



Sicherheit in Olten

Erhebung sicherheitsrelevanter Orte in Olten

9. August 2007

Stadt Olten, Direktion Bau

Abkürzungsverzeichnis Bestandeskatalog (Kapitel 5)

Negativkriterien

- A** dunkel, schlecht ausgeleuchtet
- B** unübersichtlich, verwinkelt
- C** unbelebt, einsam
- D** ungepflegt, verwahrlost
- E** beengte Verhältnisse
- F** fehlende Orientierung
- G** sozial heikler Raum (unangenehme Personengruppen z.B. Alkoholiker, Drogenkranke)
- H** gefährlich (Verkehr)
- I** Lärm
- X** Sonstiges

Massnahmentypen

- p** pflegerische Massnahmen
- g** gestalterische Massnahmen
- b** bauliche Massnahmen
- v** verkehrliche Massnahmen
- s** soziale Massnahmen

Massnahmenpriorität

Dringlichkeit der Behebung sicherheitsrelevanter Mängel abhängig von der Bedeutung des Bereiches für die Bevölkerung

- P1** hohe Priorität
- P2** mittlere Priorität
- P3** niedrige Priorität

metron

Bearbeitung

*Monika Saxer
Silvia Mann*

*Metron Bern AG
Postfach 7265
Effingerstrasse 17
CH 3001 Bern*

*dipl. Arch. ETH/FSU/SVI Verkehrsplanerin
Dipl.-Bauing (TU) / Verkehrsplanung*

*T 031 380 76 80
F 031 380 76 81
bern@metron.ch
www.metron.ch*

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	3
1 Sicherheit im öffentlichen Raum	5
1.1 Einleitung	5
1.2 Subjektive und objektive Sicherheit	6
2 Aufgabenstellung und Zielsetzung	7
2.1 Ausgangslage	7
2.2 Ziel	7
3 Vorgehensweise	8
3.1 Ablauf	8
3.2 Begleitgruppe	10
3.3 Begehungsquartiere	11
3.4 Sicherheit in Olten – eine Momentaufnahme	12
4 Bewertung sicherheitsrelevanter Bereiche	14
4.1 Negativkriterien	14
4.2 Massnahmentypen	15
4.3 Massnahmenaufwand	16
4.4 Massnahmenprioritäten	17
5 Bestandeskatalog	18
5.1 Gebiet 1 – Innenstadt / Hagmatt	19
5.2 Gebiet 2 – Bahnhof / Aareraum	24
5.3 Gebiet 3 – Schützenmatt / Altmatt	29
5.4 Gebiet 4 – Kleinholz	33
5.5 Gebiet 5 – Säli / Fustlig	37
5.6 Gebiet 6 – Bifang	40
5.7 Gebiet 7 – Hardfeld	45
5.8 Gebiet 8 – Wilerfeld bis Chnoblach	50
5.9 Gebiet 9 – Schöngrund	52
5.10 Gebiet 10 – Industriequartier	57

6	Allgemeine Mängel	61
6.1	Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr	61
6.2	Pflege und Unterhalt	62
6.3	Strassen- und Aussenraumgestaltung	64
6.4	Geschwindigkeiten und Schleichverkehr	64
6.5	Lichtsignalanlagen	65
6.6	Signalisation / Markierung / Parkierung	65
6.7	Information / Partizipation der Bevölkerung	65
6.8	Soziales	65
7	Themenschwerpunkte	66
7.1	Sozial heikle Räume	66
7.2	Kriminalität	67
7.3	Verkehrsunfälle	69
7.4	Zusammenfassung Themenschwerpunkte	72
8	Fazit	73
8.1	Ergebnisse	73
8.2	Allgemeine Empfehlungen	75
8.3	Weiteres Vorgehen	75
	Anhang	76
	Anmeldeformular für Begehungen	77
	Beispiel eines Quartierplanes (Internetplattform)	78
	Übersichtsplan Konflikte M 1:5000 (beiliegend)	

Zusammenfassung

Angeregt durch zwei Vorstösse im Gemeindeparlament und durch zahlreiche Diskussionen im Rahmen des Mitwirkungsprozesses „Olten 2020 – für eine l(i)ebenswerte Stadt“, hat der Oltner Stadtrat im Oktober 2006 grünes Licht für eine Erhebung sicherheitsrelevanter Orte in der Stadt Olten gegeben, auf deren Basis anschliessend die erforderlichen Massnahmen erarbeitet werden.

Das Ziel der Stadt Olten ist es, die Sicherheit im öffentlichen Raum zu verbessern und somit das Wohlbefinden und die Lebensqualität zu steigern. Dabei gilt es, den Ansprüchen und Bedürfnissen der BewohnerInnen und BesucherInnen Oltens gerecht zu werden und Mängel aufzudecken, welche die Bewegungsfreiheit und das Sicherheitsgefühl negativ beeinträchtigen.

Die vorliegende Arbeit zeigt die Ergebnisse der Inventarisierung sicherheitsrelevanter Bereiche auf, die in enger Zusammenarbeit mit der Bevölkerung erhoben wurden. Die Entwicklung wirksamer Lösungen und die Erstellung eines Massnahmenkataloges zur Behebung sicherheitsrelevanter Bereiche erfolgt im Anschluss an diese Arbeit.

Die Analyse der Stadt Olten erfolgte anhand von zehn Begehungen der Oltner Stadtquartiere mit der Bevölkerung und der Begleitgruppe. Allgemein kann festgestellt werden, dass aus diesen Begehungen wertvolle Detailkenntnisse hervorgehen, dass aber auch grosse Differenzen im subjektiven Sicherheitsempfinden bestehen, oft geprägt von eigenen Negativerlebnissen.

Die sicherheitsrelevanten Mängel wurden in der Begleitgruppe diskutiert und anschliessend in einem Übersichtsplan und einem Bestandeskatalog dokumentiert. Entsprechend der Angaben der BewohnerInnen an den öffentlichen Begehungen und der fachlichen Einschätzung der Begleitgruppe wurden den kritischen Bereichen Negativkriterien zugeordnet, Massnahmentypen und Massnahmenaufwand abgeschätzt sowie Massnahmenprioritäten definiert.

Die öffentliche Sicherheit in Olten ist grundsätzlich besser als in den Medienberichten dargestellt. Dennoch besteht Handlungsbedarf. Angsträume befinden sich weniger in den Wohnquartieren als vorrangig im innerstädtischen Bereich sowie im und um das Bahnhofquartier. Viele sicherheitsrelevante Mängel basieren auf der Trennwirkung durch die Bahnhofanlage und die Aare und den damit verbundenen beschränkten Querungsmöglichkeiten, insbesondere den unbeliebten Unterführungen. Allgemein werden von der Oltner Bevölkerung die ungenügende Beleuchtung, der Unterhalt und die Pflege (Abfall, Schmierereien) sowie die Gestaltung der öffentlichen Räume bemängelt.

Für viele BewohnerInnen Oltens spielen die durch Randgruppen besetzten Bereiche eine bedeutende Rolle bezüglich ihres Sicherheitsempfindens. Neben den Themenschwerpunkten der Verkehrsunfall- und Kriminalstatistik wurde in diesem Zusammenhang auch die Thematik der sozial heiklen Räume in Olten betrachtet.

Eine Vielzahl der sicherheitsrelevanten Mängel kann schon mit einfachen pflegerischen und baulichen Massnahmen behoben werden. Pflege und Unterhalt dürfen nicht vernachlässigt werden. Die grösste Herausforderung wird es sein, Massnahmen zur Verminderung der Trennwirkung durch die Bahnhofanlage und Aare sowie sozial heikler Räume und der Kriminalität zu entwickeln.

Mit dem Bestandeskatalog und dem Übersichtsplan zu den kritischen Bereichen stehen der Stadt Olten zwei Hilfsmittel zur Entwicklung eines Massnahmenkataloges zur Verfügung. Die Informationen zu unsicheren Bereichen können mit bereits laufenden Planungen abgeglichen werden und in zukünftige Planungen einfliessen. Dies erfordert eine interdisziplinäre Zusammenarbeit innerhalb der Verwaltung, die Partizipation der Bevölkerung und die Entwicklung von Präventionsmassnahmen.

1 Sicherheit im öffentlichen Raum

1.1 Einleitung

Gemäss verschiedener Definitionen in der Literatur kann ein Zustand dann als sicher bezeichnet werden, wenn er frei von Gefahren ist, das freie Bewegen ohne irgendwelche äusseren Zwänge und Einflüsse ermöglicht und das Risiko einer Beeinträchtigung ausgeschlossen werden kann. Abhängig vom persönlichen Empfinden eines jeden Menschen ist das Sicherheitsgefühl anders ausgeprägt (vgl. Kapitel 1.2 Subjektive und objektive Sicherheit).

Im öffentlichen, städtischen Raum überlagern sich die Bedürfnisse und Ansprüche unter anderem hinsichtlich Nutzung, freiem Entfalten, Gestaltung und Pflege. Da der öffentliche Raum allen zur Verfügung steht und dieser unterschiedlich genutzt wird, zeigt sich darin die Problematik des unterschiedlichen Sicherheitsempfindens besonders stark.

Aufgrund der verschiedenen, subjektiven Sicherheitsansprüche können bei einigen Personen grössere oder randständige Gruppierungen (z.B. Drogen- und Alkoholranke) aber auch unsaubere, ungepflegte Bereiche bereits Unbehagen auslösen, während andere dadurch keine Einschränkung in ihrer Bewegungsfreiheit sehen.

Öffentliche Räume unterliegen einer Vielzahl von Einflüssen, welche nicht immer vorhersehbar sind und ständigem Wechsel unterstehen. Ein Grossteil negativer Einflüsse kann schon im Vorfeld durch die Berücksichtigung sicherheitsrelevanter Aspekte bei der Planung und Gestaltung des öffentlichen Raumes unterbunden und vermieden werden.

Folgende Merkmale tragen in öffentlichen Räumen zur Sicherheit einer Stadt bei:

- Nutzungsdurchmischung und Präsenz verschiedener Personengruppen, attraktive und belebte Bereiche,
- klare Strukturen, offene und transparent gestaltete Räume und Bauweisen
- übersichtliche und einsehbare Bereiche (soziale Kontrolle),
- ausreichend breite Wege ohne Einengungen mit Ausweichmöglichkeiten / Alternativrouten
- gepflegte, saubere Räume und Bepflanzung,
- gut ausgeleuchtete Strassen, Wege und Plätze, Zu- und Ausgänge (mit angenehmer, blendfreier Beleuchtung),
- dichtes und durchlässiges (lückenloses) Langsamverkehrsnetz,
- hindernisfreie Zugänglichkeit,
- klare und rasche Orientierungsmöglichkeiten (v.a. Sichtverbindungen, aber auch Beschilderung, Wegweisung),
- wenig motorisierter Verkehr (Lärm und Abgase).

1.2 Subjektive und objektive Sicherheit

Subjektive Sicherheit

Die subjektive Sicherheit ist durch das persönliche, individuelle Empfinden bzw. Wahrnehmen gegenüber der Aussenwelt gekennzeichnet. Das subjektive Empfinden wird dabei durch persönliche Gefühle, Interessen oder Vorurteile, eigenen Geschmack und Sensibilität, aber auch durch Erfahrungen und die öffentlichen Medien beeinflusst.

So gibt es einerseits Personen, die sich praktisch nie unsicher fühlen und ohne Angst und Furcht den Alltag erleben. Andererseits gibt es aber auch Personen, die sich stark in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkt fühlen, da ihnen schon Kleinigkeiten Angst und Unbehagen bereiten. Beide Seiten stellen in ihrer Art Extreme dar.

Aufgrund der verschiedenen Bedürfnisse und Erfahrungen zeigt sich ein unterschiedliches Sicherheitsempfinden bei Frauen und Männern, aber auch bei Kindern, SchülerInnen und betagten Personen.

Subjektive Sicherheit ist zahlenmässig nicht messbar, da sie ständigen Veränderungen unterliegt.

Objektive Sicherheit

Objektive Sicherheit dagegen ist messbar. Sie spiegelt sich in der Anzahl der erfassten Straftaten und Verkehrsunfälle der Kriminal- und Unfallstatistik wieder. Sie kommt der wirklich vorhandenen Sicherheit am nächsten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass neben der Statistik eine gewisse Dunkelziffer an Straftaten besteht, weil ein bestimmter Straftatentyp statistisch noch nicht oder noch ungenügend erfasst wird oder weil beispielsweise aus Angst keine Anzeige bei der Polizei erfolgte.

Die Kenntnis über die objektive Sicherheit, z.B. durch Bekanntmachung in den Medien, kann Einfluss auf das subjektive Sicherheitsempfinden haben.

2 Aufgabenstellung und Zielsetzung

2.1 Ausgangslage

Im November 2004 wurde in zwei Postulaten „der Stadtrat beauftragt, eine umfassende Erhebung der Sicherheit in Olten durchzuführen und unter Einbezug der Kriminal- und Unfallstatistik sowie einer Befragung der Bevölkerung eine Inventarisierung der kritischen Orte zu erstellen. Daraus folgend soll dem Gemeindeparlament ein Massnahmenkatalog zur Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit vorgelegt werden.“

In einer Kurzbegründung in einem der zwei Postulate heisst es:

„Das Sicherheitsgefühl der zu Fuss Gehenden ist aus verschiedenen Gründen in den letzten Jahren und akut in den letzten Monaten stark gesunken. Obwohl statistisch in Olten nicht mehr Delikte und Übergriffe stattfinden als in anderen Städten, sind die sicherheitskritischen Orte, welche z.B. durch schlechte Ausleuchtung, Unsauberkeit, bauliche Engpässe mit mangelnden Ausweichmöglichkeiten, entvölkerte oder durch Randständige besetzt, usf. in Blickfeld gerückt. Beispielhaft seien hier auch die Unter- und Überführungen genannt, welche die einzigen Verbindungen zwischen den beiden Stadtseiten darstellen.“

Das Gemeindeparlament stimmte der Überweisung beider Postulate an den Stadtrat zu.

2.2 Ziel

Das Ziel der Stadt Olten ist es, die Sicherheit im öffentlichen Raum zu verbessern und somit das Wohlbefinden und die Lebensqualität zu steigern. Dies betrifft indirekt auch den halböffentlichen Raum, also Bereiche, die zwar zum Privateigentum gehören, aber von der Öffentlichkeit benutzt werden können. Dabei gilt es, den Ansprüchen und Bedürfnissen der Mehrheit der BewohnerInnen gerecht zu werden und Mängel aufzudecken, welche ihre Bewegungsfreiheit und ihr Sicherheitsgefühl negativ beeinträchtigen.

Die Umsetzung des Zieles beinhaltet:

- die Partizipation und Sensibilisierung der Bevölkerung und der Verwaltung in Fragen der Sicherheit,
- die Erhebung sicherheitsrelevanter Orte und die Erstellung eines Konfliktplanes als Basis für
- die Entwicklung von Lösungen und die Erstellung eines Massnahmenkatalogs sowie
- das Beheben / Verbessern der sicherheitskritischen Bereiche.

Der vorliegende Bericht zeigt die Ergebnisse der ersten Phase, die Inventarisierung sicherheitsrelevanter Bereiche anhand eines Bestandeskataloges und eines Übersichtsplanes, auf. Die zweite Phase, die Entwicklung wirksamer Lösungen und die Erstellung eines Massnahmenkataloges zur Behebung sicherheitsrelevanter Bereiche, erfolgt im Anschluss und ist nicht Bestandteil der vorliegenden Arbeit.

3 Vorgehensweise

3.1 Ablauf

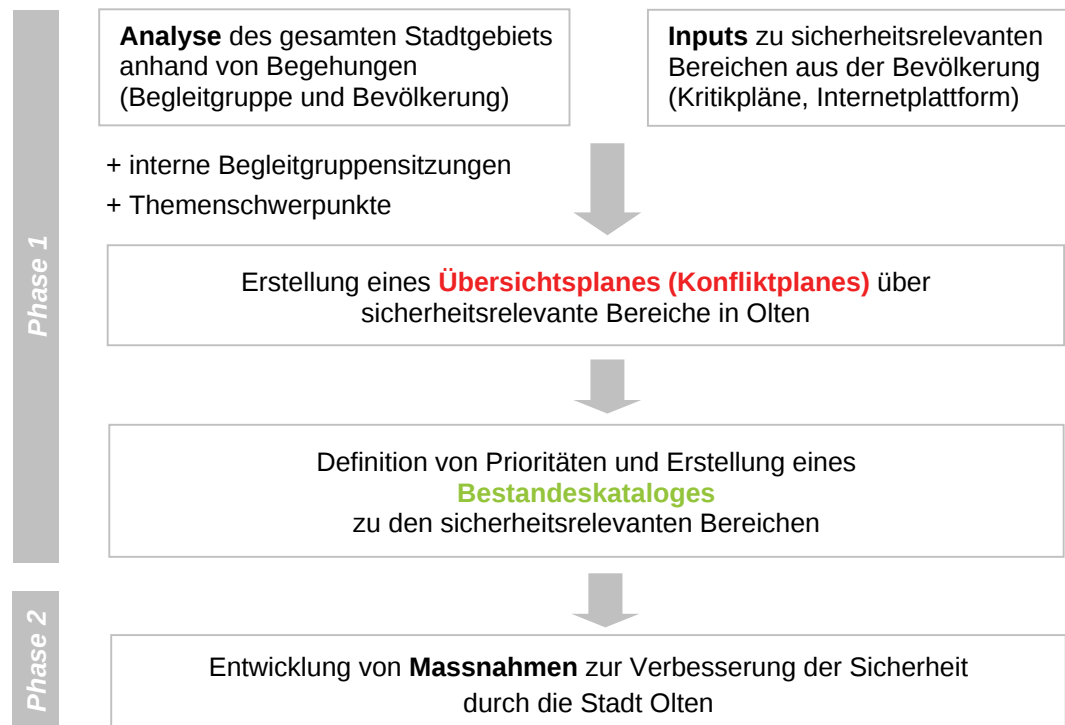


Abbildung 1: Ablaufschema

Analyse und Inputs aus der Bevölkerung

Für die Bestandesaufnahme sicherheitsrelevanter Bereiche der Stadt Olten wurde eine möglichst direkte Zusammenarbeit mit der Bevölkerung angestrebt. Diese Forderung wurde durch die:

- Bildung einer interdisziplinären Begleitgruppe (vgl. Kapitel 3.2),
- öffentlichen Informationsveranstaltungen (Start-, Zwischen- und Schlussveranstaltung),
- Durchführung öffentlicher Begehungen (vgl. Kapitel 3.3 und 3.4) mit Diskussionen vor Ort sowie
- Erstellung einer Internetplattform erfüllt.

Letztere bot Informationen über Begehungstermine, den aktuellen Stand der Arbeit, diente der Bevölkerung als Anmeldeplattform für Begehungen und ermöglichte das Herunterladen von Quartierplänen (Beispiel im Anhang) zum Einzeichnen kritischer Bereiche. Die Pläne entsprachen den Begehungsquartieren und konnten auch bereits ausgedruckt im Stadthaus Olten abgeholt und wieder abgegeben werden.

Begehungen

Ziel der Begehungen war es, die Anliegen zum Thema Sicherheit von der Bevölkerung entgegenzunehmen, diese nicht zu werten und möglichst wenig zu kommentieren. Es handelte sich primär um eine erste Beurteilung der bestehenden Situation hinsichtlich der

subjektiven Sicherheit im öffentlichen bzw. halböffentlichen Raum der Stadt Olten und um eine entsprechende Inventarisierung dieser Orte. Die Begehungen wurden in den frühen Abendstunden von Januar bis Mai jeweils von 17 h bis ca. 19 h in den Quartieren durchgeführt, so dass die Beteiligung einer breiten Bevölkerungsschicht möglich war und zumindest in den Wintermonaten der Einfluss der Dunkelheit berücksichtigt werden konnte.



Abbildung 2: Begehung Innenstadt (Januar 07)



Abbildung 3: Begehung im Quartier Hardfeld (März 07)

Begleitgruppensitzungen

Neben den öffentlichen Begehungen fanden interne Begleitgruppensitzungen (vgl. Kapitel 3.2) statt, in denen die benannten sicherheitsrelevanten Bereiche unter fachlichen Gesichtspunkten diskutiert, bewertet und gegebenenfalls ergänzt sowie spezielle Themenschwerpunkte behandelt wurden. Letztere umfassen Themen, die bei der Diskussion mit der Bevölkerung an den Begehungen wiederholt erwähnt worden sind. Bei den Befragungen der Oltnen Bevölkerung zur Sicherheit stehen meistens zwei Themen im Vordergrund. Einerseits das Sicherheitsempfinden im Zusammenhang mit unsicheren Räumen – sogenannten Angsträumen, andererseits das Sicherheitsempfinden in Bezug auf den motorisierten Verkehr.

Die Themenschwerpunkte „Verkehrsunfälle“, „Kriminalität“ sowie „Sozial heikle Räume“ werden in Kapitel 7 separat behandelt.

Dokumentation

Die Dokumentation und die Darstellung der Ergebnisse aus den Begehungen und Begleitgruppensitzungen erfolgt anhand eines Bestandeskataloges (vgl. Kapitel 5) und eines dazugehörigen Übersichtsplanes. Sicherheitsrelevante Mängel, die nicht nur vereinzelt in einem konkreten Begehungsquartier auftreten, sondern in verschiedenen Bereichen der Stadt Olten wiederholt anzutreffen sind, werden unter dem Kapitel 6 „Allgemeine Mängel“ aufgeführt.

3.2 Begleitgruppe

Da das Thema Sicherheit mehrere Bereiche des Alltags betrifft, wurde eine interdisziplinäre Begleitgruppe aus Vertretern der Stadtverwaltung gebildet und durch VertreterInnen der Bevölkerung und Interessengruppen ergänzt. In Begehungen und Sitzungen konnten so unterschiedliche Interessen der Bevölkerung einfließen.

Die Begleitgruppe setzte sich aus folgenden Mitgliedern zusammen:

- Aldo Stoppa - Planung (Vorsitz)
- Markus Dietler - Stadtentwicklung
- Roland Giger - Bildung und Sport
- Franco Giori - Öffentliche Sicherheit
- Heidi Bollier - Öffentliche Sicherheit (Protokoll)
- Hanspeter Müller - Soziales
- Urs Kissling - Bau
- Iris Schelbert-Widmer - Gemeinde- und Kantonsrätin, Sozial-/Alters-/Frauenfragen
- Eric Misteli - Suchthilfe Region Olten
- Reto Schibli - Quartierverein rechtes Aareufer Olten
- Esther Gerlach - Pro Senectute
- Monika Saxer - Metron Bern AG
- Silvia Mann - Metron Bern AG.

