

ANHANG

A Erhebungsformular Bike+Ride gemäss Richtlinien und Empfehlungen des Bundesamtes für Strassen ASTRA

Allgemeine Angaben

Gemeinde			
Perimeter	Name: Region Olten Gösgen Gäu	Nr. ---	
Abstellanlage	Name:	Nr.	
Koordinaten	x: ---	y: ---	Höhe: ---
Erhebung	Person: rha	Datum:	Uhrzeit:
Zugelassene Nutzung	<input type="checkbox"/> Velo allein	<input type="checkbox"/> Velo + Mofa/Roller	<input type="checkbox"/> Andere Kombination

Aufnahme Angebot (Anzahl Abstellmöglichkeiten)

Art der Abstellfläche und Ausrüstung	Beschrieb	Anzahl überdacht	Anzahl nicht überdacht	Bemerkungen
I gekennzeichnet	Bezeichnete, markierte Fläche ohne Abstell- und Anbindemöglichkeiten (100 x 200 cm pro Velo rechnen, wo keine Unterteilung pro Velo vorhanden)			
II Abstellsystem ohne Anbindemöglichkeit	Keine Möglichkeit, das Velo am Velorahmen (und nicht nur am Rad) mit Schloss oder Kette anzubinden. Möglichkeiten, das Velo zu befestigen (z.B. Pfosten, Bügel in grossen Abständen oder Pedalhalter) vorhanden			
III Abstellsystem mit Anbindemöglichkeit	Abstellsystem bietet Möglichkeit, jedes vorgesehene Velo am Velorahmen mit einem Schloss oder einer Kette anzubinden			
IV Abstellplatz gesichert	Abstellplatz ist eine Velobox oder Abstellplatz befindet sich in einem abschliessbaren Raum			
Zwischentotal				/
Total				

Weitere Angaben

<i>Gesamteindruck Sicherheit und Benutzbarkeit</i>				
Tauglichkeit und Sicherheit der Anlage (subj. und obj.)	<input type="checkbox"/> gut	<input type="checkbox"/> mangelhaft	<input type="checkbox"/> ungenügend	Bemerkungen:
<i>Gesamteindruck Unterhalt und Zustand</i>				
Unterhalt und Zustand (Velo-leichen, Anlage beschädigt)	<input type="checkbox"/> gut	<input type="checkbox"/> mangelhaft	<input type="checkbox"/> ungenügend	Bemerkungen:
<i>Wilde Parkierung</i>				
Velos stehen mit grossem Abstand ausserhalb der Abstellfläche	Bemerkungen:			
<i>Fremdnutzung</i>				
Mofas, Roller etc. auf Veloabstellplätzen	Bemerkungen:			
Photo-Nummer				

B Beurteilung Handlungsbedarf P+R an Bahnstationen

Däniken

- Vorhandenes Angebot: 24 P (bewirtschaftet) > **Auslastung ~ 30%**

Kriterium	Beurteilung
ÖV-Angebot am P+R-Standort	Durchgehender 30'-Takt Regionalverkehr Olten – Aarau in Spitzenzeiten mit attraktiven Fernverkehrsanschlüssen. In Zwischenzeiten nur Stundentakt.
Einzugsgebiete/ Potenziale	Eher klein, primär Aussengebiete von Däniken und Gemeinde Gretzenbach für Beziehungen von/nach Olten.
Konkurrenzierung von ÖV-Zubringerlinien	Gross für Däniken selber, da im 2009 eine separate Ortsbuslinie Däniken eingeführt wurde.
Örtliche Verhältnisse	Platzverhältnisse für Ausbauten beschränkt.
Gefahr von Missbrauch	Klein

- Empfehlung/Vorschlag

- > Das heutige Angebot kann belassen werden. Ausbaumassnahmen stehen aber nicht zur Diskussion.
- > Die heutige Bewirtschaftung soll unbedingt weitergeführt/aufrechterhalten werden (Konkurrenz Ortsbus).

