Kanton Solothurn
Gemeinde Biberist

WAM ING
Planer und Ingenieure AG

Nutzungsplanung «Papieri» Biberist
Generelles Mobilitätskonzept

Öffentliche Mitwirkung

Datum 3. Juni 2026

Kanton Solothurn
Gemeinde Biberist

Nutzungsplanung «Papieri» Biberist
Generelles Mobilitätskonzept

Impressum		
Datei	B-260603_Mobilitätskonzept-Papieri.docx	
Version	2.0	
Datum, Revisionen	3. Juni 2026 25. Februar 2022	Entwurf z.H. BWK / GR Entwurf zur 1. Vorprüfung
Auftrag	14.9079.00	
Autoren	Reto Affolter, Dipl. Geograf UZH Christian Oberli, Dipl. Geomatikingenieur ETH	
Verteiler	Einwohnergemeinde Biberist Amt für Raumplanung, Kanton Solothurn	
Kontaktadressen	WAM Planer und Ingenieure AG Florastrasse 2 4502 Solothurn T +41 (0)32 625 27 27 F +41 (0)32 625 27 00 wam-so@wam-ing.ch www.wam-ing.ch	WAM Planer und Ingenieure AG Münzrain 10 3005 Bern T +41 (0)31 326 43 43 F +41 (0)31 326 43 26 wam-be@wam-ing.ch SQS-Zertifikat ISO 9001

Inhaltsverzeichnis

1	**Ausgangslage und Zielsetzung Mobilitätskonzept**		**4**
2	**Arealentwicklung**		**5**
	2.1	Standort	5
	2.2	Masterplan «Papieri» Biberist	5
	2.3	Richtprojekt	7
	2.4	Teilzonenplan «Papieri» Biberist	8
	2.5	Teilerschliessungsplan «Papieri» Biberist	9
3	**Erschliessung**		**11**
	3.1	ÖV-Güteklassen, Netz und Haltestellen	11
	3.2	Bahnverkehr	12
	3.3	Fuss- und Veloverkehr	13
	3.4	Motorisierter Individualverkehr	16
	3.5	Interne Erschliessung	17
4	**Kennzahlen**		**19**
	4.1	Verwendete und angestrebte Grössen / Annahmen	19
	4.2	Kenndaten zur Nutzung	20
5	**Mobilitätsstrategie und Massnahmen**		**22**
	5.1	Defizite und zukünftiges Potenzial	22
	5.2	Arbeiten	22
	5.3	Wohnen	23
	5.4	Güterverkehr	24
	5.5	Zielgrössen	24
6	**Parkfeldangebot**		**26**
	6.1	Parkierungsanlagen	26
7	**Verkehrsaufkommen MIV**		**28**
	7.1	Personenverkehr	28
	7.2	Güterverkehr	29
8	**Überwachung der verkehrlichen Entwicklung**		**31**

1 Ausgangslage und Zielsetzung Mobilitätskonzept

Im Rahmen der Nutzungsplanung wird für das Papieri-Areal ein generelles Mobilitätskonzept erstellt, das die Zielsetzungen und Vorgaben für die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr (öV), den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den Fuss- und Veloverkehr (FVV) festlegt. Das generelle Mobilitätskonzept legt Infrastrukturmassnahmen fest und definiert unter Berücksichtigung der kommunalen und kantonalen Zielsetzungen und deren Massnahmenpaket die Rahmenbedingungen für die Konkretisierung der in den Baubewilligungsverfahren erforderlichen Mobilitätskonzepte.

Das generelle Mobilitätskonzept basiert auf der Mobilitätsstrategie für effiziente Areale, welche Ziele auf Ebene Verkehrsmittelwahl für die Arealentwicklung festlegt, sowie dem Leitfaden für nachgelagerte detaillierte Mobilitätskonzepte.

Die zukünftige durch die Arealentwicklung entstehende Mobilitätssteigerung soll so gesteuert werden, dass der Verkehr von dem bestehenden übergeordneten Netz aufgenommen werden kann. Der Verkehr soll mit den bereits angedachten und geplanten Verkehrslenkungsmassnahmen abgewickelt werden können.

Auf Stufe Nutzungsplanung sollen mögliche Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung der ÖV-Nutzung und des Langsamverkehrs aufgezeigt werden. Das Mobilitätskonzept basiert auf vielen Annahmen, sowohl hinsichtlich der Etappierung und des Zeithorizonts, dem Nutzungsmix und Neuansiedlungen von Anlagen als auch der sich daraus ergebende Kennwerte der Verkehrsmittelwahl. Durch den langen Entwicklungszeitraum und den gleichzeitigen Wandel des Mobilitätsverhalten der Leute, muss das generelle Mobilitätskonzept den entsprechenden Spielraum offenlassen.

Mit dem vorliegenden generellen Mobilitätskonzept soll der Rahmen für die Weiterentwicklung gelegt werden. Mit einem entsprechenden Monitoring und Controlling soll der Prozess der Weiterentwicklung gesteuert werden.

2 Arealentwicklung

2.1 Standort

Das Areal der ehemaligen Papierfabrik Biberist liegt im Osten der Gemeinde Biberist direkt an der Emme und weist eine Fläche von ca. 270'000 m^2 oder 27 Hektaren auf. Das Areal grenzt direkt an den BLS-Bahnhof «Biberist Ost». Das Dorfzentrum mit allen wichtigen Dienstleistungseinrichtungen und Schulen befindet sich auf der gegenüberliegenden Seite der Emme erreichbar über die Strassenbrücke direkt beim Bahnhof.

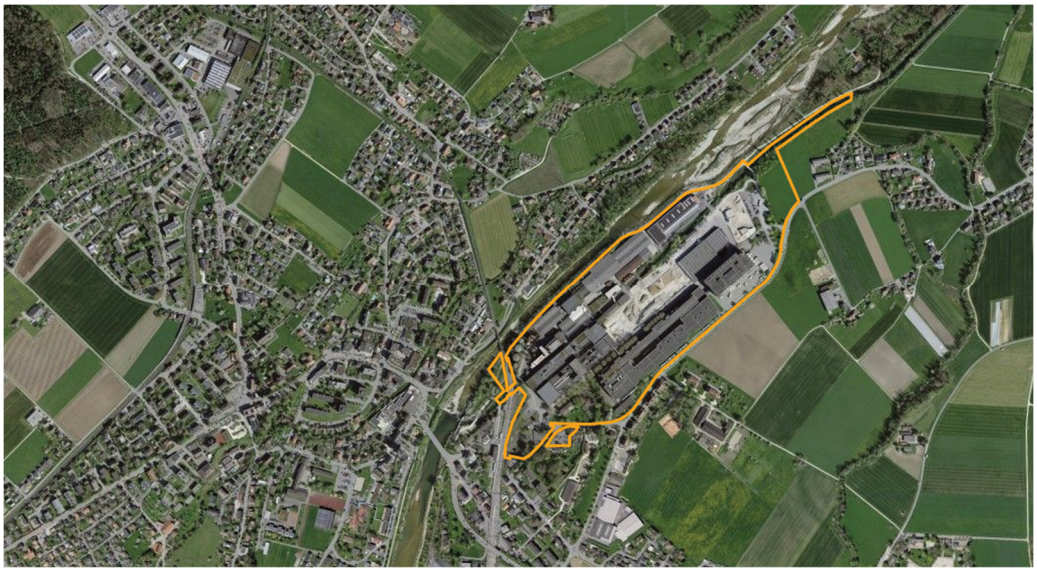


Abbildung 1: Planungsperimeter (orange) mit Umgebung; geo.so.ch, 03.11.2025

2.2 Masterplan «Papieri» Biberist

Der Studienauftrag und das daraus resultierende räumliche Leitbild dienten als Grundlage für den Masterplan «Papieri» Biberist. Im Masterplan wurden die Aussagen zur Nutzung, Bebauung, Erschliessung und zu den Freiräumen vertieft, mit Kennzahlen hinterlegt und eine mögliche Zonierung diskutiert. Der Masterplan dient als Grundlage für den Teilzonen- und Erschliessungsplan.

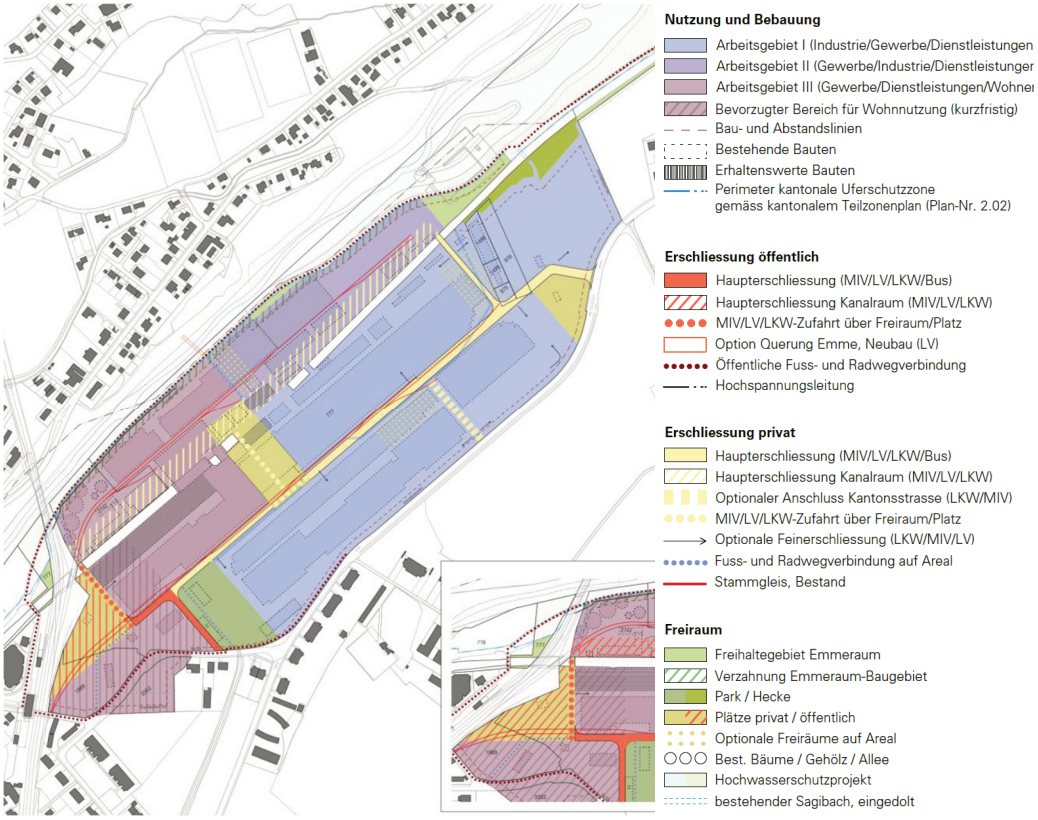


Abbildung 2: Masterplan Papieri 2015

Ziele

Mit dem Masterplan «Papieri» Biberist wurden folgende Ziele verfolgt:

- Das «Papieri»-Areal soll von der reinen Industrienutzung in einen attraktiven und vielfältigen Nutzungsmix aus Industrie, Gewerbe und Wohnen überführt werden. Dabei soll die potenzielle Wohnnutzung hauptsächlich im Westteil und die gewerbliche und industrielle Nutzung vorwiegend im Osten angesiedelt werden.
- Neu geschaffene Durchbrüche und Freiflächen strukturieren die Bebauung und schaffen so eine erlebbare Identität. Sie ermöglichen einerseits eine unabhängige Erschliessung aller Bauzonenbereiche innerhalb des Areals und schaffen andererseits Möglichkeiten für öffentlichkeitsorientierte Nutzungen.
- Die bestehende Allee soll beibehalten und aufgewertet werden. Sie bildet das Rückgrat der Erschliessung. Daran angegliedert ist der zentrale Freiraum, der dem Areal als öffentliche Erschliessungs- und Freifläche dient.
- Der östliche Teil des Areals, wo weiterhin industrielle Nutzungen vorgesehen sind, soll auch in Zukunft eher geschlossen bleiben und über Privatstrassen erschlossen werden.

- Die ansatzweise bestehenden Grünräume werden in die Planung aufgenommen, ergänzt und aufgewertet. Die Grünräume sind am Rand des Areals angeordnet oder bilden eine räumliche Trennung zwischen den Arbeits- und Wohnbereichen.

2.3 Richtprojekt



Abbildung 3: Richtprojekt Papieri

Im Rahmen der Nutzungsplanung wurde ein Richtprojekt erarbeitet, welches den zurzeit angestrebten Zielzustand abbildet. Das ehemals geschlossenen Fabrikareal mit Mononutzung soll in ein gemischtgenutztes, offenes Quartier mit Gewerbe, Industrie- und Dienstleistungsnutzung so-wie Wohn- und Freizeitnutzung transformiert werden. Das Konzept zur Weiterentwicklung der Papieri basiert auf einer Lesart des Areals, welche bestehende Bauten und Freiräume hoher typologischer, architektonischer und räumlicher Qualität identifiziert, stärkt und sichtbar macht.

Zudem soll das Areal zukünftig offener und durchlässiger werden. Das früher umzäunte Areal wird Schritt für Schritt für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Die Arealgrenzen mit heute klarer Trennung werden wo immer möglich aufgehoben und mit attraktiven Arealzugängen versehen.

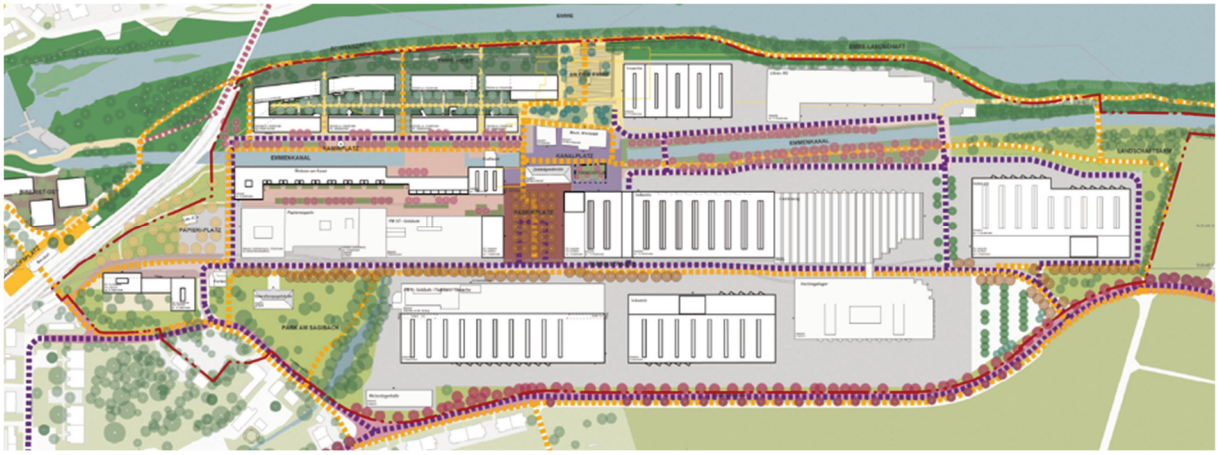


Abbildung 4: Strukturplan mit Fuss-/Veloverbindungen (orange) und MIV-Verbindungen (violett)

Für Bewohnende, Besuchende oder «Durchreisende» ist die Durchwegung des Areals mit Fuss- und Veloverbindungen von grosser Bedeutung für die Wahrnehmung und Aufenthaltsqualität des Areals. Aber auch für den motorisierte Verkehr muss das Areal extern wie intern funktional erreichbar sein. Zudem ist die Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel zentral für den Anschluss des Areals an sein Umfeld.

2.4 Teilzonenplan «Papieri» Biberist

Der Teilzonenplan umfasst die Parzelle GB Nr. 777 sowie die kleineren Parzellen im westlichen Arealbereich (GB Nrn. 1989, 3352 und 2742) mit einer Fläche von insgesamt 27 ha.

Die Fläche, welche rechtskräftig und gesamthaft in der «Industriezone dicht» liegt, wird umgezont in eine für das Papieri-Areal spezifische Industriezone, eine Gewerbezone, eine Mischzone sowie in eine Parkzone und kommunale Uferschutzzone. Zudem werden öffentliche Erschliessungsflächen definiert.

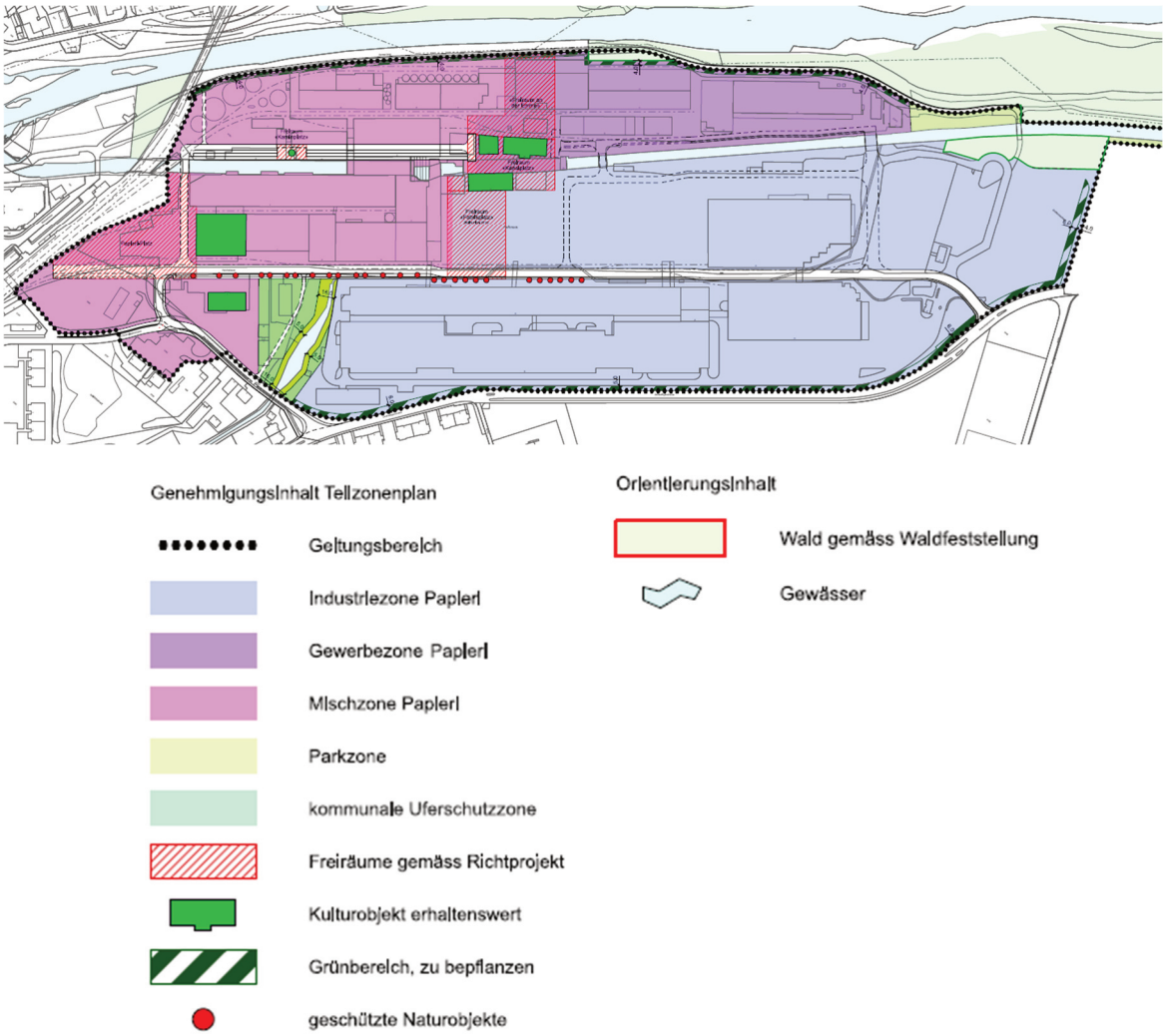


Abbildung 5: Teilzonenplan «Papieri»

2.5 Teilerschliessungsplan «Papieri» Biberist

Rechtskräftig verfügt das «Papieri»-Areal über keine öffentliche Erschliessung ausser der Trink- und Löschwasserversorgung. Mit der Öffnung des Areals und der angestrebten Nutzungsänderungen wird der Erlass eines kommunalen Erschliessungsplans (sowie auch eines Teil-GWP und Teil GEP) nötig.

