

Stadtplanung

Stadthaus, Dornacherstrasse 1, Postfach, 4601 Olten
Telefon 062 206 13 02, Fax 062 206 13 52
lorenz.schmid@olten.ch, www.olten.ch



4. Januar 2023

Ergebnisse der Umfrage

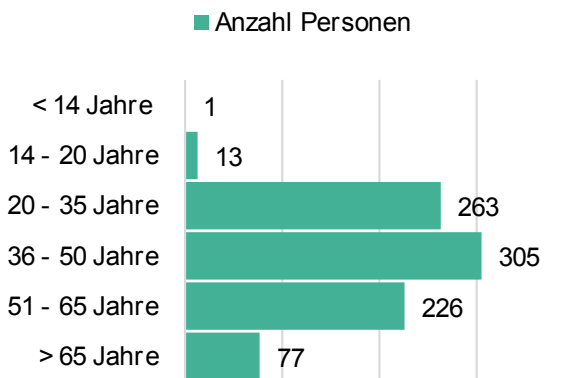


Einleitung

Während rund einem Monat¹ hatten Raumnutzende in der Stadt Olten die Möglichkeit, ihr lokales Wissen und Anliegen hinsichtlich der Themen rund um das Velofahren in der Stadt einzubringen. Knapp 900 Personen haben diese Möglichkeit genutzt und Auskunft über die aktuelle Velonutzung, Schwachstellen und Potentiale gegeben. Die Anzahl Teilnehmende und die Resultate zeigen, dass ein reges Interesse an der Thematik besteht – herzlichen Dank dafür!

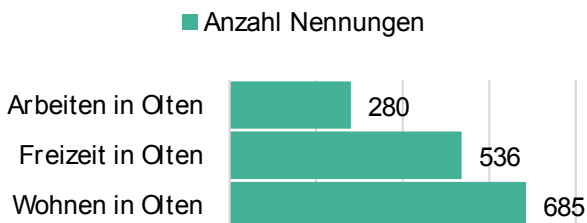
Rund 90% aller Personen, welche an der Umfrage teilgenommen haben, sind zwischen 20 und 65 Jahre alt. Knapp 10% sind über 65 Jahre, Personen unter 20 Jahre sind nur wenige vertreten.

Altersverteilung



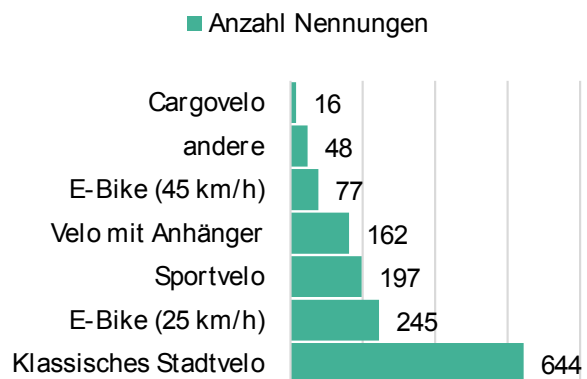
Die Mehrzahl der Befragten wohnt in Olten oder verbringt hier ihre Freizeit. Rund ein Drittel arbeitet zudem in der Stadt Olten.

Bezug zu Olten



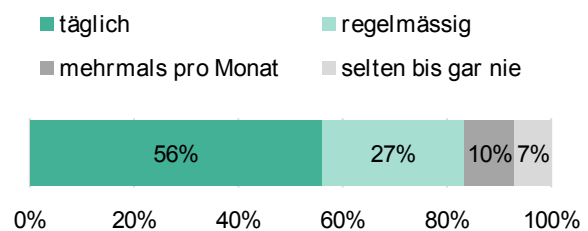
Im Schnitt benutzen die Umfrageteilnehmende 1.5 Velotypen, d. h. die meisten Personen setzen mehrere verschiedene Velotypen ein. Fast drei Viertel aller Beteiligten gab an, u. a. mit einem klassischen Stadtvelo unterwegs zu sein. Spannend ist, dass das E-Bike (25km/h) am zweithäufigsten genannt wurde. Dies unterstreicht, ergänzt um 77 Nennungen des schnellen E-Bikes (45km/h), die Bedeutung der Elektrowelos. Mit dem E-Trottinett ist aktuell kaum jemand der Befragten unterwegs. Lediglich 4% gaben an, selten oder öfters ein E-Trottinett zu nutzen.