Dulliken

- Vorhandenes Angebot: 16 P (bewirtschaftet) > **Auslastung ~ 40%**

Kriterium	Beurteilung
ÖV-Angebot am P+R-Standort	Durchgehender 30'-Takt Regionalverkehr Olten – Aarau in Spitzenzeiten mit attraktiven Fernverkehrsanschlüssen. In Zwischenzeiten nur Stundentakt.
Einzugsgebiete/ Potenziale	Eher klein, primär Aussengebiete von Dulliken und Gemeinden nördlich der Aare (z. B. Obergösgen und Lostorf).
Konkurrenzierung von ÖV-Zubringerlinien	Gross für Einzugsgebiete nördlich der Aare, da die BOGG-Linie 17 bewusst auf die Regionalzugsanschlüsse in Dulliken ausgerichtet wurde.
Örtliche Verhältnisse	Platzverhältnisse für Ausbauten beschränkt.
Gefahr von Missbrauch	Vorhanden (Ausweichmöglichkeit für anliegende Gewerbebetriebe). Aufgrund permanenter Bewirtschaftung aber eher unwahrscheinlich.

- Empfehlung/Vorschlag
 - Das heutige Angebot reicht mittel- bis langfristig aus.
 - Die unterschiedliche Tarifstruktur im Vergleich zu den anderen Regionalbahnhöfen am Jurasüdfuss ist nicht nachvollziehbar.

- | |
|---|
| > Es drängen sich mittelfristig keine Ausbaumasnahmen auf. |
| > Die heutige Bewirtschaftung soll unbedingt weitergeführt/aufrechterhalten werden. |

Egerkingen

- Vorhandenes Angebot: 31 P (bewirtschaftet) > **Auslastung ~ 40%**

Kriterium	Beurteilung
ÖV-Angebot am P+R-Standort	Durchgehender 30'-Takt Regionalverkehr Biel – Solothurn – Olten mit attraktiven Fernverkehrsanschlüssen in Olten, aber nicht in Solothurn. Mit ZEB (Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur) könnten sich die Anschlussvoraussetzungen in Solothurn längerfristig verbessern (Anschlüsse Fernverkehr auch in Solothurn).
Einzugsgebiete/ Potenziale	Eher klein (Egerkingen selber und Neuendorf/Härkingen).
Konkurrenzierung von ÖV-Zubringerlinien	Gross, Buskonzept OGG wurde bewusst für Umlandgemeinden mit guten Anschlüssen in Oensingen und Olten angepasst.
Örtliche Verhältnisse	Erweiterungsmöglichkeiten vorhanden.
Gefahr von Missbrauch	Klein, wenn permanente Bewirtschaftung.

- Empfehlung/Vorschlag
 - Die heutige Auslastung ist bescheiden, es bestehen beträchtliche Reserven.
 - Das bestehende Angebot soll nicht erhöht werden (auch längerfristig ausreichende Reserven vorhanden).
 - Es kann nicht Aufgabe des Kantons sein, öffentliche Steuergelder in ein attraktives Busangebot zu investieren und als Konkurrenz dazu allenfalls auch noch P+R-Plätze mitzufinanzieren.

- > Das heutige Angebot kann erhalten bleiben.
- > Reserven für allfällige künftige, kostengünstige Ausbauten müssen nicht für P+R reserviert werden; falls überhaupt, stehen andere (wertschöpfendere) Nutzungen auf den vorhandenen Reserveflächen im Vordergrund.