3.3 Begehungsquartiere

Von Januar bis Mai 2007 wurden zehn öffentliche Begehungen in der Stadt Olten durchgeführt. Die Begehungstermine wurden über die Internetplattform, in der Tageszeitung sowie an den öffentlichen Informationsveranstaltungen bekannt gegeben.

- 1 Innenstadt / Hagmatt
- 2 Bahnhof / Aareraum
- 3 Schützenmatt / Altmatt
- 4 Kleinholz
- 5 Säli / Fustlig
- 6 Bifang
- 7 Hardfeld
- 8 Wilerfeld bis Chnobrauch
- 9 Schöngrund
- 10 Industriequartier

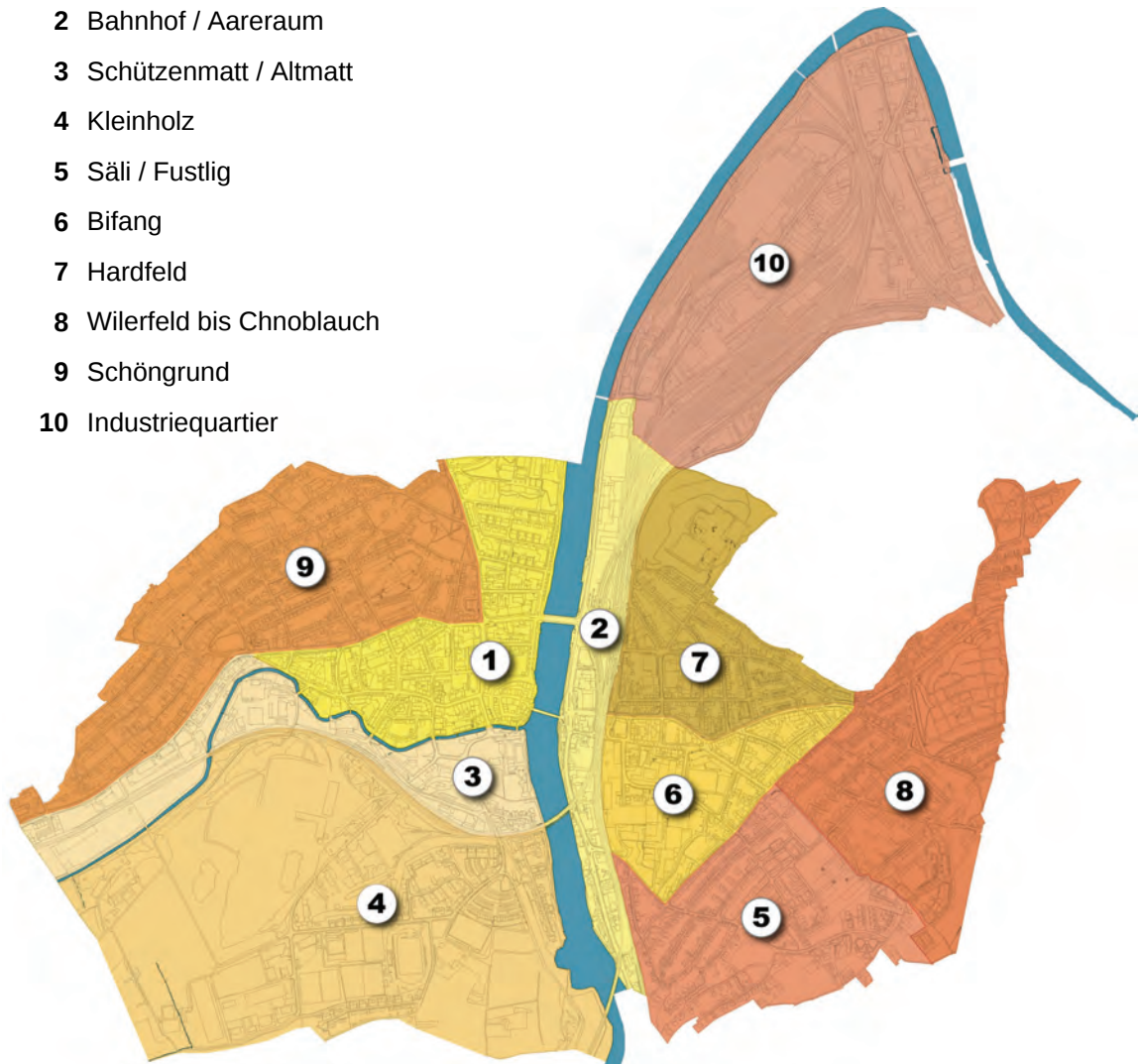


Abbildung 4: Begehungsquartiere

Die Routenwahl durchs Quartier erfolgte entsprechend:

- wichtiger Wegbeziehungen und markanter Orte,
- Hinweisen und Rückmeldungen zu sicherheitsrelevanten Bereichen aus der Startveranstaltung und der eingereichten Kritikpläne,
- fachlicher Einschätzung der Begleitgruppe sowie
- entsprechend der Bedürfnisse der Teilnehmenden an den Begehungen.

An den Begehungen nahmen durchschnittlich etwa 20 Personen (min. 11 bis max. 34 Personen) teil.

3.4 Sicherheit in Olten – eine Momentaufnahme

Bei der Erhebung sicherheitsrelevanter Mängel einer Stadt muss man sich bewusst sein, dass dies eine Momentaufnahme des aktuell bestehenden Zustandes darstellt und das subjektive Empfinden der Begutachtenden eine starke Rolle spielt (vgl. Kapitel 1.2).

Die Arbeit stellt somit eine Bestandesanalyse dar, die möglicherweise nicht alle, aber sicherlich die Mehrheit der sicherheitsrelevanten Mängel in Olten aufzeigt.

Einfluss auf das Ergebnis der Erhebung (Bestandeskatalog und Übersichtsplan) haben:

- äussere Einflüsse und subjektives Empfinden,
- Aufnahmezeitpunkt,
- Personenanzahl und Zusammensetzung der Begehungsgruppe,
- Begehungsrouten und Laufrichtung und
- die fachliche Einschätzung der Begleitgruppe.

Äussere Einflüsse / subjektives Empfinden

Bei der Analyse einer Stadt auf Aspekte der Sicherheit spielen nicht nur Wetter und Tageszeit, Beleuchtung, sondern auch der persönliche, aktuelle Gemütszustand, das Empfinden und eigene Erfahrungen eine entscheidende Rolle. Ist beispielsweise für die einen eine Ansammlung von Jugendlichen oder ungepflegten Personen unproblematisch, kann sie für andere schon eine Bedrohung darstellen. In Gesprächen mit Frauen, die Kinder im Vorschul- und Schulalter haben, treten Überlegungen zur eigenen Sicherheit oft in den Hintergrund. Fragen zu heiklen Situationen im Verkehr sind für sie präsenter.

Aufnahmezeitpunkt

Ebenso können von Gruppierungen beanspruchte Bereiche heute für manche deswegen unangenehm erscheinen und schon morgen durch Verlagerung in andere Bereiche ihr Negativimage verlieren. Umgekehrt schüren wiederholt abfallbelastete Bereiche das Unbehagen. Treten in ungepflegten Bereichen zusätzlich unangenehme Gruppierungen auf, so kann sich das Unsicherheitsgefühl soweit verstärken, dass der Bereich fortan gemieden wird. Für manche Personen kann in diesem Zusammenhang schon ein einzelnes Negativerlebnis dafür ausreichend sein.

Zusammensetzung der Begehungsgruppe

Je nach Teilnehmerzahl und Personenzusammensetzung in der Begehungsgruppe kann auch die Beurteilung unsicherer Bereiche unterschiedlich ausfallen. Es gibt ruhige und kommunikative, ebenso wie ängstliche und furchtlose Personen. Deren Persönlichkeit, Interessen und Dominanz kann Einfluss auf die Kommunikation bzw. Meinungsäusserung sowie das Empfinden bzw. Sensibilisierung für bestimmte Dinge innerhalb der Gruppe ausüben. Dementsprechend kann sich eine Art Eigendynamik entwickeln, so dass auf einmal „alles“ unsicher oder sicher erscheinen kann.

Begehungsrouten und Laufrichtung

Entscheidend ist ebenfalls die gewählte Begehungsrouten. Eine Begehung aller Strassen und Plätze Oltens war organisatorisch und zeitlich nicht möglich. Je Quartier wurden die Begehungsrouten so gelegt, dass zumindest die sicherheitsrelevantesten und markantesten Bereiche des Quartiers durchlaufen worden sind.

Nach Bekanntgabe der Route zu Beginn der jeweiligen Begehung hatten die Teilnehmenden Gelegenheit, zusätzliche Begehungswünsche zu äussern und die Route gegebenenfalls abzuändern.

Je nach Bewegungsrichtung kann das Erscheinungsbild bestimmter Bereiche unterschiedlich wahrgenommen werden. Dies zeigt sich insbesondere bezüglich punktueller Beleuchtung bei Dunkelheit. Neben möglicher Blendwirkung wird eine Wegbeziehung mit Laufrichtung vom Dunklen ins Helle meist angenehmer empfunden, als eine vom Hellen ins Dunkle.

Fachliche Einschätzung durch die Begleitgruppe

Die Begleitgruppe hatte unter anderem auch die Aufgabe, die subjektiven Äusserungen aus fachlicher Sicht einzuschätzen, abzuwägen und allenfalls Ergänzungen einzubringen sowie eine Bewertung der benannten Bereiche mittels Prioritätenzuweisung (vgl. Kapitel 4) vorzunehmen.

4 Bewertung sicherheitsrelevanter Bereiche

Die Bewertung sicherheitsrelevanter Bereiche erfolgte durch die:

- Charakterisierung der Problematik mittels der Zuordnung von **Negativkriterien** (gemäss Inputs der Bevölkerung an den Begehungen und eingereichter Kritikpläne, fachlich eingeschätzt und ergänzt durch die Begleitgruppe)
- Bestimmung von **Massnahmentypen** (durch die Begleitgruppe)
- Abschätzung des erforderlichen **Massnahmenaufwandes** (durch die Begleitgruppe)
- Definition von **Prioritäten** (Wertung je nach Bedeutung für die Bevölkerung durch die Begleitgruppe)

4.1 Negativkriterien

Für die Beurteilung sicherheitsrelevanter Bereiche wurden zehn Kriterien festgelegt. Diese sollten zur groben Einschätzung des jeweiligen Bereiches dienen. Die Bestimmung der kritischen Bereiche und die Zuweisung der Negativkriterien erfolgte vor allem gemäss der Inputs der Bevölkerung im Rahmen der zehn Begehungen bzw. der eingesendeten Kritikpläne zu jedem Quartier. Ein sicherheitsrelevanter Bereich kann durch einen oder auch durch mehrere Negativkriterien gekennzeichnet sein. Eine Gewichtung der jeweiligen Negativkriterien fand nicht statt.

Folgende Negativkriterien wurden definiert:

- A** dunkel, schlecht ausgeleuchtet
- B** unübersichtlich, verwinkelt
- C** unbelebt, einsam
- D** ungepflegt, verwahrlost
- E** beengte Verhältnisse
- F** fehlende Orientierung
- G** sozial heikler Raum (unangenehme Personengruppen z.B. Alkoholiker, Drogenkranke)
- H** gefährlich (Verkehr)
- I** Lärm
- X** Sonstiges

4.2 Massnahmentypen

Die zur Behebung sicherheitsrelevanter Bereiche erforderlichen Massnahmen lassen sich in folgende fünf Massnahmentypen gliedern:

Massnahmentyp	Beispiele
p pflegerische Massnahmen	▪ regelmässige Unterhalts-, Pflege- und Reinigungsmassnahmen ▪ Zuschneiden von Bäumen und Bepflanzung
g gestalterische Massnahmen	▪ einfache bauliche Massnahmen zur Verbesserung des Erscheinungsbildes/Aussenraumes z.B. Erneuerung/Neubau der Beleuchtung, der Beschilderung/Wegweisung, neue Farbgebung, Baumpflanzung, Materialwechsel ▪ kleinere bauliche Massnahmen und Markierungen zur Verkehrsberuhigung
b bauliche Massnahmen	▪ Umbau/Sanierung bestimmter Bereiche z.B. von Plätzen, Wegführungen, Gebäuden ▪ Neubau oder Abriss von Bauwerken zu Gunsten der Sicherheit
v verkehrliche Massnahmen	▪ Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ▪ Fahrverbote, Durchfahrtsbeschränkungen ▪ Änderungen des Verkehrsregimes (Tempo-30-Zone, Begegnungszone) ▪ Ausbau des ÖV-Angebotes
s soziale Massnahmen	▪ Öffentlichkeitsarbeit ▪ Angebotsausbau von Freizeit-/Jugendangeboten ▪ gesellschaftliche Integration von Randgruppen ▪ Verstärkung polizeilicher Präsenz ▪ Angebotsausbau elektronischer Sicherheitseinrichtungen (z.B. Überwachungskameras, Notrufsäulen) ▪ Transportangebote für gefährdete Gruppen (Frauen, Betagte)

4.3 Massnahmenaufwand

Ein weiteres Merkmal sicherheitsrelevanter Bereiche zeigt sich bei der Beurteilung im Aufwand, der zur Verbesserung der jeweiligen Situation erforderlich ist.

So gibt es kritische Bereiche, die mit einfachen Massnahmen und Mitteln relativ kurzfristig zu beheben sind, und Bereiche, welche einen grösseren planerischen, baulichen, finanziellen und zeitlichen Aufwand erfordern. Die Abwägung des Massnahmenaufwandes dient der Stadt als Orientierungshilfe, um den Realisierungshorizont abzuschätzen.

Abgrenzung des Massnahmenaufwandes zur Behebung kritischer Bereiche:

- | | |
|---------------|---|
| gering | relative schnelle, einfach zu realisierende Massnahmen, Umsetzung ist ohne grösseren planerischen Aufwand möglich
z.B. pflegerische und gestalterische Massnahmen wie Pflege/ Reinigung des Aussenraumes, Anstriche, Markierungen, Wegweisung, Signalisation
→ innerhalb von 2 Jahren umsetzbar |
| mittel | gewisse Planung zur Umsetzung ist nötig, kleinere bis mittlere bauliche Massnahmen, finanzielle und politische Abhängigkeiten
→ zwischen 2 und 5 Jahren umsetzbar |
| gross | komplexere Planung ist erforderlich, grössere finanzielle und politische Abhängigkeiten und Unsicherheiten
→ in mehr als 5 Jahren umsetzbar |

4.4 Massnahmenprioritäten

Die Massnahmenprioritäten beschreiben die Dringlichkeit der Behebung sicherheitsrelevanter Mängel. Die Zuordnung der jeweiligen Priorität erfolgte – unter fachlicher Einschätzung der Begleitgruppe – in Abhängigkeit von der Bedeutung des Bereiches für die Bevölkerung der Stadt Olten. Das heisst, Bereiche oder Wege, welche wichtige Funktionen innerhalb des Langsamverkehrsnetzes aufweisen, also von der Mehrheit der Bevölkerung sehr oft benutzt werden und tägliche Hauptrouten im Netz darstellen, erhielten eine grössere Priorität. Wegen, welche nur von wenigen benutzt werden oder für die sichere Alternativverbindungen zur Verfügung stehen, wurde eine geringere Priorität zugeteilt. Je bedeutsamer der Bereich für die Bevölkerung, desto wichtiger ist es, bestehende Sicherheitsdefizite zu beheben.

Es erfolgte eine Unterteilung in drei Prioritätentypen: hohe, mittlere und niedrige Priorität. Die jeweiligen Prioritäten können durch ein oder mehrere Merkmal(e) gekennzeichnet sein.

		Merkmale
P1	hohe Priorität	- grössere Bedeutung für den Langsamverkehr - relevant für den Grossteil der Bevölkerung, Kinder - grosse Kritik durch die Bevölkerung, mehrere Mängel - problematisch tagsüber und nachts - von mehreren Personen kritisch beurteilt
P2	mittlere Priorität	- mittlere Bedeutung für den Langsamverkehr - Alternativrouten, auch wenn weniger attraktiv (mit Umweg) existieren - relevant für einen geringen bis mittleren Anteil der Bevölkerung - problematisch nachts, weniger tagsüber
P3	niedrige Priorität	- eher geringe Bedeutung für den Langsamverkehr - sichere Alternativrouten bestehen in unmittelbarer Nähe - kleinere Mängel - relevant für einzelne Personen

5 Bestandeskatalog

Anschliessend werden die von der Bevölkerung an den Begehungen und in den Kritikplänen genannten und in der Begleitgruppe diskutierten sicherheitsrelevanten Bereiche – getrennt nach Begehungsgebiet – aufgelistet. Die Gebiete und die kritischen Bereiche werden kurz charakterisiert sowie deren Massnahmentyp(en) und Priorität bestimmt. Teils werden auch mögliche Massnahmen vorgeschlagen. Jeder kritische Bereich erhält eine Gebietsnummer, die auf dem Übersichtsplan wiederzufinden ist.

5.1 Gebiet 1 – Innenstadt / Hagmatt



Gebietscharakteristik

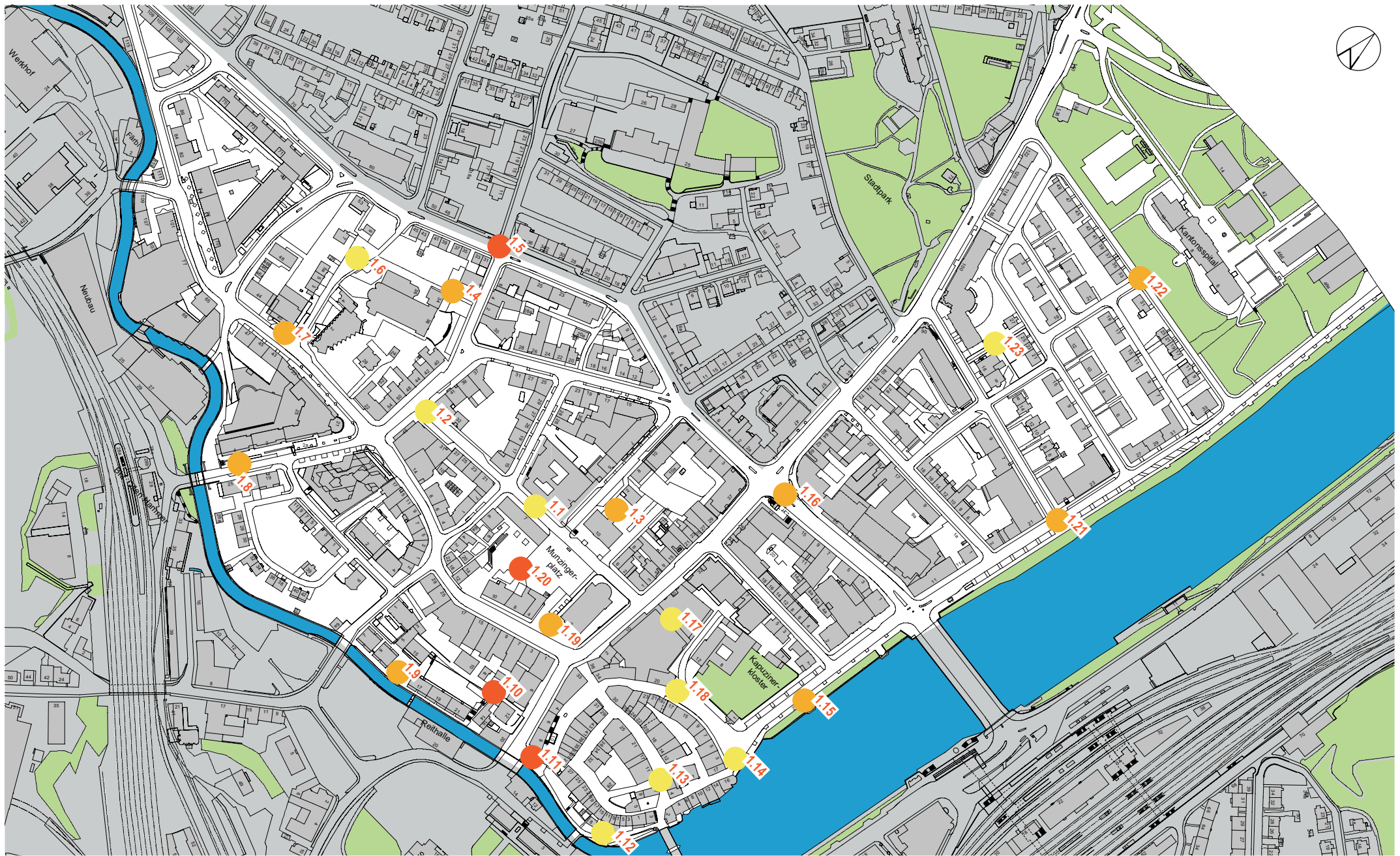
- Zentrumsbereich / linksseitig der Aare, hohe Durchlässigkeit und gute Erreichbarkeit für den Langsamverkehr, kurze Distanz zum Bahnhof, aber beschränkte, unattraktive Verbindungen zum rechten Aareufer (Bahnhof)
- gemischte und heterogene Bebauungsstruktur, dicht und kompakt (kleine bis grossformatige, neue bis historische (Altstadt) Gebäudetypen), im nördlichen Bereich teils starke Durchgrünung
- Nutzungsmix (Verkauf, vielseitige kulturelle Angebote, Büros, Dienstleistungen, Wohnen), im südlichen, zentralen Bereich vorrangig publikumsintensive Nutzungen - im nördlichen Bereich Spital und vorrangig Wohnnutzung
- stark verkehrsbelastete Strassenräume (Basler- und Frobургstrasse, Kirch- und Mühlegasse) und Plätze (ruhender Verkehr insbesondere: Munzinger- und Klosterplatz, Amtshausquai)

