziale für den öV.
Monitoring / Controlling	Registrierung der abgegebenen Vergünstigungen / REKA-Checks durch Coop. Periodische Befragung des Personals über die Verkehrsmittelwahl / öV-Nutzung. Dokumentation in periodischen Umwelt- / Nachhaltigkeitsberichten.

Status der Massnahme

Finanzielle Anreize	Ist umgesetzt
Information	Umsetzung vorgesehen

6.2.4. Förderung Zweirad- und Fussverkehr

Massnahme LV1

Anreize zur Nutzung nicht-motorisierter Verkehrsmittel sowie E-Bike («Langsamverkehr»)

Ziel Massnahme LV1

Für Beschäftigte mit kurzen Arbeitswegen sollen Anreize geschaffen werden, um auf die Nutzung motorisierter Verkehrsmittel für den Arbeitsweg zu verzichten.

Umsetzung durch Coop

Bauliche / organisatorische Anreize:

- Bereitstellung attraktiver (Lage, Zugang, Gestaltung) Veloabstellplätze in unmittelbarer Nähe der Personaleingänge und -ausgänge. Anmerkung: Die Minimalanforderung wird im Nachweis der Veloabstellplätze nach VSS-Norm 40 065 definiert.

Finanzielle Anreize:

- Personalrabatte beim Kauf von Velos / E-Bikes.
- Gebührenpflicht für Abstellplätze für Motorfahrzeuge. Keine Gratisparkplätze für das Personal (aktuell Fr. 30.-- pro Monat).

«Ideelle» Anreize, Imagewerbung, Förderung des «Velobewusstseins»:

- Förderung der Teilnahme an Kampagnen wie «Bike to Work».
- Betriebsinterne Aktionen oder «Challenges».

Potenzial, Grenzen

Grundsätzlich grosses Potenzial, aktuell wohnen rund 25% der Beschäftigten der Coop NVZ in 3 km Umkreis, 50% in 5 km Umkreis um den Betriebsstandort.

Die Nutzung nicht-motorisierter Verkehrsmittel ist in erster Linie für Beschäftigte mit Normalarbeitszeit interessant. Bei Arbeitsbeginn oder Arbeitsschluss in der Nacht reduzieren Sicherheitsbedenken oder Komfortansprüche die Nutzung nicht-motorisierter Verkehrsmittel.

Witterungsabhängigkeit: Viele potenzielle Nutzer sind bereit, bei günstiger Witterung auf motorisierte Verkehrsmittel zu verzichten, nicht aber bei Schlechtwetter oder im Winter.

Monitoring / Controlling

Bauliche Massnahmen: Baugesuch / Baubewilligung.

Umsetzung finanzielle, ideelle Anreize: Periodische Standberichte Coop.

Periodische Befragung des Personals über die Verkehrsmittelnutzung.

Dokumentation in periodischen Umwelt- / Nachhaltigkeitsberichten.

Status der Massnahme	Bauliche / organisatorische Anreize	Gegenstand der aktuellen Planung / Projektierung Abschliessende, verbindliche Festlegung in der Baubewilligung
	Finanzielle Anreize	Ist umgesetzt
	Ideelle Anreize, Bewusstseinsbildung	Massnahmenvorschlag zur Prüfung

Massnahme LV2**Attraktivierung der Zugangswege für den Fuss- und Veloverkehr**

Ziel Massnahme LV1	Schaffung von Anreizen zur Nutzung nicht-motorisierter Verkehrsmittel für den Arbeitsweg durch attraktive Zugangswege.	
Umsetzung durch Coop	Planung, Koordination und Umsetzung auf öffentlichem Grund (Strassen, Gehwege, Bushaltestellen etc.) muss primär durch Gemeinden und Kanton erfolgen. Möglicher Beitrag von Privaten / Betrieben inkl. Coop NVZ durch entsprechende Arealgestaltung, ev. Öffnung von Durchgängen auf Privatareal.	
Potenzial, Grenzen	Unterstützende Massnahme. Keine Erhöhung des Potenzials für Fuss- und Veloverkehr, kann aber die Ausschöpfung dieses Potenzials verbessern. Dient nicht nur Coop NVZ, sondern der Aufwertung des öffentlichen Raums in den Industrie- und Gewerbebezonen allgemein.	
Monitoring / Controlling	Langfristige Massnahme. Entwicklung, Prüfung, Umsetzung z.B. über Konzepte, Leitbilder, Ortsplanungsrevision etc.	
Status der Massnahme	Attraktivierung der Zugangswege für den Fuss- und Veloverkehr	Massnahmenvorschlag zur Prüfung

