

■ Dorfstrasse in Wangen b.O. und Solothurnerstrasse in Olten

Sanierung und Umgestaltung lohnen sich

Mit der Inbetriebnahme der Entlastungsstrasse des ERO-Projekts im 2013 wurden die Solothurner- und die Ziegelfeldstrasse in Olten sowie das Ortszentrum Wangen b.O. vom Durchgangsverkehr stark entlastet. In Olten und den umliegenden Gemeinden hat der Kanton bereits verschiedene Umgestaltungsmassnahmen (UM) realisiert. 2018 und 2019 folgt nun noch die Umgestaltung der Dorf- und der Solothurnerstrasse in Wangen b.O. und in Olten.

Bis zur Inbetriebnahme der Entlastungsstrasse war die Kantonsstrasse zwischen Olten und Wangen b.O. die «Hauptdurchfahrtsstrasse». Sie wurde von über 22000 Fahrzeugen pro Tag genutzt. Das hohe Verkehrsaufkommen war eine Belastung für Anwohner und Verkehrsteilnehmende und

führte zu den Spitzenzeiten immer wieder zu Staus. Nur dank einer separaten Spur war es dem Bus möglich, den Fahrplan einzuhalten.

Testlauf mit provisorischen Massnahmen

Nach der Inbetriebnahme der Entlastungsstrasse im Jahr 2013 wurden auf der Dorf- und Solothurnerstrasse zwischen Wangen b.O. und Olten provisorische Umgestaltungsmassnahmen umgesetzt:

- Provisorische Aufhebung der Busspur
- Reduktion der Höchstgeschwindigkeit von 60 auf 50 km/h
- LKW-Fahrverbot auf der Dorfstrasse mit «Zubringerdienst gestattet»
- Fussgängerstreifen anstelle der Personenunterführung Bethlehemskapelle.

Diese Massnahmen sollten den Verkehr lenken und einen möglichen Endzustand des Strassenabschnitts darstellen.



Provisorischer Zustand der Solothurnerstrasse in Olten



Provisorischer Zustand der Dorfstrasse in Wangen b.O.



Peter Heiniger,
Kantonsingenieur

Liebe Leserin, lieber Leser

Die Eröffnung der Entlastungsstrasse der ERO hat durch Wangen b.O. und Olten den Verkehr stark reduziert und Freiräume geschaffen. Diese wollen wir nutzen! Ein optimales Miteinander von motorisiertem Individualverkehr, öffentlichem Verkehr, Velofahrern und Fussgängern ist das Ziel. Damit werden sowohl der Strassenraum wie das Ortsbild insgesamt gestalterisch aufgewertet. Diese Zielsetzung wurde bereits 1997, in der ersten regierungsrätlichen Botschaft zum Projekt Entlastung Region Olten (ERO), formuliert. Der Regierungsrat wurde mit Kantonsratsbeschluss ERO vom 31. Oktober 2001 verpflichtet, innert fünf Jahren nach der Eröffnung der Entlastungsstrasse entsprechende Umgestaltungsmassnahmen zu realisieren. Der grösste Teil der Umgestaltungsmassnahmen ist heute bereits umgesetzt. Jetzt nehmen wir noch die Umgestaltung des Strassenabschnittes zwischen Olten und Wangen b.O. in Angriff. Hier hat die Verkehrsmenge mit der Eröffnung der ERO um rund 50 Prozent abgenommen. Dabei gilt es, verschiedenste, teilweise widersprüchliche Nutzungsansprüche aufeinander abzustimmen. Ein integrales Projekt bringt die verkehrlichen, sicherheitstechnischen und die städtebaulich-gestalterischen Anforderungen in Einklang. Hohes Gewicht kommt auch dem Kosten-/Nutzenverhältnis zu.

Gerne stellen wir Ihnen hiermit das Umgestaltungsprojekt vor. Wir zeigen Ihnen unsere Überlegungen und die Rahmenbedingungen auf, die zur vorliegenden Lösung führten.