Hägendorf

- Vorhandenes Angebot: 28 P (bewirtschaftet) > **Auslastung ~ 30%**
15 P (unbewirtschaftet) > **Auslastung ~ 80%**

Kriterium	Beurteilung
ÖV-Angebot am P+R-Standort	Durchgehender 30'-Takt Regionalverkehr Biel – Solothurn – Olten mit attraktiven Fernverkehrsanschlüssen in Olten, aber nicht in Solothurn. Mit ZEB (Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur) könnten sich die Anschlussvoraussetzungen in Solothurn längerfristig verbessern (Anschlüsse Fernverkehr auch in Solothurn).
Einzugsgebiete/ Potenziale	Relativ gross (Hägendorf selber aufgrund Hanglage und Gunzgen/Kappel).
Konkurrenzierung von ÖV-Zubringerlinien	Gross, Buskonzept OGG wurde bewusst für Umlandgemeinden mit guten Anschlüssen vor allem in Olten angepasst.
Örtliche Verhältnisse	Kaum Erweiterungsmöglichkeiten.
Gefahr von Missbrauch	Klein, wenn permanente Bewirtschaftung.

- Empfehlung/Vorschlag
 - Die heutige Auslastung ist sehr bescheiden, es bestehen beträchtliche Reserven.
 - Das bestehende Angebot soll nicht erhöht werden (auch längerfristig ausreichende Reserven vorhanden).
 - Es kann nicht Aufgabe des Kantons sein, öffentliche Steuergelder in ein attraktives Busangebot zu investieren und als Konkurrenz dazu allenfalls auch noch P+R-Plätze mitzufinanzieren.

- > Das heutige Angebot kann erhalten bleiben.
- > Auf allfällige Ausbauten kann/soll auch mittelfristig verzichtet werden.
- > Die auf Gemeindegebiet liegenden ca. 16 unbewirtschafteten Parkplätze werden sinnvollerweise in das bestehende Bewirtschaftungssystem der SBB integriert. Die Entscheidkompetenz dazu liegt bei der Gemeinde.

Beachte: Die Gemeinde wird die auf ihrem Gebiet liegenden Parkplätze gemäss Vernehmlassung auch weiterhin gratis zur Verfügung stellen.

Oberbuchsiten

- Vorhandenes Angebot: 8 P (bewirtschaftet) > **Auslastung ~ 60%**

Kriterium	Beurteilung
ÖV-Angebot am P+R-Standort	Durchgehender 30'-Takt Regionalverkehr Biel – Solothurn – Olten mit attraktiven Fernverkehrsanschlüssen in Olten, aber nicht in Solothurn. Mit ZEB (Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur) könnten sich die Anschlussvoraussetzungen in Solothurn längerfristig verbessern (Anschlüsse Fernverkehr auch in Solothurn).
Einzugsgebiete/ Potenziale	Klein (Oberbuchsiten selber und allenfalls Niederbuchsiten, P+R-Anlage Oensingen in kurzer Distanz bedeutend attraktiver wegen Fernverkehrshalten).
Konkurrenzierung von ÖV-Zubringerlinien	Eher gering, da Attraktivität P+R-Anlage bescheiden.
Örtliche Verhältnisse	Erweiterungsmöglichkeiten vorhanden.
Gefahr von Missbrauch	Klein.

- Empfehlung/Vorschlag
 - Das heutige Angebot ist angesichts einer Auslastung von ca. 60% gerechtfertigt.
 - Weitere Ausbauten sind zumindest mittelfristig nicht gerechtfertigt, resp. entsprechen keinen ausgewiesenen Bedürfnissen.

> Das heutige Angebot soll erhalten bleiben. Erweiterungsmöglichkeiten für künftige, kostengünstige Ausbauten sollen frei gehalten werden.