6.3 Zusammenfassung Massnahmen

Massnahme		Potenzial zur Reduktion Strassenverkehr	Zeithorizont zur Umsetzung	Status
G1	Nutzung der Bahn für Gütertransporte	hoch	Laufend. Kurz- bis langfristig	In Umsetzung
G2	Alternative Transportmittel, Cargo sous Terrain	Hoch, jedoch Umsetzbarkeit unsicher	Langfristig. Umsetzbarkeit noch unsicher	In Prüfung
G3	Optimierung Strassentransporte	Reduktion gering, jedoch bessere «Verträglichkeit»	Laufend. Kurz- bis langfristig	In Umsetzung
Pe1	Reduktion von Pendlerfahrten	mittel	Laufend. Kurz- bis langfristig	Laufende Umsetzung
MIV1	Ideelle / organisatorische Förderung Fahrgemeinschaften, Carpooling	Gering - mittel	Kurz- bis langfristig	Umsetzung vorgesehen
öV1	Abstimmung Arbeitszeiten auf den öV Fahrplan	Gering - mittel	Kurz- bis langfristig	Massnahme in Prüfung
öV2	Anreize zur öV-Nutzung	Mittel	Kurz- bis langfristig	Umsetzung vorgesehen
LV1	Anreize zur Nutzung nicht-motorisierter Verkehrsmittel	Mittel - hoch	Kurz- bis langfristig	z.T. umgesetzt / z.T. in Prüfung
LV2	Attraktivierung Zugangswege für Fuss- und Veloverkehr	Unterstützende Massnahme, Aufwertung im öffentlichen Raum	Langfristig. Umsetzung in Zusammenarbeit Gemeinde, Kanton, Private	Massnahmenvorschlag zur Prüfung

7 Controlling

7.1 Umfang, Zweck

Strassenverkehr Coop NVZ

Die Entwicklung und Steuerung des Personen- und Güterverkehrs der Coop NVZ Wangen bei Olten / Rickenbach wird durch ein Controlling begleitet. Periodische Erhebungen des Werkverkehrs auf der Strasse haben zum Ziel,

- die Entwicklung des Coop Verkehrs auf der Strasse zu dokumentieren,
- bei Erreichen von Schwellenwerten weitere Kontroll- und Steuerungsmassnahmen auszulösen.

Bahn-Güterverkehr Coop NVZ

Parallel dazu wird der Güterverkehr der Coop NVZ auf der Schiene registriert und dokumentiert.

Pendlerverhalten Mitarbeiter

Parallel zum Controlling des motorisierten Strassen- und Schienenverkehrs wird das Pendlerverhalten der Beschäftigten erhoben und dokumentiert.

7.2 Durchführung, Begleitung

7.2.1. Durchführung

Das Controlling wird durch ein von der Betreiberin beauftragtes Fachbüro durchgeführt.

Strassenverkehr

Erhebung des Fahrzeugverkehrs auf der Strasse (Nutzfahrzeuge, Personewagen, Motorräder / Roller und nichtmotorisierte Fahrzeuge / E-Bikes), soweit dieser durch den Betrieb der Coop NVZ verursacht wird.

Güterverkehr Bahn

Erhebung des Güterverkehrs per Bahn durch die Betreiberin (Betriebsstatistiken). Aufarbeitung für die Controlling-Unterlagen durch das beauftragte Büro.

