

---

## Stadt Olten

### Strategie Innenstadt 2012

#### Baustein A.1 Kirchgasse - innere Baslerstrasse Süd - Kirchplatz West

#### Busführung Linien 1, 505, 511, 512

---

Varianten zur Führung der Buslinien 1, 505, 511, 512 durch die Innenstadt  
Bericht aus Anlass der dringlichen Motion David R. Wenger vom 13.04.2012

### 1. Ausgangslage

Mit der Volleröffnung der neuen Entlastungsstrasse im Mai 2013 wird die Kirchgasse zwingend für den motorisierten Individualverkehr (MIV) gesperrt. Die Massnahme ist eingebettet in die „Strategie Innenstadt 2012“ mit dem Ziel der Aufwertung des Stadtzentrums. Zusammen mit der Kirchgasse ist auch die Innere Baslerstrasse südlich Konradstrasse als für den MIV gesperrter Bereich geplant. Damit wird zusammen mit der Stadtkirche und arrondiert zur Altstadt ein städtischer Platz als Raum für Begegnung und Veranstaltungen geschaffen. Die Umsetzung ist kurzfristig im Rahmen des ersten Bausteins geplant.

Mit 47:0 Stimmen bei 1 Enthaltung stimmte das Gemeindeparlament am 28. März 2012 den Realisierungskrediten für den Baustein A.1 zu, welcher die Neugestaltung der Kirchgasse und des Kirchplatzes, die Einrichtung der Buslinienführung durch die Konradstrasse und die Instandstellung der Abwasseranlagen beinhaltet. Anlässlich der Parlamentssitzung wurde der Antrag für eine alternative Führung der Buslinien 1, 505, 511 und 512 über die Verbindung Leberngasse – Schützenmatt – Mühlegasse – Baslerstrasse deutlich abgelehnt.

Gegen den Realisierungsbeschluss des Gemeinderates (Neugestaltung und Buslinienführung) wurde das fakultative Referendum ergriffen. Am 17. Juni 2012 stimmt der Souverän über das wichtige Projekt ab.

Am 13. April 2012 wurde eine dringliche Motion eingereicht. Bis zum Volksentscheid kann die Motion nicht überwiesen werden. Nach dem Willen der Motionäre würde Stadtrat beauftragt, auf die geplante Buslinienführung durch die Konradstrasse zu verzichten und eine alternative Linienführung für die Regionalbusse sowie die städtische Buslinie 1 vorzulegen. Namentlich die Streckenführung Solothurnerstrasse – Ringstrasse – Capitolknoten – Handelshof oder aber ein Verbleib der Buslinien in der Kirchgasse seien zu prüfen.

Die Bauarbeiten für die Umgestaltung zusammen mit den umfangreichen Leitungssanierungen waren zwischen August 2012 und Mai 2013 geplant. Bei einem Volks-Ja kann der Baubeginn mit zwei Monate bis zu einem Jahr Verspätung erfolgen. Die Einschränkungen für den Verkehr und die Belastungen für das Gewerbe und die Passanten werden so gering und kurz wie möglich ausfallen. Die intensiven Bauarbeiten erfordern die Umlegung der Buslinien in die Konradstrasse während der Bauzeit (die Linie 3 verbleibt auf der Baslerstrasse). Die bisherige Ausweichroute geht damit in einen siebenmonatigen Dauerbetrieb über. Das bedingt bauliche Anpassungen und – verbunden mit der Einführung des Gegenrichtungsverkehrs in der östlichen Konradstrasse im 2013 – die Aufhebung von Parkplätzen in der Konradstrasse. Gemäss dem vom Gemeinderat beschlossenen Projekt wird die neue Haltestelle „Stadthaus“ in provisorischem Ausbau eingerichtet. Der definitive Ausbau und die Gestaltung der Konradstrasse als Begegnungszone kann später als eigenständiger Baustein erfolgen. Aufgrund des Sanierungsbedarfs der Werkleitungen und des Strassenkörpers sollte die Umsetzung zeitnah, das heisst etwa 2015 erfolgen.

Die Aufwertung der Kirchgasse als lebendiger, attraktiver Stadtplatz entspricht einem weit verbreiteten Wunsch der Oltner Bevölkerung. Die Befreiung vom Autoverkehr, aber auch vom Busverkehr schaffen die nötigen Voraussetzungen dafür. Im Rahmen der Strategie Innenstadt 2012 wurden bereits alle Busführungsvarianten untersucht und diskutiert. Die verkehrsplanerische Beurteilung ergab die Variante über die Konradstrasse als klare Bestlösung.

## 2. Nutzung und Profilbildung des neuen Stadtplatzes

Als historisches Entrée zur Altstadt verbindet die Kirchgasse Altstadt und Innenstadt. Sie soll sich bezüglich Gestaltung und Nutzung zu einem grosszügigen städtischen Platz entwickeln, der als Treffpunkt, Kulturort und Festplatz für die Oltner Bevölkerung dient. Detailhandel, Gastronomiebetriebe und Museen beleben die Erdgeschosssebene, zusätzlich wird der neu geschaffene Freiraum mit Märkten, kulturellen und kommerziellen Anlässen sowie Festen bespielt. Die Belebung wird zu einem grossen Teil von der Initiative des Gewerbes, der Kulturveranstalter und der Bevölkerung abhängen, sie passiert nicht von heute auf morgen.

Es ist Sinn und Zweck der geplanten Neugestaltung, die räumlichen Qualitäten dieses in Olten herausragenden Stadtraumes hervorzuheben und die Aufenthaltsqualität so zu verbessern, dass die angestrebte Belebung und Flanierqualität eintreten und das Potenzial dieses Raumes eingelöst werden können. Dass die Kirchgasse heute kein belebter Stadtraum ist, kann kein Argument dafür sein, den Bus weiterhin durch die Kirchgasse zu führen. Heute sind auf dem zwei Meter breiten Trottoir keine Gewerbe- und Gastronutzungen und im Fahrbahnbereich kein Flanieren möglich. Nach der Umgestaltung steht der ganze Platz vollständig für den Langsamverkehr, für Geschäftsauslagen, Bewirtung, Märkte und Feste zur Verfügung. Der Stadtrat glaubt daran, dass die Oltner dieses Angebot gerne nutzen werden und der Platz zunehmend lebendig werden wird.



