

**Neuer  
Bahnhof  
platz  
Olten**

Ausbau Bahnhof  
Aufwertung Aareraum  
Verbindung Innenstadt

Grundlagenbericht  
**Verkehr**

Stand: 12. Dezember 2025  
(Bereinigt gemäss Bauprojekt)

**Inhaltsverzeichnis**

<b>1</b>	<b>Allgemeines</b>	<b>3</b>
1.1	Berichtsinhalt	3
1.2	Ausgangslage	3
1.3	Projektkurzbeschreibung	4
1.4	Projektziele	4
1.5	Projektperimeter	5
<b>2</b>	<b>Nutzungsanforderungen Verkehr</b>	<b>6</b>
2.1	Bahnhofplatz	6
2.2	Kantonsstrasse	7
2.3	Aareufer	8
<b>3</b>	<b>Projektbeschreibung Verkehr</b>	<b>9</b>
3.1	Konzeptüberblick	9
3.2	Motorisierter Individualverkehr	11
3.3	Öffentlicher Verkehr	19
3.4	Veloverkehr	23
3.5	Fussverkehr	30
3.6	Mischverkehrsbereiche Fuss- und Veloverkehr	33
3.7	Blaulichtorganisationen	34
3.8	Strassengeometrie	35
3.9	Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte	37
3.10	Nachweise Fahrgeometrie	38
3.11	Signalisation und Markierung	39
3.12	Projektierungsgeschwindigkeit und Sichtweiten	40
3.13	Verkehrstechnik	41
<b>4</b>	<b>Beilagen</b>	<b>43</b>

<b>Impressum</b>	Auftraggeber	Bauherrengemeinschaft Neuer Bahnhofplatz Olten - Kanton Solothurn - Stadt Olten - SBB Infrastruktur - SBB Immobilien
	BHU	EBP Schweiz AG Mühlebachstrasse 11 8008 Zürich
	Generalplaner	B3 Brühwiler AG Katharina-Sulzer-Platz 4 8400 Winterthur
	Verfasser	Generalplaner-Team: - B3 Brühwiler AG, Generalplanung / Baumanagement / Hoch- und Tiefbau / Brandschutz - amplatz Architekten AG, Architektur - Uniola AG, Landschaftsarchitektur - Kontextpan, Verkehrsplanung - Jenni Brühwiler AG, Elektro - Oekoplan AG, HLKS  Spezialisten: - Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG, Verkehrstechnik
	Änderungsverzeichnis	Version 1.0 Initialfassung 07.03.2025
		Version 1.1 Bereinigung 30.06.2025 Vernehmlassung KT
		Version 1.2 Bereinigung PP- 12.12.2025 Mengengerüst gem. Bauprojekt
	Dateiname	02.07_01_Grundlagenbericht Verkehr
	Aktuelle Version	1.1
	Anzahl Seiten	43

# 1 Allgemeines

## 1.1 Berichtsinhalt

Der vorliegende Bericht ist ein Auszug aus dem aktuellen Stand des Technischen Berichts zum Bauprojekt, welcher sich auf die verkehrlichen Themen auf dem Platz, der Kantonsstrasse und dem Aareufer inkl. Anbindung an den Ländiweg und den neuen Aaresteg konzentriert. Er dient einerseits als Dokumentation der Verkehrsgrundlagen für die kommunale Nutzungsplanung und andererseits als Erläuterungsbericht zum kantonalen Erschliessungsplan für die öffentliche Mitwirkung. Im Genehmigungsverfahren des kantonalen Erschliessungsplans sind die verkehrlichen Inhalte dieses Berichts Bestandteil des dann zugehörigen Technischen Berichts.

## 1.2 Ausgangslage

Die Planung des neuen Bahnhofplatzes wurde 2009 durch ein von der Stadt in Auftrag gegebenes Betriebskonzept lanciert. Im Jahr 2012 wurde das Projekt «Neuer Bahnhofplatz Olten» (NBO) ins Agglomerationsprogramm AareLand der 2. Generation eingeben. Parallel dazu haben sich die Trägerschaften Kanton Solothurn, Stadt Olten und die SBB (vertreten durch die Divisionen SBB Immobilien und SBB Infrastruktur) vereint, um die Aufwärtskompatibilität mit den zukünftigen Ausbausritten am Bahnhof Olten sicherzustellen. Zu diesem Zweck wurde zwischen Dezember 2012 und September 2013 eine Testplanung mit vier interdisziplinären Teams durchgeführt.

Aus den Ergebnissen der Teams hat das Begleitgremium in seinem «Bericht mit abschliessender Beurteilung und Empfehlung vom 4. September 2013» (Synthesebericht) die wichtigsten Grundansätze definiert, die für die Weiterbearbeitung des Konzeptes hin zu einem Projekt weiterzuverfolgen sind.

Auf den Grundlagen der Testplanung und Synthese wurde das Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) konkretisiert und mit den übergeordneten Planungen und relevanten Drittprojekten abgestimmt. Die wesentlichen Drittprojekte sind die Arealentwicklung Bahnhof Nord (ABN), die Planungen auf den südlich anschliessenden Kantonsstrassenachsen, die langfristige Planung der SBB der Bahnhofentwicklung sowie die Aufwertung des Aareraums. Die Gestaltung der Bahnhofzugänge und das Layout der unterirdischen Passagenebene wurden im Rahmen einer Objektstudie der SBB vertieft und das BGK entsprechend vervollständigt.

Im Dezember 2016 und Januar 2017 fanden bei der Stadt Olten, dem Kanton Solothurn und der SBB die interne Vernehmlassung zum Entwurf des BGK statt. Zudem wurden in diesem Zeitraum die bereits bei der Erarbeitung des Betriebskonzeptes begrüßten Fachstellen und Verbände informiert und zur Stellungnahme eingeladen.

Aufgrund der Eingaben wurden zwischen Herbst 2017 und Februar 2018 auf der Stadtebene im Rahmen einer «Zwischenphase» vertiefte funktionelle Abklärungen durchgeführt. In erster Linie ging es darum, die verkehrlich funktionalen Anforderungen des öffentlichen Verkehrs besser ins Projekt zu integrieren und die Gestaltung der Bahnhofzugänge sowie der Dächer zu überarbeiten.

Im Spätherbst 2019 wurde eine öffentliche Mitwirkung zum Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) durchgeführt. Das BGK wurde am 20. Mai 2020 mit einem Mitwirkungsbericht abgeschlossen.

Darauf basierend wurde das Vorprojekt zwischen August 2022 und Februar 2024 durch den Generalplaner B3 Brühwiler AG erarbeitet. Derzeit läuft die Bearbeitung des Bauprojektes.

### 1.3 Projektkurzbeschreibung

Der Bahnhofplatz Olten wird den heutigen und zukünftigen Nutzungsanforderungen angepasst. Das Aareufer wird verbreitert, verlängert und neugestaltet. Die Eggerallee von der Eisenbahnbrücke im Norden bis zum Ruderclub Olten wird mit einer neuen Rampe mit dem Aareufer verbunden. Der Aaresteg bietet eine neue direkte Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr von der Altstadt auf der Seite Amtshausquai zum Bahnhof mit den neuen Velostationen. Der Bahnhofplatz wird aufgewertet, das Perrondach beim Gleis 1 wird ersetzt und es wird ein neues grosszügiges Dach über den Bahnzugängen erstellt.

Die Kantonsstrasse mit dem Knoten im Bereich der Bahnhofsbrücke wird neu konzipiert und die Bushaltestellen werden in Längsrichtung in der Kantonsstrasse integriert.

Unterhalb vom Bahnhofplatz entstehen neue unterirdische Publikumsanlagen mit Kommerzflächen. Die PU Hardegg wird bis zum Aareufer verlängert, die bestehende PU Martin Disteli teilweise ersetzt sowie ein Verbindungsgang zwischen der PU Martin Disteli und der PU Hardegg realisiert.

Die Bahnzugänge zum Gleis 1 und die Anbindung an die Personenunterführungen werden aufwärtskompatibel zum Ausbau vom Bahnhof der SBB erstellt. Im Süden wird eine unterirdische Velostation und im Norden eine Tiefgarage für Velo, PKW, Motorräder und für den Güterumschlag erstellt.

### 1.4 Projektziele

Zwecks Sicherung und Verbesserung der Funktionsfähigkeit des Bahnhofplatzes Olten als intermodale ÖV-Drehscheibe von überregionaler Bedeutung wurden folgende übergeordneten Projektziele definiert:

- Minimierung der Konfliktbereiche und Verbesserung der Verkehrsabläufe durch weitgehende Entflechtung der einzelnen Verkehrsträger.
- Ergänzung und Neugestaltung des Platzbereiches (Busbahnhof) inklusive angrenzendem Strassennetz und Anschlüsse an die bestehenden Personenunterführungen des Bahnhofs Olten, um die heutigen und künftigen Bedürfnisse besser berücksichtigen zu können.
- Verbesserung der betrieblichen Abläufe mit Erhöhung der Benutzerfreundlichkeit des ÖV: Busbahnhof, Erschliessung Gäu, Niederamt, Stadt Olten.
- Erhöhung der Benutzerfreundlichkeit für den Velo- und Fussverkehr und den MIV.
- Intermodale ÖV-Drehscheibe: Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen Bahn, Bus, Velo, MIV und Fussgänger.
- Städtebauliche Verknüpfung und Adressbildung des Raums Bahnhof, hochwertige Gestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität

## 1.5 Projektperimeter

Der Projektperimeter ist durch die angrenzenden Projekte und Massnahmen definiert.

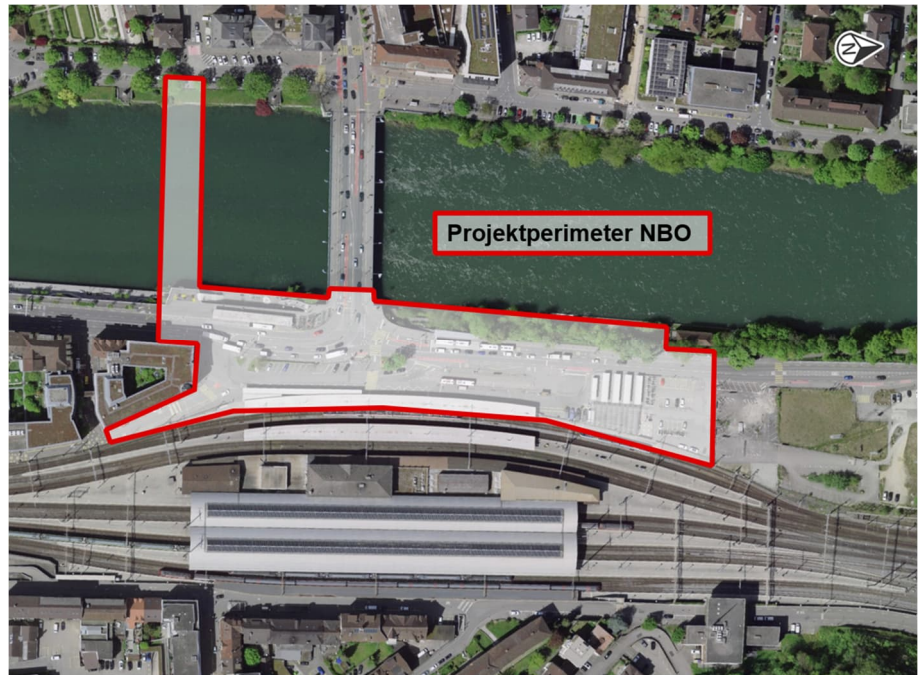


Abbildung: Übersichtsplan Projektperimeter

## 2 Nutzungsanforderungen Verkehr

### 2.1 Bahnhofplatz

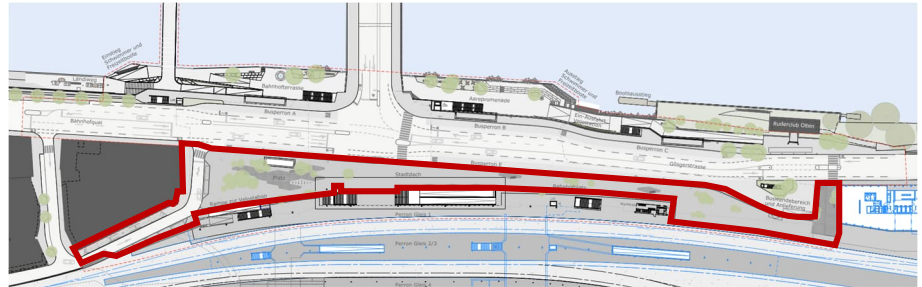


Abbildung: Modulgrenze Bahnhofplatz

- Zwischen Perron und Bahnhofquai bzw. Gösgerstrasse weitgehend vom Verkehr befreiter Bahnhofvorplatz
- Korridor für Fuss- und Veloverkehr im Mischverkehr zwischen Bahnhofstrasse und ABN
- Querungsmöglichkeit für den Veloverkehr zwischen Gösgerstrasse und Boulevard ABN
- Erschiessung Logistik ab Stellplatz bis zum Warenlift
- Buswartebereiche teilweise mit eigener Überdachung
- Bahnhofstrasse:
  - Einführung Einbahnregime und Begegnungszone
  - Vorfahrt Kiss+Ride mit Platz für 5 PKW
  - 7 Taxistellplätze
- Standplatz Mobile Netzersatzanlage (LxBxH = 10.0m x 2.5m x 3.0m)

## 2.2 Kantonsstrasse

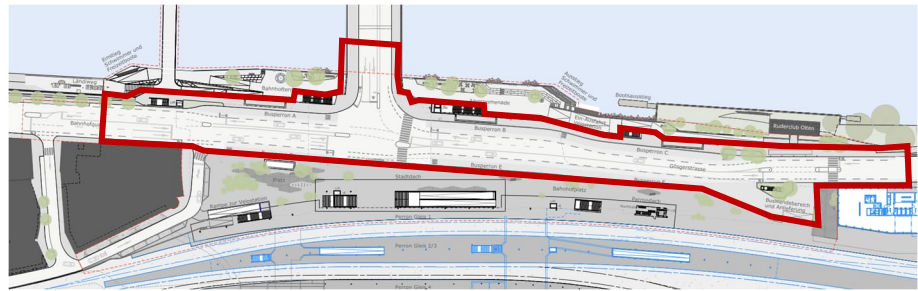


Abbildung: Modulgrenze Kantonsstrasse

- Verbesserung Velo-Infrastruktur mittels eigenen Spuren und Alternativrouten
- Sicherstellung Kapazität für den motorisierten Verkehr
- Sechs Doppel-Haltekanten (=Perron) für je zwei Gelenkbusse (Total 12 Haltekanten)
- Anordnung der Bushaltestellen auf Busspuren
- Perrons sind von anderen Perrons unabhängig (Zu- und Wegfahrt)
- Innerhalb der Doppel-Haltekante keine autonome Wegfahrt des hinteren Busses
- Hindernisfreier Ausbau gemäss BehiG für alle Haltekanten (Kantenhöhe 22 cm)
- Wendepplatz an der Gösgerstrasse für Linien mit Endstation Bahnhof
- Zus. Warteposition im Bereich Wendepplatz Gösgerstrasse für Fahrplanausgleich einzelner Linien zwischen dem Auslad der Fahrgäste und der Verschiebung an eine andere Haltekante für den Einstieg der Fahrgäste
- Zwei Haltekanten für geplanten Bahnersatz (Gelenkbusse) und eine Haltekante für ungeplanten Bahnersatz (Gelenkbus) bei der Warteposition
- 1 Stellplatz Logistik für Lieferwagen. Dimensionierung für Lastwagen ohne Anhänger bis 12 m Länge als Redundanz für das neue Logistikzentrum
- 1 Stellplatz für den Ein- / und Auslad der Ruderboote (LxB = 18.75 m x 3.5m)
- Standplatz Feuerwehr (im Busspurbereich)
- Für den Unterhalt müssen alle Bereiche mit 5 to befahrbar sein und die Lichte Breite darf 2.0m nicht unterschreiten.

