

AWF AG, AG für Wirtschaftsförderung
Einwohnergemeinde Egerkingen

Erschliessungs- und Gestaltungsplan "Tesil"

GB Egerkingen Nrn. 1565, 1863, 1925, 2115, 3087 und 3163



Verkehrsgutachten (orientierend)

Auftraggeber

AWF AG, AG für Wirtschaftsförderung
 Paul von Däniken
 Postfach, 4622 Egerkingen

Verfasser

KFB Pfister AG, Ingenieure und Planer
 Werner Berger
 Jurastrasse 19, 4600 Olten
 Tel. 062 205 22 77
 E-Mail: werner.berger@kfbag.ch

Dokumentinfo

Dokument Erschliessungs- und Gestaltungsplan "Tesil"	Projekt- nummer 21758.200	Anzahl Seiten 20
Koreferat Rafael Vogt	Datum 24.04.2018	Kürzel rvo
Ablageort H:\Projekte\Tiefbau\Egerkingen\21758.2 GP Tesil-Areal\26 Berichte\Verkehrsgutachten180425.docx		
Gedruckt	26.04.2018	

Änderungsverzeichnis

Version	Status, Änderung	Autor	Datum
001	Verabschiedung PLAKO z.H. GR zur Vorprüfung	WB	25.04.2018

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	4
2	Rechtsgültiger Erschliessungsplan	5
3	Nutzungs- und Erschliessungskonzept gemäss Gestaltungsplan	6
3.1	Nutzungen	6
3.2	Erschliessung MIV	6
3.3	Erschliessung Langsamverkehr	7
3.4	ÖV-Erschliessung	7
4	Verkehrsaufkommen MIV	8
4.1	Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz	8
4.2	Kreisel Bachmatt: Bestehendes Verkehrsaufkommen	9
4.3	Kreisel Bachmatt: Zukünftiges Verkehrsaufkommen (nach Umbau Anschluss Egerkingen)	10
4.4	Verkehrsaufkommen aus dem Gestaltungsplanperimeter	11
4.5	Generelle Verkehrszunahme	13
5	Verkehrstechnische Beurteilung	14
5.1	Kreisel Bachmatt: Ist-Situation 2018	14
5.2	Kreisel Bachmatt: Ist-Situation 2018 plus Verkehrsaufkommen aus Gestaltungsplangebiet	15
5.3	Kreisel Bachmatt: Modellzustand 2030 (nach Umbau Autobahnanschluss)	16
5.4	Kreisel Bachmatt: Modellzustand 2030 plus Verkehrsaufkommen aus Gestaltungsplangebiet	17
6	Gesamtbeurteilung	18

Anhang

Anhang I	Berechnung Leistungsfähigkeit Kreisel Bachmatt (Ist-Situation 2018)
Anhang II	Berechnung Leistungsfähigkeit Kreisel Bachmatt (2018 plus Verkehr aus GP „Tesil“)

1 Ausgangslage

Das Tesil-Areal (GB Egerkingen Nrn. 1565, 1863, 1925 und 3163, projektierte GB-Nrn.) liegt an der Höhenstrasse in Egerkingen im Gebiet Höchenacker. Das Areal wird im nordwestlichen Bereich seit dem Jahr 1964 durch die Tesil AG genutzt. Der Betrieb der Tesil AG wird an diesem Standort eingestellt und das bestehende Gebäude rückgebaut. Das Areal soll anschliessend ganzheitlich neu bebaut und umgenutzt werden.

Gestaltungsplan mit SBV

Das ganze Areal liegt gemäss rechtsgültiger Nutzungsplanung der Einwohnergemeinde Egerkingen (RRB Nr. 808 vom 29. April 2004) in der Mischzone Arbeiten (MZ-A). Für die MZ-A gilt eine generelle Gestaltungspflicht. Zudem gelten hier für künftige Bauden höhere Anforderungen an die Fassadengestaltung.

Auftrag

Im März 2018 wurde das Büro BSB + Partner, Ingenieure und Planer mit der Erarbeitung des Erschliessungs- und Gestaltungsplans Tesil mit Sonderbauvorschriften (SBV) sowie dies Raumplanungsberichts beauftragt. Die KFB Pfister AG wurde dabei mit der Ausarbeitung des vorliegenden Verkehrsgutachtens betraut.

Verkehrsgutachten

Das vorliegende Verkehrsgutachten behandelt die Fragestellungen zur verkehrstechnischen Erschliessung des gesamten Areals und mögliche Auswirkungen auf das kommunale und übergeordnete Verkehrsnetz.

2 Rechtsgültiger Erschliessungsplan

Erschliessungsachsen

Laut rechtsgültigem Strassen- und Baulinienplan wird das Areal durch zwei Strassensachsen erschlossen:

Santelstrasse:

Sämtliche bisherigen Nutzungen auf dem Areal sind über eine private Zufahrtsstrasse ab der Santelstrasse erschlossen, welche im Strassen- und Baulinienplan bis an die ostseitige Grenze von GB Nr. 1925 als öffentliche Erschliessungsstrasse bezeichnet ist.