Abb: Neue Gestaltung Kirchgasse mit variabler Platznutzung für Gewerbe und Veranstaltungen

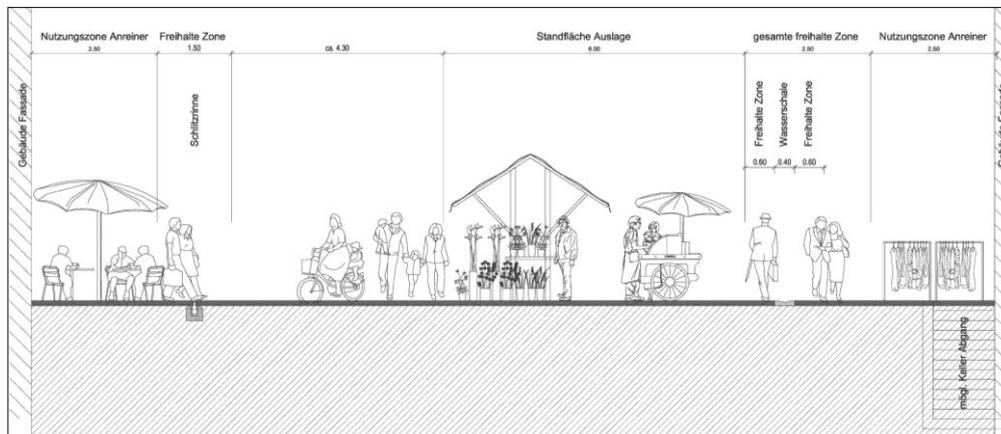
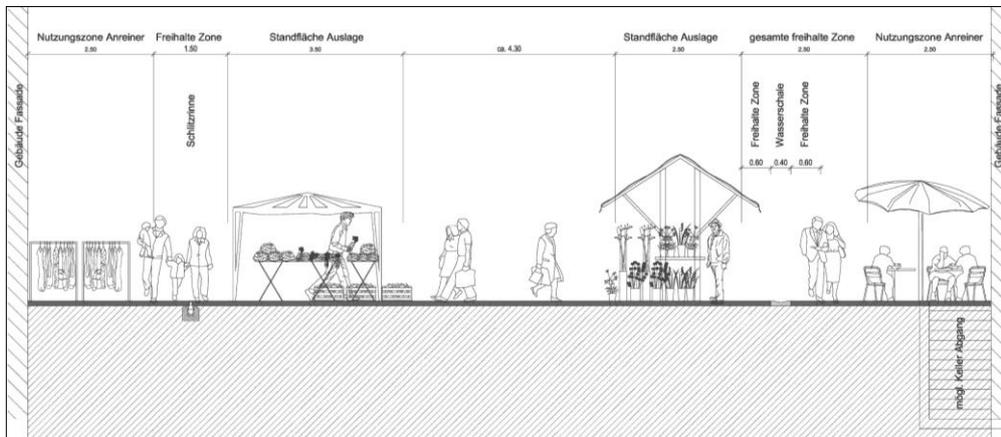
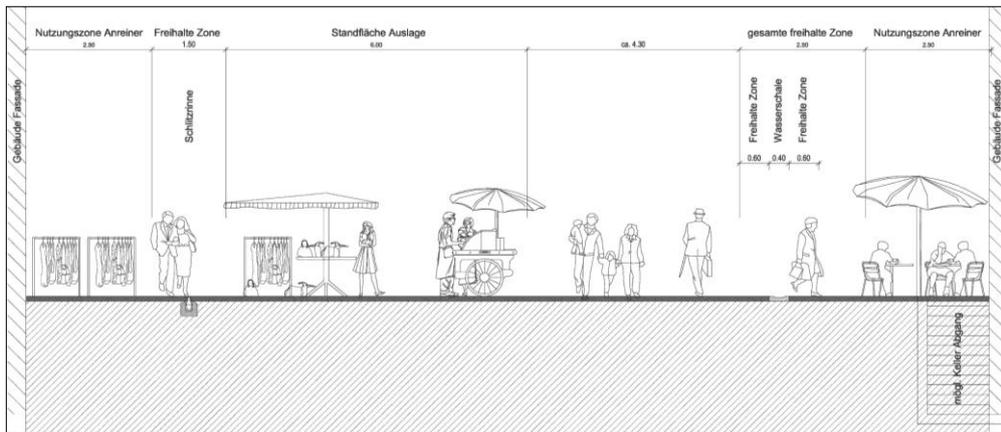
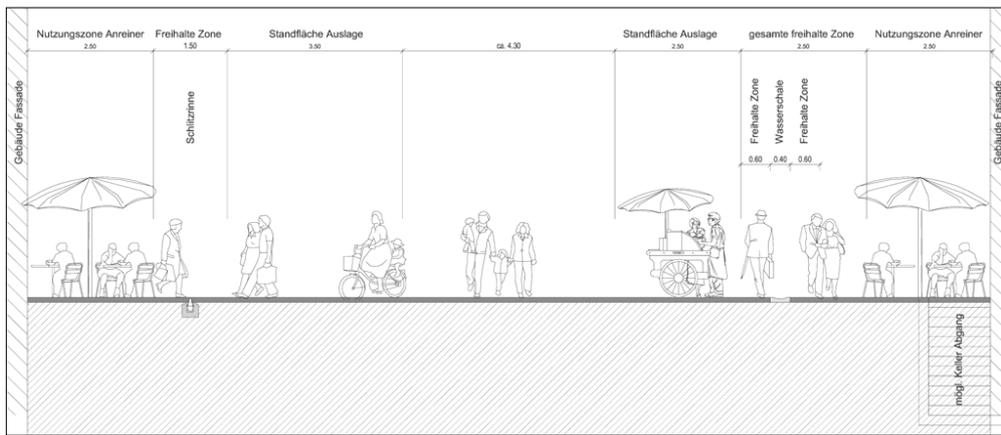


Abb: Querschnitt Kirchgasse, mit nutzbaren Zonen vor den Geschäften, Freihaltebereichen für den Langsam- und Erschließungsverkehr und flexibel nutzbarer Platzmitte.

Wenn die Buslinien 1, 505, 511 und 512 wie bisher über die Kirchgasse geführt würde, wären unangenehme und sicherheitsrelevante Konflikte mit der angestrebten lebendigeren Nutzung und dem Fussverkehr die Folge. Um dem vorzubeugen, müsste die heutige verkehrsorientierte Gestaltung und Zonierung teilweise beibehalten werden (mit Randsteinen abgesetzte Fahrbahn). Strassen-Cafés und Geschäftsauslagen könnten nur in den Randzonen, temporäre Kunstinstallation nicht in der Platzmitte angeordnet werden. Die schöne Qualität, sich *auf* einem Platz, d.h. auch in der Mitte oder diagonal unbehindert und angstfrei zu bewegen, würde entfallen. Für Kinder gäbe es weiterhin keinen Platz zum Spielen.