## 2.3 Aareufer

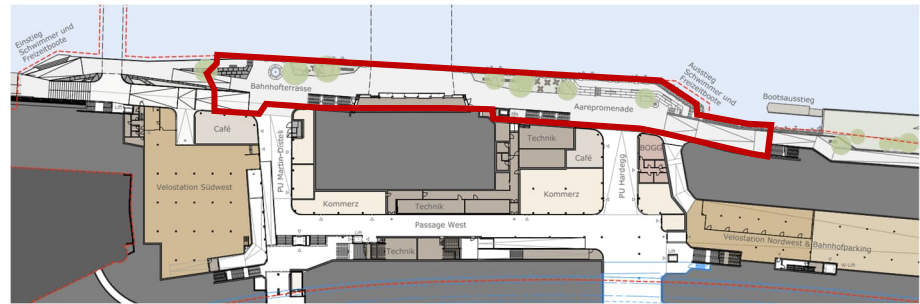


Abbildung: Modulgrenze Aareufer

- Zugang zu den beiden Velostationen
- Ankunftsplattform von Aaresteg
- Zugang zu PU Martin-Disteli und PU Hardegg
- Terrasse und Sitzstufen zum Verweilen
- Veloverbindung mit Anschluss Richtung RCO und Ländiweg
- Hochwasserschutz ohne Einschränkung Wegverbindungen
- Aussenbereich Gastroflächen:
  - Südlich Bahnhofsbrücke min. 30 m<sup>2</sup>
  - Nördlich Bahnhofsbrücke min. 40 m<sup>2</sup>
  - Beschattung der Aussenbestuhlung
  - Elektro-/ und Wasseranschlüsse
  - Befestigungsmöglichkeit vom Gastro-Aussenmobiliar
  - teilweise versickerungsfähiger Belag
- 2 Zugänge zu Lagerfläche im Brückenkopf Bahnhofsbrücke
- Lichte Höhe unter Bahnhofsbrücke min. 2.60 m gem. VSS-Norm 40 246a
- Lichte Breite Verbindung Aaresteg bis RCO gem. VSS-Norm 40 201

### 3 Projektbeschrieb Verkehr

#### 3.1 Konzeptüberblick

<b>Motorisierter Individualverkehr</b>	Auf der Kantonsstrasse bleiben für den MIV alle bestehenden Kapazitäten und bestehenden Qualitäten des Verkehrsablaufs sowie alle Fahr- und Abbiegebeziehungen erhalten. Dies ist insbesondere wichtig für das Funktionieren des Verkehrsmanagementsystem in Olten. Dadurch profitiert auch die Angebotsqualität für den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr.
	Der Hauptknoten am Bahnhofplatz wird zur Gewährleistung der notwendigen Verkehrsqualität weiterhin mit einer Lichtsignalanlage gesteuert. Um die notwendigen Fahrbeziehungen und die Verkehrssicherheit sicherzustellen, werden auch die Einfahrt in die Swisscomgasse und die Ausfahrt aus der Bahnhofstrasse sowie die Ausfahrt des Buswendeplatzes mit Lichtsignalanlagen gesteuert.
<b>Parkierung MIV</b>	Um den Platzbereich zwischen den Gleisen und der Kantonsstrasse vom motorisierten Verkehr zu befreien, werden das Kurzzeitparking, das Park & Ride für PW und Motorräder und die Car-Sharing-Parkfelder in eine neue Einstellhalle unter dem nördlichen Platzbereich verlagert, welche über die Rampe im Areal Bahnhof Nord erschlossen ist.
<b>Kiss &amp; Ride / Taxi</b>	Ein neu geschaffenes Kiss & Ride-Angebot und die Taxi-Stellplätze werden im Süden in der Bahnhofstrasse situiert. Die Bahnhofstrasse wird hierfür in eine Einbahnstrasse umfunktioniert, welche über die Swisscomgasse aus allen Richtungen erreichbar ist und im Bereich des heutigen Anschlusses an den Bahnhofquai in alle Richtungen verlassen werden kann.
<b>Logistik</b>	Die Anlieferung für den Bahnhof wird hauptsächlich über einen parallel geplanten, neuen dezentralen Logistikzugang ausserhalb des Bahnhofplatzes sichergestellt. Im Norden des Bahnhofplatzes wird im Wendebereich für den öffentlichen Busverkehr zusätzlich ein Stellplatz für einzelne Anlieferungen der Kommerzflächen integriert.
<b>Veloverkehr</b>	Zwischen PU Martin Disteli und Swisscom-Gebäude sowie Perron 1 und Bahnhofterrasse entsteht auf Passageebene eine der zwei neuen Velo-Stationen, ausgelegt auf ca. 1'000 Velos und eine Velowerkstatt. Die zweite neue Velostation für 500 Velos ist ebenfalls auf Passageebene platziert und befindet sich zwischen der Verlängerung der PU Hardegg, der Bahnhofterrasse und der unterirdischen Parkierung.  Die Velostationen können über den Aaresteg und via Bahnhofterrasse sowie über die Gösgerstrasse via einer Rampe erreicht werden. Damit entsteht u.a. eine direkte Erreichbarkeit von der Aarewestseite und den dort geplanten Anschlusspunkten an die kantonalen Velovorrang- und -haupttrouten nach Westen und Norden. Für die südliche Velostation wird vom Bahnhofplatz zudem eine Rampe realisiert, wodurch eine attraktive Erreichbarkeit von Süden über die Bahnhofstrasse, aber auch von Norden über den Bahnhofplatz, sichergestellt wird. Es sind keine befahrbaren Erschliessungen über die beiden Personenunterführungen vorgesehen. Hier ist jeweils nur der Zugang zu Fuss ohne Velo möglich.

Auf dem Bahnhofplatz entsteht eine mindestens 3.5 m breite, durchgehend befahrbarere Verbindung von der Bahnhofstrasse bis zum ABN im Mischverkehr zwischen Fuss- und Veloverkehr.

Auf der Kantonsstrasse werden dem Veloverkehr durchgehend für fast alle Beziehungen eigene Verkehrsflächen in Form von grosszügig dimensionierten Radstreifen angeboten. In den Bereichen, in denen keine eigenen Verkehrsflächen angeboten werden können, stehen Angebote für das indirekte Linksabbiegen zur Verfügung.

**Fussverkehr** Der Fussverkehr kann sich auf einem von motorisiertem Verkehr befreiten Bahnhofplatz aufhalten und frei, im Mischverkehr mit dem Veloverkehr bewegen. Der Fussverkehr geniesst dabei Vortritt gegenüber dem Veloverkehr.

Im Bereich der Kantonsstrassen wird der Fussverkehr weiterhin auf beidseitigen Trottoirs geführt. Über die Gösgerstrasse und die Bahnhofstrasse sind lichtsignalgeregelte Fussgängerstreifen vorgesehen.

Mit der Verlängerung der PU Hardegg wird ein weiterer direkter Zugang vom Bahnhof zum Aareraum geschaffen. Entlang des Aareufers entsteht von der neuen Rampe beim Ruderclub bis zum Anschluss am Ländiweg ein attraktiver Verbindungs- und Aufenthaltsraum, welcher auch die beiden PUs mit dem neuen Aaresteg verbindet. Zudem entsteht unter dem Bahnhofplatz eine unterirdische Verbindung zwischen den beiden PUs.

Der Aaresteg verbindet neu die Passageebene mit der Innenstadt / Altstadt und stellt ein attraktives Zusatzangebot zur Bahnhofbrücke dar. Zudem werden mehrere Treppenverbindungen von der Kantonsstrasse zur Passageebene realisiert.

In der Bahnhofstrasse geniesst der Fussverkehr in der dort vorhandenen Begegnungszone Vortritt. Eine baulich getrennte Führung erfolgt durch die Arkade des Swisscomgebäudes.

**Öffentlicher Busverkehr** Das Betriebskonzept für den öffentlichen Busverkehr sieht an der Kantonsstrasse insgesamt 12 Haltekanten für den Fahrgastumschlag und auf dem Wendeplatz eine Haltekante als Warteposition sowie für den ausnahmsweisen Fahrgastumschlag (z.B. ungeplanter Bahnersatz) vor.

Die 12 Bushaltekanten sind platzsparend in der Kantonstrasse integriert. Die Wartebereiche aareseitig und das Perron D auf dem Bahnhofplatz werden mit separaten Busdächern überdeckt. Beim Perron E und F stehen den Kunden das Stadt-/ und Perrondach zur Verfügung. Im nördlichen Bereich vor dem ABN gibt es ein Wendeplatz, in welcher eine Warteposition vom Bus integriert ist.

Das Angebot einer Fernbushaltestelle ist kein Bestandteil der Nutzungsanforderungen innerhalb des NBO-Projektperimeters. Hierfür wird ausserhalb des Projektperimeters ein Ersatzstandort evaluiert.

### 3.2 Motorisierter Individualverkehr

#### Grundlagen

##### Kantonsstrassennetz

Am Bahnhofplatz treffen drei Kantonsstrassen aufeinander. Über die Bahnhofbrücke führt die H5 durch die Innenstadt von Olten weiter in Richtung Wangen und das Gäu mit dem Autobahnanschluss zur A2 in Egerkingen. Ab der Handelshofkreuzung, westlich der Aare verläuft die H2 nach Norden, durch Trimbach hindurch Richtung Basel. Vom Bahnhofplatz nach Norden verläuft die Gösgerstrasse, welche bis zur Rankwoog-Brücke über die Aare im Norden führt. Dort besteht ein Abzweig in Richtung Winznau/Aarau nach Osten und westlich nach Trimbach. Südlich der Bahnhofbrücke führt das übergeordnete Strassennetz über den Bahnhofquai in Richtung Aarau, die Autobahn A1/A2 und die Entlastungsstrasse H5b in Richtung Wangen.

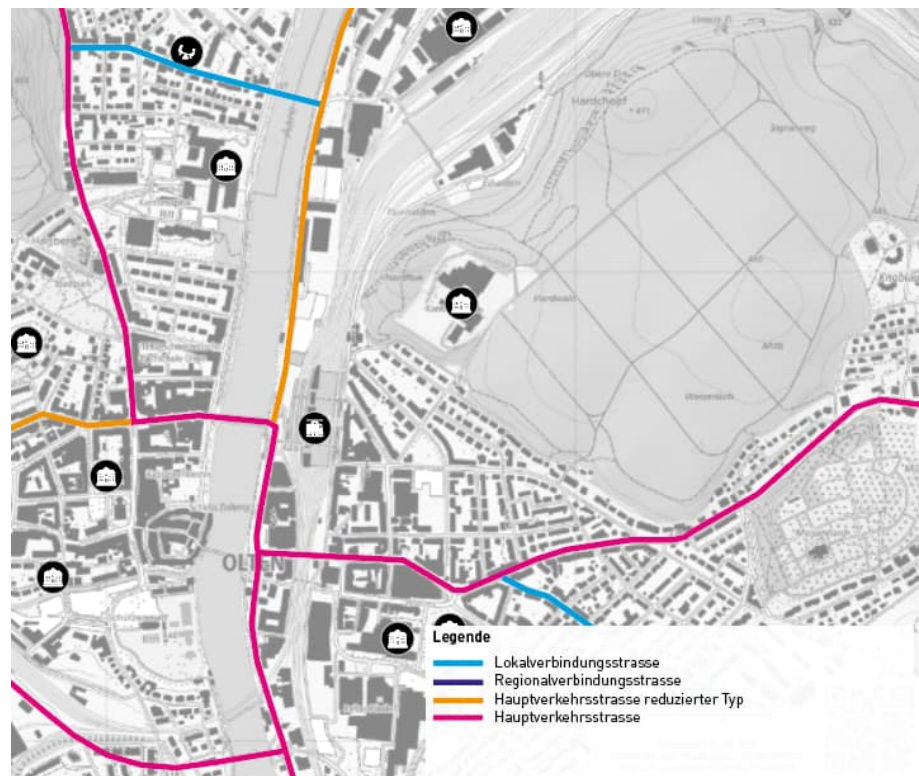


Abbildung: Kantonsstrassennetz und Klassierung

##### Verkehrsmo- dell Kanton Solothurn

Gemäss Verkehrsmodell des Kantons Solothurn sind im Projektperimeter folgende durchschnittlichen Verkehrsmengen pro Tag vorhanden bzw. prognostiziert (kant. Verkehrsmodell, Stand März 2025):

Strasse	DTV 2019 [Fz/d]	Schwerverkehrsanteil 2019 [%]	DTV 2030 [Fz/d]	DTV 2040 [Fz/d]
Bahnhofbrücke	12'045	4.6%	12'196	12'491
Bahnhofquai	19'300	6.2%	19'714	20'413
Gösgerstrasse	10'390	7.1%	11'033	11'558

Für das Funktionieren des Verkehrsmanagementsystem in Olten ist es wichtig, dass die bestehenden Kapazitäten und die bestehende Qualität des Verkehrsablaufs am Bahnhofplatz beibehalten werden können.

### **Mobilitätsplan Stadt Olten**

Der Mobilitätsplan Olten bezweckt die integrale und zukunftsweisende Sicherstellung der Mobilität in der Stadt Olten. Dafür massgebend ist die stadtverträgliche Organisation des Verkehrs, abgestimmt auf die Stadtentwicklung.

Im Mobilitätsplan sind u.a. die folgenden Stossrichtungen für die zukunftsgerichtete Weiterentwicklung des Verkehrs in der Stadt Olten formuliert:

- Der motorisierte Individualverkehr MIV ist zu plafonieren.
- Der öffentliche Busverkehr ist auszubauen und zu attraktiveren. Damit werden Kapazitäten geschaffen, um deutlich höhere Anteile des Gesamtverkehrs zu übernehmen. Das vorliegende generelle Angebotskonzept konkretisiert und plausibilisiert diese Stossrichtung.
- Der Fuss- und Veloverkehr ist ebenfalls aktiv zu fördern. Auf kurzen und mittleren Distanzen bestehen gute Voraussetzungen und ein bedeutendes Potenzial, wesentliche Mobilitätsbedürfnisse abzudecken.

Für die wirkungsvolle Umsetzung der Stossrichtungen sind im Bericht entsprechende Strategien und Teilkonzepte definiert. Die genannten Stossrichtungen sind bei der Ausgestaltung und Dimensionierung der Infrastruktur im Projektperimeter als Rahmenbedingungen zu berücksichtigen.

Die Dimensionierung der Verkehrsinfrastruktur kann also nicht mit der Maximierung der abzufertigenden Verkehrsbelastung begründet werden und darf nicht zu einer Zunahme der Verkehrsbelastung auf dem Stadtnetz führen. Die Dimensionierung soll primär eine bessere Stauraumbewirtschaftung für den MIV und eine Verbesserung der Qualität und Priorisierung des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs ermöglichen. Da auf den Zufahrtsachsen zum Bahnhofplatz keine Stauräume für das Verkehrsmanagement der Stadt Olten ausgewiesen bzw. vorhanden sind bedeutet das, dass die Dimensionierung auf eine möglichst effiziente Abwicklung der vorhandenen Verkehrsmenge (Plafonierung) ausgelegt sein muss, um u.a. eine möglichst gute Priorisierung des ÖV zu gewährleisten. Leistungseinschränkende Elemente und Massnahmen dürfen gleichzeitig nicht dafür sorgen, dass die an der Peripherie ausgewiesenen Stauräume für die Dosierung nicht mehr ausreichen, weil zu stark dosiert werden muss.

### **Verkehrsmanagement Stadt Olten**

Die übergeordnete Steuerungsstrategie bzw. das Verkehrsmanagement (VM) im Gesamtnetz der Stadt Olten beinhaltet folgende Hauptfunktionen:

- Dosierung der in die Stadt einfahrenden Verkehrsmenge, Management des Stauraumes.
- Bewirtschaftung der verfügbaren Aufstellräume vor bzw. zwischen den Knoten (Sicherstellen Leistungsfähigkeit und Verhindern Zustauen).
- Ermöglichen des Einfahrens in die Hauptachsen und des Querens derselben (soweit möglich).
- Bevorzugung des öffentlichen Busverkehrs (Busspuren, Berücksichtigung im Phasenablauf).
- Berücksichtigung Fussverkehr (attraktivere und sicherere Querungsmöglichkeiten) und Veloverkehr (Unterstützung des Veloverkehrs im Verkehrsablauf, Bevorzugung der Velohaupttrouten).
- In der Summe der Wirkungen:  
Reduktion der Nutzungskonflikte und Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Dazu werden alle wichtigen Zu- und Wegfahrtsachsen Oltens in das VM einbezogen. Am Bahnhofplatz befinden sich keine Rückhaltebereich für die

Dosierung des in die Stadt zufahrenden Verkehrs. Er ist Bestandteil des koordinierten Gebietes mit teilweise zyklischem Rückstau, in welchem der vorhandene Verkehr möglichst effizient abgewickelt werden soll, auch unter Berücksichtigung der, am Bahnhofplatz besonders wichtigen Priorisierung des ÖV. Einschränkungen in der Leistungsfähigkeit dürfen den ÖV nicht beeinträchtigen und auf die ausgewiesenen peripheren Rückhaltebereiche keine unverhältnismässigen Auswirkungen haben.

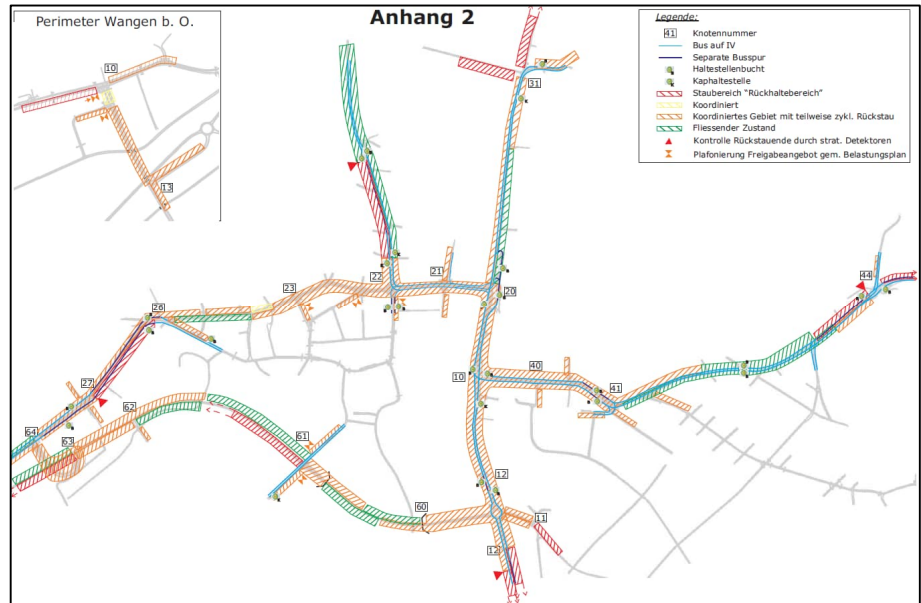


Abbildung: Stauraumplan Verkehrsmanagement Olten

**Areal Bahnhof Nord**

Direkt nördlich des Bahnhofplatzes befindet sich das Areal Bahnhof Nord, welches sich parallel zur Gösgerstrasse von der Industriestrasse bis zum Bahnhofplatz erstreckt. Laut dem Gestaltungsplan des ABN sind zwei Anbindungen (rot) an die Gösgerstrasse vorgesehen. Über den südlichen Anschluss beim Baufeld 1 wird auch die unterirdische Parkierungsanlage des NBO erschlossen. Der Anschluss ist bereits für die Einrichtung einer LSA ausgerüstet, die in Abhängigkeit der Notwendigkeit aus Verkehrsbelastung und Verkehrsmanagement umgesetzt wird.

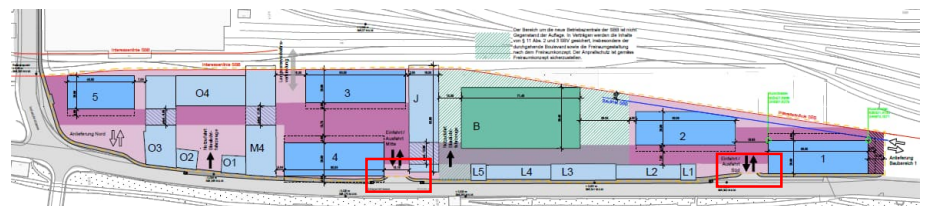


Abbildung: Ausschnitt Gestaltungsplan Areal Bahnhof Nord

## Verkehrsführung

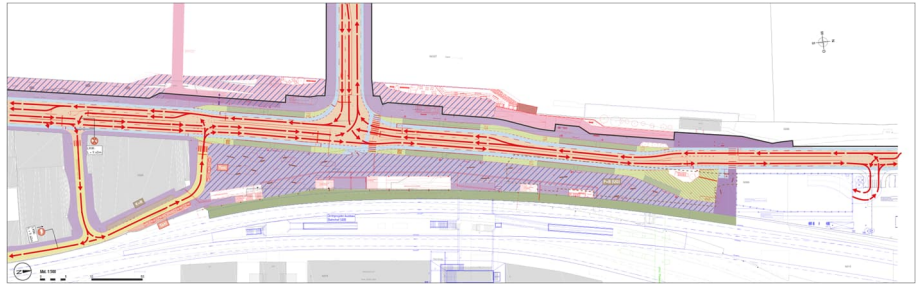


Abbildung: Fahrbeziehungen motorisierter Individualverkehr (vgl. auch beiliegender Plan)

### Bahnhofquai

Zwischen Swisscomgasse und dem Anschluss Bahnhofstrasse wird der nordwärts fahrende MIV auf zwei Fahrstreifen geführt. Der rechte Fahrstreifen ist ausgeschildert nach Gösgen, der linke nach Basel. Der in Richtung Postplatz verkehrende Verkehr wird auf einem Fahrstreifen geführt. Der zweite Fahrstreifen wird neu als Linksabbiegestreifen in die Swisscomgasse genutzt, um die Erschliessungsanforderungen für den neuen Bahnhofplatz sicherzustellen. Der Veloverkehr wird parallel zum MIV auf beiden Seiten über einen markierten Radstreifen geführt.

Nördlich der Bahnhofstrasse wird der nach Norden fahrende MIV weiterhin auf zwei Fahrstreifen geführt. Der rechte Fahrstreifen ist der Geradeausfahrstreifen in Richtung Gösgen. Der linke Fahrstreifen ist der linksabbiegefahrstreifen in Richtung Basel, welcher für eine verbesserte Fahrgeometrie breiter ausgeführt wird als der Geradeausfahrstreifen. In Fahrtrichtung Süden wird ein Fahrstreifen für den MIV angeboten. Seitlich befinden sich je ein Radstreifen und die beiden Busperrons A und D.

### Gösgerstrasse

Nördlich des Hauptknotens wird der MIV über einen Fahrstreifen nach Norden geführt. In Fahrtrichtung Süden, auf den Knoten zu stehen dem MIV zwei Richtungsfahrstreifen zur Verfügung (ein Geradeausfahrstreifen und ein Rechtsabbiegestreifen über eine Länge von ca. 50 m). Nördlich davon besitzt der MIV nur einen Fahrstreifen nach Süden. Seitlich befinden sich je ein Radstreifen und die Busperrons B, C, E und F.

Weiter nördlich verschwenkt die Gösgerstrasse, vorbei am Buswendeplatz zurück auf den bestehenden Querschnitt entlang des Areal Bahnhof Nord. Dabei werden die beiden Busstreifen aufgehoben und die Fahrstreifen werden auf die bestehenden Breiten reduziert. In Fahrtrichtung Norden erfolgt dies im Wesentlichen über eine geringfügige Richtungsänderung in der Strasse. Die Fahrstreifen in Fahrtrichtung Süden (Velo und MIV) müssen zwischen dem Anschlussbereich des östlich gelegenen Buswendeplatz und der dem Bussperron C auf der Westseite der Gösgerstrasse um ca. 3 Meter verschwenkt werden. Die dafür angewendeten Radien sind für eine Projektierungsgeschwindigkeit von 50 km/h ausgelegt.

Im Bereich des Ruderclubs wird ein grosses Parkfeld zur Be- und Entladung für den Ruderclub auf dem Gehweg eingeplant. Die unberechtigte Benutzung der Parkfelder wird mithilfe entfernbarer Absperrpfosten verhindert. Die Belegung der Parkfelder durch den Ruderclub erfolgt gemäss aktuellem Kenntnisstand nur wenige Male pro Jahr.

**Bahnhofbrücke**

Die Bahnhofbrücke ist bestehend. Die Gehwegbreiten und die Fahrbahnbreite sind statisch vorgegeben. Gemäss früheren Rückmeldungen kann der Gehweg aus statischen Gründen nicht zugunsten der Fahrbahn verschmälert werden. Wünschenswert wäre dies jedoch, um das Angebot für den Veloverkehr auf der Brücke sicherer und attraktiver zu gestalten.

**Bahnhofstrasse / Swisscomgasse**

Das Anschlussregime von der Achse Aarburgerstrasse – Bahnhofquai zur Bahnhofstrasse wurde in enger Abstimmung mit dem Projekt Umgestaltung Aarburgerstrasse – Bahnhofquai und der Planung für den NBO festgelegt.

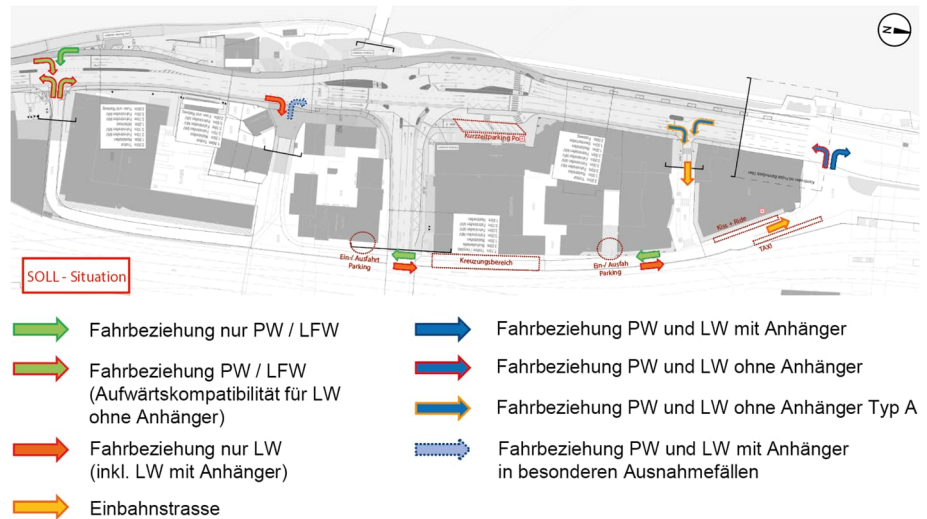


Abbildung: Übersicht Anschlussregime Bahnhofstrasse

Der Abschnitt der Bahnhofstrasse zwischen der Swisscom-Gasse und dem nördlichen Anschluss an den Bahnhofquai kann zurzeit in beide Richtungen befahren werden. Neu wird die Bahnhofstrasse zwischen Swisscomgasse und dem Anschluss an die Velostation Südwest mit MIV-Einbahnverkehr in Fahrtrichtung Norden und Velo im Gegenverkehr betrieben. Im Rahmen der Umsetzung des NBO wird die bestehende Begegnungszone noch geringfügig erweitert. Zwischen Anschluss Velostation Südwest und dem Bahnhofquai wird die Bahnhofstrasse als Einbahnstrasse in Fahrtrichtung Westen geführt. Zusammen mit dem bestehenden Einbahnregime in der Swisscomgasse und einem erweiterten Einbahnregime auf der Bahnhofstrasse ab Swisscomgasse Richtung Süden wird der Verkehr im Bereich des Bahnhofplatzes (Vorfahrt Taxi und Kiss + Ride) minimiert.

Für die Befahrbarkeit der Swisscomgasse, insbesondere für die dortige Anlieferung entstehen gegenüber der bestehenden Situation keine Einschränkungen (maximal Lastwagen Typ A ohne Anhänger). Grössere Lastwagen können die Swisscomgasse bereits heute nicht befahren, weil das Abbiegen in die Bahnhofstrasse fahrgeometrisch nicht möglich ist. Aufgrund der geplanten Einbahnregelung in der nördlichen Bahnhofstrasse ist die Zufahrt zur Bahnhofstrasse für grosse Fahrzeuge über den Bahnhofplatz nicht mehr möglich. Für die Anlieferung der Post erfordert dies in Zukunft eine Zufahrtsmöglichkeit für grosse Lastwagen (grösser als Lastwagen Typ A) zur Bahnhofstrasse von südlich der Unterführungsstrasse und eine Durchfahrt nach Norden. Gemäss Angaben der Post erzeugt die Anlieferung ca. 10 LW-Fahrten (LW ohne Anhänger) am Tag. Die notwendige Sichtweite für die Einfahrt der Anlieferung gegen die Einbahn ist gegeben. Eine Kreuzungsmöglichkeit besteht bei der Anlieferung vor der Post.

<b>Knoten Swisscomgasse</b>	<p>Im Kreuzungsbereich zur Swisscomgasse erfolgt im Vergleich zum Status quo eine Anpassung der Signalisation und Markierung; eine Lichtsignalanlage (LSA) wird erstellt und eine zusätzliche Verkehrsinsel gebaut. Diese Anpassungen, insbesondere die Leerrohre und die Fundamente für die LSA sind im Projekt «Bahnhofquai» bereits erstellt worden. Das Abbiegen von grossen Lastwagen (grösser als Lastwagen Typ A) vom Bahnhofquai in die Swisscomgasse wird neu signaltechnisch untersagt.</p>
<b>Knoten Bahnhofstrasse</b>	<p>Der Knoten wird wie schon heute mit einer Lichtsignalanlage geregelt. Neu kann in die Bahnhofstrasse nicht abgebogen werden. Die Bahnhofstrasse ist nun eine zuführende Einbahnstrasse im Bereich zwischen dem Anschluss der Velostation Südwest und dem Knoten mit einem Fahrstreifen für alle Verkehrsteilnehmenden, von wo aus nach links und rechts in den Bahnhofquai abgebogen werden kann. Das Linksabbiegen ist aus geometrischen Gründen für Last- und Sattelzüge nicht gestattet (Ausfahrt nach Norden vorgeschrieben). Alle anderen Fahrzeugkategorien können auch nach links in Richtung Postplatz einbiegen. Da die Bahnhofstrasse in der Regel maximal von einteiligen Lastwagen ohne Anhänger befahren wird, sind die verkehrlichen Auswirkungen (zusätzliche Verkehrsbelastung Innenstadt) vernachlässigbar klein.</p> <p>Auf dem Bahnhofquai gibt es zwei zuführende MIV-Fahrstreifen nach Norden und einen nach Süden mit jeweils einem seitlichen Radstreifen.</p> <p>Über die Bahnhofstrasse wird eine lichtsignalgeregelt Fussverkehrsquerung / Fussgängerstreifen angeboten.</p>
<b>Knoten Bahnhofplatz</b>	<p>Der Knoten wird, wie heute mit einer Lichtsignalanlage geregelt. Auf jeder Zufahrt werden dem MIV zwei Richtungsfahrstreifen (je einer pro Fahrrichtung) angeboten.</p> <p>Für den Veloverkehr gibt es seitlich je einen zu- und einen wegführenden Radstreifen. Für das Linksabbiegen vom Bahnhofquai und von der Bahnhofbrücke sowie für das Geradeausfahren von der Gösgerstrasse werden keine separaten Richtungsfahrstreifen für den Veloverkehr angeboten. Auf dem Bahnhofquai und der Gösgerstrasse wird aus Sicherheitsgründen darauf verzichtet. Auf der Bahnhofbrücke sind zudem die Platzverhältnisse nicht ausreichend. Vom Bahnhofquai kann, analog zu heute mittels eines vorgelagerten, gesicherten Aufstellbereichs mit eigener Freigabe in Richtung Bahnhofbrücke abgebogen werden. Der Veloverkehr auf der Gösgerstrasse erhält ein, gegenüber dem rechtsabbiegenden MIV gesicherte Freigabe auf dem seitliche Radstreifen. Der linksabbiegende Veloverkehr von der Bahnhofbrücke wird zusammen mit dem MIV geführt, erhält aber einen vorgelagerten Aufstellbereich.</p> <p>Für den Fussverkehr wird über die Gösgerstrasse eine lichtsignalgeregelt Fussverkehrsquerung / Fussgängerstreifen inkl. Mittelinsel von mindestens 2 m Breite angeboten. Der noch im BGK geplante, lichtsignalgeregelt Übergang über den Bahnhofquai, in der Verlängerung der Bahnhofbrücke kann nicht realisiert werden. Detaillierte verkehrstechnische Untersuchungen zeigen, dass dies weitreichende negative Folgen für das Verkehrsmanagementsystem in ganz Olten hätte. Der öffentliche Verkehr wäre zu den Spitzenzeiten und ggf. drüber hinaus nicht mehr funktionsfähig. Es wäre ein instabiles und unberechenbares Verkehrssystem zu erwarten. Auf eine Querung über die Bahnhofbrücke wird Aufgrund der zu erwartenden geringen Nachfrage und der dafür notwendigen Leistungseinbussen sowie der vorhandenen Alternativen verzichtet.</p>

**Knoten  
Wendebereich Bus  
Gösgerstrasse**

Im Bereich des Wendebereichs für Busse wird auf der Gösgerstrasse ein, durch Mittelinseln gesicherter Mittelbereich, mit einer Breite von 2 m ausgebildet. Dieser dient dem Busverkehr als Einbiegehilfe und dem Veloverkehr als Ein-/Abbiege- und Querungshilfe. Für das Einbiegen des Busverkehrs und der Anlieferung NBO vom Wendepunkt und für das Einmündung bzw. Querung der Gösgerstrasse durch den Fuss- und Veloverkehr wird der Knoten mittels Lichtsignalanlage gesteuert. Der bestehende Fussgängerstreifen im Anschlussbereich der Eggerallee wird inkl. Mittelinsel aufgehoben und in die LSA integriert. Die Fahrgeometrie kann für wendende Busse und für die Zu- und Wegfahrt der Warteposition nachgewiesen werden. Ein grosser einteiliger Lastwagen (L=12 m) kann zur Anlieferposition zufahren, wenn ein Bus in der Warteposition steht. In der Regel sind hier jedoch nur Anlieferungen mit Lieferwagen vorgesehen (grosse Lastwagen nur in Ausnahmesituationen, wenn der neue Logistikpunkt an der Tannwaldstrasse nicht anfahrbar ist).