Höhenstrasse:

Ab der Höhenstrasse, welche als Sammelstrasse kategorisiert ist, sieht der Strassen- und Baulinienplan die Erstellung einer öffentlichen Erschliessungsstrasse (Stichstrasse) vor. Im Nutzungsplan ist festgehalten, dass die Grundstücke GB 534, 1661 und 1935 von Süden ab der Höhenstrasse über eine neue Stichstrasse zu erschliessen sind.

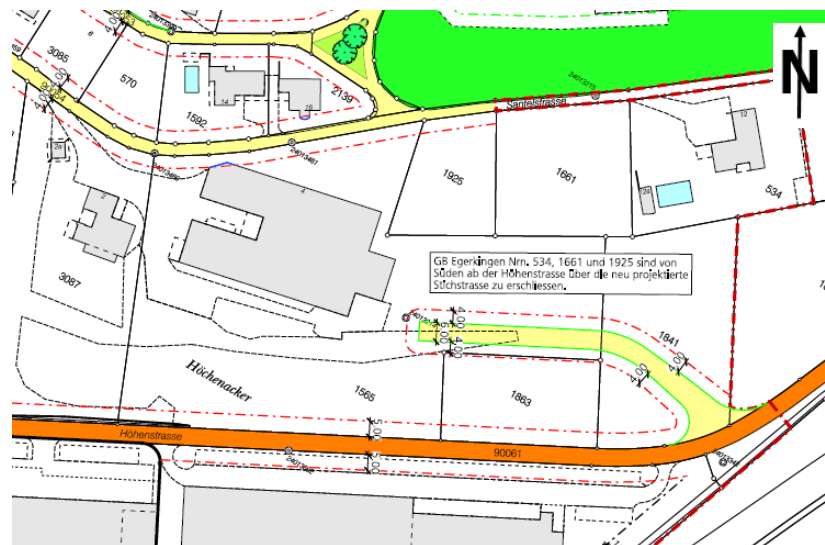


Abbildung 1 Ausschnitt aus dem rechtsgültigen Strassen- und Baulinienplan (RRB Nr. 808 vom 29. April 2014)

3 Nutzungs- und Erschliessungskonzept gemäss Gestaltungsplan

3.1 Nutzungen

Mit dem vorliegenden Gestaltungsplan werden für verschiedene Nutzungen entsprechende Teilbereiche bzw. Baufelder festgelegt:

Arbeiten

Teilbereich Arbeiten:

Südseitig, entlang der Höhenstrasse, sind drei Baufelder definiert, in welchen nicht oder mässig störende Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe zulässig sind. Nicht zulässig sind verkehrsintensive Betriebe und Betriebe mit vorwiegend Lager- und Umschlagfunktion, Einkaufszentren und Fachmärkte sowie öffentliche Tankstellen und Waschstrassen.

Wohnen

Teilbereich Wohnen:

Nordseitig, parallel zur Santelstrasse, sind zwei Baufelder für Wohnnutzungen bestimmt, wobei hier auch nicht störende Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe zulässig sind.

3.2 Erschliessung MIV

Stichstrasse - Situation

Die Verkehrserschliessung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) erfolgt für sämtliche Baubereiche weitestgehend über die Höhenstrasse bzw. die neue öffentliche Stichstrasse. Die Lage dieser Strasse ist abgestimmt auf die gemäss Gestaltungsplan vorgesehenen Nutzungen und Baufelder. In Abweichung zum rechtsgültigen Strassen- und Baulinienplan erfolgt dabei die Anbindung an die Höhenstrasse etwas weiter östlich.

Stichstrasse – Vertikale LF

Unter Berücksichtigung der Topografie innerhalb des Projektperimeters wird für die Stichstrasse eine maximale Steigung von 10 % vorgesehen.

Die Stichstrasse weist eine Breite von 6.0 m auf, womit das Kreuzen eines Lastwagens mit einem PW bei reduzierter Geschwindigkeit möglich ist.

Santelstrasse

Die nordseitig des Gestaltungsplanperimeters verlaufende Santelstrasse wird lediglich als Zu- und Wegfahrt zu maximal 10 Besucherparkplätzen im Teilbereich Wohnen genutzt.

Da auf dieser kommunalen Erschliessungsstrasse das Kreuzen von zwei PW's nicht möglich ist, wird im Gestaltungsplan das erforderliche Areal für eine mögliche Ausweichstelle freigehalten.

3.3 Erschliessung Langsamverkehr

Fussgänger

Für Fussgänger sieht der Gestaltungsplan entlang der Höhenstrasse ein neues, öffentliches Trottoir mit einer Breite von 2.0 m vor, um so eine durchgehende Fusswegverbindung zur Bachmattstrasse bzw. zur Oltnenstrasse (Bushaltestelle Thalrich) sicher zu stellen. Entlang der projektierten Stichstrasse sind keine separaten Fussgängeranlagen vorgesehen. Dies mit Verweis auf das tiefe Geschwindigkeitsaufkommen und in Analogie zu anderen kommunalen Erschliessungsstrassen.