Mit dem vom Parlament beschlossenen Projekt bietet sich die Chance, die Kirchgasse und den Kirchplatz in einen grosszügigen, attraktiven Ort zum Flanieren und Verweilen zu verwandeln. Eine Busspur würde die Flanier- und Aufenthaltsqualitäten stark beschneiden. Die Einbusse könnte wohl in Kauf genommen werden, wenn als Gegenwert eine entsprechende Aufwertung in der Konradastrasse entstünde. Dies ist aber nicht der Fall, da die Konradstrasse auch ohne Busspur vom motorisierten Verkehr befahren wird. Die zunehmenden Aktivitäten auf der Kirchgasse würden dazu führen, dass die Ausweichroute über die Konradstrasse immer wichtiger wird. Das heisst: die Konradstrasse muss für den Busbetrieb ohnehin besser ausgebaut werden (Anpassung der Kurvenradien, häufigere oder dauernde Aufhebung von Parkplätzen, besser resp. halbwegs ausgebaute Haltestellen für den Ausweichbetrieb).

Entgegen der Aussage in der dringlichen Motion kann die Konradstrasse heute nicht als Flaniermeile bezeichnet werden (Definition Flanieren: „ohne ein bestimmtes Ziel langsam spazieren gehen“). Die in der Motion geforderte Verteilung der Verkehrslasten auf Kirchgasse und Konradstrasse führt in der Summe der beiden Strassenräume zu einer klaren Mehrbelastung. Ergebnis der Umgestaltung wäre eine Durchschnittslösung ohne herausragende Qualitäten und Ausstrahlung.

### **3. Erschliessungsgrundsätze für den Busbetrieb**

Die attraktive Erschliessung der Innenstadt mit dem öffentlichen Busverkehr ist ein zentraler Pfeiler für die Verkehrsstrategie. Die dafür notwendige hohe Angebotsqualität erfordert folgende Voraussetzungen:

- \_ Zentrale Haltestellenlagen mit guter Erschliessungswirkung (Einzugsgebiet einer Haltestelle liegt innerhalb einer Luftliniendistanz von 250 m).
- \_ Bündelung der Buslinien und örtliche Konzentration der jeweiligen Haltestellen in beiden Richtungen, damit eine gute Bedienungsqualität entsteht.
- \_ Sicherstellung der nachgefragten Umsteigebeziehungen zwischen den Buslinien. Gemäss Aussage der BOGG spielt dabei insbesondere die Möglichkeit zum Umsteigen zwischen den durch die Innenstadt geführten Buslinien und der Linie 2 am Knoten Handelshof eine wichtige Rolle. Als wichtige Randbedingung dazu gilt anzumerken, dass mit der bestehenden Situation und auch mit den geplanten Umgestaltungsmassnahmen im Knotenbereich Capitol / Handelshof und auch auf der weiteren Frobürgstrasse keine Haltestellen angeordnet werden können.

## 4. Übersicht der untersuchten Varianten für die Linienführung

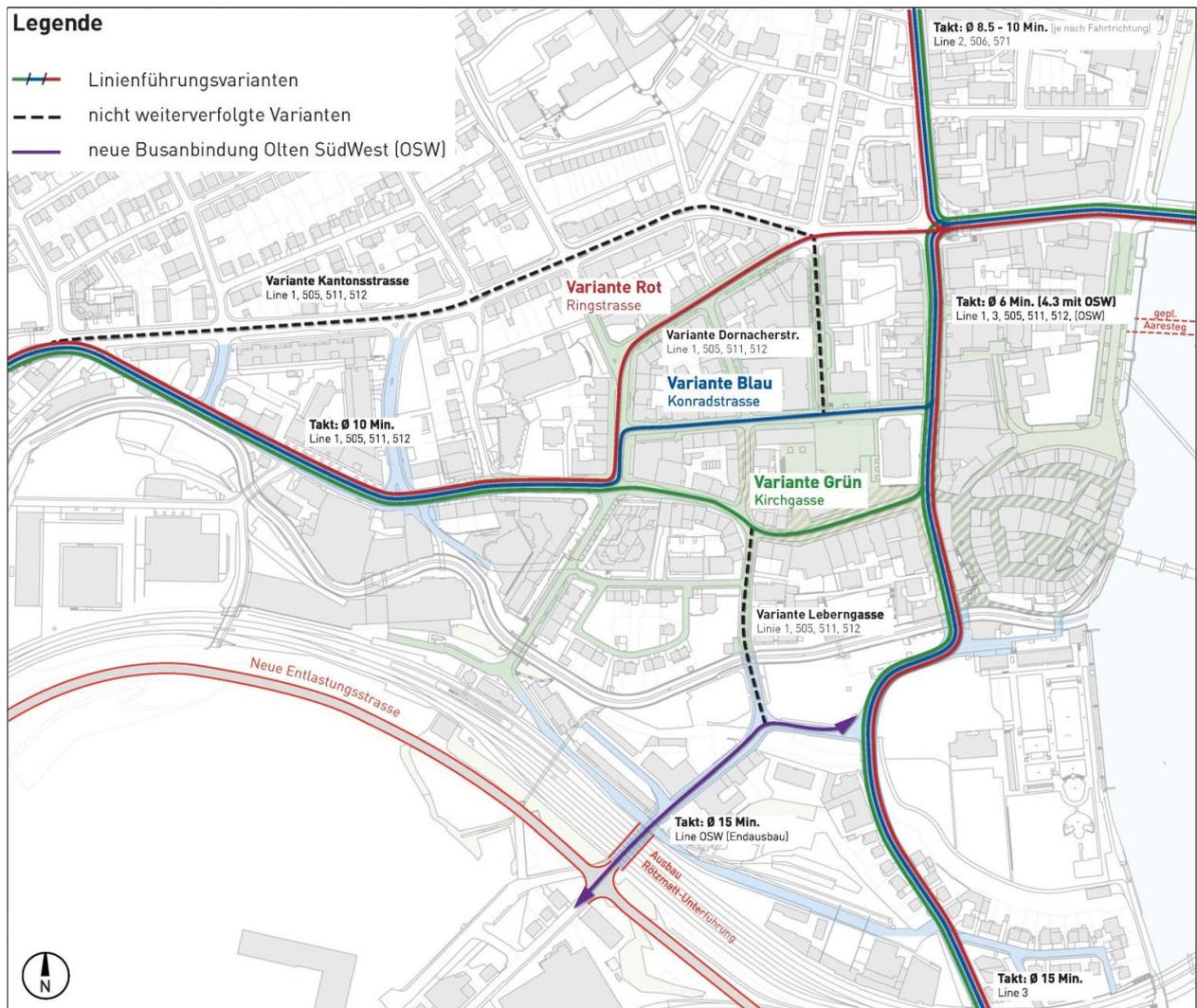


Abb: Varianten Linienführung

## 5. Beurteilung der nicht weiterverfolgten Varianten

### Dornacherstrasse

Die Dornacherstrasse weist für den Begegnungsfall Bus / Bus wegen der Längsparkierungen einen sehr engen Querschnitt auf. Insbesondere bei den Einmündungen ist das Kreuzen von Bussen nur mit massiven Eingriffen in das Seitenareal zu gewährleisten. Die Busführung über die Dornacherstrasse bedingt somit die Aufhebung einer grösseren Menge von Parkfeldern sowie Ausbauten der Knotenbereich. Zudem kann im Bereich Handelshof auf der Kantonsstrassenachse keine Haltestelle vorgesehen werden. Damit verschlechtert sich die Umsteigemöglichkeit zur Linie 2 erheblich.

