

AUSZUG AUS DEM PROTOKOLL DES STADTRATES VON OLTEN

vom 12. Februar 2018

Prot.-Nr. 29

Gösgerstrasse provisorische Bushaltestelle, Buskonzept Olten Gösgen Gäu/Stellungnahme zum Projekt des Amtes für Tiefbau Kanton Solothurn (AVT) und den durch das AVT vorgeschlagenen Kostenfolgen

Ausgangslage

Neue Bushaltekante Gösgerstrasse (aareseitig)

Mit dem neuen Buskonzept Olten Gösgen Gäu führen im Bereich des Bahnhofs Olten ab dem Jahr 2019 zwei gut frequentierte Buslinien der Busbetriebe Olten Gösgen Gäu (BOGG) von der Haslistrasse (Industrie) herkommend zum Bahnhof und als Durchmesserlinien weiter über die Bahnhofbrücke in Richtung Hammer —Wangen bei Olten— Hägendorf.



Die beiden Linien 501 und 505 stellen Bahnanschlüsse in Oensingen, Egerkingen, Olten sowie Schönenwerd sicher. Beide Linien verkehren im Halbstundentakt und ergänzen sich auf dem gemeinsamen Abschnitt Olten Haslistrasse (Industrie) via Olten Bahnhof bis Hägendorf zum Viertelstundentakt.

Die beiden Linien sind in Olten zu Durchmesserlinien durchgebunden und sind entsprechend lang. Ein Fahrzeugumlauf Egerkingen - Schönenwerd - Egerkingen, bzw. Oensingen - Olten Haslistrasse - Oensingen dauert zwei Stunden. Das Betriebskonzept ist dadurch effizient und kostengünstig.

Am Bahnhof Olten müssen die Busse von der Gösgerstrasse in Fahrtrichtung Stadtzentrum direkt rechts auf die Bahnhofbrücke abbiegen können. Diese Fahrbeziehung

- ist für den Busbetrieb zwingend, der Umweg via Bahnhofplatz nimmt zu viel Zeit in Anspruch. Die Linie 501 kann in Schönenwerd nicht früher abfahren (Bahnanschlüsse).
- ist für den Verkehrsablauf am Bahnhofplatz höchst erwünscht. Die Führung über den Bahnhofquai und die bestehenden Haltestellen im Bereich des Gleis 1 hätte vier Eingriffe in der LSA-Steuerung zur Folge.
- entspricht der Konzeption, die auch im Projekt 'Neuer Bahnhofplatz Olten' (NBO) vorgesehen ist.

Projekt Bushaltestelle Gösgerstrasse

Die zusätzliche Haltekante wird auf der Rechtsabbiegespur in der Gösgerstrasse eingerichtet.

Die Haltestelle muss einen genügend gross dimensionierten und überdachten Wartebereich aufweisen. Nebst der Anpassung der Beleuchtung sind Elektroanschlüsse für Billettautomat /Abfahrtsanzeigen nötig.

Ein Treppenabgang auf den Ländiweg stellt eine Alternative zum Fussgängerübergang dar. Er ist auch für die Urnsteigebeziehung Bus-Bus (von/zu Aarburger-Bus) erforderlich.

Was sind die Auswirkungen für den Automobilisten?

Die Rechtsabbiegespur Richtung Aarebrücke wird verkürzt. Der verkürzte Aufstellbereich ist aber ausreichend, da die Verkehrsbeziehung nach rechts schwach frequentiert ist. Für die rechtsabbiegenden Fahrzeuge entsteht eine Komforteinbusse, da diese den Spurwechsel erst später vollziehen können und bei Rückstau auf der Geradeausspur warten müssen. Um die Auswirkungen auf den Automobilisten aber möglichst gering zu halten, kann der Haltestellenbereich auch vom Rechtsabbieger benutzt werden, sofern nicht ein Bus die Haltestelle belegt.

Auf die Leistungskapazität des Lichtsignalgesteuerten Bahnhofplatzknotens hat die neue Bushaltestelle keinen Einfluss.

Kann die Bushaltestelle später für das Projekt NBO benutzt werden?

Das Projekt NBO sieht an +/- derselben Lage ebenfalls Bushaltestellen vor. Hingegen ändert mit dem Projekt das Umfeld und weitere Elemente werden neu erstellt (Verlängerung Hardeck-Unterführung, Stützmauer, Sitztreppen zur Aare), so dass auch der Strassenraum und die Bushaltestellen neu gebaut werden müssen. Bis zur Realisierung dürften aber rund 10 Jahre vergehen. Auf diese Dauer ist die Konstruktion auszulegen.