Für den Teilbereich Wohnen steht die Santelstrasse als weitere Fussgängerachse zur Verfügung. Über diese Strasse ergibt sich eine direkte Verbindung in Richtung Schulhaus Kleinfeld und Dorfzentrum.

Zweiradfahrer

Für Zweiradfahrer sind keine separaten Verkehrsflächen vorgesehen. Je nach Quell- bzw. Zielort können sowohl die Höhenstrasse und die Stichstrasse als auch die Santelstrasse genutzt werden.

3.4 ÖV-Erschliessung

Haltestelle Thalrich

Ostseitig des Kreisels Bachmatt befindet sich an der Oltnenstrasse die Bushaltestelle Thalrich, welche von der Linie 512 der Busbetriebe Olten-Gösgen-Gäu AG (BOGG) bedient wird. Die Linie verbindet Egerkingen mit Hägendorf, Rickenbach, Wangen b. Olten, Olten, Starrkirch und Dulliken tagsüber im Stundentakt. In Luftlinie beträgt die Distanz zwischen Gestaltungsplanperimeter und Haltestelle ca. 100 m.

Bahnhof Egerkingen

Der Bahnhof Egerkingen liegt südwestlich in ca. 1.1 km Entfernung mit Zugverbindung in Richtung Oensingen und Olten sowie mit den Buslinien Nrn. 126 (Oensingen - Neuendorf - Wolfwil - Olten) und 127 (Olten - Egerkingen - Wolfwil - Oensingen).

ÖV-Güteklasse

Der Projektperimeter liegt mit Ausnahme des Nordbereichs (ÖV-Güteklasse E) mehrheitlich in der ÖV-Güteklasse D2.

4 Verkehrsaufkommen MIV

4.1 Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz

Bestehende Anbindung Hauptverkehrsachsen

Die Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz erfolgt über die Höhen- bzw. Bachmattstrasse, welche beim Kreisel Bachmatt in die Oltnerstrasse einmündet. Über diese Kantonsstrasse besteht eine direkte Verbindung zum Autobahnanschluss Egerkingen (A2).



Abbildung 2 *Übersichtsplan betreffend Anbindung an das übergeordnete Strassennetz (Quelle: SO!GIS, Zugriff: 16.04.18)*

Der Kreisel Bachmatt mit einem Durchmesser von 28 m weist westseitig bei der Zufahrt von der Autobahn eine zweistreifige Zufahrt auf. Die übrigen drei Zufahrten sind einstreifig ausgebildet.

Geplanter Umbau Autobahnanschluss Egerkingen

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Autobahn A1 (Härkingen – Luterbach) auf 6 Spuren wird auch das Verkehrsregime beim Anschluss Egerkingen komplett verändert. Mit der Zielsetzung, die verschiedenen Hauptverkehrsströme zu entflechten, ist ostseitig der Autobahn eine Verbindungsstrasse mit drei nacheinander angeordneten Turbo-Kreiseln vorgesehen. Mit diesem grosszügigen Umbau wird es bei einzelnen Strassenabschnitten und insbesondere auch beim Kreisel Bachmattstrasse zu starken Veränderungen bei den Verkehrsbelastungen bzw. Knotenströmen kommen. Es wird damit gerechnet, dass dieser Umbau bis ins Jahr 2025 realisiert sein wird.

4.2 Kreisel Bachmatt: Bestehendes Verkehrsaufkommen

Grundlage Verkehrsaufkommen

Betreffend dem durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen (DTV) auf der Oltnerstrasse sind Zählraten über einen langen Zeitraum vorhanden, welche im Rahmen von kantonalen Verkehrszählungen erhoben wurden. Die letzte Verkehrszählung erfolgte im Jahr 2015.

Annahme ASP

Für die Abendspitzenstunde (ASP) wird ein Anteil von 10.0 % des DTV angenommen.

Für die Bachmatt- und die Kreuzackerstrasse liegen hingegen keine aktuellen Verkehrsdaten vor. Hier muss aufgrund der bestehenden Bebauung eine Abschätzung für das bestehende Verkehrsaufkommen gemacht werden. Unter Miteinbezug der Objekte McDonald's, Mövenpick-Hotel, Lindenhag/Lipo-Einkaufszentrum sowie der nordseitig angrenzenden Wohnquartiere schätzen wir das massgebende Verkehrsaufkommen für den Kreisel Bachmatt wie folgt:

Knotenströme 2015

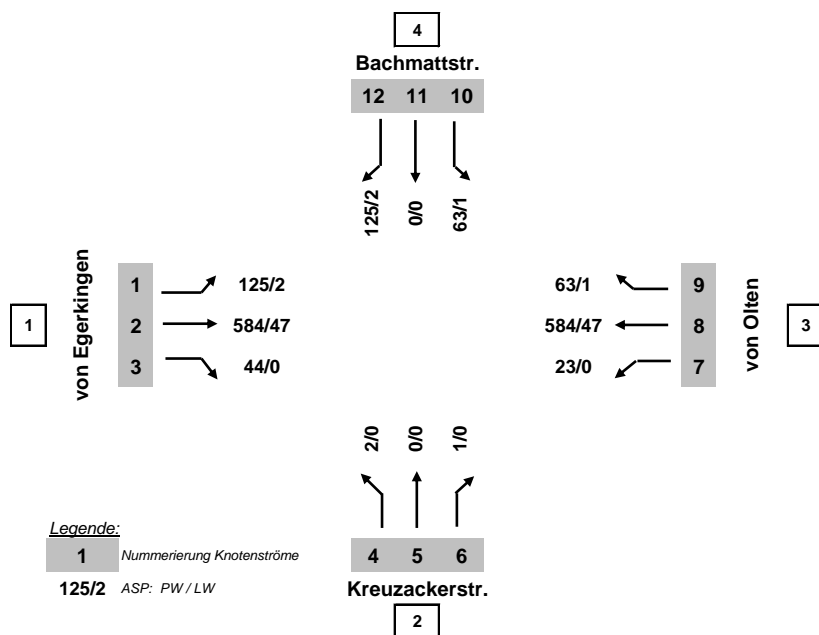


Abbildung 3 Knotenströme beim Kreisel Bachmatt in Abendspitzenstunden (ASP) 2015 (Grundlage: kant. Verkehrszählung 2015 und eigene Abschätzungen)

4.3 Kreisel Bachmatt: Zukünftiges Verkehrsaufkommen (nach Umbau Anschluss Egerkingen)

Auswirkungen Umbau Anschluss Egerkingen

Betreffend dem zukünftigen Verkehrsaufkommen, welches nach dem Umbau des Anschlusses Egerkingen am Kreisel Bachmatt erwartet werden muss, liegen uns keine detaillierten Daten vor.

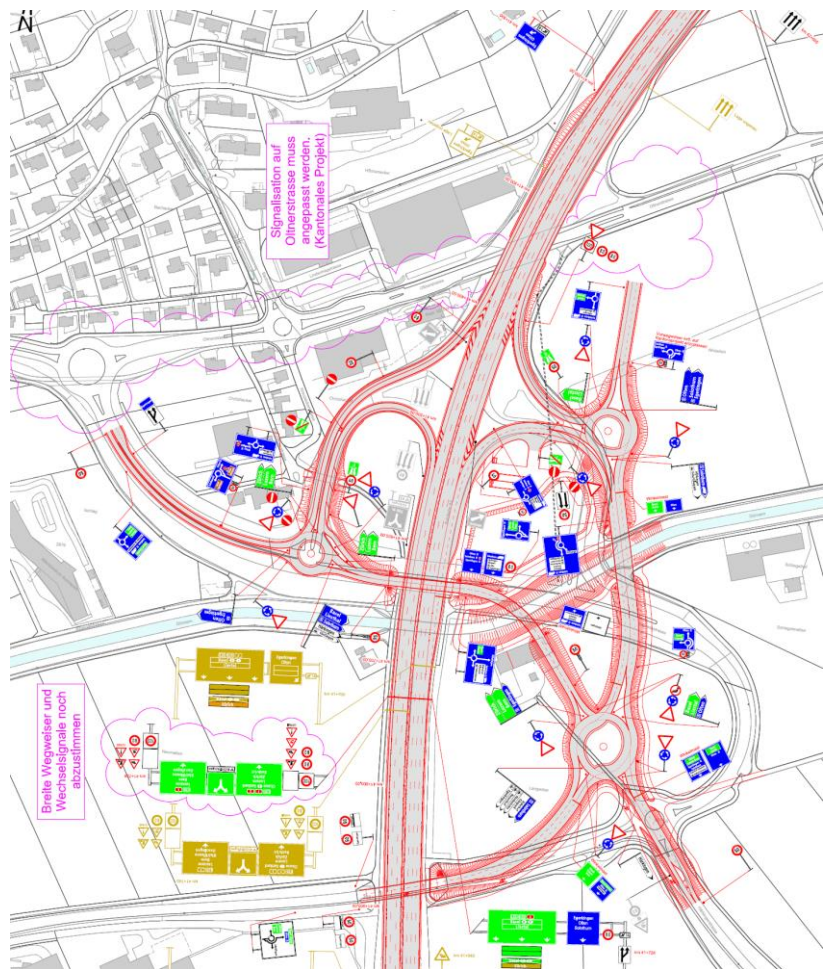


Abbildung 4 Projekt Umbau Anschluss Egerkingen (Quelle: Ingenieurgesellschaft 6S, Bern)

Veränderungen bei Knotenzufahrten

Im Sinne einer generellen Beurteilung ist für die einzelnen Kreiselfahrten mit folgenden Veränderungen zu rechnen:

Zufahrt 1 (von Egerkingen):

- Deutliche Reduktion der Verkehrsmenge, da der MIV von der Autobahn in Richtung Olten und ins Gebiet Bachmatt/Höhenstrasse neu ostseitig der Autobahn abgewickelt wird.

Zufahrt 2 (Kreuzackerstrasse):

- Aufgrund der geringen Verkehrsmenge vernachlässigbare Veränderungen (Zufahrt zur A2 in Richtung Basel erfolgt neu nach Osten).