Nr.	Bereich	Negativkriterien	Problematisik → Massnahmentypen (evtl. Massnahmenidee) → Massnahmenaufwand	Priorität
1.1.	Konradstrasse (Magazin)	H	beliebter Treffpunkt im Sommer mit oft vielen Personen vor dem Magazin auf der Strasse: Konflikt mit Fahrzeugverkehr, Konradstrasse allgemein zu wenig Platz für den Langsamverkehr → v (Koexistenz fördern, Verkehrsberuhigung) → mittel	P3
1.2.	Konradstrasse / Dosenbach	D, E	Gehweg ist zu schmal und der Boden ungepflegt, unsauber → b, p (Ursache der Verschmutzung ergründen und beheben) → gering (bauliche Massnahmen mittel- bis längerfristig)	P3
1.3.	Hübeli Schulhaus	H, X	Spielplatz und Schulhausplatz vor dem Munzingerplatz wegen Strassennähe problematisch, Schulraumplanung (Pausenplatz) unbefriedigend → b, v (Gespräch mit Schule/Eltern suchen, Bedarf abklären) → mittel	P2
1.4.	Wegverbindung Kirche	A	Beleuchtung unzureichend und zu hoch (in Bäumen versteckt), Seitliche Bepflanzung müsste offener, transparenter sein. → p, g → gering	P2

Nr.	Bereich	Negativkriterien	Problematik → Massnahmentypen (evtl. Massnahmenidee) → Massnahmenaufwand	Priorität
1.5.	Kreuzung Bleichmatt- / Ziegelfeldstrasse	E, H	wichtiger Schulweg zum Schulhaus Frohheim: gefährliche Kreuzung mit hohem Verkehrsaufkommen der Ziegelfeldstrasse (viele mit dem Velo schnell herabfahrende Schüler von der Bleichmattstrasse), LSA-Steuerung knapp eingestellt (Schüler fahren bei Rot), Anhaltebereich für Velos zu Spitzenzeiten (Schulschluss) zu schmal, schmales Trottoir im südlichen Kreuzungsbereich, nur einseitige Querungsmöglichkeit über Ziegelfeldstrasse (LSA-gesteuert) führt in ihrer direkten Wegverbindung über Anlieferfahrbahn nur auf markiertes Trottoir (Behinderung durch Privatparkplätze) → v, b (sichere alternative Veroverbindung auf andere Aareseite prüfen, Querungsbereich und -bedarf abklären, Kreuzungsumgestaltung prüfen) → mittel bis gross	P1
1.6.	Grundstrasse Platzbereich	A, G	teils Alkoholikertreff, unangenehme und dunkle Beleuchtung → s, g → mittel	P3
1.7.	Denner Solothurnerstr.	G, X	Alkoholikertreff vor Denner, Bänke sind oft besetzt, unattraktive, veraltete Gestaltung des Vorbereiches, verbaute Situation (Bepflanzung) → s, b, g (Umgestaltung Vorbereich Denner) → mittel	P2
1.8.	Hammerallee	A, D, H, G	Belagsschäden vor Veloabstellplätzen, nur einseitige Beleuchtung (Westseite, beim Neubau) und fehlende Beleuchtung auf gegenüberliegender Trottoirseite, sichere Querung über Hammerallee beim Treppenaufgang fehlt, nur einseitiges Trottoir zum Bhf. Hammer über die Brücke, teils zu hohe Geschwindigkeiten, teils Randständige tagsüber am Eingang EKZ Hammer → g, v → mittel	P2
1.9.	Weg entlang Dünern zw. Lebern- u. Mühlegasse	X	wegbegleitende Beleuchtung nicht durchgängig → g, b → mittel	P2
1.10.	Gasse: Mühlegasse - Innenhof London Pub	A, G	Gasse ist unbeleuchtet, Drogenszene im London Pub → g, s (Bewegungslichtmelder anbringen, Polizeikontrollen) → gering	P1
1.11.	Parkplatz beim Salzhüslweg	A	zu dunkle Parkplatzbeleuchtung → g (Beleuchtung an Ecke ergänzen) → gering	P1

Nr.	Bereich	Negativkriterien	Problematik → Massnahmentypen (evtl. Massnahmenidee) → Massnahmenaufwand	Priorität
1.12.	Salzhüslweg	A, D, X,	attraktive, wichtige Wegverbindung mit guter Beleuchtung und kleineren Mängeln: Abfalleimer fehlen, Gestaltung im Bereich der Bänke verbesserbar (Bepflanzung, Belagsschäden), im Aarebereich teils ungepflegter Eindruck → p,g → gering bis mittel	P3
1.13.	Hauptgasse	X	Velos trotz Velofahrverbot, manche Zufussgehende fühlen sich dadurch unsicher. → v → gering (Polizeikontrollen), gross (zusätzliche alternative attraktive Veloverbindung prüfen)	P3
1.14.	Ausgang Zielempgasse - Amthausquai	H, X	Wegführung zum aareseitigen Trottoir nicht sofort ersichtlich, Platz zu sehr verstellt mit Autos, Querung des Platzes bei Parkplatzsuchverkehr gefährlich → v, b → gering	P3
1.15.	Amthausquai Süd	A, X	hoher Parkierungsdruck, starke Blendwirkung durch Beleuchtung Bahnhofbrücke, Trottoir Aareseite zu schwach beleuchtet → g → mittel	P2
1.16.	Handelshofunterführung	A, B, C, D	ungepflegte, altmodische und unattraktive Unterführung, unbelebt, mangelnde Sichtverbindung, verwinkelt, relativ eng, Videoüberwachung nicht erkennbar → p, g, b (Umbau und alternative oberirdische Querung) → mittel bis gross	P2
1.17.	Durchgang Coop	E, X	zu eng und zu lang → g (gestalterische Aufwertung) → gering	P3
1.18.	Klosterplatz	A, D, X	zu dunkle Beleuchtung im unteren Bereich, teils Abfall in Randbereichen, Klosterplatz wirkt durch Parkierung und Abfallcontainer zugestellt und kommt als Platz nicht zur Geltung. → p, g, b, v → gering bis gross (Gestaltungskonzept Klosterplatz)	P3
1.19.	Vorplatz Stadtkirche	G, I	Nutzungsüberlagerung, Treff um den Kirchplatz (Treppen) insb. zur wärmeren Jahreszeit am Wochenende und zum Abendverkauf (Jugendliche werden teils angepöbelt, Angst), Lärmbelastung durch Verkehr der Baslerstrasse und der Kirchgasse → s, v (vielseitige Nutzung anstreben, Verkehrsberuhigung) → mittel bis gross	P2

Nr.	Bereich	Negativ-kriterien	Problematik → Massnahmentypen (evtl. Massnahmenidee) → Massnahmenaufwand	Priorität
1.20.	Munzingerplatz	A, D, G	wichtige Fusswegverbindung zwischen Konradstrasse und Kirchgasse, öffentliche WCs: ungepflegt, Hinterhofsituation vom Museum unbefriedigend, dunkel und schlecht einsehbar, sicht-behindernde Sträucher, ungepflegt Baumrabbatten → p, g, b (Auslichtung der Bepflanzung) → mittel bis gross	P1
1.21.	Amthausquai Nord	A, E, H	ungenügende Beleuchtung (zu hoch) zwischen Parkierung und Böschung zur Aare, verdunkelnde einengende Wirkung im Sommer durch Baumdach und grössere Hecken, hohe Ge-schwindigkeiten und ungenügend gesicherte FG-Querungen → g, p, v (Geschwindigkeiten und Verkehrsverhalten prüfen) → mittel	P2
1.22.	Wegverbindung Spital – Spital-strasse	I, X	attraktive Verbindung Olten Innenstadt - Trimbach: teils Vanda-lismus und Ruhestörungen nachts von Jugendlichen entlang der Spitalstrasse → g, s (prüfen: Ausgang zum Fährweg ab 22h verschliessen, so evtl. Verlagerung der FG-Route ausserhalb der Quartier-strassen) → gering	P2
1.23.	Weg zw. Hagmatt-u. Belchenstrasse	A	fehlende Wegbeleuchtung → g → gering	P3



Sicherheit in Olten

Konfliktplan Gebiet 1

Innenstadt / Hagmatt

Die Massnahmenpriorität beschreibt die Dringlichkeit der Behebung sicherheitsrelevanter Mängel abhängig von der Bedeutung des Bereiches für die Bevölkerung.

Sicherheitsrelevante Bereiche:

- hohe Priorität
- mittlere Priorität
- niedrige Priorität

1.14 Gebietsnummer

5.2 Gebiet 2 – Bahnhof / Aareraum



Gebietscharakteristik

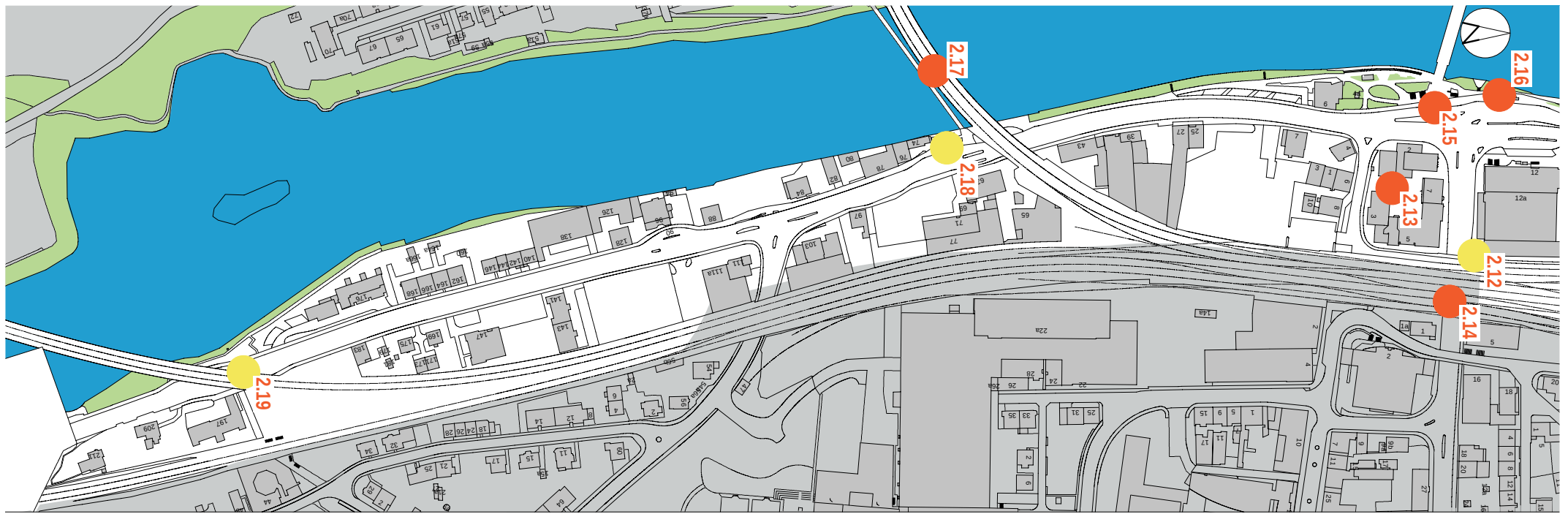
- entlang des rechten Aareufers, starke Trennwirkung durch Aare, Gleisanlagen, Aarburger-/ Gösgenstr. und eingeschränkte Anbindung zu benachbarten Quartieren, sehr gute ÖV-Erschließung
- gemischte, um den Bahnhof dichtere, heterogene Bebauungsstruktur (Neu- und Altbauten)
- Nutzungsmix (Einkauf, Büros, Dienstleistung, Wohnen, Freizeit), Naherholungsbereiche am Aareufer
- sehr eingeschränkte Durchlässigkeit und Zugänglichkeit für den Langsamverkehr, unattraktive Unterführungen, ungenügende und unattraktive Aarequerungen
- starke Belastung durch den motorisierten Verkehr (Unterführungsstrasse, Bahnhofquai, Postplatz, Aarburgerstrasse, Bahnhofbrücke)

Nr.	Bereich	Negativkriterien	Problematik → Massnahmentypen (evtl. Massnahmenidee) → Massnahmenaufwand	Priorität
2.1.	Bahnhofbrücke	A	Beleuchtung der Brücke ist zu grell und blendet, Blendwirkung auf weitere Umgebung (vgl. 1.18) → g → mittel	P1
2.2.	Platz beim Brunnen Bhf. / Aare	A, D, G	Im Sommer sind Treppen und Bänke um den Brunnen teils von Gruppierungen besetzt. Bierdosen liegen rum. Zugang zur Treppe ist versperrt bzw. eingengt. Bereich unter der Treppe dunkel und beängstigend und nachts schlecht einsehbar → p, g, b → gering bis mittel (Unterhalt, Umbau/Gestaltung)	P1
2.3.	Durchgang unter Bahnhofbrücke	A, B, C, D	Aareweg/Wanderweg: einsam und dunkel, ungepflegter Eindruck und Unübersichtlichkeit beängstigen, Bereich erscheint bezüglich Pflege vernachlässigt (Graffiti, Deckengitter). → p, g, b (Beleuchtung und Unterhalt verbessern, Öffnung / Durchbruch zur Aare) → mittel bis gross	P2
2.4.	aareseitiges Trottoir entlang Gösgenstrasse	X	trottoirbegleitender Zaun zu niedrig (dahinter abfallendes Gelände), teilweise Belagsschäden → g → mittel	P2

Nr.	Bereich	Negativkriterien	Problematik → Massnahmentypen (evtl. Massnahmenidee) → Massnahmenaufwand	Priorität
2.5.	Aareweg	A, C, D, X	Aareweg wird von Joggern und Zufussgehenden (Wanderweg) gern benutzt, aber: fehlende Beleuchtung, Zugänge zum Fluss teilweise ungepflegt und baulich/sicherheitstechnisch mangelhaft (Treppen, kaputte Geländer, Belagsschäden), bestehender Zugang zur Strasse (Treppe) aus Sicherheitsgründen verschlossen, wäre aber als Ausweich- bzw. Fluchtmöglichkeit geeignet, Seitenbereiche teils verdreckt, Aufgangsrampe zur Gösgerstrasse ohne Geländer (teils ungepflegt), Aareweg könnte attraktiver gestaltet sein → p, g, b → mittel	P2
2.6.	Querung Gösgerstrasse	H	fehlender Fussgängerstreifen vom Aufgang (Rampe) des Aarewanderweges über die Gösgerstrasse → g → gering	P1
2.7.	Gösgerstrasse	E, H	hohe Geschwindigkeiten und schmaler Velostreifen → v, g, b → mittel bis gross	P2
2.8.	Hardeggunterführung	E	insbesondere zu Stosszeiten zu eng, mobile Plakatstände vor Geschäften engen Raum ein, fehlende Zuginformationstafeln in der Unterführung, Zu-/Ausgänge nicht rollstuhlgängig (fehlender Lift), Unterführung endet Richtung Innenstadt mit einer Wand (und Treppenaufgängen) → g, b (Öffnung/Erweiterung bis zur Brücke prüfen) → gering bis gross	P1
2.9.	Martin-Disteli-Unterführung	E, G	zu Stosszeiten (Pendlerzeiten) zu eng und überstellt, mobile Plakatstände vor Geschäften oder z.B. Maronistand engen Bewegungsraum zusätzlich ein, niedrige Durchgangshöhe wirkt erdrückend → g, b → gering bis gross	P1
2.10.	Aufgang Tannwaldstrasse	B, D, G	Treppen/Liftbereich oft sehr ungepflegt (Gestank, Abfall), Gestaltung im unteren und oberen Bereich unattraktiv (Holzverschlag am Unterführungsende, baulich eingengter Treppenbereich), Randständige/Drogenproblematik → p, g, s → mittel bis gross	P1

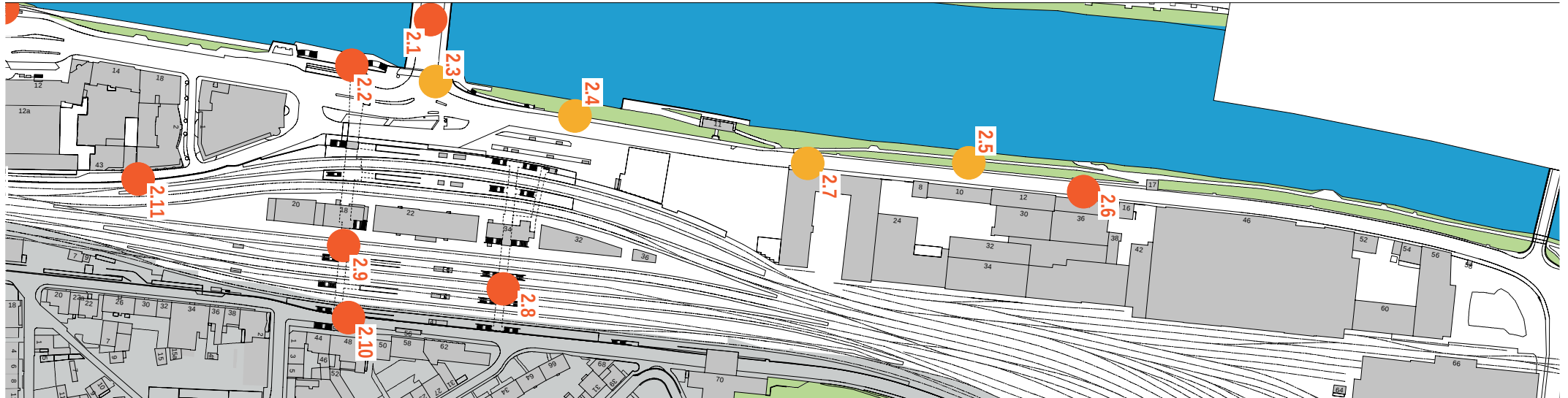
Nr.	Bereich	Negativkriterien	Problematik → Massnahmentypen (evtl. Massnahmenidee) → Massnahmenaufwand	Priorität
2.11.	Bahnhofstrasse	A, E	bedeutende Fusswegverbindung insbesondere für Tagungsbesucher zw. Congress Hotel Olten und Bahnhof, aber: fehlendes Trottoir, zu schmaler Arkadenweg bei der Swisscom, dunkle Beleuchtung, Geräusch- und Lichtinstallation in Stützen wirkt beängstigend, Weg führt durch Postanlieferzone (Lieferverkehr). → g, b → mittel bis gross	P1
2.12.	Verbindung Bahnhofstr. / Unterführungsstr. (Treppe)	C, D	unattraktiv → g, b → mittel	P3
2.13.	Winkelunterführung	B, D, G	wichtige Verbindung für Zufussgehende von der rechten Aareseite zur Aare und Innenstadt, aber durch Unterführungslänge, verwinkelte Bauweise und Einbauten: keine Durchsicht und schlecht einsehbare Bereiche, teils ungepflegt (Graffiti), leere Ladengeschäfte und Schaufenster, Orientierung (verschiedene Zu-/Ausgänge) für Fremde schwierig, Seitenaufgänge werden für Kinderwagen/Rollstuhlfahrende als zu steil empfunden, Bereich Ausgang Post: teils sehr ungepflegt (verdreckte Glasüberdachung, Graffiti), Bodenmaterial nach Treppe/Rampe bei Nässe/Eis sehr rutschig, Wunsch nach sichtbarer Videoüberwachung, trotz Fahrverbot viele Velofahrende → p, g, b (Öffnung für Velofahrende prüfen) → gross	P1
2.14.	Unterführungsstrasse	H	Für ungeübte Velofahrende und Kinder wird die Strecke trotz Velostreifen aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und Lastwagenanteils als gefährlich empfunden. zu schmale Velostreifen, nur einseitiges Trottoir → v, g, b → mittel bis gross	P1
2.15.	Velo-LSA bei Alter Brücke über Aarburgerstrasse	H	Veloquerung wird auch von Zufussgehenden benutzt, unklare Phasenschaltung, Rot-Grün-Phasen überschneiden sich → v (Phasenschaltung prüfen) → mittel	P1
2.16.	Schwanenmätteli / Zugänge Ländiweg	A, D, E, G	wichtige Verbindung für Zufussgehende: sozial heikle Situationen bei den Zugängen Ländiweg (Alte Brücke bzw. Bahnhof, teils Gruppierungen), für manche Personen unzureichend beleuchtet, im Sommer teils ungepflegt (Abfall), Durchgang zum Brunnen: ungepflegt (kaputte Beleuchtung), von wenigen Personen als beengt empfunden, mangelnde Sichtverhältnisse zu Bereichen direkt nach dem Durchgang → p, g, b (Durchbruch zur Aare, Notwendigkeit Bauteil prüfen) → gering bis gross	P1

Nr.	Bereich	Negativ- kriterien	Problematik → Massnahmentypen (evtl. Massnahmenidee) → Massnahmenaufwand	Priorität
2.17.	Gäubahnbrücke	A, E	wichtige Wegverbindung: Beleuchtung wird als zu dunkel empfunden, zu knappe Distanz zwischen den Leuchten, zu schmale Brücke für den Langsamverkehr → g → mittel	P1
2.18.	Bereich Bushaltstelle	G	unangenehme Situation durch Aufenthalt von Suchtkranken → s → mittel	P3
2.19.	FG-Querung Aar- burgerstrasse (Stadttrand)	H	hohe Fahrzeuggeschwindigkeiten (Ortsaus- bzw. -eingang) erschweren die Querung trotz FG-Streifen → g, v → mittel	P3



Gebiet Bahnhof / Aareraum Süd ▲

▼ Gebiet Bahnhof / Aareraum Nord



Sicherheit in Olten Konfliktplan Gebiet 2

Bahnhof / Aareraum

Die Massnahmenpriorität beschreibt die Dringlichkeit der Behebung sicherheitsrelevanter Mängel abhängig von der Bedeutung des Bereiches für die Bevölkerung.

Sicherheitsrelevante Bereiche:

- hohe Priorität
- mittlere Priorität
- niedrige Priorität

2.10 Gebietsnummer

5.3 Gebiet 3 – Schützenmatt / Altmatt



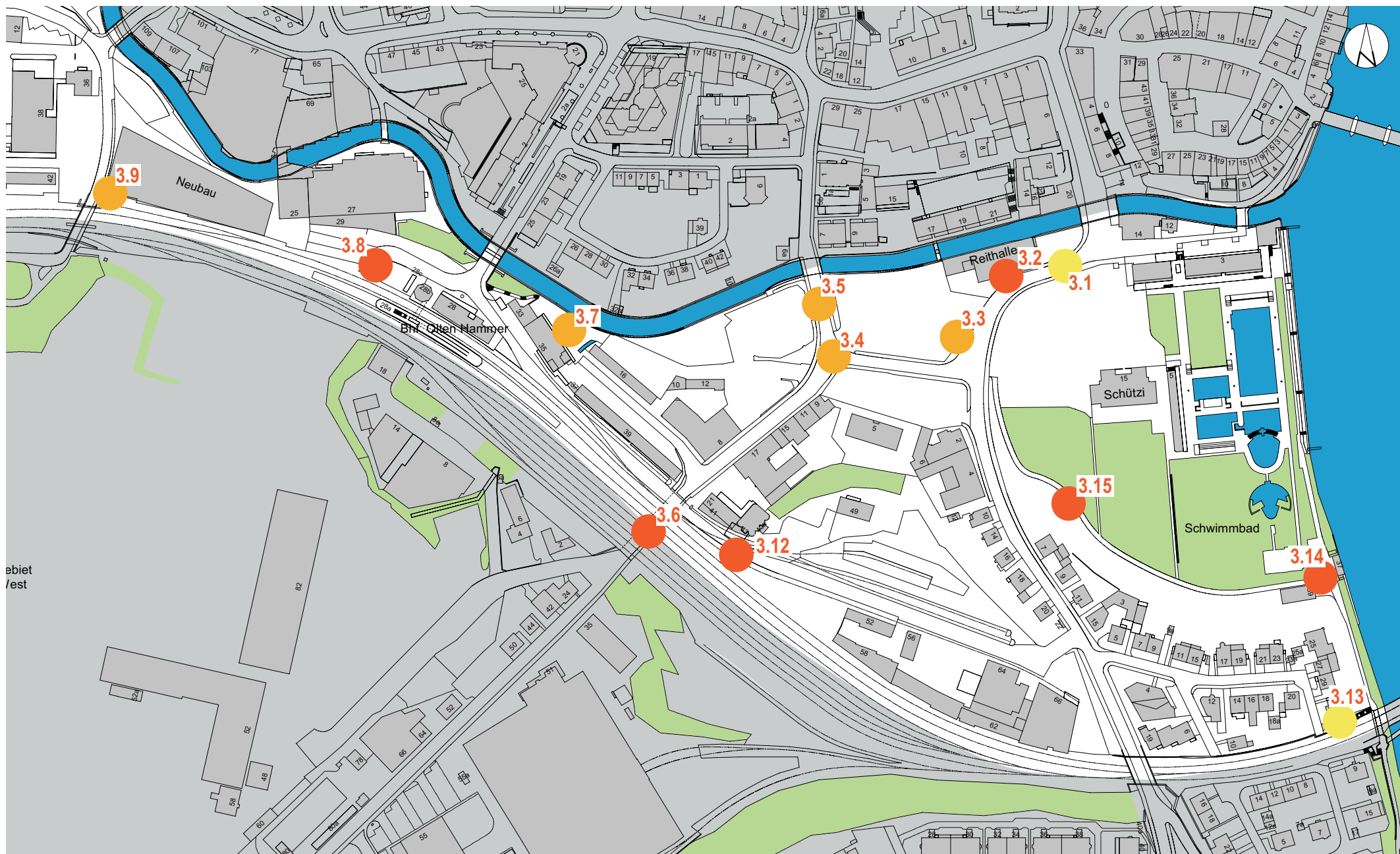
Gebietscharakteristik

- südlich der Solothurnerstrasse, entlang der Dünnern bis zur Aare, Trennwirkung von Dünnern und Gäubahndamm zum Entwicklungsgebiet Olten SüdWest, gute ÖV-Erschliessung (Bahnhof Hammer), beschränkt ausgebaute, sehr unattraktive Langsamverkehrsverbindungen (Stationsstrasse)
- heterogene Bebauungsstruktur, vorrangig grosse Industrie- und Gewerbebauten
- vorrangig Industrie, etwas Büro- und Dienstleistungen, kulturelle Angebote (Kulturhaus Schützenmatt, Reithalle, Färbi) und Naherholungsgebiete bei der Aare (Schwimmbad, Schützenmatt) sowie Dünnern-/Gheidgebiet, beschränkte öffentliche Nutzungen (Stadtarchiv, Werkhof)
- grosses Entwicklungspotential (Bereich Rötzmatt entlang Gäubahndamm zum Bahnhof Hammer, entlang Dünnern (zur Naherholung))

Nr.	Bereich	Negativkriterien	Problematik → Massnahmentypen (evtl. Massnahmenidee) → Massnahmenaufwand	Priorität
3.1.	FG-Querung Schützenmattweg / Parkplatz Schützi	H	Lage des FG-Streifen steht in Konflikt mit bestehendem Baum. unklare Situation (Sicht) / Konflikt für alle Verkehrsteilnehmende, insbesondere Zufussgehende → g, v → gering	P3
3.2.	Schützenmattweg / E, H Reithalle	E, H	zu schmales Trottoir neben der Reithalle → b → gross	P1
3.3.	Bushaltestelle Schützenmatt	H	Haltestellenbereich nicht bauliche abgetrennt, FG-Querung vor der Reithalle/Bushaltestelle fehlt – wichtige Wegverbindung von der Badi (Kinder u.a. Zufussgehende laufen quer über die Strasse), Fahrplan hängt ungünstig, unzugänglich (Rabatte / Strasse muss betreten werden) → g, b → gering bis mittel	P2

Nr.	Bereich	Negativkriterien	Problematik → Massnahmentypen (evtl. Massnahmenidee) → Massnahmenaufwand	Priorität
3.4.	Kreuzung Leberngasse / Rötzmattweg	H	Markierung / Vortrittsregelung / Kreuzungsgestaltung (mit Zufahrt zum Parkplatz Reithalle vom Kreuzungsbereich) unklar, viele Lastwagen, schwierige Übersichtsverhältnisse / Orientierung für Velofahrende → g, b → mittel	P2
3.5.	Leberngasse / Parkplätze	H	fehlende, gesicherte und direkte FG-Querung/-Verbindung zwischen Parkplatz Strobelaareal und Reithalle über die Leberngasse, ungünstige Lage des bestehenden FG-Streifen bei der Brücke (zugeparkter Zugang zum Weg vom Parkplatz Strobelaareal zum FG-Streifen) → g → mittel	P2
3.6.	Rötzmattweg / Unterquerung Stationsstrasse	E, H	beengte Verhältnisse, Trottoir relativ schmal → b → gross	P1
3.7.	Treppe, Wegverbindung Rötzmattquartier	A, C, D	Weg einsam und unbelebt, Beleuchtung schwach, unattraktive Wegverbindung (da nicht entlang Dünnern), kein Zugang zur Grünfläche, Treppe: im Sommer wirkt Bewuchs neben der Treppe evtl. beengend, nicht behindertengerecht od. kinderwagentauglich, keine Velo-Schieberille (bzw -rampe) für Velos vorhanden, Geländer teils marode → b, g, p → mittel bis gross	P2
3.8.	Parkplatz Bahnhof Hammer	A	unbeleuchteter Parkplatz → g → mittel	P1
3.9.	Wegverbindung / Treppenaufgang zum Gheidweg	A, E	ungepflegte und beengte Wegverbindung (zur Zeit Baustelle), Veloschieberille beim Treppenaufgang fehlt, Blendwirkung → p, b (möglichst Breite Wegverbindung anbieten, Blendwirkung aus Richtung Bahnhof reduzieren) → mittel	P2
3.10.	Altmattweg	B	neue Wohnüberbauung: Velohäuschen direkt an der Strasse schränken Sichtverhältnisse ein → b → mittel	P3

Nr.	Bereich	Negativkriterien	Problematik → Massnahmentypen (evtl. Massnahmenidee) → Massnahmenaufwand	Priorität
3.11.	Usego / Unterführung	A, D	ungenügende Beleuchtung, mehrere Leuchtkörper kaputt, schmutzig und ungepflegt insbesondere im Bereich Aufgang / Treppe zur Haltestelle stadteinwärts, Bereich zwischen Usego und Bahngleisen ungepflegt → g, b → gering	P1
3.12.	Stationstrasse	A, D, E, H	Wichtige Langsamverkehrsbindung Bahnhof Hammer – Quartier Steinacker, Kleinholz, aber: schlechte Beleuchtung im gesamten Abschnitt (wird nach dem Silo massiv schlechter), einsam, unattraktiv (Industriequartier, Industriebrachen), Konfliktbereiche zw. Verkehrsteilnehmenden: fehlendes Trottoir (mangelnde Verkehrssicherheit, Unsicherheit beim Langsamverkehr bezüglich der Wegwahl), verstärkt durch beengte Verhältnisse insbesondere im Bereich Landi (beidseitige Parkierung bis zur Fahrbahn) und Bereich Silo (Anlieferung LW - Fahrbahn, kein Trottoir, Engstellen, Bodenlöcher - Gleise), Gleise in der Fahrbahn – gefährlich für Velofahrende, ungepflegte und brachliegende Bereiche im westlichen Bereich der Stationsstrasse, unklare Wegführung/Anschluss Hausmattrain → g, b, p, v → mittel bis gross	P1
3.13.	Treppe zum Aareweg	C, D	wichtige Verbindung zum Wohnquartier: einengende Raumverhältnisse durch Lärmschutzwand SBB, Lärm durch Güterzüge, etwas ungepflegt (Graffiti) → p → gering	P3
3.14.	Ende Badiweg / Aareweg / Bootsverein	B, E, G	Bereich wird teils als Drogenversteck benutzt (Verstecke in Gebüsch), Übergang vom/zum Badiweg wegen Hausecke schlecht einsehbar → s, b (Zaun zurücksetzen) → gering	P1
3.15.	Badiweg	X	Fusswegverbindung entlang der Badi: in Abendstunden eher einsam, Büsche im Hang teils sichtbehindernd (Kurvenbereich) → b, p → kurz bis gross	P1



Sicherheit in Olten Konfliktplan Gebiet 3.1

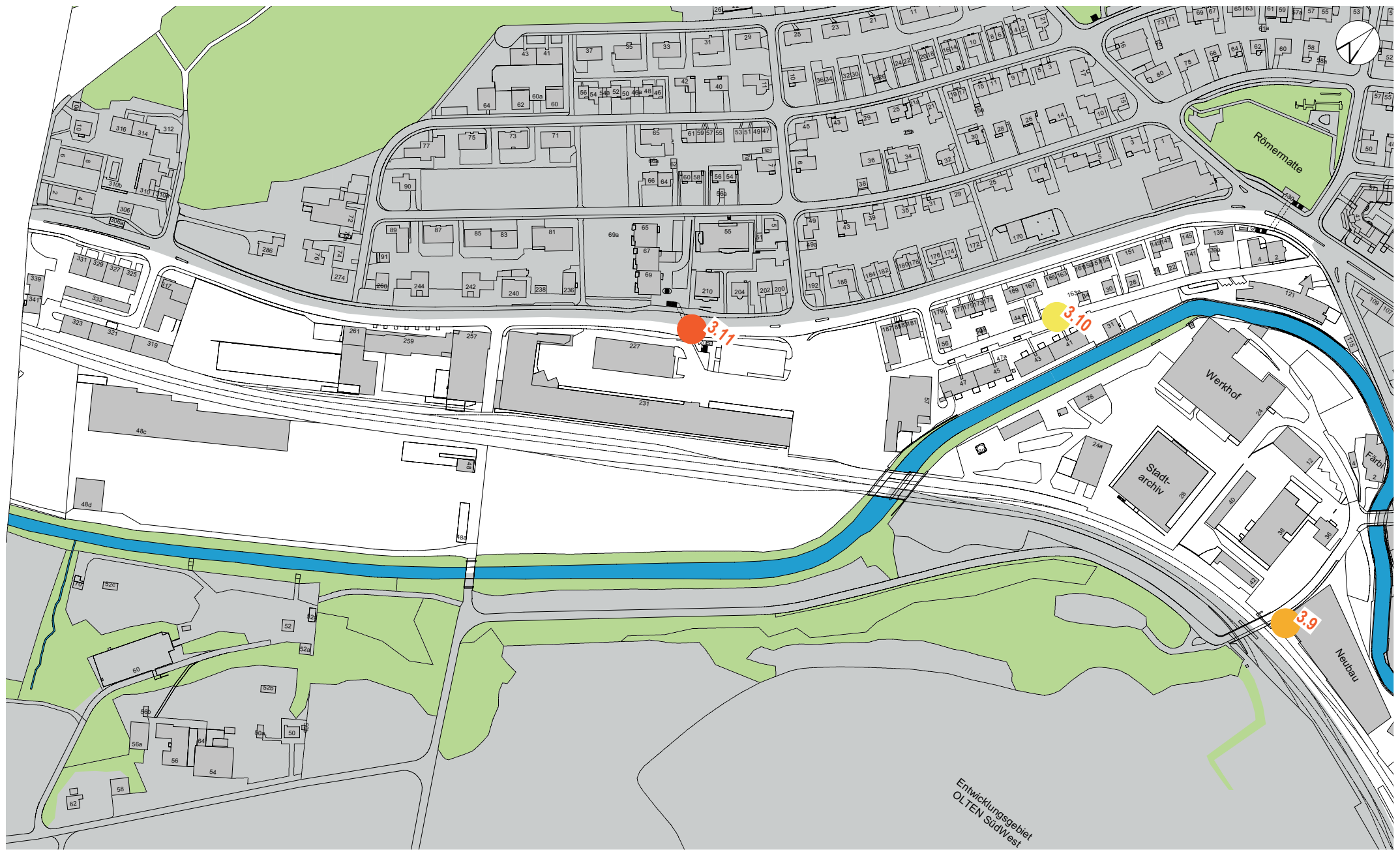
Schützenmatt / Altmatt

Die Massnahmenpriorität beschreibt die Dringlichkeit der Behebung sicherheitsrelevanter Mängel abhängig von der Bedeutung des Bereiches für die Bevölkerung.

Sicherheitsrelevante Bereiche:

- hohe Priorität
- mittlere Priorität
- niedrige Priorität

3.12 Gebietsnummer



Sicherheit in Olten

Konfliktplan Gebiet 3.2

Schützenmatt / Altmatt

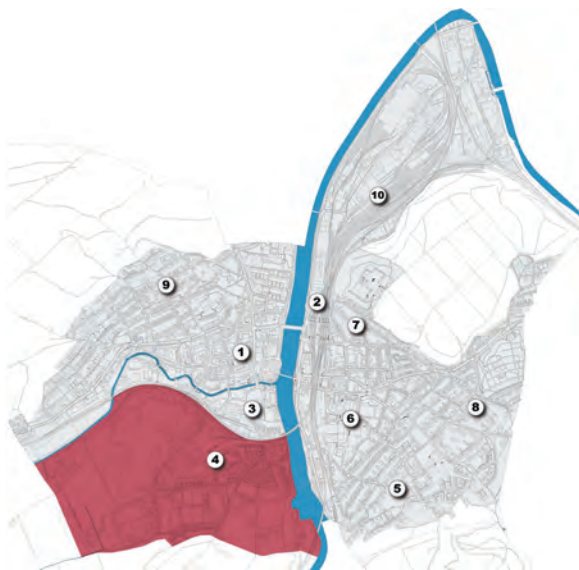
Die Massnahmenpriorität beschreibt die Dringlichkeit der Behebung sicherheitsrelevanter Mängel abhängig von der Bedeutung des Bereiches für die Bevölkerung.

Sicherheitsrelevante Bereiche:

- hohe Priorität
- mittlere Priorität
- niedrige Priorität

3.12 Gebietsnummer

5.4 Gebiet 4 – Kleinholz



Gebietscharakteristik

- erhöht gelegen, südlich vom Stadtzentrum, direkte Nähe zu Naherholungsgebieten (Bornwald, Aare-raum (Chessiloch), Ruttiger und Gheid), ungenügendes ÖV-Angebot in den Abendstunden
- heterogene, gemischte Bebauungsstruktur, relativ offene Bebauung mit starker Durchgrünung, grosses Entwicklungsgebiet Olten SüdWest, freie Baulandflächen für Wohnungsbau
- vorwiegend attraktive, kleinteilige Wohnnutzung und grossflächige Sport- und Freizeitanlagen und Naherholung
- teils unzureichende Erschliessung für den Langsamverkehr, ungenügend attraktive, sichere Verbindungen zum Bahnhof (Gäubahnbrücke) und zur rechten Aareseite im Süden
- grosse Beeinträchtigungen des Quartiers durch den Verkehr bei Grossanlässen (Sport, Stadthalle)

Nr.	Bereich	Negativkriterien	Problematik → Massnahmentypen (evtl. Massnahmenidee) → Massnahmenaufwand	Priorität
4.1.	Bogenrain	A, H	Weg am Waldrand nicht beleuchtet, wird in der Freizeit viel benutzt, Beleuchtung zumindest an der Kreuzung Bogenrain/Erlimattweg erwünscht, hohe Geschwindigkeiten trotz T30-Zone nicht ersichtlich, zusätzliche Signalisation erwünscht → g → gering bis mittel	P2
4.2.	Erlimattweg	X	im vorderen Bereich kein Trottoir, danach nur einseitig, Parkierung unregelmässig/unklar, so dass teils Ausfahrten aus Grundstücken erschwert sind und Strassenraum unübersichtlich erscheint → g, v (Parkplatzmarkierung, evtl. Begegnungszone) → gering bis mittel	P3
4.3.	Sportstrasse	H, X	Geschwindigkeiten (T30-Zone) insbesondere zu Trainingsbeginn und Sportanlässen hoch (Parkierungsverkehr), dann hohe Verkehrsbelastung, Begegnungsfall Bus/Pw führt zum Ausweichen aufs Trottoir (Randstein zugunsten Senkrechtparkierung bei der Eishalle abgesenkt) → v, b, g → mittel bis gross	P1

Nr.	Bereich	Negativkriterien	Problematik → Massnahmentypen (evtl. Massnahmenidee) → Massnahmenaufwand	Priorität
4.4.	Hausmattrain	H	Geschwindigkeiten hoch, kein T30-Zonen-Charakter, Hausmattrain bis zur Kreuzung Ruttigerweg relativ steil: Abbiegebeziehung stadtauswärts in Ruttigerweg für Velofahrende unklar und unsicher, Quermöglichkeiten für Zufussgehende im Kreuzungsbereich beschränkt → b, g, v → mittel bis gross	P1
4.5.	Ruttigerweg	H	hohe Geschwindigkeiten, einseitiges Trottoir, Treppenaufgang vom Hinteren Steinacker endet direkt an der Fahrbahn. → g → gering bis mittel	P3
4.6.	Hornusserstrasse	H	Strasse liegt im neuen Wohnquartier zwischen zwei Spielplätzen – Kinder queren, Gestaltung mit Sitzgelegenheiten direkt am Strassenraum, aber: hohe Geschwindigkeiten, Strasse wird teils von Fremdverkehr benutzt (hintere Erschliessung der Sportanlagen), gefährlich für Kinder → g, v (Geschwindigkeitsreduktion, Durchfahrtsbeschränkung prüfen) → gering bis gross	P1
4.7.	Pärkli beim Distelstein / Spielplatz Plantanensiedlung	D	Spielplatz und Pärkli um Sitzgelegenheiten teilweise ungepflegt (Abfall), Wege Pärkli teils sanierungsbedürftig → p → gering	P3
4.8.	Hinterer Steinacker - Kurvenbereich	B	Garten Hinterer Steinacker 30: Bepflanzung rankt insb. im Sommer in Strassenraum – beschränkte Sichtverhältnisse um die Kurve strassenaufwärts → p → gering	P3
4.9.	Hinterer Steinacker / SBB	C, E, A	Verbindung zum Aareweg entlang SBB-Mauer (Lärmschutzwand) unbeliebt, da beengende Wirkung und einsam, Vorgartengestaltung (Zäune und Büsche) wirken teils beengend → g → gering bis mittel	P2
4.10.	Bereich Gäubahnbrücke / Aareweg / Treppenabgang	G	sozial heikler Raum, zeitweise Gruppierungen beängstigen (Drogenversteck) → s, g → gering bis mittel	P1

Nr.	Bereich	Negativ- kriterien	Problematic → Massnahmentypen (evtl. Massnahmenidee) → Massnahmenaufwand	Priorität
4.11.	Rampe zum Hintere- ren Steinacker	A, E	wichtige Wegverbindung für Velofahrende und Zufussgehende zwischen Bahnhof/Aare – Wohnquartiere Hinterer Stein- acker/Kleinholz: Weg relativ schmal, böschungsseitige Büsche verdecken Beleuchtung → Unsicherheit, Brombeerranken be- hindern Velofahrende → p, b (Büsche zurückschneiden, offenere Gestaltung) → gering bis gross	P1



Sicherheit in Olten
Konfliktplan Gebiet 4
 Kleinholz

Die Massnahmenpriorität beschreibt die Dringlichkeit der Behebung sicherheitsrelevanter Mängel abhängig von der Bedeutung des Bereiches für die Bevölkerung.