genutzte Velotypen



Mehr als die Hälfte der Befragten nutzen das Velo täglich und mehr als ein Drittel ist regelmässig bis mehrmals monatlich mit dem Velo unterwegs. An der Umfrage haben folglich vor allem veloaffine Personen teilgenommen. Die Hauptgründe, das Velo nicht zu nutzen, sind Bequemlichkeit bzw. Gewohnheit sowie ein mangelndes Sicherheitsempfinden. Regelmässiger Gepäcktransport, aber auch, dass man nicht verschwitzt ankommen möchte, spielen zusammen mit den Wetterunsicherheiten eine untergeordnete Rolle. Ebenfalls wurden eine gute ÖV-Anbindungen und kurze Distanzen genannt, aufgrund deren das Velo nicht gewählt wird.

Velonutzung



¹ Die Umfrage war zwischen dem 19. September und dem 07. November 2022 online aufgeschaltet.

Velonetz

Alltagswege

Rund 1'700 bereits heute mit dem Velo gefahrene Alltagswege wurden eingezeichnet. Fast alle dieser Wege führen durch das Stadtzentrum und queren die Aare. Viele der Wege haben das Start- oder Endziel ausserhalb der Stadt Olten, was die Relevanz der Abstimmung der Veloplanungen mit Nachbargemeinden hervorhebt. Aufgrund der Direktheit führen viele Linien entlang von Hauptverkehrsachsen. Teilweise sind parallele Quartierstrassen (u. a. im Schöngrund und Fustlig) ebenfalls bereits heute stark genutzte Wege.

Weiter wurden rund 700 Wunschlinien² im Alltagsverkehr eingezeichnet. Diese überlagern sich oftmals mit den bereits gefahrenen Wegen, woraus sich gem. Definition der Wunschlinien ableiten lässt, dass dort die Infrastruktur ungenügend ist und allenfalls ausgewichen wird. Dem entsprechend wurden die Wunschlinien zumeist auch als Gefahrenstellen eingetragten. Darüber hinaus wurden vor allem auch bessere und zusätzliche Stadtseitenverbindungen gewünscht, so der geplante Aaresteg mit Durchbindung des Bahnhofs, ein Ausbau der Verbindungen zwischen den Zentren, bessere Verbindungen ins Säliquartier, wie auch eine direkte Verbindung via Kleinholz nach Olten SüdWest oder ein Ausbau der SBB Fussgängerpasserelle im Industriegebiet. Die Öffnung des Winkels wurde auch in den Kommentaren häufig genannt.