Zufahrt 3 (von Olten):

- Geringfügige Reduktion der Verkehrsmenge, da die Zufahrt von Olten zur A2 in Richtung Basel und zu Gäupark bzw. Industrie neu ostseitig der Autobahn erfolgt.
- Deutliche Erhöhung der Verkehrsmenge, da der MIV von der A1 (Zürich/Bern) nach Egerkingen (Dorf) und auch ins Gebiet Bachmatt/Höhenstrasse über diese Zufahrt erfolgt.

Zufahrt 4 (Bachmattstrasse):

- Geringfügige Veränderung der Knotenströme, da die Zufahrt zur A2 in Richtung Basel neu nach Osten erfolgt.

Generelle Verkehrszunahme

Neben den beschriebenen Veränderungen ist für den Modellzustand 2030 auch eine generelle Erhöhung der Verkehrsmengen zu berücksichtigen (vgl. Kap. 4.5).

4.4 Verkehrsaufkommen aus dem Gestaltungsplanperimeter

Erwartetes Verkehrsaufkommen

Mit Verweis auf die Erläuterungen im Raumplanungsbericht (Kap. 9) sind im Gestaltungsplanperimeter verschiedene Nutzungen und Parkieranlagen vorgesehen. Daraus abgeleitet ist mit folgendem Verkehrsaufkommen zu rechnen:

Baufeld	Nutzung	Anzahl Parkplätze	Mehrverkehr	
			PW-Fahrten	LW-Fahrten
A1	Auto-Garage	100	150	10
A2	Gewerbe/Dienstleistungen	96	288	10
A3	Gewerbe/Dienstleistungen	50	150	10
W1 + W2	Wohnen	105	315	0
	Total	351	903	30

Tabelle 1 Zusammenstellung Verkehrsaufkommen aus Gestaltungsplanperimeter

Verkehrsgutachten (orientierend)

Verkehrsbeziehungen	<p>Betreffend der Verkehrsbeziehungen (Zu- und Wegfahrten) werden folgende Annahmen getroffen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Von/nach Egerkingen Dorf 15 % - Von/nach Olten 25 % - Von/nach Autobahn A1 (Zürich/Bern/Luzern) 45 % - Von/nach Autobahn A2 (Basel) 15 %
Mehrverkehr auf best. Strassennetz	<p>Mit Bezug auf die heute bestehende Anbindung an die Hauptverkehrsachsen ergibt dies für den Kreisel Bachmatt folgenden Mehrverkehr (DTV):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zufahrt von Westen (Egerkingen) 339 PW / 11 LW - Zufahrt von Osten (Olten) 113 PW / 4 LW - Wegfahrt nach Westen (Egerkingen) 339 PW / 11 LW - Wegfahrt nach Osten (Olten) 113 PW / 4 LW
Mehrverkehr auf zukünftiges Strassennetz	<p>Nach dem Umbau des Autobahnanschlusses Egerkingen ist mit den veränderten Zu- und Wegfahrten zur Autobahn für den Kreisel Bachmatt mit folgendem Mehrverkehr zu rechnen (DTV):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zufahrt von Westen (Egerkingen) 135 PW / 4 LW - Zufahrt von Osten (Olten) 316 PW / 11 LW - Wegfahrt nach Westen (Egerkingen) 271 PW / 9 LW - Wegfahrt nach Osten (Olten) 181 PW / 6 LW

4.5 Generelle Verkehrszunahme

Generelle Verkehrszunahme	Aufgrund der baulichen Entwicklung und der erwarteten Bevölkerungszunahme in der Region Gäu-Olten ist auch in den kommenden Jahren mit einer generellen Verkehrszunahme zu rechnen. Laut Broschüre zur kantonalen Verkehrszählung 2015 nahm das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen (DTV) von 2010 bis 2015 im Bezirk Gäu um 8.8 % zu, während im Bezirk Olten im gleichen Zeitraum eine Abnahme um 2.8 % festgestellt wurde.
Zunahme in Region Gäu-Olten	Unter Berücksichtigung dieser Daten wird als Mittelwert über die gesamte Region Gäu-Olten eine durchschnittliche jährliche Verkehrszunahme von 1.0 % angenommen.

