

AUSZUG AUS DEM PROTOKOLL DES STADTRATES VON OLTEN

Vom 23. August 2021

Prot.-Nr. 223

Auftrag Christian Ginsig (Grünliberale Olten) betr. Stadtseitenverbindung Olten über einen Velotunnel beim Bahnhof Olten / Beantwortung

Am 26. Mai 2021 hat Christian Ginsig (Grünliberale Olten) folgenden Vorstoss eingereicht:

«Der Stadtrat wird beauftragt, eine zentrale und sichere Stadtseitenverbindung für Velofahrende durch einen Velotunnel beim Bahnhof mit entsprechenden Zugängen beidseits der Gleise des Bahnhofs Olten zu erarbeiten. Bei der Planung ist der bereits quer unter den Gleisen bestehende ehemalige und stillgelegte PTT-Posttunnel einzubeziehen. Dazu sind mit den Grundeigentümern die notwendigen Gespräche zur Abtretung und Umnutzung für die unterirdische Querung zu führen. Das Projekt soll «aufwärtskompatibel» aber unabhängig zum bestehenden Projekt «Neuer Bahnhofplatz Olten nbo» ausgearbeitet und dem Parlament zur Abstimmung vorgelegt werden.

Begründung:

Eine sichere und zentrale Stadtseitenverbindung für den Oltner Veloverkehr wird seit Jahren diskutiert. Obwohl mit dem Projekt «Neuer Bahnhofplatz Olten nbo» ein millionenschweres Projekt zur Aufwertung des Bahnhofzugangs erarbeitet wurde, fehlt die zentrale Komponente, eine sichere und hindernisfreie Veloverbindung zwischen den beiden Stadtseiten und den grossen Veloabstellanlagen am Bahnhof. Die Mitwirkung zum Projekt «nbo» ist abgeschlossen und eine innerstädtische Veloverbindung darin nicht berücksichtigt. Eine mögliche Umnutzung der Martin-Disteli Unterführung geschieht erst sehr langfristig und die Frage einer innerstädtischen sicheren Veloverbindung bliebe für sehr viele Jahre – über 2040 hinaus – ungelöst.

Im Rahmen der Projektplanung «nbo» wurde bereits die Dringlichkeit zur Verbreiterung einer Velozufahrt via Aaresteg erkannt. Es fehlt jedoch als letztes Element eine sichere Querung des Bahnhofs unter den Gleisen, um einerseits die beiden Abstellanlagen (Aareseite mit über 1'000 Abstellplätzen geplant und Seite Tannwald mit gegen 1'000 Plätzen bestehend) zu verbinden und gleichzeitig eine sichere und zentrale Veloverbindung beider Stadtseiten zu realisieren.

Die Lage der Stadtseitenverbindung beim Bahnhof Olten ist für Velofahrende ideal. Täglich nutzen gegen 80'000 Menschen den Bahnhof Olten als Umsteigeort. Mit dem Projekt «nbo» nimmt dessen Bedeutung in den kommenden Jahren noch zu.

Sämtliche auf der rechten Aareseite liegenden Quartiere wie Meierhof, Säli oder Wilerfeld, können über die Zufahrtsstrassen Martin-Disteli und Tannwaldstrasse ohne Ampelstopp und mit einer noch zu planenden Zufahrt und einer durchgängigen Verbindung via Velotunnel und Aaresteg die Oltner Innenstadt hindernisfrei erreichen. Im Gegenzug können Bewohner/-innen der linken Stadtseite die Kantonsschule, Fachhochschule, Berufsbildungszentren aber auch die Einkaufszentren sicher mit dem Velo ansteuern. Gleichzeitig kann mit dem Ausbau der Veloinfrastruktur das Oltner Strassennetz von unnötigen innerstädtischen Autofahrten entlastet und die Stadtseiten für Velofahrende beidseitig sicher verbunden werden.

Auch die SBB unterstützt mit verschiedensten Projekten schweizweit den Veloverkehr. Ein alter, stillgelegter und rund sechs Meter breiter PTT-Versorgungstunnel, welcher früher durch Schlepperfahrzeuge der Post für die Versorgung der Bahnpost im Bahnhof Olten genutzt wurde und unterirdisch die Gleise 2-12 quert, kann durch bauliche Massnahmen als Velotunnel umgenutzt und in die Projektplanung für einen sicheren Oltner Velotunnel zur Stadtseitenverbindung integriert werden (eine Umnutzung eines baugleichen PTT-Tunnels im Bahnhof Biel als Fussgängerunterführung zeigt die Realisierbarkeit des Oltner Posttunnels als Velotunnel.) Die entsprechenden Rampen Seite Tannwaldstrasse sind im Rahmen des Auftrags zu planen und die Anbindung aareseitig zur neuen Veloabstellanlage im Rahmen des Projekts «nbo» sicherzustellen.»