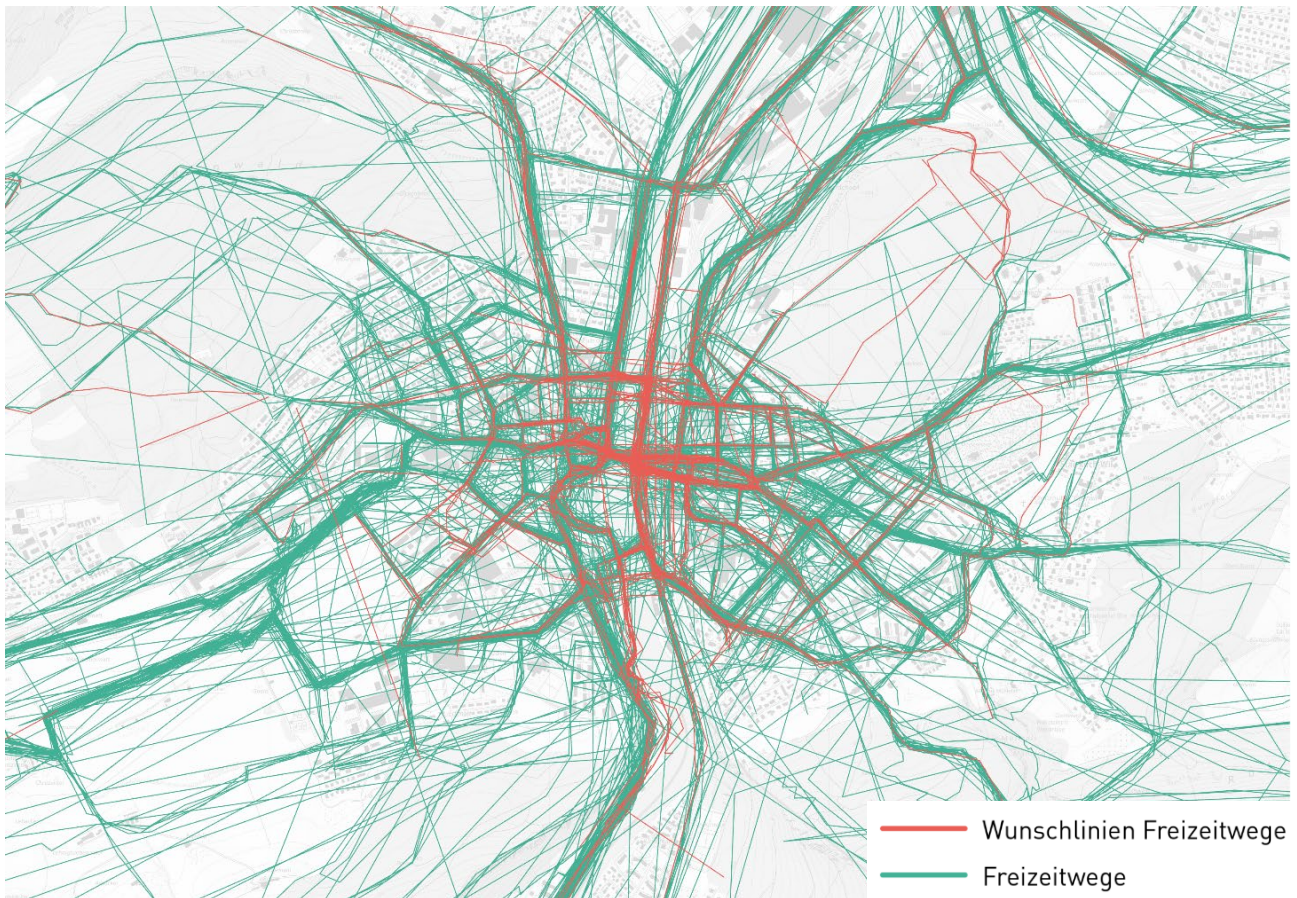


² Als Wunschlinie werden Verbindungen verstanden, die heute nicht fahrbar (z.B. Fahrverbot) oder unattraktiv sind (z.B. fehlende Infrastruktur bei hoher Verkehrsbelastung).

Freizeitwege

Knapp 1'000 bereits heute mit dem Velo gefahrene Freizeitwege wurden eingezeichnet. Anders als bei den weitverzweigten und zentrumsbezogenen Alltagswegen zeigen sich bei den Freizeitwegen klare Hauptachsen in alle Himmelsrichtungen. Einerseits sind dies Wege abseits der Hauptachsen, so zum Beispiel die beiden Uferseiten der Aare oder die Untere Dünnerstrasse sowie die SchweizMobil-Routen. Einige Freizeitwege führen aber auch über Hauptverkehrsachsen, so beispielsweise über die Baslerstrasse und über diverse Strassen in der Innenstadt.

