

AUSZUG AUS DEM PROTOKOLL DES STADTRATES VON OLTEN

vom 11. Mai 2020

Interpellation Christian Ginsig & Raphael Schär-Sommer zur Velounterführung beim Bahnhof Olten/Beantwortung

Am 23. Januar 2020 hat die Fraktion Grüne Olten folgenden Vorstoss eingereicht:

«Eine geeignete Stadtteilverbindung für Velofahrer*innen ist schon lange gewünscht und scheiterte in der Vergangenheit u.a. an der Winkelunterführung. Eine solche Verbindung der linken und rechten Gleisseite ist jedoch von grosser Wichtigkeit für ein gutes und sicheres Velonetzwerk in der Stadt Olten. Im Zuge der Auflage für den neuen Bahnhofplatz sowie im Mobilitätsplan wurde eine Lösung beim Bahnhof ins Spiel gebracht. Wir haben dazu folgende Fragen:

- Im Mobilitätsplan wird als Massnahme VV-5 eine Velounterführung beim Bahnhof Olten vorgeschlagen. Welche Streckenführung wurde dabei angedacht?
- Wurde der alte Posttunnel als mögliche Lösung in Betracht gezogen?
- In welchem Zeitraum ist die ursprüngliche und im Mobilitätsplan definierte Realisierung vorgesehen?
- Sind die SBB und mögliche andere Grundstückeigentümer entlang des Tunnels über das Interesse an einem Velotunnel informiert?
- Sind die Grundeigentümer des alten Posttunnels bereit, diesen für eine mögliche Umnutzung abzutreten?
- Eignet sich der Tunnel als Velotunnel hinsichtlich der Breite und Höhe sowie weiteren Eigenschaften?
- Ist das Projekt Neuer Bahnhofplatz mit einer Verbindung zu diesem Posttunnel kompatibel? Falls nein, was muss angepasst werden?
- Wie beurteilt die Stadt Olten die Realisierung des möglichen Velotunnels als sichere innerstädtische Veloverbindung?
- Sind von Seiten der Stadt Olten weitere konkrete Massnahmen geplant, um die bestehenden Veloverbindungen zwischen rechter und linker Stadtseite für Velofahrende zu verbessern?»

* * *

Im Namen des Stadtrates beantwortet Baudirektor Thomas Marbet den Vorstoss wie folgt:

Die topographische Lage Oltens bringt es mit sich, dass sich die Verkehrsachsen (Strasse und Eisenbahn) und Gewässer (Aare) entlang desselben Strangs entwickelt haben. Entsprechend entwickelte sich die linke- bzw. rechte Aareseite. Jegliche Verbindungen zwischen den Stadtseiten stellen für Olten seit Jahren eine grosse Herausforderung dar. Entsprechend werden die Fuss- und Veloverbindungen zwischen den Stadthälften von Teilen der Bevölkerung als ungenügend beurteilt. Für die Engpassbeseitigung müssten mehrere Bauvorhaben realisiert werden. Solche Bauten sind teuer und nur schrittweise und langfristig finanzierbar. Der Posttunnel bietet sich auf den ersten Blick als scheinbar einfache, kostengünstige und schnelle Möglichkeit an.

Die Abklärungen im Austausch mit den Verantwortlichen der SBB und eine Begehung am 24. Februar 2020 haben ergeben, dass der Posttunnel ohne bauliche Massnahmen den

Sicherheitsanforderungen einer Velounterführung nicht entsprechen kann. Trotz eines aufwändigen Ausbaus – es müsste u.a. ein 50 m langer Verbindungstunnel und Auffahrten erstellt werden – würde ein Ort entstehen, der gerade den unsicheren Verteilnehmenden, welche von einer sicheren Alternative zur Unterführungsstrasse profitieren müssten, wenig bringt. Er liegt zudem als mögliche Stadtteilverbindung mit Blick auf die gesamte rechte Aareseite nicht optimal. Es kommt hinzu, dass sich der Posttunnel im Eigentum der SBB befindet und für die Umnutzung als Veloquerung voraussichtlich nicht zur Verfügung steht; die SBB benötigen den Tunnel für die Bahnhofslogistik.

Frage 1: Im Mobilitätsplan wird als Massnahme VV-5 eine Velounterführung beim Bahnhof Olten vorgeschlagen. Welche Streckenführung wurde dabei angedacht?

Im Mobilitätsplan sind die Schwachstellen im Fuss- und Radwegnetz bezeichnet. Ihre Behebung ist für die Attraktivität und den Ausbau des Radverkehrs zentral. Nötig wären gemäss diesem Konzept eine Stadtteilverbindung zwischen dem Hardfeld und der Innenstadt, eine Lösung für den Winkel und, mit der Nutzungsentwicklung im Bifang, eine weitere Gleisquerung auf Höhe des Gäubahnstegs. Die Kosten liegen dafür durchwegs im zweistelligen Millionenbereich, die Schwachstellenbehebung ist darum nur langfristig finanzierbar. Im Agglomerationsprogramm AareLand ist geplant, die Martin Disteli-Strasse als Velovorzugsroute auszubauen. Eine Gleisunterführung wäre die logische Verknüpfung mit dem Neuen Bahnhof Olten (nbo) und der weiteren Attraktivierung des rechten Aareufers.