* * *

Im Namen des Stadtrates beantwortet Baudirektorin Marion Rauber den Vorstoss wie folgt:

Die Veloverbindungen zwischen den Stadthälften sind bekanntlich ungenügend. Für die Engpassbeseitigung sollten gleich mehrere Gleisunterführungen ausgebaut respektive neu erstellt werden. Solche Bauten sind teuer und nur schrittweise oder langfristig finanzierbar. Der Posttunnel erscheint als vermeintlich einfache, kostengünstige und schnelle Möglichkeit. Soeben wurde der Posttunnel im Bahnhof Biel als zusätzliche Unterführung umgebaut. Dabei handelt es sich allerdings um eine reine Fussgängerunterführung der SBB ohne Veloverkehr – die Voraussetzungen sind grundverschieden.

Der Auftrag knüpft an der Interpellation Christian Ginsig und Raphael Schär-Sommer zur Velounterführung beim Bahnhof Olten an, die am 24. September 2020 im Gemeindeparlament behandelt wurde. Im Eintreten auf den vorliegenden Vorstoss wurde die SBB als Eigentümerin um eine Stellungnahme ersucht. Das Antwortschreiben vom 12. Juli 2021 liegt der Vorlage bei.

Wie schon in der Interpellationsantwort dargelegt und von der SBB bestätigt wurde, wäre dieses Projekt trotz hohem Aufwand – es müsste u.a. ein 50 m langer Verbindungstunnel erstellt werden – nicht ohne Weiteres bewilligungsfähig. Der Posttunnel kann den Normvorgaben für eine Velounterführung nicht entsprechen. Gemäss der VSS-Norm «SN 640 246a / Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr / Unterführungen» müsste der Tunnel zwingend von aktuell 4.50 m auf minimal 6.00 m verbreitert werden. Ein solcher Eingriff käme nach Einschätzung der SBB praktisch einem Neubau gleich. Hintergrund ist der enorme technische, betriebliche und somit finanzielle Aufwand für das Bauen unter dem hochfrequentierten Gleisfeld. Aber selbst mit einem Ausbau auf 6.50 m und weiteren baulichen Massnahmen, bspw. zur Gewährleistung der Sichtweiten im Bereich der Richtungswechsel, wäre eine genügend attraktive Gestaltung sehr fraglich, weil in diesem Gleisfeld keine Öffnungen für eine Tageslichtführung eingefügt und weil der Tunnel nicht mit anderen Funktionen belebt werden könnte, was für die subjektive Sicherheit sehr wichtig wäre (vgl. Referenzbild Winterthur unten).

Wie auch bereits in der Interpellationsbeantwortung ausgeführt wurde, steht der im Eigentum der SBB befindliche Posttunnel für eine Umnutzung als Veloverbindung nicht zur Disposition, weil er aktuell und eventuell längerfristig für die Bahnhofslogistik benötigt wird. Die Aufnahme von Planungs- und Projektierungsarbeiten für einen Ausbau als Veloverbindung wäre mit hohen Kosten verbunden und macht unter diesen Vorzeichen keinen Sinn.

Die Planung einer Veloverbindung aus Anlass des zukünftigen Ausbaus der Martin Disteli-Unterführung erscheint der sinnvollere Weg. Mit diesem Vorgehen – quasi im Schatten eines SBB Grossprojektes – können wesentliche Synergien genutzt und Kosten reduziert werden. Eine Lösung in Kombination mit der Martin Disteli-Unterführung könnte auch wesentlich attraktiver gestaltet werden.

Als Referenzbeispiel dient die Veloquerung Nord im Projekt «Rampe 21» der Stadt Winterthur. Die hohen Kosten von 32.60 Mio. Franken (Bruttokosten inkl. MwSt. für den Projektteil Veloquerung) zeigen die Dimension eines solchen Projekts. Der Ausbauschnitt Martin Disteli-Unterführung folgt gemäss den Vorstellungen der SBB als späterer Ausbauschnitt nach dem Ausbau der Hardegg-Unterführung und der Perrons 1-4.