**Parkierung**

**Kiss + Ride**

In der Bahnhofstrasse wird ein Kiss + Ride-Bereich für 5 Fahrzeuge erstellt. Dieser befindet sich auf der westlichen Strassenseite entlang des Swisscom-Gebäudes. Der Bereich ist über die Galerie des Swisscom-Gebäudes zugänglich. Um ein schnelles und komfortables Ein- und Aussteigen zu gewährleisten ist ein Abstand von 50 cm zu den Stützen der Galerie am vorgesehen.

**Bahnhofparking**

Das Bahnhofparking NBO wird unter dem Bahnhofplatz zwischen dem Parking ABN und der PU Hardegg auf zwei Geschossen erstellt. Es beinhaltet die Parkplätze für das Park + Ride (69), Kurzzeitparking (16), Behindertenparkplätze (4) und Mobility (11) sowie Parkplätze für Motorräder/Mofas (59). Die genaue Anzahl der Parkplätze kann im weiteren Projektverlauf noch geringfügig ändern (Genauigkeit +/- 10 %).

In das Parking werden zusätzliche Veloabstellplätze mit Anbindung an die Gösgerstrasse integriert (vgl. Kapitel 3.4). Das Stützenraster und die Raumhöhe im 1. UG erlauben spätere, flexible Anpassungen der Verkehrsnutzungen, abhängig von der zukünftigen Mobilitätsentwicklung.

Das unterirdische Parking wird über das ABN-Areal, Baufeld 1, erschlossen. Die Ein- und Ausfahrt für das Parking erfolgt dementsprechend über den Anschluss Süd des ABN. Die Tiefgarageneinfahrt dient gleichzeitig auch der Erschliessung der Tiefgaragen des ABN und der BZ Mitte.

Das Parking ist hauptsächlich an die PU Hardegg angeschlossen. Des Weiteren sind zwei Notausgänge angeordnet. Richtung Süden wird ein Notausgang auf der Kante des zukünftigen Perrons platziert. Es wird ein Lift vom 1. UG in das EG auf den Bahnhofplatz und das 2. UG angeboten. Der zweite Notausgang wird zwischen Strasse und Bushof im Norden des Parkings angeordnet.

**Bilanz**

Nutzungsart	Bestand	Geplant	Delta
Kiss + Ride	0	5	+ 5
Park + Ride PW	96 + 3 Kleinwagen (EG)	67 + 2 Kleinwagen (UG1/UG2)	- 30
Park + Ride Moto	47 (EG)	59 (UG1)	+ 12
Kurzzeitparking PW	16 (EG)	16 (UG1)	± 0
IV PP	1 Kurzzeit (EG)	2 Kurzzeit (UG1) + 2 P+R (UG2)	+ 3
Carsharing	5 (EG)	11 (6 UG1 + 5 in der AEH ABN BF1)	+ 6

### **Logistik/Anlieferung**

Die Anlieferung für den Bahnhof wird hauptsächlich über einen parallel geplanten, neuen dezentralen Logistikzugang ausserhalb des Bahnhofplatzes sichergestellt. Dieser befindet sich neu südöstlich des Bahnhofs, an der Tannwaldstrasse. Der geplante Logistikzugang steht in engem Zusammenhang mit der Neuen Bahnhofplatz, da die Logistik des Bahnhofs heute über den Platz abgewickelt wird und in Zukunft die Anlieferung mit grossen Lastwagen dort nicht mehr stattfinden soll.

Im Norden des Bahnhofplatzes wird ein zweiter Logistikpunkt erstellt. Die Anbindung an die Bahnhofsnutzungen erfolgt über einen Warenlift nördlich der PU Hardegg. Über diesen Logistikpunkt sind nur geringere Umschlagsmengen mittels Lieferwagen vorgesehen. Der Logistikparkplatz wird ausserhalb der Platzfläche in den Buswendebereich integriert. Für Ausnahmefälle ist der Logistikpunkt auch für grosse Lastwagen (bis 12 m) anfahrbar, falls der Logistikzugang an der Tannwaldstrasse nicht zugänglich ist. Der störungsfreie Busbetrieb ist immer gewährleistet.

Vor dem Ruderclub Olten (RCO) werden ca. 6 mal im Jahr während ca. 2h die Ruderboote ein- und ausgeladen. Hierfür wird ein gesonderter Stellplatz allein für diesen Zweck vorgesehen. Die unberechtigte Benutzung dieses Parkfeldes durch Dritte wird verboten und mithilfe entfernbarer Absperrpfosten verhindert. Die Befahrbarkeit zu und von dem Anlieferungsplatz ist gewährleistet und muss durch Mitglieder des RCO auf dem Gehweg gesichert werden.

### 3.3 Öffentlicher Verkehr

#### Grundlagen

**Liniennetz** Am Bahnhof Olten verkehren tagsüber 8 verschiedene Buslinien des Busbetriebs Olten Gösgen Gäu und 1 Postautolinie. Davon sind 6 Linien Durchmesserlinien mit Zwischenhalt am Bahnhof und 3 Linien sind Radiallinien, welche am Bahnhof Olten ihren Endhalt haben. Infolge der hohen Busfrequentierung ist der Bahnhof Olten für den ÖV eine zentrale Stelle im ÖV-Netz. Um die Anschlüsse am Bahnhof Olten zu gewährleisten, dürfen die Buslinien auch bei hohem Verkehrsaufkommen keine grösseren Zeitverluste erfahren (Fahrplanstabilität). Im Nachtliniennetz fahren 6 verschiedene Buslinien den Bahnhof Olten an.

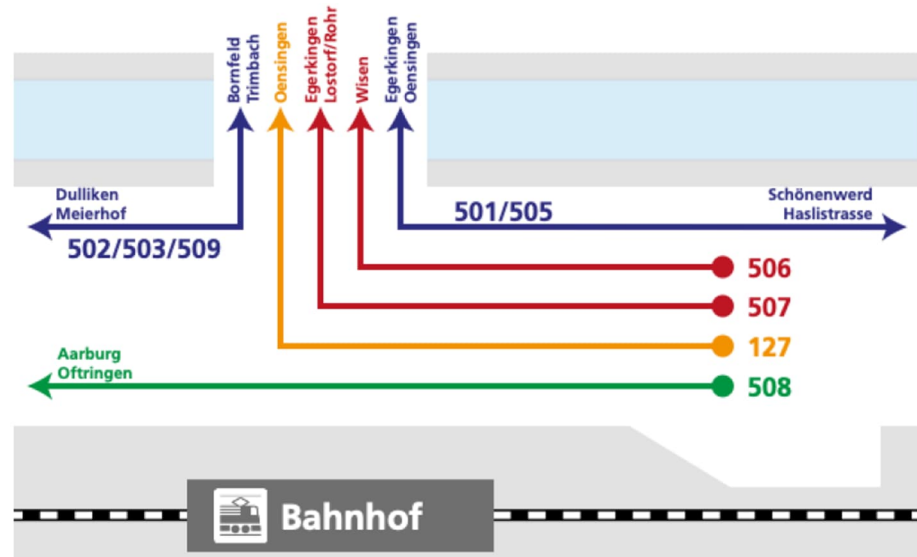


Abbildung: Linienschema Haltestelle Olten, Bahnhof

Im Bereich des Projektperimeters verkehren über die Gösgerstrasse insgesamt 6 Linien, über die Bahnhofbrücke 8 Linien und über den Bahnhofquai 4 Linien.

**Ziele** Mit dem NBO werden für den Busbetrieb folgende Ziele erreicht:

- möglichst kompakte, einheitliche Gestaltung der Perrons (BehiG-konform)
- möglichst wenige Einschränkungen für den Busbetrieb
- so gut wie möglich betriebliche Flexibilität gewährleisten
- Reserve für späteren Angebotsausbau vorsehen

## Betriebskonzept Busverkehr

## Übersicht

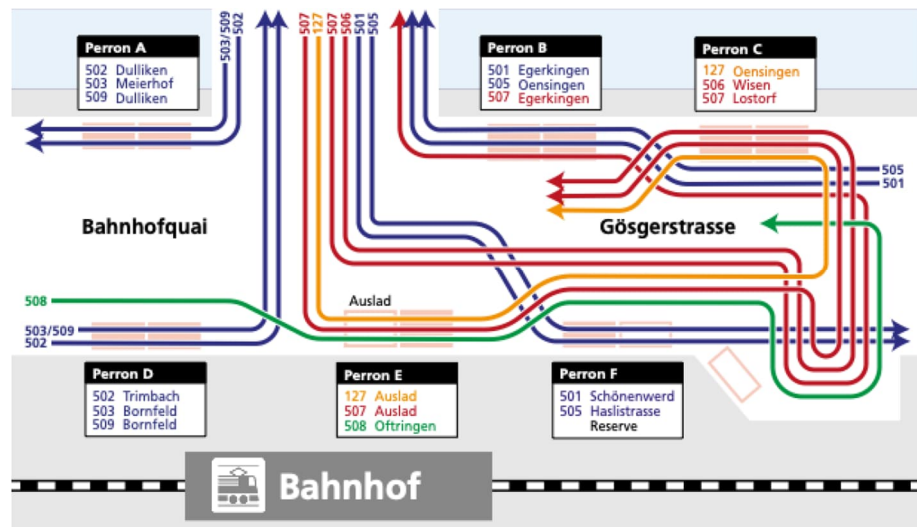


Abbildung: Betriebskonzept öffentlicher Busverkehr (Gesamtüberblick)

Das Betriebskonzept für den öffentlichen Busverkehr sieht an der Kantonsstrasse insgesamt 12 Haltekanten für den Fahrgastumschlag und auf dem Wendepunkt eine Haltekante als Warteposition sowie für den ausnahmsweisen Fahrgastumschlag (z.B. ungeplanter Bahnersatz) vor. Dabei kann für die Geometrisierung davon ausgegangen werden, dass nur Standardbusse (12 m) und Gelenkbusse (18.75 m) zum Einsatz kommen. Busse mit Längen von 13.5 m und 15 m können ausgeschlossen werden.

## Fernbusse

Das Angebot einer Fernbushaltestelle ist kein Bestandteil der Nutzungsanforderungen innerhalb des NBO-Projektperimeters. Der Kanton hat die Aufgabe gefasst hierfür einen Ersatz ausserhalb des NBO-Projektperimeters zu evaluieren und bereit zu stellen.

## Lage und Betrieb Haltestellen

- Sechs Doppel-Haltekanten (=Perron) für je zwei Gelenkbusse (total 12 Haltekanten) entlang der Kantonsstrasse
- Zwei Haltekanten für Bahnersatz-Busse (Gelenkbusse)
- Wendemöglichkeit an der Gösgerstrasse für Linien mit Endstation Bahnhof
- Zus. Warteposition im Bereich Wendepunkt Gösgerstrasse für Fahrplanausgleich einzelner Linien zwischen dem Auslad der Fahrgäste und der Verschiebung an eine andere Haltekante für den Einstieg der Fahrgäste.
- Zu- und Wegfahrt zum/ab Bahnhofplatz gemäss oben stehender Abbildung
- Perrons sind von anderen Perrons unabhängig (Zu- und Wegfahrt)
- Zu den «Haltekantenpaaren» wird seriell (hintereinander) an- und abgefahren. Zur vorderen Haltekante kann nicht zugefahren werden, wenn an der hinteren Haltekante ein Bus steht. Von der hinteren Haltekante kann nicht abgefahren werden, wenn an der vorderen Haltekante ein Bus steht:
  - Ankunft: Der erstankommende Bus fährt an vordere Haltekante, der nachfolgende Bus schliesst auf
  - Abfahrt: Der hintere Bus kann erst abfahren, wenn der vordere Bus abgefahren ist.
- Auf eine Wendemöglichkeit im Bereich der Aarebrücke (aus Richtung Gösgerstrasse) wird verzichtet. Diese Anforderung soll zukünftig über die neue Trimbacherbrücke via Amthausquai und eine Umgestaltung des Knotens am westlichen Brückenkopf der Bahnhofbrücke abgedeckt werden.

**Geplanter und ungeplanter Bahnersatz:**

Für den geplanten Bahnersatz können die Perrons E und F umdisponiert werden, damit beim Perron E ein Haltekantenpaar für den geplanten Bahnersatz genutzt werden kann. Die Ausladung der Linie 507 wird hierfür ausnahmsweise an die Warteposition auf dem Wendepplatz verschoben.

Für den ungeplanten, kurzfristigen Bahnersatz ist vorgesehen, die Warteposition auf dem Wendepplatz zu nutzen. Ggf. kann diese dann ergänzt werden durch die Reserveposition an der Haltekante F.

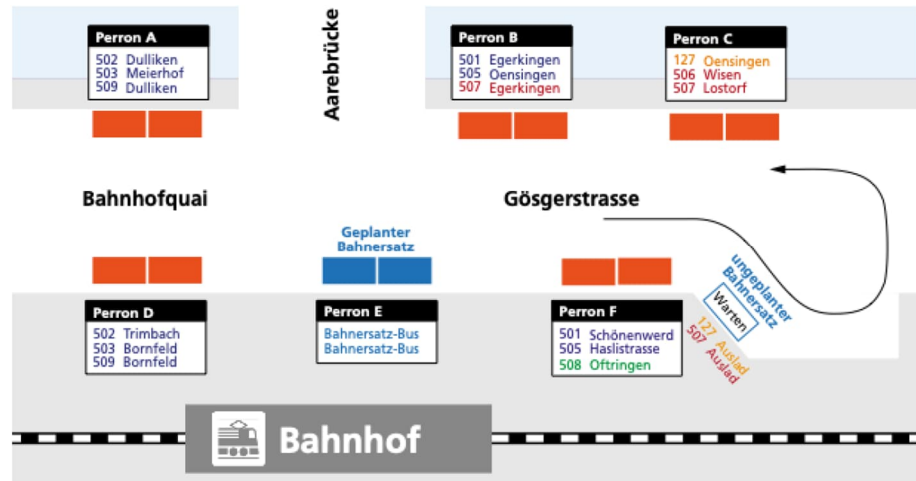


Abbildung: Betriebskonzept bei geplanten oder ungeplanten Bahnersatz

**Ausrüstung Haltestellen**

- Hindernisfreier Ausbau gemäss BehiG für alle Haltekanten: Haltekantenhöhe 22 cm bis inklusive zweite Tür, zweiter Bus (8.4 m ab Front zweiter Bus bzw. 29.4 m ab Front erster Bus). Die restliche Haltekante hat eine Höhe von 16 cm. Das ermöglicht eine im Betrieb flüssigere und einfachere Anfahrt. Da ausgeschlossen werden kann, dass am Bahnhof Olten Busse mit Längen von 13.5 m und 15 m eingesetzt werden kann der Abstand ab Front bis zur zweiten Türe reduziert werden (8.4 m statt 9.6 m) Damit die Haltekanten ohne Überschleppen der Karrosserie der Busse befahren werden können ist es notwendig, dass zu den Haltekanten gerade an und abgefahren wird. Dies erfordert eine präzise Fahrweise der Buslenkenden. Ein zu direktes An- und Abfahren führt dazu, dass entweder die Front oder das Heck bzw. das Gelenk (bei Gelenkbussen) die Haltekante überschleppen, was zu Schäden an den Fahrzeugen führen kann.
- Die Haltekante an der Warteposition kann aus Platz- resp. fahrgometrischen Gründen nur mit einer Haltekantenhöhe von 16 cm ausgestaltet werden, da bei der Wegfahrt das Heck der Busse die Haltekante überstreichen kann.
- Die drei aareseitigen Busperrons (Perrons A-C) an der Kantonsstrasse erhalten jeweils eine gemeinsame Überdachung. Unter den Dächern wird die notwendige Bus-Infrastruktur wie DFI (Digitale Fahrgast-Information), Perron-Nummerierung, Fahrplan, Informationstafel, Werbetafel, sowie Sitzbänke und Anlehnmöglichkeiten untergebracht. Abfallkübel mit Aschenbechern gemäss dem Standard der Stadt Olten sind nahe den Wartebereichen verortet
- Bahnhofplatzseitig hat nur das Busperron D eine eigene Überdachung. Die Busperrons E und F haben aufgrund der Nähe zu den Stadt- und Bahnperrondächern keine dedizierten Dächer. Eine eigene Ausstattung (DFI, Fahrpläne, Fahrgastinformationen, Abfalleimer und Sitzmöglichkeit) ist aber je Buskante vorhanden.