Verkehrsverhalten MitarbeiterInnen

Erhebung des Verkehrsverhaltens / der Verkehrsmittelwahl der MitarbeiterInnen durch Befragungen der Beschäftigten. Die erforderlichen Unterlagen werden durch die Betreiberin und das beauftragte Büro ausgearbeitet, abgegeben und ausgewertet. Die interne Aufgabenteilung zwischen der Betreiberin und dem beauftragten Büro ist noch festzulegen.

7.2.2. Begleitgruppe

Das Controlling wird durch eine Begleitgruppe mit VertreterInnen

- der Betreiberin
- der Standortgemeinden
- und der kantonalen Behörden

begleitet.

Die Betreiberin erstattet gegenüber dieser Begleitgruppe Bericht. Die Begleitgruppe bewertet die Ergebnisse des Controllings und entscheidet über daraus abgeleitete Massnahmen (Korrekturmassnahmen, Weiterführung des Controllings)

Die Begleitgruppe wird nach der Genehmigung der Nutzungsplanung Coop Nationale Verteilzentrale konstituiert.

7.2.3. Zeitlicher Ablauf, Termine

Aktuelle Datenlage

Verkehrsdaten 2019 – 2024

Die letzte Erhebung des Strassenverkehrs der Coop NVZ datiert vom September 2019, d.h. aus der Zeit, vor dem Umzug der Coop-Verwaltung von Wangen bei Olten nach Basel.

In den Jahren 2022 und 2024 wurden diese Daten auf Grundlage der Entwicklung beim Personalbestand und beim Gütertransport hochgerechnet. Es wurden keine neuen Erhebungen durchgeführt.

Folgerungen

- Es bestehen keine aktuellen, vor Ort erhobenen und abgesicherten Verkehrsdaten für den aktuellen Betriebszustand 2025.

- Es ist möglichst bald eine erste Erhebung durchzuführen, um den Status quo bzw. die Ausgangslage in Bezug auf den Strassenverkehr festzuhalten.

Verifikation Ausgangszustand

Bauarbeiten Sofortmassnahmen

Aktuell werden auf dem Betriebsareal Coop NVZ umfangreiche Bauarbeiten zur Umsetzung der «Sofortmassnahmen» durchgeführt. Vor Abschluss dieser Bauarbeiten können keine repräsentativen Verkehrserhebungen durchgeführt werden, da die aktuelle Verkehrssituation auf dem Betriebsareal Auswirkungen auf die Verkehrsmenge, die Transportwege und die An- und Auslieferungszeiten hat.

Die erste Verkehrserhebung im Rahmen des Controllings soll daher nach Abschluss der aktuellen Bauarbeiten (Umsetzung Sofortmassnahmen)

auf dem Betriebsareal durchgeführt werden. Dies ist voraussichtlich im Frühjahr / Sommer 2027 der Fall.

Ziel dieser Erhebung ist die Dokumentation und Verifikation des Ausgangszustandes vor Umsetzung der «Vision 2030+».

Auf Grundlage dieser Ersterhebung wird die Begleitgruppe die Ziele und Massnahmen verifizieren, justieren und gegebenenfalls anpassen.

Controlling vor Umsetzung der Vision 2030+

Der Umfang und die Methodik der Erhebungen, insbesondere der Erhebung des Strassenverkehrs sind nach Konstitution der Begleitgruppe in Zusammenarbeit zwischen der Betreiberin, dem beauftragten Büro und der Begleitgruppe festzulegen.

Nach der Auswertung und Diskussion der Ergebnisse wird festgelegt, ob die Erhebung «vor Umsetzung der Vision 2030+» im folgenden Jahr zu wiederholen ist, allenfalls mit Anpassungen bei der Methodik.

Controlling «mit Vision 2030+»

Controlling mit «Vision 2030+»

Nach Umsetzung der ersten Etappe der Vision 2030+, d.h. voraussichtlich nach dem Rückbau des Hochhauses, ist das Controlling zu wiederholen. In den folgenden Jahren wird das Controlling in Abstimmung mit der Begleitgruppe periodisch wiederholt.

