



Stadtverwaltung Olten
Stichwort Mitwirkung nbo,
Dornacherstrasse 1,
4601 Olten

baudirektion@olten.ch

11. November 2019

MITWIRKUNGSBEITRAG DER GRÜNEN REGION OLTEN ZUR NEUGESTALTUNG DES BAHNHOFPLATZES

Sehr geehrte Damen und Herren,

Die Grünen Region Olten möchten sich mit der beiliegenden Stellungnahme am Mitwirkungsverfahren für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes beteiligen.

Freundliche Grüsse,

Myriam Frey Schär
Präsidentin
Grüne Region Olten

Raphael Schär-Sommer
Fraktionspräsident
Grüne Region Olten



MITWIRKUNGSBEITRAG DER GRÜNEN REGION OLTEN ZUR NEUGESTALTUNG DES BAHNHOFPLATZES

Die Grünen Region Olten stehen dem vorliegenden Projekt weitestgehend positiv gegenüber und freuen sich sehr auf die Umsetzung. Im Folgenden finden Sie unsere Stellungnahme zu den Detailfragen – sie orientiert sich inhaltlich am Fragebogen der Stadt.

A1 – Neugestaltung und -organisation: sehr einverstanden

Bemerkungen:

Die Neugestaltung des Bahnhofplatzes ist nebst der Anbindung von Olten SüdWest an den restlichen Siedlungskörper eines der vordringlichsten städtebaulichen Projekte der Stadt. Eine zeitnahe Realisierung ist deshalb geboten - weitere Verzögerungen sind zu vermeiden.

A2 – Zugang zur Aare: sehr einverstanden

Bemerkungen:

Der Zugang ist sinnvoll und die jetzige Umsetzung macht Sinn, damit gestalterisch alles aus einem Guss daherkommt.

Mit der Verlängerung der Hardeggunterführung bis zur Aare wird eine langjährige Forderung der Grünen erfüllt.

Die Bahnhofterrasse ist der eigentliche Bahnhofplatz als Eingangstor zu Olten, zumindest was die Aufenthaltsqualität angeht.

A3- Gestaltung: Sehr einverstanden

Bemerkungen:

Die sehr gute Gestaltungsidee muss auch in der Materialisierung und einer sorgfältigen Realisierung reflektiert sein, um den hohen Erwartungen gerecht zu werden.

Auf den Dächern (Unterstände und Hauptüberdachung) soll eine Photovoltaiknutzung vorgesehen werden.

Ist ein effektiver Witterungsschutz, namentlich bei Sturm/Regen, gegeben bei der Überdachung des Platzes oder ist dieser an der Peripherie eingeschränkt? Hier gilt es die Interessen der sich Aufhaltenden zu wahren.

B1 – Kiss & Ride: Einverstanden

Bemerkungen:

Die Entflechtung vom Veloverkehr auf der Bahnhofstrasse & und der Kiss&Ride Zone ist zu wenig klar.

Die Links-Abzweigung in die Swisscom-Gasse scheint risikoreich im Hinblick auf den Busverkehr und die Situation in Richtung Postplatz im Allgemeinen. Eine konkrete bessere Lösung sehen wir aber auch nicht.

B2 – Bahnhofparking: Einverstanden

Bemerkungen:

Jeder Parkplatz im Parkhaus muss auf E-Ladestationen umrüstbar sein. Die Leerrohre müssen bereits vorgesehen sein, da dies jetzt noch kostengünstig möglich ist.

20% der Parkplätze im Parkhaus sind bereits heute mit Ladestationen auszurüsten

Die Anzahl Parkplätze erscheint sinnvoll. Mehr sind nicht notwendig, da es sich um eine Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs handelt.

B3 – Taxi: Einverstanden

Bemerkungen:

Ein möglicher Konflikt mit dem Bahnersatz. Die Anzahl Einsätze für den Bahnersatz werden sich aber hoffentlich in Grenzen halten.