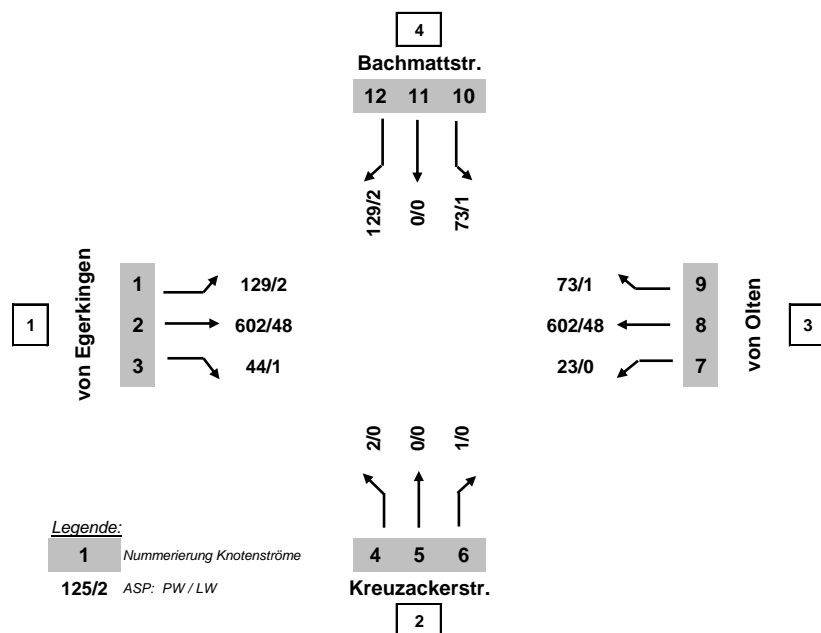
5 Verkehrstechnische Beurteilung

5.1 Kreisel Bachmatt: Ist-Situation 2018

Verkehrsbelastung 2018

Für die Ist-Situation (2018) ist laut den Erläuterungen in Kap. 4.2 und unter Aufrechnung einer generellen Verkehrszunahme gemäss Kap. 4.5 mit folgenden Verkehrsbelastungen zu rechnen:

Knotenströme 2018



Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität

Mit den vorliegenden Verkehrsbelastungen bestehen bezüglich Leistungsfähigkeit keine Probleme. Gemäss SN 640'024a¹ liegen die Auslastungen sämtlicher Ein- und Ausfahrten unter bzw. bei maximal 70 %. Die mittleren Wartezeiten liegen bei sämtlichen Zufahrten unter 10 Sekunden, was einer sehr guten Verkehrsqualität entspricht (siehe Anhang I).

¹ SN 640'024a: Leistungsfähigkeit, Verkehrsqualität, Belastbarkeit von Knoten mit Kreisverkehr (VSS, 2006)

5.2 Kreisel Bachmatt: Ist-Situation 2018 plus Verkehrsaufkommen aus Gestaltungsplangebiet

Verkehrsbelastung

Ausgehend von der Ist-Situation (2018) wird das erwartete Verkehrsaufkommen aus dem Gestaltungsplangebiet aufgerechnet, wobei für die Abendspitzenstunde ein Anteil von 10.0 % des DTV angenommen wird. Damit ist mit folgenden Verkehrsbelastungen zu rechnen:

Knotenströme 2018 plus Verkehr aus Gestaltungsplangebiet

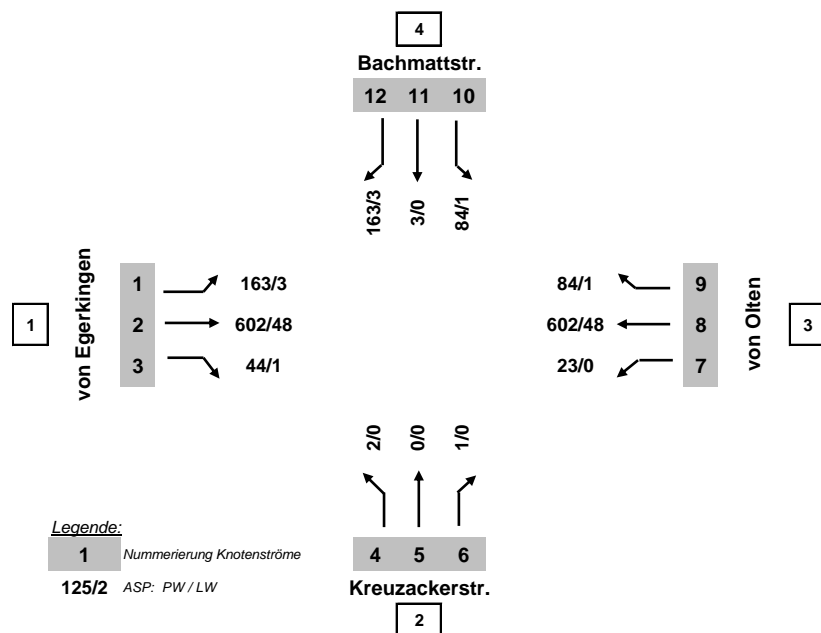


Abbildung 6 Knotenströme beim Kreisel Bachmatt in Abendspitzenstunden (ASP) 2018 mit Mehrverkehr aus Gestaltungsplangebiet

Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität

Das zusätzliche Verkehrsaufkommen aus dem Gestaltungsplangebiet führt zu einem geringfügigen Anstieg der Verkehrsbelastung. Bezüglich der Leistungsfähigkeit sind die Veränderungen marginal. Die Auslastung bei der Ausfahrt 1 steigt um 3 % auf neu 73 %. Bei allen weiteren Ein- und Ausfahrten liegt die Auslastung weiterhin unter 70 %. Die mittleren Wartezeiten liegen bei sämtlichen Zufahrten weiterhin unter 10 Sekunden, was einer sehr guten Verkehrsqualität entspricht (siehe Anhang II).