### Leberngasse / Schützenmatt

Durch eine Verlagerung der Buslinien auf die Leberngasse, die Schützenmatt und die Mühlegasse wird die Wegstrecke für den Bus im Bereich zwischen Hammerallee und innerer Baslerstrasse mehr als verdoppelt (Total 370m mehr). Ein zusätzlicher Halt in der Schützenmatt bindet weitere Zeit. Die Fahrzeitverlängerung für jeden Bus beträgt rund 2 Minuten bezogen auf die Strecke, also rund 4 Minuten bezogen auf den Streckenumlauf. Einerseits mindert dies die Attraktivität für die Fahrgäste. Zudem wird der Einsatz von zusätzlichen Fahrzeugen notwendig (Mehrkosten für Kanton und Gemeinden).

Erschwerend kommen die topographischen Verhältnisse hinzu: Die Leberngasse und die Mühlegasse weisen beide ein starkes Gefälle auf. Dies beeinträchtigt die Betriebssicherheit vor allem im Winter.

Die Erschliessungsqualität der Innenstadt erfordert einen konzentrierten Haltestellenbereich (Doppelhaltestelle) im Übergang Mühlegasse / Innere Baslerstrasse (Bereich Coop / Stadtkirche). Diese Haltestellen liegen nahe bei der nach wie vor als notwendig eingestuften Haltestelle Handelshof. Die enge Haltestellenfolge ist suboptimal. Die zusätzliche Erschliessungsqualität für die Schützenmatt ist gemessen am Erschliessungspotenzial unverhältnismässig. Als positiver Effekt kann angemerkt werden, dass die Parkierung in der Schützenmatt für Innenstadtbesucher attraktiver wird. Die Distanzen Schützenmatt - Innenstadt sind allerdings gering und bereits kurze Wartezeiten auf den nächsten Bus relativieren diese Qualität. Die Haltestellen auf der Schützenmatt müssten mindestens als Doppelhaltestellen ausgeführt werden.

Die Fahrbahn der Leberngasse ist über die volle Länge weniger als 7 Meter breit. Zudem ist der Knotenbereich Leberngasse / Solothurnerstrasse eng. Bei einer Sperrung der Baslerstrasse verbleibt die Leberngasse als einzige Nord-Süd-Verbindung mit entsprechender Kanalisierung des Verkehrs. Aus diesen Gründen ist mit einer bedeutenden Störungsanfälligkeit für den Busbetrieb zu rechnen. Dies beeinträchtigt die Zuverlässigkeit insbesondere für die Gewährleistung der Zugsverbindungen. Allenfalls werden Ausbauten der Strasseninfrastruktur notwendig. Bei Anlässen auf der Schützenmatt mit Verkehrssperren wird eine Umleitungsrouten notwendig.

Zusätzlich zur Linie 3 würden auch die Linien 501, 505, 511, und 512 durch die „verkehrsfreie“ Mühlegasse/Baselstrasse fahren. Dies verstärkt die Nutzungskonflikte in diesem Bereich.

Insgesamt weist diese Linienführungsvariante derart massive Probleme auf, dass sie aus Sicht des Busbetriebs und der Attraktivität für die Fahrgäste als nicht tolerierbar beurteilt werden muss.

### **Linienführung auf der Kantonsstrassenachse**

Die Variante führt den Bus peripher über die Kantonsstrasse. Einer verbesserten Erschliessung des Schöngrundquartiers steht eine massiv schlechtere Erschliessungsqualität der Innen- und Altstadt gegenüber, was eine schlechtere Erreichbarkeit vieler wichtiger Einrichtungen zur Folge hat. Mit der rechtsgültigen Planung der Umgestaltungsmassnahmen für die Kantonsstrasse ist eine Haltestelle im Bereich Ringstrasse - Handelshof – Froburgstrasse nicht möglich. Der Umsteigepunkt Handelshof kann somit nicht sichergestellt werden.

Die Haltestellen auf der Solothurnerstrasse würden entfallen. Eine Anbindung zum Bahnhof Olten Hammer wäre nicht mehr gegeben.

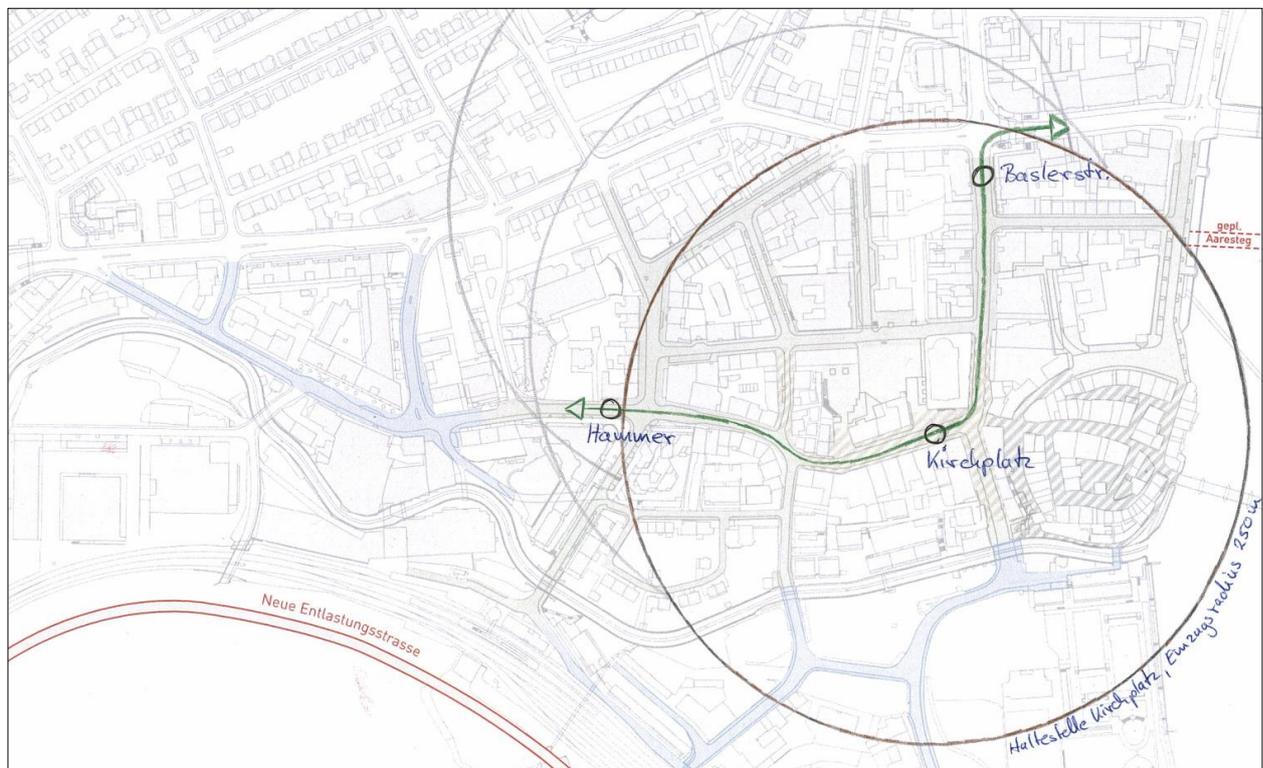
Auch eine Teilverlegung von Linien auf die Kantonsstrassenachse führt nicht zu einer befriedigenden Lösung, da die Nachteile bestehen bleiben und die Bedienungsqualität der betroffenen Haltestellen sinkt.

