

neuer  
bahnhofplatz  
olten

# AUSWERTUNG MITWIRKUNG

22. OKTOBER BIS 30. NOVEMBER 2019



# INHALTSVERZEICHNIS

1. EINLEITUNG .....	3
2. ZUSAMMENFASSUNG .....	4
GENERATIONENPROJEKT ERHÄLT UNTERSTÜTZUNG UND ANREGUNGEN.....	4
VIELFÄLTIGE PLANUNGSTHEMEN – BREITES SPEKTRUM AN MEINUNGEN .....	4
EINORDNUNG AUS SICHT DER PROJEKTVERANTWORTLICHEN .....	4
ZENTRALE ERKENNTNISSE UND ANPASSUNGEN AUS DER MITWIRKUNG .....	5
3. AUSWERTUNG DER MITWIRKUNGSEINGABEN .....	6
LESEHILFE KAPITEL 3 .....	6
LESEHILFE KAPITEL 4 / 5 .....	6
A GRUNDSÄTZLICHES.....	7
A1 NEUGESTALTUNG UND -ORGANISATION.....	7
A2 ZUGANG ZUR AARE .....	9
A3 GESTALTUNG .....	10
B MIV .....	11
B1 KISS+RIDE .....	11
B2 BAHNHOF PARKING.....	12
B3 TAXI.....	13
C ÖFFENTLICHER VERKEHR .....	14
C1 BUSVERKEHR .....	14
D FUSS- UND VELOVERKEHR .....	15
D1 FUSSVERKEHR .....	15
D2 VELOVERKEHR.....	16
E WEITERES.....	18
4. BEANTWORTUNG IM DETAIL .....	19
LESEHILFE.....	19
A GRUNDSÄTZLICHES.....	19
A1 NEUGESTALTUNG UND -ORGANISATION.....	19
A2 ZUGANG ZUR AARE .....	22
A3 GESTALTUNG .....	24
B MIV .....	27
B1 KISS+RIDE .....	27
B2 BAHNHOF PARKING.....	29
B3 TAXI.....	32
C ÖFFENTLICHER VERKEHR .....	34
C1 BUSVERKEHR .....	34
D FUSS- UND VELOVERKEHR .....	37
D1 FUSSVERKEHR .....	37
D2 VELOVERKEHR.....	40
E WEITERES.....	45
5. LISTE DER MITWIRKENDEN .....	56

# 1. EINLEITUNG

## DIE ÖFFENTLICHE MITWIRKUNG

Art. 4 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) schreibt vor, dass die mit Planungsaufgaben betrauten Behörden die Bevölkerung über Ziele und Ablauf von Planungen zu informieren haben. Überdies soll die Bevölkerung bei Planungen in geeigneter Weise mitwirken können. Diese Bestimmungen sind sinngemäss in § 3 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes PBG enthalten. Für die Planungsbehörden ist es wichtig, ein Echo auf die Planungsarbeit zu erhalten.

Die Mitwirkung zum Projekt Neuer Bahnhofplatz Olten nbo dauerte vom 22. Oktober bis am 30. November 2019. Ihr Gegenstand war das Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) vom 26. August 2019, welches – eingebettet in eine Plakatausstellung mit Situationsmodell 1:200 – im Stadthaus aufgelegt wurde. Die Pläne, Berichte, Visualisierungen und ein Mitwirkungs-Fragebogen waren auch online verfügbar.

Insgesamt wurden 97 Stellungnahmen von Politik, Fachorganisationen, Nachbarn und Privatpersonen eingereicht. Der vorliegende Mitwirkungsbericht fasst die Eingaben in ihren wesentlichen Punkten zusammen und beinhaltet die Antworten der Planungsbehörden; diese führen darin aus, wie die Mitwirkungseingaben in der weiteren Planung und Projektierung berücksichtigt werden sollen.

Die Mitwirkenden hatten die Möglichkeit, eine Wettbewerbsfrage zu beantworten: «Was schätzen Sie: Wieviele Personen stiegen 2018 an Wochentagen (Montag – Freitag) durchschnittlich pro Tag am Bahnhof Olten aus den Bussen der BOGG aus?» Die Antwort auf diese Frage lautet: 5578. Am besten geschätzt hat Rolf Sommer. Er gewinnt eine Ausflugsfahrt mit dem Berna Oldtimerbus (Jahrgang 1946) der Busbetrieb Olten Gösgen Gäu AG für max. 28 Personen im Wert von 600 Franken. Herzlichen Glückwunsch und gute Fahrt!

## ZIELE DER PLANUNG

**Die qualitativen Ziele für den Neuen Bahnhofplatz Olten nbo wurden im Rahmen des Agglomerationsprogrammes sinngemäss wie folgt definiert (vgl. Erläuterungsbericht BGK, Olten Neuer Bahnhofplatz vom 7. Juni 2019):**

- Sicherung und Verbesserung der Funktionsfähigkeit des Bahnhofplatzes Olten als intermodale ÖV-Drehscheibe von überregionaler Bedeutung
- Minimierung der Konfliktbereiche und Verbesserung der Verkehrsabläufe durch weitgehende Entflechtung der einzelnen Verkehrsträger
- Neuorganisation und Neugestaltung des Platzbereiches inklusive angrenzendem Strassennetz und Anschlüsse an die bestehenden Personenunterführungen des Bahnhofs Olten, um damit die heutigen und künftigen Bedürfnisse besser berücksichtigen zu können
- Verbesserung der betrieblichen Abläufe, Erhöhung der Benutzerfreundlichkeit des ÖV inkl. Verbesserung der Umsteigebeziehungen
- Erhöhung Benutzerfreundlichkeit und Gebrauchstauglichkeit für den Velo- und Fussverkehr und den MIV
- Attraktivierung des Stadtraumes, Erhöhung der Aufenthaltsqualität

**Diese Ziele sollen mit folgenden Massnahmen erreicht werden:**

- Öffentlicher Busverkehr: Optimierung der Busführung sowie der Organisation der Bushaltestellen und Aufstellbereiche für den Zeitabgleich, Berücksichtigung des künftigen Ausbaus des öffentlichen Busverkehrs
- Fussverkehr: Verbesserung der Zugänglichkeit Bahnhof auf der Stadtebene und der Passageebene, Verlängerung der Personenunterführung Hardegg, Neubau des neuen Aarestegs und der Bahnhofterrasse, Umsetzung der Hindernisfreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen
- Veloverkehr: neue unterirdische Velostation, Verbesserung der Velo-Zufahrten inkl. neuem Aaresteg
- Motorisierter Individualverkehr und Taxis: Verbesserte Organisation von Kiss+Ride, Kurzzeitparking P+R, Mobility und Taxi



## 2. ZUSAMMENFASSUNG

### DAS PROJEKT ENTSPRICHT DEM ERNEUERUNGSBEDARF

Die Planung des Neuen Bahnhofplatzes Olten nbo ist im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung auf grosses Interesse gestossen, wie die knapp 100 Eingaben und die regen Besuche in der Ausstellung im Parterre des Stadthauses zeigten. In den mehrheitlich aus der städtischen Bevölkerung, aus den Parteien und Fachorganisationen stammenden Reaktionen geht deutlich die Meinung hervor, dass der Bahnhofplatz umgestaltet werden soll.

### GENERATIONENPROJEKT ERHÄLT UNTERSTÜTZUNG UND ANREGUNGEN

Grossmehrheitlich scheint sich die Haltung durchzusetzen, dass es sich beim Vorhaben nbo um ein dringend erforderliches Generationenprojekt handelt. Der akute Handlungsbedarf ist unbestritten. Breite Unterstützung erhält auch die Absicht, das Aareufer aufzuwerten und den Zugang zur Aare zu erleichtern. In den einzelnen Themenbereichen zu den verschiedenen Verkehrsarten gehen die Meinungen auseinander. Die positiven Voten überwiegen die negativen aber deutlich.

### VIelfältige Planungsthemen – Breites Spektrum an Meinungen

Verschiedene Eingaben betreffen die Veloführung und die Koexistenz von Velofahrenden und Fussgängerinnen und Fussgängern, z. B. Beispiel auf dem Aaresteg. Thematisiert werden die Dimensionierung der neuen Brücke und der Velostation. Weiter werden Engpässe in fast allen Angebotsbereichen befürchtet, zudem Konflikte zwischen Kiss+Ride und Velo oder zwischen Taxis und Bussen. Die erreichte Entflechtung der Verkehrsteilnehmenden wird begrüsst, jedoch einigen Eingaben zufolge zu wenig konsequent vollzogen, wodurch Kapazitätsengpässe nicht behoben würden. Ein grosses Thema sind auch die (bereits heute) als zu eng befundenen Personenunterführungen. Die Busführung wird mehrheitlich als übersichtlich und die Erreichbarkeit der Haltestellen als gut beurteilt; hingegen werden die Distanzen zwischen Bahnhof und Haltestellen und zwischen den einzelnen Haltestellen teils bemängelt. Zudem wird gefordert, dass die Haltestellen so gebaut werden, dass sie auch für E-Busse tauglich sind.

Weit auseinander gehen erwartungsgemäss die Meinungen zur Anzahl der erforderlichen bzw. aufgrund der Verkehrserschliessung möglichen Kiss+Ride-, Park+Ride- und Taxistellplätze in Bahnhofsnähe. Die Gestaltung des Daches und die Aufenthaltsqualität auf dem Bahnhofplatz werden teils bemängelt oder als unnötige Projektelemente beurteilt. Die Begrünung der Stadt- und Uferebene darf nach Möglichkeit verstärkt werden und der Vorschlag, Dächer und Fassaden stärker zur Energiegewinnung zu nutzen, wurde mehrfach vorgebracht. In den Eingaben sind zudem zahlreiche kreative, teils visionäre Ideen enthalten: Shopville nach Zürcher Vorbild, Überbauung des Bahnhofplatzes, Bushof über den Geleisen, Öffnung des Post-Tunnels für Velos, Rückbau Aufnahmegebäude, Vorschläge für eine andere Brückenlösung, etc. Aus einem Teil der Eingaben geht generell der Wunsch nach einer grosszügige(re)n Gestaltung des Bahnhofplatzes hervor.

### Einordnung aus Sicht der Projektverantwortlichen

Beim vorliegenden Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) nbo standen die Funktionalität und Machbarkeit aller Bestandteile des Neuen Bahnhofplatzes Olten und ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis im Vordergrund. Ein visionäres Projekt stand nicht zur Debatte. Dabei muss berücksichtigt werden, dass der zur Verfügung stehende Raum sehr knapp ist. Dieser lässt nicht zu, dass alle Nutzungsansprüche optimal verwirklicht werden können. Das vorliegende Konzept ist umsetzbar, es verbessert den zurzeit verkehrlich und städtebaulich unbefriedigenden Zustand bei der Ankunft am Bahnhof Olten, es verschafft dem Bahnhof ein neues Gesicht und die Zugänge zur Aare werden verstärkt. Gleichzeitig mit nbo zu realisieren sind zudem die benachbarten, auf nbo abgestimmten Projekte zur Attraktivierung der Uferabschnitte Ländiweg und Ruderclub.

Mittel- bis längerfristig soll im Rahmen der separaten Bahnausbauschritte die Bahninfrastruktur weiterentwickelt werden. Es laufen Studien zur Verbreiterung der Personenunterführungen und der kritischen Perronanlagen der Geleise 2-3. Langfristig ist es denkbar, dass das bestehende Aufnahmegebäude zwischen den Gleisen 4 und 7 zur Realisierung einer weiteren Gleisachse zurückgebaut werden muss. Für diesen Fall prüft die SBB eine Verbindung zwischen den beiden Personenunterführungen, um entfallende, betriebsnotwendige Flächen ersetzen zu können.

## ZENTRALE ERKENNTNISSE UND ANPASSUNGEN AUS DER MITWIRKUNG

Gestützt auf die Mitwirkungseingaben wurden verschiedene planerische Aspekte des Projekts nbo von den Projektverantwortlichen noch einmal intensiv geprüft und diskutiert. Die wesentlichsten Erkenntnisse und Anpassungen sind:

- Der Aaresteg wird von 4.50 m auf 5.50 m verbreitert, um eine getrennte Spurführung für den Fuss- und Radverkehr zu ermöglichen.
- Die Attraktivität der neuen Uferzone Hardegg wird durch Anordnung eines attraktiven Cafés mit Aussenbewirtung und einem Aufenthaltsraum für die Chauffeure gesteigert.
- Die Organisation der Bushaltestellen wurde noch einmal auf Herz und Nieren geprüft; dabei traten indes keine konzeptionellen Schwächen zutage, das Konzept ist austariert, punktuelle Optimierungen werden auf Projektstufe vorgenommen.
- Die Machbarkeit einer Umnutzung des Posttunnels wurde untersucht, die Eignung muss aus Sicherheitsgründen leider verneint werden.
- Die Dachgestaltung wird in der Projektphase weiterentwickelt, eine grundsätzliche Überarbeitung ist aber nicht geplant.
- Visionäre Vorschläge wie Tiefbahnhof, Bushof über den Gleisen, eine Überbauung des Bahnhofplatzes oder eine Verlängerung des Aarestegs über die Gleise bis zur Tannwaldstrasse sind leider technisch nicht machbar, nicht finanzierbar oder auch städtebaulich nicht sinnvoll.
- Gemäss den Eingaben sind der Ausbau der Personenunterführungen am Bahnhof und die Aufwertung weiterer Uferabschnitte ausserhalb nbo zentrale Anliegen; die jeweiligen Drittprojekte werden mit entsprechend hoher Energie weiterverfolgt.
- Zahlreiche Anregungen und Inputs werden bei der Projektierung berücksichtigt und soweit möglich umgesetzt, wie bspw. die vielen Inputs zur Verkehrsführung, zur Organisation des Bushofs, die Optimierung des Parking-Grundrisses und der Schnittstellen zum ABN-Areal, die Aussagen zu den Aufenthaltsqualitäten auf der Aare- und Stadtebene und die Anliegen auf den Ebenen Mobilitätsentwicklung, technologische Entwicklung, Energie und Klimaschutz.

# 3. AUSWERTUNG DER MITWIRKUNGSEINGABEN

## LESEHILFE KAPITEL 3

Kapitel 3 fasst die wichtigsten Diskussionspunkte aus den Eingaben je Themenbereich zusammen. Die Projektverantwortlichen nehmen detailliert Stellung zu den Eingaben. Die zahlenmässige Auswertung je Themenbereich nach der Abstufung «sehr einverstanden, einverstanden, neutral, eher dagegen, sehr dagegen» (Kreis-Diagramm) leitet in Kapitel 3 jeweils einen Themenbereich ein und bietet rasch einen Überblick über Zustimmung und Ablehnung der Massnahmen.

## LESEHILFE KAPITEL 4 / 5

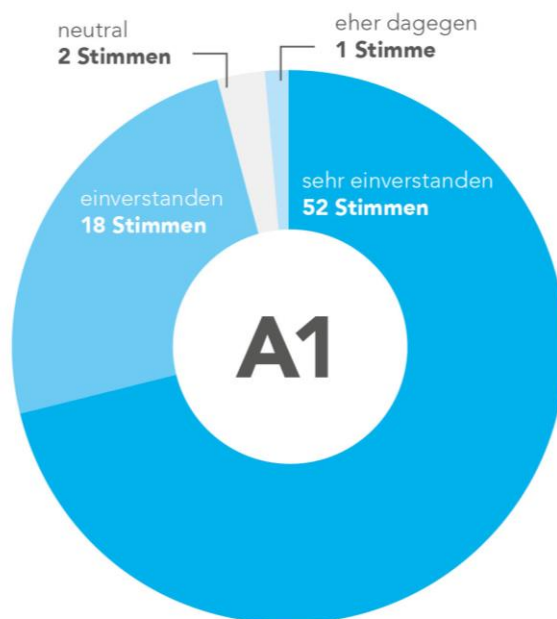
In Kapitel 4 sind alle schriftlich eingegangenen Bemerkungen aufgelistet. Die Eingaben wurden aufmerksam gelesen, intensiv diskutiert und tabellarisch, der Struktur des Fragebogens entsprechend beantwortet. Bei der Auflistung der Bemerkungen wurde eine thematische Verknüpfung vorgenommen: Wenn mehrere Mitwirkende eine ähnliche Bemerkung verfasst haben, sind jeweils alle betreffenden Nummern in der ersten Spalte aufgelistet. Die Beantwortungstabellen in Kapitel 4 dienen als Grundlage für die Erarbeitung von Kapitel 3. Sie finden sich im Dokument ab Seite 19.

In Kapitel 5 sind die Mitwirkenden mit Name und Nummer aufgelistet. In den Listen der schriftlichen Bemerkungen je Thema wird der Übersichtlichkeit halber nur die Nummer verwendet.

## A GRUNDSÄTZLICHES

### A1 NEUGESTALTUNG UND -ORGANISATION

Mitwirkungsfrage: «Sind Sie der Meinung, dass der Bahnhofplatz neugestaltet und neuorganisiert werden soll?»



## ZUSAMMENFASSUNG DER WICHTIGSTEN EINGABEN UND ANTWORTEN

### Allgemein

**Eingaben:** Der Neugestaltung und Neuorganisation des Bahnhofplatzes wird grösstmehrheitlich zugestimmt. Es wird in diversen Mitwirkungsangaben ausdrücklich gewünscht, dass die Umsetzung des Projektes nbo nun so schnell und konsequent wie möglich vorangetrieben wird.

**Antwort:** Diese Haltung wird von den Projektverantwortlichen geteilt. Das Grundkonzept steht und ist von allen beteiligten Organisationen im Grundsatz bestätigt worden. Das Verhältnis zwischen Mut und Pragmatismus, Funktion und Gestaltung und die Balance zwischen den vielen Nutzungsansprüchen auf engstem Raum ist im Wesentlichen austariert. Im Vorprojekt und im Bauprojekt müssen nun Justierungen und Verbesserungen im Sinne der Mitwirkung vorgenommen werden.

### Funktion versus Gestaltung

**Eingaben:** In einzelnen Eingaben wird ein «echter» Bahnhofplatz mit Aufenthaltsqualitäten vermisst, in anderen wird vorgeschlagen, den Platz zwischen Bahn und Bus noch konsequenter für den Verkehr zu nutzen.

**Antwort:** In den Variantenstudien zur Entwicklung des Bahnhofplatzes waren ursprünglich grosszügigere Aufenthaltsbereiche, sprich ein «echter» Bahnhofplatz auf der Stadtebene geplant gewesen. In den Detailplanungen musste dem Verkehr zunehmend mehr Stellenwert eingeräumt werden, um dem Mobilitätsplan Olten gerecht zu werden. Die Zirkulationsfläche zwischen den Bushaltekanten und dem Zugang Hardegg ist minimal und kann nicht weiter verringert werden. Die südlich angrenzende, mit schattenspendenden Bäumen und Sitzgelegenheiten möblierte Aufenthaltszone ist eine geometrische Restfläche, mit der wichtigen Funktion eines Ruheraums für den Fussverkehr.