Bestehende Anschlüsse und Achsen werden im Bereich der Fabrikstrasse übernommen. Andernorts werden neue Strassenzüge festgelegt, welche auf das Überbauungskonzept und die Durchbrüche/Freiräume abgestimmt sind.

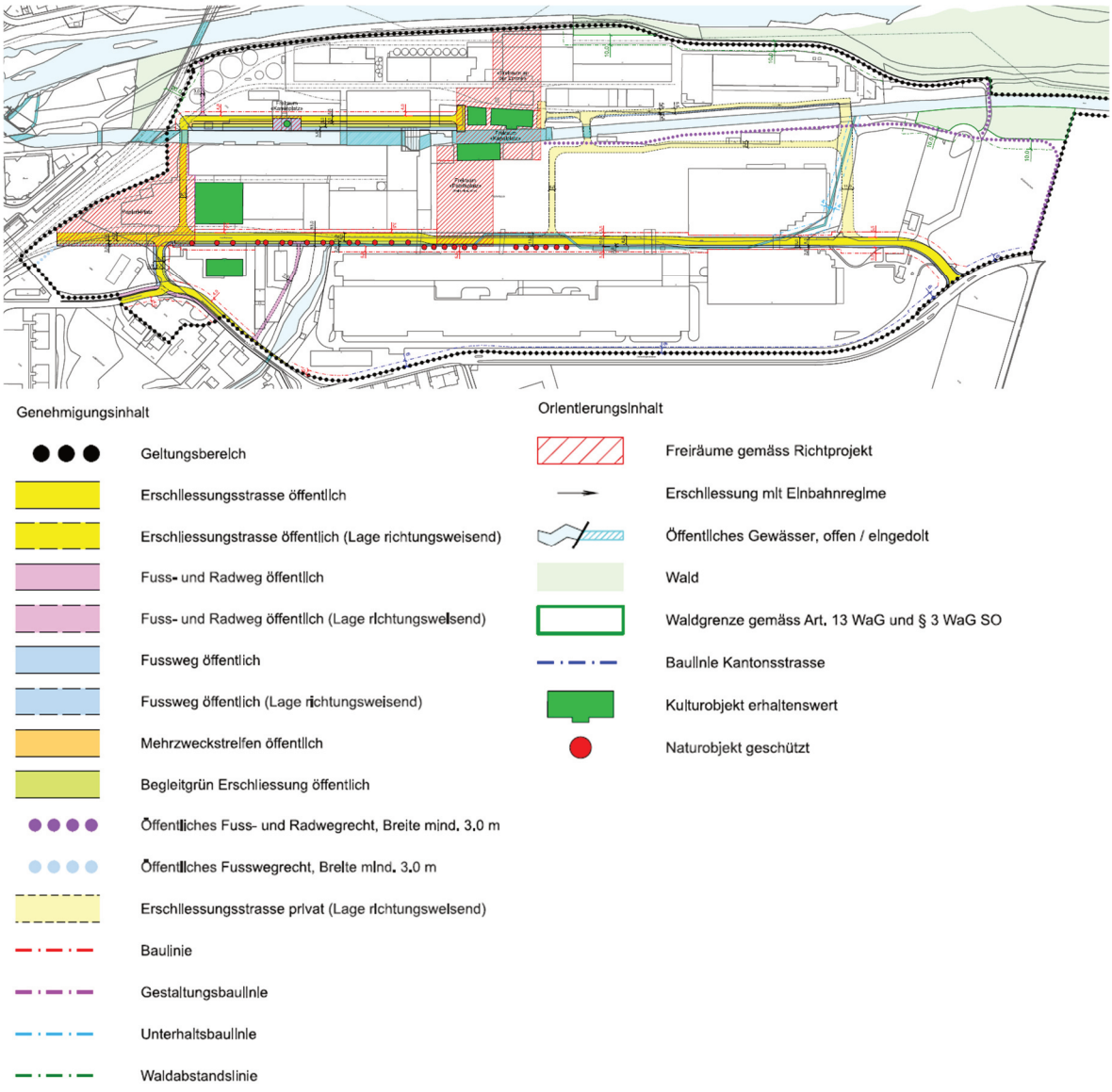


Abbildung 6: Erschliessungsplan «Papieri»

3 Erschliessung

3.1 ÖV-Güteklassen, Netz und Haltestellen

Gemäss der Grundangebotsverordnung des Kantons Solothurn (732.4, § 9) liegt die «Papieri» im Einzugsradius von 1'000 m zum Bahnhof Biberist Ost und gilt somit formal als ÖV-erschlossen (mit den Erschliessungsgüteklassen C, D1, D2 und E innerhalb des Areals).

Trotz der Nähe zum Bahnhof wird die Attraktivität des Standortes «Papieri» dadurch geschmälert, dass das vorhandene ÖV-Angebot nicht optimal auf das Areal und die Arealentwicklung abgestimmt ist. Die Fusswege hin zum Bahnhof, insbesondere vom östlichen Arealteil her, sind aufgrund der langgezogenen Geometrie des Areals relativ lang.

Mit der Entwicklung des Areals soll das ÖV-Angebot wenn möglich weiter ausgebaut werden. Dies auch hinsichtlich der angestrebten Reduktion des Bedarfs an Parkplätzen und dem davon abhängigen geringeren Verkehrsaufkommen. Ausserdem muss auf eine attraktive Gestaltung der Fusswege hin zum Bahnhof sowie zu den Bushaltestellen geachtet werden.

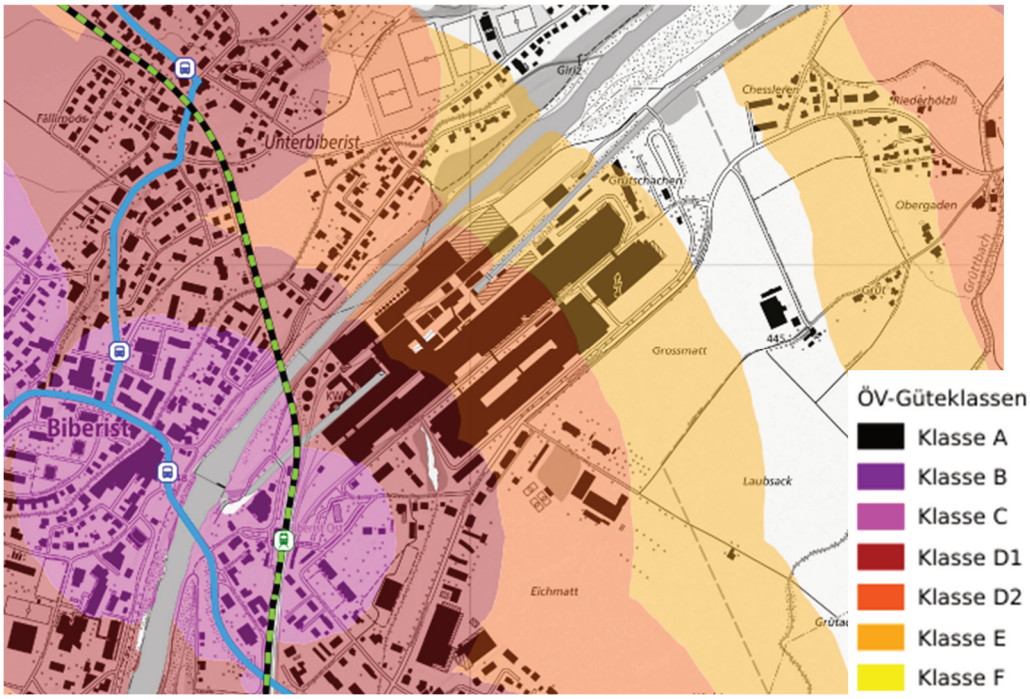


Abbildung 7: Güteklassen und Netz des öffentlichen Verkehrs; geo.so.ch, 20.22.2025

3.2 Bahnverkehr

Entwicklung Bahnhof «Biberist Ost»

Die BLS entwickelt aktuell in Zusammenarbeit mit dem Kanton, der Gemeinde und den anliegenden Grundeigentümerschaften ein Zielbild für den Bahnhof Biberist Ost. Diese Entwicklung hat unter anderem Einfluss auf die Anforderungen und Ausgestaltung des Papieri-Platzes. Nachfolgende Abbildung zeigt, dass im Zielbild der BLS nördlich der Gleise langfristig ein zweites Perron entstehen soll. Der Papieri-Platz muss dementsprechend den Zugang ermöglichen. Dazu gehört die Erschliessung sowie das Angebot von Parkfeldern.