Sicherheitsrelevante Bereiche:

- hohe Priorität
- mittlere Priorität
- niedrige Priorität

4.10 Gebietsnummer

5.5 Gebiet 5 – Säli / Fustlig



Gebietscharakteristik

- attraktives Quartier südlich bzw. südwestlich der Reiser- bzw. Engelbergstrasse, direkte Nähe zu Naherholungsgebieten (Säliwald, Vögelgarten) und Sälipark (Einkauf), gute ÖV-Erschliessung, aber in den Abendstunden ungenügendes ÖV-Angebot
- recht homogene Bebauungsstruktur (überwiegend Einzel- und Reihenhausbau, vereinzelt Geschosswohnungsbau), lockere Bebauung mit starker Durchgrünung
- Wohnnutzung vorherrschend, ergänzt durch Büro und Dienstleistungen, öffentliche Nutzungen: Schulen, Altersheim, Kirche
- hohe Durchlässigkeit, Zugänglichkeit für Zufussgehende, trennende Wirkung der Bahngleise und ungenügende Anbindung zum südlichen Aarebereich
- Belastung durch ortsfremden Schleichverkehr entlang Säli-, Reiser- und Gartenstrasse

Nr.	Bereich	Negativkriterien	Problematik → Massnahmentypen (evtl. Massnahmenidee) → Massnahmenaufwand	Priorität
5.1.	Kreuzung Riggenbach-/Zelglistrasse	B	Zufahrt Zelglistrasse ist für bergabfahrende Velofahrende auf Grund der Büsche/Bepflanzung schlecht einsehbar → p → gering bis mittel	P3
5.2.	Abschnitt Sälistrasse (Höhenstrasse West bis Sälschlössli)	H	Spazierweg (Erholung): fehlendes Trottoir, hohe Geschwindigkeiten → g, b (Markierung bzw. Bau eines Trottoirs prüfen) → mittel	P1
5.3.	Fustlig- und Mühletalweg	H	Wegverbindung für Langsamverkehr im Quartier (Schulweg): Fahrzeuge mit hohen Geschwindigkeiten trotz Fahrverbot – gefährlich für Langsamverkehr, da Weg schlecht einsehbar → g (Verkehrskontrollen) → gering bis mittel	P2

Nr.	Bereich	Negativkriterien	Problematik → Massnahmentypen (evtl. Massnahmenidee) → Massnahmenaufwand	Priorität
5.4.	Vögelgarten	A, D, G	beliebter Treff für Familien und Jugendliche (z.B. in den Abendstunden im Bereich der Volieren), aber: Beleuchtung zu schwach - ungenügend entlang des Vögelgartens (entlang Engelbergstr. und Pfarrweg) und beim Mittelweg, teils dichte sichtbehindernde Bepflanzung (Sträucher, Büsche) in Randbereichen der Parkanlage, ungepflegte Bereiche, teils Beschädigungen an Voilieren → p, g, s (Rückschnitt Bepflanzung (Sichtverhältnisse gewährleisten), Beleuchtung verbessern insb. Querverbindung) → gering bis mittel	P1
5.5.	FG-Passerelle / Sonneggstrasse	C, D, G, X	Querung der SBB-Gleise, alternative Querungsmöglichkeit zur Sälistrasse: unattraktiv, teils ungepflegt, einsam, fehlende Veloschieberille, nicht mit Kinderwagen befahrbar → p, b → gering bis gross	P3



Sicherheit in Olten Konfliktplan Gebiet 5

Säli / Fustlig

Die Massnahmenpriorität beschreibt die Dringlichkeit der Behebung sicherheitsrelevanter Mängel abhängig von der Bedeutung des Bereiches für die Bevölkerung.

Sicherheitsrelevante Bereiche:

- hohe Priorität
- mittlere Priorität
- niedrige Priorität

5.5 Gebietsnummer

5.6 Gebiet 6 – Bifang



Gebietscharakteristik

- zentrale, bahnhofsnahe Lage, gute ÖV-Erschliessung, teils unattraktive (ungenügend breite) Langsamverkehrsverbindungen (Tannwaldstrasse) und Querungen (Unterführungsstrasse - Velo)
- gemischte, teils dichte, heterogene Bebauungsstruktur (Blockrandbebauungen, grossformatige kommerzielle Bauten, Reihenhäuser, Geschosswohnungsbau, wenige Einfamilienhäuser)
- Nutzungsmix: Büro, Dienstleistungen, Einkaufszentren, Bildungseinrichtungen, Wohnen
- starke Belastung durch den motorisierten Verkehr (Unterführungsstr., Aarauerstr., Riggenbachstr.) mit Trennwirkung zu benachbarten Quartieren, Zusatzbelastung durch Einkaufszentrum
- teils noch labile Strukturen mit Entwicklungspotential im Bereich der Bahnanlagen

Nr.	Bereich	Negativkriterien	Problematik → Massnahmentypen (evtl. Massnahmenidee) → Massnahmenaufwand	Priorität
6.1.	Bifangstrasse	H	Schulweg: FG-streifen über Bifangstrasse bei der Riggenbachstrasse erwünscht, hohe Geschwindigkeiten → g (Lage fehlender FG-Streifen prüfen) → mittel	P1
6.2.	Aarauerstrasse / T30-Zone	D, E, H	Verkehrsführung/-regelung nicht eindeutig, Übermöblierung, Trottoirparkierung und Anlieferung engen Trottoir ein (Zufussgehende müssen auf die Strasse ausweichen.), Konflikt: Ausfahrt Parkhaus übers Trottoir → g, b (Verkehrsführung und Signalisation prüfen) → mittel bis gross	P3
6.3.	Knoten Aarauerstrasse / Von Roll Strasse	B, H	Kreuzung wird als gefährlich bezeichnet: Fahrzeuge „schneiden“ Kurven, ungünstige Sichtverhältnisse im Kreuzungsbereich für alle Verkehrsteilnehmenden (ungünstige Sichtverhältnisse im Kreuzungsbereich für von Aarauerstr. herabfahrende Velofahrende, hohe Geschwindigkeiten aus Richtung Unterführungsstrasse, ungünstige Verkehrsführung) → g, b, v (Veloführung Aarauerstr. klären) → gross	P1

Nr.	Bereich	Negativkriterien	Problematik → Massnahmentypen (evtl. Massnahmenidee) → Massnahmenaufwand	Priorität
6.4.	Unterführungsstrasse	D, E, H, I	Verkehrs- und Lärmbelastung sehr hoch und unangenehm, starke Trennwirkung, unattraktive Querungsmöglichkeiten, Velostreifen teils nur einseitig und zu schmal, Behinderung des Langsamverkehrs durch Parkierung von Anliefernden und Kunden auf Trottoir und Velostreifen → v, b → gross	P1
6.5.	Bifangplatz und Unterführung	A, B, D, H, X	Unterführung: ungepflegt (Graffiti). Auf-/Abgänge werden für Velorennen genutzt, ältere Personen und Kinder benutzen die Unterführung ungern, (zeitweise Alkoholabhängige), Beleuchtung teils kaputt, Platz: unattraktive Gestaltung, „Schandfleck“, fehlende oberirdische Querungsmöglichkeit → p, g, b, v → gering bis gross	P1
6.6.	Parkplatz vor Schulgebäude	A	fehlende Beleuchtung → g → mittel	P1
6.7.	Aarauerstrasse	H, I	hohe Geschwindigkeiten, Verkehrs- und Lärmbelastung → b, v → gross	P2
6.8.	Wilerweg	D, H	allgemein zu hohe Geschwindigkeiten, Velostreifen aufwärts zu schmal, abwärts kein Velostreifen (aber von einigen erwünscht), Kreuzung Aarauerstrasse: hohe Geschwindigkeiten bei der Zufahrt in den Wilerweg im Bereich FG-Streifen → v, g (Verkehrskontrollen) → mittel bis gross	P1
6.9.	Kreuzung Wilerweg / Reiserstr.	B, E, H	schlechte Sichtverhältnisse für Fahrzeuge aus der Reiserstrasse Nord in Wilerweg, fehlende Querungshilfe (FG-Streifen) → g (Spiegel) → gering bis mittel	P1
6.10.	Käppeliplatz	X	ungünstige Lage der best. FG-Streifen bei der Bushaltestelle über Aarauerstrasse (nicht in Wunschlinie) → g, b → mittel bis gross	P3

Nr.	Bereich	Negativkriterien	Problematik → Massnahmentypen (evtl. Massnahmenidee) → Massnahmenaufwand	Priorität
6.11.	Maria Felchlin Platz	X	Stellplatten bei Rabatten werden von Einigen (z.B. Velofahrenden) zu scharfkantig empfunden, wirken aber eindeutig geschwindigkeitsreduzierend. Hecken werden teils zu wenig geschnitten (beschränkte Sichtverhältnisse in Engelbergstrasse) Platzwirkung kommt nicht genügend zur Geltung, unklare Querungssituation zwischen Pfarrweg (nur einseitiges Trottoir) und Reiserstrasse - Konflikt Parkplätze / Wunschlinie Zufussgehende → p, b → gering bis gross	P3
6.12.	Theodor-Schweizer-Weg	A, B, E	Zugang seitens Riggenbachstrasse schlecht beleuchtet, Sträucher entlang des Weges teils sichtbehindernd, Hecken im südlichen Abschnitt zu hoch - wirken einengend, Beleuchtung nachts unangenehm, einsam, trotz Fahrverbot Nutzung von Velofahrende (teilweise Wunsch nach Öffnung) → p, g → gering bis mittel	P3
6.13.	Verbindung Sälistrasse / Louis Giroud Strasse	E, H, X	Fusswegverbindung zum Sälipark: fehlende FG-Querung und zu schmales Trottoir entlang Sälistrasse, Zufussgehende (viele Kinder) aus Wohnquartieren Sonneggstrasse, Aarburgerstrasse benutzen, anstatt der Louis Giroud Str., die Zufahrt zum Parkplatz (kein Trottoir) und das Parkhaus als Abkürzung zum Sälipark und Spielplatz. Wegverbindung über Louis Giroud Strasse wird als Umweg empfunden. → b, v → gross	P2
6.14.	Parkplatzzufahrt Riggenbachstrasse – Sälipark	E, H	Bei Rückstau auf Riggenbachstrasse verstellen Fahrzeuge das Trottoir, Zufussgehende müssen auf Fahrbahn ausweichen. → g, v (Markierung Haltebalken, Signalisation) → mittel	P1
6.15.	Ausgang Louis Giroud Str. / Riggenbachstrasse	E, H	Trottoirparkierende beim Ausgang (vermutlich zum schnellen Ein-/Ausladen, Säliparkkunden, die Parkplatz meiden wollen) behindern Zufussgehende, Durchgangsbreite neben Kettenabspernung für Zufussgehende (insb. mit Kinderwagen) knapp → g (versenkbare Poller) → mittel	P3
6.16.	Zufahrt Tiefgarage Migros / Maulbeerweg	H	Konflikt Wunschlinie Zufussgehende – Fahrzeugverkehr, Zufussgehende laufen, anstatt über Treppe und Platz, quer über Fahrbahnen Zu-/Ausfahrt Parkhaus bzw. Maulbeerweg → b → mittel bis gross	P3

Nr.	Bereich	Negativ- kriterien	Problematic → Massnahmentypen (evtl. Massnahmenidee) → Massnahmenaufwand	Priorität
6.17.	Vorbereich / Eingang Hotel Arte	E, X	fehlender separater Zufahrtsbereich für Hotelbusse: Konflikt bezüglich Platzbedarf / Nutzungsüberlagerung durch Zufussgehende und platzbeanspruchende Busse (Hotelgäste), Behinderung Zufussgehender → g, b → mittel bis gross	P3



Sicherheit in Olten Konfliktplan Gebiet 6

Bifang

Die Massnahmenpriorität beschreibt die Dringlichkeit der Behebung sicherheitsrelevanter Mängel abhängig von der Bedeutung des Bereiches für die Bevölkerung.

Sicherheitsrelevante Bereiche:

- hohe Priorität
- mittlere Priorität
- niedrige Priorität

6.14 Gebietsnummer

5.7 Gebiet 7 – Hardfeld



Gebietscharakteristik

- attraktives Quartier nördlich der Unterführungs-/Aarauerstrasse, direkte Nähe zum Nacherholungsgebiet (Hardwald), Bahnhof und ÖV, weniger attraktive Anbindung zur Aare (Bahnhofunterführungen, SBB-Passarelle Industriequartier)
- heterogene Bebauungsstruktur, relative kleinteilige, relativ lockere Bebauung (Reihen- und Einzelhäuser, Geschosswohnungsbau) mit starker Durchgrünung, städtisch dicht (Neuhardstrasse, Parkhaus)
- vorwiegend attraktive Wohnnutzung, wenig Einkauf, Büro und Dienstleistungen, Kantonsschule
- hohe Durchlässigkeit und gute Zugänglichkeit für Zufussgehende
- Belastung durch den motorisierten Verkehr (Tannwaldstrasse, Aarauerstrasse, Geissfluhweg und Martin Distelstrasse (Schleichverkehr))

Nr.	Bereich	Negativkriterien	Problematik → Massnahmentypen (evtl. Massnahmenidee) → Massnahmenaufwand	Priorität
7.1.	Martin Distelstr. / Neuhardstr.	A, B, D, G	Bereich bei den Veloabstellplätzen unattraktiv, unübersichtlich, eng und unbeleuchtet (nur indirektes Licht von Strassenlaternen), Veloabstellplätze ungepflegt, teils Velodiebstahl und Velobeschädigungen, sozial heikler Raum – Gruppierungen in den Abendstunden, nachts (Drogen- und Alkoholranke) → p, g, s → gering bis mittel	P2
7.2.	Neuhardstrasse	A	Trottoir bei Swisscomgebäude durch Grünrabatte zur Fahrbahn getrennt: Beleuchtung (nur durch hohe Strassenlaternen) wird durch Bepflanzung zusätzlich abgeschwächt, unangenehme Situation → p, g, b → mittel	P2
7.3.	Parkhaus Neuhardstrasse (privat)	A, B, D	privater Grund: unattraktiv, ungenügende Beleuchtung, Treppen- und Lifтанlagen problematisch, insbesondere nachts → g, b → gering bis gross	P1
7.4.	Neuhardstrasse / Rosengasse	H	fehlender FG-Streifen von der Rosengasse über die Neuhardstrasse → g → mittel	P3

Nr.	Bereich	Negativ-kriterien	Problematik → Massnahmentypen (evtl. Massnahmenidee) → Massnahmenaufwand	Priorität
7.5.	Rosengasse	E	fehlendes bauliches Trottoir → g (zusätzliche Poller als Begrenzung prüfen) → mittel	P3
7.6.	Hardfeldstrasse und Umgebung (Innenhof) (privat)	A, B, C, G	Innenhof, Parkplätze: unübersichtlich, einsam, unbewohnt, fehlende Beleuchtung – insbesondere nachts für Arbeitende im Schichtbetrieb unangenehm, Gruppierungen in den Abendstunden (nachts teils Drogen- und Alkoholranke) → g, s (Beleuchtung, Polizeikontrollen) → gering bis mittel	P2
7.7.	Treppe Tannwald-/ Unterführungsstr.	X	bauliche Schäden Treppenstufen → b → gering	P2
7.8.	Tannwaldstrasse Süd bis Bereich Alkistübli (bis Geissfluhweg)	B, D, E, G, H	Bereich Tannwaldstrasse Süd: wichtige Wegverbindung zwischen Bahnhof und Schulen/Hotels, aber: Nur einseitiges und schmales Trottoir und beschränkte Sicht- und Platzverhältnisse (durch PW- und Veloparkierung) verursachen Konflikte zwischen Zufussgehenden, Anlieferung und Parkierung. Mangelnde Veloabstellplätze und Kiss&Ride Parkplätze, direkteste Fusswegverbindung parallel zur Tannwaldstrasse vom Gleis 12 ist eng, unangenehm und schlecht ausgeschildert. Bereich Alkistübli / Zugang Martin Disteli Unterführung (Vergleich 2.10): sozial heikler Raum und unattraktiver Bereich, wirkt überladen und zugestellt (Übermöblierung, Platzierung Stadtplan-/Infotafeln), private Parkplätze engen Trottoir ein und behindern Zufussgehende, ungepflegter Zugang zur Unterführung, teils Belästigungen durch Personen, Verlagerung der Problematik auf anliegendes Quartier (Hausfriedensbruch, Einschleichen, diebstahl, Verunreinigungen der Vorgärten beim Geissfluhweg) → p, g, b, v, s → gering bis gross	P1
7.9.	Geissfluhweg	B, D, G	Ecke Tannwaldstrasse: ungünstige Sichtverhältnisse in/aus Geissfluhweg, FG-Streifen zu schmal und schlecht einsehbar, hohe Geschwindigkeiten trotz Tempo 30 (Einbahnverkehr, Verbindung zum Industriequartier), Wunsch nach zusätzlichen Bodenmarkierungen, Einwirkungen der Problematik vom Alkistübli → g (zusätzliche T-30-Massnahmen – Bodenmarkierung) → gering bis mittel	P2
7.10.	Kreuzung Martin-Distelstrasse / Neuhardstrasse	H	Schulweg: grossflächige Kreuzung mit hohen Geschwindigkeiten, Verkehrsführung schlecht überschaubar, Grünrabatte bei Kleidersammelstelle zeitweise ungepflegt → p, b, v → gering bis gross	P2

Nr.	Bereich	Negativkriterien	Problematik → Massnahmentypen (evtl. Massnahmenidee) → Massnahmenaufwand	Priorität
7.11.	Trottermatte	A, D, G	beliebter Treffpunkt aller Altersklassen: Nutzungsüberlagerung, sozial heikler Raum, teils ungepflegt (Abfall, Hundekot), Beleuchtung unbefriedigend (wird von Einigen als zu dunkel (verdeckt durch Baumkronen) oder als zu hell empfunden) → p, g, s (Beleuchtung prüfen) → gering bis mittel	P2
7.12.	Rosengasse / Florastrasse	B, E, H	Schulweg, Verbindung Unterführung Bifangplatz: unübersichtliche Kreuzung, teils schmales oder fehlendes Trottoir, Rechtsvortritt wird oft missachtet, hohe Geschwindigkeiten trotz Tempo-30, öffentliche Parkplätze Florastrasse bei der Unterführung: verursachen am Wochenende Parksuchverkehr (quartierfremder Verkehr) und Manövrieren und Parkieren auf dem Trottoir. → g, v (Verkehrskontrollen, Bodenmarkierungen) → gering bis gross	P2
7.13.	Klarastrasse	H, X	Nutzungsüberlagerung Wohnen und Nachtleben Beizen (Parkplatzkonflikt), unübersichtlicher Kreuzungsbereich - Linkseinbiegen in die Aarauerstrasse schwierig, Wunsch nach Fussgängerstreifen über die Klarastrasse → g, v → mittel bis gross	P2
7.14.	Kreuzung Klarastrasse / Rosengasse	B, E, H	unübersichtlich, teils zu hohe Geschwindigkeiten trotz Tempo-30, Schleichverkehr, teils schmales oder fehlendes Trottoir, Unfälle im Kreuzungsbereich → g, v (Verkehrskontrollen, Bodenmarkierungen) → gering bis gross	P3
7.15.	Zufahrt Aarauer-/ Martin Distelistr.	E, H	geschwindigkeitsreduzierende Hindernisse zu nah an der Kreuzung – Rückstau und Ausweichmanöver aufs Trottoir zu Stosszeiten → b (Gestaltung, bauliche Massnahmen überprüfen) → mittel bis gross	P3
7.16.	Mammutweg	A, D	bedeutende Fussverkehrsverbindung zwischen Bahnhof und Kantonsschule, temporär stark frequentiert: dunkel, ungepflegt (Abfall in Büschen) → p, g (niedrige Beleuchtung) → gering bis mittel	P2

Nr.	Bereich	Negativkriterien	Problematik → Massnahmentypen (evtl. Massnahmenidee) → Massnahmenaufwand	Priorität
7.17.	Hardfeldstrasse	H	Schulweg (hohes Fussverkehrsaufkommen): hohe Geschwindigkeiten auch von Töff- und Velofahrenden, gefährliche Situationen (insbesondere in Kreuzungsbereichen) → g, v → mittel bis gross	P2
7.18.	Untere Hardegg / Obere Hardegg	B, D, E, H	unübersichtlicher Kurvenbereich im Einbahnverkehr, ohne Trottoir, eingeschränkte Sichtverhältnisse für Velofahrende und Zufussgehende durch Parkplatzmauer (insb. für Velofahrende in Gegenrichtung gefährlich), ungepflegt → p, b → gering bis gross	P3
7.19.	FG-Streifen Tannwaldstrasse Hardegg	E, H	bedeutende Schulwegverbindung, temporär stark genutzte Querungsstelle über die Tannwaldstr. zwischen Bahnhof und Kantonsschule, aber: nur einseitiges Trottoir (bahnhofseitig Zugang von der Treppe direkt auf die Fahrbahn), teils hohe Geschwindigkeiten stadteinwärts, Schüler laufen teils diagonal, ausserhalb des FG-Streifens über die Strasse (Wunschlinie), fehlende Signalisation → g, b (Geschwindigkeitsreduktion, Torgestaltung) → gering bis gross	P1
7.20.	Tannwaldstrasse	H	beidseitig fehlender Velostreifen (ausserhalb Zentrumsbereich, zunehmende Geschwindigkeiten) → g → gering bis mittel	P2



Sicherheit in Olten Konfliktplan Gebiet 7

Hardfeld

Die Massnahmenpriorität beschreibt die Dringlichkeit der Behebung sicherheitsrelevanter Mängel abhängig von der Bedeutung des Bereiches für die Bevölkerung.

Sicherheitsrelevante Bereiche:

- hohe Priorität
- mittlere Priorität
- niedrige Priorität

7.14 Gebietsnummer

5.8 Gebiet 8 – Wilerfeld bis Chnoblach



Gebietscharakteristik

- östlichstes Quartier Olten, durch Friedhof Meisenhard und angrenzende Naherholungsgebiete Säliwald, Hardwald begrenzt, zentrumsfern
- sehr homogene Bebauungsstruktur im Gebiet Chnoblach (Geschosswohnungsbau, Hochhäuser, Wohnblöcke), sehr heterogen im Wilerfeld (Geschosswohnungsbau bis Einzel- und Reihenhäuser), lockere Bebauung mit starker Durchgrünung
- Wohnnutzung vorherrschend, Büro, Dienstleistungen und Einkauf nur sehr wenig
- hohe Durchlässigkeit, Zugänglichkeit für Zufussgehende, aber ÖV-Erschliessung und -Angebot teils fehlend oder ungenügend (insbesondere in den Abendstunden)
- Belastung durch ortsfremden Schleichverkehr entlang Reiser-, Feldstrasse und Meisenhardweg

Nr.	Bereich	Negativkriterien	Problematik → Massnahmentypen (evtl. Massnahmenidee) → Massnahmenaufwand	Priorität
8.1.	Friedhof Meisenhard	B, X	Waldfriedhof, wird auch als Spazierweg genutzt, hügelige Topografie und teils dichte Bepflanzung behindern Sichtverhältnisse, bestimmte Grabanlagen liegen versteckt, Angst vor Überfällen insbesondere bei älteren Friedhofsbesuchenden (Überfälle, auch tagsüber), einsame, unübersichtliche Bereiche, Autoeintritte → g, s (Lichten / Rückschnitt der Bepflanzung, Überwachung) → gering bis mittel	P2
8.2.	Wilerweg	H, E	Kantonsstrasse: hohe Geschwindigkeiten, teils unbefestigter Strassengrund, unangenehm für Velofahrende → v, g (Verkehrskontrollen) → mittel bis gross	P2
8.3.	Kreisel Meisenhardweg / Feldstr.	X	unklare Verkehrssituation → g, b → mittel bis gross	P3



Sicherheit in Olten Konfliktplan Gebiet 8

Wilerfeld bis Chnoblach

Die Massnahmenpriorität beschreibt die Dringlichkeit der Behebung sicherheitsrelevanter Mängel abhängig von der Bedeutung des Bereiches für die Bevölkerung.