## 6. Übersicht und Szenarien für weiterverfolgte Varianten

Die nachfolgende Tabelle zeigt, welche Szenarien für die drei weiterverfolgten Varianten denkbar sind.

Szenarien	Führung Kirchgasse	Führung Konradstrasse	Führung Ringstrasse / Capitol
A	definitiv ab 2013	Ausweichroute	
B		definitiv ab 2012/13	
C			definitiv ab 2013
D	Übergangslösung		definitiv, nach UM (ca. 2016)
E		Übergangslösung	definitiv, nach UM (ca. 2016)

## 7. Beurteilung Variante Kirchgasse (Variante Grün)



Die Linien 1, 505, 511 und 512 verkehren mit insg. je ca. 100 Bussen pro Tag in beide Fahrrichtungen. In den Spitzenstunden wird die Kirchgasse heute mit insg. 14 Bussen, d.h. im Schnitt alle 4 1/4 Minuten durchfahren. Im Verbund mit der angestrebten neuen Platzgestaltung würde das Verkehrsaufkommen zur Sicherheitsfrage. Um dem zu begegnen, müsste die heutige verkehrsorientierte Gestaltung und Zonierung mit abgesetzter Fahrbahn weitgehend übernommen werden. Die Nutzungsmöglichkeiten in der Platzmitte wären eingeschränkt resp. müssten auf das heutige Ausnahmeregime beschränkt werden.

Die Nutzungskonflikte zwischen Bus und übriger Nutzung würden gegenüber heute dennoch ansteigen. Dies ist bedingt durch die Funktion als „verkehrsfreier“ Bereich mit Hauptfunktion für den Langsamverkehr und der darauf abgestimmten „Deregulierung“ des Strassen- bzw. Platzraumes. Die Häufigkeit des Ausweichregimes über die Konradstrasse würde zunehmen. Dies würde zu einer unsteten, bezüglich Orientierung der Fahrgäste ungünstigen Gesamtsituation führen. Auf der Umleitungsrouten würden höherwertige Haltestellen erforderlich. Es entstünde eine „Sowohl-als-auch-Situation“ mit Beeinträchtigungen für die Kirchgasse *und* für die Konradstrasse.

Auf der inneren Baslerstrasse Süd würden die Linien 1, 505, 511, 512 und 3 gebündelt verkehren. Der Übergang zwischen Altstadt und Innenstadt würde – verglichen mit der vom Parlament beschlossenen Lösung – zur unübersichtlichen Manövrierfläche für den Bus- und Langsamverkehr herabgestuft.

Für die Dauer der Bauarbeiten in der Kirchgasse und auf dem Kirchplatz kann der Busverkehr nicht durch die Kirchgasse verkehren, weil die Beeinträchtigungen für die Bauabläufe (komplizierte Leitungsarbeiten im Herz der Innenstadt), das betroffene Gewerbe und den Langsamverkehr zu gross wären. Für die sieben Monate dauernde Bauzeit wird ein angemessenes Provisorium über eine andere Route unausweichlich.

Bereits heute müssen bei der Umleitung durch die Konradstrasse regelmässig 10 Parkplätze am Ostende gesperrt werden. Weil die Kirchgasse mit Eröffnung der ERO als Parallelroute für den motorisierten Individualverkehr (MIV) entfällt, soll die östliche Konradstrasse ab 2013 in beide Richtungen für den MIV freigegeben werden. Die heutige Parkplatzsituation am Ostende der Konradstrasse lässt das nicht zu. Die vorgesehene Aufhebung der östlichen 10 Parkplätze ist allein darum, also unabhängig von der Buslinienführung notwendig.

Die Führung über die Kirchgasse ist die vom Kanton und von der BOGG aus betrieblicher Sicht bevorzugte Linienführung. Die gestreckten Kurvenverläufe und die Sperrung der Kirchgasse für den Autoverkehr, d.h. die mögliche Entflechtung davon wären günstig für den Fahrgastkomfort und die Fahrplanstabilität.

Eine gesplittete Führung über die Kirchgasse und Konradstrasse (Fahrtrichtung Wangen über die Konradstrasse, Bahnhof via Kirchgasse) ist machbar. Die Einschränkung der Nutzungen auf der Kirchgasse durch den Einrichtungsverkehr sind im Wesentlichen dieselben wie durch den Gegenrichtungsverkehr, nur das Mass der Belastung und Nutzungskonflikte ist verschieden. Die Nachteile des einseitigen Busverkehrs für die Nutzung der Kirchgasse überwiegen die Vorteile eines Einrichtungsverkehrs in der Konradstrasse bei Weitem.

Für die mögliche Situierung der Haltestellen muss die Linienführung der Linie 3 und die zukünftige Anbindung von Olten SüdWest mit einbezogen werden. Randbedingungen sind:

- Im nördlichen Kopfbereich der Mühlegasse ist eine Haltestelle (Linie 3) in Fahrtrichtung Norden nicht zu empfehlen, da an dieser Stelle das Gefälle stark ist und das Anfahren erhöhte Lärmemissionen zur Folge hat und zudem im Winter zu kritischen Situationen führen kann.
- Eine Haltestelle sollte von allen daran vorbeifahrenden Linien angefahren werden. Sonst ist das Haltestellenkonzept für Fahrgäste nicht verständlich.

Als mögliche Haltestellenanordnung ergeben sich die unten dargestellten Konstellationen. Andere Kombinationen können ausgeschlossen werden. Bei den Haltestellen, die von allen Linien (inkl. Linie 3) angefahren werden stellt sich die Frage, ob bei einer Taktverdichtung und/oder der zusätzlichen Linie Olten SüdWest (OSW) Doppelhaltestellen noch ausreichen.



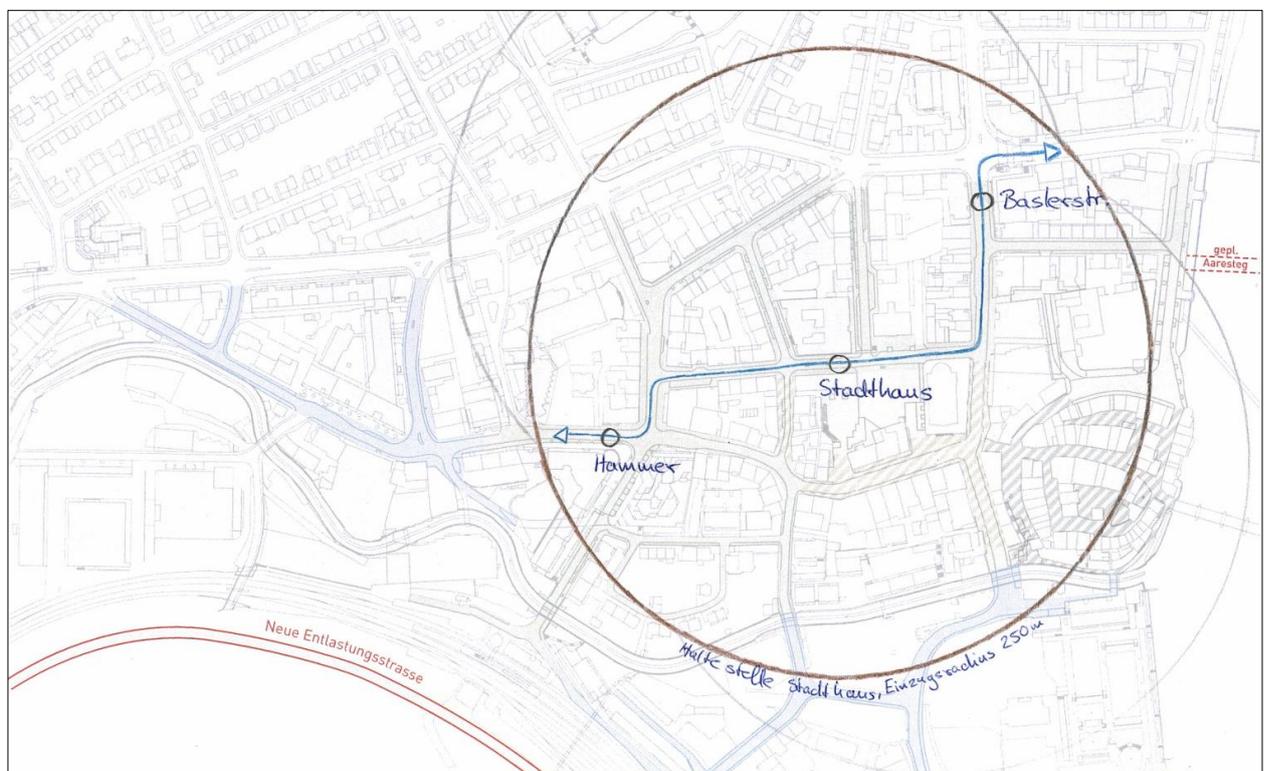
Abb: Mögliche Anordnung der Haltestellen, Linienführung Kirchgasse

Mit der Sanierung der Kirchgasse und inneren Baslerstrasse wird ein definitiver Zustand gebaut. Beim Szenario D (siehe oben) entstünde auf dem neuerstellten Platz ein über Jahre dauerndes Provisorium. Bei den Varianten Grün 2 und 3 entstünde während der Übergangszeit eine unbefriedigende Situation, indem die Haltestellen nur für die Linien 3 und OSW ausgelegt, aber auf unbestimmte Zeit von fünf Linien angefahren würden.

Durch die Tatsache, dass die Umleitungen über die Konradstrasse zunehmen werden, wäre sozusagen ein *Provisorium Konradstrasse vom Provisorium Kirchgasse* notwendig.

Aus diesen Gründen ist das Szenario D nicht zu empfehlen.

## 8. Beurteilung Variante Konradstrasse (Variante Blau)



Während der Bauzeit in der Kirchgasse kann der Busverkehr provisorisch in die Konradstrasse verlegt werden. Mit dem Projekt für Baustein A.1 soll der provisorische Zustand mit der Sanierung der Konradstrasse (separates, späteres Vorhaben) in einen definitiven Zustand übergehen. Das dient der Ökonomie der Mittel. Bereits für die Dauer der Bauzeit kann ein gut ausgebautes Provisorium in Betrieb genommen werden.

Die Führung über die Konradstrasse als definitive Lösung weist bezüglich Zentralität sehr gute Voraussetzungen auf.

Verglichen mit der Variante Kirchgasse sind mehr Richtungswechsel notwendig. Die Befahrbarkeit ist durch die abrupten Richtungswechsel nicht optimal, jedoch vertretbar und über Fahrversuche mit Gelenkbussen verifiziert.