## Taxi

**Taxi-Stellplätze** Analog dem Bestand werden in der Bahnhofstrasse 7 Taxi-Stellplätze angeboten. Fünf der Taxi-Stellplätze befinden sich auf der östlichen Strassenseite auf der Gleisseite der Bahnhofstrasse. Diese dienen zum Ausstieg von Fahrgästen und als Wartebereich. Nördlich des Swisscom-Gebäudes befinden sich zwei Taxi-Stellplätze auf der Seite des Bahnhofplatzes. Diese dienen als Einstiegsbereich für Fahrgäste. Die Stellplätze sind vom vordersten Warte-Stellplatz einsehbar und werden von dort laufend «aufgefüllt».

Eine Platzierung der Taxistellplätze im Parking wird als nicht alltagstauglich eingestuft. Dies wäre für zum Bahnhof reisende Fahrgäste nicht verständlich und mit Zusatzweg verbunden. Eine zusätzliche Ausladestelle in der Bahnhofstrasse würde sich aufdrängen. Die Taxen würden in der Einstellhalle senkrecht parkieren. Auch wenn am Bahnhof Olten freie Taxiwahl herrscht, würde sich das gelebte Prinzip des Nachrückens zum für den Fahrgast nächstgelegenen Stellplatz kaum umsetzen lassen. Auch für den vom Bahnhof wegfahrenden Fahrgast ergeben sich Zeitverluste und höhere Fahrtkosten, durch einen längeren Fahrweg inkl. Verzögerungen bei der Ausfahrt bis zum Knoten Postplatz (ausser für Fahrgäste in Richtung Winznau/Trimbach).

### 3.4 Veloverkehr

#### Grundlagen

**Velonetz** Gemäss dem aktuellen Stand des Velonetzplans und des Richtplans des Kantons Solothurn gehören die drei Zufahrtsachsen zum Bahnhofplatz Basisnetz Alltagsverkehr. Auf der westlichen Aareseite und über die Bahnhofbrücke führen mehrere Velorouten des Freizeitnetzes von SchweizMobil. Dies sind die nationalen Routen 5 (Mittelland-Route) und 8 (Aare-Route) und die lokale Route 112 (Belchen-Panorama-Route) sowie eine geplante Mountainbike-Route. Gemäss Velonetzplan steht zur Diskussion, die Veloroute 8 auf die Ostseite der Aare, entlang der Eggerallee zu verlagern.

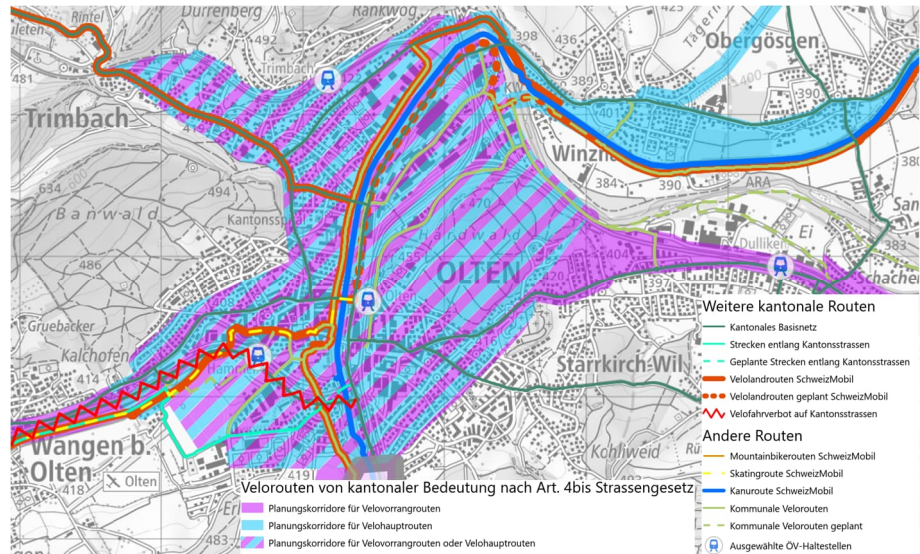


Abbildung: Auszug aktueller Planungstand kantonaler Velonetzplan

Auf der Westseite der Aare schliesst von Westen der Planungskorridor für die kantonale Velovorrangroute V-7 (Olten-Hägendorf) an den Projektperimeter des NBO an. Von Norden reicht der Planungskorridor für die kantonale Velohauptroute H-2.05 (Olten-Winznau-Schönenwerd) bis an die Bahnhofbrücke. Von Süden bzw. Osten führen die Planungskorridore der kantonalen Velovorrangrouten V-5 (Olten-Aarburg-Zofingen) und V-6 (Olten-Aarau) bis in den Projektperimeter des NBO.

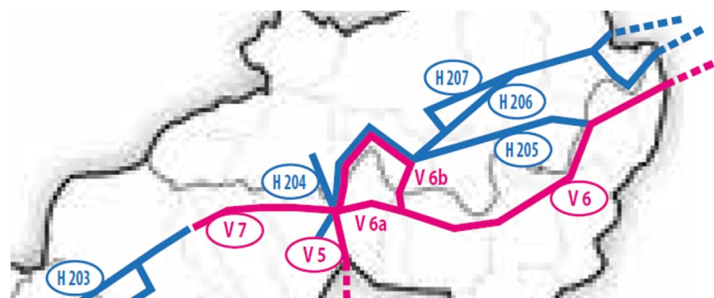


Abbildung: Übersicht geplante Velovorrang- und Velohauptroueten Region Olten

Der geplante Aaresteg ist im Masterplan Velo der Stadt Olten Bestandteil der bahnhofquerenden Velohauptroute. Diese Verbindung erschliesst den Bahnhof mit der bestehenden und geplanten Veloparkierung sowie die Nutzungsschwerpunkte Innenstadt sowie Hardfeld / Martin-Disteli (Wohnquartier, Arbeitsnutzung, Kantonsschule).

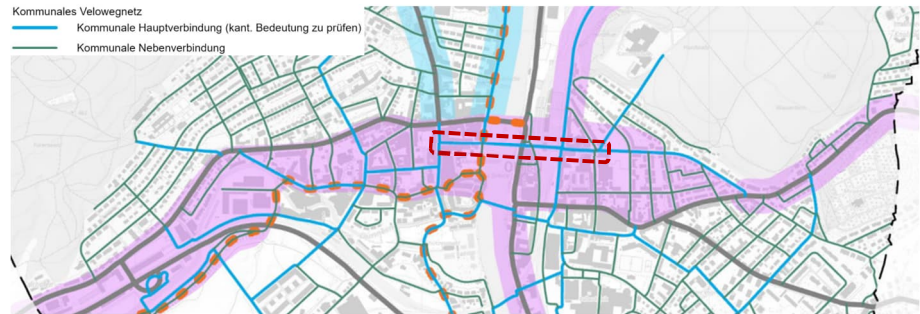


Abbildung: Auszug Masterplan Velo Olten (Velowegnetz)

Der wichtige und dringende Bedarf für eine Veloverbindung zwischen Innenstadt und dem östlichen Stadtteil Hardfeld / Martin Disteli-Strasse wurde im NBO-Prozess (BGK / Vorprojekt) verschiedentlich thematisiert. Die Veloverbindung wurde durch die Bauherrschaft jedoch nicht als verbindlich zu planende Anforderung an den Aaresteg und die Weiterführung durch das Veloparking, auch mit Hinblick auf eine spätere Umsetzung im Projekt NBO aufgenommen und ist somit kein Bestandteil der vorliegenden Planung.

**Skatingroute**

Entlang der Eggerallee verläuft die nationale Skatingroute 3 (Mittelland Skate). Beim RCO wird die Skatingroute auf die Gösgerstrasse übergeleitet und quert über die Bahnhofbrücke die Aare. Von dort führt sie weiter in Richtung Wangen b.O. Künftig ist davon auszugehen, dass die Skatingroute im Süden direkt an die Bahnhofsterrasse angebunden werden kann und dann via Aaresteg über die Aare geleitet wird.

**Velopotenzial**

Im Rahmen eines anderen Projekts für den Kanton Solothurn wurde das Velopotenzial im Kanton evaluiert. Die untenstehende Abbildung zeigt einen Auszug mit den grössten Velopotenzialbeziehungen im Raum Olten.

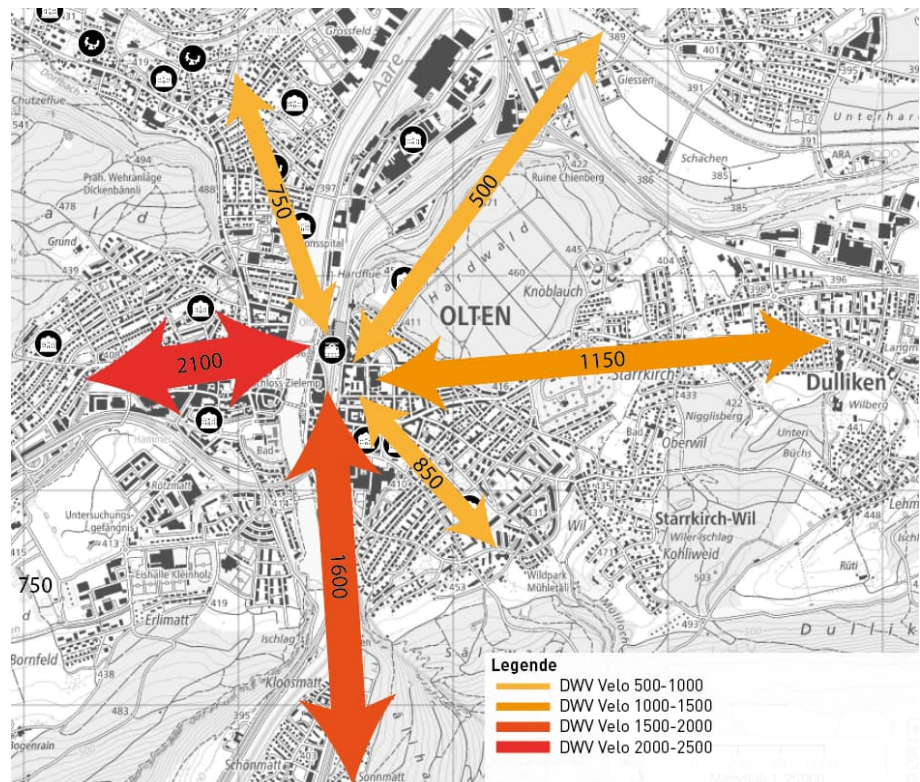


Abbildung: Auszug Velopotenzialanalyse Raum Olten

Die grössten Velopotenziale bestehen zwischen Olten, mit dem Bahnhof Olten und den umliegenden Gemeinden. Für den Projektperimeter NBO von Relevanz ist dabei vor allem das Potenzial von Nordwesten, Süden und Westen. Weitere, für den Projektperimeter interessante Durchgangs-Beziehungen, besitzen nur ein geringes Potenzial und sind hier nicht dargestellt.

**Veloverkehrsmengen**

Für die Veloverkehrsmengen inkl. Verteilung am Bahnhofplatz standen bei Projektbeginn keine validen Verkehrszahlen zur Verfügung. Anhand der obenstehenden Potenzialanalyse wurde die Verteilung der Fuss- und Veloverkehrsmengen rund um den Bahnhof auf die verschiedenen Zugangswege abgeschätzt. Für den Veloverkehr wurden dabei das Fahrtenpotenzial für die neue Velostationen anteilig auf die Richtungen gemäss Potenzialanalyse verteilt. Es zeigt sich, dass zukünftig die meisten Zu- und Wegfahrten über den neuen Aaresteg (von Nordwesten und Westen) und die Bahnhofstrasse (von Süden) zu erwarten sind. Alle anderen Routen haben bezogen auf den Bahnhof eine untergeordnete Rolle. Auf dem Aaresteg werden demnach ca. 1'400 und auf der Bahnhofstrasse ca. 700 Velofahrende pro Tag erwartet (bzw. ca. 180 und 90 in der Spitzenstunde).

Insbesondere die Zu- und Wegfahrt zum/vom Bahnhof über die Gösgerstrasse und die Alternative durch das ABN verlieren zukünftig an Bedeutung für den Veloverkehr. Mit dem neuen Aaresteg, der Velostation Südwest sowie der wahrscheinlichen Führung der Velohauptroute über den Amthausquai wird die westliche Aareseite als Erschliessungskorridor für das Velopotenzial von/nach Nordwesten an Bedeutung gewinnen. Die Gösgerstrasse hat noch eine gewisse Bedeutung von Trimbach aus für die Erreichbarkeit der neuen, kleineren Velostation Nordwest. Das Velopotenzial aus dem Industriegebiet Nord ist überschaubar und der Veloverkehr von und nach Winznau wird vorrangig über die Tannwaldstrasse von Osten an den Bahnhof geführt.

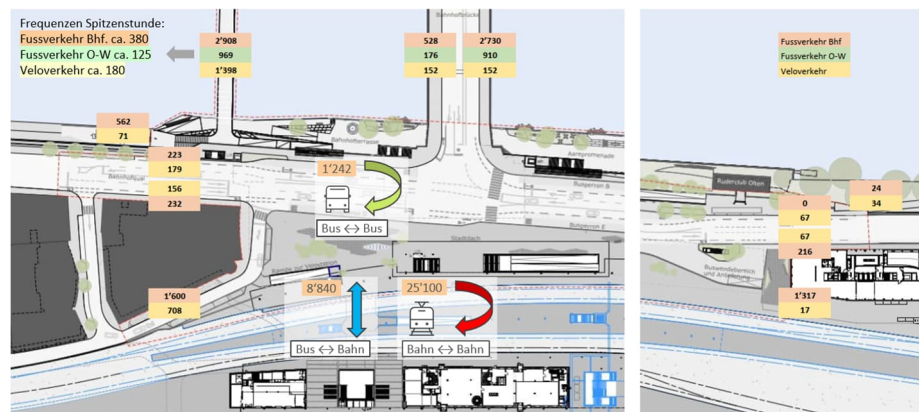


Abbildung: Prognose Fuss- und Veloverkehrsmengen

Bei der Abschätzung nicht enthalten ist der Velo-Durchgangsverkehr auf allen Beziehungen, für den keine validen, aktuellen Daten vorhanden sind. Dies bezieht sich in der Hauptsache auf den Velodurchgangsverkehr auf der Stadtebene. Die Durchgangsbeziehung zwischen Bahnhofwest- und -ostseite wird nicht primär durch den Bahnhof geführt.

**Boulevard ABN**

Künftig entsteht durch das ABN eine Fuss- und Veloverkehrsverbindung durch das Areal, die nördlich an den Bahnhofplatz anschliesst. Dieser Boulevard dient hauptsächlich der Erschliessung des Areals und ist bezüglich des Durchgangsverkehrs durch das Areal eine Ergänzungsrouten zwischen der Industriestrasse und dem Bahnhofplatz.

## Veloverkehrsführung

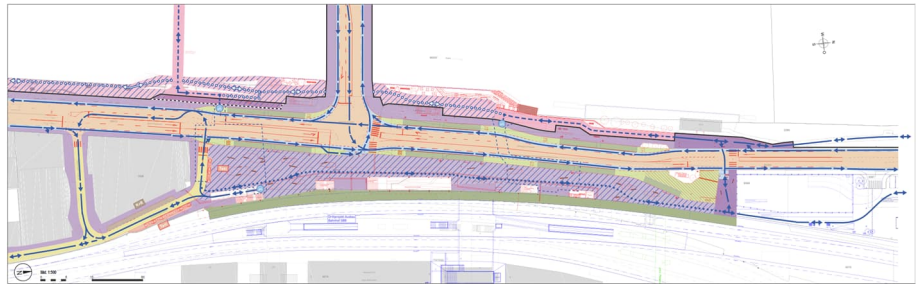


Abbildung: Fahrbeziehungen Veloverkehr (vgl. auch beiliegender Plan)

**Bahnhofquai** Südlich des Anschluss Bahnhofstrasse wird der Veloverkehr auf dem Bahnhofquai in beiden Fahrrichtungen über 1.50 m breite Radstreifen geführt. Für den nach Norden weiterfahrenden Veloverkehr wird der im Radstreifen durchgängig bis in die Gösgerstrasse mit einer Breite von 2.0 m durchgeführt. Für den linksabbiegenden Veloverkehr in Richtung Bahnhofbrücke wird die bereits heute bestehende Möglichkeit mittels eigener Signalgruppe und eigenem Aufstellbereich indirekt links abzubiegen angeboten. Eine eigener Velolinksabbiegestreifen wird aus Sicherheitsgründen (Spurwechsel im fließenden Verkehr im Bereich Bahnhofstrasse) nicht angeboten. Als attraktive, sichere Alternative besteht für diese Beziehung die Route ab dem Postplatz via alte Holzbrücke und Amthausquai.

