

AUSZUG AUS DEM PROTOKOLL DES STADTRATES VON OLTEN

Vom 30. November 2020

Motion betr. «Sicherer Bahnhofzugang aus dem Schöngrundquartier», Beantwortung

Die Fraktion Grüne Olten hat zuhanden der Parlamentssitzungen vom 24. September 2020 eine Motion mit folgendem Wortlaut eingereicht:

*«Der Stadtrat wird beauftragt, die notwendigen Massnahmen umzusetzen, beziehungsweise beim Kanton dafür vorstellig zu werden, damit die Anbindung des Schöngrundquartiers an den Bahnhof bzw. den Aareraum soweit verbessert wird, dass der Veloverkehr gefahrlos, schnell und bequem vom und zum Schöngrundquartier erfolgen kann. Dafür ist die Überquerung der Baslerstrasse vom Frohheimweg zur Jurastrasse und umgekehrt durch eine Überquerspur für die Velofahrer*innen zu ergänzen.*

Begründung:

*Die City-Kreuzung ist für Velofahrer*innen gefährlich, da die Fahrspuren so eng sind, dass ein Überholen durch den Autoverkehr praktisch ausgeschlossen ist. Die vorgeschlagene Massnahme führt zu einer Erleichterung der Überquerung der Baslerstrasse und wäre dadurch eine attraktive Alternative zur Fahrt über die City-Kreuzung. Sie reduziert das Unfallrisiko deutlich und ergänzt das Oltner Velonetz um auch unerfahrene Velofahrer*innen (z.B. Kinder) gefahrenlos ans Velofahren heranzuführen.*

Viele Velofahrer und Velofahrerinnen benützen schon jetzt die Achse Zehnderweg - Frohheimweg - Jurastrasse, um an den Amthausquai zu kommen. Das Problem ist die Überquerung der Baslerstrasse, die nur zu Fuss über den bestehenden Zebrastreifen erfolgen kann.

*Der Überquerung der Baslerstrasse vom Frohheim zur Jurastrasse könnte praktisch ohne zusätzliche Belastung für den motorisierten Verkehr durch eine Erweiterung der bestehenden Ampelanlage realisiert werden, indem diese durch eine zweite Überquerspur für die Velofahrer*innen ergänzt wird. Dies natürlich auch für die Richtung Jurastrasse Frohheimweg.*
»

* * * * *

Stadtrat Thomas Marbet beantwortet die Motion im Namen des Stadtrates wie folgt:

Zum Formellen

Da der vorliegende Vorstoss eine Aufgabe der Verkehrsplanung in der Kompetenz der Exekutive betrifft und weil der Kanton für Planung, Bau und Unterhalt der Kantonsstrassen inkl. Knoten und Querungen zuständig ist, kann er nur als Postulat behandelt werden.

Zum Inhalt des Vorstosses

Der Handelshofknoten ist für den Radverkehr tatsächlich nicht ideal ausgestaltet. Auf den Knotenästen der Ringstrasse, Frohburgstrasse und Baslerstrasse fehlen die auf der Kantonsstrasse üblichen Radstreifen. Dies wurde bereits im Fuss- und Veloverkehrskonzept 2009 als Schwachstelle erfasst. Die Mängel wurden soweit machbar behoben, aber für separate Radstreifen fehlt weiterhin der Platz. Die Stadt und der Kanton sind schon länger im Dialog über eine Umgestaltung des Handelshofknotens, mit dem Ziel einer städtebaulichen Aufwertung und Verbesserungen für den Langsamverkehr, die Realisation ist zeitlich aber nicht prioritär. Solange die Situation am Handelshof nicht wesentlich verbessert werden kann, ist der Wunsch nach einer sicheren und komfortablen Alternative für die Fahrbeziehung Schöngrund-Bahnhof legitim.

Die konkrete Forderung, die Schaffung einer Überquerspur zwischen Frohheimweg und Jurastrasse, ist aber anspruchsvoll. Der Querschnitt besteht aus drei Fahrspuren mit doppelter Sicherheitslinie. Der Frohheimweg und die Jurastrasse stossen versetzt an die Baslerstrasse, die Bushaltestelle ist ein zusätzlicher Widerstand. Die doppelte Sicherheitslinie dient dazu, gefährliche Querungen und Linksabbiegemanöver zu verhindern, mitunter speziell auch zum Schutz von Radfahrenden aus dem Frohheimweg. Die Schaffung einer Überquerspur ist insofern ein fragwürdiges Mittel zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr.



Im Rahmen einer ersten Grobbeurteilung hat das zuständige Amt für Verkehr und Tiefbau verschiedene Aspekte thematisiert. So wird die Schaffung einer sicheren Querung zwischen Frohheimweg und Jurastrasse als wesentliche Verbesserung für den Radverkehr anerkannt. Allerdings weist die Querung der Baslerstrasse an dieser Stelle einen sehr viel höheren Stressfaktor («Level of Traffic Stress») auf als die zuführenden Quartierstrassen, weshalb eine Lösung ohne LSA allenfalls nur für geübte Velofahrende geeignet wäre.

Ein Variante wäre die Vollregelung des Knotens mit Lichtsignalanlage (LSA). Der Kanton hält fest, dass dies aus verkehrstechnischer Sicht wegen der Nähe zum Knoten Handelshof eher ungünstig wäre, vor allem der Abfluss vom Knoten Handelshof Richtung Trimbach könnte gestört werden. Steuerungsmässig müsste die Querung mit dem Knoten Handelshof koordiniert werden. Die Erstellungskosten für eine solche Anlage seien sehr hoch und das Kosten-Nutzen-Verhältnis ungünstig.

Für die Fahrbeziehungen zwischen Schöngrund, Innenstadt und Bahnhof sind verschiedene Routen möglich. Sichere Querungsmöglichkeiten bestehen zwischen Friedhofweg und Belchenstrasse, am Knoten Dornacherstrasse/Ringstrasse, mit einer LSA extra für Zweiräder, auch kann der Knoten Bleichmattstrasse/Ziegelfeldstrasse, ebenfalls mit einer LSA für

Zweiräder ausgestattet, sicher überquert werden. Zu einer guten Radverkehrsinfrastruktur gehört aber nicht allein die Sicherheit, sondern auch ein genügender Komfort und die Förderung des Radverkehrs. Der Stadtrat schlägt deshalb vor, die Betrachtung auf die Querungen im Bezugsgebiet auszuweiten. Vielleicht sind andere Verbesserungen möglich, etwa durch den Bau einer Velofurt zwischen Friedhofweg und Belchenstrasse. Aber auch die Machbarkeit im Abschnitt Frohheimweg/Jurastrasse soll vertieft werden. Für die Planung ist mit Drittkosten von min. 10'000 CHF zu rechnen.

Der Stadtrat empfiehlt dem Gemeindeparlament, das Postulat in diesem Sinne erheblich zu erklären.

Stadtkanzlei Olten
Der Stadtschreiber:

