

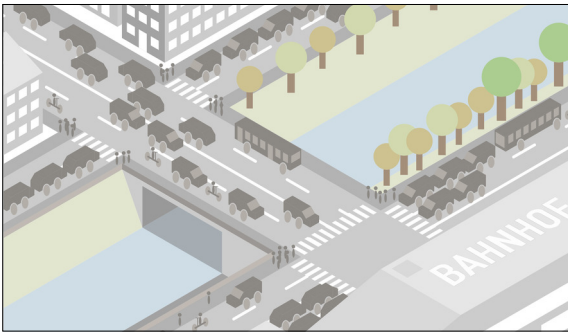


Pascal Annen

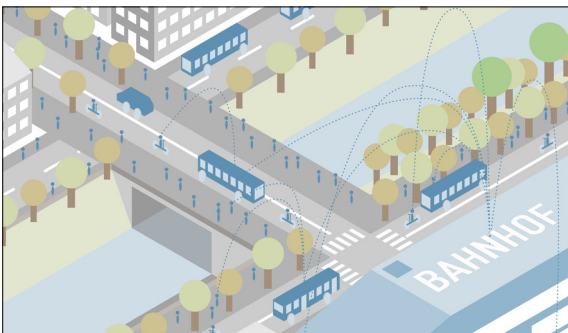
Diplomand	Pascal Annen
Examinator	Prof. Gunnar Heipp
Expertin	Alexandra Wicki, stadt raum verkehr, Birchler + Wicki, Zürich, ZH
Themengebiet	Verkehrsplanung

Gesamtverkehrskonzept Stadt Olten

Die Transformation zur Fuss- und Fahrradstadt



Ist-Zustand von Olten
Eigene Darstellung



Soll-Zustand von Olten
Eigene Darstellung



Ausschnitt aus dem neuen Betriebs- und Gestaltungskonzept
Eigene Darstellung auf Grundlage Amtliche Vermessung Kt. SO

Einleitung: Die heutige Verkehrssituation in Olten ist trotz guter Voraussetzungen für Fuss- und Radverkehr (FRV) durch die starke Verkehrsbelastung infolge des motorisierten Individualverkehrs (MIV) geprägt. Die Hauptverkehrsachsen, welche die Verbindungen zu den verschiedenen Gemeinden sicherstellen, kommen bereits heute in den Spitzenstunden an ihre Kapazitätsgrenzen. Durch die erwartete Bevölkerungsentwicklung in den kommenden Jahren wird es zu einer weitergehenden Überlastung des Strassennetzes kommen. Für den FRV besteht besonders im Hauptstrassennetz (Kantonsstrassen) fast durchgängig eine geringe Aufenthaltsqualität. Dies ist vor allem so, da neben der rein zahlenmässig hohen Belastung die Strassenraumgestaltung vom MIV dominiert wird. Dementsprechend existiert dort eine oft geringe Verkehrssicherheit für den FRV.

Vorgehen: Durch die Ausarbeitung eines Gesamtverkehrskonzeptes soll die Grundlage für eine mittel- bis langfristige Gesamtverkehrsentwicklung auf dem bestehenden Strassennetz geschaffen werden. Die hohe Nutzungsdurchmischung und die gute Anbindung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) sollen gefördert und verbessert werden, um auf dieser Grundlage eine Verlagerung des MIV's auf umwelt- und stadtverträgliche Verkehrsmittel zu erreichen. Anhand dieser Absichten wurde für die Stadt Olten ein Zukunftsbild erstellt, das eine Vision mit verschiedenen Stossrichtungen und konkret abgeleiteten Zielen beinhaltet. Die Vision sieht im Kern eine konsequente weitere Förderung des FRV's vor, welche die vorhandenen Stadtstrukturen als optimale Voraussetzungen für eine Fuss- und Fahrradstadt aufgreift. Der ÖV soll in Zukunft gut auf diesem Fuss- und Radnetz sowie weiteren Angeboten aufgebaut werden, um die Feinerschliessung der verschiedenen Stadtquartiere optimal auch ohne eigenes Auto sicherzustellen.

Ergebnis: Damit das ausgearbeitete Zukunftsbild umsetzungsfähig werden konnte, wurden verschiedene Handlungsfelder definiert, für die jeweils spezifische Massnahmen ausgearbeitet worden sind. Anschliessend sind alle Massnahmen in verschiedenen Teilplänen verortet worden, welche für die Behörden der Stadt Olten verwaltungsweisend werden sollen. Damit der FRV in Zukunft intensiv gefördert werden kann, ist als erster Schritt das Verkehrsaufkommen des MIV's auf ein verträgliches Niveau zu plafonieren. Aus diesem Grund sollen an den verschiedenen Stadteingängen auf den Hauptverkehrsachsen gezielt Dosierungsanlagen errichtet werden, damit der Zufluss des MIV's in die Stadt Olten kontrolliert verlaufen kann. Des Weiteren ist das Verkehrsaufkommen von Hauptverkehrsachsen, in denen sich publikumsorientierte Nutzungen im Strassenraum befinden, auf andere Strassenabschnitte mit geringerem Siedlungsbezug zu verlagern. Diese Verlagerung kann durch eine gezielte Anpassung der bestehenden Strassenraumgestaltung sowie verkehrslenkenden Massnahmen gefördert werden. Anhand dieser Verlagerungsmechanismen wird ein geringeres Verkehrsaufkommen des MIV's durch die Innenstadt sichergestellt. Damit kann die Flächenverteilung des bestehenden Strassenraumes zugunsten des FRV's verändert werden. Als Vertiefungsthema wurde die Strassenraumgestaltung auf / entlang Kantonsstrassen ausgewählt. Als Entwurf 1:500 wurde eine solche Anpassung der Strassenraumgestaltung beispielhaft für die Frohburg-, Ring- und Ziegelfeldstrasse aufgezeigt.