**Gösgerstrasse** Nördlich des Projektperimeters wird der Veloverkehr entlang der Gösgerstrasse über zwei seitliche Radstreifen mit einer Breite von 1.50 m in und aus dem Projektperimeter geführt. In Fahrrichtung Süden wird der Veloverkehr im Projektperimeter mit einem 2.0 m breiten Radstreifen bis an den Knoten geführt (gemischter Geradeaus-/Rechtsabbiegefahrstreifen). Dort erfolgt eine, gegenüber dem rechtsabbiegenden, motorisierten Verkehr geschützte Freigabe an der Lichtsignalanlage. Auf einen separaten Geradeausfahrstreifen zwischen den beiden Richtungsfahrstreifen des MIV wird aus Sicherheitsgründen verzichtet.

Zusätzlich besteht für den Veloverkehr die Möglichkeit über die Eggerallee im Mischverkehr mit dem Fussverkehr in und aus dem Projektperimeter zu gelangen. Die Eggerallee endet nördlich des Ruderclubs und geht dort in das Trottoir an der Gösgerstrasse über. Von dort aus gelangt man über die neue Rampe beim Ruderclub auf die Passageebene an der Aare mit Verbindung zu den Velostationen und zum neuen Aaresteg.

**Bahnhofbrücke** Auf der Bahnhofbrücke steht dem Veloverkehr in beiden Fahrrichtungen ein 1.50 m breiter Radstreifen zur Verfügung. Der auf den Bahnhof zuführende Radstreifen wird künftig am rechten Rand bis zum Knoten durchgeführt, als Rechtsabbiegefahrstreifen Richtung Süden. Somit wird der Veloverkehr von der Brücke Richtung Süden künftig durchgängig auf der Fahrbahn geführt. Der bestehende Linksabbiegefahrstreifen auf der Brücke entfällt aus Platzmangel. Diese Abbiegebeziehung wird künftig für den Veloverkehr von untergeordneter Bedeutung sein, da die Velostation auf dem nördlichen Bahnhofplatz zugunsten der unterirdischen Velostationen aufgelöst wird. Diese werden künftig von Westen mehrheitlich über den neuen Aaresteg erschlossen. Für eine Verbindung weiter nach Norden steht zukünftig der Amthausquai und die Trimbacherbrücke im Fokus.

- Bahnhofstrasse** Auf der Bahnhofstrasse wird der Veloverkehr in der Begegnungszone im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Dabei kann der Veloverkehr ab der Nordostecke des Swisscomgebäudes auf der nordwärts gerichteten Einbahnstrasse im Gegenverkehr fahren. Die Bahnhofstrasse hat für den Veloverkehr eine wichtige Bedeutung als Erschliessungsachse zur Velostation Südwest für den Veloverkehr von/nach Süden (Aarburg/Gäubahnsteg) über die geplante Rampe auf dem Bahnhofplatz.
- Bahnhofplatz** Über den Bahnhofplatz entsteht eine durchgehende Verbindung von der Bahnhofstrasse bis zum ABN im Mischverkehr zwischen Fuss- und Veloverkehr. Die Verbindung selbst wird nicht taktile oder markierungstechnisch ausgedehnt. Der Fussverkehr hat Vortritt (Mischverkehr Fuss-Velo, Signalisation «Fussgängerzone mit Radverkehr gestattet»). Der Veloverkehr darf nur Schritttempo fahren.
- Am nördlichen Ende des Bahnhofplatzes entsteht zwischen dem Buswendeplatz und dem ersten Gebäude des ABN ein, vom Wendeplatz abgesetzter Verbindungskorridor zwischen der Gösgerstrasse und dem Platzbereich/Boulevard ABN (Mischverkehr «Fussweg mit Radverkehr gestattet»). Veloverkehr von und zum «Boulevard» durch das angrenzende Areal Bahnhof Nord können diesen somit ohne Befahrung des Bahnhofplatzbereichs von der Gösgerstrasse aus erreichen. An der Gösgerstrasse wird der Veloverkehr in die LSA der Busausfahrt eingebunden, wodurch ein sicheres Einmünden in die Gösgerstrasse bzw. Kreuzen in Richtung Abfahrt beim RCO ermöglicht wird.
- Aareufer** Das Aareufer, zwischen den beiden Einfahrten zu den Velostationen, sowie die südliche Verlängerung am Ländiweg sind als Fussgängerzone vorgesehen. Der Veloverkehr wird im Schritttempo zugelassen. Der Fussverkehr hat Vortritt.
- Aaresteg/Rampe RCO** Auf dem Aaresteg und der nördlichen Rampe beim RCO werden der Fuss- und Veloverkehr bis einschliesslich zu den Einfahrten in die Velostationen im Mischverkehr ohne bauliche oder taktile Trennung voneinander geführt (signalisiert als Fussweg mit Velo gestattet).
- Parkierung**
- Velostationen** Zwischen PU Martin Disteli und Swisscom-Gebäude sowie Perron 1 und Bahnhofterrasse entsteht auf Passageebene eine der zwei neuen Velostationen, ausgelegt auf ca. 1'000 Velos und eine Velowerkstatt. Die zweite neue Velostation für 500 Velos ist ebenfalls auf Passageebene platziert und befindet sich zwischen der Verlängerung der PU Hardegg, der Bahnhofterrasse und der unterirdischen Parkierung.
- Die Velostationen können über den Aaresteg und via Bahnhofterrasse sowie über die Gösgerstrasse via einer Rampe erreicht werden. Damit entsteht u.a. eine direkte Erreichbarkeit von der Aarewestseite und den dort geplanten Anschlusspunkten an die kantonalen Velovorrang- und -haupttrouten nach Westen und Norden. Für die südliche Velostation wird vom Bahnhofplatz zudem eine Rampe realisiert, wodurch eine attraktive Erreichbarkeit von Süden über die Bahnhofstrasse, aber auch von Norden über den Bahnhofplatz, sichergestellt wird. Es sind keine befahrbaren Erschliessungen über die beiden Personenunterführungen vorgesehen. Hier ist jeweils nur der Zugang zu Fuss ohne Velo möglich.

**Bilanz**

Standort	Bestand	Geplant	Delta
Bahnhofplatz Nord (EG)	720 gedeckt		
Aareseite Haltekante A (EG)	120 gedeckt + 100 offen		
Velostation Nordwest (UG)		500 gedeckt	
Velostation Südwest (UG)		1'005 gedeckt	
<b>Total</b>	<b>840 gedeckt + 100 offen</b>	<b>1'505 gedeckt</b>	<b>+ 565</b>

**Netzergänzung Veloverkehr**

**Ergänzendes Netz**

In direkter Nachbarschaft zum Neuen Bahnhofplatz befinden sich weitere Projekte mit unterschiedlichem Projektierungs- bzw. Umsetzungszustand, durch welche nach der Realisierung aller Bausteine ein ergänzendes Velonetz zwischen Gösgerstrasse, Aarburgerstrasse, Tannwaldstrasse und Amthausquai entsteht (siehe Abbildung). Dazu gehören neben dem «Neuen Bahnhofplatz», die Projekte «Neuer Aaresteg», «Areal Bahnhof Nord», «Andaare» und «Stadtteilverbindung (PU) Winkel».

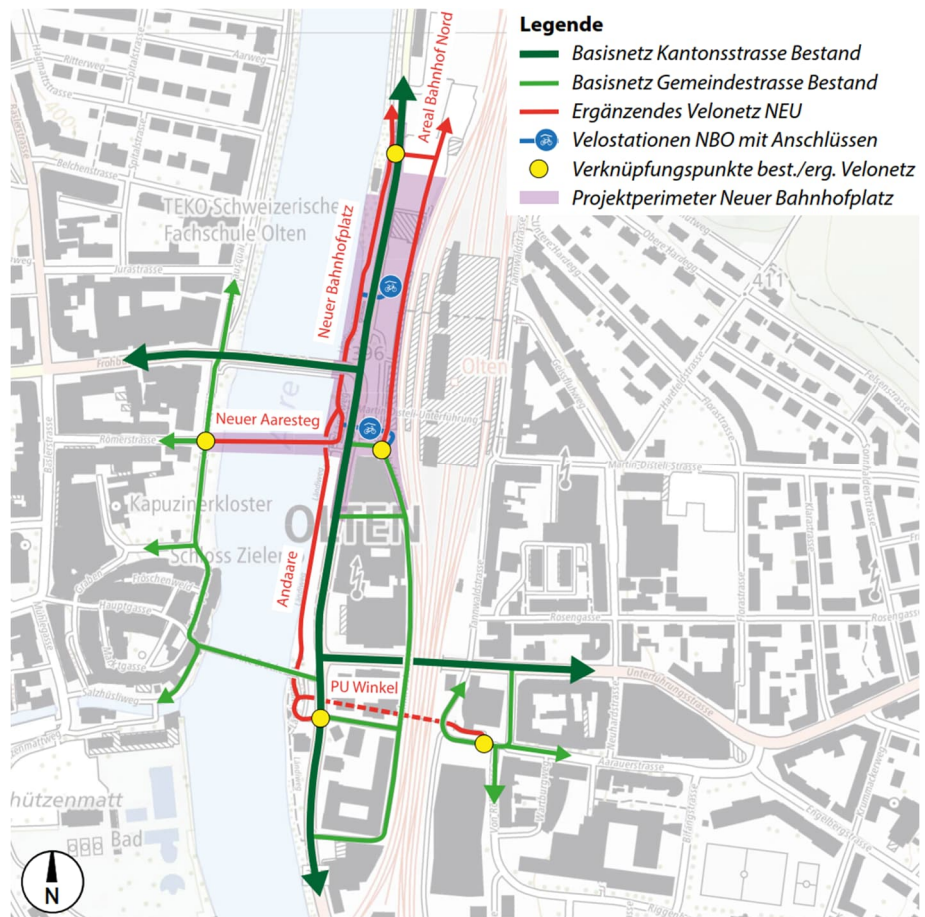


Abbildung: Ergänzendes Velonetz

Das entstehende Netz ist als Ergänzung zum bestehenden Basisangebot auf Kantons- und Gemeindestrassen zu verstehen und nicht als Ersatz. Aufgrund der geplanten Ausbaustandards und Regime wird das Geschwindigkeitsniveau bewusst auf einem niedrigen Niveau gehalten. Eine möglichst schnelle Verbindung zwischen den verschiedenen Verknüpfungspunkten steht nicht im Vordergrund.

Dafür ermöglichen es die Netzergänzungen in Zukunft, zwischen den verschiedenen Verknüpfungspunkten zum Basisnetz auf den Kantons- und Gemeindestrasse über alternative, vom motorisierten Verkehr baulich getrennte Verbindungen mit dem Velo zu verkehren. Über die Netzergänzungen sind auch die beiden neuen Velostationen Nordwest und Nordost unter dem Neuen Bahnhofplatz erschlossen.

Damit können u.a. die stark befahrenen, komplexen Verkehrsknoten am Bahnhofplatz und am Postplatz umfahren werden. Ausserdem entsteht eine alternative Stadtteilverbindung zwischen der Innenstadt mit dem Bifang-Quartier über die Aare, die Kantonsstrasse und das SBB-Gleisstrasse hinweg.

**Bausteine** Nachstehende sind die verschiedenen Projekte, die geplanten Regime und der, nach aktuellem Kenntnisstand vorgesehene Realisierungshorizont aufgelistet:

Projekt	Geplantes Regime	Realisierung
Andaare	▪ Fussgängerzone mit Velo gestattet	realisiert
Areal Bahnhof Nord	▪ Begegnungszone mit selektiven Zufahrtsbeschränkungen	seit 2024 (Baufeld 1)
Neuer Bahnhofplatz Olten	▪ Fussgängerzone mit Velo gestattet ▪ Fussweg mit Velo gestattet	2028 – 2032
Neuer Aaresteg	▪ Fussweg mit Velo gestattet	2028 – 2032
Stadtteilverbindung Winkel	▪ Rad- und Fussweg mit getrennten Verkehrsflächen	ab 2028

Für die Präzisierung und Erläuterung der verschiedenen Mischverkehrsbereiche zwischen Fuss- und Veloverkehr im Projektperimeter «Neuer Bahnhofplatz» und «Neuer Aaresteg» wird auf das Kapitel 3.6 Mischverkehrsbereiche Fuss- und Veloverkehr verwiesen.



verkehr dürfte der Ziel- und Quellverkehr zu den Liegenschaften an der Bahnhofstrasse und dem ABN ausmachen.

**Wanderwege** Die Bahnhofbrücke, der Ländiweg, die Eggerallee und die PU Martin-Disteli sind Teil des ausgeschilderten Wanderwegnetzes. Es ist davon auszugehen, dass der Wanderweg von der Bahnhofbrücke auf den Aaresteg verlegt wird.

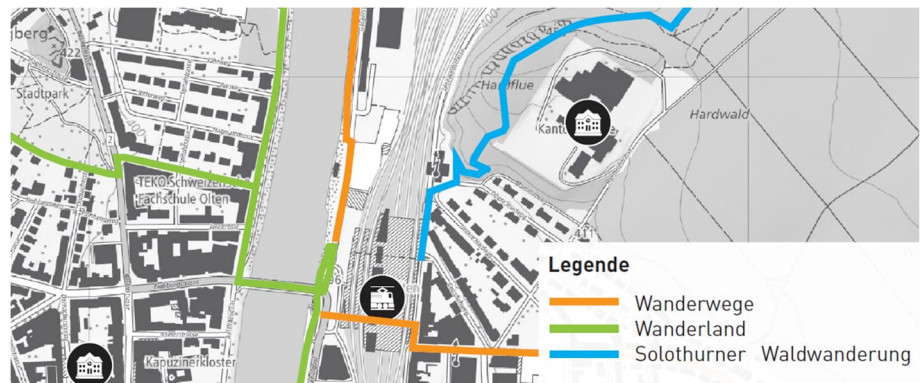


Abbildung: Wanderwege im Bereich des Bahnhofs Olten

### Fussverkehrsführung

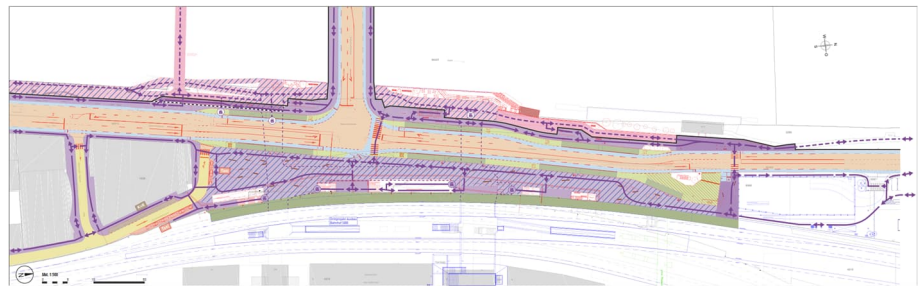


Abbildung: Fahrbeziehungen Fussverkehr (vgl. auch beiliegender Plan)

**Kantonsstrasse** Im Bereich der Kantonsstrassen wird der Fussverkehr auf beidseitigen Trottoirs geführt. Über die Gösgerstrasse und die Bahnhofstrasse sind lichtsignalgeregelte Übergänge vorgesehen. Der noch im BGK geplante, lichtsignalgeregelte Übergang über den Bahnhofquai, in der Verlängerung der Bahnhofbrücke kann nicht realisiert werden. Detaillierte verkehrstechnische Untersuchungen zeigen, dass dies weitreichende negative Folgen für das Verkehrsmanagementsystem in ganz Olten hätte. Der öffentliche Verkehr wäre zu den Spitzenzeiten und ggf. drüber hinaus nicht mehr funktionsfähig. Es wäre ein instabiles und unberechenbares Verkehrssystem zu erwarten.

**Bahnhofstrasse** In der Bahnhofstrasse geniesst der Fussverkehr in der dort vorhandenen Begegnungszone Vortritt. Eine baulich getrennte Führung erfolgt durch die Arkade des Swisscomgebäudes. Aufgrund der Unterbringung des K+R-Angebotes und der Situierung der Taxistellplätze zur Freispielung des nördlichen Bahnhofplatzes, kann die abgetrennte Verkehrsfläche des Fussverkehrs in der Bahnhofstrasse nicht vergrössert werden.