Weiter wurden gut 700 Wunschlinien im Freizeitverkehr eingezeichnet. Hier zeigt sich ein ähnliches Bild wie bei den Alltagswegen: Die Wunschlinien überlagern sich oftmals mit den bereits gefahrenen Wegen und somit auch mit den eingetragenen Gefahrenstellen. Die Überlagerung der Freizeit- und Alltagswege zeigt zudem auf, dass die Infrastrukturen nicht strikt nach Alltag und Freizeit getrennt werden können. Der Freizeitverkehr verläuft oftmals über dieselben Infrastrukturen wie der Alltagsverkehr. Auch hier werden vor allem mehr Aarequerungen sowie komfortable und sichere Radrouten auf dem Hauptstrassennetz gewünscht.



Gefahrenstellen

Strecken

Es wurden rund 1'000 Strecken bzw. Abschnitte eingezeichnet, welche als gefährlich empfunden werden. Auf einigen Abschnitten überlagern sich die Linien und sind somit auf der Karte von Auge nicht differenzierbar. Gemäss der spezifischen Auswertung der Anzahl Linien wurden vor allem folgende Abschnitte häufig eingezeichnet:

- Aarauer-/Unterführungstrasse
- Frohburgstrasse und Baslerstrasse
- Bahnhofquai
- Aarburgerstrasse

Auffallend ist, dass es sich überwiegend um Hauptverkehrsachsen handelt.

Der mit über 600 Nennungen am häufigsten genannte Gefahrengrund war eine zu hohe Anzahl Autos. Diese Nennungen sind auf alle Strassenarten verteilt. Je rund 500-mal wurde eine zu schmale resp. fehlende Veloinfrastruktur genannt. Diese Nennungen sind vor allem auf den Hauptverkehrsachsen zu finden.

Knoten / Einmündungen

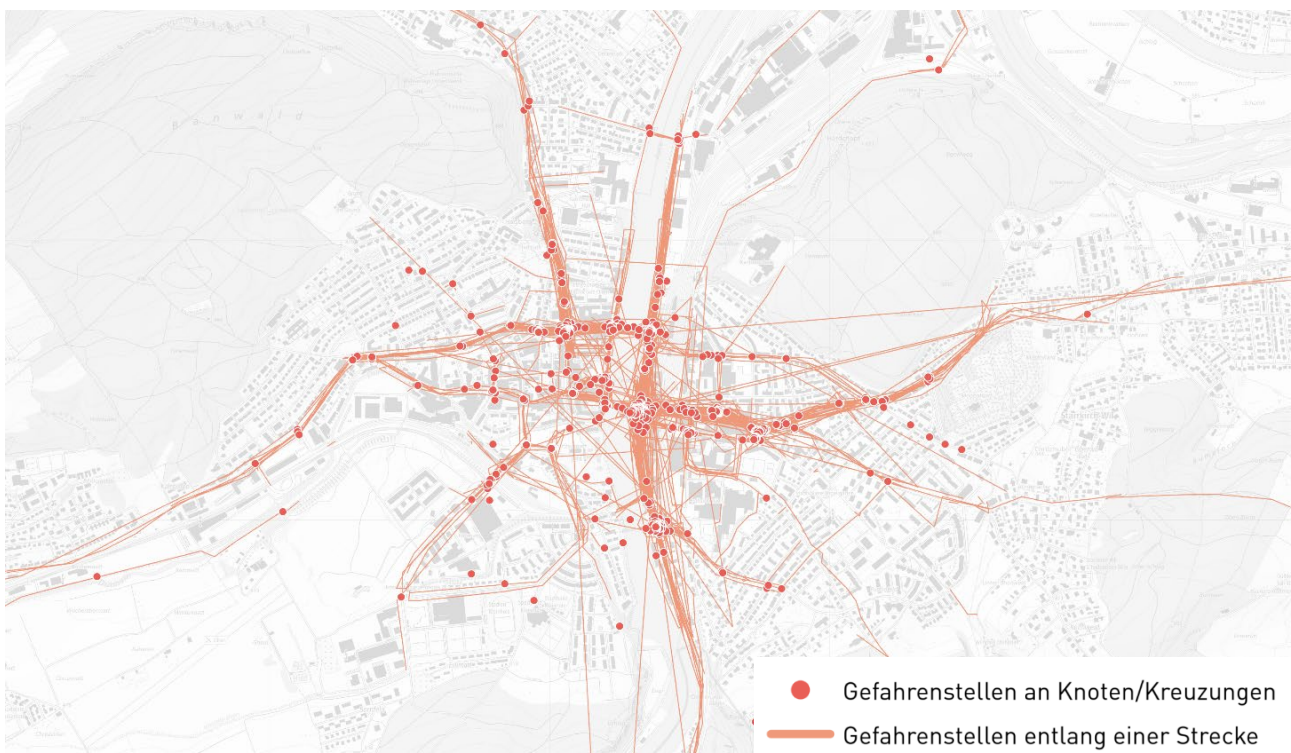
Weiter wurden ebenfalls rund 1'000 Gefahrenhinweise an Knoten oder Kreuzungen eingetragen. Aufgrund der sich überlagernden Punkte sind die Schwerpunkte wiederum nicht klar ersichtlich.