Controlling-Rhythmus

Es ergibt sich der folgende provisorische Rhythmus für das Controlling:

Jahr	Bau-, Betriebszustand, Controllingschritt
Ca. 2027	Nach Abschluss der Bauarbeiten der Sofortmassnahmen, vor Umsetzung der Vision 2030+.
Ca. 2028	Bei Bedarf Wiederholung des Controllings, Festlegung durch die Begleitgruppe. Allenfalls Anpassung der Methodik.
Ab ca. 2030	Controlling mit 1. Etappe Vision 2030+ (Abbruch Hochhaus).
Nach 2030	Controlling jährlich oder nach zusätzlichen Bauetappen. Festlegung durch die Begleitgruppe.
Ab ca. 2035	Bei konsolidierter betrieblicher und verkehrstechnischer Situation reduziertes Controlling in Abstimmung mit der Begleitgruppe.

7.3 Schwellenwerte, Einleitung von Massnahmen

7.3.1. Grundlagen Nutzungsplanung, UVB

Im Dossier zur Nutzungsplanung (kantonaler Teilzonenplan und Gestaltungsplan sowie UVB) sind folgende Verkehrsmengen des Strassenverkehrs der Coop NVZ definiert:

Nutzfahrzeuge, Transportverkehr Strasse

Maximal 650 Fahrten / Tag DWV 530 Fahrten / Tag DTV
Zulässiges Maximum gem. § 17 der Sonderbauvorschriften

Personenwagen (Arbeitspendler, Besucher)

Maximal 1'300 Fahrten / Tag DWV 1'100 Fahrten / Tag DTV
Berechnungsgrundlage für Emissionsberechnungen im UVB

Modal Split Arbeitspendler

Laut den bestehenden Datengrundlagen beträgt der aktuelle Modal Split der Arbeitspendler:

→ 84% PKW-Anteil 16% alternative Verkehrsmittel

Für die Betriebsphase mit Umsetzung der Vision 2030+ erwartet die Betreiberin eine Zunahme des Personalbestands um rund 20%.

Unter der Voraussetzung, dass die resultierende Zunahme des Pendlerverkehr je zur Hälfte durch PW sowie den öV und nicht-motorisierten Verkehr übernommen wird, resultiert folgender Modal Split der Arbeitspendler:

→ 78% PKW-Anteil 22% alternative Verkehrsmittel

7.3.2. Controlling - Schwellenwerte

Fahrtenzahlen

Für die Einleitung von Korrekturmassnahmen zur Reduktion des Strassenverkehrs der Coop NVZ gilt der Schwellenwert von 90% des maximalen Verkehrs gemäss dem Kap. 7.3.1. Das bedeutet:

Nutzfahrzeugverkehr

Maximal 600 Fahrten / Tag DWV 480 Fahrten / Tag DTV*

Verkehr Personenwagen

Maximal 1'200 Fahrten Tag DWV 1'000 Fahrten / Tag DTV

Modal Split Pendlerverkehr

Der Modal Split von maximal 78% PKW-Anteil und mindestens 22% Anteil alternativer Verkehrsmittel wird als Ziel für den Bereich Mobilität / Pendlerverkehr übernommen.

Überprüfung Begleitgruppe

Diese Schwellenwerte und Ziele werden durch die Begleitgruppe anhand der Ergebnisse der Ersterhebung überprüft und können allenfalls angepasst werden.

7.3.3. Ausserordentliche Lagen

Bedeutung von Coop für die Landesversorgung

Coop betreibt in der Schweiz mehr als 2'300 Verkaufsstellen mit Verkaufsflächen ab rund 30 m² bis über 8'000 m². Dies sind neben den Coop Lebensmittelmärkten 31 Coop City Warenhäuser, 125 Jumbo Baumärkte plus weitere Geschäfte wie Coop Pronto usw.

Mit diesen Angeboten zählt Coop seit Jahrzehnten zu den grössten, für die Versorgung der Bevölkerung mit Gütern aller Art bedeutendsten Detailhändlern der Schweiz. Coop erfüllt damit einen zentralen Versorgungsauftrag für die ganze Schweiz.

Bedeutung der Coop NVZ

Die nationale Verteilzentrale in Wangen bei Olten / Rickenbach ist die zentrale Logistikplattform für die Versorgung der Coop Detailhandelsgeschäfte mit Food, Near-Food und Non-Food Artikeln.

Krisensituationen, „ausserordentliche Lagen“

Zur Erfüllung dieses Versorgungsauftrages muss Coop mit der NVZ auf ausserordentliche Situationen flexibel reagieren können, seien dies

- ausserordentliche Nachfragespitzen durch politische oder andere Krisensituationen (Stichwort Covid 19 Pandemie, Kriege),
- Krisensituationen im Transportwesen (Stichwort unvorhergesehene Sperrungen von Bahnverbindungen, vgl. Gotthard-Bahntunnel oder die Hochrheinstrecke in Deutschland),
- Andere, zurzeit nicht absehbare Situationen.

In derartigen Phasen kann Coop für begrenzte Zeit ohne vorherige Konsultation von den festgelegten Massnahmen abweichen.

Diese Abweichungen wie auch die Schritte zur Rückkehr in den Normalbetrieb sind baldmöglichst in der Begleitgruppe zu diskutieren und festzulegen.

8 Schlussfolgerungen

Güterverkehr

Güterverkehr Bahn

In den letzten Jahren hat die Coop Logistik grosse Schritte bzw. Investitionen unternommen, um die Verlagerung der Gütertransporte von der Strasse auf die Schiene zu fördern, namentlich

- Die weitgehende Übernahme von Gütertransporten durch die Coop-eigene Bahnverkehrsunternehmung (EVU) Railcare,
- Investitionen in die Bahninfrastruktur der Coop Logistikstandorte.

Mit der Umsetzung der aktuell geplanten und bewilligten Sofortmassnahmen am Standort Coop NVZ Wangen / Rickenbach soll der Anteil der Bahn bei den Wareneingängen auf 50 % und bei den Warenausgängen auf 70 % erhöht werden.

Option Cargo sous Terrain

Die Optionen, die sich durch das Vorhaben Cargo sous Terrain (CST) ergeben können, werden permanent beobachtet und in die Zukunftsplanung der Coop Logistik bzw. der nationalen Verteilzentrale Coop NVZ einbezogen. Dies gilt insbesondere für die Möglichkeit eines Hubs von CST in unmittelbarer Nachbarschaft der Coop NVZ.

Wie und bis zu welchem Zeitpunkt die Vorhaben von Cargo CST im Gäu realisiert werden können, ist aktuell noch unsicher.

Analog zur Bahn eignet sich das Konzept von CST primär für den Transport von Gütern über mittlere und längere Distanzen, nicht aber für die Feinverteilung.

Längerfristig kann sich eine Konkurrenzsituation zwischen den Verkehrsträgern Bahn und CST entwickeln. Warentransporte über das System CST könnten eher zu einer Reduktion der Bahn-, als der Strassentransporte führen.

Güterverkehr Strasse

Durch die Verlagerung von Gütertransporten auf die Bahn und später auch auf das Transportsystem Cargo sous Terrain werden folgende Ziele verfolgt:

- Keine Zunahme des Güterverkehrs der NVZ auf der Strasse bis zum Jahr 2030.
- Moderate Zunahme des Güterverkehrs der NVZ auf der Strasse nach Umsetzung der Vision 2030+.

Durch den Einsatz moderner Transportfahrzeuge, einschliesslich von Fahrzeugen, die mit alternativer / erneuerbarer Energie betrieben werden, soll die Umwelt-, Siedlungs- und «Anwohnerverträglichkeit» der Strassentransporte verbessert werden.

Personenverkehr

Grundsätzlich sollen die Beschäftigten der Coop NVZ Wangen / Rickenbach heute und in Zukunft selbst wählen können, welche Verkehrsmittel sie für den Arbeitsweg nutzen.