- Bahnhofplatz** Der Platz spannt sich zwischen der Kantonsstrasse, dem Gleis 1 des Bahnhofs, der Bahnhofstrasse und dem nördlich angrenzenden Projekt «Areal Bahnhof Nord (ABN)» auf und verknüpft diese Bereiche für den Fussverkehr miteinander. Der Bahnhofplatz ist als Fussgängerzone vorgesehen. Der Veloverkehr wird im Schrittempo zugelassen. Der Fussverkehr hat Vortritt.
- Am nördlichen Ende des Bahnhofplatzes entsteht zwischen dem Buswendeplatz und dem ersten Gebäude des ABN ein, vom Wendeplatz abgesetzter Verbindungskorridor zwischen der Gösgerstrasse und dem Platzbereich/Boulevard ABN (Mischverkehr «Fussweg mit Radverkehr gestattet»).
- Aareufer** Das Aareufer bietet eine hohe Aufenthaltsqualität am Wasser und verbindet Aaresteg und Ländiweg mit den Zugängen zu den Personenunterführungen Martin Disteli und Hardegg. Das Aareufer, zwischen den beiden Einfahrten zu den Velostationen, sowie die südliche Verlängerung am Ländiweg sind als Fussgängerzone vorgesehen. Der Veloverkehr wird im Schrittempo zugelassen. Zufahrtsmöglichkeiten für kleine Unterhaltsfahrzeuge (Kehren, Schneeräumen) bestehen via Ländiweg und Rampe RCO. Eine Zufahrt für Blaulichtfahrzeuge oder LKW ist nicht vorgesehen.
- Erschlossen ist das Aareufer über folgende Zugangsmöglichkeiten:
- Von Süden durch den Ländiweg und den neu geplanten Aaresteg
  - Südlich der Bahnhofbrücke verbindet eine Treppenanlage das Aareufer mit der Kantonsstrasse resp. der dortigen Busperron A.
  - Nördlich der Bahnhofbrücke ist das Aareufer über zwei Treppenanlagen von der Kantonsstrasse her erreichbar.
  - Im Norden vom Ruderclub Olten aus über eine breite Rampe.
  - Die beiden Personenunterführungen PU Martin Disteli und PU Hardegg führen direkt zum Aareufer. Damit besteht eine direkte Verbindung von und zu den SBB-Anlagen.
  - Südlich der Bahnhofbrücke beim Busperron A und nördlich beim Busperron B wird je ein Lift (BehiG) zum Aareufer erstellt.
- Aaresteg** Der Aaresteg überspannt die Aare mit einer Spannweite von rund 100 m und einer nutzbaren Breite von 5.50 m. Er bietet eine direkte und attraktive Verbindung an für den Langsamverkehr zwischen der Altstadt auf der Seite Amtshausquai und dem Aareufer mit dem Zugang zum Bahnhof Olten auf der Seite Bahnhofquai. Auf dem Aaresteg werden der Fuss- und Veloverkehr bis einschliesslich zur Einfahrt in die Velostation Südwest im Mischverkehr ohne bauliche oder taktile Trennung voneinander geführt (signalisiert als Fussweg mit Velo gestattet). Es hat sich gezeigt, dass die Verbreiterung auf 5.50 m Breite mit den erwarteten Fuss- und Veloverkehrsmengen sowie dem geplanten Längsgefälle aus Verkehrssicherheitssicht nicht ausreicht für eine getrennte Führung von Fuss- und Veloverkehr. Eine weitere Verbreiterung ist aus statischer und ortsbildtechnischer Sicht ausgeschlossen.

### 3.6 Mischverkehrsbereiche Fuss- und Veloverkehr

In den beiden obenstehenden Kapitel sind an verschiedenen Stellen unterschiedliche Mischverkehrsbereiche zwischen Fuss- und Veloverkehr erwähnt und beschrieben worden. Die nachfolgende Abbildung und zugehörige Tabelle gibt einen Überblick über alle Mischverkehrsbereiche zwischen Fuss- und Veloverkehr inkl. ihrer rechtlichen Bedeutung (Änderungen der Signalisationsverordnung ab 01. Juli 2025 bereits berücksichtigt).

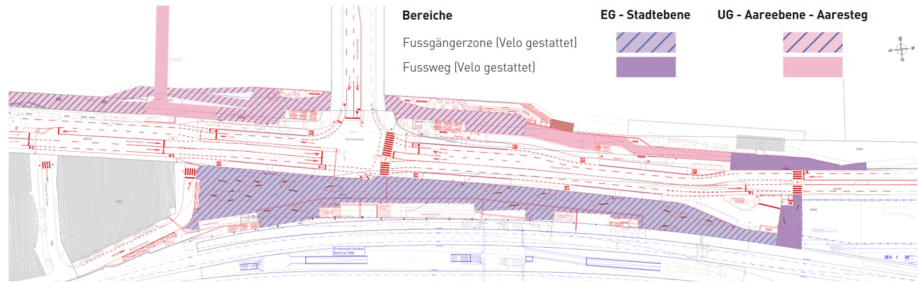


Abbildung: Übersicht Mischverkehrsbereiche Fuss- und Veloverkehr

Die Mischverkehrsbereiche auf den beiden Ebenen lassen sich in zwei Regimearten unterscheiden:

Fussgängerzone (Velo gestattet):

- Bahnhofplatz
- Aareufer zwischen den beiden PUs
- Ländiweg

Fussweg (Velo gestattet):

- Aaresteg bis Einfahrt Velostation Südwest
- Rampe Ruderclub bis Einfahrt Velostation Nordwest
- Trottoirbereich Gösgerstrasse West zwischen Eggerallee und Rampe RCO
- Verbindungskorridor Gösgerstrasse – Boulevard ABN



Bezeichnung	Velo/E-Bike ~ 25 km/h	E-Bike ~ 45 km/h	Bemerkung
Fussgängerzone mit Zusatztafel „Velo gestattet“	Fahren im Schritttempo gestattet	Fahren im Schritttempo gestattet	Zu Fuss Gehende und Benutzer fahrzeugähnlicher Geräte haben Vorrang.
Fussweg mit Zusatztafel „Velo gestattet“	Benützung gestattet	Benützung gestattet	Rad- und Motorfahrer haben auf zu Fuss Gehende besondere Rücksicht zu nehmen und ihre Geschwindigkeit den Umständen anzupassen. Wo die Sicherheit es erfordert, müssen sie zu Fuss Gehende warnen und nötigenfalls anhalten.

<b>Anschlusspunkte Velostationen</b>	An den Anschlusspunkten der Velostationen zu den Rampen in Richtung RCO und zum Aaresteg ist die Sicht infrastrukturbedingt eingeschränkt. Die einzuhaltende Sicht ist nicht geregelt, da man sich verkehrsrechtlich auf einem Gehweg befindet, auf welchem Velos zugelassen sind. Diese müssen, gemäss Signalisationsverordnung auf den Fussverkehr «besondere Rücksicht nehmen» und die Geschwindigkeit «den Umständen anpassen». Vortrittsregelnde Signale und Markierungen sind in diesem Bereich im Mindesten widersprüchlich, wenn nicht sogar unzulässig. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wird daher vorgesehen, die am Aareufer geplante Fussgängerzone 10 m vor den Anschlusspunkten beginnen zu lassen. Für den mittels Signalisation zugelassenen Veloverkehr gilt dann, dass der Fussverkehr Vortritt genießt und der Veloverkehr nur im Schrittempo fahren darf. Das entspricht gemäss den recherchierten Rechtsprechungen einer Geschwindigkeit von 5 bis 10 km/h. Die Zufahrt zu den Veloeinstellhallen im Schrittempo über diese Distanz ist für den Veloverkehr zumutbar und der Situation entsprechend angepasst. In diesem Fall werden 10 m als Sichtweite zwischen den Verkehrsteilnehmenden als ausreichend beurteilt. Als Beobachtungsdistanz für aus den Velostationen ausfahrende Velos werden, abweichend von der VSS-Norm 40 273, als Abstand der Velolenkenden zum Vorderrad 1.5 m angenommen. Im Bereich der Anschlüsse an die Velostationen werden, von den Wänden abgesetzte Leitlinien vorgesehen, welche den Längsverkehr auf den Rampen optisch sensibilisieren und die notwendigen Sichtbeziehungen gewährleisten.
<b>Genehmigung</b>	Mit der Planaufgabe der kantonalen und kommunalen Nutzungspläne wird grundsätzlich nur die gemeinsame Verkehrsfläche für den Fuss- und Veloverkehr genehmigt. Die Publikation und Verfügung des verkehrsrechtlichen Regimes (hier: Vorschriftssignale Zone bzw. Fussweg mit Zusatztafeln) erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt.
<b>Monitoring und Controlling</b>	Es wird empfohlen für das Funktionieren der Regime für den Mischverkehrsbetrieb zwischen Fuss- und Veloverkehr ein Monitoring und Controlling durchzuführen. Sollten dabei Defizite festgestellt werden, sind Massnahmen zu evaluieren, um die festgestellten Defizite zu beheben. Gegebenenfalls kann dies auch eine Anpassung des verkehrsrechtlichen Regimes sein.
<b>3.7 Blaulichtorganisationen</b>	
<b>Einsatzrouten und Einsatzfahrzeuge</b>	Die Notfallambulanz des Kantonsspitals und die Feuerwehr Olten nutzen die Bahnhofbrücke, die Gösgerstrasse und den Bahnhofquai täglich bzw. häufig. Die Fahrzeuge des Kantonsspitals wiegen 4.5 t und erfüllen hinsichtlich der fahrgeometrischen Eigenschaften die Vorgaben für einen Lieferwagen. Bei der Feuerwehr kommen schwere Lastwagen zum Einsatz.  Die Polizei nutzt die Strassen im Projektperimeter regelmässig für Einsatzfahrten.
<b>Aufstellflächen Feuerwehr</b>	Auf dem Bahnhofplatz selbst sind keine Aufstell- oder Zirkulationsflächen für die Feuerwehr vorgesehen. Das Aufstellen der Fahrzeuge erfolgt entlang der Platzkante im Bereich der Busspur.
<b>Unterhalt / Intervention SBB</b>	Unterhalts- und Interventionsfahrzeuge der SBB sowie andere Notfallfahrzeuge können den Bahnhofplatz befahren. Hierfür wird an zwei Stellen die Auf- bzw. Abfahrt zum/vom Bahnhofplatz baulich sichergestellt.

### 3.8 Strassengeometrie

#### Geometrisches Normalprofil

Der zur Verfügung stehende Platz erlaubt heute und in Zukunft wenig bis keinen Spielraum für eine grosszügige Querschnittsaufteilung bzw. Fahrstreifenbreiten. Nachfolgend sind die Querschnitte für alle relevanten Strassenabschnitte innerhalb des Projektperimeters des NBO aufgeführt.

Bahnhofstrasse ab Fassade Swisscomgebäude (von West nach Ost):

Ausstiegsbereich Kiss + Ride	0.60 m
Vorfahrtsbereich Kiss + Ride	1.90 m
Übergangs-/Sicherheitsbereich	0.40 m
Fahrbahn	4.40 m
Übergangs-/Sicherheitsbereich	0.20 m
Längsparkfelder Taxi	1.90 m
Ausstiegsbereich Taxi/Gehweg	0.60 bis 2.70 m

Bahnhofquai nördlich Swisscomgasse (von West nach Ost):

Gehweg Westseite	1.85 m
Rabatte	1.65 m
Radstreifen Fahrtrichtung Süden	1.50 m
Geradeausfahrstreifen MIV Fahrtrichtung Süden	3.00 m
Linksabbiegefahrstreifen MIV Fahrtrichtung Süden	3.00 m
2 Fahrstreifen MIV Fahrtrichtung Norden	2 x 3.00 m
Radstreifen Fahrtrichtung Norden	1.50 m
Gehweg Ostseite	2.00 m

Bahnhofquai Bereich Bussperrons A/D (von West nach Ost):

Gehweg/Busperron A (inkl. Haltestelleninfrastruktur)	4.00 m
Bushaltestelle	3.00 m
Radstreifen	1.75 m
Fahrstreifen MIV Fahrtrichtung Süden	3.00 m
Mittelbereich	1.00 bis 1.50 m
Linksabbiegefahrstreifen MIV Fahrtrichtung Norden	3.25 m
Geradeausfahrstreifen MIV Fahrtrichtung Norden	3.00 m
Radstreifen Fahrtrichtung Norden	2.00 m
Bushaltestelle	3.00 m
Bahnhofplatz/Busperron D	> 3.00 m

Gösgerstrasse Bereich Bussperrons B/E (von West nach Ost):

Gehweg/Busperron B (inkl. Haltestelleninfrastruktur)	3.40 m
Bushaltestelle	3.00 m
Radstreifen Fahrtrichtung Süden (gerdeaus/rechts)	2.00 m
Rechtsabbiegefahrstreifen MIV Fahrtrichtung Süden	3.00 m
Geradeausfahrstreifen MIV Fahrtrichtung Süden	3.00 m
Fahrstreifen MIV Fahrtrichtung Norden	3.00 m
Radstreifen Fahrtrichtung Norden	2.00 m
Bushaltestelle	3.00 m
Bahnhofplatz/Busperron E	> 3.00 m

## Gösgerstrasse Bereich Busperrons C/F (von West nach Ost):

Gehweg/Busperron C (inkl. Haltestelleninfrastruktur)	3.00 bis 4.20 m
Bushaltestelle	3.00 m
Radstreifen Fahrtrichtung Süden	2.00 m
Fahrstreifen MIV Fahrtrichtung Süden	3.00 m
Fahrstreifen MIV Fahrtrichtung Norden	3.00 m
Radstreifen Fahrtrichtung Norden	2.00 m
Bushaltestelle	3.00 m
Bahnhofplatz/Busperron F	> 3.00 m

## Bahnhofbrücke (von Süden nach Norden):

Gehweg	4.90 m
Radstreifen (Rechtsabbieger zum Bahnhofquai)	1.50 m
Rechtsabbiegefahrstreifen MIV Fahrtrichtung Osten	3.25 m
Linksabbiegefahrstreifen MIV Fahrtrichtung Osten	3.25 m
Fahrstreifen MIV Fahrtrichtung Westen	3.60 m
Radstreifen Fahrtrichtung Westen	1.50 m
Gehweg	3.90 m

## Sonstige Masse:

- Seitlich freizuhaltender Lichtraum neben der Fahrbahn: 0.30 m
- Lichte Höhe über der Fahrbahn: 4.80 m
- Lichte Höhe über dem Trottoir: 2.50 m
- Lichte Höhe über dem Radweg: 2.60 m

Grundsätzlich orientieren sich die Fahrstreifen- und Trottoirbreiten an der VSS-Norm 40 201, aber auch an den vorhandenen Fahrstreifen- und Trottoirbreiten auf den, an den Projektperimeter anschliessenden Strassen. Darüber hinaus sind die Standards des Kantons bezüglich Radstreifenbreiten zu berücksichtigen.

Dabei liegen die Fahrstreifenbreiten für den MIV unter den, gem. Norm berechneten Normalprofilen, entsprechen aber überall den Breiten auf den, an den Projektperimeter anschliessenden Strassen, welche als Kompromiss aus Verfügbarem Raumangebot und sicherer Befahrbarkeit bestimmt wurden.

Die aus der Norm resultierenden Radstreifenbreiten ergeben eine Breite von unter 1.5 m. Der Kanton strebt, wenn möglich Fahrstreifenbreiten > 1.80 m an. Dies wirkt günstig auf das Level of Traffic Stress aus, nach welchem u.a. die Qualität der Veloverkehrsführung bewertet wird. Im Projektperimeter werden mehrheitlich Radstreifenbreiten von 2.0 m vorgesehen. An den Übergängen zu den anliegenden Strassenabschnitten weisen die Radstreifenbreiten die dort vorhandene Breite auf.

**Minimalbreite  
Wege und Treppen**

Folgende Begegnungsfälle sind für die Wege, Rampen und Treppen als Mindestbreiten basierend auf VSS-Norm 40 201 hinterlegt:

Verbindung	Massg. Begegnungsfall*
Treppe Nord bis Martin-Disteli- Unterführung	FG / FG+ / V / V+ = 5.0 m
Verbindung PU Martin-Disteli bis Ländiweg	FG / FG / Velo = 3.2 m**
Treppen beidseits Bahnhofbrücke	FG / FG / FG = 3.0 m
Treppe Gösgerstrasse Nord	FG+ / FG+ = 2.4 m

\* Gegenüber Mauern u.dgl. ist jeweils eine zusätzliche lichte Breite von 25 cm erwünscht

\*\* Zusätzlich sind die notwendigen Sichtweiten in der Verschwenkung unter dem neuen Aaresteg freizuhalten

FG	Person / Person mit Kinderwagen	1.00 m
FG+	Person mit Gepäck / Person mit Rollstuhl	1.20 m
Velo	Leichtes Zweirad	1.20 m
Velo+	Leichtes Zweirad mit Anhänger	1.60 m

**3.9 Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte**

**Ausnahme-  
transportrouten**

Die Achse Gösgerstrasse – Bahnhofquai ist als Ausnahmetransportroute des Typs II.B im Netz der Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte klassiert.