Sicherheitsrelevante Bereiche:

- hohe Priorität
- mittlere Priorität
- niedrige Priorität

8.1 Gebietsnummer

5.9 Gebiet 9 – Schönggrund



Gebietscharakteristik

- attraktives Quartier nördlich bzw. westlich der Solothurner-/Ziegelfeldstr. bzw. Baslerstrasse, teils nah zur Innenstadt, direkte Nähe zu Naherholungsgebieten (Wald, Stadtpark, Robispielplatz, Römermatte), sehr beschränkte ÖV-Erschliessung
- homogene Bebauungsstruktur (überwiegend Einzel- und Reihenhausbauung)
- Wohnnutzung vorherrschend, ergänzt durch Büro und Dienstleistungen, öffentliche Nutzungen: Schulen und Altersheime
- hohe Durchlässigkeit, Zugänglichkeit für Zufussgehende, grosse Nachfrage nach verbesserter, sicherer Veloverkehrsverbindung zur rechten Aareseite
- trotz Fahrverbot mit Zubringerdienst zu Stosszeiten Belastung durch ortsfremden Schleichverkehr

Nr.	Bereich	Negativkriterien	Problematik → Massnahmentypen (evtl. Massnahmenidee) → Massnahmenaufwand	Priorität
9.1.	Frohheim Schule	A, D, G, X	ungenügende Beleuchtung im und um das Schulgelände (inkl. Kindergarten): Beleuchtung der Wege und der Haupttreppe (Aufgang Zehnderweg) um das Schulhaus fehlend (z.B. Zugang Kindergarten von Elsastrasse) oder durch Pflanzenbewuchs verdeckt, ungepflegte Bereiche (Abfall) entlang der Wege, sozial heikler Bereich (Treff bei unbeleuchteten Bereichen), teils Sachbeschädigungen/Diebstahl beim Velostellplatz, fehlende Signalisation/Wegweisung zum Kindergarten bzw. Schulhaus → p, g, s (Auslichtung Bepflanzung, Videoüberwachung) → gering bis gross	P1
9.2.	Frohheimweg	F	Sackgasse: fehlende Signalisation „Frohheimschulhaus“ - Anlieferungsfahrzeuge (auch Lastwagen) mit GPS werden in Frohheimweg fehlgeleitet → g, v → gering bis mittel	P1
9.3.	Frohheimweg und Kreuzung mit Dornacherstrasse	B, F, H, X	Rottweiler bei Nr. 29 (privat) beängstigend, unübersichtlicher Kreuzungsbereich, Schleichweg Dornacherstrasse → g, v (Verkehrskontrollen) → gering bis mittel	P3

Nr.	Bereich	Negativkriterien	Problematik → Massnahmentypen (evtl. Massnahmenidee) → Massnahmenaufwand	Priorität
9.4.	Baslerstrasse	H	hohe Geschwindigkeiten, Fussgängerstreifen ohne Mittelinsel → g, v → mittel bis gross	P3
9.5.	Friedhofweg / Stadtpark	B, H	Seitenausgang zum Friedhofweg - wichtige Direktverbindung ins anliegende Wohnquartier: von herabfahrenden Fahrzeugen schlecht einsehbarer Parkausgang (dichte und hohe Büsche) → p, g, b (Auslichten der Randbepflanzung, seidl. Insel) → gering bis mittel	P1
9.6.	Stadtpark	A, D, G	grundsätzliche schöne Anlage, aber Beleuchtung veraltet und zu schwach, Bewuchs der Seitenbereiche zum Friedhofweg zu dicht (sichtbehindernd), teils sozial heikle Bereiche (Abendstunden), ungepflegte Bereiche (Abfallproblematik trotz Abfallbehälter) → p, g, s → gering bis mittel	P3
9.7.	Friedhofweg	A, E, H	Friedhofweg (Einbahnstrasse, Velos im Gegenverkehr): hohe Geschwindigkeiten (Schleichverkehr), unzureichende Beleuchtung, einige Velofahrende fühlen sich aufwärts unsicher, im oberen Bereich zusätzlicher Ausgang vom Stadtpark → g, v (Velopiktogramme, Verkehrskontrollen) → gering	P2
9.8.	Elsastrasse	B, H	aktuell hoher Kinderanteil, Schleichverkehr, Platzbereich neben Nr. 24 teils ungepflegt (Abfall) → g, v, s (Bodenmarkierungen, Geschwindigkeitskontrollen) → gering bis mittel	P3
9.9.	Schöngrundstrasse und Kreuzungsbereiche	H	positive Gestaltung, niedriges Trottoir wird im Kreuzungsbereich und auf der Strecke bei Gegenverkehrs teils überfahren, Schleichverkehr → g (vereinzelt Poller prüfen) → mittel	P3
9.10.	Seidenhofweg (Schule bis Föhrenweg)	B, H	Schulweg, Richtung Föhrenweg linksseitig vor der Kreuzung nur einseitiges, nicht durchgängiges Trottoir: schlecht einsehbare Querungsstelle zwischen/hinter der Parkierung → g (Trottoirmarkierung evtl. mit Pollerabgrenzung prüfen) → gering bis mittel	P3

Nr.	Bereich	Negativkriterien	Problematik → Massnahmentypen (evtl. Massnahmenidee) → Massnahmenaufwand	Priorität
9.11.	Kreuzung Seidenhofweg / Katzenhubelweg	B, H	Schulweg: grossflächige, unübersichtliche Kreuzung mit teils zu hohen Geschwindigkeiten vom Katzenhubelweg abwärts, Querungsmöglichkeiten nur mit Umweg, so dass Schüler schräg queren, Bodenmarkierung (Schule/Kinder) erwünscht → g, b (Bodenmarkierung, evtl. Kreuzungsumgestaltung) → gering bis gross	P1
9.12.	Verbindungsweg Homburgstrasse / Gallusstrasse	H	beliebte Quartierverbindung für Kinder, aber: fehlende Abschränkung zur Gallusstrasse (abwärts) → g → gering	P2
9.13.	Kreuzung Katzenhubelweg / Gallusstrasse	B, H	attraktive Wegverbindung Gallusstrasse - Römermatte - Innenstadt: Randsteinausbildung nicht behindertengerecht, grossflächige, unübersichtliche Kreuzung mit teils zu hohen Geschwindigkeiten vom Katzenhubelweg abwärts, schwierige Querungsmöglichkeit → g, b (Bodenmarkierungen, evtl. Kreuzungsumgestaltung) → gering bis gross	P1
9.14.	Römermatte	D	beliebter Treffpunkt von Jugendlichen, ungepflegte Bereiche (Abfallproblematik trotz Abfallbehälter) → p, s → gering bis mittel	P3
9.15.	Unterführung Hammermühle / Römermatte	A, D	unzureichende Beleuchtung, unattraktive Gestaltung, ungepflegt, unübersichtlich → p, g → gering	P1
9.16.	Blumenweg	H	kleine Quartierstrasse ohne Trottoir wird durch Anlieferverkehr (Lastwagen) der Druckerei belastet → v (Anlieferung klären) → mittel bis gross	P2
9.17.	Pauluskirche	B, D, G, I	Treff vor allem von Jugendlichen hinter der Pauluskirche (während der schulfreien Zeiten und in den Abend-/Nachtstunden), Lärm- und Abfallbelastung (auch in angrenzende Grundstücke), Beschädigungen, sozial heikler Bereich → s, p (Polizeikontrollen) → gering bis gross	P2

Nr.	Bereich	Negativ- kriterien	Problematik → Massnahmentypen (evtl. Massnahmenidee) → Massnahmenaufwand	Priorität
9.18.	Querung Bleichmattstrasse (Verbindung Pauluskirche - Zehnderweg)	B, X	Schulweg: Querung über die Bleichmattstrasse (Einbahnstrasse) vom Verbindungsweg Pauluskirche zum Areal der Froheimschule / Veloabstelleplätze / Zehnderweg durch Längsparkierung behindert, Querende zwischen der Parkierung sind schlecht sichtbar. → g (sichere Querungsmöglichkeit prüfen (Sichtverhältnisse), Parkplätze verlagern) → gering bis mittel	P1



Sicherheit in Olten Konfliktplan Gebiet 9.1

Schöngrund

Die Massnahmenpriorität beschreibt die Dringlichkeit der Behebung sicherheitsrelevanter Mängel abhängig von der Bedeutung des Bereiches für die Bevölkerung.

Sicherheitsrelevante Bereiche:

- hohe Priorität
- mittlere Priorität
- niedrige Priorität

9.14 Gebietsnummer



Sicherheit in Olten

Konfliktplan Gebiet 9.2

Schöngrund

Die Massnahmenpriorität beschreibt die Dringlichkeit der Behebung sicherheitsrelevanter Mängel abhängig von der Bedeutung des Bereiches für die Bevölkerung.

Sicherheitsrelevante Bereiche:

- hohe Priorität
- mittlere Priorität
- niedrige Priorität

9.14 Gebietsnummer

5.10 Gebiet 10 – Industriequartier



Gebietscharakteristik

- nördlichstes Quartier Olten entlang des Aareknies, zwischen Aarelauf und Hardwald, vorderer Bereich zentrums- und bahnhofsnahe, ÖV-Anbindung
- heterogene Bebauungsstruktur unterschiedlicher Gewerbe- und Industriebauten (mehrheitlich grossformatige Bauten), vereinzelt Wohnbauten, relativ offene Bebauung mit teils starker Durchgrünung, beschränkter Aarebezug
- vorherrschend industrielle Nutzung, teils Büro und Dienstleistungen, wenig Wohnnutzung
- eingeschränkte Durchlässigkeit und Zugänglichkeit für den Langsamverkehr wegen des Gleiskörpers und grösserer Industrieflächen, Langsamverkehrsnetz teils ungenügend (fehlende, sichere Verbindungen für Zufussgehende in den Unterführungen)
- teils labile Strukturen mit hohem Entwicklungspotential, Strassenprostitution imageschädigend

Nr.	Bereich	Negativkriterien	Problematik → Massnahmentypen (evtl. Massnahmenidee) → Massnahmenaufwand	Priorität
10.1.	Kreuzung Gösgerstrasse / Industriestrasse	B, H	ungenügende Sichtverhältnisse in die Gösgerstrasse und hohe Geschwindigkeiten führen zu Unsicherheiten und Konflikten zwischen ab- und einbiegenden Fahrzeugen → g, b (LSA, evtl. Kreuzungsumgestaltung) → mittel bis gross	P1
10.2.	Aareweg ab Trimbacherbrücke / Treppe Aareweg - Gösgerstrasse	A, D,	Treppe neben der Trimbacherbrücke führt direkt vom Fussgängerstreifen Gösgerstrasse zum Aareweg hinab, direkte Alternative zur ca. 5 m entfernten Rampe: Treppe in baulich schlechtem Zustand, teils fehlendes Geländer und fehlende Treppenbeleuchtung Aareweg: uneben und teils ungepflegt (Abfall) im Bereich der Sitzgelegenheiten, unbeleuchtet → g, b → mittel bis gross	P2
10.3.	Trimbacherbrücke	E, H	Tempo-30-Zone: enge Verhältnisse für Zufussgehende, Trottoir wird oft überfahren → g → mittel bis gross	P3

Nr.	Bereich	Negativkriterien	Problematik → Massnahmentypen (evtl. Massnahmenidee) → Massnahmenaufwand	Priorität
10.4.	Industriestrasse / H Querung SBB- Industriegeleise		Querungen des Werkverkehrs über das Trottoir und die Industriestrasse, teils schnell und unaufmerksam → g, s → gering	P3
10.5.	Industriestrasse	A, B, C, F, H	hohe Geschwindigkeiten, Beleuchtung zu schwach, ungenügende Firmensignalisation verursacht LW-Sucherverkehr (Stop-and-Go) und führt zu Behinderungen, nur abschnittsweise Markierung von Velostreifen, Seitenbereiche (kleine Sitzcke, Bereiche neben längs verlaufendem Gleis) teils ungepflegt → g, b, v (Massnahmen für den Langsamverkehr, ÖV) → gering bis gross	P2
10.6.	Unterführung (SBB-Brücke) Industriestrasse	E, H	für Langsamverkehr unangenehme und unsicher, beschränkte enge Platzverhältnisse, in der Unterführung Kernfahrbahn mit beidseitigem Velostreifen und Gleislage in Fahrbahnmitte, Trottoir endet vor der Unterführung: Zufussgehende müssen Fahrbahn benutzen, beschränkte Sichtverhältnisse → v, g, b (ergänzende bauliche Massnahmen (Trottoir) prüfen) → mittel	P2
10.7.	Kreuzung / Platzbereich Haslistrasse / Industriestrasse	D, X	Markierung (Rechtsvortritt) im Kreuzungsbereich wird von einigen nicht verstanden, zeitweise ungepflegter Platzbereich → g → gering	P3
10.8.	Haslistrasse und nahe Umgebung	D, G	Prostitution („Strassenstrich“, ehemals Industriestrasse) in den Abendstunden entlang gesamter Haslistrasse: hohes Verkehrsaufkommen (Freier), Konflikt mit anliegenden Firmen (Fremdnutzung/Abfallbelastung auf Firmenparkplatz trotz Schranke und Signalisation), unangenehme Situation für Passanten, trotz Poller (wiederholte Zerstörung) wird Weg zum Aarewehr zum Parkieren (Prostitution) missbraucht, teils schwache Beleuchtung, ungepflegte Bereiche → s, v → mittel bis gross	P2
10.9.	Haslistrasse Nachtlokale	G	verunsichernde Szenebildung bei Nachtlokalen im weiteren Umfeld der Haslistrasse (auch in hinterer Erschliessungstrasse) → s → mittel	P2
10.10.	Unterführungen Tannwaldstrasse	E, H	beschränkte, enge Platzverhältnisse, fehlender Fussgängerschutz, hohe Geschwindigkeiten → v, g, b (Signalisation: Vortritt bei Fahrbahnverengungen) → mittel	P2

Nr.	Bereich	Negativ- kriterien	Problematik → Massnahmentypen (evtl. Massnahmenidee) → Massnahmenaufwand	Priorität
10.11.	Fussgängerüber- führung SBB- Gleise	A, B, C, D, H	alternative Fusswegverbindung (Wegerecht der Stadt über SBB- Betriebsgelände) zwischen rechter Aareseite und Industriequar- tier / Aareweg / Trimbach: Verbindung teils unbekannt, unklare Signalisation von der Seite Industriestrasse bezüglich Nut- zungserlaubnis, schwache Beleuchtung, auch tagsüber unatt- raktiv und teils ungepflegt, uneinsehbare Bereiche jeweils bei den Auf-/Abgängen, Veloabstellplätze (privat) bei den Aufgän- gen in schlechtem Zustand (veraltet, fehlende Sicherungsmög- lichkeiten) → g, b (Aufwertung) → gering bis gross	P2



Sicherheit in Olten

Konfliktplan Gebiet 10

Industriequartier

Die Massnahmenpriorität beschreibt die Dringlichkeit der Behebung sicherheitsrelevanter Mängel abhängig von der Bedeutung des Bereiches für die Bevölkerung.

Sicherheitsrelevante Bereiche:

- hohe Priorität
- mittlere Priorität
- niedrige Priorität

10.5 Gebietsnummer

6 Allgemeine Mängel

Bei den Begehungen der Quartiere hat sich gezeigt, dass sich bestimmte sicherheitsrelevante Mängel in mehreren Quartieren wiederholen bzw. Probleme in der Stadt Olten darstellen, die grundsätzlich und gebietsüberlagernd angegangen werden müssen. Die wesentlichen Beispiele und Wünsche, die an den Begehungen geäußert wurden, werden anschliessend benannt.

6.1 Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr

Fuss- und Veloverkehr

- Die flächig grosse Anlage des Bahnhofs verstärkt die schon durch die Aare bestehende Trennwirkung zwischen den beiden Stadtseiten Oltens. Die Querung der Gleisanlagen ist durch die zwei Bahnhofunterführungen, die Unterführungsstrasse und die Winkelunterführung möglich. Alle Querungen werden insbesondere aufgrund der beengten und unübersichtlichen, teils ungepflegten Verhältnisse von der Bevölkerung als unsicher und unangenehm beurteilt. Entscheidend für das Unbehagen ist auch die Länge der Unterführungen und die mangelnde Nutzung insbesondere in den Abend- und Nachtstunden.



Abbildung 5: Winkelunterführung



Abbildung 6: Unterführungsstrasse

- Eine Vielzahl der wichtigen Verbindungen für den Langsamverkehr in der Innenstadt werden gleichzeitig durch den motorisierten Verkehr belastet und sind deshalb für Zufussgehende und Velofahrende weniger attraktiv und sicher.
- Lücken im Langsamverkehrsnetz, fehlende sichere Wegverbindungen:
Folgende Anliegen nach zusätzlichen, attraktiven und sicheren Wegverbindungen (Erweiterung Langsamverkehrsnetz) wurden geäußert:
 - zusätzliche, attraktive Querungsmöglichkeit für den Langsamverkehr über die Aare im Zentrumsbereich
(Bahnhofbrücke ist verkehrsbelastet. Alte Brücke ist teils stark frequentiert, weshalb gegenseitige Behinderungen entstehen können.)

- sichere Veloverbindung zwischen den Aareseiten und unter den Bahngleisen hindurch, insbesondere für Schulkinder
(Unterführungs- und Ziegelfeldstrasse werden aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens als zu gefährlich eingeschätzt. In der Winkelunterführung (Alternative zur Unterführungsstrasse) ist das Velofahren leider verboten.)
 - direkte und attraktive Fussweg- und Veloverbindung Kleinholz - Bhf. Hammer (Stationsstrasse) - Usego, parallel zu den Bahngleisen
 - entlang der Dünnern allgemein und z.B. zwischen Solothurnerstrasse und Hammerallee (linkes Dünnerufer)
 - direkte und attraktive Wegverbindung entlang des linken Aareufers als Fortsetzung des Aareweges bis zum Salzhüslweg (Die Badi liegt heute dazwischen.)
 - Verbindungen sind teils unbekannt (z.B. Fussgängerüberführung über das SBB-Gelände im Industriequartier)
- Teils fehlen Velostreifen und vorhandene werden als zu schmal empfunden.

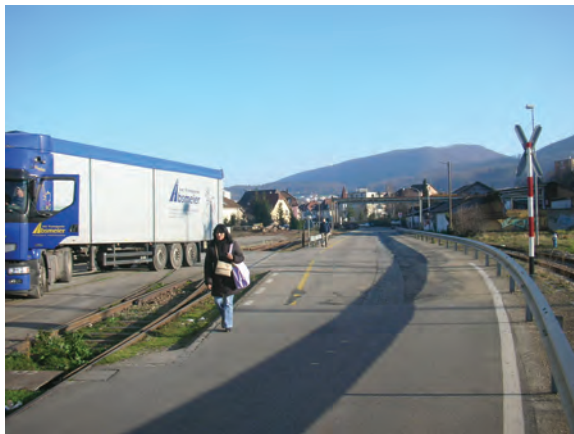


Abbildung 7: Stationsstrasse zw. Bhf. Hammer u. Kleinholz



Abbildung 8: Überführung SBB-Gelände (Industriequartier)

Öffentlicher Verkehr

- Unzureichendes bzw. fehlendes Busangebot in den Abendstunden (nach 20h) beispielsweise zwischen Kleinholz (Sportanlagen) - Bahnhof - rechte Aareseite (Meierhof).

6.2 Pflege und Unterhalt

Allgemein

- Herumliegender Abfall, Schmierereien, ungepflegte Grünanlagen, veraltete Materialien, kaputte Sitzgelegenheiten sind Beispiele für mangelhaften Unterhalt, die bei den meisten Menschen schon Unbehagen und das Gefühl auslösen, dass solche Bereiche (von der Stadt) vernachlässigt werden. Treten zusätzlich noch Gruppierungen auf, kann sich das Unsicherheitsgefühl sofort sehr verstärken.
- Teils ist die von privaten und öffentlichen Grundstücken in den öffentlichen Raum ragende und ungenügend zurückgeschnittene Bepflanzung sichtbehindernd.



Abbildung 9: Treppe der Handelshofunterführung



Abbildung 10: Ländiweg Richtung Alte Brücke

Unterhalt von baulichen Anlagen

- Treppenanlagen und Fischerstege beidseitig entlang der Aare befinden sich teils in baulich schlechtem Zustand (fehlende oder marode Treppengeländer, fehlende Absperrung, kaputte Stufen) und können schnell zu einem Sicherheitsproblem werden. (Abbildung 9)
- Bei der Treppenanlage zwischen Tannwald- / Unterführungsstrasse ist die unterste Stufe beschädigt.



Abbildung 11: Treppe von der Gösgerstrasse zur Aare



Abbildung 12: Sammelstelle Coop Wilerweg

Sammelstellen

- Insbesondere am und nach dem Wochenende liegt oft der Abfall neben anstatt in den Containern (z.B. Sammelstelle Wilerhofweg/Coop, Gartenstrasse/Engelbergstrasse).

WC-Anlagen

- Viele öffentliche WC-Anlagen sind veraltet und ungepflegt. Einige sind von 19h - 8h oder ständig verschlossen. Dies ist dann problematisch, wenn die Schliessung in der Bevölkerung nicht bekannt ist oder sich in der unmittelbaren Nähe keine anderen öffentlichen WCs befinden (z.B. WC bei der Gäubahnbrücke).

Strassenunterhalt

- unzureichende Schneerräumung im Winter auf den Velostreifen

6.3 Strassen- und Aussenraumgestaltung

Beleuchtung

- In vielen Wohnquartieren sowie in Teilbereichen der Innenstadt (z.B. Durchgang Hauptgasse – Fröschenweid – Klosterplatz, Parkplatz Reithalle, Parkplatz Salzhüsweg) ist die Beleuchtung veraltet und zu schwach (unzureichende Leuchtstärke).
- Dichte oder ungenügend zurückgeschnittene Bepflanzung (Bäume und Hecken) verdeckt die Beleuchtung und verhindert so die Ausbreitung des Lichtes.