Frage 2: Wurde der alte Posttunnel als mögliche Lösung in Betracht gezogen?

Ja, diese Variante wurde geprüft.

Alternativ dazu kann der Ausbau der Martin Disteli-Unterführung für den Bau einer Radverbindung genutzt werden, als Teilprojekt der Stadt und des Kantons im Rahmen des Aggloprogramms, vergleichbar der «Rampe 21» in Winterthur ist mit Kosten in der Höhe von 30 Mio. CHF zu rechnen. Der Ausbau der Martin Disteli-Unterführung ist mittelfristig geplant (Z2), im ersten Schritt soll die Hardegg-Unterführung für den Fussverkehr ausgebaut werden.

Eine weitere Gelegenheit wird in der fernerer Zukunft der Bau einer dritten Gleisquerung auf Höhe des Areals Bahnhof Nord bieten, wo die Verkehrsnachfrage allerdings geringer und das Kosten-Nutzen-Verhältnis insofern schlechter sein wird.

Frage 3: In welchem Zeitraum ist die ursprüngliche und im Mobilitätsplan definierte Realisierung vorgesehen?

Es sind langfristige Vorhaben, keine Massnahmen. In der Ortsplanung können Trasseesicherungen vorgenommen, Prioritäten gesetzt und Projekte initiiert werden.

Frage 4: Sind die SBB und mögliche andere Grundstückeigentümer entlang des Tunnels über das Interesse an einem Velotunnel informiert?

Die Option war in allen Projektphasen des Projektes «Neuer Bahnhof Olten» (nbo) auf dem Tisch und die Aufwärtskompatibilität ist gewährleistet.

Frage 5: Sind die Grundeigentümer des alten Posttunnels bereit, diesen für eine mögliche Umnutzung abzutreten?

Der Posttunnel ist im Eigentum der SBB. Er wird heute als Verbindungstunnel und Lagerfläche genutzt. Die Bahnhof-Logistik der SBB Immobilien, umfassend die Lieferungen des Gewerbes in den Unterführungen und auf der Insel sowie die Ver- und Entsorgung des Bahnhofs (Abfälle etc.), erfolgen heute via Bahnhofplatz nördlich Hardegg. Mit der

Realisation nbo und dem Ausbau der Hardegg-Unterführung, welche nach neustem Kenntnisstand zeitnah nach nbo realisiert werden soll, muss die Logistik der SBB Immobilien umorganisiert werden. Im Rahmen einer laufenden Studie hat die SBB verschiedene Lösungen untersucht, unter anderem auch das Element einer Längsverbindung zwischen den PUs im Bereich der Insel. Eine Lösung mit zwei Andockstellen, eine in bisheriger Lage auf dem Bahnhofplatz, eine zweite durch Umbau des Posttunnels für die Logistik, mit Anlieferstelle im SBB-Areal an der südlichen Tannwaldstrasse, ist gemäss aktuellem Stand die voraussichtliche Lösung. Eine Umnutzung als Radverbindung würde damit entfallen. Der Dialog wird aber fortgesetzt.

Frage 6: Eignet sich der Tunnel als Velotunnel hinsichtlich der Breite und Höhe sowie weiteren Eigenschaften?

Der Tunnel misst 4.50 m lichte Breite und 2.70 m Höhe. Die Durchbindung vom Aaresteg via Velostation zum Posttunnel und ein Anschluss des Posttunnels an der Tannwaldstrasse wäre technisch möglich. Zwischen der Velostation und dem Posttunnel müsste aber ein 50 m langer, unter der Bahnhofstrasse und teils unter dem Gleisfeld verlaufender Anschlusstunnel erstellt werden. Der Anschluss an die Tannwaldstrasse könnte als Rampe gebaut werden, anstelle der perronseitigen Zweirandstandplätze auf dem SBB-Areal. Die Veloverbindung würde auf einer Länge von total 170 m (gemessen von der Velostation bis zur Rampe Tannwaldstrasse) unterirdisch verlaufen.

4.50 m Breite und 2.70 m Höhe wären grundsätzlich ein komfortables Mass für den Fuss- und Radverkehr auf freiem Feld. Bei unterirdischen Verbindungen und mit zunehmender Länge steigen die geometrischen und räumlichen Anforderungen zur Gewährleistung der subjektiven und objektiven Sicherheit. Gemäss der einschlägigen Norm SN 640 246a *Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr / Unterführungen* sind Velounterführungen generell ungeeignet, wenn die definierten Sicherheitskriterien nicht erreicht sind. So sind ab 25 m Länge 6 m Breite, bei Richtungsänderungen zusätzlich 0.5 m und eine lichte Höhe von mind. 3.5 m notwendig. Kritisch sind auch das fehlende Tageslicht und die fehlende Möglichkeit, Lichtöffnungen in dieses enge Gleis- und Perronfeld einzubauen. Ungeeignet sind auch die scharfen Richtungswechsel und die fehlenden Durchsichten in beide Fahrtrichtungen.

