

AUSZUG AUS DEM PROTOKOLL DES STADTRATES VON OLTEN

vom 12. Juni 2017

Prot.-Nr. 128

Postulat Fraktion Grüne betr. fussgängerfreundliche Kreuzung Gäustrasse/Rötzmattweg/Beantwortung

Am 26. Januar 2017 hat die Fraktion Grüne ein Postulat mit folgendem Wortlaut eingereicht:

„Der Stadtrat wird gebeten eine fussgängerfreundlichere Kreuzung Gäustrasse/Rötzmattweg zu prüfen. Namentlich sollen folgende 3 Vorschläge geprüft werden:

- 1) Durchgängige Grünphase über beide Fussgängerstreifen
- 2) Verzicht auf Rechtsabbieger während der Grünphase für Fussgänger
- 3) Vergrösserung der Wartefläche zwischen den beiden Fussgängerstreifen.

Begründung:

Unabhängig vom Ausgang der Diskussion zu einem einspurigen Rötzmatttunnel bleibt die Kreuzung über die ERO das eigentliche Hindernis für Fussgängerinnen von und nach Olten Südwest, vor allem mit Kinderwagen. Wie der Stadtrat in der Vorlage zur Stadtteilverbindung sehr detailliert aufgezeichnet hat, braucht es ein Fussgängernetz mit einer Maschengrösse von ca. 100 m. Deshalb sollte auch die Verbindung über die Kreuzung Gäustrasse/Rötzmattweg und durch den Rötzmatttunnel möglichst verbessert werden.

Durch die erste Massnahme wird die Überquerung im Allgemeinen vereinfacht und „wildes“ Überqueren wie es durch den Schneefall gut sichtbar wurde, kann vermieden werden. Die zweite Massnahme ist insbesondere für Familien mit Kleinkindern oder Kinderwagen wichtig. Diese können durch Rechtsabbieger leicht übersehen werden. Die dritte Massnahme vergrössert die Wartefläche, sofern die durchgängige Grünphase verpasst wurde.

* * *

Im Namen des Stadtrates beantwortet Stadtpräsident Martin Wey den Vorstoss wie folgt:

Frage 1: Durchgängige Grünphase über beide Fussgängerstreifen

Die Grünphase über die Gäustrasse beträgt 15 Sekunden und ist damit auf eine direkte Querung der ganzen Strassenbreite in einer Phase ausgelegt. «Normale» Passanten sind insofern nicht auf die Schutzinsel angewiesen. Die Schutzinsel zwischen den beiden Fahrrichtungen ist dennoch nötig und sinnvoll, weil die Fahrbahn mit total vier Fahrspuren eine grosse Breite aufweist (SN 640 241). Für Gehbehinderte und langsame Passanten, wie Familien mit Kleinkindern oder Kinderwagen, bietet sie Schutz und Komfort zur möglichen Querung in zwei Phasen.

Frage 2: Verzicht auf Rechtsabbieger während der Grünphase für Fussgänger

Der Fussverkehr über die Gäustrasse wird auf Anmeldung freigeschaltet. Abhängig vom Zeitpunkt der Anmeldung innerhalb der Phasenabläufe wird fallweise der aus der Rötzmattunterführung links abbiegende oder der aus dem Rötzmattweg rechts in Richtung Hausmatttunnel abbiegende Verkehr im Konflikt mit dem Fussverkehr geführt. Dieses sogenannte «bedingte Grün» ist eine gängige Methode zur Erhöhung respektive Gewährleistung der Leistungsfähigkeit von Lichtsignal-gesteuerten Knoten. Die Sichtverhältnisse am Knoten Rötzmatt sind in beiden Fällen gut. Seit dem 1.1.2013, d.h. seit Inbetriebnahme der ERO, wurden am Knoten und an den Knotenästen insgesamt sieben Verkehrsunfälle registriert, davon fünf mit reinem Sachschaden, zwei mit Leichtverletzten. Es ist kein Fussgängerunfall aufgetreten.

Der Knoten Rötzmatt weist bereits heute während der Morgen- und Abend-Spitzenstunden eine Auslastung von knapp 100% auf. Ein Verzicht auf das bedingte Grün würde eine separate, gut 20 Sekunden dauernde Phase bedeuten (15 Sek. Grün plus Schutzzeit). Die Leistungsfähigkeit des Knotens würde sinken, es käme zu vermehrten Rückstaus während der Hauptverkehrszeiten.

Frage 3: Vergrösserung der Wartefläche zwischen den beiden Fussgängerstreifen

Die leicht eiförmige Mittelinsel ist 2.00 – 2.20 m breit. Dies entspricht der VSS-Norm SN 640 075, wonach die Inselbreite *nach Möglichkeit* 2.00 m betragen soll, damit ein ausreichender Warteraum für Personen mit Kinderwagen, Fahrhilfen, Gehhilfen oder Blindenführhund gewährleistet ist. Es besteht darum kein Handlungsbedarf. Eine Verbreiterung der Schutzinsel würde eine Aufweitung des südlichen Strassenrandes mit Landerwerb und baulichen Anpassungen auf Kosten der Stadt bedingen.



Schlussfolgerungen

Für die vorgeschlagenen Sofortmassnahmen besteht kein Anlass oder Bedarf. Echte Verbesserungen der Knotenleistung und/oder der Situation für den Langsamverkehr würden grössere bauliche Eingriffe voraussetzen, beispielsweise durch Ausbau der Rötzmattunterführung zugunsten einer zusätzlichen Fahrspur und beidseitiger Führung des Fuss- und Veloverkehrs, mit Kosten in zweistelliger Millionenhöhe. Aus Kosten-/ Nutzensicht ist die Stadtteilverbindung Hammer absolut vorrangig.

Die Erschliessung des Entwicklungsgebietes ist auch Gegenstand der laufenden Masterplanung Olten SüdWest. Dabei werden auch die Anbindung an den Rötzmattweg und der Anschluss am Knoten Rötzmatt untersucht.

Gestützt auf die Ausführungen empfiehlt der Stadtrat dem Gemeindeparlament, das Postulat nicht zu überweisen.

Mitteilung an
Stadtkanzlei
Stadtplanung
Direktion Öffentliche Sicherheit
Baudirektion
Finanzverwaltung

Verteilt am 16. Juni 2017