## **Mobilitätsplan, Verkehrskapazität und Gewichtung der Verkehrsarten**

**Eingaben:** Dem MIV werde zu wenig Priorität beigemessen, das Konzept sei nicht mit dem Mobilitätsplan Olten abgestimmt, oder falls das Projekt nicht zu einer Steigerung der Verkehrskapazität beitrage, sei es zu teuer.

**Antwort:** Das Konzept ist auf den Mobilitätsplan Olten abgestimmt und bezieht die verkehrliche Entwicklung aller Mobilitätsträger mit ein. Eine Förderung des MIV ist nicht vorgesehen. Die Infrastrukturen für den ÖV, Fuss- und Veloverkehr werden ausgebaut, dadurch wird die Gesamtverkehrskapazität resp. die Personentransportmenge gesteigert. Wichtig für die zukünftige Mobilität ist v. a. auch die Qualität der Umsteigebeziehungen zwischen verschiedenen Transportmitteln. Die Modernisierung der Verkehrsdrehscheibe Bahnhofplatz ist deshalb die Basis für eine effiziente, moderne und zukunftsfähige Mobilität in der Stadt und Region Olten.

## **Ausrichtung auf Zielzustand 2030–2050**

**Eingaben:** Zielzustand 2030–2050 mit entsprechenden Bedürfnissen bzgl. CO<sub>2</sub>-neutralen Fahrzeugen (Ladestationen), demographischen Entwicklungen, Massnahmen Klimawandel etc. einplanen.

**Antwort:** Das sind wichtige Hinweise. Die technischen Möglichkeiten und die Mobilität der Menschen entwickeln sich zunehmend dynamisch. Der Neue Bahnhofplatz ist jedoch eine Infrastruktur, ein Gefäss, das so robust geplant und gebaut werden muss, dass die Mobilität der nächsten Generation darin Platz findet. Betriebliche Details und die technischen Ausrüstungen sind zeitnah vor Inbetriebnahme zu fixieren und müssen später veränderbar sein.

## **Visionen für den Bahnhofplatz (Tiefbahnhof)**

**Eingaben:** Tiefbahnhof mit Verlegung der Gleise 1–4 unter die Gleise 7–12 prüfen, mit den nötigen Gleisüberwerfungen, um Platz zu schaffen bspw. für ein zentrales Busterminal vor dem Empfangsgebäude.

**Antwort:** Das wäre die ideale Lösung zur Schaffung eines grosszügigen Bahnhofplatzes. Die Finanzierung müsste über einen STEP Ausbauschritt oder via Drittfinanzierung erfolgen. Der Ausbauschritt AS 2035 ist definiert – ein darauffolgender nächster Ausbauschritt der Bahn ist frühestens im Horizont 2045 zu erwarten. Priorität bei den Ausbauschritten haben Projekte, die einen Angebotsausbau ermöglichen. Ein reiner Tiefbahnhof erfüllt dies nicht und wäre verursachergerecht durch Stadt / Kanton zu finanzieren – eine Finanzierung muss daher als utopisch angesehen werden.

## **Visionen für den Bahnhofplatz (maximale Entflechtung)**

**Eingaben:** Es wird ein «echter» Bahnhofplatz mit «Platzfunktionen», maximaler Entflechtung, hoher Aufenthaltsqualität, geräumiger Busstation etc. gewünscht.

**Antwort:** Das Anliegen wird zwar geteilt. Der Platz zwischen Bahn und Aare ist jedoch sehr limitiert. Eine grosszügigere Platzgestaltung müsste zulasten der Verkehrsfunktionen, namentlich des Individualverkehrs gehen. Andere Visionen für den Bushof, bspw. in Hochlage, wären mit betrieblichen Einschränkungen und grossen Rampenbauwerken oder technischen Widerständen und übermässigen Kosten sowie städtebaulichen Fragen verbunden.

## **Ausbau der Publikumsanlagen im Bahnhof Olten**

**Eingaben:** Die Personenunterführungen (Hardegg und Martin-Disteli) sollen (weiter) ausgebaut werden.

**Antwort:** Es ist unbestritten, dass die Personenunterführungen weiter ausgebaut werden müssen. Dazu ist bereits ein separates Projekt der SBB aufgelegt. Absicht ist es, in einem ersten Ausbauschritt die Personenunterführung Hardegg deutlich zu verbreitern. Die Umsetzung steht noch unter Vorbehalt der Finanzierung, welche derzeit mit dem Bundesamt für Verkehr geklärt wird.

## **Shopville zwischen den Personenunterführungen**

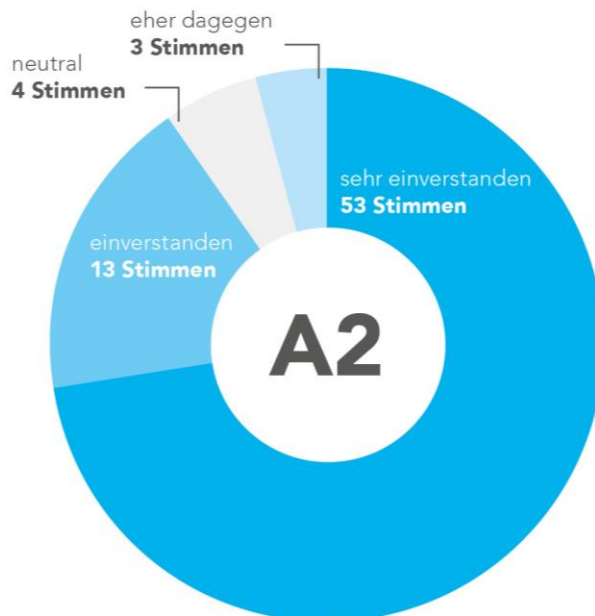
**Eingaben:** Der Bereich zwischen den Personenunterführungen soll für ein Shopville nach Zürcher Vorbild unterkellert werden.

**Antwort:** Für ein Shopville nach Zürcher Vorbild fehlt aktuell das Potential, zumal die Personenfrequenzen am Bahnhof Olten in erster Linie aus Umsteigebeziehungen zwischen den Gleisen, d. h. in den Unterführungen, und nicht in Längsbeziehungen zwischen den Unterführungen bestehen. Ein Ausbau zwischen den Personenunterführungen ist später möglich, bspw. bei Verlegung von betriebsnotwendigen Flächen.



## A2 ZUGANG ZUR AARE

Mitwirkungsfrage: «Sind Sie einverstanden damit, dass ein verbesserter Zugang zur Aare ins Projekt Neuer Bahnhofplatz Olten nbo aufgenommen wird?»



## ZUSAMMENFASSUNG DER WICHTIGSTEN EINGABEN UND ANTWORTEN

### Uferaufwertung wird sehr begrüsst

**Eingaben:** Sympathische Zone für den Zugang zur Aare, Bahnhofterrasse sehr gelungen, Durchstich Hardegg sehr positiv, Verbesserung der Aufenthaltsqualität an der Aare – umsetzen.

**Antwort:** Die Integration der Ufergestaltung ins Projekt nbo wird in den Stellungnahmen ebenso deutlich und einhellig unterstützt wie der Wille, nbo als Ganzes zu realisieren (vgl. A1). Die Aufenthaltsqualitäten am Wasser werden als stimmiger und notwendiger Ausgleich zur verkehrsorientierten oberen Ebene und als Mehrwert für den Bahnhof Olten gesehen. Dabei dient die Ufergestaltung ja nicht allein dem Aufenthalt, sondern auch dem Langsamverkehr als Teil der Verkehrsdrehscheibe.

### Vorschläge für weitere Uferaufwertung

**Eingaben:** Erweiterung der Bahnhofterrasse über die Aare prüfen, Zugang zur Aare noch besser lösen, insb. am Ländiweg, Uferweg zur Eggerallee umsetzen.

**Antwort:** Das Projekt sieht eine Landgewinnung von 2 bis 7 m im Bereich Bahnhofterrasse und 9 m auf der ganzen Länge nördlich der Bahnhofbrücke vor. Die wasserhydraulischen und wasserrechtlichen Konsequenzen wurden untersucht und die Machbarkeit bestätigt. Insbesondere aus finanziellen aber auch ökologischen Gründen wird auf einen noch weiter gehenden Uferausbau verzichtet.

Im separaten Projekt Attraktivierung Ländiweg wird eine weitere Aufwertung mit neuen Aufenthaltsqualitäten und einer grosszügigen Schwimplattform vorgesehen, die Realisation kann in Etappen erfolgen, die politische Diskussion ist lanciert. Im Drittprojekt «Baustein Ruderclub» sind weitere Attraktivierungen geplant.

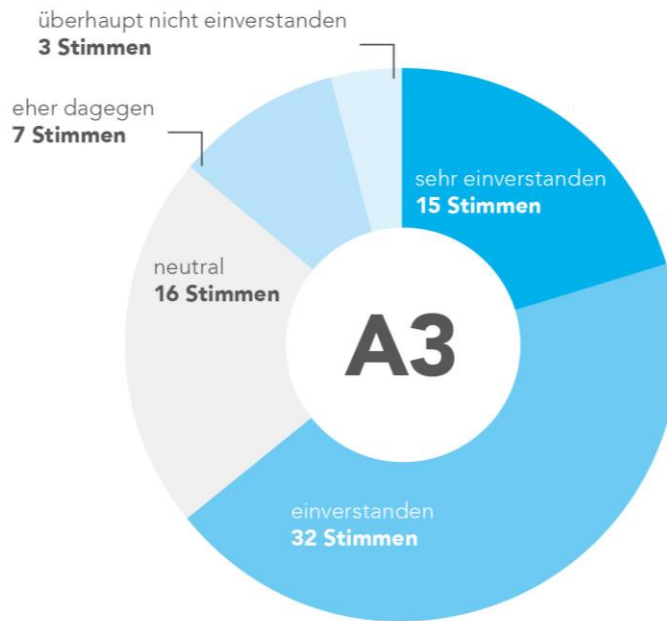
### Problemzonen am Wasser

**Eingaben:** Die Stadt hat entlang der Aare teilweise mit Littering/Kriminalität zu kämpfen. Dies soll durch ein Bewirtschaftungskonzept verhindert werden.

**Antwort:** Durch die Aufwertung der Uferbereiche werden die Attraktivität für breitere Bevölkerungskreise, die Sozialkontrolle und die subjektive Sicherheit erhöht. Auf diese Aspekte wird in der Gestaltung und im Betrieb, insbesondere auch im separaten Projekt Attraktivierung Ländiweg geachtet.

### A3 GESTALTUNG

Mitwirkungsfrage: «Sind Sie einverstanden mit der Gestaltung des neuen Bahnhofplatzes (inkl. Neues Dach | Beschreibung der Massnahmen, BGK Erläuterungsbericht Kapitel 4)?»



### ZUSAMMENFASSUNG DER WICHTIGSTEN EINGABEN UND ANTWORTEN

#### Gestaltung/Dachgestaltung

**Eingaben:** Die Gestaltung des Daches soll überarbeitet werden (markanter, weniger markant, breiter, ganz weglassen, andere konstruktive Lösung).

**Antwort:** In 64% der Eingaben wird die Gestaltung nbo generell mit 4 oder 5 Sternen bewertet. 14% der Eingaben sind mit der Gestaltung eher oder gar nicht einverstanden, was vorab am neuen Dach liegen dürfte. Das Dach kann und soll nicht weggelassen werden. Es ist als Witterungsschutz für Perron 1 und über den Zugängen zu den Personenunterführungen zwingend nötig. Ein rein funktionales Perrondach wäre der Aufgabe nicht angemessen. Das Dach macht darum einen grösseren Schwung, womit auch eine höhere Aufenthaltsqualität erzeugt wird. Die «Toblerone» genannten Betonträger sind zwar funktional (Dach tragen, Vertikalverbindungen herstellen, Zugänge verdeutlichen, Besucherlenkung zu den Unterführungen), sie sollen aber auch zeichenhaft wirken, den Zusammenhang zwischen der oberen und unteren Ebene unterstreichen und Tageslicht nach unten leiten. Durch die Verschmelzung der Träger mit den Vertikalverbindungen entsteht ein stützenfreier Platz. Das neue Dach fasst den heterogenen Ort zusammen und gibt dem Bahnhof ein Gesicht. Berücksichtigt werden dabei die Proportionen und Hierarchien, welche durch die historische, schöne Bahnhofshalle und das Empfangsgebäude sowie durch die Gebäudereihe am Bahnhofquai und die zukünftigen Hochbauten im Areal Bahnhof Nord bestimmt werden. Das neue Dach ist dem Ort und der Situation angemessen.

#### Überbauung Bahnhofplatz

**Eingaben:** Anstelle des Daches sei der Platz für Gebäude zu nutzen (Hotellerie, Gastro, Vermietung), mit einer aufgestützten Bebauung zika analog der Gebäudeflucht am Bahnhofquai.

**Antwort:** Der notwendige Platz für Statik und Vertikalverbindungen ist nicht vorhanden. Eine Überbauung des Bahnhofareals wäre städtebaulich nicht vertretbar und würde spätere bauliche Veränderungen der Verkehrsdrehscheibe stark erschweren. Eine Überbauung der heute schon beengten Verkehrsfläche erscheint nicht als zukunftstaugliche Strategie.

#### Mehr Nachhaltigkeit und Vegetation

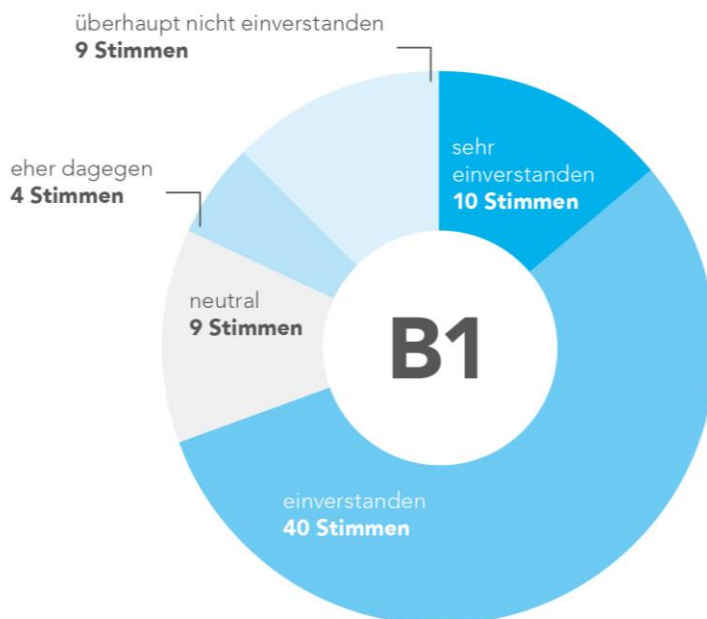
**Eingaben:** Mehr Begrünung, ökologisch nachhaltigere (Dach-)Konstruktion.

**Antwort:** Die Verkehrsfunktionen auf der Stadtebene lassen kaum Spielraum für eine stärkere Begrünung. In den unterkellerten Bereichen sind hochstämmige Bäume zudem nicht realistisch. Mehr Möglichkeiten gibt es auf der Aareebene. Das Anliegen wird für die Weiterbearbeitung aufgenommen. Ob das Dach beispielsweise mit Photovoltaik-Panels versehen werden kann, wird geprüft.

## B MIV

### B1 KISS+RIDE

Mitwirkungsfrage: «Wie beurteilen Sie die vorgeschlagenen Massnahmen im Bereich **Kiss+Ride** (Zone für kurzes Aus- oder Einsteigenlassen | Beschreibung der Massnahmen, BGK Erläuterungsbericht Seite 46)?»



## ZUSAMMENFASSUNG DER WICHTIGSTEN EINGABEN UND ANTWORTEN

### Kapazität

**Eingaben:** Die Kapazität des K+R-Bereichs ist zu klein. Zudem ist der Bereich nicht witterungsgeschützt.

**Antwort:** Die grosse Mehrheit begrüsst die Massnahmen im Bereich Kiss+Ride. Zusätzliche Kiss+Ride-Plätze sind aufgrund des Platzmangels nicht umsetzbar.

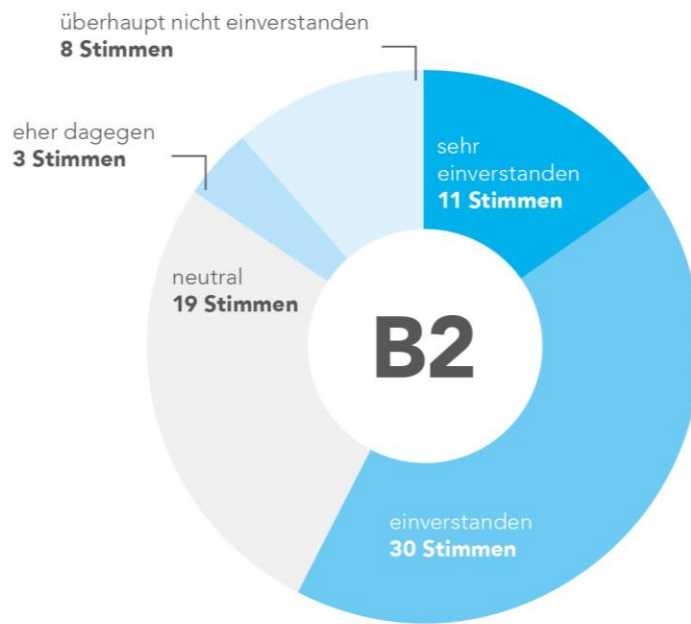
### Swisscom-Gasse

**Eingaben:** Die Möglichkeit zum Einbiegen auf die Swisscom-Gasse ist konflikträftig. Mit eindeutigen Signalisierungen und/oder Lichtsignalanlagen sollen die Konfliktzonen entschärft werden.

**Antwort:** Das Einbiegen auf die Swisscom-Gasse ist für die Verkehrsführung unerlässlich und wird mit einer Lichtsignalanlage gesteuert, welche mit den anderen Lichtsignalanlagen korrespondiert und somit die Situation entschärft.

## B2 BAHNHOF PARKING

Mitwirkungsfragen: «Wie beurteilen Sie die vorgeschlagenen Massnahmen im Bereich **Bahnhofparking** (Park+Ride, Kurzzeitparking, Motorräder, Mobility | Beschreibung der Massnahmen, Erläuterungsbericht S. 46)?»



## ZUSAMMENFASSUNG DER WICHTIGSTEN EINGABEN UND ANTWORTEN

### Anzahl Parkplätze (generell)

**Eingaben:** Die notwendige Anzahl Parkplätze im Bahnhofparking wird unterschiedlich beurteilt. Auf der einen Seite wird bemängelt, dass deutlich zu wenig Parkplätze geplant sind und ein späterer Ausbau nicht möglich ist, in einer ähnlichen Zahl gegenläufiger Voten wird die Anzahl Parkplätze als zu hoch bewertet und ein Ausbau des Angebots kritisiert.

**Antwort:** Die Festlegung der Anzahl Parkplätze erfolgte nach ausführlicher Prüfung. Die geplanten Parkplätze entsprechen dem aus dem aktuellem Bestand abgeleiteten Mengengerüst.

### Park+Ride

**Eingaben:** Die Dimensionierung des P+R-Bereichs wird unterschiedlich beurteilt.

**Antwort:** Park+Ride (P+R) umfasst grundsätzlich alle Reisen, bei denen ein öffentliches Verkehrsmittel mit dem eigenen Fahrzeug erreicht wird und dieses in der Nähe der Haltestelle geparkt wird. Dem P+R-Angebot wird hohe Bedeutung zugemessen. Zukünftige Transportketten und Parkierung sind wichtige Fragestellungen, die in dieser Form nicht nur im Perimeter nbo beantwortet werden können. Die Thematik wird angegangen in der Gesamtplanung «Kombinierte Mobilität in der Region Olten Gösgen Gäu» im Rahmen des Agglomerationsprogramms AareLand der 4. Generation. Der P+R-Bereich im Bahnhofparking dient der Umsteigebeziehung zwischen Auto und Bahnverkehr; für diesen Zweck ist er korrekt dimensioniert.

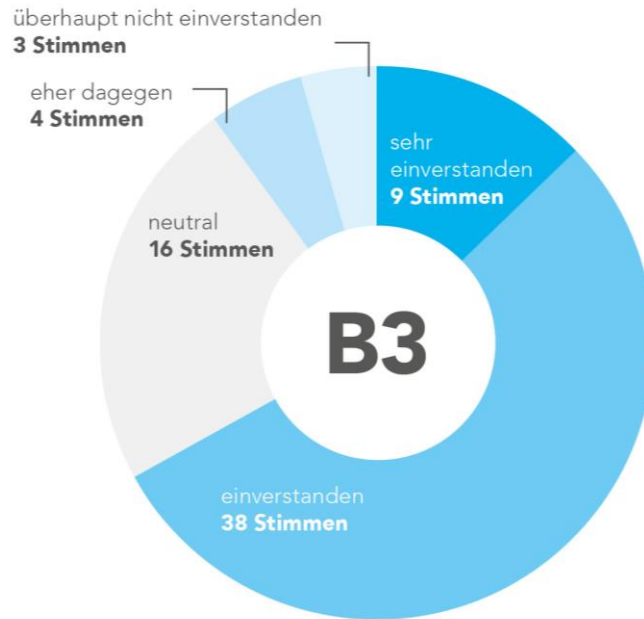
### Ladestationen E-Mobilität (Infrastruktur)

**Eingaben:** Die Infrastruktur für E-Mobilität ist vorzusehen.

**Antwort:** Das ist ein guter Hinweis, der geprüft wird. Betriebliche Details und die technischen Ausrüstungen sind zeitnah vor Inbetriebnahme zu fixieren und müssen später wandelbar sein, damit auf veränderte Mobilitätsbedürfnisse reagiert werden kann. Die Ansprüche an Anzahl, Lage und Ladeinfrastruktur werden in die nächste Phase mitgenommen. Das Thema wird als wichtig erachtet.

### B3 TAXI

Mitwirkungsfrage: «Wie beurteilen Sie die vorgeschlagenen Massnahmen im Bereich **Taxi** (Beschreibung der Massnahmen, BGK Erläuterungsbericht Seite 45)?»



### ZUSAMMENFASSUNG DER WICHTIGSTEN EINGABEN UND ANTWORTEN

#### Konflikt Taxi/Bahnersatz/Anlieferung

**Eingaben:** Es werden Konflikte zwischen Bahnersatz, Reisebussen, Anlieferung befürchtet.

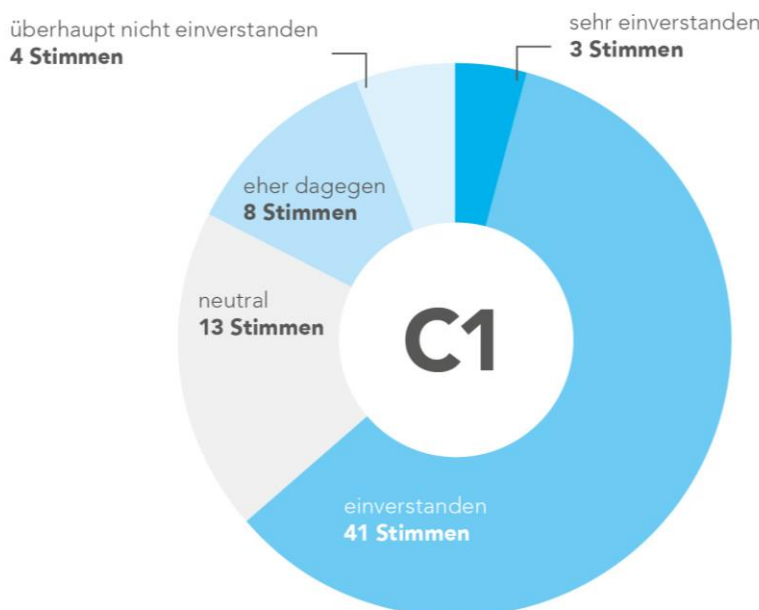
**Antwort:** Das Problem ist bekannt und dem Umstand geschuldet, dass der Platz extrem beschränkt ist. Die vorliegende Lösung funktioniert und wurde von allen Projektpartnern unterstützt. In der Projektierungsphase werden Optimierungen geprüft, beispielsweise ob während einer Einsatzphase des Bahnersatzbusses die Taxiplätze direkt an den Bahnhofplatz (Knoten) verschoben werden können. Für Reisebussen und Fernbusse müssen Lösungen im Detailkonzept in Absprache mit der BOGG festgelegt werden. Reisebussen und Fernbusse dürfen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs nicht benutzen, weil sie unpünktlich sind oder keine fixen Reisezeiten kennen und deshalb den öffentlichen Verkehr beeinträchtigen könnten. Auch dürfen Reisebussen und Fernbusse die Manövrierrflächen der Busse nicht behindern. Die Anlieferung Bahnhof erfolgt nach dem gleichen Prinzip wie heute. Die Anlieferungszeiten werden begrenzt, damit der öffentliche Verkehr auf dem Bahnhofplatz nicht beeinträchtigt wird. Langfristig ist für die Anlieferung ein Ersatzstandort vorgesehen.



## C ÖFFENTLICHER VERKEHR

### C1 BUSVERKEHR

Mitwirkungsfrage: «Wie beurteilen Sie die vorgeschlagenen Massnahmen im Bereich **Busverkehr** (Anordnung Haltestellen | Beschreibung der Massnahmen, BGK Erläuterungsbericht Seite 43)?»



## ZUSAMMENFASSUNG DER WICHTIGSTEN EINGABEN UND ANTWORTEN

### Distanz der Haltestellen Bus

**Eingaben:** Die Haltestellen liegen (zu) weit auseinander; es sind Alternativen (z. B. Bahnhofseite Anordnung nebeneinander auf Platz) zu prüfen.

**Antwort:** Die Anordnung der Haltestellen wurde in allen denkbaren Varianten geprüft. Nur die Anordnung der Haltestellen entlang der Kantonsstrasse kann die vielfältigen Anforderungen des Buskonzeptes Olten Gösgen Gäu heute und in Zukunft vollumfänglich erfüllen. Betriebliche Optimierungen zugunsten der Fahrgäste erfolgen in der Projektierungsphase.

### Elektrobus-Ladeinfrastruktur

**Eingaben:** Es sollen Ladestationen oder mindestens Infrastrukturen für Elektrobusse realisiert werden.

**Antwort:** Das Thema wird als wichtig erachtet. Die weiteren technologischen Entwicklungen im Bereich alternativer Antriebsformen und entsprechende Praxisnachweise werden in der Projektierungsphase berücksichtigt. Zum Zeitpunkt der Realisierung wird entschieden, auf welche Technologie eine zukunftsgerichtete Infrastruktur ausgerichtet werden muss.

### Bushaltekannten

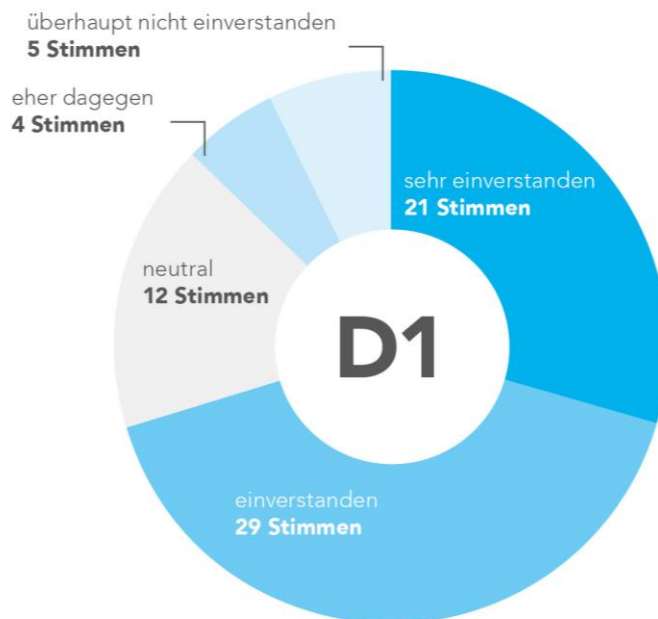
**Eingaben:** Gibt es Reserveplätze für zukünftige Buslinien?

**Antwort:** Gemäss aktuellem Betriebskonzept ist bei Perron F eine Haltekannte immer frei (25 m); diese kann flexibel genutzt werden (z. B. für Pikett, ungeplanten Bahnersatz oder für spätere Ausbauten). Der ganze Perron F mit einer Länge von 50 m ist pro Stunde 4 x 1 Minute von Bus 501 oder 505 besetzt, d. h. bei pünktlichem Betrieb ist das ganze Perron F während 56 von 60 Minuten unbesetzt. Tendenziell wird eine spätere Verdichtung des Angebots zu weniger Standzeit der Busse am Bahnhof und damit zu einer Entlastung des Bushofs führen. Grundsätzlich besteht genügend Spielraum, so dass mit geschickter Planung und entsprechend gestalteten Fahrplänen auch zusätzliche Linien ins Schönengrund oder nach Olten Südwest integriert werden können. Auch längerfristig genügen 12 Haltekannten für Gelenkbusse. Die verschiedenen Anforderungen an die Zu- und Wegfahrtsachsen verunmöglichen eine kompaktere Lösung auf dem Bahnhofplatz, weil Haltekannten nördlich und südlich des Knotens angeordnet werden müssen und minimale Abstände zwischen den Haltekannten für das Manövrieren der Busse nötig sind. Die Kantente A und D bzw. B und E sind im BGK so nahe wie möglich beim Knoten angeordnet. Die Kantente C und F sind möglichst nahe bei den Kantente B und E angeordnet. Solche Distanzen sind in grösseren Städten nicht unüblich.

## D FUSS- UND VELOVERKEHR

### D1 FUSSVERKEHR

Mitwirkungsfrage: «Wie beurteilen Sie die vorgeschlagenen Massnahmen im Bereich **Fussverkehr** (Aaresteg, Verlängerung Personenunterführung Hardegg, Fussgängerunterführung auf dem Niveau Bahnhofplatz | Beschreibung der Massnahmen, BGK Erläuterungsbericht Seite 39)?»



## ZUSAMMENFASSUNG DER WICHTIGSTEN EINGABEN UND ANTWORTEN

### Ausbau der Publikumsanlagen im Bahnhof Olten

**Eingaben:** Die Personenunterführungen (Hardegg und Martin-Disteli) sollen (weiter) ausgebaut werden.

**Antwort:** Es ist unbestritten, dass die Personenunterführungen weiter ausgebaut werden müssen. Dazu ist bereits ein separates Projekt der SBB aufgelegt. Absicht ist es, in einem ersten Ausbauschnitt die Personenunterführung Hardegg deutlich zu verbreitern. Die Umsetzung steht noch unter Vorbehalt der Finanzierung, welche derzeit mit dem Bundesamt für Verkehr geklärt wird.

### Mischverkehr/Aaresteg

**Eingaben:** Der geplante Aaresteg stösst grundsätzlich auf viel Lob, jedoch wird er als deutlich zu schmal kritisiert und Konflikte zwischen Fussgängern und Velofahrern werden befürchtet.

**Antwort:** Siehe Antwort nachfolgend unter D2, Seite 16.

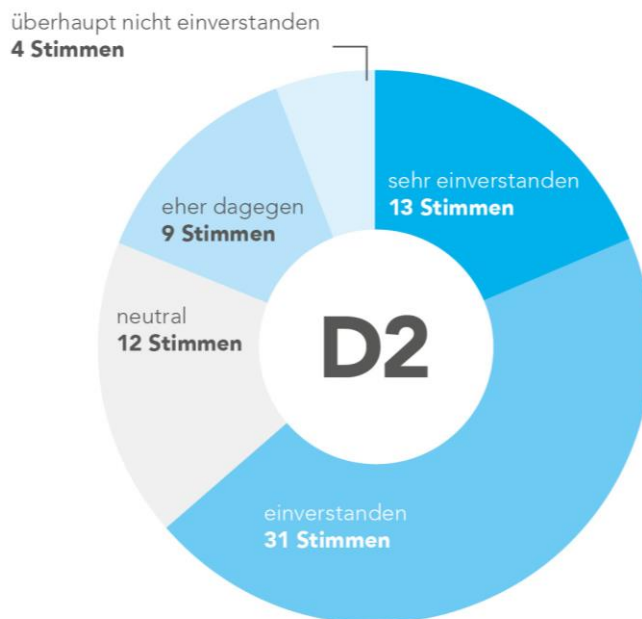
### Lift Martin-Disteli-Unterführung

**Eingaben:** Lift bei Martin-Disteli-Unterführung ist schlecht platziert.

**Antwort:** Der heutige Standort ist infolge Strassenverbreiterung nicht mehr möglich. Der Lift muss deshalb nach Süden verlegt werden. Er kommt in die Flucht des Aaresteges, direkt an der Velostation und an der Bushaltestelle zu liegen. Die Distanz von 40 m zur Martin-Disteli-Unterführung ist vertretbar.

## D2 VELOVERKEHR

Mitwirkungsfrage: «Wie beurteilen Sie die vorgeschlagenen Massnahmen im Bereich **Veloverkehr** (Aaresteg, Veloführung generell, Velostation | Beschreibung der Massnahmen, BGK Erläuterungsbericht Seite 42)?»



### ZUSAMMENFASSUNG DER WICHTIGSTEN EINGABEN UND ANTWORTEN

#### Veloparking (Kapazität/Zugang/Ausbaumöglichkeit)

**Eingaben:** Kapazität Veloparking zu knapp

**Antwort:** Die Kapazität von 1250 Stellplätzen wird als angemessen beurteilt. Spätere Ausbauten sind durch eine nördliche Erweiterung der Velostation Ost, insb. beim Bau der dritten Gleisquerung, und unter dem Bahnhofplatz zwischen den PUs Martin-Disteli und Hardegg möglich. Eine südliche Erweiterung der Velostation nbo unter dem Bahnhofquai, verbunden mit einer geradlinigen Zufahrt vom Aaresteg, wurde geprüft aber aus statischen Gründen verworfen, weil dieses Bauteil mit den Verankerungen (Viruialkabel) der Spannbandbrücke in Konflikt ist.

#### Breiterer Aaresteg

**Eingaben:** In vielen Stellungnahmen wird die Konfliktgefahr des kombinierten Fuss- und Radverkehrs auf dem Aaresteg thematisiert. Alle Langsamverkehrsverbände und mehrere politische Parteien plädieren für eine grössere Breite und getrennte Führung des Fuss- und Radverkehrs.

**Antwort:** Die statischen Möglichkeiten und die Mehrkosten einer breiteren Brücke wurden untersucht und die verkehrliche Fragestellung vertieft diskutiert. Im Ergebnis wird der Vorschlag aufgenommen. Der Aaresteg wird von 4.50 auf 5.50 m lichte Breite verbreitert, dies erlaubt eine getrennte Spurführung mit beispielsweise 3.00 m für den Zweirichtungsradverkehr und 2.50 m Fussverkehrsfläche.

#### Mischverkehr mit Priorität Fussverkehr und Aufenthalt auf dem Ländiweg

**Eingaben:** Der Ländiweg soll als reiner Fussgängerbereich mit grosser Aufenthaltsqualität dienen und nicht als Veloweg missbraucht werden.

**Antwort:** In der gewählten Formulierung besteht kein ernster Widerspruch. Der Fussverkehr und gut nutzbare Aufenthaltsflächen mit Wasserbezug sollen auf dem Ländiweg erste Priorität haben. Bezüglich Radverkehr wird zwischen Alltagsverkehr (auf der Kantonsstrasse in allen Fahrtrichtungen) und Freizeitverkehr am Aareufer unterschieden. Durch geschickte Gestaltung kann das Velo verträglich integriert werden. Für die Signalisation bietet sich das Regime «Fussgängerzone – Velos gestattet» an. Die Diskussion soll im Projekt Attraktivierung Ländiweg geführt werden.

## Ost-West-Verbindung

**Eingaben:** Der Post-Tunnel wird zur Nutzung durch den Velo-Verkehr vorgeschlagen.

**Antwort:** Der Posttunnel ist im Eigentum der SBB. Im Rahmen einer Studie wird aktuell untersucht, ob die Bahnhoflogistik in Zukunft zentral via Posttunnel funktionieren soll und wie viel die dafür nötige Instandsetzung kostet.

Der Tunnel misst 4.50 m lichte Breite und 2.70 m Höhe. Die Durchbindung vom Aaresteg via Velostation wäre technisch machbar, die Velostation ist aufwärtskompatibel. Zwischen Velostation und Posttunnel müsste ein 50 m langer, unter der Bahnhofstrasse und teils unter dem Gleisfeld verlaufender Verbindungstunnel erstellt werden. Der Anschluss Tannwaldstrasse ist als Rampe auf dem angrenzenden SBB-Areal denkbar. Die Veloverbindung würde damit auf einer Länge von 170 m (gemessen von der Velostation bis zur Rampe Tannwaldstrasse) unterirdisch verlaufen.

Die geometrischen Anforderungen sind in der VSS-Norm SN 640 246a Querungen für den Fussgänger- und leiten Zweiradverkehr / Unterführungen definiert. Gemäss der Norm sind Unterführungen generell ungeeignet, wenn die definierten Sicherheitskriterien nicht erfüllt sind. Demnach müsste die Unterführung mindestens 6 m Breite und 3.50 m Höhe aufweisen. Ungeeignet sind auch das fehlende Tageslicht, die scharfen Richtungswechsel und die fehlende Durchsicht in beide Fahrtrichtungen.

Die Sicherheitskriterien könnten selbst mit grossem baulichem Aufwand nicht erfüllt werden. Es würde ein Ort geschaffen, der gerade den unsicheren Verteilnehmenden, welche von einer sicheren Alternative zur Unterführungsstrasse profitieren müssten, wenig bringt. Der Posttunnel liegt zudem im Eigentum der SBB und steht nach heutigem Wissensstand nicht zur Disposition, weil er für die Bahnhof-Logistik benötigt wird. Eine funktionierende und attraktive Lösung kann beim späteren Ausbau der Martin-Disteli-Unterführung verfolgt werden, vergleichbar der neuen «Rampe 21» am Bahnhof Winterthur.

### ZUSAMMENFASSUNG DER WICHTIGSTEN EINGABEN UND ANTWORTEN

#### **Bauphasen-Grobkonzept**

**Eingabe:** Oberirdische, provisorische Parkplätze während Bauphase kritisch für Linienbusbetrieb; das Bauphasenkonzept wird von BOGG kritisch beurteilt.

**Antwort:** Es trifft zu, dass in der Projektierungsphase noch viele Detailfragen zu lösen sind. Weil die Detailplanung noch nicht vorliegt, kann noch nicht beurteilt werden, ob alle, insbesondere von der BOGG genannten Anforderungen berücksichtigt sind. Zu gegebener Zeit muss für jede Bauphase die betriebliche Machbarkeit nachgewiesen werden. Fahrplananpassungen sind nicht auszuschliessen.

#### **Finanzierung**

**Eingaben:** Das Projekt ist mit 90 Millionen Franken wesentlich zu teuer, was ein Projektrisiko darstellt. Der Verzicht auf nicht direkt notwendige Elemente ist zu prüfen.

**Antwort:**

Das Projekt umfasst den Bahnhofplatz auf zwei Ebenen vom Swisscom-Gebäude bis Anschluss ABN und von Perron 1 bis zur Aare. Das Vorhaben ist für die Stadt und Region Olten und für die Entwicklung des Bahnnetzes von immensem öffentlichem Interesse. Die Arealentwicklung ABN und die später folgenden Bahnausbauten mit Kosten im dreistelligen Millionenbereich sind auf das zentrale Projekt nbo ausgerichtet. Mit dem Nettokostenanteil von 23 Mio. trägt Olten ein Viertel der Gesamtkosten; drei Viertel werden von Bund, Kanton und SBB getragen. Eine weitere Reduktion von Anlageteilen würde die Funktionalitäten entsprechend einschränken. Die Mitwirkungsergebnisse zeigen, dass eher ein noch grosszügigeres, kein bescheideneres Projekt gewünscht wird.

#### **Busspur versus Baumreihe am Bahnhofquai**

**Eingaben:** Anstelle der Baumreihe auf dem Bahnhofquai sei eine separate Busspur oder Umweltpur zu etablieren. Die heutige, aareseitige Führung des Velos im Mischverkehr sei auch in Zukunft anzubieten.

**Antwort:** Die Fragestellungen wurden nochmals geprüft und diskutiert. Um die Bus- oder Umweltpur zu realisieren, müsste die geplante Stützmauer Bahnhofquai zum Ländiweg verschoben werden oder es müsste eine aufwändige Galerie erstellt werden. In beiden Fällen würde die geplante Attraktivierung Ländiweg massiv Schaden nehmen. Die Baumreihe auf dem Bahnhofquai verspricht zudem einen hohen Nutzen für das Stadtbild und die Attraktivität des Quaiweges. Für den Velovekehr wurde mit strassenseitigem Radstreifen eine Lösung gewählt, die einer nur 4 m breiten Umweltpur mindestens ebenbürtig ist. Auf dem Ländiweg kann eine Parallelroute für den Freizeitverkehr realisiert werden. Eine weitere Alternativroute auf der oberen Ebene ergäbe wenig Mehrwert, und der Anschluss am Brückenkopf (hinter der heutigen Bushaltestelle) ist nicht mehr möglich. In der Gesamtbetrachtung sind die städtebaulichen Aspekte höher zu gewichten als der betriebliche Nutzen einer separaten Busspur auf diesem kurzen Abschnitt.



# 4. BEANTWORTUNG IM DETAIL

## LESEHILFE

101 bis 109 = Politische Parteien und Fraktionen

201 bis 216 = Fachorganisationen

301 bis 303 = Nachbarn

401 bis 469 = Privatpersonen

## A GRUNDSÄTZLICHES

### A1 NEUGESTALTUNG UND -ORGANISATION

«Sind Sie der Meinung, dass der Bahnhofplatz neugestaltet und neuorganisiert werden soll?»

Eingabe	Bemerkungen	Antwort	Umsetzung
102, 103, 104, 109, 207, 210, 404, 406, 409, 413, 416, 417, 418, 420, 424, 430, 433, 437, 462, 464, 465	Neugestaltung Bahnhofplatz wird unterstützt und soll (schnellstmöglich) umgesetzt werden.	Wird gerne zur Kenntnis genommen.	Realisierung nach Zeitplan nbo
103, 108	Zielzustand 2030–2050 mit entsprechenden Bedürfnissen bzgl. CO <sub>2</sub> -neutralen Fahrzeugen (Ladestationen), demographischen Entwicklungen, Massnahmen Klimawandel etc. einplanen.	Wird geprüft. Die Mobilität entwickelt sich dynamisch. Das Projekt wird so robust wie möglich ausgestaltet, um auf laufenden und späteren technologischen Wandel reagieren zu können.	In Phase Projektierung
105, 106, 212	Heutiger Zustand Durchmischung MIV und ÖV unbefriedigend.	Wird zur Kenntnis genommen.	–
109	Signaletik erforderlich/optimieren.	Wird konsequent berücksichtigt.	In Phase Projektierung
212	Mobilitätsplan: Mehrwert für alle Verkehrsträger, auch für motorisierten Verkehr nötig; Abstützung auf Mobilitätsplan nicht gegeben.	Das vorliegende Betriebs- und Gestaltungskonzept stützt sich auf den Mobilitätsplan Olten. Der motorisierte Verkehr hat im Mobilitätsplan einen hohen Stellenwert.	–
216, 440, 450, 457	Platz zwischen Bahn und Bus könnte zugunsten von Kiss+Ride, Bushaltestellen, Taxis und Bahnersatz verkleinert werden / Funktion vor Gestaltung.	Die limitierten Platzverhältnisse müssen optimal für Mobilitätsfunktionen ausgeschöpft werden können. Der Platz kann nicht weiter verkleinert werden. Die verbleibenden Flächen werden für Grün und Aufenthaltsfunktionen in Wert gesetzt.	–
216, 454	Keine Vision für steigenden Mehrverkehr; der Durchgangsverkehr soll weg vom Bahnhofplatz, bildet einen Riegel.	Das Konzept bezieht die verkehrliche Entwicklung aller Mobilitätsträger mit ein. Eine Förderung des MIV ist ebensowenig vorgesehen wie eine	–

Eingabe	Bemerkungen	Antwort	Umsetzung
		Verlagerung des MIV weg vom Knoten Bahnhofplatz. Die Vision und Strategie für steigenden Mehrverkehr ist im Mobilitätsplan Olten formuliert.	
403, 422	Personenunterführungen müssen (dringend/bereits heute) ausgebaut werden.	Die Anpassung der Publikumsanlagen Bahnhof SBB ist ein Nachbarprojekt zu nbo. Absicht der SBB ist es, in einem ersten Ausbauschnitt die Unterführung Hardegg deutlich zu verbreitern. Die Umsetzung steht noch unter dem Vorbehalt der Ausfinanzierung, welche derzeit mit dem BAV geklärt wird.	Separates Projekt, Umsetzung im Horizont 2030
403, 431, 448	Bereich zwischen Personenunterführungen öffnen für Oltner Shopville nach Zürcher Vorbild, Bahnhofplatz soll unterkellert werden.	Nicht Projektbestandteil. Für ein Shopville nach Zürcher Vorbild fehlt aktuell die Nachfrage, resp. eine solche Investition wäre nicht rentabel.	Evtl. späterer Ausbauschnitt
412	Kostengünstiger und kundenfreundlicher umsetzen.	Wird zur Kenntnis genommen.	Phase Projektierung
414	Weitere Entflechtung in Form einer Busplattform über dem Bahnhofplatz oder den Gleisen.	Kann aus städtebaulichen und Kostengründen sowie wegen technischer Hürden nicht weiterverfolgt werden.	–
424	Teureres/mutigeres Projekt erwünscht.	Wird zur Kenntnis genommen. Das Projekt muss für die Bauherren finanziell tragbar bleiben.	–
426, 442, 465	Tiefbahnhof mit Verlegung der Gleise 1–4 unter die Gleise 7–12 prüfen, mit den nötigen Gleisüberwerfungen, um Platz zu schaffen bspw. für ein zentrales Busterminal vor dem Empfangsgebäude.	Die Finanzierung dazu müsste über das strategische Entwicklungsprogramm des Schweizer Bahnnetzes (STEP) des Bundes in einem weiteren Ausbauschnitt oder via Drittfinanzierung erfolgen. Ein nächster Ausbauschnitt der Bahn ist frühestens im Horizont 2045 zu erwarten. Priorität bei den Ausbauschnitten haben Projekte, die einen Angebotsausbau ermöglichen. Ein reiner Tiefbahnhof erfüllt dies nicht und wäre verursachergerecht durch Stadt und Kanton zu finanzieren – eine Finanzierung muss daher als utopisch angesehen werden.	–

Eingabe	Bemerkungen	Antwort	Umsetzung
440	Falls es nicht zu einer Steigerung der Verkehrskapazität beiträgt, ist es zu teuer.	Der ÖV, Fuss- und Veloverkehr werden ausgebaut. Dadurch wird die Gesamtverkehrskapazität respektive die Personentransportmenge gesteigert. Die Modernisierung der Verkehrsdrehscheibe Bahnhofplatz ist grundlegende Basis für eine effiziente und zukunftsfähige Mobilität in der Stadt und Region Olten.	–
442	Der Lift (Ausgang Martin-Disteli-Unterführung) ist am falschen Ort (unnötiger Umweg für Fussgänger vom Bahnhof zu den Bussen).	Der heutige Standort ist infolge Strassenverbreiterung nicht mehr möglich. Der Lift muss deshalb nach Süden verlegt werden. Er liegt in Flucht des Aaresteges, an der Velostation und direkt an der Bushaltestelle. Die Distanz von 40 m bis zur Martin-Disteli-Unterführung ist vertretbar.	–
446	ÖV und Fuss-/Veloverkehr muss in der Bauphase 1. Priorität haben.	Für die Bauphasen wird nach der jeweils besten Lösung für alle Verkehrsteilnehmenden gesucht. Dabei hat die Verkehrssicherheit erste Priorität.	–

## A2 ZUGANG ZUR AARE

«Sind Sie einverstanden damit, dass ein verbesserter Zugang zur Aare ins Projekt Neuer Bahnhofplatz Olten nbo aufgenommen wird?»

Eingabe	Bemerkungen	Antwort	Umsetzung
102, 104, 105, 108, 109, 207, 212, 404, 406, 409, 413, 416, 420, 421, 426, 433, 434, 437	Sympathische Zone für den Zugang zur Aare, sehr gelungen, Durchstich Hardegg sehr positiv, Verbesserung der Aufenthaltsqualität an der Aare – umsetzen.	Wird gerne zur Kenntnis genommen.	Nach Zeitplan nbo
105, 419	Bepflanzung und schattenspendende Bäume zu marginal.	Optimierung wird geprüft.	Projektierungsphase
106, 401, 403, 414	Zugang zur Aare könnte besser gelöst werden, insbesondere entlang des Ländiwegs (bis hin zu Naherholungsgebiet mit Ausstrahlung oder schwimmenden Elementen, um mehr Platz zu schaffen).	Wird im separaten Projekt «Attraktivierung Ländiweg» vorgesehen.	In Etappen
108, 210, 429	Aareuferwege stärker aufwerten, uneingeschränkte Führung ab Hardeggunterführung bis Ruderhaus.	Wird im separaten Projekt «Baustein RCO» vorgesehen.	Möglichst zeitgleich mit nbo
109, 428, 438, 446	Problemzonen verhindern (Littering, Kriminalität, Hochwasser), Nutzungs-/Bewirtschaftungskonzept entwerfen.	Muss im Rahmen der Umsetzung berücksichtigt werden.	Nach Zeitplan nbo
303	Konflikt Schwimmer/Ruderer: Der RCO beantragt aus Sicherheitsgründen, dass die Stufen mit Aarezugang in unmittelbarer Nähe zur Bootsanlegestelle weggelassen, nach Süden verlegt oder zumindest so gestaltet werden, dass ein direkter Einstieg in die Aare mit Fliessrichtung zum Schwimmsteg des Ruderclubs nicht möglich ist.	Im Vorprojekt «Baustein RCO» wurde eine allseitig akzeptierte Lösung entwickelt.	Nach Zeitplan nbo und RCO
303	Weitere Anliegen des Ruderclubs betreffend das RCO-Areal.	Nicht Gegenstand nbo, separates Projekt.	In Bearbeitung
424	Aarezugang auch umsetzen, wenn Projekt nbo nicht umgesetzt wird (Volksentscheid).	Mit der Uferaufwertung beim Pontonierhaus und der Attraktivierung Ländiweg sind weitere Verbesserungen geplant, die auch unabhängig von nbo realisierbar sind.	–

Eingabe	Bemerkungen	Antwort	Umsetzung
425	Unsicher, ob der Steg dem Oltner Gewerbe die gewünschten Impulse bringt.	Wird zur Kenntnis genommen.	–
430	Umgestaltung der Martin-Disteli-Unterführung ist sehr gelungen.	Wird gerne zur Kenntnis genommen.	–
432	Erweiterung der Bahnhofterrasse über die Aare prüfen. Aarezugang gut ersichtlich machen.	Eine noch stärkere Erweiterung ist aus ökologischen und finanziellen Gründen leider nicht möglich.	–
438	Aarezugang (Sitzstufen) nur in Richtung Alte Brücke ermöglichen.	Wird zur Kenntnis genommen.	–
439	Aarezugang auch am linken Aareufer ermöglichen, Altstadt ins rechte Licht rücken.	Nachvollziehbares Anliegen aber nicht Projektgegenstand.	–
440	Verkehr darf durch Aarezugang nicht behindert werden.	Durch die Verbesserung der Aufenthaltsqualität auf Aarebene wird auch die Verkehrsqualität auf Stadtebene verbessert.	–
444	«Andaare» soll mittelfristig komplett umgesetzt werden.	Wird zur Kenntnis genommen.	–
447	Grosszügige aareseitige Überdachung erwünscht.	Wird zur Kenntnis genommen.	–
431	Die Mauererneuerung beim RCO ist ein Planungsfehler und Verschleuderung von Steuergeldern.	Die Sanierung war dringend nötig für die Sicherung der Anlegestelle, welche laufend unterspült wurde. Es besteht kein statischer Zusammenhang mit dem strassenseitigen Uferweg und somit kein Wertverlust.	–
458	Eine Gastronutzung an der Aare ist erwünscht, hingegen wird ein Wasserzugang als nicht notwendig empfunden.	Ein Zugang zur Aare entspricht einem grossen Bedürfnis der Bevölkerung.	–



### A3 GESTALTUNG

«Sind Sie einverstanden mit der Gestaltung des neuen Bahnhofplatzes (inkl. Neues Dach | Beschreibung der Massnahmen, BGK Erläuterungsbericht Kapitel 4)?»

Eingabe	Bemerkungen	Antwort	Umsetzung
101, 102, 103, 104, 210, 212, 216, 401, 410, 411, 412, 420, 428, 433, 440, 441, 446, 447, 458	Dach als Visitenkarte / Identifikationsmerkmal überarbeiten (kreativere Lösung, Abstimmung Bushaltestellen-Dächer). Dach bringt nichts, kein attraktiver Aufenthaltsbereich, kein geschützter Übergang zu Bushaltestellen. Erweiterung des Perrondachs bis zu den strassenseitigen Bushaltekanten.	Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen. Im Vorprojekt / Bauprojekt sind Optimierungen vorgesehen – es wird jedoch keine grundlegende Anpassung vorgenommen. Siehe auch Ausführungen auf Seite 10.	In Phase Projektierung
101, 414	Zugänge / Kapazität innerhalb / zum Bahnhof erhöhen.	Die Perronzugänge innerhalb des Projektperimeters nbo sind auf den langfristigen Verkehrsbedarf ausgelegt. Die Unterführungen werden zu einem späteren Zeitpunkt verbreitert.	Separate(s) Projekt(e) der SBB
101, 458	Hardegg-Unterführung / Aare-Ufer: Fehlen eines Restaurationsbetriebes.	Das Anliegen wird aufgenommen. Am Anschluss Hardegg werden ein Aufenthaltsraum für die Betreiberorganisationen und ein attraktives Café vorgesehen.	Nach Zeitplan nbo
102, 212	Anstatt des Dachs den Platz für Gebäude nutzen (Hotellerie, Gastro, Vermietung).	Der notwendige Platz für Statik und Vertikalverbindungen ist nicht vorhanden. Eine Überbauung des Bahnhofareals wäre städtebaulich nicht vertretbar und würde spätere bauliche Veränderungen der Verkehrsdrehscheibe stark erschweren. Eine Überbauung der heute schon beengten Verkehrsfläche erscheint nicht als zukunftstaugliche Strategie.	–
103, 108, 109, 407, 410, 411, 420, 421	Dach-Stützen («Toblerone-Beton-Dreiecke») sind zu überarbeiten (Material, Kosten, Durchsicht Bahnhofsgebäude); Dach als Projektrisiko?	Wird zur Kenntnis genommen. Optimierungen werden vorgesehen, aber keine grundsätzliche Überarbeitung der Dachlösung.	In Phase Projektierung
104, 106, 108, 207, 404, 406, 409, 413, 416, 417, 430, 437, 441, 463	Photovoltaik auf Dachflächen prüfen.	Wird geprüft.	In Phase Projektierung
105, 106, 207, 213, 408, 450, 463	Mehr Begrünung; mit Begrünung und Beschattung auf Hitze reagieren (bspw. hitzeresistente Laubbäume und	Das Anliegen wird soweit möglich berücksichtigt. Die technischen und räumlichen Möglichkeiten sind sehr limitiert.	In Phase Projektierung

Eingabe	Bemerkungen	Antwort	Umsetzung
	insgesamt keine Rohbeton-Bunker-Anlage).		
106, 108	Ökologisch nachhaltigere Konstruktion des Dachs prüfen.	Wird geprüft.	In Phase Projektierung
106, 108	Platz wird nicht als solcher wahrgenommen; Frage, ob Aufenthaltsqualität nicht besser an Aare geboten werden soll anstatt oben auf der Stadtebene (dort primär nur Verkehrsfunktionen).	Prinzipiell so vorgesehen. Die limitierten Platzverhältnisse müssen optimal für Mobilitätsfunktionen ausgeschöpft werden können. Die verbleibenden (Rest-)Flächen sollen jedoch ansprechend gestaltet werden, und es braucht auf dem Platz auch Sitzgelegenheiten und schattenspendendes Grün.	–
106	Naturstein statt Beton prüfen.	Die vorgesehene Ausführung in Beton wurde auch aus Kostengründen gewählt.	–
107	Barrierefreier Zugang zu beiden Unterführungen gewährleisten.	Ist sichergestellt.	–
407	Bäume entlang Bahnhofquai sind gut.	Wird zur Kenntnis genommen.	–
414	Busplattform auf Ebene +1 mit direktem Anschluss an die Gleise.	Direkte Zugänge von einer hochliegenden Busplattform auf die Perrons sind infolge Platzmangel auf den Perrons nicht machbar. Die städtebaulichen und betrieblichen Vor- und Nachteile wären abzuwägen. Eine Busplattform über den Gleisen ist zudem extrem teuer und technisch komplex in der Umsetzung. Eine Weiterbearbeitung ist nicht zielführend.	–
414	Mehr P+R-Parkplätze.	Dass am Bahnhof Olten aufgrund der Verkehrsgunst P+R-Plätze angeboten werden sollen, scheint logisch. Das heutige Angebot darf jedoch aus verkehrsplanerischer Sicht gerade an diesem Standort nicht erhöht respektive höchstens beibehalten werden.	Gesamtplanung «Kombinierte Mobilität OGG» im Aggloprogramm 4G
416	Bushaltestellen – Bahnhofplatz zusammenlegen («Insel») für Umsteigemöglichkeit ohne Strassenquerung.	Diverse Konzepte wurden geprüft und unter vielen anderen Varianten musste auch eine Insel-Lösung verworfen werden.	–
418, 419	Zu stark auf MIV ausgerichtet.	Wesentliche Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr.	–
422, 424, 431, 434, 442, 443, 459	Dach sollte weniger Gewicht bekommen / ist nicht so wichtig. Dach unwichtig / unnötig. Sparen! Dach über dem Busbahnhof wirkt zu wichtig; zu dominant.	Das Dach erfüllt die Funktion des Witterungsschutzes und ist über einem Perron zwingend. Im Vorprojekt / Bauprojekt können weitere Verbesserungen umgesetzt	In Phase Projektierung

Eingabe	Bemerkungen	Antwort	Umsetzung
		werden – es wird jedoch keine grundlegende Anpassung vorgesehen.	
442	Der Bahnhofsbrunnen muss an seinem jetzigen Standort bleiben, einen anderen Brunnen vor dem Swisscom-Gebäude hinstellen.	Das ist eine mögliche Haltung, sie wird zur Kenntnis genommen.	–
442	Erhalt und Renovation der Plastik von Gillian White.	Im Projekt «Attraktivierung Ländiweg» ist ein gleichwertiger Ersatzstandort vorgesehen.	Im Rahmen Attraktivierung Ländiweg
446	Verlängerung der Hardegg-Unterführung soll hochwertig und einladend gestaltet werden.	Am Anschluss Hardegg werden neu ein Aufenthaltsraum für die Betreiberorganisationen und ein attraktives Café vorgesehen.	Gemäss Zeitplan nbo
462	Abwertung der Aussicht durch Dominanz des Aarestegs.	Die exakt konstruierte Visualisierung zeigt, dass die Aussicht auf die Altstadt durch den Aaresteg nicht beeinträchtigt wird. Vom Standort Aaresteg aus entstehen zudem neue Sichtbezüge zur Altstadt.	–

## B1 KISS+RIDE

«Wie beurteilen Sie die vorgeschlagenen Massnahmen im Bereich **Kiss+Ride** (Zone für kurzes Aus- oder Einsteigenlassen | Beschreibung der Massnahmen, BGK Erläuterungsbericht Seite 46)?»

Eingabe	Bemerkungen	Antwort	Umsetzung
102, 105, 109, 206, 210, 212, 403, 431, 434, 440, 441, 445, 446, 447, 448, 459, 462, 465	Kapazität Kiss+Ride (Spitzenzeiten) zu klein, Wartebereich nicht wettergeschützt.	Auf weitere Kiss+Ride-Parkplätze musste zu Gunsten anderer, wichtiger Bedürfnisse verzichtet werden. Zudem werden parkfeldähnliche K+R-Plätze erfahrungsgemäss als Kurzzeitparkfelder «missbraucht».	–
105, 106, 108, 424, 426	Eindeutige Signalisierung, auch visuelle Information zu freien Parkplätzen.	Wird berücksichtigt.	Ausführungsprojekt
104, 106, 207, 401, 404, 406, 407, 409, 410, 413, 417, 429, 430, 437, 467	Staus / Konflikte bei Einbiegen auf Swisscom-Gasse abklären (K+R vs. Veloverkehr), evtl. Pfortneranlage strenger einstellen.	Das Einbiegen auf die Swisscom-Gasse ist für die Verkehrsführung unerlässlich und wird mit einer Lichtsignalanlage gesteuert, welche mit den anderen Lichtsignalanlagen korrespondiert und somit die Situation entschärft.	–
107	Abbiegen aus Swisscom-Gasse in Richtung Aarburg beibehalten, K+R bei heutigen Taxisständen und auf Rückseite Swisscom-Gebäude.	Abbiegen Richtung Aarburg weiterhin möglich, Anliegen wird teilweise geteilt und umgesetzt.	Nach Zeitplan nbo
407	K+R-Plätze beim Areal Bahnhof Nord	Für P+R-Parkplätze sind grössere Fussdistanzen zumutbar, für K+R ist die Distanz aber zu gross.	–
410	Unzureichende Lösung, MIV konzentrieren und nicht verzetteln.	Wird zur Kenntnis genommen.	–
414	Erhöhte Busplattform würde Platz schaffen für andere Verkehrsteilnehmer.	Wird aus städtebaulichen, funktionalen und finanziellen Gründen nicht weiterverfolgt.	–
416	K+R auf Ostseite des Bahnhofs prüfen.	Ausserhalb des Projektperimeters.	–
418, 420	Lage interessant / gut, führt zu Entkoppelung vom Busverkehr, Raum für den Platz.	Wird zur Kenntnis genommen.	–
419	Autoverkehr wird gefördert, K+R-Zone könnte ausserhalb nbo angeordnet werden.	Ideal angeordnete K+R-Plätze beugen dem Suchverkehr vor.	–

Eingabe	Bemerkungen	Antwort	Umsetzung
431	Kiss+Ride sollte im Parkhaus platziert sein.	K+R-Plätze sind keine Parkplätze, sondern der Bereich zum Ein- und Aussteigenlassen.	–
434	Kurzes Parkieren ermöglichen.	Kurzzeit-Parkplätze werden im Bahnhofparking angeboten.	–
438	Mehr Lichtsignalanlagen vonnöten.	Das Verkehrssystem ist ausgiebig konzipiert. Zur Steuerung des Verkehrsmanagements Olten und an konflikträchtigen Knoten sind alle notwendigen Lichtsignalanlagen vorgesehen.	–
439	Beim Fussgängersteg der linken Aareseite ein paar Kiss+Ride-Plätze erstellen.	Die vorhandenen Kurzzeitparkplätze stehen zur Verfügung.	–
440	Zu- und Wegfahrt behindert den Auto- und Busverkehr.	Der Linksabbieger reduziert die Fahrdistanz für den MIV und erhöht die Optionen.	–

## B2 BAHNHOF PARKING

«Wie beurteilen Sie die vorgeschlagenen Massnahmen im Bereich **Bahnhofparking** (Park+Ride, Kurzzeitparkfelder, Motorräder, Mobility | Beschreibung der Massnahmen, BGK Erläuterungsbericht Seite 46)?»

Eingabe	Bemerkungen	Antwort	Umsetzung
101	Einseitiger Fokus auf Westseite des Bahnhofs nicht nachvollziehbar.	Ziel des vorliegenden Projekts ist die Aufwertung des Oltner Bahnhofplatzes. Die Bedeutung der Westseite des Bahnhofs ist ungleich höher als jene der Ostseite. Das Projekt «Bahnhof Ost» wurde 2012–2014 ausgeführt; der Ausbau der Unterführungen sind eigenständige Projekte.	–
102, 107, 212	Mind. 500/600 P+R-Parkfelder gefordert, z.B. in neuem Parkhaus bei Klosterplatz oder altem Stellwerk, tieferes oder mehrstöckiges Parkhaus, Einbezug bestehende Parkhäuser.	Zukünftige Transportketten und Parkierung sind wichtige Fragestellungen, die nicht nur im Perimeter nbo beantwortet werden können.	Gesamtplanung «Kombinierte Mobilität in der Region OGG» im Aggloprogramm 4G
103, 419	Platz gewinnt an Attraktivität durch unterirdische Parkierung.	Wird zur Kenntnis genommen.	–
104, 106, 108, 206, 207, 210, 404, 406, 409, 413, 417, 430, 431, 437, 445, 446	Elektroauto-Ladestationen sind vorzusehen (mindestens die Infrastruktur dafür).	Wird geprüft.	In Phase Projektierung
104, 440	Bahnhofparking soll nicht grösser werden.	Wird zur Kenntnis genommen.	–
105, 109, 429	Ergänzende Parkplätze bei Stadteingängen / Agglomeration, Neuhard, OL10 prüfen.	Ausserhalb des Projektperimeters.	–
105, 107, 109	Verständliche Signalisation / Signaletik wichtig.	Wird zur Kenntnis genommen.	In Phase Projektierung
106, 207, 404, 406, 409, 413, 417, 418, 422, 426	Grundsätzlich zu viele Parkplätze geplant.	Die geplanten Parkplätze entsprechen den aus dem aktuellen Bestand abgeleiteten Anforderungen.	
107	Direkter Zugang von Parking zu Hardeggunterführung wird begrüsst, Synergien Areal Bahnhof Nord nutzen.	Wird zur Kenntnis genommen.	In Phase Projektierung
107	Einfahrt Parking kreuzt Velostreifen Richtung Winznau.	Wird zur Kenntnis genommen.	–



Eingabe	Bemerkungen	Antwort	Umsetzung
206, 210, 212, 216, 414, 425, 445, 448, 465, 466, 469	Zu wenig Parkplätze (bei Fertigstellung schon zu klein).	Der Bereich Bahnhofplatz ist im Verkehrsnetz Olten nicht geeignet, um ein zusätzliches Parkierungsangebot aufzunehmen. Die entstehenden Mehrfahrten würden das Verkehrssystem kollabieren lassen.	–
206	Zu viele Veloparkplätze geplant.	Der Bedarf an Veloparkplätzen ist gross und weiter ansteigend, das Angebot wird als angemessen beurteilt.	–
207, 404, 406, 409, 413, 417	Mobility-Parkplätze an guter Lage positionieren.	Wird berücksichtigt.	In Phase Projektierung
210	Wie ist das Pricing konkret angedacht (bezahlbar?)	Die Höhe der Gebühr richtet sich nach betriebswirtschaftlichen Überlegungen.	–
401	Kurzzeitparking wird umständlicher.	Wird zur Kenntnis genommen.	–
407	Klarheit schaffen, wie P+R-Parkplätze langfristig bereitgestellt werden.	Entsprechende Verträge werden in der nächsten Projektphase erstellt.	In Phase Projektierung
416	Alle Parkplätze mit Anschlussmöglichkeiten für E-Mobile ausrüsten.	Wird geprüft.	In Phase Projektierung
420	Ausreichende Anzahl und richtige Positionierung der Parkfelder.	Die Anordnung der Parkplätze wird in der Projektierungsphase noch optimiert.	In Phase Projektierung
424	Auf oberirdische Parkplätze verzichten.	Wird unterstützt. Oberirdisch sind nur standortbedingte Parkplätze (K+R und Taxi) vorgesehen.	Nach Zeitplan nbo
428	Die Funktion des Bahnhofplatzes als Knoten im übergeordneten Strassenverkehrs-System fehlt.	Der Verkehrsknoten Bahnhofplatz ist in das Verkehrsmanagement Olten eingebunden und wird im Gesamtsystem als zentrales Element verstanden.	–
431	Weiss vom Planungsteam jemand, welche Auswirkungen das neue Bahnhofparking haben wird?	Die Auswirkung des Bahnhofparkings auf den Strassenverkehr ist abhängig von der Anzahl der zur Verfügung stehenden Parkplätze. Die Leistungsfähigkeit wurde mit VISSIM-Simulationen nachgewiesen. Um die Auswirkungen verträglich zu gestalten, wird die heutige Anzahl Parkplätze plafoniert.	–

Eingabe	Bemerkungen	Antwort	Umsetzung
438	Oberirdisches Parking auf dem heutigen Parkfeld?	Die vielfältigen Nutzungsansprüche an den sehr knappen Raum erfordern die Verlegung der aktuellen Parkfelder.	–
441	Weshalb werden nicht alle 108 Park+Ride-Parkplätze in einem zweigeschossigen unterirdischen Parking untergebracht?	Wurde eingehend geprüft und aus Kostengründen verworfen.	–
441	Oberirdisch nur Kunden- und Mobilityparkplätze anbieten.	Die Anordnung der Parkplätze wird in der Projektierungsphase noch optimiert.	In Phase Projektierung
459	Können die Parkflächen, die für die unterschiedlichen Fahrzeugarten vorgesehen sind, flexibel umgeteilt werden?	Die Anordnung der Parkplätze wird in der Projektierungsphase noch optimiert und nach Möglichkeit flexibel gestaltet.	In Phase Projektierung

### B3 TAXI

«Wie beurteilen Sie die vorgeschlagenen Massnahmen im Bereich **Taxi** (Beschreibung der Massnahmen, BGK Erläuterungsbericht Seite 45)?»

Eingabe	Bemerkungen	Antwort	Umsetzung
103, 104, 106, 108, 207, 404, 406, 409, 410, 413, 417, 430, 431, 437, 440	Konflikt mit dem Bahnersatz, ReiseCars, Anlieferung etc. Gibt es für Taxis, Cars, etc. Warteräume in der Nähe?	Das Problem ist bekannt und dem Umstand geschuldet, dass der Platz extrem beschränkt ist. Die gewählte Lösung funktioniert und wurde von allen Projektpartnern unterstützt. In der Projektierungsphase werden Optimierungen geprüft. Die Anlieferung Bahnhof erfolgt nach dem gleichen Prinzip wie heute. Die Anlieferungszeiten werden begrenzt, damit der öffentliche Verkehr auf dem Bahnhofplatz nicht beeinträchtigt wird. Langfristig ist ein Ersatzstandort wünschenswert. Zusätzlich besteht ein Zugang vom Parking im Untergeschoss zum Lift und zum bestehenden Tunnel für Anlieferungen mit kleineren Lieferwagen.	Optimierung Taxiführung: In Phase Projektierung
105, 108, 206, 440, 469	Zu wenig Platz, wo ist Überlauf für wartende Taxis?	Die Platzverhältnisse lassen keine zusätzlichen Taxistellplätze zu. Zusätzliche Taxis warten ausserhalb des Perimeters. Es wird geprüft, ob während einer Einsatzphase des Bahnersatzbusses die Taxiplätze direkt an den Bahnhofplatz (Knoten) verschoben werden können.	In Phase Projektierung
106, 420	Vorgesehene Massnahmen scheinen sinnvoll, klare Beschilderung nötig.	Wird zur Kenntnis genommen.	In Phase Projektierung
109	Auswärtige Taxiunternehmen sorgen für Überbelegung der Taxistände. Lösungsansatz suchen.	Kann nicht im Rahmen von nbo gelöst werden.	–
401, 465	Standplätze erfahren deutliche Verschlechterung (Entfernung); mit Ausbau Hardegg-Unterführung verbessert sich die Situation.	Wird zur Kenntnis genommen.	–
410	Bestehende Taxiplätze erhalten.	Die heutigen Taxistellplätze werden für die Abwicklung Kiss+Ride benötigt. Aufgrund Fahrverhalten Kiss+Ride können diese nicht innerhalb der Buswendeschleife abgewickelt werden.	–
416	Taxistände an (potenzielle) Bushaltestelleninsel verlegen, da dieser Platz für Verkehrsführung gebraucht wird.	Unklare Angabe. Eine Bushaltestelleninsel ist nicht machbar. Eine Verlegung der Taxis an die Bushaltekanten ist betrieblich nicht möglich.	–

Eingabe	Bemerkungen	Antwort	Umsetzung
420	Durchfahrtsmöglichkeit für Taxis hinter den Bushaltestellen überprüfen / weglassen	Wurde geprüft und verworfen.	–
431	Car-Parkplätze fehlen	Auf dem Areal nbo werden keine Car-Parkplätze angeboten.	–
431	Wie ist das Buskonzept auf dem Bahnhofplatz, welcher Bus hält wo?	Für die Anordnung wurden verschiedene Möglichkeiten aufgezeigt, die Festlegung erfolgt zeitnah im Fahrplanverfahren.	Betriebsphase
438	Derzeitige Zweckentfremdung des Postplatzes durch Taxis.	Wird zur Kenntnis genommen.	–
445, 450, 464	Bei Ab- und Aufgängen sind Taxiparkplätze einzuplanen, Standplätze überprüfen.	Wurde geprüft und aus Platzgründen verworfen.	–

## C ÖFFENTLICHER VERKEHR

### C1 BUSVERKEHR

«Wie beurteilen Sie die vorgeschlagenen Massnahmen im Bereich **Busverkehr** (Anordnung Haltestellen | Beschreibung der Massnahmen, BGK Erläuterungsbericht Seite 43)?»