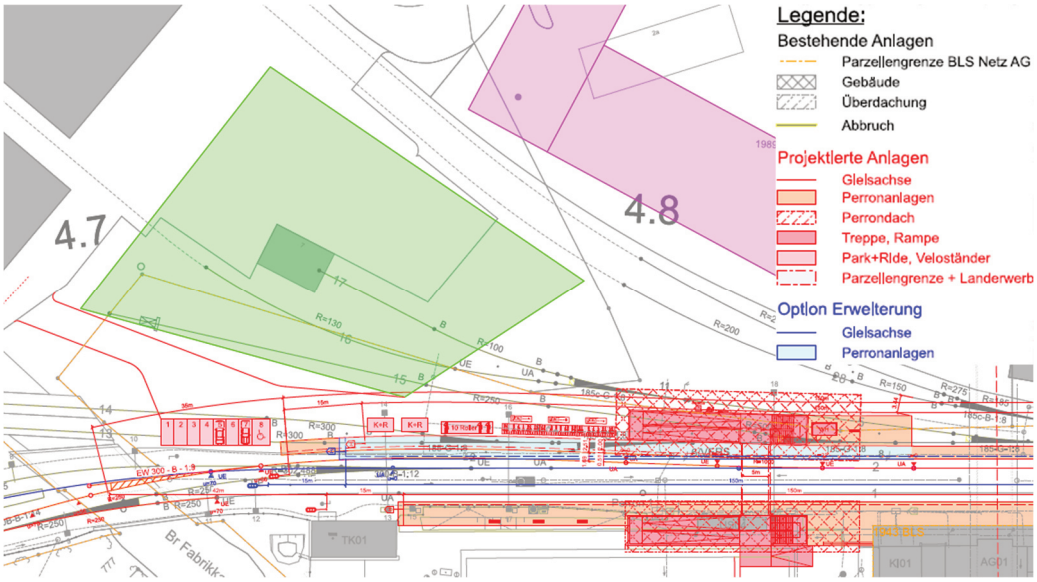


Abbildung 8: Zielbild BLS, Stand: Februar 2026

Gleisanlagen

Für das «Papieri»-Areal besteht ein Gleisanschluss an das schweizerische Eisenbahnnetz. Auf dem Areal sind Verladeplätze vorhanden.

Die zentrale Gleisachse in der Fabrikstrasse soll beibehalten werden, um eine Industriegleisnutzung durch interessierte Unternehmen auch langfristig zu ermöglichen. Die Gleisachse auf der «Insel» zwischen Kanal und Emme wird mit der Umstrukturierung voraussichtlich entfallen.

3.3 Fuss- und Veloverkehr

Bestehende Fuss- und Veloverbindungen

Entlang der Emme resp. am Nordrand des Areals verläuft der Seeland-Solothurn-Weg (regionale Wanderroute 76). Entlang der Derendingenstrasse gibt es ein Trottoir. Bei den bestehenden Arealerschliessungsstrassen existieren bereits heute gesicherte Übergänge. Von Bahnhof Biberist Ost erreicht man das Areal mit einem leichten Umweg über die Alte Derendingenstrasse.

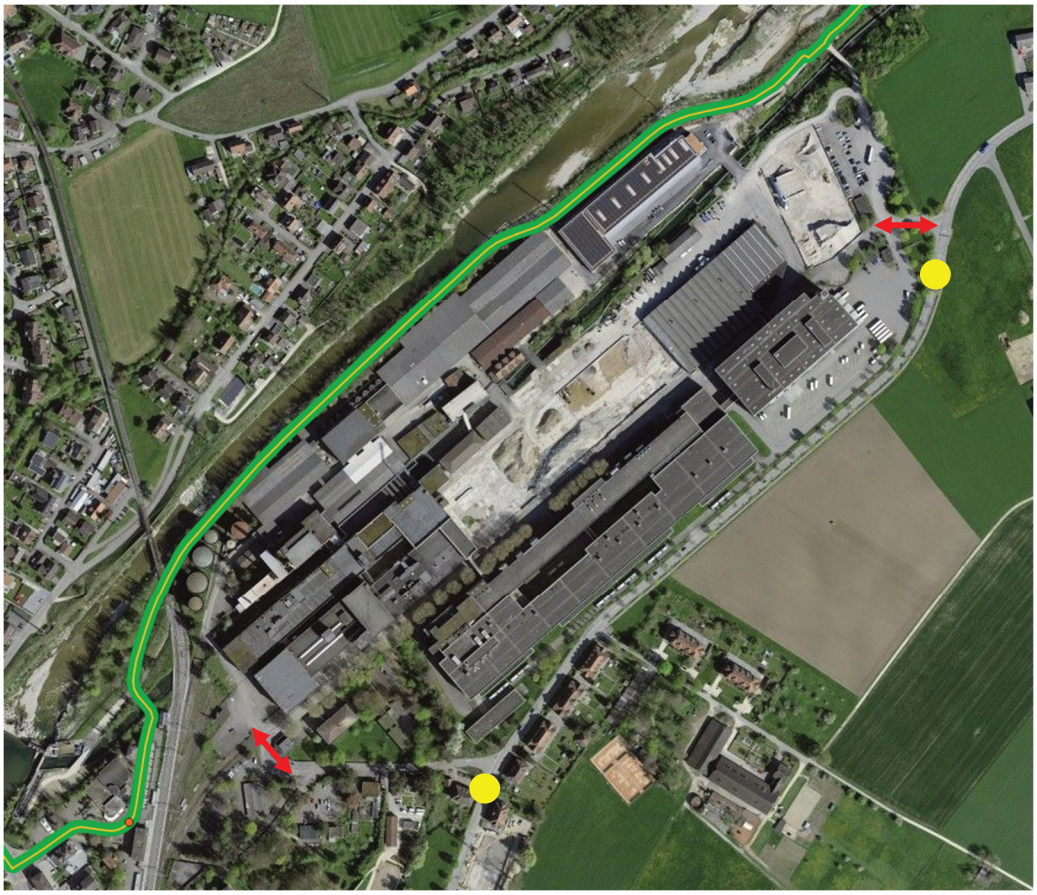


Abbildung 9: Wanderroute (grün), Arealzugänge (rot) und bestehende Fussgängerquerungen entlang der Derendingenstrasse (gelb); geo.so.ch, 16.12.2025

Abbildung 10 zeigt unter anderem die regionale Radroute 44 Aarberg – Burgdorf (rot), welche entlang der Emme, aber auf dem der «Papieri» abgewandten Ufer verläuft. Diese verbindet die «Papieri» mit Derendingen und Zuchwil (- Solothurn) nordwärts und mit Gerlafingen, Bätterkinden und Utzenstorf südwärts. Das Radwegnetz und die Topografie der Umgebung bieten gute Voraussetzungen für attraktive Velo-

anbindungen. Seit der Realisierung des Hochwasserschutz- und Revitalisierungsprojektes Emme wird der Uferweg auf Seiten der Papieri deutlich reger als Veloverbindung nach Derendingen genutzt.

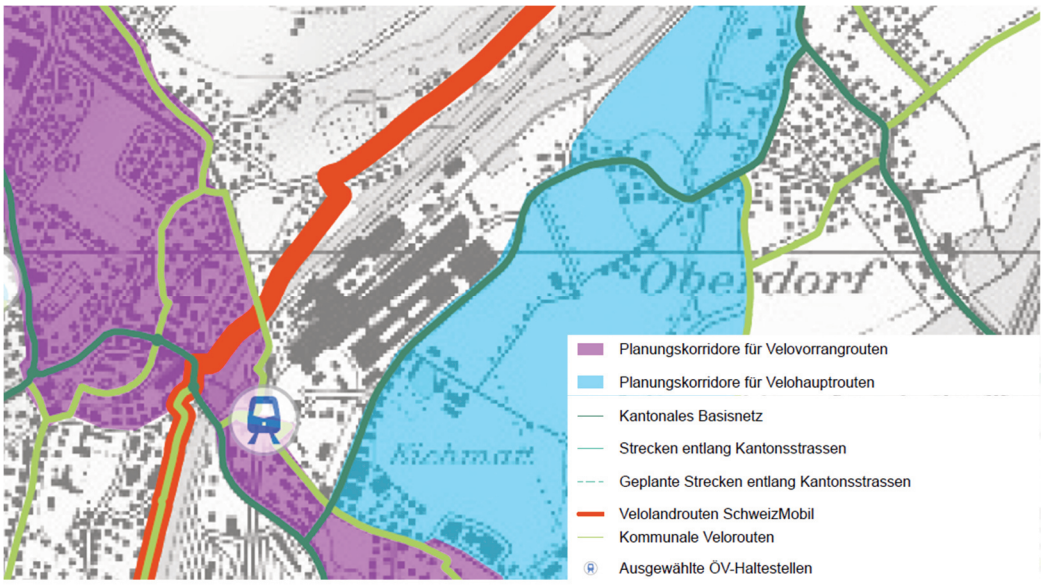


Abbildung 10: Ausschnitt Velonetzplan Kanton Solothurn, Stand: November 2023

Die Grüttstrasse ist im kantonalen Velonetzplan als Ergänzungsstrecke deklariert und dementsprechend velotauglich.

Geplante Fuss- und Radverbindungen

Das Papieri-Areal wird von zwei kantonalen Planungskorridoren erschlossen. Im Südosten befindet sich der Planungskorridor für eine neue Velohauptroute, während unmittelbar westlich des Areals die zukünftige Velovorrangroute V 3 (Solothurn – Recherswil) verlaufen soll. Mit der Umsetzung dieser Planungen wird sich die regionale Vernetzung des Areals noch deutlich verbessern.