Die spezifische Auswertung ergab, dass vor allem folgende, neuralgische und bekannte Orte häufig markiert wurden:

- Handelshofknoten
- Knoten Frohburgstrasse/Amthausquai, inkl. Zufahrt Bahnhofbrücke
- Bahnhofplatz, inkl. Bahnhofquai und Zufahrt Bahnhofbrücke
- Postplatz
- Sälikreisel
- Bifangplatz
- Knoten Rötzmattweg/Gäustrasse

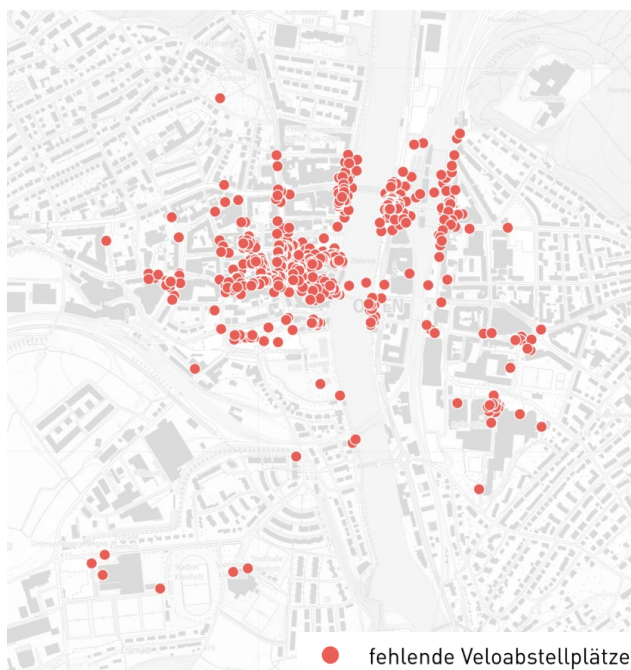
Auch hier fällt auf, dass die grosse Mehrheit der Gefahrenstellen auf Hauptverkehrsachsen liegen oder im Zusammenhang mit deren Querung stehen. Zu berücksichtigen ist, dass die Gefahrenstelle oftmals schon vor dem Haltebalken beim Knoten bzw. beim Kreisell beginnt, namentlich beim Einspuren.

Fehlende sichere Führungen beim Einspuren und fehlende durchgehende Veloangebote am Knoten selbst wurden je rund 500-mal genannt. Auch das Linksabbiegen wurde über 200-mal genannt als gefährliches Manöver mit der aktuell gegebenen Infrastruktur. Dies einerseits an den neuralgischen Knoten, aber auch z. B. entlang der Basler- und Aarauerstrasse.