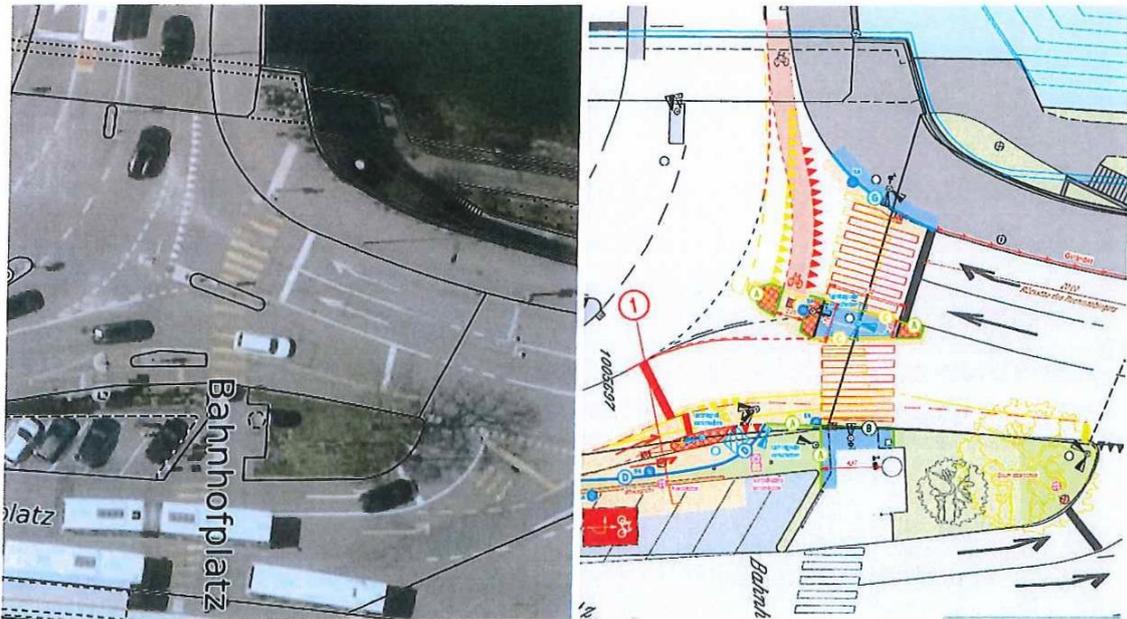
Es darf davon ausgegangen werden, dass die jetzt zu erstellende Haltestelle auch für verschiedene Bauphasen NBO von Nutzen sein wird.

Welche Konsequenzen hat es, wenn die Bushaltestelle nicht realisiert wird?

Falls die Fahrzeit durch den zusätzlichen Umweg via Bahnhofplatz zu gross wird, müssen im Fahrplan Massnahmen getroffen werden. Die Folgen wären:

- Die Linien 501 und 505 müssten über den Bahnhofplatz geführt werden, was viertelstündlich drei zusätzliche priorisierte Eingriffe in den Verkehrsablauf mit sich bringt. Dies beeinflusst die Leistungsfähigkeit am Knoten Bahnhofplatz negativ.
- Die vorgesehene Verknüpfung der Linienäste bei den Buslinien 501 und 505 könnte nicht eingeführt werden.
- Es würde voraussichtlich ein zusätzliches Fahrzeug über den ganzen Tag nötig, was mit Kosten von jährlich rund 500'000.00 Franken verbunden wäre.
- Es wären zusätzliche Standzeiten am Bahnhof Olten nötig (Fahrzeug belegt Platz an den Haltestellen auf dem Bahnhofplatz).
- Der Mobilitätsplan Olten und die Verlagerungsziele des Kantons Solothurn zielen darauf ab, einen zunehmenden Anteil des Verkehrsaufkommens mit dem öffentlichen Verkehr zu bewältigen. Das Buskonzept Olten Gösger Gäu stellt eine wichtige Komponente für die erfolgreiche Umsetzung dar. Ein zuverlässiger ÖV trägt einen Beitrag zur Entlastung der Strassen bei.

Projekt Verbreiterung und behindertengerechte Ausgestaltung des Fussgängerüberganges



Der bestehende Fussgängerübergang weist diverse Schwachpunkte/Mängel auf:

- nicht ausreichende Kapazität: in der Hauptverkehrszeit stauen sich die Fussgänger in den Wartebereichen, die nicht ausreichend dimensioniert sind. Auch die Breite des Übergangs ist ungenügend.
- fehlende Behindertengerechtigkeit und zu schmale Mittelinsel. Ausserhalb dieser Querung am nördlichen Knotenast und vor Ausführung des Projekts NBO besteht kein alternativer behindertengerechter Zugang des Bahnhofplatzes ab Bahnhofbrücke.

Bereits heute weist der Übergang recht grosse Frequenzen auf. In der Spitzenstunde benutzen rund 600 Personen pro Stunde den Übergang (Zählung vom Oktober 2010). Durch die Lage der neuen Bushaltestellen erhöht sich diese Anzahl: In der Spitzenstunde werden rund 250 Ein- und Aussteiger die neuen Bushaltestellen benutzen müssen, die zu einem überwiegenden Anteil via den Fussgängerübergang vom Bahnhof zur Bushaltestelle gelangen.