Eingabe	Bemerkungen	Antwort	Umsetzung
102, 103, 104, 105, 106, 108, 207, 210, 216, 401, 404, 406, 407, 409, 410, 413, 416, 417, 424, 438, 440, 444, 445, 446, 447, 460, 465	Haltestellen liegen weit auseinander (n.b. Umsteigezeit, Mobilitätseingeschränkte); der optimalen Beschilderung (Auffindbarkeit) ist grosses Gewicht beizumessen. Alternativen (z. B. Bahnhofseite Anordnung nebeneinander auf Platz) sind zu prüfen. Durch Aufhebung Kurzzeitparkplätze freigewordener Platz für Buskonzept nach Beispiel Bahnhof Aarau nutzen.	Die Organisation der Haltestellen wurde in allen denkbaren Varianten geprüft. Nur die Anordnung der Haltestellen entlang der Kantonsstrasse kann die vielfältigen Anforderungen des Buskonzeptes Olten Gösgen Gäu vollumfänglich erfüllen. Betriebliche Optimierungen zugunsten der Fahrgäste erfolgen in der Projektierungsphase.	Soweit machbar in Projektierung und Betrieb
103, 104, 106, 108, 207, 212, 216, 404, 406, 409, 413, 417, 430, 431, 437	Fehlende Ladestationen oder mindestens Infrastruktur für Elektrobusse.	Die weiteren technologischen Entwicklungen im Bereich alternativer Antriebsformen und entsprechende Praxisnachweise werden in der Projektierungsphase berücksichtigt.	In Phase Projektierung
103, 104	Witterungsschutz für Busreisende stärker gewichten.	Wird zur Kenntnis genommen.	In Phase Projektierung
103, 108	Reserveplätze für zukünftige Buslinien?	Gemäss aktuellem Betriebskonzept ist bei Perron F eine Haltekannte immer frei; diese kann flexibel genutzt werden. Der ganze Perron F mit einer Länge von 50 m ist pro Stunde 4 x 1 Minute von Bussen besetzt, d. h. bei pünktlichem Betrieb während 56 von 60 Minuten unbesetzt. Tendenziell wird eine spätere Angebotsverdichtung zu weniger Standzeit der Busse am Bahnhof und damit zu einer Entlastung des Bushofs führen. Grundsätzlich besteht genügend Spielraum, so dass mit geschickter Planung und entsprechend gestalteten Fahrplänen auch die beiden neuen Linien nach Schönengrund oder Olten Südwest auch noch auf der geplanten Infrastruktur platziert werden können. Auch längerfristig genügen 12 Haltekannten für Gelenkbusse.	–
103, 412	Nutzerfreundlicheres Konzept gefordert, Beispiel Brugg Süd,	Die Anordnung der Haltestellen wurde in allen denkbaren Varianten	–

Eingabe	Bemerkungen	Antwort	Umsetzung
	Platzierung der Lifanlage auf Westseite prüfen.	geprüft. Nur die Anordnung der Haltestellen entlang der Kantonsstrasse kann die vielfältigen Anforderungen des Buskonzeptes Olten Gösigen Gäu vollumfänglich erfüllen.	
201, 419	Anzahl und Anordnung Haltestellen/-kanten i.O., behindertengerecht; Verkehrsführung während Bauphase, Fernbusse und Kabelkanäle beachten.	Wird zur Kenntnis genommen.	Nach Zeitplan nbo
205, 416	Oberirdische Querungsstelle zwischen zwei östlichen Bushaltestellen nötig.	Eine oberirdische Querung ist via Fussgängerstreifen Bahnhofplatz möglich.	–
206	Fahrspuren ÖV und MIV zu schmal (Mitbenutzung Velos und LKWs).	Die Spurbreiten entsprechen den Anforderungen der jeweiligen VSS-Normen. Der zwischen Aare und Bahnhof zur Verfügung stehende Platz lässt keine grosszügigeren Spurbreiten zu.	–
210, 414	Busbahnhof über den Gleisen östlich bestehender Bahnhofhalle prüfen.	Wird aus Platz- und Kostengründen nicht weiterverfolgt.	–
216	Fehlende Haltestellen für Bahnersatzbusse	Bahnersatzkanten für den geplanten und ungeplanten Einsatz von Bahnersatzbussen sind vorgesehen. Im Hinblick auf den Konflikt mit Taxis werden Anpassungen geprüft. Es wird geprüft, ob während einer Einsatzphase des Bahnersatzbusses die Taxiplätze direkt an den Bahnhofplatz (Knoten) verschoben werden können.	–
407	Keine verkehrsfreie, niveaugleiche Verbindung zwischen den Haltestellen möglich.	Das ist richtig. Die Anordnung der Haltestellen wurde in allen denkbaren Varianten geprüft. Nur die Anordnung der Haltestellen entlang der Kantonsstrasse kann die vielfältigen Anforderungen des Buskonzeptes Olten Gösigen Gäu vollumfänglich erfüllen.	–



Eingabe	Bemerkungen	Antwort	Umsetzung
410, 469	Busspur Bahnhofsquai prüfen; Separate Busspuren fehlen, damit ÖV zirkulieren kann.	Wurde geprüft und aus Platzgründen verworfen.	–
418	Abgang von Bushaltestelle in die Unterführung optimieren (bezüglich heutigem Halt der Linien 503/509).	Verbindungen zu den Personenunterführungen werden durch das Projekt verbessert.	Nach Zeitplan nbo
425	ÖV-Betrieb in die Nachbargemeinden verbessern.	Nicht Gegenstand des Projekts nbo.	–
418, 436	Staubildung: Werden die Busausfahrten mittels Lichtsignalen gesteuert?	Ist vorgesehen.	–
438	Unterirdischen Busbahnhof prüfen.	Aus Platzgründen nicht machbar, nicht finanzierbar, betrieblich unzweckmässig.	–
440, 455, 467	Fehlende Haltestellen für Reisecars und Fernbusse.	Für Reisecars und Fernbusse müssen Lösungen im Detailkonzept in Absprache mit der BOGG festgelegt werden. Reisecars und Fernbusse dürfen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs nicht benutzen, weil sie unpünktlich sind oder keine fixen Reisezeiten kennen und deshalb den öffentlichen Verkehr beeinträchtigen könnten. Auch dürfen Reisecars und Fernbusse die Manövriertflächen der Busse nicht behindern.	In Phase Projektierung
455	Ein fixer Busparkplatz während der Bauarbeiten wäre sinnvoll und kundenfreundlich.	Die Anordnung der Bushaltekanten, Taxis und K+R-Parkplätze während den Bauphasen wird in der Projektierungsphase konkretisiert.	In Phase Projektierung

## D FUSS- UND VELOVERKEHR

### D1 FUSSVERKEHR

«Wie beurteilen Sie die vorgeschlagenen Massnahmen im Bereich **Fussverkehr** (Aaresteg, Verlängerung Personenunterführung Hardegg, Fussgängerunterführung auf dem Niveau Bahnhofplatz | Beschreibung der Massnahmen, BGK Erläuterungsbericht Seite 39)?»

Eingabe	Bemerkungen	Antwort	Umsetzung
101, 102, 212, 401, 407, 424, 425, 437, 445, 467	Engpass Fussverkehr innerhalb Unterführung; Verbreiterung beider Unterführungen nötig.	Die Anpassung der Publikumsanlagen Bahnhof SBB ist ein Nachbarprojekt zu nbo. Absicht ist es, in einem ersten Ausbauschnitt die Personenunterführung Hardegg deutlich zu verbreitern. Die Umsetzung steht noch unter dem Vorbehalt der Ausfinanzierung welche derzeit mit dem BAV geklärt wird.	–
102, 212	Aaresteg als vorbereitende Anbindung an Parkhaus Klosterplatz, Fussgängerstreifen auf Strassenebene zugunsten Verkehrsfluss aufheben.	Der Aaresteg dient der besseren Vernetzung für den Fuss- und Veloverkehr zwischen der linken und rechten Aarseite. Die Fussgängerstreifen auf der Stadtebene können nicht aufgehoben werden, sie dienen als Verbindung zwischen den Bushaltestellen.	–
103, 105, 106, 108, 109, 205, 208, 209, 215, 411, 433, 437, 440, 442, 444, 445, 446, 451, 452, 458, 459, 464, 465, 466	Bedenken zur Sicherheit von Fussgängern / Velofahrern (gemischt) auf neuem Steg; Fuss- und Veloverkehr voneinander trennen, breiteren Steg realisieren.	Die von verschiedener Seite geäusserten Bedenken zur Breite des Stegs haben die Projektverantwortlichen dazu bewogen, die Situation neu zu beurteilen. Gestützt darauf wird die lichte Breite von 4,5 m auf 5,5 m erhöht. Damit wird ermöglicht, dass der Fuss- und Veloverkehr getrennt geführt werden können.	Gemäss Zeitplan nbo
103, 108, 207, 431	Zu lange Wege, kurze Umsteigewege für gehbehinderte Personen wichtig.	Wo immer möglich, wurden die Umsteigewege optimiert. Das Konzept wurde diesbezüglich nochmals überprüft und als schlüssig bestätigt.	–
104, 106, 404, 406, 409, 413, 416, 417, 437, 445, 468	Zu lange Wege, kurze Umsteigewege sind für gehbehinderte Personen wichtig. Bessere Lösung Lift zwischen Martin-Disteli-Unterführung und Bahnhofsbrücke wünschenswert. Einzelne auch: Nebst Liften sind noch Rolltreppen einzuplanen.	Keine ideale Situation ergibt sich für die südwestliche Bushaltestelle, wo mobilitätseingeschränkte Personen, die den Lift benutzen, einen um 40m längeren Weg als heute zurücklegen müssen. Dieser Umstand wird durch den Platzmangel am Brückenkopf hervorgerufen. Rolltreppen können aufgrund des begrenzten Platzes keine angeboten werden.	–
103	Fussgängerstreifen auf Kantonsstrasse zwingend.	Ist vorgesehen.	–

Eingabe	Bemerkungen	Antwort	Umsetzung
104	Mischverkehr auf Bahnhofplatz übersichtlich und strukturiert organisieren (Möblierung, Bepflanzung).	Wird zur Kenntnis genommen.	Weiterbearbeitung in Phase Projektierung
106, 207, 404, 406, 409, 413, 416, 419, 437	Fussgängerfreundlichkeit wird stark zunehmen, sehr erfreulich!	Wird zur Kenntnis genommen.	–
106, 410, 433, 435, 458, 462	Verlängerung Hardegg-Unterführung ist notwendig.	Die Verlängerung Hardegg ist unbestrittener Projektbestandteil nbo.	Nach Zeitplan
108, 216, 412, 428, 438	Fehlende (aareseitige) Verbindung der Unterführungen.	Mit nbo werden die Unterführungen uferseitig verbunden.	–
206	Konsequente Entflechtung durch Verzicht auf 2 Fussgängerstreifen und LSA Bahnhof Richtung Aare.	Wurde geprüft und aus Gründen der Erreichbarkeit, namentlich für die Bus-Umsteigebeziehungen, verworfen.	–
407, 415, 433, 448, 460, 462	Aaresteg unnötig / zu teuer / zerschneidet Aare-Freiraum; stattdessen Verbreiterung der Bahnbrücke.	Die Vorteile des Aarestegs überwiegen deutlich, der Aaresteg wird weiterverfolgt.	–
407	Verbindung zwischen den Unterführungen aareseitig zu schmal.	Wird zur Kenntnis genommen.	–
410	Aaresteg-Verbindung mittelfristig bis Gleis 1 verlängern.	Der Aaresteg wird mit der Unterführung Martin-Disteli «abgenommen» und weitergeführt. Eine direkte Verlängerung des Stegs bis zu den Perrons ist technisch nicht möglich.	–
411	Dank Aaresteg Velospur Aarebücke Richtung Bahnhof aufheben für reinen Fussverkehr auf Trottoir Aarebrücke.	Die Spurführung auf dem südlichen Trottoir kann diskutiert werden.	Betriebsphase
414	Vorschlag Aaresteg unter Aarebrücke verlegen und oben Trottoirs etc. aufheben	Wird aus gestalterischen und verkehrlichen Gründen nicht weiterverfolgt.	–
420	Dritte Gleisquerung schaffen.	In den Langfristperspektiven für den Ausbau des Bahnhofes Olten sichern sich die SBB die Möglichkeit einer dritten Gleisquerung im Norden des Bahnhofes.	Evtl. späterer Ausbauschritt
420	Fussverkehrsverbindungen auch am Amthausquai und Ländiweg weiter entwickeln.	Nicht Bestandteil nbo. Für die Attraktivierung Ländiweg wurde ein Vorprojekt erarbeitet.	–

Eingabe	Bemerkungen	Antwort	Umsetzung
422	Strassenübergang problematisch. Fussgänger/Velofahrer sollten prioritär behandelt werden.	Planung ist auf ein Systemoptimum ausgelegt.	–
424	Wenn keine Verbreiterung der Unterführungen erfolgt, ist die Fussgängerlenkung zentral.	Wird zur Kenntnis genommen.	–
440	Keine Verlängerung der Hardegg-Unterführung, da dort eine unkontrollierte Zone entstehen würde.	Die neue Uferzone Hardegg soll ein belebter, attraktiver Platz am Wasser werden. Das Projekt wird entsprechend geschärft.	Nach Zeitplan nbo
442	Vorbehalt Steg für Fussverkehr.	Der Aaresteg führt direkt zur neuen Velostation. Das ist eine wesentliche Angebotssteigerung für den Radverkehr. Aufgrund zahlreicher Voten wird der Aaresteg von 4.50 m auf 5.50 m verbreitert. Dies erlaubt eine getrennte Spurführung des Fuss- und Radverkehrs.	–
443, 412	Wegverbindung zur Eggerallee unbedingt realisieren.	Separates Projekt.	In Etappen
460	Ausbau der Bahnbrücke um zwei darunterliegende Ebenen, um Fussgänger und Velofahrer umzulagern, wodurch Trottoir auf der Brücke aufgehoben werden kann.	Gewässerrechtlich und technisch nicht machbar, wird nicht weiterverfolgt.	–

## D2 VELOVERKEHR

«Wie beurteilen Sie die vorgeschlagenen Massnahmen im Bereich **Veloverkehr** (Aaresteg, Veloführung generell, Velostation | Beschreibung der Massnahmen, BGK Erläuterungsbericht Seite 42)?»

Eingabe	Bemerkungen	Antwort	Umsetzung
101, 106, 207, 404, 406, 416, 417, 419, 420, 421, 424, 437	Neue Langsamverkehrs-Verbindungsbrücke wird ausdrücklich unterstützt.	Wird zur Kenntnis genommen.	–
101	Öffnung des nördlichen Trottoirs auf der Bahnhofsbrücke für den Radverkehr, Velorampe zur Hardegg-Unterführung mit Anschluss an eine zweite Velostation im Bereich Hardegg.	Interessante Idee für späteren Ausbauschnitt.	Späterer Ausbauschnitt ausserhalb nbo
101	Ab sofort und während Bauzeit: Provisorische Velo-Parkierungsmöglichkeiten gefordert.	Provisorischer Ausbau geplant, Projekt in Arbeit.	Berücksichtigung
102, 104, 106, 401, 411, 212, 420, 431	Bessere Entflechtung, unter anderem z. B. vom Fussverkehr getrennte Führung des Veloverkehrs durch die Martin-Disteli-Unterführung oder durch den alten Posttunnel. Ungenügend komfortable Unterquerung des Bahnhofs (Gleisquerung); fehlende Durchlässigkeit des Projekts Richtung Ländiweg und Eggeralle bzw. zur Tannwaldstrasse, Verbindung zwischen beiden Velo-Parkings prüfen.	Aufgrund der Platzverhältnisse in der Martin-Disteli-Unterführung müssen Velofahrende absteigen. Eine getrennte Führung ist bei Ausbau der Martin-Disteli-Unterführung später machbar. Zum Posttunnel siehe Ausführungen auf Seite 17. Eine Verbindung zwischen beiden Velostationen ist nicht nötig. Die Anpassung der Publikumsanlagen im Bahnhof SBB sind Nachbarprojekte zu nbo. Absicht ist es, in einem ersten Schritt die Unterführung Hardegg deutlich zu verbreitern. Die Umsetzung steht noch unter dem Vorbehalt der Ausfinanzierung welche derzeit mit dem BAV geklärt wird. Ländiweg und RCO sind separate Projekte, die für den Langsamverkehr Verbesserungen bringen.	–
103, 104, 106, 108, 109, 207, 404, 406, 409, 411, 413, 416, 417, 424, 430, 437, 438, 440, 458	Kapazität Veloparking zu knapp. Platzreserven für Ausbau gewährleisten.	Die Kapazität von 1250 Stellplätzen wird als angemessen beurteilt. Spätere Ausbauten sind durch eine nördliche Erweiterung der Velostation Ost, insb. beim Bau der dritten Gleisquerung, und unter dem Bahnhofplatz zwischen den PUs Martin-Disteli und Hardegg möglich.	–

Eingabe	Bemerkungen	Antwort	Umsetzung
103	Ländiweg soll als reiner Fussgängerbereich mit grosser Aufenthaltsqualität dienen und nicht als Veloweg missbraucht werden.	Der Fussverkehr und die Aufenthaltsqualität haben Priorität, der langsame Veloverkehr kann verträglich gestaltet werden.	–
103	Ausfahrt Veloparking nicht auf Ländiweg, alle Ausfahrten ohne Ampeln.	Die Hauptzufahrt erfolgt vom Aaresteg zur Velostation und führt somit nicht über den Ländiweg.	–
103	Wie wird die Velospur entlang Hauptstrasse verlaufen? Velorouten nicht durch Buswarteräume führen.	Auf der Kantonsstrasse werden Radstreifen in alle Fahrrichtungen etabliert. Velorouten werden nicht durch Warteräume geführt.	–
104, 212, 418, 421, 423, 437, 440, 451	Fehlender Zugang von der Gösgerstrasse und dem Bahnhofquai in die Velostation, Rampe auf Kantonsstrasse. Fehlende Velorampe von und zur Aarburgstrasse, neue Velostation ist nur über Aaresteg zugänglich.	Es werden alle notwendigen Zufahrtswege und -beziehungen und in der Regel auch Alternativrouten angeboten, sowohl bahnhofseitig, strassenseitig wie auch uferseitig.	–
104, 450, 459	Es soll weiterhin eine separate Velospur über die Bahnhofbrücke bis zum Postplatz geben, nötiger Platz durch Verschmälerung des Bahnhofplatzes, Verschiebung der Baumreihe.	Mittelfristig soll der Velo-Freizeitverkehr über den Ländiweg verkehren können. Für den Alltagsverkehr sind auf der Kantonsstrasse allseitige Radstreifen geplant.	–
104, 106	Zeitnahe Umsetzung Wegverbindung Eggerallee.	Separates Projekt.	In Etappen
104, 437	Treppen mit Veloschienen ergänzen.	Veloschienen sind bei starker Frequentierung ein Stolperrisiko und werden nicht umgesetzt.	–
105, 205, 423	Aaresteg ist zu schmal.	Die von verschiedener Seite geäusserten Bedenken zur Breite des Stegs haben die Projektverantwortlichen dazu bewogen, die Situation neu zu beurteilen. Gestützt darauf wird der Steg von 4,5 m auf 5,5 m verbreitert. Damit wird ermöglicht, dass der Fuss- und Veloverkehr getrennt geführt werden können.	Berücksichtigung
107	Einfahrt Velogarage in Verlängerung Aaresteg, zu viele Hindernisse, Konflikte mit Fussgängerverkehr.	Der Vorschlag wurde durch Erweiterung der Velostation unter dem Bahnhofquai geprüft. Damit könnten neben direkter Zufahrt auch zusätzliche Veloabstellplätze geschaffen werden. Die Option wurde aus statischen Gründen verworfen, weil die Unterbauung der Strasse mit den Verankerungen des Aarestegs in Konflikt ist.	–



Eingabe	Bemerkungen	Antwort	Umsetzung
107	Velostreifen kreuzt Einfahrt Bahnhofparking, problematisch.	Wird zur Kenntnis genommen.	–
107, 435	Veloverkehrswege nicht nur optisch sondern auch physisch abgrenzen; Velostrassen, die merklich vom motorisierten Individualverkehr getrennt sind.	Eine komplette Entkoppelung der Verkehrsteilnehmenden ist nicht realistisch. Die Breite der Velospuren entspricht den VSS-Normen. Weitere Projekte (RCO, Ländiweg) werden die Situation verbessern helfen.	–
108	Velo-Zugang zu Perrons ist nicht klar (Velo im Zug).	Es ist bewusst eine Trennung zwischen Perronbereich und Umgebungsbereich vorgesehen. Der Perron ist kein Velofahrbereich aber kann mit «Velo schiebend» erreicht werden.	–
108, 421	Konfliktfreie Zugänge aus Richtung Gösger-/Aarburgstrasse schaffen.	Wird zur Kenntnis genommen. Mit den Projekten «Baustein RCO» und «Attraktivierung Ländiweg» werden direkte uferseitige Zufahrten zur Velostation geschaffen. Auf der Stadtebene sind zudem eine Zufahrt auf den Bahnhofplatz via Boulevard ABN und via Bahnhofstrasse möglich, mit zentral gelegener Velorampe beim Zugang Martin-Disteli.	–
108	Veloverkehrsbeziehungen (z .B. Querungen, Vortritt) in Unterlagen nicht genügend ersichtlich.	Wird zur Kenntnis genommen. Verfeinerung in der Projektierungsphase.	In Phase Projektierung
109	Problem «Entsorgungsparking» bei Velos ungelöst.	Die Bekämpfung des Entsorgungsparkings wird im Betriebskonzept gelöst.	Betriebsphase
205	Fussgängerstreifen Gösgerstrasse zwischen Haltekanten Busse nötig.	Wurde geprüft und verworfen.	–
205	Kreisel mit Bypass Bus und Velo möglich? Entlastung durch Reduktion auf 1 Spur pro Richtung.	Die Kreiselösung wurde geprüft und aus Kapazitätsgründen verworfen.	–
205	Zeitnahe Umsetzung Anschlussprojekt Uferweg entlang Gösgerstrasse.	Separates Projekt.	In Etappen
206	Massnahmen für Veloverkehr sind überdimensioniert; auf Bahnhofplatz auf Veloverkehr verzichten.	Die Massnahmen im Bereich Veloverkehr entsprechen den Minimalanforderungen und VSS-Normen. Auf dem Bahnhofplatz ist lediglich Schrittempo erlaubt, gegenseitige Rücksichtnahme wird eingefordert.	–
303	Der RCO beantragt, dass ein auf die definitive Lösungsvariante für den	Separates Projekt, Baustein RCO (in Bearbeitung).	Zeitgleich mit nbo möglich