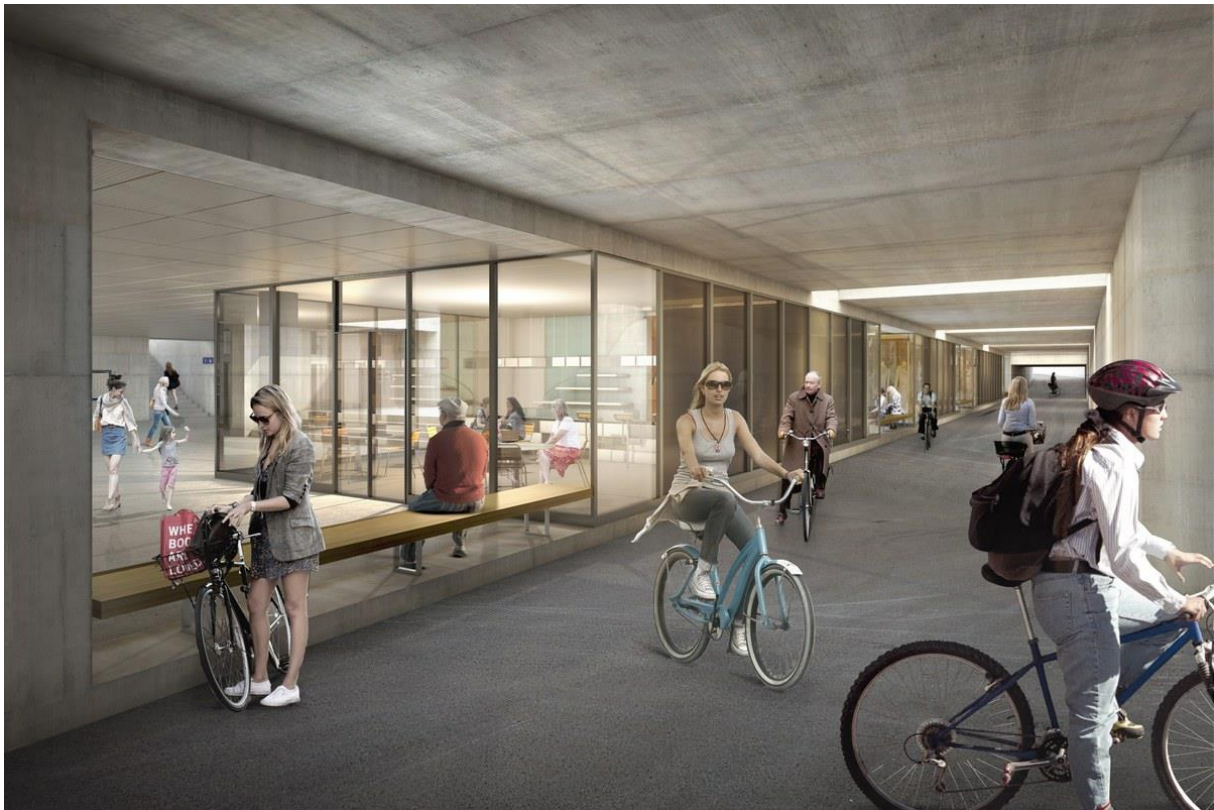


Abbildung: Visualisierung der Veloquerung im Projekt «Rampe Nord» der Stadt Winterthur

Der Stadtrat empfiehlt, die Behebung der Schwachstellen im Velonetz schrittweise anzugehen. Die Prioritäten zur Verbesserung der Stadtquerungen sind im Entwurf des räumlichen Leitbildes bezeichnet und entsprechende Massnahmen wurden auch ins Regierungsprogramm 2021-2025 aufgenommen (Massnahmen II.A bis II.D). Aus Anlass des am 27. Mai 2021 einstimmig überwiesenen Postulats «Velostadt Olten» hat die Direktion Bau im Juli 2021 ein Projekt «Masterplan Velo» zur Förderung im Programm «Fortschrittliche Städte und Gemeinden» des BfE (Bundesamt für Energie) eingegeben. Die Erarbeitung ist für 2022-2023 geplant. Der Masterplan soll als Grundlage für die Ortsplanung, für die Weiterentwicklung der Veloinfrastruktur und Förderung der Velokultur in der Stadt Olten dienen.

Infolge fehlender Umsetzbarkeit und Zweckmässigkeit empfiehlt der Stadtrat dem Gemeindeparlament, den Auftrag nicht erheblich zu erklären.

Mitteilung an:
Gemeindeparlament
Parlamentsakten
Direktion Bau, Kurt Schneider, Lorenz Schmid
Direktion Bau, Urs Kissling, René Wernli, Markus Lack
Stadtkanzlei, Andrea von Känel Briner
Kanzleiakten

Stadtkanzlei Olten
Der Stadtschreiber:

D. v. V.