Im Teilerschliessungsplan sind entsprechende Anschlusspunkte an das bestehende und zukünftig geplante übergeordnete Fuss- und Radwegnetz enthalten:

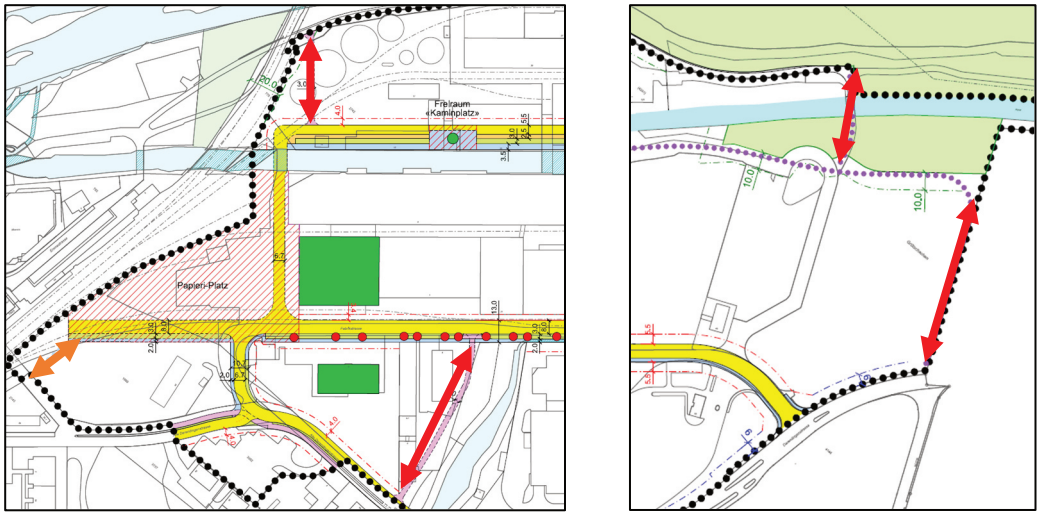


Abbildung 11: Geplante Fussweg (orange), geplanter kombinierter Fuss- und Radweg (rot)

Als direkte Verbindung zwischen Papieri-Platz und der Bahnhofsunterführung ist eine Fussverbindung in Form einer Treppe angedacht. Kombinierte Rad- und Gehwege entstehen durch den Sagipark als Verbindung zwischen Fabrikstrasse und Alter Derendingenstrasse oder auch als Verbindung im östlichen Arealteil zur Derendingenstrasse. Weiter wird das Areal ab dem Schwarzweg jeweils im Westen und Osten mit einem Rad- und Gehweg erschlossen.

Zusätzlich plant die Gemeinde gemäss Erschliessungsplan H (gem. Ortsplanungsrevision Stand 2025) eine ergänzende kommunale Rad- und Gehwegverbindung vom Bahnhof Biberist Ost über die alte Derendingenstrasse zum Herrenweg.

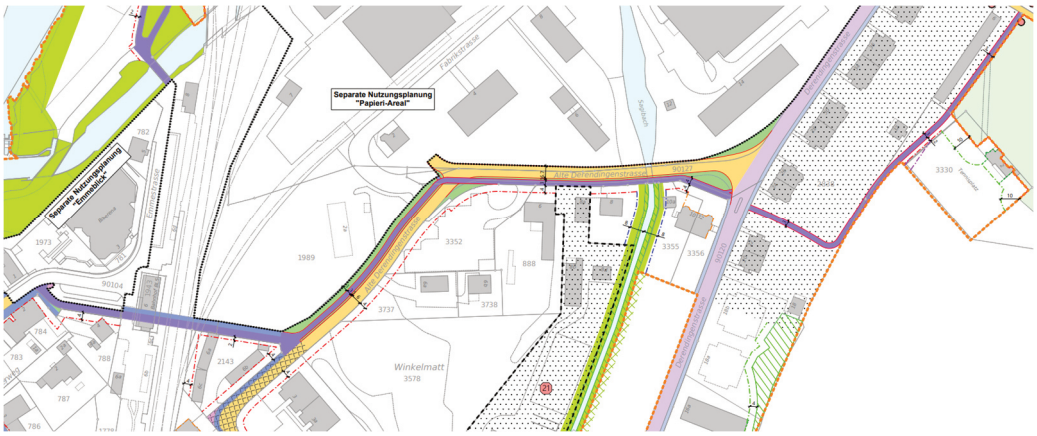


Abbildung 12: Ausschnitt aus dem Erschliessungsplan G Grossmatt; Ortsplanungsrevision Stand 16.12.2025

3.4 Motorisierter Individualverkehr

Das Areal der «Papieri» ist verkehrstechnisch gut erschlossen. In je ca. 4 km Entfernung befinden sich Autobahnanschlüsse an die Autobahnen A1 und A5.

Das Areal erstreckt sich entlang der Kantonsstrasse (Derendingenstrasse), welche Biberist mit Derendingen verbinden. An Werktagen weist diese noch Kapazitätsreserven auf. Eine Erschliessung des Papieri-Areals ist somit weiterhin an den heutigen Stellen an der Derendingenstrasse im Westen bzw. im Osten des Areals möglich. Auch weitere oder andere Anschlüsse sind denkbar.

Die Einmündung der Derendingen- in die Gerlafingenstrasse, welche werktags mit 15'000 Fahrzeugen stark belastet ist, hat unabhängig von der Entwicklung der «Papieri» die kritische Kapazitätsgrenze erreicht. Bereits im Agglomerationsprogramm Solothurn, 2. Generation, ist eine Massnahme zum Verkehrsmanagement auf der Kantonsstrasse zwischen Biberist und Gerlafingen an diesem Anschluss enthalten:

V-NA 1.3: Biberist, Knoten Gerlafingen- / Derendingenstrasse
«Steuerung des Knotens mittels Lichtsignalanlage, um den Verkehrsablauf zu regeln und die Leistungsfähigkeit des Knotens zu erhöhen. Busbevorzugung mittels separatem Busstreifen in Richtung Zentrum Biberist».

Der Autobahnzubringer Gerlafingenstrasse zur A1 durch das Gemeindegebiet von Gerlafingen ist stark verkehrsbelastet. Die zusätzliche Verkehrserzeugung durch die Arealentwicklung soll daher kontrolliert ablaufen und aktiv beobachtet werden. Auf kantonaler Ebene ist mit dem Richtplaneintrag der Umfahrung Gerlafingen Nord eine zukünftige Netzergänzung planerisch festgelegt.

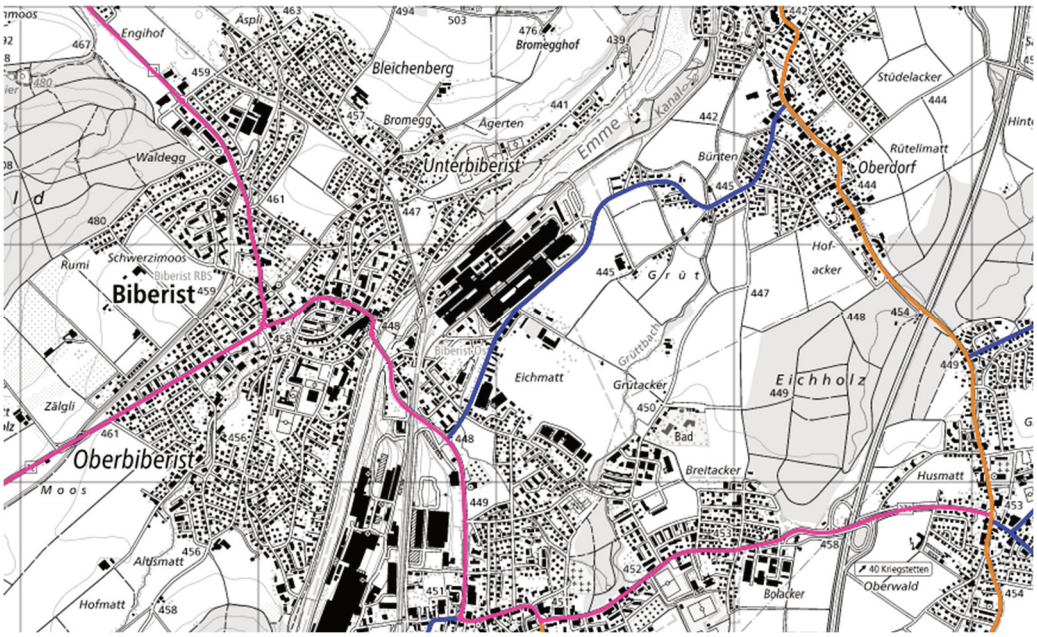


Abbildung 13: Kantonsstrassen; geo.so.ch, 16.12.2025

3.5 Interne Erschliessung

Öffentliche Erschliessung

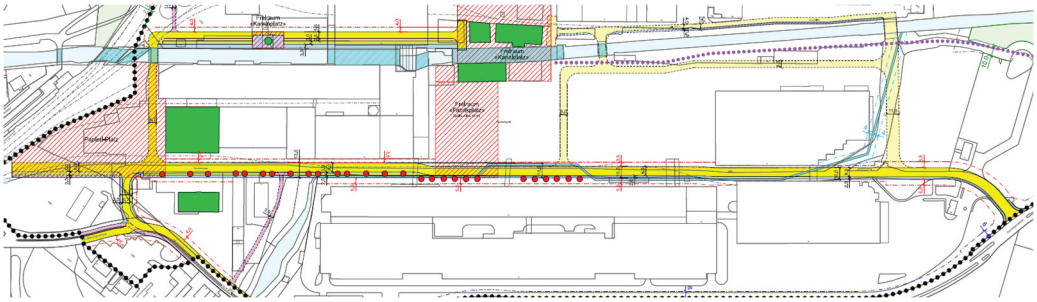


Abbildung 14: Ausschnitt aus dem Teilerschliessungsplan «Papieri»

Die Haupterschliessungsachse des Areals ist die Fabrikstrasse. Sie stellt die Ost-West-Verbindung dar und erschliesst die südlichen Bereiche. Der Strassenraum wird in ein Trottoir, einen Grünstreifen mit Bäumen sowie eine gemeinsame Verkehrsfläche für Velos, Autos und Schwerverkehr geteilt. Beim Papieri-Platz wird die öffentliche Erschliessungsfläche in die Freiraum- und Platzgestaltung integriert. Im nordwestlichen Bereich kann die Insel, dessen Bereich mit Wohnbauten bebaut ist, über die öffentliche Erschliessung erreicht werden. Zudem verläuft auf der Insel entlang des Kanals eine als Quartierstrasse ausgebildete öffentliche Verbindung mit angrenzendem Mehrzweckstreifen für eine mögliche Längsparkierung und Begrünung. Die Strasse endet beim Kanalplatz, wo eine Wendemöglichkeit anzubieten ist.