Die Coop NVZ fördert als Arbeitgeberin jedoch die Nutzung alternativer Verkehrsmittel für die Arbeitswege ihrer MitarbeiterInnen, mit dem Ziel einer Reduktion der Nutzung privater Personenwagen für Pendlerfahrten.

Rund 50% der Beschäftigten der Coop NVZ wohnen in ca. 5 km Umkreis um den Betriebsstandort. Damit bestehen günstige Voraussetzung für die Nutzung nicht-motorisierter Verkehrsmittel für die Arbeitswege. Dem steht jedoch der Schichtdienst vieler MitarbeiterInnen entgegen.

Im Vorhaben «Vision 2030+» ist vorgesehen, die bestehenden Autoabstellplätze für das Personal durch ein neues Parkhaus zu ersetzen.

Folgerung:

Die Planung der Vision 2030+ ist darauf ausgerichtet, dass das zukünftige Wachstum der Belegschaft nicht zu einer entsprechenden Zunahme des Strassenverkehrs führen wird.

Vielmehr soll der Modal Split durch die vorgesehenen Lenkungsmaßnahmen in Richtung einer Nutzung des öV und nicht motorisierter Verkehrsmittel verändert werden.

BSB + Partner Ingenieure und Planer AG



Beat Jäggi

Oensingen, 20.02.2026

Anhang 1:
Vorläufiger Parkplatznachweis Motorfahrzeuge

Vorbemerkung

Die nachfolgende, vorläufige Zusammenstellung des Bedarfs nach Abstellplätzen für Motorfahrzeuge basiert auf dem aktuellen Projektstand vom Herbst 2024. Sie wird im Lauf der weiteren Projektbearbeitung überprüft und aktualisiert.

Der definitive Parkplatznachweis ist im Baubewilligungsverfahren zu erbringen.

Dieser hat sich auf die VSS Norm SN 640 281 bzw. projektspezifische Grundlagen abzustützen, wie

- die Zahl der Beschäftigten
- die weitgehend durch die Arbeitszeiten (Schichtzeiten) und Arbeitswege bestimmten Verkehrsmittelwahl
- den daraus resultierenden Modal Split

Parkplätze Coop NVZ IST

Aktuell bestehen auf dem Areal Coop NVZ Wangen b. Olten / Rickenbach 538 Abstellplätze für Motorfahrzeuge.

Diese setzen sich wie folgt zusammen:

Besucherparkplätze	23 PP
Parkplätze Ost, (Personal Verwaltung)	137 PP
Parkplätze West (Bereich Logistik)	360 PP
Parkplätze bei HRL	18 PP
Total	<u>538 PP</u>

Personal, Modal Split

Nach Angaben der Betreiberin benutzen heute rund 85% des Personals ein privates Motorfahrzeug für den Arbeitsweg. Das sind bei (Stand heute) ca. 750 Beschäftigten rund 640 MIV-NutzerInnen. Daraus resultiert ein maximaler Bedarf von 640 Abstellplätzen.

Der aktuelle Parkplatzbestand von 538 Abstellplätzen ist nach Angaben der Betreiberin für den aktuellen Bedarf «genügend», da nie alle Beschäftigten Auto-Nutzer gleichzeitig auf dem Areal anwesend sind.

Bedarf IST

Der effektive Bedarf nach Abstellplätzen kann also wie folgt abgeschätzt werden:

Personalbestand	85% MIV-Nutzer	eff. PP-Bedarf 85%
750	ca. 640	ca. 540 Abstellplätze

Die aktuelle Umsetzung der Sofortmassnahmen hat keine Auswirkungen auf den Bedarf bzw. das Angebot an Abstellplätzen für PKW.

Bedarf mit Vision 2030+

Nach Umsetzung der Vision 2030+ wird mit einer Zunahme des Personalbestands um rund 20% auf 900 Beschäftigte gerechnet.