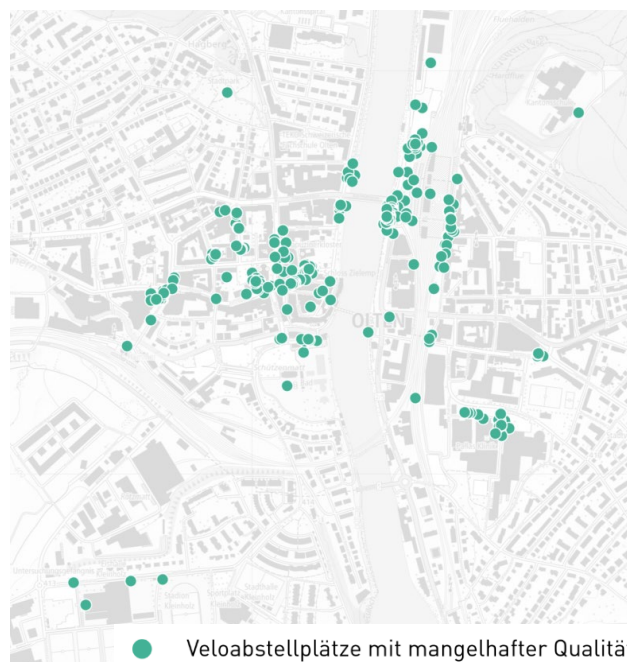


Veloabstellplätze

Bei der Situation der Veloabstellplätze im öffentlichen Raum gehen die Meinungen auseinander. Die Hälfte der Befragten ist zufrieden mit der Situation, die andere Hälfte nicht. So wurden rund 700 Punkte an Orten gesetzt, wo Veloabstellplätze im öffentlichen Raum fehlen. Dies ist vor allem rund um den Bahnhof, namentlich auf dem Bahnhofplatz, Amthausquai und entlang der Tannwaldstrasse, sowie in den Zentren, an zentralen Orten und öffentlichen Bauten und Anlagen der Fall. Die hier erkannten Mängel betreffen weiträumig die Innenstadt und Altstadt inkl. Hammer, die Schützenmatte, den Bereich Postplatz, in geringerem Ausmass das Bifang inkl. Fachhochschule, den Sälipark, die Sportanlagen inkl. Stadthalle und vereinzelt auch die Parkanlagen.



Bei den Veloabstellplätzen mit mangelhafter Qualität zeigen sich ähnliche Hotspots wie auf der Karte mit den fehlenden Veloabstellplätzen. Auch hier stechen das Bahnhofsgebiet und die Innenstadt hervor. Als Grund wurden vor allem fehlende Überdeckung und fehlende Anschliessmöglichkeiten (z. B. an einen Rahmen) genannt. Auch veraltete Parkiersysteme generell wurden knapp 100-mal genannt (z. B. Vorderradhalter).



Situation am Bahnhof Olten

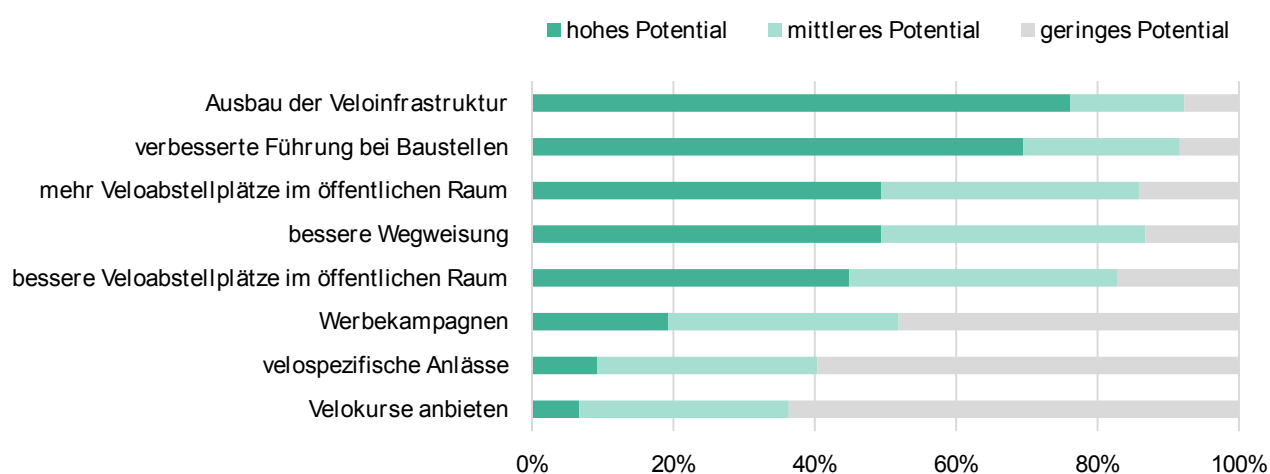
Knapp zwei Drittel der Befragten ist mit der Situation der Veloabstellplätze am Bahnhof Olten nicht zufrieden. Das grösste Verbesserungspotential sieht die Mehrheit in der Bereitstellung von mehr Veloabstellplätzen und in der besseren Ausrüstung der bestehenden Veloabstellplätze. Auch mehr geschützte Veloabstellplätze sowie mehr Abstellmöglichkeiten für Spezialvelos sind ein häufig genanntes Anliegen.