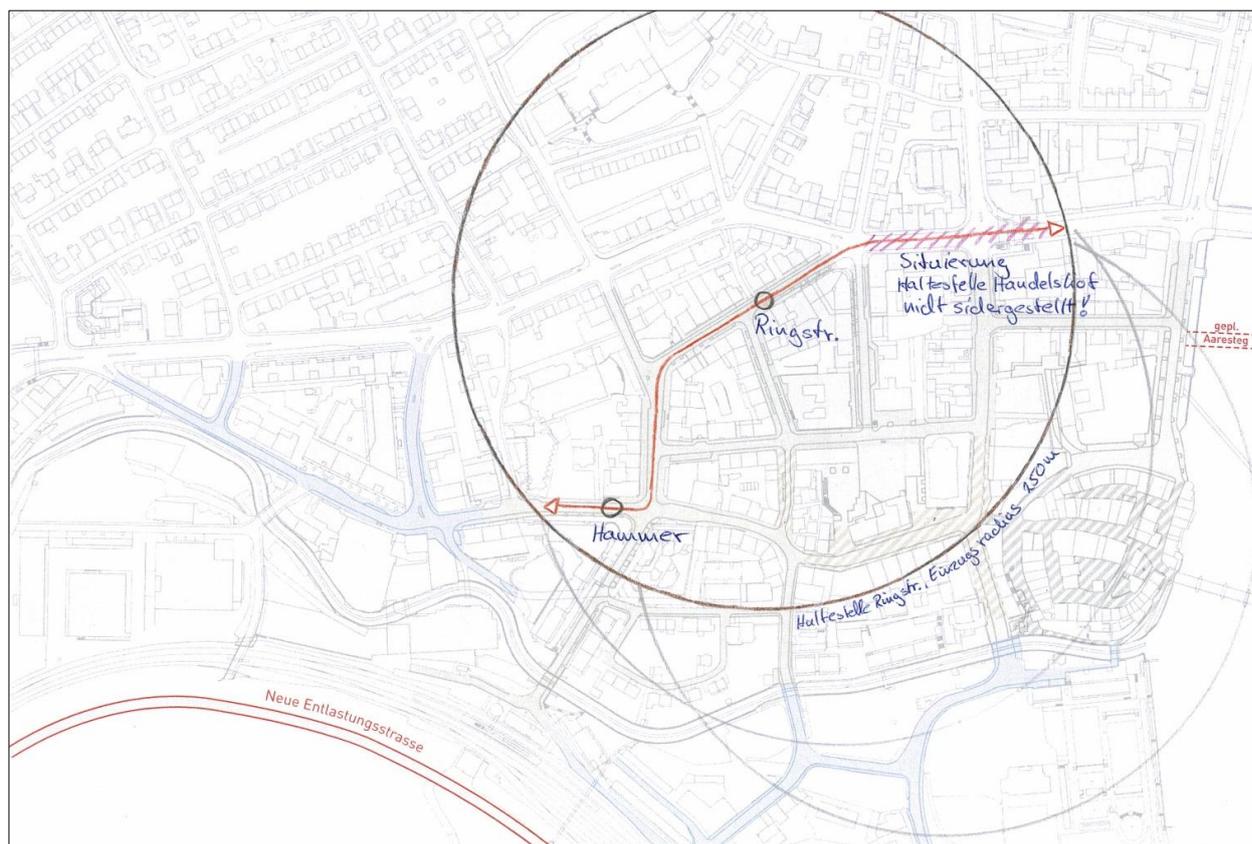
Die in der Vorlage an das Parlament ausgearbeitete Route über die Konradstrasse wurde in Abstimmung mit dem Kanton und in enger Zusammenarbeit mit BOGG erarbeitet. Die Führung

über die Konradstrasse ist vom Kanton und von der BOGG aus betrieblicher Sicht eine akzeptable dauerhafte Alternative zur heutigen Linienführung. Die Route kann gemäss BOGG gemessen an der heutigen Situation ohne Einschränkungen für den Fahrgast bedient werden. Aufgrund von fahrgeometrischen Eigenschaften, die in Fahrversuchen verifiziert wurden, ist vorgesehen, dass am Ostende der Konradstrasse 10 Parkplätze und am Westende 5 Parkplätze aufgehoben werden. Bereits heute müssen bei der Umleitung durch die Konradstrasse jeweils 10 Parkplätze am Ostende gesperrt werden. Dies würde bei einer höheren Nutzungsintensität auf der Kirchgasse häufiger vorkommen. Die östliche Konradstrasse soll zudem ab 2013 in beide Richtungen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) freigegeben werden. Auch dies erfordert die Aufhebung der 10 Parkplätze am Ostende der Konradstrasse. Am Westende müssen für die heute seltenen Ausnahmeregelungen keine Parkplätze gesperrt werden. Für eine dauerhafte Lösung wird aus betrieblichen Gründen die Aufhebung von fünf Parkplätzen als notwendig beurteilt, um den Bussen im Knotenbereich Konradstrasse / Ringstrasse das Kreuzen Bus / Bus und Bus / LW zu ermöglichen.

Die Haltestellenlage in der Konradstrasse ergibt sich aufgrund der städtebaulichen, nutzungsbezogenen und verkehrlichen Aspekte eindeutig im Bereich des Stadthauses. Aus Platzgründen ist von einer Ausgestaltung von Busbuchten abzusehen, auch mit Rücksicht auf die ansässigen Gastronomiebetriebe. Zusätzliche Massnahmen sollen das Überholen von haltenden Bussen durch Autos unterbinden. Dem Veloverkehr wird das Überholen von haltenden Bussen ermöglicht.

Die Konradstrasse ist aufgrund ihres Sanierungsbedarfs als ein nächster Baustein im Rahmen der Strategie Innenstadt vorgesehen. Getreu dieser Strategie wird die Sanierung wiederum als Anlass für die gestalterische Aufwertung der Konradstrasse genutzt. Zu diesem Zeitpunkt werden auch die Bushaltestellen definitiv ausgebaut. Gemäss aktuellem Planungsstand ist mit der Umsetzung ab 2015 zu rechnen.

## 9. Beurteilung Variante Ringstrasse (Variante Rot)



Die Linienführung über die Ringstrasse kann gegebenenfalls erst nach der Umsetzung der Umgestaltungsmassnahmen auf der Kantonsachse erwogen werden, also voraussichtlich auf Fahrplanwechsel Dez. 2015.

Die Zentralität und damit die Erschliessungsqualität dieser Variante sind für die Innenstadt vergleichsweise schlechter als bei den Varianten über Kirchgasse und Konradstrasse. Einer Verbesserung der Anbindungsqualität für das Schöngrundquartier steht vor allem eine deutlich verschlechterte Anbindungsqualität nach Westen (Wangen) für die Altstadt und Teile der Innenstadt gegenüber (siehe oben stehende Abbildung). In Richtung Bahnhof wird für diese Bereiche die Taktichte herabgesetzt, da nur noch die Linie 3 und zukünftig die Linie OSW als Anbindung verbleiben.

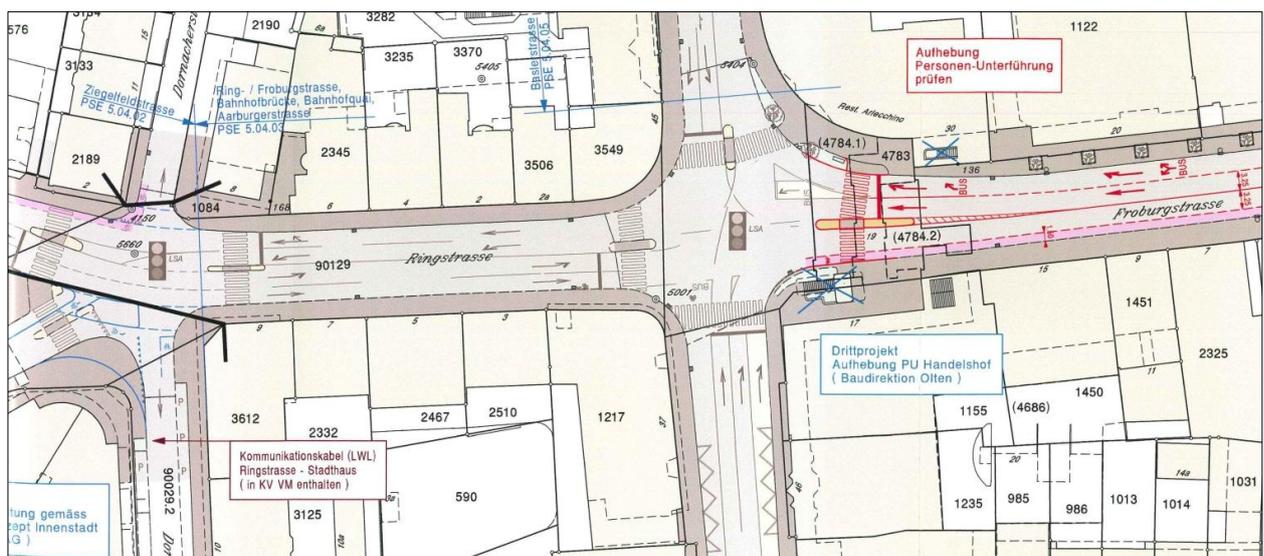
Die Beeinträchtigung der Kirchgasse und der Konradstrasse wird vermieden, allerdings zulasten der zusätzlichen Beeinträchtigung auf der Ringstrasse.