Unter den Annahmen,

- dass der aktuelle Parkplatzbestand von 538 Abstellplätzen dem heutigen «Bedarf» entspricht,
- dass sich die Verkehrsmittelwahl bzw. das Pendlerverhalten der Beschäftigten nicht verändert

bewirkt die Zunahme des Personalbestands eine Erhöhung des Bedarfs auf rund 650 Abstellplätze, vgl. die folgende Abschätzung:

Personalbestand	85% MIV-Nutzer	eff. PP-Bedarf 85%
900	ca. 765	ca. 650 Abstellplätze

Parkplatzbedarf, -planung

Wie oben dargestellt, ist für die Coop NVZ Wangen b. Olten / Rickenbach ohne weitere Massnahmen von folgendem Bedarf nach Abstellplätzen für Motorfahrzeuge auszugehen:

- Bedarf heute sowie mit Sofortmassnahmen ca. 538 Abstellplätze (keine Veränderung durch die Sofortmassnahmen)
- Bedarf nach Umsetzung der Vision 2030+ ohne Veränderung des Pendlerverhaltens ca. 650 Abstellplätze
- Bedarf nach Umsetzung der Vision 2030+ maximal 770 Abstellplätze (85% von 900 Beschäftigten)

Folgerungen, Ziel der Massnahmen

Im Personalparkhaus nördlich der Industriestrasse West Rickenbach sollen gemäss aktuellem Planungsstand (Herbst 2024) 630 Abstellplätze realisiert werden.

Die Differenz zwischen dem geplanten Angebot von 630 Abstellplätzen und dem Bedarf von rund 650 bis maximal 770 Abstellplätzen ist durch Verhaltensänderungen des Personals bzw. durch verkehrslenkende Massnahmen der Betreiberin abzudecken.

Stossrichtungen der Massnahmen

- Vermehrte Nutzung des öffentlichen Verkehrs und nicht-motorisierter Verkehrsmittel für Pendlerfahrten
- Koordinierte Nutzung der motorisierten Verkehrsmittel z.B. durch Fahrgemeinschaften / Carpooling
- Einsparung von Pendlerfahrten durch Home-Office und vermehrte Nutzung digitaler Kommunikationsmittel

Anhang 2: Vorläufiger Nachweis Veloabstellplätze

Vorbemerkung

Die nachfolgende, vorläufige Zusammenstellung des Bedarfs nach Abstellplätzen für Fahrräder (inkl. E-Bikes) basiert auf dem aktuellen Projektstand vom Dezember 2023. Sie wird im Lauf der weiteren Projektbearbeitung überprüft und aktualisiert.

Der definitive Nachweis für Veloabstellplätze ist im Baubewilligungsverfahren zu erbringen.

Potenzial Fahrradnutzung

Rund 50 % der Beschäftigten der Coop NVZ Wangen b. Olten / Rickenbach haben ihren Wohnort im Umkreis von rund 5 km um den Betriebsstandort. Unter der Berücksichtigung des erwarteten Wachstums bis ins Jahr 2030 wären dies ca. 450 Personen. Diese Distanz könnte problemlos mit Velo oder E-Bike zurückgelegt werden. Damit ergibt sich ein bedeutendes Potential im Zweiradverkehr.

Infrastruktur / Veloparkierung

Zur Nutzung des Potentials im Bereich Zweiradverkehr ist auf dem Areal der NVZ eine attraktive Infrastruktur für die Parkierung bereitzustellen.

Gemäss VSS-Norm 40 065 kann für Industrie und Gewerbe als Richtwert von 2 Veloabstellplätzen pro 10 Mitarbeiter für Beschäftigte und 0.5 Veloabstellplätze pro 10 Mitarbeiter für Besucher ausgegangen werden. Damit ergeben sich folgende Zahlen:

Tabelle 6 Bedarf Veloparkplätze gemäss VSS-Norm 40 065

	Bei 900 Beschäftigten	Faktor	VeloPP
Mitarbeitende	90	2	180
Besucher	90	0.5	45
Veloabstellplätze Total	90	0.25	225

Vorläufige Abschätzung, Projektstand November 2023

Neben den Veloabstellplätzen sollen für die Mitarbeitende auch Garderoben und Duschen zur Verfügung gestellt werden.