Während der mehrjährigen Versuchsphase haben wir geprüft, ob sich die Massnahmen bewähren. Eine Videoanalyse hat aufgezeigt, dass der Bus die Strasse ungehindert befahren kann und die Busspur nicht mehr notwendig ist. Somit kann die Versuchsphase abgeschlossen werden. Der gesamte über 900 m lange Streckenabschnitt wird nun definitiv umgestaltet und gleichzeitig saniert.

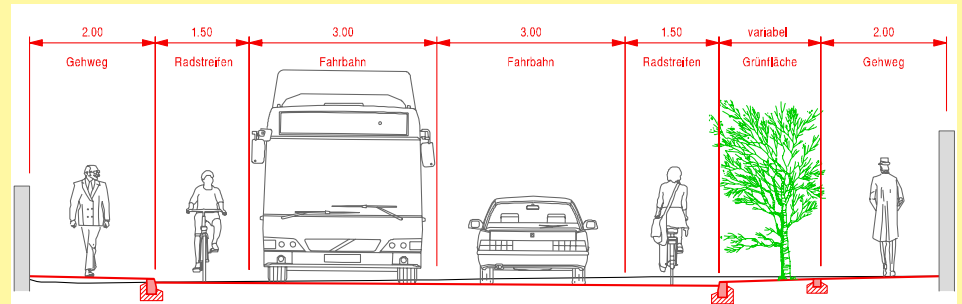
Ziele der Umgestaltung der Dorf- und Solothurnerstrasse

Der Strassenabschnitt ist durch die Entlastungsstrasse massgeblich vom Verkehr entlastet. Diesem Aspekt soll der umgestaltete Strassenraum Rechnung tragen. Die Strasse wird weniger verkehrs- sondern eher siedlungsorientiert. Sie wird mit verschiedenen Elementen aufgewertet und als «Strasse im Innerortsbereich» wahrgenommen werden. Ein besonderes Augenmerk gilt dem Fuss- und dem Veloverkehr. Die umgestaltete Strasse soll die Situation für den Langsamverkehr verbessern und ihn sicherer machen. Die Bushaltestellen werden ebenfalls erneuert und mit hohen Einstiegsanten versehen. Diese ermöglichen gerade auch für gehbehinderte Personen ein einfa-

cheres Ein- und Aussteigen. Die bereits umgesetzte Geschwindigkeitsreduktion von 60 auf 50 km/h sowie der Einbau eines lärm-dämmenden Belags werden die Lärmemissionen weiter reduzieren.

**Personenunterführung
Bethlehemskapelle ersetzen**

Die bestehende Personenunterführung im Bereich der Bethlehemskapelle entspricht nicht mehr den heutigen Ansprüchen. Sie ist relativ eng und wird nur noch selten benutzt. Daher wird die Unterführung zurückgebaut und durch eine oberirdische Fussgängerquerung ersetzt.