Für die Ringstrasse im Innenstadtbereich besteht die Absicht, den MIV zu reduzieren und sie verstärkt als Achse für den Langsamverkehr (Olten) zu etablieren. Die Verkehrsführung am Knoten Capital ist darum Gegenstand von Abklärungen. Die Buslinienführung über die Ringstrasse würde diesbezüglich neue Randbedingungen schaffen.

Die Führung über die Ringstrasse stellt für die BOGG aus betrieblicher Sicht keine optimale Linienführung dar. Demnach würde die Route gemessen an der heutigen Situation zu Einschränkungen für den Fahrgast führen.

Eine gesplittete Führung mit der Fahrtrichtung Bahnhof über die Kirchgasse oder Konradstrasse ist gemessen an den Erschliessungsgrundsätzen vergleichsweise schlechter (örtlich getrennte Haltestellen, höheres Potential Nutzungskonflikte Kirchgasse bleibt u.U. bestehen). Dies wird auch vom Kanton und der BOGG nicht unterstützt.

Die heutige, aber auch die zukünftig erwartete Verkehrsbelastung auf der Kantonsstrasse erfordern aus verkehrsplanerischer Sicht Bushaldebuchten im Bereich der Handelshofkreuzung. Mit der bestehenden Planung UM auf der Kantonsstrasse können keine Haltestellen mit Busbuchten im Bereich Handelshof angeordnet werden (vergleiche dazu auch unten abgebildeten gültigen Erschliessungsplan). Durch Fahrbahnhaltestellen würde der restliche Verkehr beeinträchtigt werden.



Somit kann die Variante Ringstrasse im heutigen Zeitpunkt nicht als gesichert betrachtet werden. Das Szenario C (siehe oben) ist auszuschliessen.

Durch die Situierung von Haltestellen im erweiterten Bereich des Restaurants Ochsen ist eine negative Beeinflussung des restlichen Verkehrs direkt vor der LSA wahrscheinlich. Die in der Motion postulierte deutliche Abnahme des Verkehrs auf der Ringstrasse muss, zumindest auf Seite Innenstadt in Frage gestellt werden, da die Verbindung Mühlegasse-Baslerstrasse als Parallelroute entfällt. Unabhängig von der genauen Lage und Ausgestaltung der Haltestellen (Fahrbahn / Bucht) wäre eine Aufhebung von Parkplätzen in diesen Bereichen sehr wahrscheinlich.

## **10. Schlussbetrachtung**

Aus den dargelegten verkehrsplanerischen Beurteilungen sind die Szenarien C und D auszuschliessen. Gegen das Szenario C spricht vor allem, dass kurzfristig keine Haltestellen im Bereich der Handelshofkreuzung platziert werden können. Beim Szenario D entstünde ein jahrelanges Provisorium auf der neu gebauten Kirchgasse, das mit häufigen Umleitungen über die Ausweichroute Konradstrasse zusätzlich qualitativ herabgestuft würde.

Aus verkehrsplanerischer Sicht können zum gegenwärtigen Zeitpunkt nur Szenario A (Kirchgasse) und B (Konradstrasse) als gesichert angesehen werden. Für den Kanton und die BOGG stehen diese beiden Szenarien aus betrieblicher Sicht im Vordergrund.

Das Szenario E (Ringstrasse mittelfristig) weist klare Nachteile für die Erschliessungsqualität der Innenstadt und Altstadt auf. Problematisch ist die fehlende Möglichkeit zur Platzierung der Haltestellen beim Handelshof (wichtige Umsteigebeziehung). Weiter werden Abhängigkeiten und Randbedingungen bezüglich Verkehrsführung und Verkehrsqualität im Übergangsbereich Kantonsstrasse / Innenstadt geschaffen.

Mit der Führung der Buslinien durch die Kirchgasse würde ein wesentlicher Teil der Flanier- und Aufenthaltsqualitäten sowie der Nutzungsmöglichkeiten zunichte gemacht. Sowohl bei einer vollständigen Führung durch die Kirchgasse (mit Ausweichroute Konradstrasse während Anlässen und Märkten) wie auch eine gesplittete Führung über Kirchgasse und Konradstrasse bringen für die autobefahrende Konradstrasse relativ geringfügige Vorteile, verglichen mit den erheblichen Einschränkungen für die Kirchgasse. Eine Führung über den neu gestalteten, „verkehrsbefreiten“ Stadtplatz wäre „weder Fisch noch Vogel“ mit gestalterischen und funktionalen Einschränkungen für beide Seiten – die Kirchgasse und Konradstrasse.

Die Linienführung Konradstrasse erweist sich als eine taugliche, letztlich als die einzig praktikable Lösung.

## **Impressum**

Herausgeber:  
Stadtrat Olten

Bericht:  
Lorenz Schmid, Leiter Stadtplanung  
Eva Gerber, Leiterin Stadtentwicklung  
Markus Reichenbach, Kontextplan  
Christian Müller, Kontextplan  
Toni Weber, w+s Landschaftsarchitekten

### **Stellungnahmen:**

Die Planungsarbeiten für die Buslinienführung sind in Zusammenarbeit mit Dr. Ludwig Dünbier, Abteilungsleiter Öffentlicher Verkehr im Amt für Verkehr und Tiefbau und mit Markus Hofer, Busbetrieb Olten Gösgen Gäu AG entstanden. Die verkehrsplanerische Beurteilung wurde von beiden Seiten für korrekt befunden. Das AVT als Planungsorgan, das Kantonsparlament als Entscheidbehörde über Fahrplan und OeV-Finanzierung sowie die Betreiberin BOGG müssen den Variantenentscheid letztlich mittragen können.

Olten, 16. Mai 2012