Eingabe	Bemerkungen	Antwort	Umsetzung
	Langsamverkehr zugeschnittener Massnahmenplan zur Erhaltung der Substanz des Vereinshauses aufgezeigt wird. Die entsprechende Investition respektive Kostenfolge ist vom Projekt zu tragen.		
401	Veloverkehr auf dem Ländiweg verhindern.	Der Ländiweg soll primär für den Aufenthalt aufgewertet werden, das Velo soll aber im Schrittempo zugelassen werden. Die Diskussion wird im Projekt «Attraktivierung Ländiweg» geführt.	–
403	Aaresteg optisch super, aber Kosten-Nutzen-Verhältnis scheint ungünstig.	Wird zur Kenntnis genommen.	–
403, 442	Veloverkehr über Bahnhofsbrücke statt über den Steg führen.	Der Steg trägt zur Entlastung der Bahnhofbrücke bei und bindet die linke Aareseite besser an den Bahnhof an.	–
410	Kritische Einfädelung Veloverkehr an Bahnhofquai.	Für ungeübte Velofahrende (Freizeitverkehr) soll der Ländiweg attraktiviert werden.	Aufwertung Aareufer in Etappen
412	Keine Fussgängerquerung zur Aarebrücke erstellen.	Wird zur Kenntnis genommen. Die Querungen des Bahnhofknotens sind auch für die Umsteigebeziehungen zwischen den Bushaltekanten nötig.	–
418	Im Veloparking unbedingt Kurzzeitparkplätze vorsehen.	Wird zur Kenntnis genommen. Detailkonzept folgt.	–
425	Wurde die Zusage der SBB am Bau der Velostation Bahnhofplatz in den Projektkosten bereits berücksichtigt?	Ja, dies wurde berücksichtigt.	–
426	Werden weiterhin kostenlose unbewachte Velo-Abstellplätze zur Verfügung stehen?	Wird geprüft.	–
431	Wo parkieren E-Bikes, Kinderanhänger, Trotinetts, Vespas und ähnliche Motorräder?	E-Bikes, Kinderanhänger und Trotinetts in der Velo-Station, Vespas und Motorräder in der Tiefgarage (P+R).	–
439	Wo sind die Veloparkplätze auf der linken Aareseite?	Ausserhalb Projektperimeter.	–
441	Wie breit ist der Velostreifen Postplatz-Gösgerstrasse?	Velostreifen sind mind. 1,5 m breit.	–
441	Wo sind die Zugänge zur neuen Velostation?	Auf der Stadtebene beim Zugang Martin-Disteli und aareseitig beim Brückenkopf Aaresteg und zur Martin-Disteli-Unterführung.	–

Eingabe	Bemerkungen	Antwort	Umsetzung
441	Wird die bestehende Velostation Tannwaldstrasse auf 1200 Abstellplätze erweitert?	Ausserhalb Projektperimeter. Die Velostation Ost kann bei Bedarf später erweitert werden, bspw. beim Bau der dritten Gleisquerung.	–
446	Veloverleih einführen.	Besteht schon heute.	–
447	Aaresteg auf Niveau Aareterrasse führen, gleichzeitig tieferer Anschluss am Amtshausquai, Positionierung zur Bahnhofsbrücke überprüfen.	Wurde geprüft und aus Sicherheitsgründen verworfen.	–
448	Aaresteg ist unnötig	Wird zur Kenntnis genommen.	–
450	Kann die Velostation per Lift verlassen werden?	Das ist machbar.	Detailprojekt

## E WEITERES

Eingabe	Bemerkungen	Antwort	Umsetzung
301	Auf Baufeld 1 ist die Realisierung einer vorschriftsgemässen Schutzraumanlage nicht möglich. Besteht die Möglichkeit, das Parking nbo als Schutzraum für Baufeld 1 und für weitere Baufelder auszulegen?	Die Schutzraumanforderungen von Privatliegenschaften sind keine öffentliche Aufgabe. Bei Bedarf kann die Bauherrschaft prüfen, ob die Schutzräume zu eigenen Lasten im Perimeter nbo erstellt werden können.	–
301, 302	Anschlussbereiche zwischen ABN und nbo bestmöglich lösen, Konflikte zwischen Bushof und Erschliessung P+R mit Boulevard meiden, frühzeitige Abstimmung der Umgebungsgestaltung für Zwischenphasen wie auch für den Endzustand, Sicherheit und Attraktivität des Boulevards in allen Bauphasen ABN und nbo gewährleisten.	Baufeldübergreifende Umgebungsplanung, Koordination ABN/nbo im EG sowie UG und Bauphasenplanungen ABN sind in Arbeit.	Laufend
302	Erschliessung Tiefgarage von Baufeld 2 während Bauphasen nbo gewährleisten, unberechtigtes Parken verhindern, Nutzungs- und Verwaltungsordnung erstellen, Störungen Klinikbetrieb während Bauphasen verhindern.	Wird zur Kenntnis genommen.	Bauphase nbo
101, 105, 108, 207, 208, 404, 406, 407, 409, 413, 417, 420, 437	Nutzung alter Post-Tunnel: Chance für schnelle Velo-Verbindung nutzen, Durchstich Aare – Bahnhof – Tannwaldstrasse inkl. alter Posttunnel für bessere Verbindung der Stadtseiten.	Der Posttunnel ist im Eigentum der SBB und dient der Bahnhoflogistik. Eine Durchbindung vom Aaresteg bis zur Tannwaldstrasse ist technisch machbar. Die geometrischen Mindestanforderungen an eine Velounterführung können aber nicht erreicht werden, die Eignung ist zu verneinen. Alternativ kann eine Radquerung im Zeitpunkt der Erweiterung der Martin-Disteli-Unterführung vorgesehen werden. Detailausführungen siehe Seite 17.	Späterer Ausbauschnitt
101	Messbare Ziele fehlen.	In Kapitel 2 des Erläuterungsberichts des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes sind die funktionalen Nutzungsanforderungen definiert.	–
101	Postplatz: Entlastung durch Verkehrsführung via Bahnhofstrasse prüfen.	Wird aus Sicherheitsgründen nicht weiterverfolgt.	–
102, 108, 204, 206, 212	Entflechtung: Konsequente Entflechtung der Verkehrsträger wird vermisst.	Weitergehende Entflechtung wird aus städtebaulichen und Kostengründen nicht weiterverfolgt.	–

Eingabe	Bemerkungen	Antwort	Umsetzung
102, 109, 210, 212, 401, 465	Aufstockung / Ersatz / Umbau Bahnhofgebäude soll nicht tabu sein; Verlagerung des Bahnhofsgebäudes keine Zukunftsoption? Überbauung Platz vor Gleis 1?	Ist nicht Bestandteil des Projekts, Potenzial abhängig von Ausbauschritten der SBB Infrastruktur. Eine Überbauung des Bahnhofplatzes ist verkehrlich und städtebaulich nicht sinnvoll.	–
102, 212	Visionärere, mutigere Betrachtung des Projekts wird vermisst.	Wird zur Kenntnis genommen. Das Projekt ist an den räumlichen, technischen und finanziellen Möglichkeiten austariert.	–
102, 212	Frühere Gelegenheit zur politischen Mitwirkung wird vermisst.	Wird zur Kenntnis genommen.	–
102, 212, 206	Verkehrsfluss MIV: Verbesserung auch für den MIV fehlt (Vorschlag: Fussgängerstreifen entfernen, Verbreiterung Fahrbahn, mehr Parkplätze, mehr P+R).	Die Fussgängerstreifen haben eine wichtige Funktion für die Umsteigebeziehung zwischen den Bussen. Die Spurbreiten sind normgerecht.	–
103, 107, 108, 207, 208, 215	Aaresteg: Breitere Ausführung prüfen (für Entflechtung); andere Bauweise möglich, Zweitmeinungen eingeholt? Falls Aaresteg nicht breiter möglich ist, Vorrang für Velofahrer prüfen.	Die von verschiedener Seite geäusserten Bedenken zur Breite des Stegs haben die Projektverantwortlichen dazu bewogen, den Steg von 4,5 m auf 5,5 m zu verbreitern. Dies ermöglicht eine getrennte Fuss- und Veloführung.	Berücksichtigung
103, 108, 206, 412	Finanzierung: 90 Mio. Franken: Projekt wesentlich zu teuer; Projektrisiko, Verzicht auf nicht direkt notwendige Elemente prüfen	Mehrere Kostenoptimierungs- und Kostenteilerverhandlungen führten zum vorliegenden Projekt.	–
103, 105, 202, 212	Begrünung und Hitzeschutz: Mehr Bäume für Beschattung, durchlässige Oberflächen gegen Trockenstress bei Bäumen, Begrünte Dachflächen.	Das Anliegen wird soweit möglich berücksichtigt. Die technischen und räumlichen Möglichkeiten sind beschränkt.	In Phase Projektierung
103, 108	Funktion Bahnhofplatz: mehr zugunsten LV/ÖV gestalten und «Aufenthaltsqualität» zur Aare hin verschieben.	Die Auffassung wird geteilt: Hoher Stellenwert der Aufenthaltsqualität im Uferbereich, hoher Stellenwert der Verkehrsfunktionen auf der Stadt-Ebene.	Allfällig weitere Optimierungen in Projektierung
107, 201, 204, 209	Barrierefreiheit: In sämtlichen Unterführungen bzw. für das gesamte Vorhaben gefordert; Fehler in den Unterlagen korrigieren (Revisionsplan für erneute Stellungnahme).	Wird bilateral mit Procap sichergestellt.	In Phase Projektierung
107, 109, 411, 420, 425	Kapazitäten Bahnhof: Verbesserung innerhalb des Bahnhofs bzw. keine Verschlechterung der bestehenden Kapazitäten, insbesondere Verbreiterung der Personenunterführungen (bereits zum heutigen Zeitpunkt) sind vonnöten.	Die Anpassung der Publikumsanlagen Bahnhof SBB ist ein Nachbarprojekt zu nbo. Absicht ist es, in einem ersten Ausbauschritt die Personenunterführung Hardegg deutlich zu verbreitern. Die Umsetzung steht noch unter dem Vorbehalt der	Späterer Ausbauschritt

Eingabe	Bemerkungen	Antwort	Umsetzung
		Ausfinanzierung, welche derzeit mit dem BAV geklärt wird.	
107	Besitzverhältnisse der betroffenen Infrastruktur einfacher strukturieren.	Es werden Arrondierungen und Mutationen nach dem Nutzerprinzip vorgesehen.	Gegenstand der Umsetzung
107	Areal Ruderclub und sämtliche anderen indirekt / direkt betroffenen Projekte vor Abstimmung regeln; Transparenz.	Angrenzende Projekte sind in Arbeit und werden mit nbo koordiniert.	–
107, 206	P+R: zu klein dimensioniert respektive Lage im Stadtzentrum wird generell in Frage gestellt, evtl. an Peripherie auslagern.	Dass am Bahnhof Olten aufgrund der Verkehrsgunst P+R-Plätze angeboten werden sollen, ist unbestritten. Das heutige Angebot soll jedoch aus verkehrsplanerischer Sicht nicht erhöht resp. höchstens beibehalten werden.	Nach Zeitplan nbo
108	Queren für Velos: Gefahrloses und Queren der MIV-Fahrspuren mit Vortritt ermöglichen.	Auf Stadtebene ist eine Querung via Velofurt bei den Fussgängerstreifen möglich.	Nach Zeitplan nbo
108	Fussweg Richtung Eggerallee auf Niveau des Bootshauses entlang der Aare sicherstellen.	Separates Projekt, Baustein RCO (in Bearbeitung).	Umsetzung zeitgleich mit nbo möglich
108	Aussagen zu späteren Erweiterungsmöglichkeiten, zu Skalierungen und Varianten fehlen.	Der technische Bericht ist fachgerecht und vollständig. Möglichkeiten zur Erweiterung sind z. B. auf S. 14 Erläuterungsbericht BGK aufgeführt und werden bei Bedarf weiter geprüft.	–
109	nbo wird begrüsst als echte praktische Verbesserung und städtebauliche Aufwertung.	Wird zur Kenntnis genommen.	–
201, 204, 214, 467	Fernbusse, Reisebussen etc.: Lösung mit 12 Haltepunkten i.O., aber für Fernbusse, Reisebussen etc. ungenügend. Lösung ausserhalb des Haltestellenbereichs für ÖV-Busse nötig. Vorschlag Reisebussen auf die temporären P+R-Parkplätze auszulagern.	Für Reisebussen und Fernbusse müssen Lösungen im Detailkonzept in Absprache mit der BOGG festgelegt werden. Reisebussen und Fernbusse dürfen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs nicht benutzen, weil sie unpünktlich sind oder keine fixen Reisezeiten kennen und deshalb den öffentlichen Verkehr beeinträchtigen könnten. Auch dürfen Reisebussen und Fernbusse die Manövrierflächen der Busse nicht behindern.	–



Eingabe	Bemerkungen	Antwort	Umsetzung
201	Kabelkanäle genügend gross planen für zukünftige Anforderungen dimensionieren.	Wird geprüft.	In Phase Projektierung
201	Bauphase: Oberirdische provisorische Parkplätze während Bauphase kritisch für Linienbusbetrieb; Einbezug BOGG und AVT.	Wird geprüft.	In Phase Projektierung
202	Biodiversität: Einheimische, trockenheitsverträgliche Bäume und Bepflanzungen, Grünflächen ökologisch sinnvoll bepflanzen.	Wird geprüft.	In Phase Projektierung
202, 402	Lichtverschmutzung aktiv auf ein Minimum beschränken (positives Beispiel: Olten Südwest).	Wird geprüft.	In Phase Projektierung
203	Haltekannten: Strassengebundener ÖV braucht in Zukunft mehr Platz, Ladeinfrastruktur für E-Busse nicht genügend nicht zukunftsorientiert; Vorschlag für Anordnung der Haltekannten integriert in Gebäude auf Stelzen über Gleis 1 und Vorplatz, Platz für SBB-Gleise 5 und 6.	Einbau Ladeinfrastruktur wird geprüft.	In Phase Projektierung
204, 207	Gösgerstrasse: Ausfahrt Haltekannte Nord auf Gösgerstrasse mit LSA regeln. Konflikt K+R mit Veloverkehr befürchtet.	Eine Regelung der Ausfahrt Bushaltekannte Nord mittels Lichtsignal ist vorgesehen. Im Bereich K+R sind gewisse Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern möglich. Hier ist eine Begegnungszone signalisiert, «rollende» Verkehrsteilnehmer müssen ihr Tempo entsprechend anpassen.	Nach Zeitplan nbo
204, 212	Taxi und Bahnersatz: Doppelnutzung nicht sinnvoll.	Die Platzverhältnisse lassen keine zusätzlichen Taxistellplätze zu. Es wird geprüft, ob während einer Einsatzphase des Bahnersatzbusses die Taxiplätze direkt an den Bahnhofplatz (Knoten) verschoben werden können.	In Phase Projektierung
204, 208	Während Bauphase: stabiler Busbetrieb (kein einspuriger Betrieb Gösgerstrasse, kein K+R in Bauphasen 2.2-3.2, etc.), behindertengerechte Zugänge, Witterungsschutz, etc.. Während Bauphase 2.1: neue Velostation offen und erreichbar.	Wird geprüft.	In Phase Projektierung
204	Zukunftsorientiert: In Zukunft viele Fahrgäste, u. a. auch viele ortsunkundige und ältere, die auf kompakte Anordnung, genügend Haltekannten und guten Verkehrsfluss angewiesen sind. Haltekannten dem Betrieb entsprechend	Ist vorgesehen, E-Ladestationen werden geprüft.	Nach Zeitplan nbo

Eingabe	Bemerkungen	Antwort	Umsetzung
	ausgestalten (Kantenhöhe, Wetter-schutz, Fahrgastinfo, Ladestationen E-Busse).		
204	Wendeschlaufe: Erschliessung temporäre PP und Anlieferung nicht über Wendeschlaufe der Busse; generelles Halteverbot in Wendeschlaufe der Busse.	Die temporären Parkplätze können nicht anders erschlossen werden. Die Ein- und Ausfahrt werden mit einer Schranken- und Lichtsignalanlage geregelt.	–
204	Spezialfahrzeuge: Parkplatz für Betriebs- und Interventionsfahrzeug sowie für Blaulichtorganisationen nötig.	Zwischen den beiden nordwestlichen Doppelhaltestellen ist Platz für ein Betriebs- und Interventionsfahrzeug. Blaulichtorganisationen können in Notfällen direkt auf dem Bahnhofplatz halten. Für Kurzaufenthalte bleiben die K+R-Haltebuch und die Parkplätze im unterirdischen Parking.	Nach Zeitplan nbo
204	Wendemöglichkeit Linie 501 auf Bahnhofplatz gewährleisten.	Die Wendemöglichkeit muss zwingend berücksichtigt werden, um den Betrieb in Randstunden zu gewährleisten.	In Phase Projektierung
204	Swisscom-Gasse: Auf Linksabbiegemöglichkeit in Swisscom-Gasse verzichten, stattdessen durchgehende Busspur Handelshof-Kreuzung-Bahnhof-Postplatz (Anpassung Stützmauer parallel Bahnhofsquai).	Wurde geprüft und aus verkehrlichen Gründen verworfen.	–
204	Zusätzliche den Busbetrieb behindernde oberirdische Querungen hinterfragen.	Wird zur Kenntnis genommen.	–
204	Signaletik: Frühzeitig mit SBB absprechen.	Wird aufgenommen.	In Phase Projektierung
206	Mobility: 12 Mobility-PP erscheinen übertrieben	Wird zur Kenntnis genommen.	–
207, 208, 215, 404, 406, 409, 413, 416, 417, 437	Velo-Verkehr: Weiterverbindung über die Eggerallee realisieren, Weiterverbindung zum Postplatz verbessern.	Separate Projekte «Baustein RCO» und «Attraktivierung Ländiweg» (in Bearbeitung).	In Etappen abgestimmt mit nbo
207, 215, 404, 406, 409, 413, 416, 417	Treppen mit «Velorämpi/Velorillen» versehen, um die Veloattraktivität zu steigern.	Veloschienen sind bei starker Frequentierung ein Stolperrisiko und werden deshalb nicht eingesetzt.	–
207, 404, 406, 409, 413, 416, 417, 437, 460, 463	Projektnachhaltigkeit: CO <sub>2</sub> -Emissionen kompensieren, Bedarf an grauer Energie möglichst tief halten.	Wird zur Kenntnis genommen.	Soweit möglich und relevant