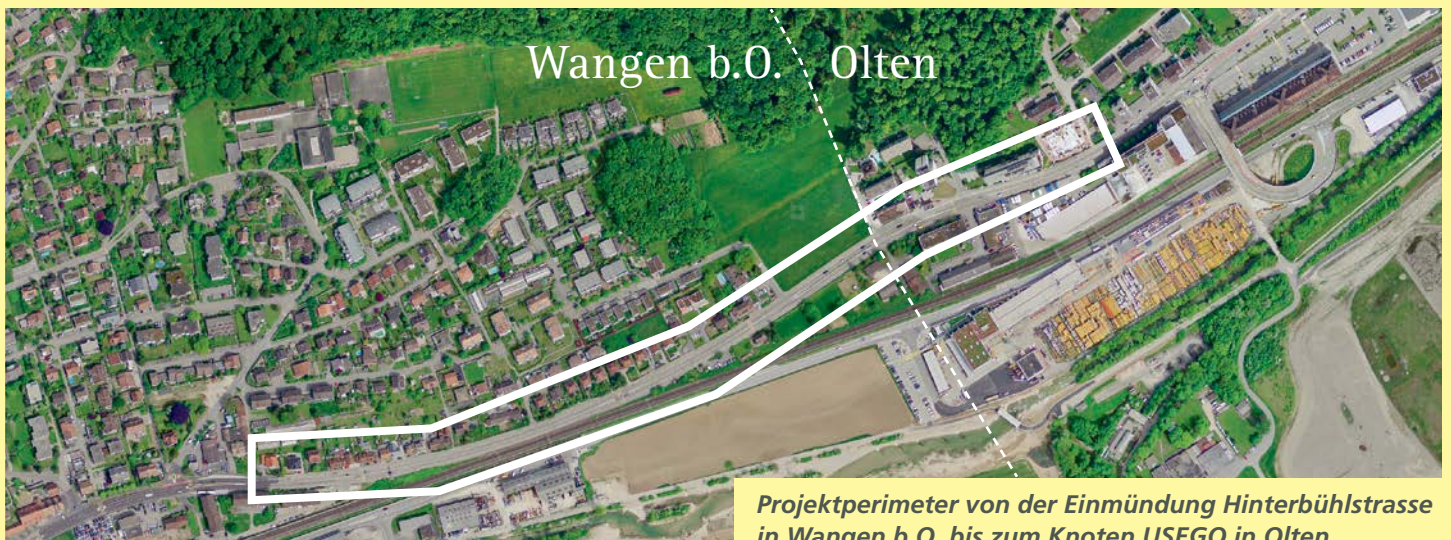


Querschnitt des Strassenraums Dorf- und Solothurnerstrasse



Vor ...

... und nach der Umgestaltung



Projektperimeter von der Einmündung Hinterbühlstrasse in Wangen b.O. bis zum Knoten USEGO in Olten.

Optimale Strassenraumgestaltung muss vielen Ansprüchen genügen

Ortsdurchfahrten müssen verschiedene Aufgaben erfüllen. Einerseits wollen Autofahrende den Ortsteil zügig durchqueren, andererseits möchten sich Menschen in diesem öffentlichen Raum aufhalten und sicher fühlen. Optimal gestaltet kann eine Strasse bei den Ansprüchen genügen.

Die Dorf- und Solothurnerstrasse war bisher auf ein hohes Verkehrsaufkommen mit Höchstgeschwindigkeit 60 km/h bzw. 80 km/h ausgelegt (bis ins Jahr 2004 waren 80 km/h erlaubt). Nun soll sie eine neue Funktion erhalten. Die Fläche der aufgehobenen Busspur kommt mehrheitlich dem Fuss- und Veloverkehr zugute. Elemente wie Fussgängerquerungen und Mehrzweckstreifen dienen sowohl der Erhöhung der Verkehrssicherheit wie auch der Raumgestaltung. An verschiedenen Orten werden Rabatten realisiert, die teilweise mit Bäumen bepflanzt werden. Insbesondere im Abschnitt zwischen Olten und Wangen b.O. wird eine kleine Baumreihe den bestehenden Grüngürtel stärken.

Strassengesetz § 7 Abs. 2

Der Strassenraum ist entsprechend seiner Funktion unter Berücksichtigung der Verkehrs- und Siedlungsplanung, des Landschafts- und Ortsbildes sowie des Natur- und Umweltschutzes so zu planen und zu gestalten, dass dieser einerseits den Anforderungen der Verkehrstechnik und Verkehrssicherheit genügt und andererseits dem Charakter von Siedlung und Landschaft entspricht.

Nachhaltigkeit im Strassenbau

Bereits bei der Projektierung wurde auf eine massvolle Anzahl und Grösse der Gestaltungselemente wie Rabatten und Bäume geachtet. Wo immer möglich werden rezyklierte Baustoffe eingesetzt, bspw. im Belagsbau oder als Planiematerial. Auch bestehende Randsteine, die noch in gutem Zustand sind, werden wieder verwendet.

Weitere Bauarbeiten

Die Umgestaltungsmassnahmen lösen weitere Bauarbeiten aus, die sinnvollerweise im gleichen Zug ausgeführt werden: der Strassenbelag wird erneuert, die Strassenentwässerung angepasst und teilweise neu erstellt. Die verschiedenen Werkeigentümer erneuern im betroffenen Strassenabschnitt

ihre Werkleitungen, insbesondere im Abschnitt der Gemeinde Wangen b.O. Die bestehenden Kanalisations- und Wasserleitungen werden teilweise ersetzt. Ausserdem werden einige Kandelaber neu gesetzt und alle Strassenleuchten auf LED-Leuchtmittel umgerüstet. Zusätzlich werden auch die Elektro- und Telekommunikationsleitungen saniert und ergänzt.

Bauzeit und Verkehrsführung

Die Bauarbeiten beginnen im Sommer 2018 und dauern in mehreren Bauetappen voraussichtlich bis Ende 2019. Abschliessend erfolgt im 2020 der Deckbelageeinbau. Der Verkehr wird während der Bauarbeiten einseitig geführt und mit einer Lichtsignalanlage geregelt.



Attraktiver Siedlungstrenngürtel nach erfolgreicher Umgestaltungsmassnahmen

Erfolg der ERO und Stand der Umgestaltungsmassnahmen

Die Entlastungsstrasse, die im Rahmen des Projekts Entlastung Region Olten (ERO) neu erstellt wurde, ist nun seit fünf Jahren in Betrieb. Sie wird seit der Eröffnung 2013 von Autos und Lastwagen rege benutzt. Das neue Verkehrsregime hat sich etabliert, und die Verkehrsumlagerung hat die westliche Einfallachse von Olten vom Verkehr stark entlastet. Auf der Solothurner- und Ziegelfeldstrasse in Olten hat sich der Verkehr von 17 700 auf 10 200 Fahrzeuge pro

Tag reduziert (–43 Prozent). Im Dorfzentrum von Wangen b.O. beträgt die Verkehrsreduktion 50 Prozent. Die Dorfstrasse wird täglich noch von durchschnittlich 9 700 Fahrzeugen befahren. Auch das Lastwagenfahrverbot in Wangen b.O. zeigt Wirkung, die LKW-Fahrten (Zubringerdienst gestattet) haben sich stark verringert.

Der grösste Teil der Umgestaltungsmassnahmen auf dem bestehenden Kantonsstrassennetz ist in den letzten Jahren bereits um-

gesetzt und abgeschlossen worden. 24 von 27 Teilprojekten sind in den Gemeinden der Region Olten bereits ausgeführt. Folgende Umgestaltungsmassnahmen in Olten und Wangen b.O. werden noch umgesetzt:

- Solothurner-/Dorfstrasse, Abschnitt Hinterbuelstrasse bis Hombergstrasse
- Aarburgerstrasse–Bahnhofquai
- Busspur Industriestrasse.

Umstritten aber für Sehbehinderte nötig

Die Höhe von Randabschlüssen, die im Bereich von Fussgängerstreifen und entlang Gehwegen verbaut werden, gibt immer wieder Anlass zu Diskussionen. Sinn und Zweck dieser mit einem Höhenversatz ausgeführten Randabschlüsse werden kontrovers diskutiert. Hier die Hintergründe.

Aufgrund geltender Gesetze ist der Kanton verpflichtet, sein öffentliches Strassennetz behindertengerecht auszugestalten. Grundlage hierfür bilden unter anderem die Bundesverfassung (Art. 8 Abs. 2), das Bundesgesetz über die «Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen» wie auch das kantonale Strassengesetz. Das Strassengesetz hält in §15 Abs. 1, Behindertengerechtes Bauen, fest: «Beim Bau öffentlicher Strassen und Plätze sind die notwendigen baulichen Vorkehrungen für Behinderte zu berücksichtigen.» Insbesondere im Bereich von Fussgängerstreifen und gemeinsamen Rad- und Gehwegen sind die Ansprüche und Bedürfnisse der einzelnen Benutzenden sehr unterschiedlich und es treffen verschiedene Interessen aufeinander: Auf der einen Seite soll die Strassenanlage für Personen mit Gehbehinderungen, Rollstühlen, Rollatoren oder mit Kinderwagen möglichst ohne Hindernisse gebaut werden. Andererseits benötigen Sehbehinderte zur Orientierung Absätze, die sie mit dem Blindenstock ertasten können.

Interessenabwägung

Bei der Planung und der baulichen Umsetzung im Strassenbau zeigt sich, dass sich die Anforderungen für die verschiedenen Arten von Behinderungen widersprechen. Was für Sehbehinderte zwingend notwendig ist, wie eben ertastbare Gehwegränder, kann für geh-

behinderte Menschen wörtlich zum Stolperstein werden. Unter allen Beteiligten mussten diese verschiedenen Interessen und Bedürfnisse abgewogen werden. Die Resultate dieser Interessenabwägung manifestieren sich in der Norm «Fussgängerverkehr – Hindernisfreier Verkehrsraum, Erläuterungen, Anforderungen und Abmessungen» (SN 640 075 des VSS), die verbindlich für die Projektierung und Ausführung von baulichen Massnahmen ist.

Fussgängerstreifen

Im Bereich von Fussgängerstreifen wird der Randstein, der den Gehweg von der Fahrbahn trennt, mit einer Höhe von 3 cm ausgeführt. Auch die Fussgängerschutzinsel in der Mitte der Strasse ist um 3 cm erhöht. Für Personen mit Gehbehinderung oder Rollatoren sind diese Absätze Hindernisse und sie haben Mühe, den Höhenunterschied zu überwinden. Sehbehinderten Personen ermöglichen die beiden Absätze jedoch, mit dem Blindenstock zu ertasten, wann sie die Fahrbahn betreten resp. wann sie sich auf der sicheren Mittelinsel befinden.



Fussgängerstreifen mit erhöhter Insel auf der Winznauerstrasse in Trimbach.

Radstreifen und gemeinsamer Rad- und Gehweg

Wird ein Radstreifen auf einen gemeinsamen Rad- und Gehweg geführt, muss die Auffahrtsrampe mit einem speziellen Randstein ausgestaltet werden. Im umgekehrten Fall grenzt ein 3 cm hoher Absatz den gemeinsamen Rad- und Gehweg zum Radstreifen ab. Beide Massnahmen sind für sehbehinderte Menschen notwendig, damit sie sich im Raum orientieren können. Sie könnten sonst vom geschützten Gehwegbereich unbeabsichtigt auf die Fahrbahn gelangen. Viele Velofahrende nehmen die Abtrennung des gemeinsamen Rad- und Gehweges von der Fahrbahn jedoch nicht nur als unangenehm sondern auch als gefährlich wahr.

Fazit

Von den Behindertenorganisationen und dem Schweizerischen Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS werden die vorgenannten baulichen Massnahmen gestützt, wobei für eine Vielzahl von Fussgängern und Velofahrenden ein Nachteil geschaffen wird. Somit muss die Verhältnismässigkeit der baulichen Massnahmen fallweise beurteilt werden.



Übergang vom Radstreifen auf den gemeinsamen Rad- und Gehweg in Biberist.

Weitere Informationen

Adresse der Projektleitung der Entlastung Region Olten

Amt für Verkehr und Tiefbau
Entlastung Region Olten
Rötihof, Werkhofstrasse 65
4509 Solothurn
Tel. 032 627 26 33

Die Auskunftsstelle

Die zentrale Auskunftsstelle für Medien, Anwohnerschaft, Bürgerinnen und Bürger, Institutionen, Verbände, Firmen etc. ist der Info-Koordinator ERO: Markus Spring, Amt für Verkehr und Tiefbau, 032 627 89 55, markus.spring@bd.so.ch

Der neue Internetauftritt

Weitere Informationen zum Bau der Entlastungsstrasse und zu den Umgestaltungs-massnahmen finden Sie im Internet unter: www.eroinfo.ch

Impressum

Herausgeber: Amt für Verkehr und Tiefbau, Rötihof, 4509 Solothurn, Tel. 032 627 26 33
Redaktion: anitapanzer communications, www.apacom.ch, Feldbrunnen
Gestaltung: Bruckert/Wüthrich, Olten
Fotos: Amt für Verkehr und Tiefbau
Druck: Dietschi Druck AG, Olten
Auflage: 24 500 Expl.

Verteilung dieser Ausgabe: Alle Haushalte in Olten, Wangen b.O., Rickenbach, Hägendorf, Trimbach, Winznau, Starrkirch-Wil und Kappel.

Neu: ERO/INFO.CH