Private Erschliessung

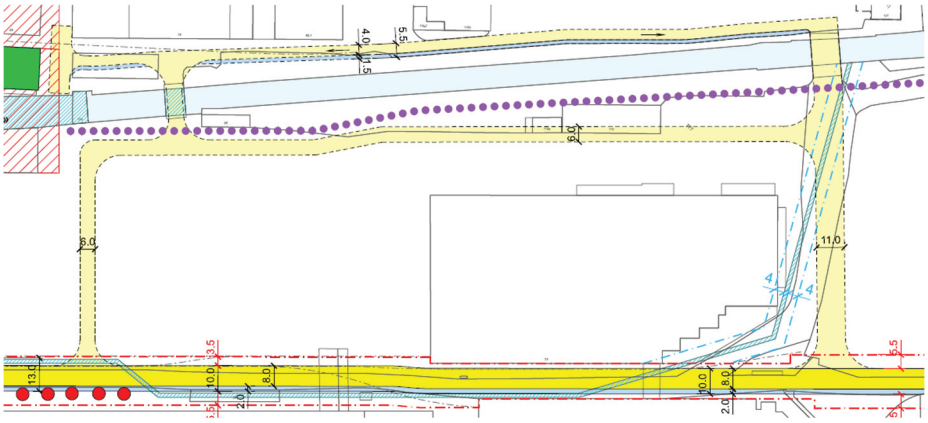


Abbildung 15: Ausschnitt aus dem Teilerschliessungsplan «Papieri», östlicher Bereich

Im östlichen Arealteil sind im Erschliessungsplan private Erschliessungsstrassen festgelegt. Diese führen ab der Fabrikstrasse zum Kanal und über die Insel. Eine der zwei Strassen ab der Fabrikstrasse wird voraussichtlich als Durchstich durch das Gebäude ausgebildet, um im westlichen Bereich eine weitere Verbindung anzubieten. Damit kann der Verkehr über die Randbereiche des Kanalplatzes reduziert werden. Die Strasse nördlich entlang des Kanals wird im Einbahnregime geführt. Sie verfügt bereits teilweise über ein erstelltes Trottoir, welches gegen den Kanalplatz weitergeführt werden soll. Beim Kanalplatz muss eine Wendemöglichkeit zur Verfügung gestellt werden.

Fuss- und Radwegverbindungen

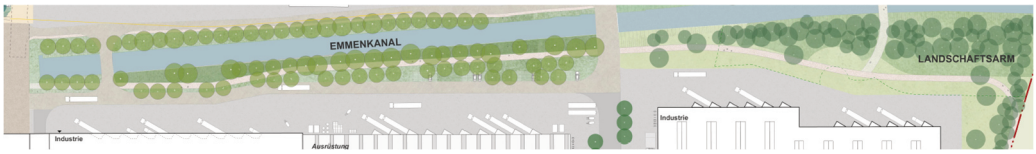


Abbildung 16. Ausschnitt aus dem Richtprojekt 2025, Rad-/Gehweg entlang Kanal

Die vorgesehenen Fuss- und Radwegverbindungen sind dem Erschliessungsplan zu entnehmen und werden auch im Richtprojekt dargestellt. Eine speziell zu erwähnende Verbindung ist der Rad-/Gehweg vom Kanalplatz in Richtung Osten zum Schwarzweg oder der Alten Derendingenstrasse. Sie verläuft südlich entlang dem Kanal, abgetrennt vom restlichen Verkehr.

Attraktive und direkte Fuss- und Radwegverbindungen auf dem «Papieri»-Areal sowie Anschlüsse an die übergeordneten Fuss- und Radwegnetze können die Erreichbarkeit des Areals mit dem Langsamverkehr steigern und dadurch zu einer Reduktion der Fahrtenzahl mit dem MIV und der notwendigen Parkierungsflächen beitragen.

4 Kennzahlen

4.1 Verwendete und angestrebte Grössen / Annahmen

	Zielgrösse Geschossfläche GF:	Fläche Baufelder:
Teilgebiet I / Industriezone:	ca. 125'000 m²	ca. 125'000 m²
Teilgebiet II / Gewerbezone:	ca. 15'000 m²	ca. 30'000 m²
Teilgebiet III / Mischzone:	ca. 120'000 m²	ca. 70'000 m²
TOTAL:	ca. 260'000 m²	ca. 225'000 m²

Grösse des gesamten Areals:	rund 270'000 m²
Zielgrösse Geschossflächenziffer GFZ:	~ 1.0 über alle Baufelder hinweg
GFZ Teilgebiet III:	~ 1.7
GFZ Teilgebiete I+II:	zwischen 0.5 und 1.0

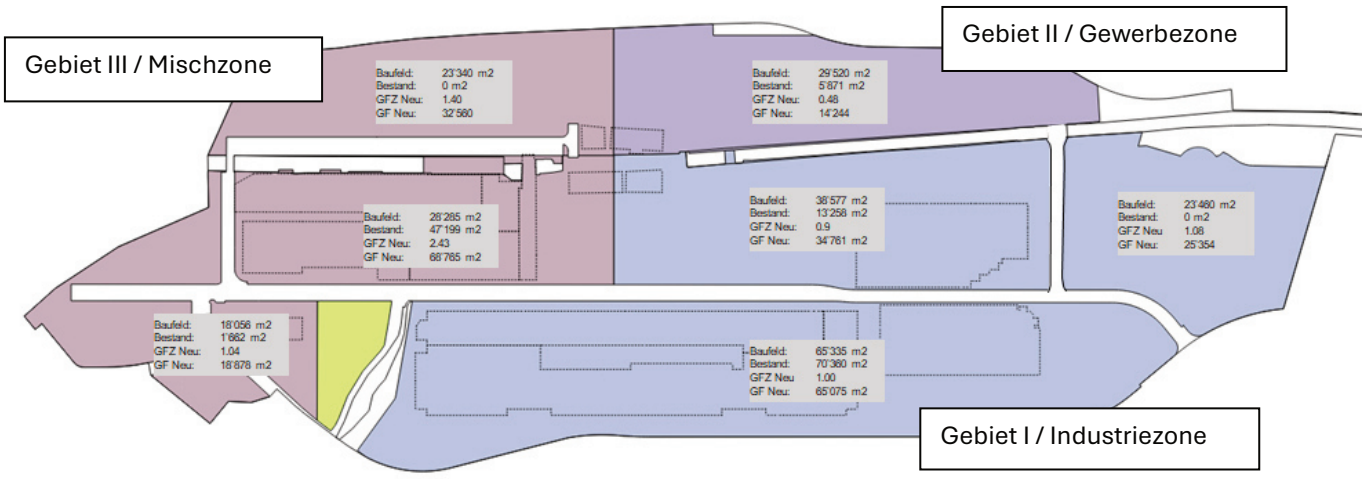


Abbildung 17: Kennzahlen gemäss Richtprojekt Papieri

4.2 Kenndaten zur Nutzung

Herleitung der Anzahl Beschäftigter und Bewohner

Für die Büro- und Dienstleistungsnutzung wird eine Arbeitsplatzdichte von 36 m^2 pro Arbeitsplatz angenommen. Für die Industrie-, Gewerbe, Freizeit- und Retail-Nutzungen wird sinngemäss mit einem Wert von 150 m^2 pro Arbeitsplatz gerechnet; bei Lager- Distribution- und Logistiknutzung mit einem Wert von 1'000 m^2 pro Arbeitsplatz.

Für die Wohnnutzung wird eine Wohnfläche von 50 m^2 pro Person angenommen.

Nutzungsszenarien für Teilgebiet III (Mischzone)

Da sich der zukünftig realisierte Wohnanteil im Teilgebiet III, der Mischzone, noch nicht exakt abschätzen lässt, wird in allen nachfolgenden Berechnungen mit Bandbreiten für Wohnen bzw. Gewerbe/Freizeit/Retail gerechnet. Für die Wohnnutzung wird eine Bandbereite von minimal 400 bis maximal 700 Einheiten angenommen. Entsprechend höher oder tiefer fallen die Flächenanteile der Gewerbe/Freizeit/Retail-Nutzungen aus.