Eingabe	Bemerkungen	Antwort	Umsetzung
208, 215	Veloparkhaus mit Anbindung an Martin-Disteli-Unterführung und Aaresteg sowie verkehrsbefreitem Bahnhofplatz wird begrüsst.	Wird zur Kenntnis genommen.	–
208	Velofurten entlang Fussgängerstreifen bei Bahnhofbrücke-/Platz werden begrüsst, velofreundliche LSA-Grünzeit erwünscht.	Wird zur Kenntnis genommen.	–
208, 215	Velostreifen im ganzen Bearbeitungsperimeter mind. 1.80 m breit.	Diese Forderung ist grösstenteils nicht machbar oder steht mit anderen Nutzungsansprüchen in Konkurrenz.	–
204, 208, 215	Veloführung Bahnhofquai – Postplatz: Bus/Velospur statt Baumreihe, evtl. Rad-/Gehweg terrassenartig über Stützwand oder Velospur auf Trottoirniveau.	Wurde geprüft und aus diversen Gründen verworfen.	–
208	Ländiweg: Veloverkehr legalisieren.	Einführung des Freizeitverkehrs auf dem Ländiweg ist geplant.	In Etappen
209	Barrierefreiheit: Massnahmen bei Konfliktsituationen im Mischverkehr, Absturzsicherung Sitzstufen Aare, schräger Randabschluss zur Trennung Velo-/Fussverkehr auf Aaresteg, Fahrverbot Rampen/Unterführung etc.	Wird bilateral mit Procap sichergestellt/geklärt.	In Phase Projektierung
209	Barrierefreiheit: Gesamtkonzept Hindernisfreiheit gefordert sowie Zustellung Betriebskonzept Bus für sachgerechte Beurteilung.	Wird bilateral mit Procap sichergestellt/geklärt.	In Phase Projektierung
209	Barrierefreiheit: Geplanter Lift auf Aareseite wird begrüsst, Lifterschliessung erweiterte Hardegg-Unterführung gefordert.	Wird bilateral mit Procap sichergestellt/geklärt.	In Phase Projektierung
210, 215, 401	Ländiweg: Aarezugänglichkeit ist sicherzustellen, Aufwertung, breitere Ausführung.	Der Ländiweg liegt nur teilweise im Projektperimeter. Wo möglich, ist eine Verbreiterung geplant. Alles Weitere wird im separaten Projekt «Attraktivierung Ländiweg» verfolgt.	In Etappen
210	Ergänzende Infrastruktur: Professionelles und hochwertiges Gastro-/Gewerbekonzept, Welcome-Zone mit Infos erwünscht.	Wird zur Kenntnis genommen.	–
210	Bauphase: Sicherheit und Sauberkeit gewährleisten.	Wird zur Kenntnis genommen.	–
211, 439	Gratulation zum Projekt, Dank für Zusammenarbeit.	Wird zur Kenntnis genommen.	–

Eingabe	Bemerkungen	Antwort	Umsetzung
211	Bauphase: Anlieferung Bahnhof gewährleisten, Shops im UG mit SBB abstimmen.	Wird zur Kenntnis genommen.	In Zusammenarbeit mit SBB Immobilien und SBB Infrastruktur
211	Verträge: Vor Baubeginn vertragliche Regelungen abschliessen (SBB) zu sämtlichen Anlagen auf Boden der SBB.	Das ist üblich so.	In Zusammenarbeit mit SBB Infrastruktur und SBB Immobilien
211	Finanzierung: mit BAV in Verhandlung, saubere Aufteilung Kommerzflächen und Bahnzugangsflächen wird erwartet, Umsetzungsvereinbarung mit BAV vor Weiterbearbeitung.	Wird zur Kenntnis genommen.	In Zusammenarbeit mit SBB Infrastruktur
211	Ungeplanter Bahnersatz: Haltestellen Layout gemäss verabschiedetem STASS umsetzen, hindernisfreie Haltestellen und Zu-/Abfahrt in alle Richtungen ermöglichen.	Wird umgesetzt.	Nach Zeitplan nbo
214	K+R: Zu viele Plätze geplant.	Ideal angeordnete K+R-Plätze beugen dem Suchverkehr vor.	–
214	Taxi: Zukünftig mehr Fahrten zu erwarten, heute schon zu wenige Plätze (mind. 11 Plätze einplanen).	Es liegt eine ausgewogene Lösung vor.	–
214	Toiletten: Für Taxi- und Busfahrer Toilette in Standplatz-Nähe anbieten.	Das Anliegen wird aufgenommen. Am Anschluss Hardegg werden ein Aufenthaltsraum für die Betreiberorganisationen und ein attraktives Café vorgesehen.	Nach Zeitplan nbo
214	Fahrbeziehung LW Bahnhofstrasse nicht verständlich («nur LW», Kreuzen LW und Autos auf Einbahnstrasse).	Die Massnahme ist vorgesehen, um den Bahnhofplatz vom Verkehr zu entlasten und keinen Schleich-/Suchverkehr zum Bahnhofplatz zu erzeugen.	–
214	Ende der erweiterten Begegnungszone Bahnhof vor oder kurz nach IV-PP signalisieren.	Wird geprüft.	In Phase Projektierung
215, 401, 411, 421	Veloparkplätze: Zusätzliche Parkplätze (z. B. zweigeschossige Velostation), auch ergänzende Velo-Parkplätze am Amtshausquai und bei Hardeggunterführung prüfen.	Die Kapazität von 1250 Stellplätzen wird als angemessen beurteilt. Spätere Ausbauten sind durch eine nördliche Erweiterung der Velostation Ost, insb. beim Bau der dritten Gleisquerung, und unter dem Bahnhofplatz zwischen den PUs Martin-Disteli und Hardegg möglich.	–
215, 401, 440, 462	Veloführung Bahnhofplatz: Ist kompliziert, Trennung vom MIV wäre sinnvoll, Priorität Veloverkehr auf Bahnhofplatz, Verbreiterung Boulevard	Die Situation rund um den Bahnhofplatz wird insbesondere für den Veloverkehr verbessert. Auf dem Platz selbst muss ein	–

Eingabe	Bemerkungen	Antwort	Umsetzung
	bei Bahnhofzugang Hardegg, gute Signalisation und Möblierung.	Optimum für das gesamte Verkehrssystem angestrebt werden.	
215	Barrierefreiheit: taktile Leitlinien statt 3cm-Absätze wegen Sturzgefahr für Velofahrer.	Wird geprüft.	In Phase Projektierung
215	Fussverkehr: Queren einer Fahrbahn in einer Etappe nötig, oberirdisches Queren mit LSA wird begrüsst. Bei Bushaltestellen priorisierte Grünphasen für Fussgänger vorsehen. Weitere Querungsstelle im Bereich Bahnhofplatz Nord prüfen.	Queren in einer Etappe ist sichergestellt. Eine weitere oberirdische FG-Querung ist nicht geplant. Die Schaltung der Grünphase ist Gegenstand des Bauprojektes.	Weitere Optimierungen auf Projektstufe
215	Begegnungszone Bahnhofstrasse und Swisscom-Gasse: Richtig platziert. Zusätzlich: Tempo 30 auf Kantonsstrasse prüfen.	Wird zur Kenntnis genommen.	–
303	Der RCO beantragt, dass ihm erläutert wird, ob und inwiefern das Areal des Vereins und damit die Ausübung des Rudersports tangiert werden. Der RCO macht detaillierte Angaben zur Gewährleistung des Ruderbetriebes.	Die Bearbeitung erfolgt im separaten «Baustein RCO» mit Einbezug des Ruderclubs. Dabei werden auch die Interessen der Öffentlichkeit berücksichtigt. Der Betrieb des Ruderclubs wird nicht infrage gestellt.	Separater «Baustein RCO»
401, 412, 427	Variante mit Kreisel auf Bahnhofplatz soll ausgearbeitet werden.	Wurde frühzeitig geprüft aber aus Kapazitätsgründen verworfen, unter anderem wegen der Gefahr einer Verkehrsblockade des Kreisels in den Hauptverkehrszeiten.	–
402	Klimawandel als Aspekt bei der Ausgestaltung insbesondere des Aarezugangs, aber auch des Daches stärker berücksichtigen.	Wird geprüft.	In Phase Projektierung
403	Chance der breiten Abstützung soll genutzt werden.	Wird zur Kenntnis genommen.	–
407	Schlechtes Preis-Leistungsverhältnis, insbesondere zu wenige Verbesserungen.	Wird zur Kenntnis genommen.	–
410	Ver-/Entsorgung (Erläuterungsbericht): Verlegung an die Tannwaldstrasse ist nicht nachvollziehbar.	Vorerst bleibt die Ver-/Entsorgung am Bahnhofplatz Nord. Langfristig ist es das Ziel, diese zugunsten der Stabilität des	–

Eingabe	Bemerkungen	Antwort	Umsetzung
		Busverkehrs vom Bahnhofplatz Nord zu entflechten.	
410, 438	Hochwasserschutz: Besteht ein Schutzkonzept für die Unterführungen?	Aufenthaltsbereiche, welche einen deutlich tieferen Schutzgrad gegen Hochwasser aufweisen (tieferliegende Bereiche des Wildsauplatzes, des Schwanenmätteli und des Ländiwegs) sind im Hochwasserfall frühzeitig abzusperren und entsprechende betriebliche Massnahmen aufzuzeigen. Der Hochwasserschutz für die Unterführungen wird im Bauprojekt genauer geprüft.	–
410, 429, 460	Verkehrsplanung: Wenig neue Ideen zu sehen. Auch grossräumige Verkehrsverlagerung und Einführung von Busspuren sollten geprüft werden. Projekt nbo mit umfassender Verkehrs-entlastung (Umfahrung Ost-Nord) kombinieren.	Das wurde teilweise bereits geprüft und finanziellen sowie aus Platzgründen verworfen. Grossräumige Änderungen des Verkehrsregimes sind nicht Bestandteil des Projekts nbo.	–
411	Planungsgrundlagen ungenügend: Genügen die nbo-Anpassungen den künftigen verkehrlichen Anforderungen?	Die funktionalen Nutzungsanforderungen sind im Erläuterungsbericht Kap. 2 zusammengefasst. Das Projekt erfüllt die Anforderungen. Der technische Bericht ist fachgerecht und vollständig.	–
411	Bessere Verknüpfung der Aarebrücke und der Velowege ab Bahnhof rechte Aareseite aareab- und -aufwärts.	Mit der Attraktivierung Ländiweg und dem Projekt RCO sind weitere Verbesserungen geplant.	In Etappen
411	Park+Ride Olten-Hammer: mit stark verbesserten Verbindungen HB Olten – Bahnhof Olten-Hammer in Abstimmung mit nbo prüfen.	Ausserhalb Projektperimeter, eine Prüfung findet nicht im Rahmen des Projekts nbo statt.	–
411	Finanzierung: Die Ausführungen über die Kostenverteilung sind zu verbessern.	Die detaillierten Kosten lassen sich erst in der Projektierungsphase benennen.	In Phase Projektierung
418, 421	Veloverkehr aus Südwesten/Altstadt: Velo-Führung via Holzbrücke prüfen (inkl. Velospur auf Bahnhofquai).	Ausserhalb Projektperimeter; Gegenstand des Projekts UM Aarburgerstrasse/Bahnhofquai.	–
422	Priorität generell auf Fussgänger/Velofahrer legen.	Das Projekt hat den Anspruch, alle Verkehrsteilnehmenden angemessen zu berücksichtigen.	–
426	Webseiten: Fehlende Verlinkung (Bericht zum Betriebes- und Gestaltungskonzept war nicht auffindbar).	Wir bedauern die Unannehmlichkeiten. Alle Dokumente sind online verfügbar.	–
428	Ein grosser Supermarkt wird gewünscht.	Wird zur Kenntnis genommen.	–

Eingabe	Bemerkungen	Antwort	Umsetzung
431	Mit der Planung sehr unzufrieden: Immer gleiche Büros, nicht praxisorientiert, oft zu detailliert, fehlende statistische Grundlagen Alt-Neu, keine futuristischen Ideen, regionaler Gedankenaustausch fehlt, Ausstellung unübersichtlich, nicht volksverständlich geschrieben.	Technischer Bericht ist fachgerecht und vollständig. Stadt, Kanton und SBB stehen für Detailfragen zur Verfügung. Für die Mitwirkung der Bevölkerung wurde ein grosser Aufwand betrieben.	–
431	Erhebungen und Prognosen zum Velo fehlen.	Die Verkehrserhebungen und -prognosen sowie die Ziele sind im Mobilitätsplan Olten festgehalten.	–
431	Wie ist die Kostenbeteiligung der Regionsgemeinden, der Greater Area Zürich und Basel, Espace Mittelland, Bern?	Die Kosten von rund 90 Millionen Franken verteilen sich auf die Stadt Olten (22.5 Mio), den Kantons Solothurn (22.5 Mio), SBB Immobilien (13 Mio), SBB Infrastruktur (20 Mio) sowie das Agglomerationsprogramm des Bundes (12 Mio). Mit dem Agglomerationsprogramm hat der Bund ein explizites Instrument geschaffen, um gewisse Zentrumslasten auch abzufedern.	–
431	Es fehlen eine Paketservicestation und ein Postfachangebot. Ebenso eine Zweig-Poststelle.	Wird zur Kenntnis genommen.	–
435	Velospuren in Richtung Postplatz führen ins Nichts.	Ausserhalb Projektperimeter; Gegenstand der UM Aarburgerstrasse/Bahnhofquai.	–
439	Lichtkonzept: Aufwertung der linken Aareseite durch Lichtkonzept (Denkmäler).	Berechtigtes Anliegen aber nicht Projektgegenstand.	–
439	Taxi: Parkplätze auf dem Klosterplatz realisieren.	Ausserhalb Projektperimeter.	–
449	Bahnhofquai über Ländiweg verbreitern für dritte Fahrbahn Richtung Postplatz.	Wurde geprüft und aus Platzgründen verworfen.	–
453	Vorschlag eines anderen, hochliegenden Aaresteges als direkte Stadtteilverbindung über den Gleisen, durch Verlängerung der neuen Brücken über den Bahnhofplatz und über den Perrondächern bis zur Tannwaldstrasse, mit direkten Abgängen zu den Perrons.	Der visionäre Vorschlag ist technisch und finanziell nicht machbar und städtebaulich fragwürdig. Die Machbarkeit scheitert bspw. am fehlenden Platz für zusätzliche Vertikalverbindungen auf den Perrons; eine kombinierte Unter- und	–



Eingabe	Bemerkungen	Antwort	Umsetzung
		Überführung in gleicher Achse ist nicht möglich.	
458	Vorschlag eines anderen Aaresteges mit seitlichen Spangen zum Klosterplatz und parallel zum Amthausquai unter der Bahnhofsbrücke hindurch.	Wird aus städtebaulichen und Kostengründen nicht weiterverfolgt.	–
469	Es wird mit Zeichnungen eine alternative Lösung zum vorliegenden Projekt aufgezeigt mit: – alternativer Verkehrsplanung – Tourismusplanung – Jura-Aussichterschliessung. Olten habe es als ÖV-Drehscheibe jetzt in der Hand, die Zukunft zu gestalten.	Wird zur Kenntnis genommen und als Inspirationen bei der Weiterbearbeitung miteinbezogen.	–

## 5. LISTE DER MITWIRKENDEN

Nr.	Absender
<b>Parteien</b>	
101	CVP Olten
102	FDP.Die Liberalen Olten
103	Fraktion SP/Junge SP
104	Grüne Region Olten
105	Grünliberale Olten
106	Jungen SP Region Olten
107	Olten Jetzt!
108	SP Olten
109	SVP Olten
<b>Organisationen</b>	
201	AVT, Abt. ÖV
202	VVS/BirdLife Solothurn und Ornithologischer Verein Olten OVO
203	Leu Dieter (BOGG)
204	BOGG
205	Fussverkehr Schweiz
206	IG Strasse Solothurn
207	Klimabewegung Olten
208	Pro Velo Region Olten
209	Procap
210	Region Olten Tourismus
211	SBB
212	Industrie- und Handelsverein Olten und Umgebung
213	Stadtgärtnerei, Bereichsleiter
214	Olten Direktion Präsidium, Ordnung und Sicherheit
215	VCS Solothurn
216	IG öffentliche Arbeitsplätze (IGöffA), Heutschi Ruedi

Nr.	Absender
<b>Nachbarn</b>	
301	Credit Suisse Asset Management AG
302	Immo Pallas AG/Pallas Kliniken AG
303	Ruderclub Olten
<b>Private</b>	
401	Ammann Markus
402	Bader Elias
403	Bapst Chrstian
404	Baumann Gian
405	Bégue Lea
406	Bégue Till
407	Bernet Thomas
408	Binggeli Kathrin
409	Blindow Johanna
410	Boog Stefan
411	Bussmann Werner
412	Ehrler Josef
413	Erni Pascal
414	Gehriger Georges
415	Hochuli Jürg
416	Hodel Beat
417	Hodel Julia
418	Hoffmann-Riem Holger
419	Huber Alain
420	Hunkeler Christof
421	Lüthi Thomas
422	Merlo Isabel
423	Moor Maja
424	Moor-Trevisan Peter
425	Moser Beat

Nr.	Absender
426	Notter Priska
427	Nüesch Walter
428	Plock Martin
429	Regner Georges
430	Schwenter Celine
431	Sommer Rolf
432	Strässle Alain
433	Studer Patrick
434	Studer Ruedi
435	Summermatter David
436	Thai Stefanie
437	Winiger Anja
438	Wyss Pascal
439	Rubi Hans Peter
440	von Arx Christine
441	Weber Thomas
442	Hasenfratz Georg
443	Wyss Dominik
444	Stocker Luzia
445	Leemann Rudolf
446	Stalder Marc André
447	Zila Walter
448	Jäggi Hans Dieter
449	Bauman Philipp
450	Lanz Rita
451	Düringer Daniel
452	Uebelhart Arnold
453	Uehlinger Thomas
454	Probst Marc
455	Weber Christoph

Nr.	Absender
456	Frey Pascal
457	Braun Rolf
458	Kiener Eugen
459	Bon Anna-Katharina
460	Gloor Heinz
461	Flury Pius
462	Graziano Andrea
463	Schenk Marlène
464	Wacker Yvette
465	Wacker Lorenz
466	Häring Felix
467	Limacher Priska
468	Braun Max
469	Keller Johannes