C1 – Busverkehr: Einverstanden

Bemerkungen:

Die Haltestellen sollen zur Übersicht so nahe wie möglich liegen. Eine eindeutige und klare Signalisierung ist notwendig. Die Buskanten müssen von weit sichtbar sein und auch in der Unterführung klar signalisiert werden.

Bei den Bushaltestellen sind Leerrohre vorzusehen, damit in naher Zukunft eine Ladung von E-Bussen möglich ist, ohne den Bahnhofplatz wieder umbauen zu müssen

Die Wartehäuschen sollen einen tatsächlichen Witterungsschutz gewähren. Der Vorschlag von Stauffenegger + Partner auf Seite 27 scheint sinnvoll, da drei Wände einen Witterungsschutz bei Wind gewähren. Häuschen wie das Beispiel bei der Zürcher Rudolf-Brun-Brücke (nur ein Deckel ohne Seitenwände) sind zu vermeiden.

D1 – Fussverkehr: Einverstanden

Bemerkungen:

Der Lift auf der Südseite der Bahnhofbrücke ist von den Bussen zu weit weg platziert – jedoch für die Nutzung der Aarebrücke sinnvoll. Zur schnelleren Erreichbarkeit soll nordwärts ein weiterer Lift erstellt werden. Zwischen der PU Martin Disteli und der Bahnhofbrücke an der heutigen Platzierung hat es noch Platz.

Wir begrüßen die vorgesehenen Massnahmen - sie erscheinen uns sehr sinnvoll. Der Mischverkehrsbereich auf dem Bahnhofplatz muss übersichtlich und strukturiert organisiert sein, um Konflikte zwischen Velos und FG zu vermeiden. Dies kann etwa durch geschickte Möblierung und Bepflanzungen erfolgen.

D2 – Veloverkehr: Einverstanden

Bemerkungen:

Die Veloparkierung ist für uns unbestritten. Sie ist eines der wichtigsten Elemente des Projektes. Die Anzahl Abstellplätze erscheint uns aber zu tief. Die Anlage ist so zu planen, dass längerfristig ein Ausbau gegen Süden unter der Kantonsstrasse oder unter der Strassenkreuzung möglich ist.

Die Wegverbindung zur Eggerallee muss zeitnah erstellt werden (Mobilitätsplan VV-6) um den Zugang für Velofahrer*innen von dieser Seite (Gösgerstrasse) her nicht über den Bahnhofplatz zu führen. Die aktuelle Führung über die Kreuzung sowie mit anschliessender Linksabzweigung in die Kiss&Ride Zone ergibt zwei Wartephase an Ampel, scheint wenig durchdacht und führt eher zu Veloverkehr über den Bahnhofplatz.

Ein Durchbruch unter den Gleisen bis zur Tannwaldstrasse ist vorzusehen, um mit minimalem Aufwand diesen Tunnel zeitnah zu realisieren, wie dies die Massnahme VV-5 im Mobilitätsplan auch vorsieht.



Die Veloführung für Velofahrer*innen von der Bahnhofbrücke weiter zum Postplatz ist aktuell risikoreich. Auf Höhe der Kantonsstrasse ist das Profil zu verbreitern (z.B. durch eine Konsole über dem neuen, verbreiterten Ländiweg), so dass die Baumreihe leicht ostwärts geschoben wird und ein separater Velostreifen zwischen den Bäumen und der Aare möglich ist. Dies ist bereits jetzt vorzusehen, da eine Velobefahrung des Ländiwegs erst in ferner Zukunft möglich sein wird.

Ausserdem fehlt eine Rampe, um von der Veloparkierung auf die Kantonsstrasse in Richtung Postplatz zu fahren. Dies entschärft auch die Situation von der Gösgerstrasse her, bevor der Durchstich zur Eggerallee gebaut wird.

Im Allgemeinen sind die Treppen mit Schieberampen oder -rinnen für Fahrräder auszustatten, damit Velofahrer*innen nicht auf den Lift angewiesen sind. Es gilt dabei, diese gestalterisch so einzupassen, dass es nicht provisorisch und/oder nachgerüstet aussieht.