5.3 Kreisel Bachmatt: Modellzustand 2030 (nach Umbau Autobahnanschluss)

Verkehrsverlagerungen

Mit dem grossräumigen Umbau des Autobahnanschlusses Egerkingen ergeben sich beim Kreisel Bachmatt insbesondere auf der Hauptverkehrsachse wesentliche Veränderungen bei den Verkehrsmengen, welche durch die zu erwartenden Verkehrsverlagerungen begründet sind.

In Fahrtrichtung Ost (von Egerkingen nach Olten) reduziert sich die Verkehrsmenge um den MIV-Anteil, welcher ab der Autobahn A1 (Zürich/ Bern) bzw. von Gäupark und Industrie in Richtung Olten fährt.

In Fahrtrichtung West (von Olten nach Egerkingen) ist bedingt durch die Überlagerung bestehender Verkehrsströme mit einer spürbaren Mehrbelastung zu rechnen. Einerseits entfällt die Verkehrsmenge, welche von Olten in Richtung Autobahn A2 (Basel) bzw. Gäupark und Industrie fährt. Andererseits muss der MIV-Anteil, welcher ab der Autobahn A1 (Zürich/ Bern) nach Egerkingen fährt addiert werden.

Abschätzung Verkehrsqualität

Aufgrund einer eigenen Abschätzung ergibt sich im Modellzustand 2030 bei der Zufahrt von Olten eine gesamte Verkehrsbelastung von knapp 1'100 PW-Einheiten. Bei dieser Belastung erwarten wir mittlere Wartezeiten von etwa 25 Sekunden, was weiterhin einer zufriedenstellenden Verkehrsqualität entspricht. Jedoch muss mit Rückstaulängen von rund 150 bis 200 m gerechnet werden, womit zumindest zeitweise mit einem Rückstau bis in den neuen Kreisel ostseitig der Autobahn A2 gerechnet werden muss.

Die übrigen Kreiselfahrten sind betreffend der erwarteten Belastungen und Wartezeiten unkritisch.

Empfehlung zweistreifige Zufahrt Ost

Mit den veränderten Hauptknotenströmen sollte deshalb für den Kreisel Bachmatt bei der Zufahrt Ost die Aufweitung auf zwei Fahrspuren geprüft werden, so wie diese bereits bei der Erstellung dieses Kreisels im Erschliessungsplan vorgesehen wurde.

5.4 Kreisel Bachmatt: Modellzustand 2030 plus Verkehrsaufkommen aus Gestaltungsplangebiet

Verkehrsbelastungen

In Ergänzung zu den im vorangehenden Kapitel beschriebenen Verkehrsbelastungen muss noch das erwartete Verkehrsaufkommen aus dem Gestaltungsplangebiet addiert werden (vgl. Kap. 4.4).

Abschätzung Verkehrsqualität

Gemäss unserer eigenen Abschätzung erwarten wir für diesen Modellzustand bei der Zufahrt von Olten eine Verkehrszunahme um rund 2.5 %. Die gesamte Verkehrsbelastung wird damit gemäss eigener Abschätzung etwas über 1'100 PW-Einheiten liegen. Bei dieser Belastung erwarten wir mittlere Wartezeiten von etwa 30 Sekunden, was einer noch zufriedenstellenden Verkehrsqualität entspricht. Jedoch muss mit Rückstaulängen von 200 m bis 225 m gerechnet werden, womit mit einem Rückstau bis in den neuen Kreisel ostseitig der Autobahn A2 gerechnet werden muss.

Empfehlung zweistreifige Zufahrt Ost

Mit einer Aufweitung auf zwei Fahrspuren gemäss Empfehlung laut vorangehendem Kapitel können Wartezeiten und Rückstaulängen deutlich reduziert werden.

6 Gesamtbeurteilung

MIV

Das Gestaltungsplangebiet „Tesil“ verfügt gemäss den durchgeführten Untersuchungen und Abklärungen über eine ausreichende Erschliessung für den MIV. Der Kreis Bachmattstrasse vermag in heute bestehenden Form den durch den Gestaltungsplan verursachten Mehrverkehr aufzunehmen, ohne dass dadurch eine spürbare Verschlechterung der Verkehrsqualität erwartet werden muss.

Auch für den Modellzustand, nach dem Umbau des Autobahnanschlusses Egerkingen, ist der durch das Gestaltungsplangebiet verursachte Mehrverkehr unbedeutend im Vergleich zum gesamten erwarteten Verkehrsaufkommen.

Langsamverkehr

Betreffend der Erschliessung für den Langsamverkehr wird an der Höhenstrasse ein Trottoir vorgesehen, um so für Fussgänger die Verbindung in Richtung Bachmatt und Bushaltestelle Thalrich sicher zu stellen. Weiter steht die Santelstrasse als Langsamverkehrsachse in Richtung Ortszentrum zur Verfügung.