Die oben deklarierten Annahmen und Angaben führen zu folgenden Kenndaten der Nutzungen pro Teilgebiet und über das Gesamtgebiet:

Kenndaten Nutzung Teilgebiet I / Industriezone

Nutzungsart	Annahme Nutzungsanteile [m²]	Annahme m² GF pro AP	Anzahl Beschäftigte
Industrie/Gewerbe	83'000	150 m²/AP	550
Lager/Distribution/Logistik	27'000	1'000 m²/AP	30
Büro/Dienstleistung	15'000	36 m²/AP	420
Total Kapazität der Baufelder	**125'000**		**ca. 1'000**

Kenndaten Nutzung Teilgebiet II / Gewerbezone

Nutzungsart	Annahme Nutzungsanteile [m²]	Annahme m² GF pro AP	Anzahl Beschäftigte
Industrie/Gewerbe	15'000	150 m²/AP	100
Total Kapazität der Baufelder	**15'000**		**ca. 100**

Kenndaten Nutzung Teilgebiet III / Mischzone

Nutzungsart	Annahme Nutzungsanteile [m²]	Annahme m² GF pro AP	Anzahl Bewohner und Beschäftigte
Büro/Dienstleistung	10'000	36 m²/AP	270
Gewerbe/Freizeit/Retail (Bandbreite)	20'000 – 60'000	150 m²/AP	130 – 400
Wohnen (Bandbreite 400 – 700 Einheiten)	50'000 – 90'000	50 m²/EW	1'000 – 1'800
Total Kapazität der Baufelder	**120'000**		**ca. 1'670 – 2'200**

Kenndaten Gesamtgebiet

Nutzungsart	Annahme Nutzungsanteile [%]	Annahme Nutzungsanteile [m²]	Annahme m² GF pro EW/AP	Anzahl Bewohner und Beschäftigte
Industrie/Gewerbe/Freizeit/Retail	45 – 60	118'000 – 158'000	150 m²/AP	780 – 1'050
Lager/Distribution/Logistik	10	27'000	1'000 m²/AP	30
Büro/Dienstleistung	10	25'000	36 m²/AP	690
Wohnen	20 – 35	50'000 – 90'000	50 m²/EW	1'000 – 1'800
Total Kapazität der Baufelder	**100**	**260'000**		**ca. 2'770 - 3'300**

5 Mobilitätsstrategie und Massnahmen

5.1 Defizite und zukünftiges Potenzial

Bei der Analyse der Areallage und Erschliessung konnten folgende Schwachpunkte im heutigen Angebot festgestellt werden:

- Teilweise grosse Distanz von den ÖV-Haltestellen zu den Arbeitsplatzgebieten
- Unterdurchschnittliche Fahrplandichten im ÖV
- Ungenügende ÖV-Umsteigebeziehungen zum Fernverkehr
- Mangelhafte Feinerschliessung des Fuss-/Veloverkehrs
- Geringe Verpflegungsmöglichkeiten am Standort

In der Arealentwicklung ergeben sich folgende Chancen für die Mobilität:

- Verknüpfung Arbeit – Wohnen arealintern, Reduktion der Pendlerfahrten
- Umfassende ÖV-Grundinfrastruktur vorhanden (Bahn & Bus), aktuelles ÖV-Angebot mit grossem Ausbaupotenzial

5.2 Arbeiten

Die Mobilitätsstrategie des Areals hat zum Ziel, das autounabhängiges Arbeiten möglichst zu erleichtern, ohne die Beschäftigten dabei unverhältnismässig einzuschränken.

Geplant sind 4 Säulen:

- Attraktiveren des nichtmotorisierten Individualverkehrs
- Implementierung einer Parkierungsstrategie
- Attraktiveren der Benutzung des öffentlichen Verkehrs
- Attraktives Verpflegungsangebot, um Fahrten in der Mittagszeit zu vermeiden

Folgende Massnahmen sind im Umfeld und im Areal zu prüfen:

- Verbesserung des ÖV-Angebots (Lage Haltestellen, Taktverdichtung)
- Verbesserung der Fuss- und Veloverbindungen zum und im Areal

Folgende Massnahmen sind arealintern zu prüfen:

- Car-Sharing-Angebote
- Die Anzahl der Mietparkplätze hat sich an der Anzahl Arbeitsplätze zu orientieren

- Angemessene Anzahl Ladestationen für E-Autos
- Bewirtschaftung der Kunden- und Besucherparkplätze
- Attraktive, gedeckte und abschliessbare Veloabstellplätze für Angestellte mit zusätzlicher Infrastruktur (bspw. Ladestationen, Pumpen- und Reparaturstationen)
- Veloabstellplätze bei den Eingängen für Kunden und Besucher
- Etablierung eines arealinternen Velo- (inkl. Cargo-Velo und E-Bikes) und /oder E-Trottinett-Verleihsystems

Folgende Massnahmen sind von den Unternehmen (MMU) zu prüfen:

- Bewirtschaftung der Angestelltenparkplätze
- Einsatz eines «Mobilitätsgutscheins Arbeiten»
- Car-Pooling
- Velopooling (inkl. Cargo-Velo und E-Bikes) und /oder E-Trottinett
- Mobilitätsberatung für Angestellte

5.3 Wohnen

Die Mobilitätsstrategie des Areals hat zum Ziel, das Wohnen ohne eigenes Auto möglichst zu erleichtern.

Geplant sind 4 Säulen:

- Attraktiveren des nichtmotorisierten Individualverkehrs
- Implementierung einer Parkierungsstrategie
- Attraktiveren der Benutzung des öffentlichen Verkehrs und des Fuss-/Veloverkehrs
- Gute Voraussetzungen für Hauslieferservice

Folgende Massnahmen sind im Umfeld und im Areal zu prüfen:

- Verbesserung des ÖV-Angebots (Lage Haltestellen, Taktverdichtung)
- Verbesserung der Fuss- und Veloverbindungen zum Areal

Folgende Massnahmen sind bei der Wohnnutzung zu prüfen:

- Möglichst hohe Anzahl an ebenerdigen, attraktiven, gedeckten und abschliessbaren Veloabstellplätzen mit zusätzlicher Infrastruktur (z.B. Ladestationen, Pumpen- und Reparaturstationen)

- Genügend Fläche in den Veloräumen vorsehen, damit Spezialvelos oder Veloanhänger parkiert werden können
- Veloabstellplätze für Besuchende bei den Eingängen
- Privates und/oder öffentliches Car-Sharing-Angebot
- Parkplatzbewirtschaftung
- Angemessene Anzahl Ladestationen für E-Autos und E-Bikes
- Depot für Waren- und Paketannahme

5.4 Güterverkehr

Der kantonale Richtplan definiert das Papieri-Areal als Entwicklungsgebiet Arbeiten. Die Ansiedlung von verkehrsintensiven Anlagen hingegen ist nicht vorgesehen. Der bestehende Logistikbetrieb auf dem Areal liegt bezüglich Verkehrserzeugung weit unter dem Schwellenwert des Richtplans für güterverkehrsintensive Anlagen.

Logistiknutzung soll auch zukünftig möglich sein, allerdings in einem auf die bestehende Nutzung abgestimmten und beschränkten Mass. Die Zonenvorschriften enthalten entsprechend restriktive Flächenbestimmungen. Eine arealinterne Logistiknutzung kann auch als Hub für die im Areal tätigen Industrie- und Gewerbebetriebe dienen. So lassen sich Synergien nutzen.

Mit der schrittweisen Entwicklung des Areals und der damit verbundenen Ansiedlung neuer Betriebe wird sich auch das zukünftige Güterverkehrsaufkommen erhöhen. Die daraus entstehenden Verkehrsmengen sind stark von der Art der Betriebe abhängig. Neue Betriebe mit einem Schwerverkehrsaufkommen von mehr als 60 Fahrten pro Tag haben ein spezifisches Mobilitätskonzept einzureichen. Das bereits bestehende Verkehrsmonitoring wird weiter betrieben.

Gütertransport über die Schiene soll auch weiterhin möglich bleiben. Zu diesem Zweck ist der Erhalt der zentralen Gleisachse in der Fabrikstrasse mit Anschluss an die BLS-Stammgleise vorgesehen.

5.5 Zielgrössen

Modal Split (Verkehrsmittelwahl) bei Arbeitsnutzungen

Ohne spezielle Förderung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des Langsamverkehrs (LV) lässt sich für das Areal aus ähnlichen Nutzungen mit gleicher ÖV-Güteklasse und Lage betreffend Langsamverkehr und Zentrumsnähe folgender Modal-Split für die Arbeitsnutzung herleiten:

Kategorie	MIV	ÖV	LV
Beschäftigte	80%	10%	10%
Besucher/Kunden	90%	5%	5%

Erwartete Verkehrsmittelwahl ohne Mobilitätsmassnahmen

Mit den oben genannten Massnahmen lässt sich insbesondere bei den Beschäftigten Einfluss auf das Mobilitätsverhalten nehmen, welches sich auf den erwarteten Modalsplit auswirken wird. Die Wirkung der Parkraumbewirtschaftung für Kunden und Besucher ist bereits in den Modalsplit eingeflossen, da diese unabhängig von einem Mobilitätsmanagement als zwingend erachtet wird.

Kategorie	MIV	ÖV	LV
Beschäftigte	**65%**	**20%**	**15%**
Besucher/Kunden	90%	5%	5%

Angestrebte Verkehrsmittelwahl mit Mobilitätsmassnahmen

Spezifisches Parkfeldangebot für Wohnnutzungen

Bei der Wohnnutzung ist ohne zusätzliche Förderung des ÖV und des FVV mit einem Abstellplatz pro Wohnung zu rechnen. Mit der Umsetzung von Massnahmen soll der spezifische Wert auf rund **0.8 PP/Wohneinheit** reduziert werden.