Auf dieser Route sind folgende Vorgaben einzuhalten:

- Lichte Höhe: 4.80 m
- Durchfahrtsbreite: 5.00 m
- Gesamtgewicht: 240 Tonnen
- Achslast: 20 Tonnen

Inseln und Abschlüsse dürfen eine max. Höhe von 12 cm nicht überschreiten.

Dies bedeutet, dass entsprechend nutzbare Fahrbahnflächen ohne Einbauten (wie z.B. nicht demontierbare LSA-Masten oder nicht überfahrbare Inseln) vorzusehen sind. Die Ausnahmetransporte verkehren in der Regel ausserhalb der verkehrsreichen Tagesstunden und sind begleitet. Bei 2-streifigen Fahrbahnbereichen ohne dazwischen liegende Einbauten sind die notwendigen Breiten einzuhalten.

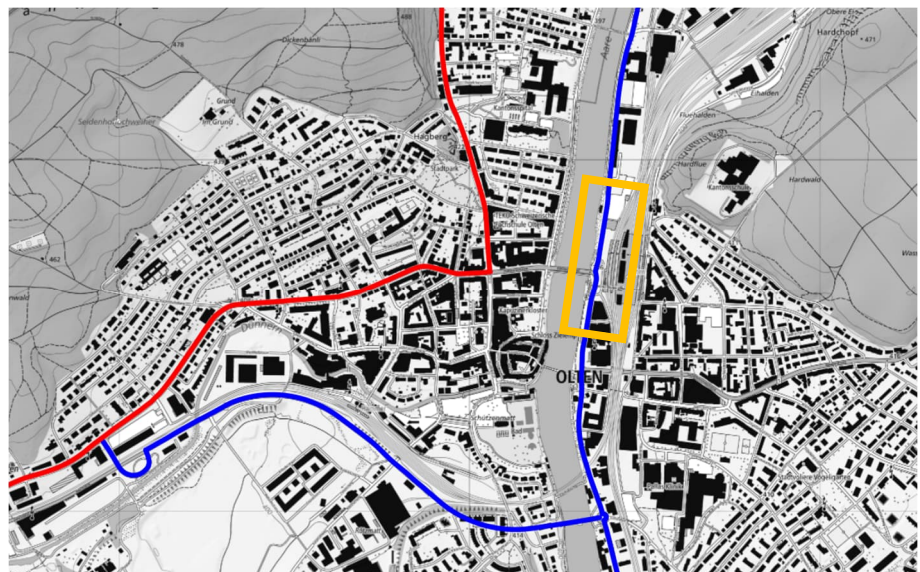


Abbildung: Ausschnitt Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte Raum Olten

### 3.10 Nachweise Fahrgeometrie

#### Nachweis Fahrgeometrie

Nachfolgend sind die nachgewiesenen Fahrbeziehungen je Standort in Abhängigkeit von den verwendeten Fahrzeugtypen, Geschwindigkeiten und Randbedingung aufgelistet:

#### Geradeausbeziehungen Gösgerstrasse – Bahnhofquai:

- Fahrzeugtyp: VSS LW Typ B mit Anhänger
- Nachweisgeschwindigkeit: 30 km/h
- Benutzung Gegenfahrbahn: Nein
- Benutzung 2. Fahrstreifen (falls vorhanden): Nein
- Benutzung Gehwege: Nein

#### Abbiegebeziehungen Bahnhofquai/Bahnhofbrücke/Gösgerstrasse:

- Fahrzeugtyp: VSS LW Typ B mit Anhänger \*
- Nachweisgeschwindigkeit: 15 km/h
- Benutzung Gegenfahrbahn: Nein
- Benutzung 2. Fahrstreifen (falls vorhanden): teilweise Radstreifen \*\*
- Benutzung Gehwege: Nein

\* Busbeziehungen: MAN Lions City Gelenkbus

\*\* Die Fahrstreifen für den Veloverkehr in den Knotenausfahrten werden teilweise überschleppt (Ausnahme: Linksabbiegen Bahnhofquai → Bahnhofbrücke). Beim linksabbiegen von der Bahnhofbrücke wird der Veloverkehr nicht parallel neben dem MIV geführt und beim Rechtsabbiegen von der Gösgerstrasse erfolgt eine signaltechnische Sicherung zwischen Velo- und MIV. Beim Rechtsabbiegen von der Bahnhofbrücke ist genügend Platz für eine parallele Führung von MIV und Velo vorhanden.

#### Abbiegebeziehungen Bahnhofstrasse/Bahnhofquai:

- Fahrzeugtyp Rechtseinbiegen: VSS LW Typ B mit Anhänger
- Fahrzeugtyp Linkseinbiegen: VSS LW Typ B ohne Anhänger \*
- Nachweisgeschwindigkeit: 15 km/h
- Benutzung Gegenfahrbahn: Nein
- Benutzung 2. Fahrstreifen (falls vorhanden): Ja
- Benutzung Gehwege: Nein

\* modifizierte Länge (12m, statt gem. Norm 11m)

#### Abbiegebeziehungen Bahnhofquai/Swisscomgasse

- Fahrzeugtyp: VSS LW Typ A ohne Anhänger \*
- Nachweisgeschwindigkeit: 5 km/h \*
- Benutzung Gegenfahrbahn: Nein
- Benutzung 2. Fahrstreifen (falls vorhanden): Nein
- Benutzung Gehwege: Nein

\* gemäss bestehender Situation

#### Abbiegebeziehungen Swisscomgasse/Bahnhofstrasse

- Fahrzeugtyp: VSS LW Typ A ohne Anhänger \*
- Nachweisgeschwindigkeit: 5 km/h \*
- Benutzung Gegenfahrbahn: Nein
- Benutzung 2. Fahrstreifen (falls vorhanden): Nein
- Benutzung Gehwege: Ja \*

\* mit Lenken im Stand einschlagen / gemäss bestehender Situation

An-/Abfahrt Haltekanten und Wendemanöver Bus:

- Fahrzeugtyp: MAN Lions City Gelenkbus
- Nachweisgeschwindigkeit: 5 km/h
- Benutzung Gegenfahrbahn: Nein
- Benutzung 2. Fahrstreifen (falls vorhanden): Nein
- Benutzung Gehwege: teilweise Karosserie\*
- \* ausgenommen 22 cm-Haltekanten und Wartebereiche FG/Velo-Querungen

An-/Abfahrt und Rangiermanöver Logistikstellplatz Nord:

- Fahrzeugtyp: VSS LW Typ B ohne Anhänger \*
- Nachweisgeschwindigkeit: Schrittgeschwindigkeit
- Benutzung Gegenfahrbahn: Nein
- Benutzung 2. Fahrstreifen (falls vorhanden): Nein
- Benutzung Gehwege: Karosserie
- \* modifizierte Länge (12m, statt gem. Norm 11m)

**3.11 Signalisation und Markierung**

**Signalisation** Die bestehenden Signale entlang der Kantonsstrasse werden im Projektperimeter komplett ersetzt. Gemäss VSS-Norm 40 871a sind für die Rückstrahlwerte der Signale folgende Klassen einzuhalten:

- Signale für den fliessenden Verkehr: Klasse R2
- Signale für den ruhenden Verkehr: Klasse R1

**Markierung** Die Markierung wird im kompletten Projektperimeter neu erstellt. Die vorzusehende Materialisierung ist der untenstehenden Tabelle zu entnehmen. Die Markierung hat der VSS-Norm 40 850a zu entsprechen. Die taktil-visuelle Markierung wird im Rahmen der Ausführungsplanung gemeinsam mit dem Fachverband geplant und festgelegt.

Beschrieb	Material	Breite [cm]	Farbe
6.15 Randlinie	Kaltplastik strukturiert	15	weiss
6.20 Sperrflächen	Kaltplastik aufgelegt	--	weiss
6.09 Radstreifenlinie 1/1	Kaltplastik strukturiert	15	gelb
6.09 Radstreifenlinie 3/3	Kaltplastik strukturiert	15	gelb
6.03 Leitlinie	Kaltplastik strukturiert	15	weiss
6.03 Leitlinie 1/1 (Rechtsvortritt)	Kaltplastik strukturiert	15	weiss
6.21 Zickzacklinie	Kaltplastik strukturiert	15	gelb
6.13 Wartelinie (Dreiecke)	Kaltplastik aufgelegt	50x60	weiss
6.16 Führungslinie 0.50/0.50	Kaltplastik aufgelegt	15	weiss
6.12 Unterbrochene Längslinie	Kaltplastik aufgelegt	15	weiss
6.50 Aufmerksamkeitsfeld	Kaltplastik aufgelegt	--	weiss
Flächenbeschichtung (Radstreifen)	Kaltplastik gerollt	--	rot

**Genehmigung** Die Signalisation und Markierung sind nicht Gegenstand der Planaufgaben für die kantonalen (Erschliessungsplan) und kommunalen (Teil-Zonenplan, Zonenvorschriften, Teil-Erschliessungsplan, Teil-Lärmempfindlichkeitsstufenplan) Nutzungspläne. Sie werden zu einem späteren Zeitpunkt in einem verkehrsrechtlichen Verfahren publiziert und verfügt.

### 3.12 Projektierungsgeschwindigkeit und Sichtweiten

#### Projektierungsgeschwindigkeit

Auf den drei Knotenzufahrten zum Bahnhofplatz ist die Projektierungsgeschwindigkeit auf  $V_p$  50 km/h festgelegt. Die Anhaltesichtweite beträgt demnach, gemäss VSS-Norm 40 090b 50 Meter.

In der Bahnhofstrasse besteht bereits heute ein Begegnungszone, welche im Rahmen der Planung in der Ausdehnung angepasst wird.

#### Sichtweiten an Knoten

Die Einhaltung der Sichtweiten richtet sich nach den Vorgaben der VSS-Norm 40 273a (Ausgabe März 2019) sowie nach den ergänzenden Richtlinien des Kantons Solothurn zu Sichtverhältnissen in Knoten (Ausgabe Dezember 2024).

Alle Lichtsignalanlagen im Projektperimeter, mit Ausnahme der LSA an der Ausfahrt des Buswendeplatzes müssen 24 Stunden durchlaufen. Der Entscheid dafür beruht auf dem Umstand, dass im „Blinkzustand“ die Verkehrssicherheit für den Fussverkehr (Sichtweiten Fussgängerstreifen Gösgerstrasse Süd und Swisscomgasse; Querung von 2 gleichgerichteten Fahrstreifen) und die Verkehrssicherheit bei der Ausfahrt Bahnhofstrasse (Sichtweite nach Süden; Einmündung auf 3- bzw. 4-streifige Fahrbahn) sowie die Einbindung der Busausfahrten aus den Perrons B und D nicht gewährleistet werden können bzw. nicht mehr den Vorgaben der aktuellen Normierung entsprechen.

Bei der Einmündung der Buswendeplatzes an der Gösgerstrasse kann über eine Nachtabschaltung der LSA nachgedacht werden. Die notwendigen Sichtweiten werden eingehalten, wenn die Baumkronen der Bäume auf dem Wendeplatz auf einer Höhe zwischen 0.5 und 3.0 m nicht innerhalb der Sichtbermen liegen. Ausserdem ist nicht davon auszugehen, dass am Ruderclub zu diesen Tageszeiten Anlieferungen stattfinden und eine Sichtbehinderung des Fuss- und Veloverkehrs vorhanden ist.

### 3.13 Verkehrstechnik

#### Lichtsignalanlage

Das Erscheinungsbild der Lichtsignalanlage bleibt ähnlich wie heute. So sind weiterhin dieselben Fahrbeziehungen für den motorisierten Individualverkehr erlaubt. Auch die Anzahl Fahrstreifen, welche für den motorisierten Individualverkehr zu Verfügung stehen, bleiben unverändert. Nichtsdestotrotz sind auch bezüglich der Lichtsignalanlage einige Veränderungen zu identifizieren, wenn die Situation im Detail analysiert wird.

Grundsätzlich ändert sich die Anordnung der Teilknoten. Die Anbindung der Bahnhofstrasse und der Swisscom-Gasse wird umgestaltet, so dass auch die Lichtsignalanlage entsprechend der neuen Situation definiert werden muss. Weiter entfällt die heutige Busausfahrt direkt vor dem Bahnhof. Mit dem Wegfall der Busausfahrt werden positive Auswirkungen auf den Verkehrsfluss erwartet, da keine Koordination mit der Busausfahrt erforderlich ist. Die neue Situation führt dazu, dass eine Lichtsignalanlage mit drei Teilknoten geplant wird (Teilknoten 1 = Hauptknoten, Teilknoten 2 = Ausfahrt Bahnhofstrasse, Teilknoten 3 = Einfahrt Swisscom-Gasse). Die drei Teilknoten müssen stark aufeinander abgestimmt werden. Deshalb und zur Reduktion der Anschaffungskosten werden alle Teilknoten mit einem Steuergerät geregelt. Das Steuergerät befindet sich heute im Untergeschoss und wird neu auf dem Trottoir direkt am Knoten platziert.

Nördlich des Bahnhofplatzes ist ähnlich wie heute eine Parkplatz- und Busausfahrt vorgesehen, welche mit einer Lichtsignalanlage betrieben wird. Neu werden dem Velofahrenden und Zufussgehenden zudem gewisse Querungsmöglichkeiten mit der Lichtsignalanlage angeboten. Die Lichtsignalanlage wird aufgrund der Unabhängigkeit und Distanz zum Bahnhofplatz sowie deren kumulierten Grösse mit einem separaten Steuergerät betrieben. Zudem ist weiter nördlich auf der Gösgerstrasse eine weitere Lichtsignalanlage geplant. Diese kann dann (auch nachträglich) als Teilknoten in die Parkplatz- und Busausfahrt integriert werden.

Für die beiden oben beschriebenen Lichtsignalanlagen sind die erforderlichen Elemente des Tiefbaus (Werkleitungen und Fundamente) gemeinsam mit dem LSA- und Tiefbauplaner erarbeitet worden.

#### Verkehrsmanagement

Die beiden Lichtsignalanlagen stehen im Zentrum von Olten und sind Bestandteil des übergeordneten Verkehrsmanagementsystems. Das Verkehrsmanagementsystem hat zum Ziel, die Funktionsfähigkeit des Strassennetzes sicherzustellen und vor einer Überlast zu schützen. Dadurch soll die Verkehrsinfrastruktur optimal ausgenutzt und dennoch die Verlustzeiten vom öffentlichen Verkehr (ÖV) auf ein Minimum reduziert werden.

Auf den im BGK und im VP vorgesehenen, zusätzlichen Fussgängerübergang über den Bahnhofquai südlich des Hauptknotens wird verzichtet. Statische Leistungsberechnungen haben ergeben, dass dadurch die Gesamtauslastung des Knotens auf ca. 125 % ansteigt. Dies hätte weitreichende negative Folgen für das Verkehrsmanagementsystem in Olten. Der öffentliche Verkehr wäre zu den Spitzenzeiten und ggf. drüber hinaus nicht mehr funktionsfähig. Es würde ein instabiles und unberechenbares Strassennetz erwartet. Aufgrund der Überlast in der Region Olten würden sich die Verkehrsteilnehmer ggf. andere Wege suchen, so dass auch benachbarte Regionen negativ beeinflusst werden könnten. Die Überlast wäre so gross, dass die Umsetzung von flankierenden Massnahmen, welche die negativen Auswirkungen dämmen würden, als

unrealistisch betrachtet werden können. Schlussfolgernd wurde deshalb auf die Umsetzung des südlichen Fussgängerübergangs verzichtet.

Ohne den südlichen Fussgängerübergang (analog heute) ist die Gesamtauslastung des Knotens bei unter 100 %. Bereits heute zeigt sich, dass auch mit einer ausreichenden Auslastung in ungünstigen Fällen der Rückstau stärker anwachsen kann. Mit Hilfe des Verkehrsmanagementsystems können diese Einzelfälle allerdings abgefangen und auf ein Minimum reduziert werden.

Hinweise zur statischen Prüfung: Die Leistungsfähigkeit wurde auf Basis der VSS-Normalien berechnet. Zudem ist bei den Fussgängern eine BehiG-konforme Gehgeschwindigkeit von 0.8 m/s berücksichtigt worden. Weiter wurde in den Berechnungen ein freier Abfluss angenommen. Ohne den freien Abfluss wären die negativen Auswirkungen des Verkehrsflusses stärker.

#### **4 Beilagen**

- Übersichtplan Gehbeziehungen Fussverkehr, 1:500
- Übersichtplan Fahrbeziehungen Veloverkehr, 1:500
- Übersichtplan Fahrbeziehungen Öffentlicher Verkehr (Bus), 1:500
- Übersichtplan Fahrbeziehungen motorisierter Individualverkehr, 1:500