Oensingen

- Vorhandenes Angebot: 161 P (bewirtschaftet) > **Auslastung ~ 80%**

Kriterium	Beurteilung
ÖV-Angebot am P+R-Standort	Stündliche Fernverkehrsanschlüsse von/nach Biel und Olten. Durchgehender 30'-Takt Regionalverkehr Biel – Solothurn – Olten. Attraktive Anschlüsse an Fernverkehr in Olten aber nicht in Solothurn.
Einzugsgebiete/ Potenziale	Gesamter Bezirk Thal inkl. Bezirk Gäu und Berner Gemeinden westlich von Oensingen.
Konkurrenzierung von ÖV-Zubringerlinien	Starke Konkurrenzierung Zubringerlinien aus dem Thal und insbesondere auch der neu nach Oensingen verlängerten BOGG-Linie 505 sowie der Postautolinien 126 und 127.
Örtliche Verhältnisse	Kaum Potenzial für Erweiterungen.
Gefahr von Missbrauch	Nein, wenn permanent bewirtschaftet. Kaum Gefahr für alternative Nutzungen.

- Empfehlung/Vorschlag

- Das heutige Angebot ist bereits sehr gross und wird auch stark nachgefragt.
- Aus Konkurrenzgründen zu den ÖV-Zubringerlinien soll das bestehende Angebot nicht weiter ausgebaut werden.

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">> Das bestehende Angebot soll im besten Fall aufrecht erhalten, aber sicher nicht weiter ausgebaut werden (Konkurrenzierung ÖV-Zubringerlinien).> Das Tarifsystem ist anzupassen (heutige Tarife angesichts der Verkehrsgunst zu tief). |
|--|

Olten Bahnhof

- Vorhandenes Angebot: 108 P (bewirtschaftet, davon 13 Mobility) > **Auslastung ~ 90%**

Kriterium	Beurteilung
ÖV-Angebot am P+R-Standort	Zentraler Bahnknoten mit Fernverkehrs- und Regionalzügen nach allen Richtungen
Einzugsgebiete/ Potenziale	Gesamte Grossregion Olten.
Konkurrenzierung von ÖV-Zubringerlinien	Mittel bis gross. Im Prinzip sind alle Agglomerationsgemeinden gut mit Bus oder Regionalbahn erschlossen, trotzdem bestehen örtliche Erschliessungslücken und P+R an Bushaltestellen steht nicht zur Diskussion.
Örtliche Verhältnisse	Gesamtplanung eingeleitet resp. in Erarbeitung.
Gefahr von Missbrauch	Vorhanden. Bei einer Jahresmiete von Fr. 900.- kann in zentralster Lage ein Parkplatz für Fr. 75.- pro Monat gemietet werden.

- Empfehlung/Vorschlag

- Dass am Hauptbahnhof Olten aufgrund der Verkehrsgunst P+R-Plätze angeboten werden sollen, ist unbestritten. Trotz der guten örtlichen und zeitlichen Erschliessung der Agglomerations- und Umlandgemeinden durch ÖV-Zubringerlinien existieren Siedlungsgebiete, welche nicht mit einem ÖV-Feinverteiler erschlossen sind.
- Aktuell werden die verfügbaren Dauerparkkarten zu rund 70% von Benutzern aus der Stadt Olten selber oder aus den umliegenden, mit Bus und Bahn gut erschlossenen Agglomerationsgemeinden beansprucht. Es ist fraglich, ob diesen Benutzern aufgrund des Angebotes auf den ÖV-Zubringerlinien unbeschränkt P+R-Plätze am Bahnhof Olten zur Verfügung gestellt werden sollen.

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> > Das heutige Angebot soll aus verkehrsplanerischer Sicht nicht erhöht, resp. höchstens beibehalten werden. Dies ist gemäss SBB-Projektleiter Gesamtplanung Bahnhofplatz auch vorgesehen. > Es besteht zumindest der Verdacht, dass die Parkplätze "zweckentfremdet" benutzt werden. Bei einer Jahresmiete von Fr. 900.- kann in zentralster Lage für eine Monatsmiete von Fr. 75.- ein Parkplatz gemietet werden. > Aufgrund der heutigen Besitzer der Dauerparkkarten wird empfohlen, die Bezugsberechtigung zu prüfen. |
|--|

