

Planungsgrundlagen: Was besteht, was fehlt?

Christoph Bähler, Co-Präsident der Velokonferenz Schweiz, präsentierte eine Zusammenstellung derjenigen VSS-Normen, welche für die Erschliessung und Querung von Bahnhöfen für den Langsamverkehr relevant sind. Jede der aktuellen Normen stellt vier Grundanforderungen an deren Qualität: Attraktivität, Hindernisfreiheit, Sicherheit und Netzzusammenhang. Der Bereich Bahnhof stellt jedoch zahlreiche zusätzliche Anforderungen. Folgende Punkte fassen die Diskussion zusammen:

- Nebenutzungen wie zum Beispiel Geschäfte, werden in den Normen nicht erwähnt. Diese sind erwünscht, weil sie die soziale Sicherheit steigern, haben aber einen starken Einfluss auf das Funktionieren der Infrastruktur (z.B. Personenfluss).
- Als wichtige Faktoren sind: die Projektorganisation, die Rolle der Grundeigentümer, die betroffenen Organisationen und mögliche Synergien mit anderen Abläufen.
- Zwischen den Normen des VSS und den minimalen Anforderungen der SBB an die Gleiszugänge besteht eine Diskrepanz. Diese führt zu zusätzlichen Kosten für die lokalen Behörden wenn sie eine grosszügige Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr bauen möchten.
- Eine globale und koordinierte Vision des Fuss- und Veloverkehrsnetzwerks ist zentral. Folgende Fragen müssen vor der technischen Planung beantwortet werden: Handelt es sich um eine Haupt- oder Nebenverbindung? Soll eine Fussgänger- oder eine Veloverbindung oder beides geschaffen werden? Gemeinsam oder getrennt? Wie viele Aufgänge zu den Perrons sollen eingeplant werden?

Leitung Workshop E:
Christoph Bähler,
Velokonferenz Schweiz (MG)

Begehungen in Solothurn

Die Erschliessung und Querung des Bahnhofs Solothurn für den Fuss- und Veloverkehr verlangt, wie bei allen Bahnhöfen, die sorgfältige Kombination und Koordination verschiedener Elemente. Die Gestaltung des Bahnhofplatzes ist ebenso ein Teil dieses Prozesses wie die Sanierung und/oder Erweiterung von Unterführungen, das Anbringen neuer Querungen und die integrierte Planung von (Langsam-)Verkehrsnetzen auf öffentlichem oder auch privatem Grund. Die Besichtigungen am Nachmittag boten Gelegenheit, vor Ort über realisierte und geplante Elemente zu diskutieren.

Bahnhofplatz Solothurn

Stefan Niggli vom Amt für Verkehr und Tiefbau Solothurn verschaffte den Teilnehmenden einen Überblick über die Neugestaltung des Bahnhofs Solothurn im Jahr 2009. Ziel dieses Projekts war, einen Bahnhofplatz mit kurzen und sicheren Umsteigewegen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln zu erhalten. Im Fokus sollte die Verbesserung der Situation für den Fuss- und Veloverkehr stehen. Erleichtert wurde das Unterfangen durch die Eröffnung sowohl der Autobahn A5 als auch der Westtangente Solothurn, die den Verkehr auf dem Bahnhofplatz und rund um den Bahnhof merklich verringerte. Zudem schuf die Reduktion der Anzahl Fahrspuren Platz. Seither besteht für den Langsamverkehr die Möglichkeit, die Strasse oberirdisch zu queren. Gegenüber vorher konnte damit eine Verkürzung der Wege und eine Steigerung des Sicherheitsempfindens erreicht werden. Die bestehende Personenunterführung wurde saniert und zu einer Velostation umfunktioniert.

Velostation Solothurn

Bruno Käser, Betriebsleiter des Soziallohnprojektes ProWork AG, bot einen Einblick in Infrastruktur und Betrieb der unterirdischen Velostation. Die Kundschaft kann die Station von der Nordseite des Bahnhofs her durch die sanierte Personenunterführung fahrenderweise erreichen. Die andere Seite des Bahnhofs ist bisher weniger gut erschlossen: Hier muss das Velo durch eine Schiebeschiene die Treppe hinuntergeführt werden. Die



Bild: Pro Veln Schweiz

Die Präsenz von Veloabstellanlagen und die bewachte Velostation erhöhen das Sicherheitsgefühl in der Unterführung, nicht zuletzt dank leuchtender und freundlicher Farbe.

Stadt klärt derzeit einen Ausbau der Abstellplätze auf der Südseite des Bahnhofs ab.

Insgesamt stellt die Velostation 600 Veloabstellplätze zur Verfügung, 160 davon sind überwacht. Die Velostation ist grundsätzlich voll ausgelastet, auch in der oberen Etage der Doppelstockanlage. Die Betreuung der Velostation und der verschiedenen Angebote (Veloverleih, Veloreinigung, Kleinreparaturen, ...) bietet 16 Personen eine sinnvolle Beschäftigung.

Der Betrieb der Velostation ist defizitär; das Defizit wird je hälftig von der Stadt Solothurn und den Regionalgemeinden getragen.

Postunterführung

In vielen Schweizer Bahnhöfen sind meist stillgelegte unterirdische Verbindungen zu finden, die ursprünglich dem Paket- und Sackumschlag der Post dienten. Benedikt Affolter, Chef des Tiefbauamts Solothurn, berichtete, dass die Postunterführung im Jahre 2002 für den Veloverkehr geöffnet werden konnte. Allerdings ist die Postunterführung zurzeit nicht sehr attraktiv, da sie lang und eng und zudem mit Graffiti versprayed ist. Im Zuge einer Neuüberbauung konnte der nördliche Zugang erweitert werden; die Aufwertung der Südseite ist ebenfalls im Rahmen eines Bauvorhabens geplant.

Da sich die Planung verzögert, hat sich die Stadt Solothurn entschlossen, im Sinne eines Provisoriums einen Ausgang mittels einer Metalltreppe zu schaffen. Der

verkürzte Weg soll zu einer stärkeren Frequentierung führen und das Sicherheitsgefühl der Passanten erhöhen. Eine Verbreiterung der nur drei Meter breiten Unterführung ist nicht geplant.

Westbahnhof

Daniel Laubscher vom Stadtbauamt Solothurn präsentierte den heutigen Nebenbahnhof von Solothurn, der ursprünglich Hauptbahnhof war. Zurzeit ermöglicht eine Fuss- und Velounterführung mit Treppenabgang 80m südlich des unterirdischen Perronzugangs die Querung der Geleise.

Die Stadt plant mit dem Westquartier einen neuen städtischen Entwicklungsschwerpunkt. Im Rahmen der Planung wurden verschiedene Varianten zur Verbesserung der Verbindungen zwischen den Quartieren geprüft, die letztlich Teil des Agglomerationsprogramms werden soll. Als Maximalvariante bezeichnete Laubscher die Verschiebung des Perronzugangs um rund zwanzig Meter auf die städtebauliche Wunschlinie, ausgestattet mit einer Rampe. Die minimale Ausbauvariante ist kurzfristig umsetzbar und umfasst neben kosmetischen Massnahmen den Einbau eines Lifts um die Rollstuhlzugänglichkeit zu gewährleisten. Dieser soll auch für den Transport von Velos geeignet sein. Allein die Minimalvariante würde Kosten von 1,5 Millionen Franken verursachen.

(MG/SW)