Gestaltungselemente

- Eine flächendeckende, hindernisfreie bzw. behindertengerechte Gestaltung, z.B. Randsteinabsenkungen in Querungsbereichen oder die Befahrbarkeit mit Kinderwagen, ist nicht überall gewährleistet (z.B. Treppe Verbindungsweg zwischen Lebern- und Mühlegasse, Treppe vom Rötzmattweg zum Bahnhof Hammer (kurze Alternativverbindung von der Schützenmatte gegenüber der Verbindung Schürmattweg – Solothurnerstrasse – Hammerallee)).
- Innenhöfe (meist halböffentlich) sind oft verbaut, ungenügend beleuchtet und unattraktiv, obwohl sie attraktive Rückzugs- und Aufenthaltsräume darstellen könnten (z.B. als sichere Spiel- und Aufenthaltsräume für Kinder abseits der Hauptverkehrsstrassen im Blickfeld der Eltern oder als ruhige Pausenbereiche in der Innenstadt).
- Die Wahl der Gestaltungselemente wird bemängelt. (Verkehrsberuhigungselemente Sälistrasse, Stellplatten beim Maria Felchlin Platz werden von einigen trotz positiver Wirkung bezüglich Geschwindigkeitsverhalten als zu scharfkantig empfunden.)
- Die Gestaltung der Bushaltestellen ist uneinheitlich. Dadurch wird der Wiedererkennungswert im Strassenraum durch die Fahrzeuglenkenden gemindert, Haltestellen werden eventuell zu spät erkannt.

6.4 Geschwindigkeiten und Schleichverkehr

- Trotz der Einrichtung von Tempo-30-Zonen in vielen Wohnquartieren und Bereichen von Schulen werden die Geschwindigkeiten teils überschritten. Der Wunsch nach zusätzlichen geschwindigkeitsreduzierenden Massnahmen wurde sehr oft geäussert. Störend wird vor allem der gebietsfremde Schleichverkehr empfunden.
- In Quartieren mit hohem Kinderanteil ist der Wunsch nach Begegnungszonen gross. Einerseits wird mit dem geänderten Vortrittsrecht gegenüber Fahrzeuglenkenden die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität im Wohnquartier erhöht, andererseits wird den Kindern zusätzlicher Spielraum und für die Anwohnenden ein gemeinsamer Begegnungsraum geschaffen.

6.5 Lichtsignalanlagen

- Die Wartezeiten für Zufussgehende an lichtsignalgeregelten Querungen sind einerseits oft zu lang, so dass Zufussgehende öfters bei Rot die Strasse queren (z.B. Usego/Aldi, Querung Frohburgstrasse, Sälistrasse, Aarauerstrasse/Chnoblach). Andererseits sind die Grünphasen teils so kurz bemessen, dass das Queren für Betagte und Behinderte problematisch wird.
- Bei der Querung Alte Brücke/Aarburgerstrasse scheint die Lichtsignalanlage nicht richtig abgestimmt zu sein. Die Phasenschaltung ist unklar und Rot-Grün-Phasen überschneiden sich.

6.6 Signalisation / Markierung / Parkierung

- Es besteht der Wunsch nach zusätzlichen Bodenmarkierungen und Signalisation („30“-Bodenmarkierung und „Achtung Kinder“) bei Querungen in Bereich von Schulen, Kindergärten und Tempo-30-Zonen.
- Trotz der neu eingerichteten Tempo-30-Zonen fühlen sich einige BewohnerInnen wegen der entfernten und jetzt fehlenden Fussgängerstreifen noch unsicher. (In Tempo-30-Zonen dürfen gemäss Gesetzgebung Fussgängerstreifen nur in Ausnahmefällen, z.B. im Bereich von Schulen, angebracht werden.)
- Die fehlende Wegweisung z.B. zur neuen Augenklinik im Spitalgelände wird vermisst.
- Bemängelt wird die Behinderung von Zufussgehenden (auch mit Kinderwagen) durch Trottoirparkierende (Kunden und Anliefernde) in mehreren Strassenabschnitten der Stadt, z.B. fordere Aarauerstrasse, Unterführungsstrasse.

6.7 Information / Partizipation der Bevölkerung

- Es wurde der Wunsch nach vermehrter Öffentlichkeitsarbeit geäussert, da teils ungenügende Information und Integration der Bevölkerung z.B. im Zusammenhang mit sozialen Massnahmen verunsichern (z.B. Hintergrund, Einrichtung und Ziel des Alkistüblis, Information zum Wohnheim für psychisch Kranke).
- Informationen über Zuständigkeiten, zuständige Stellen, Notfalltelefone sind zu wenig bekannt.

6.8 Soziales

- Es besteht der Wunsch nach definierten Plätzen und Aufenthaltsbereichen für Jugendliche. Bemängelt werden das Angebot und die ungenügende Infrastruktur für Jugendliche.

7 Themenschwerpunkte

Die Behandlung anschliessender Themenschwerpunkte - Kriminal- und Verkehrsunfallstatistik - gehörte einerseits zum Auftragumfang, andererseits zeigte sich bei den Gesprächen mit der Bevölkerung, dass die Thematik sozial heikler Räume einen bedeutenden Stellenwert bezüglich Sicherheit im öffentlichen Raum einnimmt.

7.1 Sozial heikle Räume

Bei den Begehungen hat sich gezeigt, dass Personengruppierungen – ob Randständige oder Jugendliche – bei vielen BewohnerInnen Unbehagen auslösen. Dies wurde einerseits durch direkte, persönliche Negativerfahrungen, beispielsweise durch Anpöbelungen oder Übergriffe hervorgerufen. Andererseits trägt indirekt auch die Verbreitung von Gewaltmeldungen der öffentlichen Medien zur Entwicklung von Angst bei. Abhängig vom momentanen subjektivem Empfinden der Teilnehmenden an den Begehungen wurden bestimmte Bereiche unterschiedlich wahrgenommen.

So spielt beispielsweise beim Auftreten von Drogenkranken vor allem der Gedanke an die Beschaffungskriminalität sowie der Umgang mit Spritzen, welche teils in Gebüsch liegen gelassen werden und schon oft von Kindern gefunden wurden, eine Rolle bei der Unsicherheit. Ansammlungen von Jugendlichen werden oft aufgrund ihres Auftretens (Lärm, teils Anpöbelungen) oder des zurückgelassenen Abfalls als störend empfunden.

Schon wenige Negativerfahrungen können schnell zu Vorurteilen und Verallgemeinerungen führen. Der Anstieg der Gewaltbereitschaft (vgl. Kapitel 7.2 Kriminalität) hindert zudem viele Personen an der Zivilcourage und an einem Eingreifen bei heiklen Situationen.

Als sozial heikle Räume in der Stadt Olten wurden an den Begehungen vor allem Bereiche im Stadtzentrum genannt (Detailinformationen gemäss Bestandeskatalog), dazu zählen:

- der Bahnhofsbereich, insbesondere der Bereich um das Alkistübli / Tannwaldstrasse, die Bahnhofunterführungen und der Brunnenbereich beim Bahnhof an der Aare
- Parkanlagen
(Bereich um das Froheimschulhaus, Vögelgarten, Stadtpark, Trottermatte)
- Bereiche beidseitig entlang der Aare (Schwanenmätteli / Zugänge Ländiweg, Gäubahnbrücke, Aareweg bei der Badeanstalt)
- im Zentrumsbereich: Vorplatz Stadtkirche, Hinterhof London Pub (Mühlegasse), Bereich Denner an der Solothurnerstrasse, Einkaufszentrum Hammer, Bereich hinter der Pauluskirche, Platz hinter der Martinskirche (Grundstrasse)
- Haslistrasse (Industriequartier).

Die genannten sozial heiklen Bereiche sind zwar momentan in etwa lokalisiert und der Stadt bekannt, sie können sich aber schnell ändern, auflösen oder verlagern.

7.2 Kriminalität

Grundlage für die Beurteilung der Kriminalität in Olten bildet die Kriminalstatistik (KRISTA) des Kantons Solothurn sowie der Interventionsplan der Stadtpolizei Olten. Die Kriminalstatistik erfasst die Anzahl der Straftaten (auch der unbekannten Täterschaft). Die Zahlen sind abhängig von der Art der Erfassung und weiteren Faktoren wie der Zählweise, dem Zeitpunkt der Zählung, der Intensität und Schwerpunktsetzung bei der polizeilichen Kontrolltätigkeit. Beispielsweise liegen Zahlen zur häuslichen Gewalt erst seit 2006 vollständig vor und erlauben deshalb keinen uneingeschränkten Vergleich. Der Interventionsplan liefert nur eine grobe Orientierung, da dieser per Hand und fortlaufend erstellt wird.

Auszug aus der Kriminalstatistik (KRISTA) 2006 – Vergleich 2005 / 2006

Im Vergleich zum Jahr 2005 erfolgte in der Stadt Olten 2006 eine Abnahme der Straftaten von 2389 auf 2049 (gemeldete Straftaten, ohne Fahrzeug- und Betäubungsmittelanzeigen). Trotz positivem Rückgang der Gesamtheit aller Diebstähle (Summe: Ladendiebstähle, Diebstähle aus PWs, Einbruch- und Einschleichdiebstähle), gab es einen Anstieg bei den Einbruchdiebstählen. Die Tötlichkeiten haben im Vergleich zum Vorjahr leicht abgenommen, sind aber immer noch hoch. Negativ ist die Zunahme (bekannt und unbekannte Täter) der Körperverletzungen und der Raub- und Entreissdiebstähle in Olten.

	Solothurn		Olten		Grenchen		
Total Straftaten (ohne Fz und BM-Anzeigen)	2218 (2314)		2049 (2389)		1060 (1061)		
davon ermittelt		955 (1167)		1022 (1125)		469 (464)	
Delikt	UT	Bekannt	Summe	UT	Bekannt	UT	Bekannt
Raub	18 (13)	16 (8)	↑	19 (18)	10 (4)	2 (4)	(1)
Entreisse-Diebstähle	5 (5)	2 (9)	↑	6 (4)	(2)	1	
Körperverletzungen	16 (13)	15 (14)	↑	14 (4)	12 (16)	2 (4)	18 (11)
Tätlichkeiten	14 (10)	48 (41)	↓	7 (10)	47 (58)	3	35 (41)
Sexualdelikte	4 (5)	2 (6)	—	6 (5)	3 (3)	2 (3)	7 (6)
Ladendiebstähle	20 (21)	173 (169)	↓	13 (27)	76 (130)	8 (13)	36 (30)
Diebstähle aus Personenwagen	145 (93)	9 (7)	↓	60 (146)	3 (7)	36 (38)	12 (26)
Einbruchdiebstähle	168 (153)	29 (39)	↑	163 (125)	34 (9)	196 (169)	24 (15)
Einschleichdiebstähle	42 (39)	7 (5)	↓	21 (37)	10	7 (10)	(3)

Kommentar

- in Klammern Vorjahreszahlen

Abbildung 13: Straftaten 2006 ohne Fahrzeug- und Betäubungsmittelanzeigen (KRISTA)

Im Vergleich zur Stadt Olten haben im Kanton die Entreissdiebstähle gesamthaft zwar abgenommen, jedoch erfolgte ebenfalls eine Zunahme der Raubdelikte. Bezüglich Raubdelikten musste im Kanton bei der ermittelten Täterschaft leider ein starker Anstieg der jugendlichen Täterschaft (bis zum 18. Altersjahr) festgestellt werden. Negativ ist ebenfalls die Zunahme der Drohungen und Nötigungen im Kanton zu bewerten.

Der Anteil der Vermögensdelikte (Diebstähle, Betrug und Veruntreuung, Raub) an der Gesamtkriminalität beträgt kantonsweit rund 50 %.

Interventionsplan und Rücksprache mit der Stadtpolizei Olten

Der Interventionsplan gibt Aussage zur Anzahl der Einsätze der Stadtpolizei Olten. Er zeigt, dass in den Wohnquartieren allgemein weniger Interventionen durch die Polizei erforderlich waren als in der Innenstadt. Die Sicherheit in Wohnquartieren ist demzufolge hoch. Zu den Problembereichen in den Kernzonen (Innenstadt) aufgrund vermehrter Interventionen zählen:

- Innenstadt / Bereich Altstadt und angrenzende Quartiere:
lokale Punkte u.a. bei Nachtlokalen (z.B. Frohbürgstrasse), Baslerstrasse, Bereich EKZ Hammer, Mühle- u. Leberngasse, Munzingerplatz, Schützenmatte (Reithalle)
- Bahnhof und Bahnhofsggend:
Bahnhofplatz und Bahnhofunterführungen (vor allem Diebstahl und grössere Interventionen), Untere Hardegg bis Alkistübli, Tannwald- /Neuhardstrasse
- Bifangquartier
Bereich zwischen Unterführungs- und Riggenbachstrasse (vor allem Drogen/Be-
täubungsmittel, Diebstahl), Fachhochschule, Sälipark (insbesondere Ladendiebstahl)

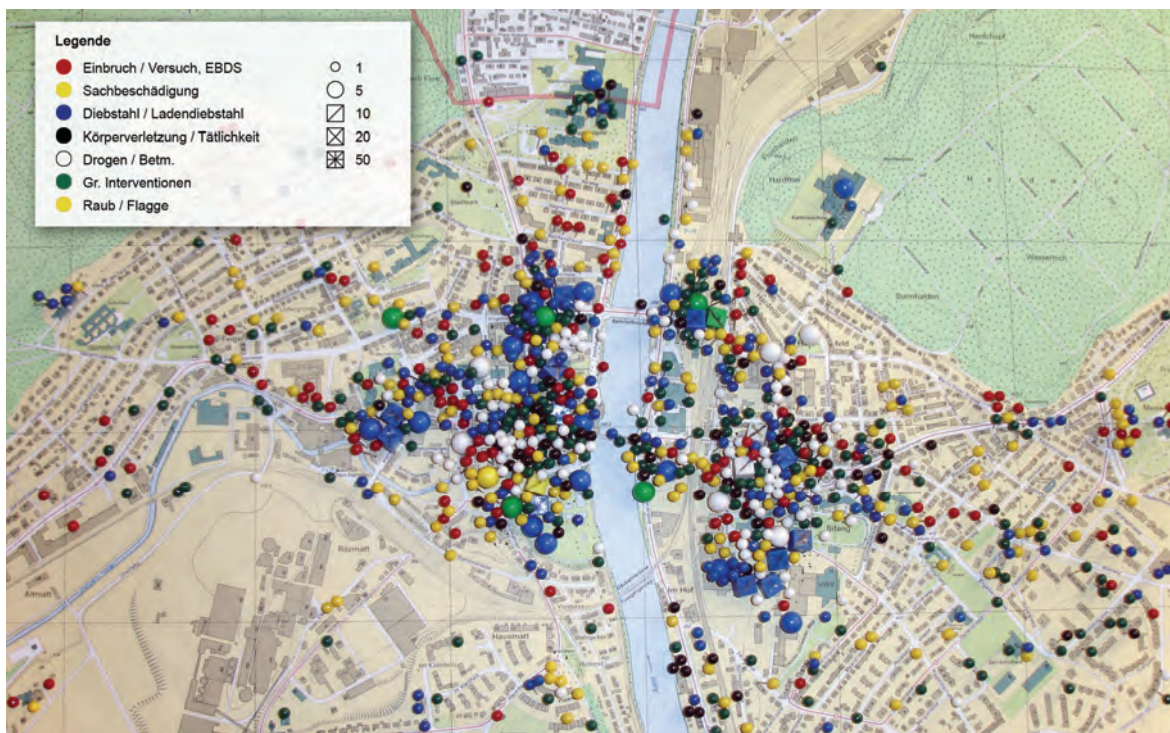


Abbildung 14: Foto Interventionsplan (Stadtpolizei Olten)

7.3 Verkehrsunfälle

Grundlage zur Beurteilung der Verkehrssicherheit bildet die Verkehrsunfallstatistik (VUSTA) des Kantons. Folgende Abbildungen zeigen die Unfallverteilung und Anzahl, unterschieden nach Unfalltyp, der Jahre 2002 bis 2006 in der Stadt Olten.

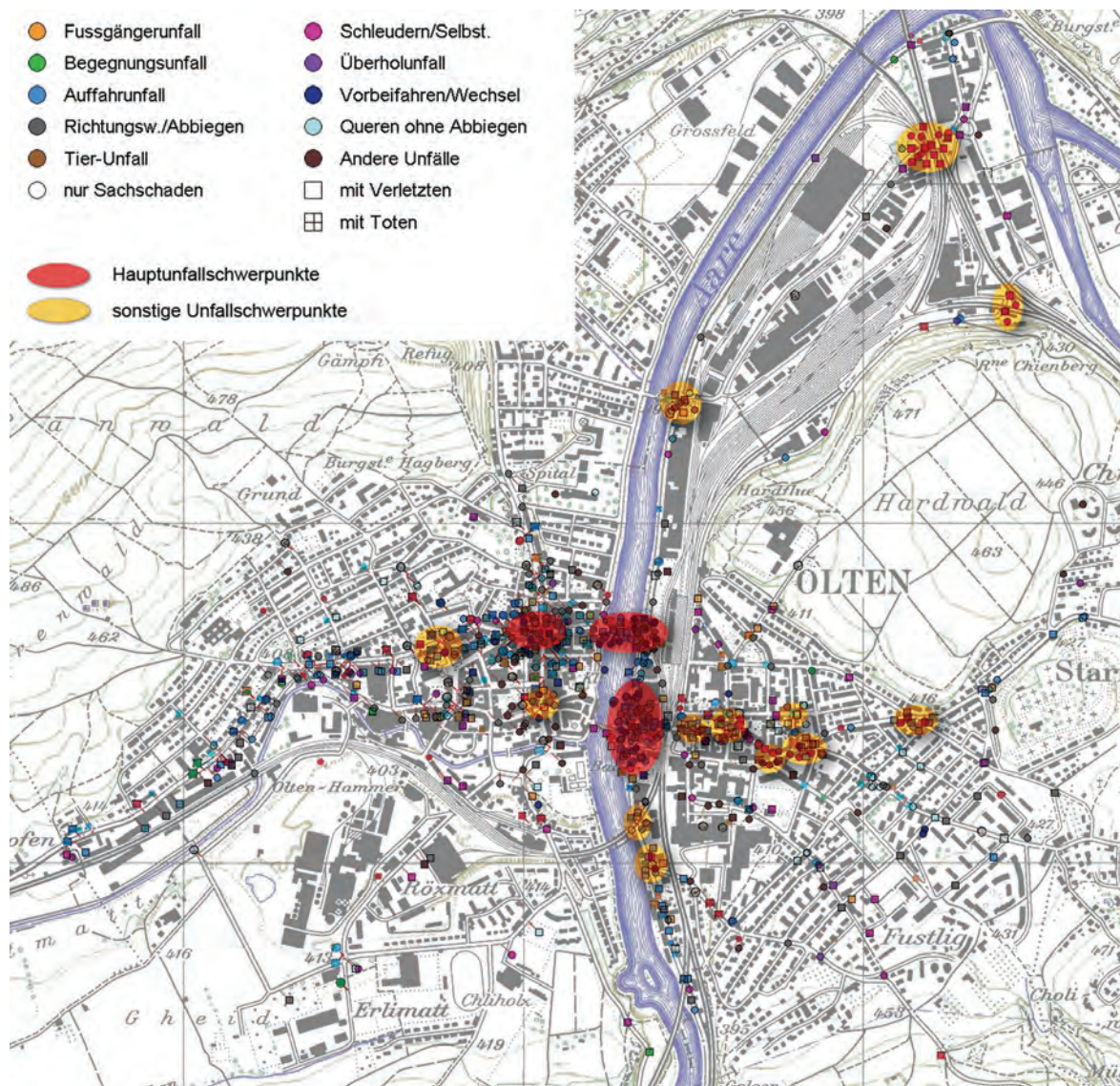


Abbildung 15: überlagerte Unfallstatistik 2002 bis 2006 Metron (Datengrundlage: VUSTA)

In obiger Abbildung wurde das Kartenmaterial zur Verkehrsunfallverteilung der letzten fünf Jahre überlagert. Die Verteilung der Unfälle innerhalb der einzelnen Jahre kann sehr unterschiedlich ausfallen. Ursache dafür können beispielsweise Änderungen des baulichen Zustandes oder der Verkehrsführung sein. Die Häufung der Verkehrsunfälle im Industriequartier bei der SBB-Unterführung (Industriestrasse) stammt mehrheitlich aus dem Jahr 2004, danach wurde die Verkehrssituation verbessert. In den Folgejahren traten in diesem Bereich sehr viel weniger Unfälle auf.

Folgende allgemeine Aussagen lassen sich aus der Verkehrsunfallstatistik (Abbildung 15) ableiten:

- Die meisten Unfälle ereignen sich entlang der Hauptverkehrsstrassen.
- Die Unfallschwerpunkte (rote transparente Bereiche) in der Stadt Olten sind: der Kreuzungsbereich Basler-/Ring-/Frohburgstrasse, der Bereich Bahnhofplatz/Bahnhofbrücke und der Bereich Bahnhofquai/Postplatz/Aarburgerstrasse/Unterführungsstrasse.