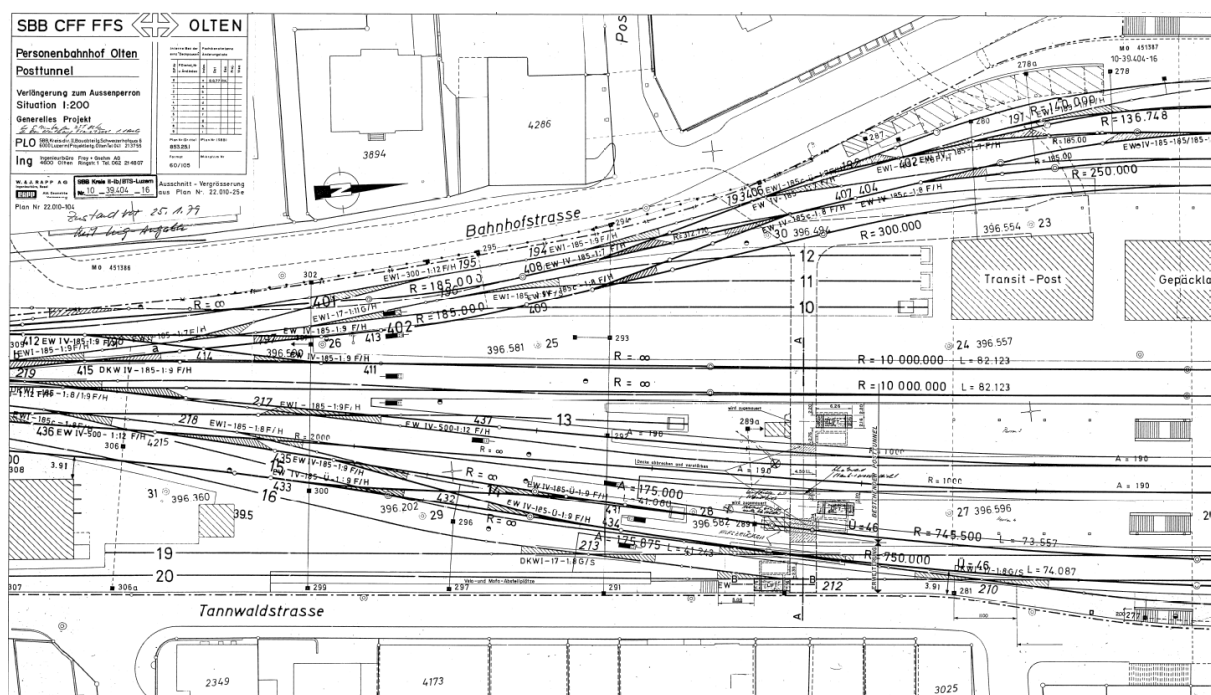


Abb: Lage des Posttunnels unter dem Gleisfeld und unter der Bahnhofstrasse

Frage 7: Ist das Projekt Neuer Bahnhofplatz mit einer Verbindung zu diesem Posttunnel kompatibel? Falls nein, was muss angepasst werden?

Der Aaresteg und die Velostation sind aufwärtskompatibel. Für einen Anschluss an den Posttunnel müsste der Grundriss der Velostation geringfügig angepasst werden. Zwischen Velostation und Posttunnel müsste ein 50 m langer, unter der Bahnhofstrasse verlaufender und Gleis 1-4 querender Verbindungstunnel erstellt werden.



Abb: Schema Verbindung Aaresteg – Velostation – Posttunnel

Frage 8: Wie beurteilt die Stadt Olten die Realisierung des möglichen Velotunnels als sichere innerstädtische Veloverbindung?

Die geometrischen und räumlichen Anforderungen an die Sicherheit in einer Velounterführung sind nicht erfüllt und könnten selbst mit grossem baulichem Aufwand des Posttunnels nicht bewerkstelligt werden. Der Posttunnel ist als Stadtverbindung nicht geeignet. Er liegt zudem im Eigentum der SBB und steht voraussichtlich nicht zur Verfügung.

Frage 9: Sind von Seiten der Stadt Olten weitere konkrete Massnahmen geplant, um die bestehenden Veloverbindungen zwischen rechter und linker Stadtseite für Velofahrende zu verbessern?

Die Fuss- und Radwegnetzplanung und die Umsetzung des Mobilitätsplans sind Themen der kommenden Ortsplanung. Dabei wird der Stadtrat sein Augenmerk insbesondere auch auf die derzeit nicht optimalen Stadtteilverbindungen richten.

Stadtkanzlei Olten
Der Stadtschreiber:
D. V.