KFB Pfister AG, Ingenieure und Planer



Werner Berger

Olten, 25. April 2018

Anhang I

Leistungsfähigkeit von innerörtlichen Kreiseln

Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität gemäss VSS 640'024a

Bezeichnung: Kreisel Bachmattstrasse, Egerkingen

Verkehrsdaten: IST-Zustand 2018 (ASP 2015 + 3%)

Knotenströme:

(Schwerverkehr: Faktor 2.00)

	Ausfahrt 1	Ausfahrt 2	Ausfahrt 3	Ausfahrt 4	Total Zufahrt
Zufahrt 1 (W)	0	45	698	133	876
Zufahrt 2 (S)	2	0	1	0	3
Zufahrt 3 (O)	698	23	0	75	796
Zufahrt 4 (N)	133	3	75	0	211
T. Ausfahrten	833	71	774	208	1886

Geometrie:

	Anz. Streifen	Breite	Fussgänger
Zufahrt 1	2	4.5	10
Zufahrt 2	1	4.5	10
Zufahrt 3	1	4.5	10
Zufahrt 4	1	4.5	0
Kreisfahrbahn		8.0	
Ausfahrt 1		4.5	10
Ausfahrt 2		4.5	10
Ausfahrt 3		4.5	10
Ausfahrt 4			0

LF Ausfahrten:

	Fussgänger	LF (Abb. 5) LA in PWE/h	massg. Verk. QA in PWE/h	Auslastung QA/LA
Ausfahrt 1	10	1190	833	0.70
Ausfahrt 2	10	1190	71	0.06
Ausfahrt 3	0	1200	774	0.65
Ausfahrt 4	10	1190	208	0.17

Wenn die Auslastung der Ausfahrten < 1.0 ist, wird die LF der Einfahrten nicht beeinträchtigt.

LF Einfahrten:

	LF (Abb. 6) LE in PWE/h	Verk. vor Einf. QK in PWE/h	Korr-faktor FG fF (Abb. 3/4)	LF mit FG LE in PWE/h	massg. Verk. QE in PWE/h
Zufahrt 1	1549	101	1	1549	876
Zufahrt 2	639	906	1	639	3
Zufahrt 3	1223	135	1	1223	796
Zufahrt 4	778	723	1	778	211

Verkehrsqualität:

	Auslastung QE/LE	Belastungsres. R in PWE/h	95%-Staul. z(Abb. 8) x 6m	Mittl. Wartezeit w (Abb. 7)	Qualitätsstufe (Tab. 3)
Zufahrt 1	0.57	673		< 10	A
Zufahrt 2	0.00	636		< 10	A
Zufahrt 3	0.65	427		< 10	A
Zufahrt 4	0.27	567		< 10	A

Der Kreisel weist eine sehr gute Verkehrsqualität auf.

Anhang II

Leistungsfähigkeit von innerörtlichen Kreiseln

Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität gemäss VSS 640'024a

Bezeichnung: Kreisel Bachmattstrasse, Egerkingen

Verkehrsdaten: IST-Zustand 2018 plus Verkehrsaufkommen aus Gestaltungsplangebiet

Knotenströme:

(Schwerverkehr: Faktor 2.00)

	Ausfahrt 1	Ausfahrt 2	Ausfahrt 3	Ausfahrt 4	Total Zufahrt
Zufahrt 1 (W)	0	46	698	169	913
Zufahrt 2 (S)	2	0	1	0	3
Zufahrt 3 (O)	698	23	0	86	807
Zufahrt 4 (N)	169	3	86	0	258
T. Ausfahrten	869	72	785	255	1981

Geometrie:

	Anz. Streifen	Breite	Fussgänger
Zufahrt 1	2	4.5	10
Zufahrt 2	1	4.5	10
Zufahrt 3	1	4.5	10
Zufahrt 4	1	4.5	0
Kreisfahrbahn		8.0	
Ausfahrt 1		4.5	10
Ausfahrt 2		4.5	10
Ausfahrt 3		4.5	10
Ausfahrt 4			0

LF Ausfahrten:

	Fussgänger	LF (Abb. 5) LA in PWE/h	massg. Verk. QA in PWE/h	Auslastung QA/LA
Ausfahrt 1	10	1190	869	0.73
Ausfahrt 2	10	1190	72	0.06
Ausfahrt 3	0	1200	785	0.65
Ausfahrt 4	10	1190	255	0.21

Wenn die Auslastung der Ausfahrten < 1.0 ist, wird die LF der Einfahrten nicht beeinträchtigt.

LF Einfahrten:

	LF (Abb. 6) LE in PWE/h	Verk. vor Einf. QK in PWE/h	Korr-faktor FG fF (Abb. 3/4)	LF mit FG LE in PWE/h	massg. Verk. QE in PWE/h
Zufahrt 1	1540	112	1	1540	913
Zufahrt 2	603	953	1	603	3
Zufahrt 3	1196	171	1	1196	807
Zufahrt 4	778	723	1	778	258

Verkehrsqualität:

	Auslastung QE/LE	Belastungsres. R in PWE/h	95%-Staul. z(Abb. 8) x 6m	Mittl. Wartezeit w (Abb. 7)	Qualitätsstufe (Tab. 3)
Zufahrt 1	0.59	627		< 10	A
Zufahrt 2	0.00	600		< 10	A
Zufahrt 3	0.68	389		< 10	A
Zufahrt 4	0.33	520		< 10	A

Der Kreisel weist eine sehr gute Verkehrsqualität auf.