6 Parkfeldangebot

Auf Basis der in Kap. 4 und 5 dargestellten Nutzungskenndaten und Zielgrössen lassen sich für den Vollausbau der drei Teilgebiete (ca. 1'500 – 1'770 Arbeitsplätze und ca. 400 – 700 Wohneinheiten) folgende Parkfeldzahlen herleiten:

Teilgebiet	Anzahl PP Beschäftigte	Anzahl PP Kunden	Anzahl PP Wohnen	Anzahl Velo-PP
Teilgebiet I	650	65	–	215
Teilgebiet II	65	10	–	20
Teilgebiet III	260 - 436	150 - 170	360 - 630	1'100 – 1'900
Total	**975 – 1'151**	**225 - 245**	**360 - 630**	**1'335 – 2'135**

Bedarf an Abstellplätzen bei Vollausbau des Areals mit umgesetzten Mobilitätsmassnahmen

Die angestrebten Mobilitätsmassnahmen haben im Gesamtareal einen positiven Einfluss auf die Parkfeldzahl und damit auch auf die Fahrtenzahl. Im Folgenden werden die Auswirkungen am Szenario mit 700 Wohneinheiten und 1'500 Arbeitsplätzen dargestellt:

Szenario	PP Beschäftigte	PP Kunden	PP Wohnen	PP TOTAL	PP Velo
Ohne Mobilitätsmassnahmen	1'200	275	770	**2'245**	2'005
Mit Mobilitätsmassnahmen	975	225	630	**1'830**	2'080

Vergleich des Bedarfs an Parkfeldern ohne und mit Mobilitätsmassnahmen (Szenario mit maximalem Wohnanteil)

6.1 Parkierungsanlagen

Die Flächen und Gebäude, welche für eine Parkierung in Frage kommen, gilt es im Rahmen der Entwicklung noch zu definieren. Die Realisierung erfolgt nachfrageorientiert und richtet sich nach der Geschwindigkeit der Entwicklung bzw. der Ansiedlung von Betrieben und Mietern. Es ist jedoch davon auszugehen, dass unter Einhaltung des Erschliessungskonzeptes Parkierungsanlagen für die Angestellten im östlichen oder zentralen Bereich erstellt werden. Aufgrund des hohen Anteils an Bestandesbauten und des tendenziell hohen Grundwasserspiegels wird ein Grossteil dieser Anlagen oberirdisch angelegt werden.

Die Parkfelder für die neuen Wohnnutzungen werden gleichzeitig mit der Realisierung der einzelnen Wohnetappen erstellt. Bei grösseren Neubauten werden voraussichtlich unterirdische Anlagen erstellt.

7 Verkehrsaufkommen MIV

7.1 Personenverkehr

Langfristiges Verkehrspotenzial Gesamtareal

Das theoretische Verkehrspotenzial wird über die drei Arbeitsgebiete aufgeschlüsselt, abgeleitet aus den in den vorangegangenen Kapiteln dargestellten Nutzungskenndaten, den Zielgrössen und dem Parkfeldangebot. Mit den vorgeschlagenen Mobilitätsmassnahmen können Fahrten reduziert werden. Für die Berechnung der Fahrtenerzeugung (Beschäftigte und Bewohnende) wird jeweils mit 3 Fahrten pro Tag und Abstellplatz gerechnet. Für die Kunden der Industrie-, Gewerbe und Freizeitnutzungen wird ein Kennwert von 4 Fahrten pro Abstellplatz eingesetzt. Durch Besucher der Wohnnutzung werden voraussichtlich rund 50 - 100 Fahrten pro Tag erzeugt.

Daraus lässt sich für die Vollentwicklung des Areals (ca. 1'500 – 1'770 Arbeitsplätze und ca. 400 – 700 Wohneinheiten) folgendes Verkehrspotenzial abschätzen:

Teilgebiet	Anzahl Fahrten Beschäftigte	Anzahl Fahrten Kunden	Anzahl Fahrten Wohnen
Teilgebiet I	1'950	260	
Teilgebiet II	195	40	
Teilgebiet III	780 – 1'307	600 - 680	1'010 - 1'780
Total	**2'925 – 3'452**	**900 - 980**	**1'010 - 1'780**

Schätzung der PW-Fahrten pro Werktag (DWV) bei Vollausbau des Areals mit umgesetzten Mobilitätsmassnahmen

Insgesamt wird für die angestrebte Entwicklung im Zustand der Vollnutzung des Areals ein Verkehrsaufkommen von rund **5'400 - 5'600** PW-Fahrten pro Werktag (DWV) prognostiziert.

Die Fahrten der Teilgebiete I und II (Industrie- und Gewerbezone) werden vorwiegend über den nordöstlichen Arealanschluss abgewickelt, diejenigen des Teilgebiets III (Mischzone) über den südwestlichen Arealanschluss.

Spitzenstundenverkehr

Das maximale Verkehrsaufkommen zur massgebenden Abendspitzenstunde lässt sich mit folgenden Annahmen grob abschätzen (Angaben in Prozent des DWV):

- Beschäftige: 25% der Wegfahrten plus 5% der Zufahrten
- Kunden: 15% der Wegfahrten plus 10% der Zufahrten
- Bewohnende: 15% der Wegfahrten plus 20% der Zufahrten

In der massgebenden Abendspitzenstunde ist demnach an Werktagen mit folgendem PW-Fahrtenaufkommen im Vollausbau zu rechnen:

Teilgebiet	Anzahl Wegfahrten	Anzahl Zufahrten
Teilgebiet I	263	62
Teilgebiet II	27	7
Teilgebiet III	276 - 290	168 - 228

Schätzung der Zu- und Wegfahrten in der Abendspitzenstunde (werktags) bei Vollausbau des Areals

7.2 Güterverkehr

An den Arealzugängen sind seit langem Dauerzählungen installiert. Aktuelle Messungen zeigen ein durchschnittliches werktägliches LKW-Verkehrsaufkommen von ca. 150 Fahrten pro Werktag (DWV der Ein- und Ausfahrten). Der Schwerverkehr wird weitestgehend über den nordöstlichen Arealanschluss abgewickelt.

Mit der schrittweisen Entwicklung des Areals und der damit verbundenen Ansiedlung neuer Betriebe wird sich in Zukunft auch das Güterverkehrsaufkommen erhöhen. Erfahrungsgemäss sind die daraus entstehenden LKW- und Lieferwagenfahrten stark von der Art der Betriebe abhängig.

Mit Hilfe eines nutzungsspezifischen Flächenansatzes (Fahrten pro Nutzfläche) lassen sich aus dem zukünftigen Mengengerüst des Areals (vgl. Kap. 4) auch grobe Prognosen zum zukünftigen Güterverkehr ableiten:

Teilgebiet I / Industriezone

Nutzungsart	Annahme Nutzungsanteile [m²]	Annahme Fahrten pro 1'000 m²	Anzahl Fahrten Güterverkehr DWV
Industrie/Gewerbe	83'000	2.0	166
Lager/Distribution/Logistik	27'000	7.0	189
Büro/Dienstleistung	15'000	0.5	8
Total Kapazität der Baufelder	**125'000**		**363**

Teilgebiet II / Gewerbezone

Nutzungsart	Annahme Nutzungsanteile [m²]	Annahme Fahrten pro 1'000 m²	Anzahl Fahrten Güterverkehr DWV
Industrie/Gewerbe	15'000	2.0	30
Total Kapazität der Baufelder	**15'000**		**30**

Teilgebiet III / Mischzone

Nutzungsart	Annahme Nutzungsanteile [m²]	Annahme Fahrten pro 1'000 m²	Anzahl Fahrten Güterverkehr DWV
Büro/Dienstleistung	10'000	0.5	5
Gewerbe/Freizeit/Retail (Bandbreite)	20'000 – 60'000	2.0	40 – 120
Wohnen (Bandbreite 400 – 700 Einheiten)	50'000 – 90'000	–	–
Total Kapazität der Baufelder	**120'000**		**45 - 125**

Grobe Schätzung des Güterverkehrsaufkommens bei Vollausbau des Areals

Die obenstehende Grobschätzung ist mit grossen Unsicherheiten verbunden. Insbesondere das Güterverkehrsaufkommen konventioneller Industrie- und Gewerbebetriebe lässt sich bezüglich der Menge und der Art der Fahrzeuge nicht exakt prognostizieren. Umso wichtiger ist es daher, die Verkehrserzeugung des Areals weiterhin zu messen und die mit der Entwicklung einhergehenden Veränderungen zu dokumentieren.

8 Überwachung der verkehrlichen Entwicklung

Das vorliegende generelle Mobilitätskonzept definiert die generellen Ziele, Strategien und Massnahmen für die Arealentwicklung.

Spezifische Mobilitätskonzepte

In den Zonenvorschriften ist festgelegt, dass bei Neuansiedlungen mit relevanter Verkehrserzeugung jeweils detaillierte Mobilitätskonzepte zu erstellen sind.

So ist der Erarbeitung eines Gestaltungsplans und bei Neubauten oder Betriebsansiedlungen mit einer durchschnittlichen Verkehrserzeugung von mehr als 60 LKW-Fahrten oder 150 PW-Fahrten pro Werktag (DWV) ein spezifisches Mobilitätskonzept einzureichen. Die zu behandelnden Inhalte richten sich nach der Mobilitätsstrategie und den Massnahmen gemäss dem vorliegenden Konzept. Folgende Punkte müssen in den spezifischen Mobilitätskonzepten mindestens enthalten sein:

a) Ausgangslage und Zielsetzungen

b) Projektbeschrieb mit den wichtigsten Eckdaten (Nutzungen, Nutzer-gruppen, Parkfeldanzahl, Anlieferung und Logistik, Anzahl Veloabstell-plätze, Anbindung Fuss-/Veloverkehr und ÖV)

c) Erwartetes Verkehrsaufkommen und angestrebter Modal Split

d) Mobilitätsmassnahmen zur Erreichung der Ziele

Monitoring und Controlling der Verkehrserzeugung

Zur Überwachung des Verkehrsaufkommens ist bei beiden Arealeingängen ein von der Baubehörde genehmigtes System zur Dauerzählung der Fahrten installiert.

Zeichnet sich im Rahmen des Gesamtmonitorings ab, dass sich das Verkehrsaufkommen nicht gemäss den Erwartungen entwickelt, so sind mit den kommunalen und kantonalen Behörden Massnahmen zur verträglichen Entwicklung zu prüfen und bei Eignung umzusetzen.