Olten Hammer

- Vorhandenes Angebot: 28 P (bewirtschaftet) > **Auslastung ~ 70%**

Kriterium	Beurteilung
ÖV-Angebot P+R-Standort	am Durchgehender 30'-Takt Regionalverkehr Biel – Solothurn – Olten mit attraktiven Fernverkehrsanschlüssen in Olten, aber nicht in Solothurn. Mit ZEB (Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur) könnten sich die Anschlussvoraussetzungen in Solothurn längerfristig verbessern (Anschlüsse Fernverkehr auch in Solothurn).
Einzugsgebiete/ Potenziale	Dispers und im Rahmen der Untersuchung nicht abschätzbar. Konkrete Kenntnisse müssten mit einer Nummernschilderhebung eruiert werden
Konkurrenzierung von ÖV-Zubringerlinien	Tendenziell gross (gilt für alle Buszubringerlinien aus dem Gäu ins Zentrum Olten).
Örtliche Verhältnisse	Ausbaumöglichkeiten in beschränktem Umfang vorhanden.
Gefahr von Missbrauch	Gross.

- Empfehlung/Vorschlag
 - Das vorhandene Angebot ist ausreichend.
 - Weitere Ausbauten widersprechen den verkehrsplanerischen Zielsetzungen.

- > Die Station Olten Hammer ist grundsätzlich kein geeigneter P+R-Standort, da die Zufahrtsachsen unnötig mit MIV belastet werden. Potenzielle P+R-Kunden benutzen sinnvollerweise eher die P+R-Anlagen an periphereren Standort oder das gut ausgebaute Bussystem.
 - > Das heutige Angebot kann aber trotzdem aufrechterhalten werden. Auf Ausbaumassnahmen ist aber zu verzichten, da kaum mit weiteren "bahnseitigen Nutzungen" gerechnet werden kann, resp. der Verdacht auf Missbrauch bereits heute gross ist (Vergleichsbeispiel: Bahnhof Solothurn West).
 - > Zumindest der Tagesstarif sollte auf das städtische Niveau angehoben werden.

Schönenwerd

- Vorhandenes Angebot: 16 P (bewirtschaftet) > **Auslastung ~ 60%**

Kriterium	Beurteilung
ÖV-Angebot am P+R-Standort	Durchgehender 30'-Takt Regionalverkehr Olten – Aarau in Spitzenzeiten mit attraktiven Fernverkehrsanschlüssen. In Zwischenzeiten nur Stundentakt.
Einzugsgebiete/ Potenziale	Relativ gross (Aussengebiete von Gretzenbach und Gemeinden Niedergösgen/Erlinsbach für Beziehungen von/nach Olten und von/nach Aarau).
Konkurrenzierung von ÖV-Zubringerlinien	Gross für Gretzenbach/Schönenwerd von/nach Aarau (BBA-Linie 3 mit attraktivem Angebot). Zudem stellt die BOGG-Linie 572 attraktive Anschlüsse am Bahnhof Schönenwerd sicher.
Örtliche Verhältnisse	Platzverhältnisse für Ausbauten beschränkt
Gefahr von Missbrauch	Klein.

- Empfehlung/Vorschlag

> Das heutige Angebot kann belassen werden. Ausbaumassnahmen stehen nicht zur Diskussion.

Wangen bei Olten

- Vorhandenes Angebot: 25 P (nicht bewirtschaftet) > **Auslastung ~ 80%**

Kriterium	Beurteilung
ÖV-Angebot am P+R-Standort	Durchgehender 30'-Takt Regionalverkehr Biel – Solothurn – Olten mit attraktiven Fernverkehrsanschlüssen in Olten, aber nicht in Solothurn. Mit ZEB (Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur) könnten sich die Anschlussvoraussetzungen in Solothurn längerfristig verbessern (Anschlüsse Fernverkehr auch in Solothurn).
Einzugsgebiete/ Potenziale	Relativ gross (Kleinwangen und Hanggebiete Rickenbach und Wangen b. Olten).
Konkurrenzierung von ÖV-Zubringerlinien	Gross, Buskonzept OGG Richtung Olten wurde massiv ausgebaut. "Gratisparkplätze" stehen im Gegensatz zu den verkehrsplanerischen Zielsetzungen.
Örtliche Verhältnisse	Ausbaumöglichkeiten in beschränktem Umfang vorhanden.
Gefahr von Missbrauch	Vorhanden, da nicht bewirtschaftet.