	2006			2005			2004			2003			2002		
Unfalltyp	Unfälle	Verl.	Tote	Unfälle	Verl.	Tote	Unfälle	Verl.	Tote	Unfälle	Verl.	Tote	Unfälle	Verl.	Tote
Fussgänger-Unfall	12	12	0	11	13	0	9	9	0	18	17	0	14	14	0
Schleuder-Unfall/Selbst-Unfall	34	16	0	27	17	0	42	24	0	36	23	0	30	12	1
Begegnungs-Unfall	4	0	0	3	5	0	2	1	0	3	5	0	6	3	0
Überhol-Unfall	3	0	0	1	1	0	1	1	0	2	2	0	4	0	0
Auffahr-Unfall	45	31	0	48	40	0	50	37	0	56	36	0	57	46	0
Unfall b. Vorbeifahren / Fahrstr.wechsel	12	1	0	13	7	0	15	2	0	18	5	0	11	2	0
Unfall beim Richtungswechsel	41	26	0	38	15	0	38	13	0	30	15	0	43	22	0
Unfall beim Queren	16	5	0	22	11	0	7	6	0	23	8	0	25	15	0
Anderer Unfall	19	3	0	19	3	0	18	4	0	17	4	0	32	12	0
Tier-Unfall	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	186	94	0	182	112	0	182	97	0	203	115	0	222	126	1

Abbildung 16: Übersicht Unfallanzahl und -typ 2002 bis 2006 (Quelle: Stadtpolizei Olten)

Die detaillierte Analyse der Anzahl Verkehrsunfälle und der Unfalltypen in der Stadt Olten zeigt (Abbildung 16):

- Die Fussgänger-Unfälle sind tendenziell tiefer als 2002 (18) und 2003 (14). Sie sind aber innerhalb der letzten drei Jahre von 9 auf 12 gestiegen.
- Die Anzahl der Unfälle insgesamt ist in den letzten drei Jahren etwa gleichbleibend hoch. Der 5-Jahresvergleich zeigt jedoch eine Abnahme der Unfälle.
- Die grössten Unfalltypen sind Auffahr-Unfälle. Danach folgen Verkehrsunfälle beim Richtungswechsel und Schleuder-Unfälle/Selbst-Unfälle.
- Die Anzahl der Verletzten ist innerhalb der letzten fünf Jahre etwas gesunken.
- Seit 2002 gibt es keine Todesfälle aufgrund von Unfällen.

Die wichtigsten Unfallursachen im Kanton gemäss VUSTA sind:

- Missachten des Vortrittsrechts,
- Unaufmerksamkeit und Ablenkung,
- Missachten der Geschwindigkeitsbeschränkungen und
- der Zustand der Unfallbeteiligten (Alkohol und Drogen).

Unfälle mit Zufussgehenden

Im Zusammenhang mit der Sicherheit in Olten spielt die Verkehrssicherheit der Zufussgehenden, als „schwächste“ Verkehrsteilnehmende eine grosse Rolle. Gemäss bfu-Umfrage gab es im Vergleich zu 2005 im Jahr 2006 14 % mehr Verletzte auf Schweizer Fussgängerstreifen. Im Kanton Solothurn erfolgte fast ein Drittel aller Verkehrsunfälle mit Zufussgehenden auf Fussgängerstreifen (vgl. Abbildung 17).

Ganzer Kanton		2006	2005
Anzahl VU mit FG	Ca. ein Drittel aller Verkehrsunfälle mit Zufussgehenden ereignen sich auf FG-Streifen (Kanton SO).	94	98
Davon auf FG-Streifen		35	27
Anzahl beteiligte FG		104	95
Schwerverletzte FG		23	28
Leichtverletzte FG		70	62
Unverletzte FG		7	4
Getötete FG		4	1
Verursacher Fz.Führer		84	66
Verursacher FG		20	30
Innerorts		90	93
Ausserorts		4	5

Abbildung 17: Verkehrsunfälle mit Zufussgehenden (FG),(VUSTA)

Die Rücksprache mit der Stadtpolizei Olten zeigte bezüglich Ort und Ursache der Fussgängerunfälle in Olten:

- Die häufigsten Unfälle mit Zufussgehenden ereigneten sich bei sehr langen Hauptstrassen. Es kristallisierte sich aber kein bestimmter Ort aus, an dem es besonders häufig zu Unfällen kam.
- Die häufigsten Unfallursachen sind.
 - Missachten des Vortritts an FG-Streifen durch Fahrzeuglenkende,
 - unvorsichtiges Queren/Herausspringen durch die Zufussgehenden,
 - Missachten der Lichtsignale respektive bis 2004 der Verkehrsdienste durch die Zufussgehenden,
 - unvorsichtiges Rückwärtsfahren durch Fahrzeuglenkende (häufig ohne Verletzungen der Zufussgehenden).

7.4 Zusammenfassung Themenschwerpunkte

Während die Informationen zu den sozial heiklen Bereichen auf den subjektiven Inputs aus der Bevölkerung beruhen, basieren die objektiven Daten zu Verkehrsunfällen und zur Kriminalität vor allem auf der aktuellen Statistik des Kantons und den Interventionsplan der Stadtpolizei.

Die folgende Grafik zeigt für einen Ausschnitt Oltens schematisch eine Überlagerung der:

- Sicherheitsrelevanten Bereiche
(subjektive Inputs der Bevölkerung und fachlicher Einschätzung der Begleitgruppe)
- Unfallschwerpunkte (vgl. Abbildung 15)
- Bereiche vermehrter Interventionen (grob zusammengefasst gemäss Interventionsplan)

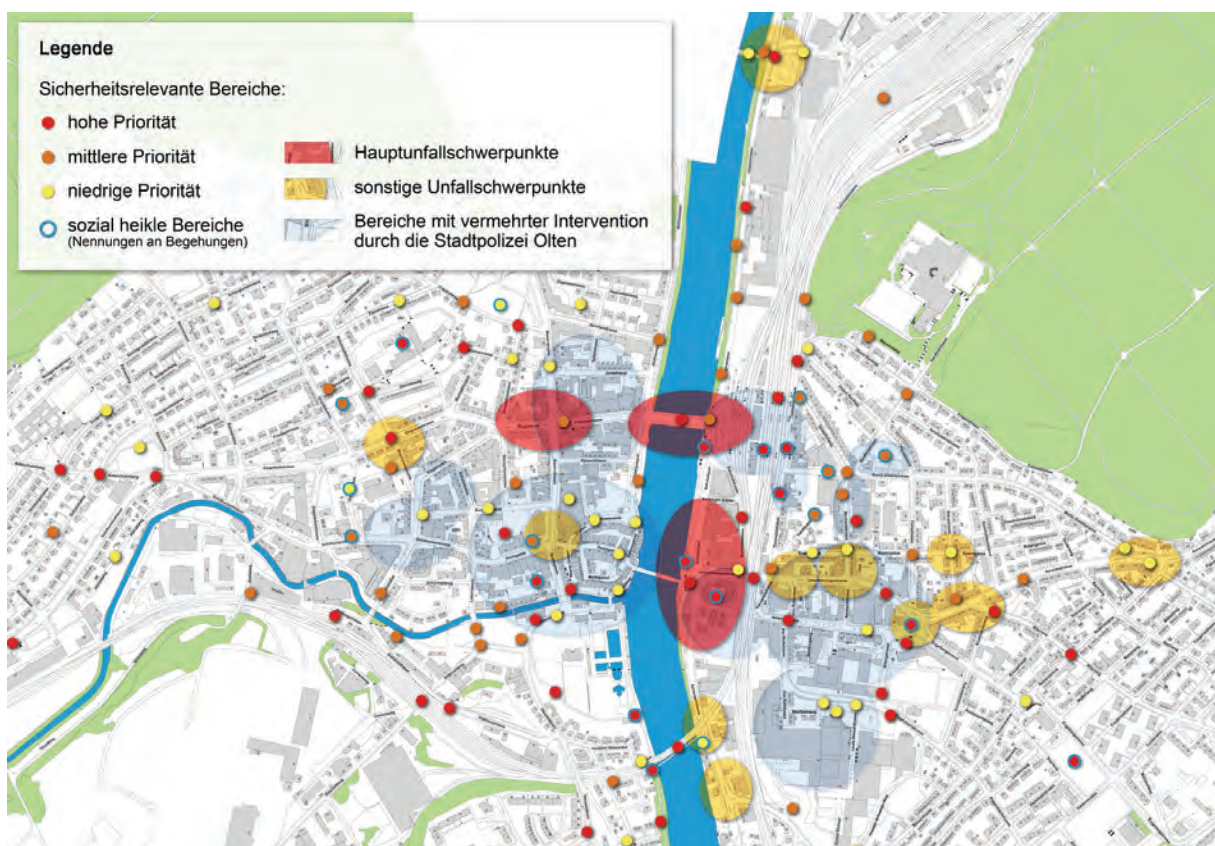


Abbildung 18: Übersicht objektive und subjektive sicherheitsrelevante Bereiche

Fazit

- Konflikte egal ob sozialer oder verkehrlicher Art häufen sich vor allem im Zentrumsbereich, da wo sich die unterschiedlichen Bedürfnisse und Nutzungsansprüche besonders stark überlagern. Das subjektive Empfinden der Bevölkerung stimmt mit der objektiven Statistik überein.
- In den angrenzenden Wohngebieten treten sicherheitsrelevante Bereiche (Nennungen der Bevölkerung, Interventionen der Stadtpolizei, Verkehrsunfälle) vereinzelt und weniger gehäuft auf.

8 Fazit

8.1 Ergebnisse

Partizipation und Sensibilisierung der Bevölkerung und der Verwaltung

- Mit den öffentlichen Begehungen, Informationsveranstaltungen, Zeitungsartikeln und der Internetplattform konnte einerseits die Bevölkerung für das Thema Sicherheit im öffentlichen Raum in ihrer Stadt sensibilisiert werden, andererseits wurden wertvolle Informationen zu konkreten unsicheren Bereichen in den Quartieren gewonnen. Trotz des teils sehr schlechten Wetters nahmen an den Begehungen durchschnittlich 20 Personen teil. Die öffentlichen Veranstaltungen waren mit ca. 50 Personen sehr gut besucht.
- Die Zusammensetzung der Begleitgruppe brachte verschiedene Sichtweisen und Problempunkte hervor und verdeutlichte, wie wichtig interdisziplinäre Zusammenarbeit und Kommunikation innerhalb der Verwaltung für die Erhöhung der Sicherheit sind.

Sicherheit in Olten

- Olten hat sehr attraktive Wohnquartiere mit einer hohen Durchlässigkeit und mit teils direktem Anschluss an Naherholungsbereiche zu bieten, deren Qualität es aufrechtzuerhalten und zu verbessern gilt.
- Grundsätzlich ist die Sicherheit in Olten besser als in den Medienberichten dargestellt. Dennoch besteht Handlungsbedarf. Unsichere Bereiche befinden sich weniger in den Wohnquartieren als vorangig im innerstädtischen Bereich sowie im und um das Bahnhofquartier.
- Viele sicherheitsrelevante Mängel basieren auf der Trennwirkung durch die Bahnhofanlage und die Aare sowie den beschränkten Quermöglichkeiten. Die Unterführungen und Brücken sind lang, teils ungenutzt und unbelebt in den Abendstunden und bieten so gut wie keine Fluchtmöglichkeiten. Ihre Gestaltung (teils ungepflegte, veraltete Materialien, ungenügende Breite zu Pendlerzeiten) verstärkt das Unwohlsein.
- Die ungenügend angenehme und sichere Querung des Bahn- und Aaregebietes veranlasst viele, insbesondere Frauen, entweder mit dem Auto auf die andere Stadtseite zu fahren, sich abholen zu lassen oder auf die Stadtquerung zu verzichten, weil sie sich die Verbindung nachts zu Fuss oder per Velo alleine nicht mehr zutrauen. Dies führt zu einer starken Einschränkung der Bewegungsfreiheit.
- An verschiedenen Orten entsteht Unsicherheit insbesondere zu den Abend- und Nachtstunden bei ungenügender Beleuchtung, aber auch zu Tageszeiten, wenn aufgrund fehlender oder einseitiger Nutzungen die Bereiche unbelebt sind oder durch bestimmte, unangenehme Personengruppen geprägt sind.

- Architektonische Mängel und Fehlplanungen öffentlicher Bereiche meist vergangener Zeiten, insbesondere Unterführungen, kennzeichnen einige unsichere Bereiche, welche heute meist nur mit grossem finanziellen und baulichen Aufwand zu beheben sind.
- Der unmittelbare Zusammenhang zwischen Sauberkeit, Pflege und dem subjektiven Sicherheitsempfinden hat sich bestätigt. Das Sicherheitsgefühl wird schon durch kleine Zerstörungen, fehlende Pflege oder mangelnden Unterhalt verletzt.
- Mängel beim Unterhalt (Abfall, Schmierereien), sichtbehindernde Bepflanzung und ungenügende Beleuchtung stellen neben den durch Randgruppen besetzten Räumen die zahlenmässig meist genannten Kritikpunkte für die Oltnen Bevölkerung dar. Eine Vielzahl der Mängel können bereits mit geringem bis mittlerem Aufwand behoben werden.

Begehungen und Sicherheitsempfinden

- An den Begehungen hat sich gezeigt, dass das subjektive Sicherheitsempfinden der Bevölkerung auch in Olten stark schwankt. Positiv hervorzuheben sind Personen, welche sich aus ihrer Unsicherheit und Angst herauszuhelfen wissen und beispielsweise Selbstverteidigungskurse belegen, die ihr Selbstbewusstsein stärken und ihrem Unsicherheitsgefühl entgegenwirken.
- Da keine Befragung der Bevölkerung stattgefunden hat, sondern die Informationen aus den Begehungen, öffentlichen Veranstaltungen, eingereichten Kritikplänen und Briefen erfolgten, werden keine verallgemeinernden geschlechts- oder altersspezifischen Aussagen bezüglich der Sicherheit in Olten getroffen. Die Erhebung stellt eine Momentaufnahme des bestehenden Sicherheitsempfindens der Bevölkerung mit dem Ziel dar, die wichtigsten sicherheitsrelevanten Bereiche zu erfassen.
- Für viele Personen, insbesondere Frauen, ist die Attraktivität des Ortes, die Übersichtlichkeit, die klare und rasche Orientierung, die hindernisfreie Wegführung und die Beleuchtung wichtig. Sehen und gesehen werden und die Situation einschätzen können sind Merkmale, welche der Angst vor Übergriffen entgegenwirken.
- Die Diskussion um die Sicherheit im öffentlichen Raum hat sich stark verändert. Vor rund 15 Jahren entstanden in der Schweiz die ersten Studien zum Thema Sicherheit im öffentlichen Raum. Erstmals wurde der öffentliche Raum untersucht und unter dem Aspekt aufgearbeitet. Ging es damals in erster Linie um Frauen, die Angst vor Gewalt und sexuellen Übergriffen hatten und sich dadurch eingeschränkt fühlten, so sind heute Frauen und Männer sensibilisiert. Die Angst vor Übergriffen durch Personengruppen hat stark zugenommen und betrifft heute Frauen wie Männer. Dies bestätigt auch die hohe Beteiligung von Männern an den zehn Begehungen.

8.2 Allgemeine Empfehlungen

- Zu Erhöhung der Sicherheit in Olten gilt es primär ein attraktives, dichtes und durchlässiges (lückenloses) Langsamverkehrsnetz der Bevölkerung zur Verfügung zu stellen.
- Der Aufwertung des öffentlichen Raumes und der Nutzungsvielfalt muss ein grosser Stellenwert zugewiesen werden.
- Mit einfachen pflegerischen und baulichen Massnahmen kann schon eine Vielzahl der sicherheitsrelevanten Mängel behoben werden. Pflege und Unterhalt dürfen nicht vernachlässigt werden.
- Durch ressortübergreifende Zusammenarbeit innerhalb der Stadtverwaltung, Polizei, Interessengruppen, QuartierbewohnerInnen, Schulen und der Entwicklung von gemeinsamen Strategien können bestehende sicherheitsrelevante Bereiche behoben und bei zukünftigen Planungen vermieden werden.
- Es gilt Hinweise auf negativen Entwicklungen wahrzunehmen und zu bremsen. Hinweise dafür können beispielsweise ungenügende Beleuchtung, Vandalismus und Vermüllung, Veränderungen der Bevölkerungs- und Sozialstruktur, Klein- und Jugendkriminalität und Schulabstinenz sein.
- Präventionsmassnahmen wie Wohnumfeldverbesserung und Revitalisierung öffentlicher Bereiche, Imagekampagnen, Bewohner-/Quartieraktivitäten, Förderung des Engagements und der Eigeninitiative bei der Bevölkerung sowie Förderung und Zusammenarbeit mit Jugendlichen können vorbeugen und Abhilfe schaffen.

8.3 Weiteres Vorgehen

Entwickeln von Lösungen und Erstellen eines Massnahmenkataloges

- Der Stadtverwaltung steht mit dem Bestandeskatalog und dem Übersichtsplan der Konflikte ein Instrument zur Verfügung, auf dessen Basis ein entsprechender Massnahmenkatalog erarbeitet werden kann. Die Informationen zu unsicheren Bereichen in der Stadt Olten können mit bereits laufenden Planungen abgeglichen werden und in zukünftige Planungen einfließen.
- In laufenden Planungen sind bereits Massnahmen zur Behebung sicherheitsrelevanter Mängel (insbesondere verkehrlicher Art) berücksichtigt worden. Die grösste Herausforderung wird es sein, Massnahmen zur Verminderung sozial heikler Räume und der Kriminalität zu entwickeln.
- Die Bevölkerung hat aktiv mitgearbeitet. Dies zeigt sich im Resultat des umfassenden Bestandeskataloges. Die Bevölkerung darf jetzt nicht enttäuscht sein, wenn „ihr Anliegen“ nicht umgehend umgesetzt wird. Wenn die Massnahmen vorliegen, müssen diese aus einer Gesamtsicht angegangen werden. Kleinere Massnahmen können schneller, wenn möglich in laufende Unterhaltsarbeiten aufgenommen werden.

Anhang

Anmeldeformular für Begehungen

Beispiel eines Quartierplanes (Internetplattform)

Übersichtsplan Konflikte M 1:5000 (beiliegend)

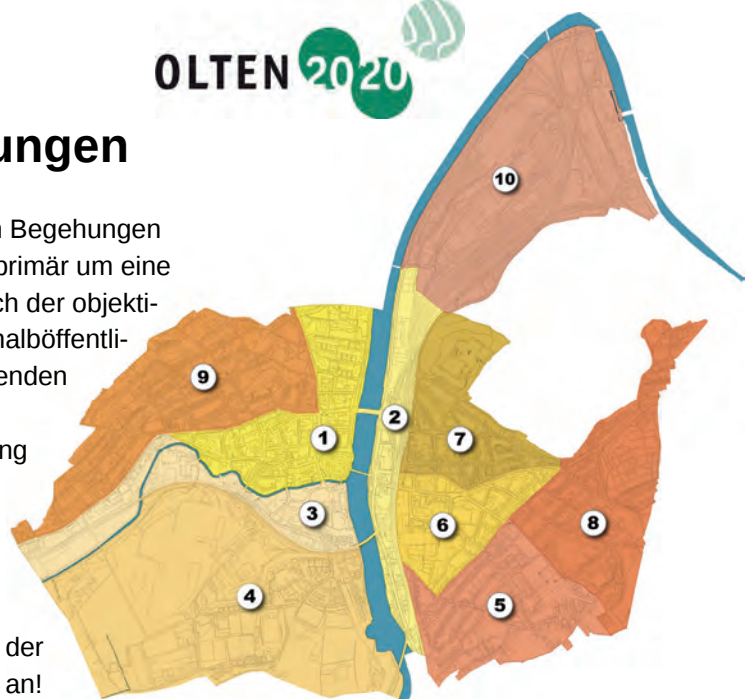
Sicherheit in Olten

Anmeldeformular Begehungen



Zur Erfassung sicherheitsrelevanter Orte werden Begehungen in den Quartieren durchgeführt. Es handelt sich primär um eine Beurteilung der bestehenden Situation hinsichtlich der objektiven und subjektiven Sicherheit im öffentlichen / halböffentlichen Raum der Stadt Olten und einer entsprechenden Inventarisierung. Sie dient als Grundlage für die Ausarbeitung von Massnahmen, deren Umsetzung zu einer verbesserten Sicherheit bzw. zu einem guten Sicherheitsgefühl und damit erhöhten Lebensqualität in unserer Stadt führen soll.

Wollen Sie mithelfen, dann melden Sie sich gemäss ihren Interessen für einen oder mehrere der unten aufgeführten Begehungstermine (17- 20h) an!



1	Innenstadt / Hagmatt Eingangshalle Stadthaus	09.01.07	6	Bifang Eingang Berufsbildungszentrum Bifangstrasse	21.03.07
2	Bahnhof / Aareraum Aareterrasse - Bhf. Unterführung	18.01.07	7	Hardfeld Migros-Tankstelle Neuhardstrasse	28.03.07
3	Schützenmatt / Altmatt Eingang Badi	31.01.07	8	Wilerfeld bis Chnoblach Turnhalle Schulhaus Sali	03.04.07
4	Kleinholz Eingang Stadthalle Kleinholz	28.02.07	9	Schöngrund Pausenplatz Schule Frohheim	02.05.07
5	Säli / Fustlig Turnhalle Schulhaus Säli	01.03.07	10	Industriequartier Industriestr. 1, Dampfhammer	08.05.07

Einsendung des Anmeldeformulars bitte bis eine Woche vor Begehungstermin an:
Baudirektion, Sicherheit in Olten, Dornacherstrasse 1, 4603 Olten.

Wir freuen uns auf Ihr Kommen!

Stabsstelle Planung und Stadtentwicklung Olten

Name:

Vorname:

Alter:

InteressenvertreterIn:

z.B. Veloverein, Gewerbetreibend(e), SeniorIn, BewohnerIn

Strasse/Nr.:

Telefon:

Wohnort:

Email:

Ich möchte an folgender(n) Begehung(en) jeweils 17h bis ca. 20h teilnehmen:
(Zutreffendes bitte ankreuzen)

1	☐ Innenstadt / Hagmatt	09.01.07	6	☐ Bifang	21.03.07
2	☐ Bahnhof / Aareraum	18.01.07	7	☐ Hardfeld	28.03.07
3	☐ Schützenmatt / Altmatt	31.01.07	8	☐ Wilerfeld bis Chnoblach	03.04.07
4	☐ Kleinholz	28.02.07	9	☐ Schöngrund	02.05.07
5	☐ Säli / Fustlig	01.03.07	10	☐ Industriequartier	08.05.07



Sicherheit in Olten - Gebiet 7

Bitte markieren Sie farbig die sicherheitsrelevanten Bereiche **und** geben Sie auch den dazugehörigen Grund (A bis G bzw. Ergänzungen H,I) an!

A dunkel, schlecht ausgeleuchtet

B unübersichtlich, verwinkelt
(auch sichtbehind. Bepflanzung)

C unbelebt, einsam

D ungepflegter, verwahrloster Ort
(z.B. Bepflanzung, Baumaterialien)

E beengte Verhältnisse

F fehlende Orientierung
(Beschilderung, Wegweisung)

G sozial heikler Raum (z.B. wegen
"Besetzung" best. Personengruppen)

H

I