Massnahmen

Die nötigen Massnahmen zur Erhöhung des Veloanteils in der Stadt Olten wurden über alle Altersgruppen hinweg etwa gleich beurteilt. Deutlich das höchste Potential wird im Ausbau der Veloinfrastruktur und bei der verbesserten Veloführung bei Baustellen gesehen. Vor allem eine bessere Verbindung der beiden Stadtseiten, die Trennung des Veloverkehrs vom motorisierten Individualverkehr aber auch vom Fussverkehr und generell eine höhere Verkehrssicherheit waren häufig genannte Punkte in den Kommentaren.

Weniger Potential werden Werbekampagnen und auch Velokurse beigemessen. Hierbei ist zu beachten, dass bei der Umfrage, gemessen an der Häufigkeit der Velonutzung, vorwiegend geübtere Velofahrende teilgenommen haben. Gerade um Nicht-Velofahrende auf das Rad zu holen, sind begleitende Fördermassnahmen jedoch wichtig (z.B. Kommunikation, Sensibilisierung, Ausbildung).

Bewertung möglicher Massnahmen



Fazit und Ausblick

Die Ergebnisse der Umfrage zeigen, dass in Olten ein hohes Velopotential besteht, dieses aber noch nicht ausgeschöpft ist. Dank den zahlreichen Rückmeldungen konnte abgeleitet werden, mit was für Massnahmen an welchen Orten dieses Potential abgeholt werden kann und welche Bedürfnisse die Velofahrenden in der Stadt Olten haben. Die bezeichneten Schwachstellen sind eine wichtige Grundlage für zu erarbeitende Verbesserungsmassnahmen. Vor allem auf Hauptverkehrsachsen und an Knoten sind heute die Bedürfnisse der Velofahrenden noch zu wenig in die Ausgestaltung integriert. Dies deckt sich auch mit den Ergebnissen der Prix Velo Umfrage von 2021.

Die gesammelten Informationen fliessen in die Erarbeitung des Masterplan Velo ein. Dieser definiert auf strategischer Ebene, welche Massnahmen notwendig sind, um die Nutzung des Velos in Olten zu erhöhen. Die Veloförderung wird dabei umfassend verstanden: Der Masterplan setzt einen Schwerpunkt auf

ein durchgehendes, attraktives und sicheres Netz, welches im Masterplan definiert wird. Gleichzeitig sollen Massnahmen bezeichnet werden, um eine positive und einladende Velokultur zu etablieren und das Velo als vollwertiges Verkehrsmittel in der Planung zu berücksichtigen.

Wichtiger Bestandteil des Masterplan ist auch das Aufgleisen der Schwachstellenbehebung. Viele der in der Umfrage eingetragenen Schwachstellen liegen auf dem kantonalen Velonetz bzw. in kantonaler Hoheit. Dies bringt in der Regel längere Planungsprozesse mit sich. Ziel soll infolge sein, möglichst früh den Dialog mit dem Kanton zu führen und vor allem auch mit Sofortmassnahmen rasche Verbesserungen zu erreichen.

Es ist vorgesehen, den Masterplan bis Ende 2023 auszuarbeiten.