- Empfehlung/Vorschlag

- Es muss vermutet werden, dass die Gratisparkplätze von P+R-Kunden konsumiert werden, welche eine Bahnstation in näherer Umgebung hätten.

- > Die Parkplätze sollten zwingend gemäss Tarifmodell SBB bewirtschaftet werden. Die Entscheidungskompetenz dazu liegt bei der Gemeinde.
- > Vorhandene Reserven für Ausbaumassnahmen sind freizuhalten. Grundsätzlich ist die Station Wangen b. Olten ein geeigneter P+R-Standort. Weitere Ausbauten können aber erst nach Einführung einer Bewirtschaftung beurteilt werden.

C Berechnungsgrundlagen für die Kostenschätzungen

Neuer P+R- Platz innerhalb Baugebiet

- Landerwerb Parkfläche + Manövriertfläche (Fahrgassen) ~ 20 m ² à 350.--	~7'000
- Baukosten für Koffierung, Belag, Markierung, Signalisation etc. ~ 20 m ² à 150.--	~3'000
- Total Einheitspreis / Parkplatz	~ 10'000

Neuer P+R- Platz ausserhalb Baugebiet (z.B. Landwirtschaftszone)

- Landerwerb Park- + Manövriert- + Erschliessungsfläche ~ 30 m ² à 30.--	~1'000
- Baukosten für Koffierung, Belag, Markierung, Signalisation etc. ~ 20 m ² à 150.--	~3'000
- Baukosten Zufahrt/Erschliessung ~ 10 m ² à 150.--	~1'500
- Total Einheitspreis / Parkplatz	~6'000

Einführung P+R-Bewirtschaftung auf bestehenden Parkplätzen mit Angebot bis 8 Parkplätze

- Standardgerät für 8 P (solarbetrieben)	~5'000
- Baukosten für Sockelfundament, Markierung, Signalisation	~2'000
- Total Einheitspreis / 8-er-Einheit	~7'000

Einführung P+R-Bewirtschaftung auf bestehenden Parkplätzen mit Angebot ab 17 Parkplätzen

- Standardgerät für mehr als 8 P	~12'000
- Baukosten für Sockelfundamente, Markierung, Signalisation	~5'000
- Baukosten für Stromversorgung Bewirtschaftungsgerät etc.	~3'000
- Total Einheitspreis für Einheiten ab 17 Parkplätzen	~20'000

Neuer B+R-Platz innerhalb Baugebiet inkl. Landerwerb

- Landerwerb für 6-er-Einheit (6 m ² eff. Ständer + 6 m ² Manövriertfläche) à 350.--	~4'000
- Baukosten für Koffierung, Belag, Markierung, Signalisation etc. ~ 12 m ² à 100.--	~1'000
- Veloständer inkl. Lieferung und Montage (6-er-Einheit gedeckt)	~3'000
- Total Einheitspreis 6-er-Einheit	~8'000
- Total Einheitspreis / Veloabstellplatz	~1'500

Neuer B+R-Platz auf Grundeigentum TU (exkl. Landerwerb und Baukosten Fundierung)

- Veloständer gedeckt, 6-er-Einheit, inkl. Lieferung und Montage	~3'000
- Total Einheitspreis / Veloabstellplatz	~500

Velorechen für provisorische Anlage ungedeckt

- Rechen für 5 Velos inkl. Lieferung und Montage	~350
--	-------------



D Übersicht Massnahmen Bike+Ride