Was beinhaltet die Leistungssteigerung und behindertengerechte Ausgestaltung des Fussgängerübergangs?

- Behindertengerechte Absenkungen der Randsteine und verbreiterte Aufstellbereiche
- Neue verbreiterte Mittelinsel mit neuer Anordnung des Signalgebers auf der Mittelinsel
- Neue Veloführung mit indirektem Linksabbieger mit genügend grosser Aufstellfläche
- Behindertengerechte Steuerung der Fussgängerquerung mit verlängerten Räumzeiten gemäss neuer VSS- Norm SN 640 837:2015.

Diese Massnahmen bringen eine wesentliche Komfort- und Sicherheitsverbesserung für den Fuss- und Veloverkehr.

Welche Konsequenzen hat es, wenn der Fussgängerstreifen unverändert bleibt?

Die bereits heute unbefriedigende Situation würde sich mit der neuen Bushaltestelle an der Gösgerstrasse ohne Anpassung des Fussgängerübergangs zusätzlich akzentuieren. Für rund 800 Personen in der Spitzenstunde und schätzungsweise gegen 8'000 Personen

täglich bliebe die Situation mit ungenügendem Personenfluss bestehen, dies bis mit dem Projekt NBO in rund 10 Jahren eine Verbesserung realisiert werden kann.

Aufgrund des schlechten Belagszustandes würde im Knotenbereich ein Deckbelagsersatz in der Grössenordnung von Fr. 60'000.00 sowieso als Unterhaltsmassnahme für den Kanton erforderlich.

Stellungnahme

Da die Kosten für diese Massnahmen höher sind als ursprünglich gerechnet wurde und diese Bauten provisorischen Charakter haben bis zum Erstellen des neuen Bahnhofplatzes, ist der Kanton an einer Stellungnahme der Stadt Olten interessiert.

Beurteilung der Direktion Bau

Aus Sicht der Direktion Bau ist es wichtig, dass der Fussgängerübergang verbreitert und den Bedürfnissen der Nutzer angepasst wird. Dies ist einer der meist genutzten Fussgängerübergänge in der Stadt Olten. Durch die neue Bushaltestelle verstärkt sich der Druck auf einen qualitativ hochstehenden und sicheren Fussgängerstreifen. Zusätzlich sollen auch die Fernbusse an der Gösgerstrasse Halt machen können, was wiederum zu höheren Frequenzen führen wird. Die Bushaltestelle kann nur noch an der Gösgerstrasse aareseitig erstellt werden, da sonst die Fahrzeiten nicht mehr eingehalten werden können.

Die Direktion Bau unterstützt daher die beiden Projekte des Kantons an der Gösgerstrasse, auch wenn sie einen provisorischen Charakter haben. Die Direktion Bau empfiehlt, die illegal abgestellten Zweiräder am Brückenkopf zwingend zu entfernen, ansonsten der Platz für die Fussgänger wiederum nicht ausreicht.

Beurteilung der Stadtplanung

Die Stadtplanung teilt die Beurteilung der Direktion Bau. In der Stellungnahme ist darauf hinzuweisen, dass die Erstellung der neuen Bushaltestelle den behindertengerechten Ausbau des Fussgängerübergangs aus Sicht des Behindertengleichstellungsgesetzes zwingend auslöst, zumal die provisorische Massnahme auf rund 10 Jahre Nutzungsdauer ausgelegt wird.

Kostenfolgen / Nachtragskredit

Die Bushaltekante mit den Belagsarbeiten und die Plattform für den Wartebereich werden auf CHF 260'000.00 veranschlagt. Diese Kosten sind durch den Kanton zu tragen. Im Budget 2018 sind CHF 35'000.00 als Gemeindebeitrag vorgesehen. Dieser entfällt nach dem neuen kantonalen Strassengesetz.

Die Buswartekabine (einfacher Stahlbau) wird vom Kanton auf CHF 170'000.00 veranschlagt (nur Seitenwände, Dach, Beleuchtung, Einrichtung, ohne Plattform). Diese Kosten gehen zu Lasten der Stadt Olten, Im Budget 2018 sind hierfür CHF 110'000.00 vorgesehen. Es ist daher ein Nachtragskredit von CHF 60'000.00 erforderlich.

Die Verbreiterung des Fussgängerstreifens ist auf CHF 300'000.00 veranschlagt. Diese Kosten hat der Kanton alleine zu tragen.

Mitteilung an
Direktion Bau/Adrian Balz (4)
Stadtplanung/Lorenz Schmid
Direktion Finanzen und Dienste/Urs Tanner
Ordnung und Sicherheit/Franco Giori

Verteilt am 15. Februar 2018