

Mobilitätsplan Olten: 10 Fragen – 10 Antworten

Was ist der Mobilitätsplan Olten und was ist er nicht?

Der Mobilitätsplan Olten ist weder eine Prognose für die künftige Verkehrsentwicklung in der Stadt Olten, noch bietet er eine Vision für die Lösung der Verkehrsfragen der Zukunft; deshalb stehen auch neue, in ihren Auswirkungen noch unerforschte Verkehrstechnologien nicht im Zentrum. Vielmehr geht der Mobilitätsplan von den bestehenden Verkehrswegen und deren Kapazitäten im Gesamtnetz aus und stellt diese dem heutigen Verkehrsaufkommen und dem bis 2030 zu erwartenden Neuverkehr aus den Entwicklungsgebieten gegenüber. Dabei zeigt sich, dass das Gesamtverkehrsvolumen ohne Steuerung die Kapazitäten unseres Verkehrsnetzes übersteigen wird und Massnahmen, wie sie im Plan aufgezeigt werden, erforderlich sind. Diese sollen erlauben, dass sich die Stadt Olten auch in Zukunft weiterentwickeln kann und nicht durch Verkehrsstaus und schlechte Erreichbarkeit für Bewohnerinnen und Bewohner, für Kundinnen und Kunden wie auch für Investoren unattraktiv wird.

Welches sind die Ziele des Mobilitätsplans Olten?

Der Mobilitätsplan Olten will die Funktionsfähigkeit des bestehenden Verkehrsnetzes als zentralen Faktor für die Stadtentwicklung und die Standortqualität bis 2030 sicherstellen. Indem vermeidbarer Autoverkehr dank attraktiver Angebote auf den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr umgelagert wird, sollen die bestehenden Kapazitäten des Strassennetzes trotz Neuverkehr aus den Entwicklungsgebieten eingehalten werden können: Durch die Umlagerungen und die Begrenzung des Neuverkehrs entsteht auf dem bestehenden Strassennetz Raum für den wirtschaftlich notwendigen Autoverkehr und werden auch die Busse, für die aus Platzmangel auf den Hauptachsen nicht durchgehende Busspuren erstellt werden können, nicht mehr durch Staus blockiert. Mögliche Werkzeuge dafür sind u.a. Vorschriften und Verkehrsmanagement als sogenannte Push-Faktoren und Anreize durch attraktive Angebote als Pull-Faktoren.

Wo steht der Mobilitätsplan Olten in der nationalen Landschaft von Bund, Kanton und Städten? Was machen Andere?

Die Erkenntnis, dass die wachsende Mobilität nach Steuerung ruft, ist nicht neu. So steht beispielsweise im UVEK-Orientierungsrahmen 2040 zur Zukunft Mobilität Schweiz zu lesen, dass es nicht möglich sein wird, das grosse Verkehrswachstum – geschätzt auf plus 25% im Personenverkehr und plus 37% im Güterverkehr von 2010 bis 2040 – «alleine mit Ausbauten zu bewältigen, weil Ausbauten in dicht besiedelten Gebieten an Grenzen stossen, viel Zeit benötigen und teuer sowie auf den verbleibenden naturnahen Flächen unerwünscht sind. Der Bund strebt deshalb an, die bestehenden Infrastrukturen optimaler zu nutzen. {...]. Weiter werden die Siedlungs- und Verkehrspolitik noch enger aufeinander abzustimmen sowie die Koordination zwischen den Verkehrsmitteln und Verkehrsträgern zusätzlich zu verbessern sein.» In diesem Sinne verfolgt auch der kantonale Richtplan die Umsetzung der sogenannten 3V-Strategie: Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich gestalten. Was für grosse Städte längst eine Notwendigkeit und auch eine Selbstverständlichkeit ist, wird derzeit auch in kleineren und mittleren Städten zum aktuellen Thema. Der Vergleich mit andern Schweizer Städten ähnlicher Grösse wie Olten zeigt denn auch, dass sich der Mobilitätsplan und das Parkierungsreglement gut in den Rahmen aktueller Regelungen einfügen.

Welche «Gegenleistung» zum Parkierungsreglement bzw. zu den verschärften Vorschriften bezüglich Bau von Parkfelder sieht der Mobilitätsplan Olten vor?

Die Parkierung, welche auch die Einführung eines Parkleitsystems umfasst, ist nur ein Teil des «Pakets» Mobilitätsplan. Am konkretesten sind die darin aufgezeigten Massnahmen im regional funktionierenden Öffentlicher Verkehr, wo unter der Federführung des Kantons das Buskonzept Olten-Gösigen-Gäu ausgearbeitet wurde, das ab Fahrplan 2018 bis Fahrplan 2021 umgesetzt werden soll. Dazu gehören ferner das unter Federführung des Kantons bereits umgesetzte Verkehrsmanagement zur Verbesserung des Verkehrsflusses und das Mobilitätsmanagement, wo eine Zusammenarbeit mit so!mobil läuft. Im Bereich motorisierter Individualverkehr wurden mit dem Ziel einer stadtverträglichen Abwicklung des Verkehrs eine Strassentypologie erarbeitet und Verträglichkeiten definiert, die mit Hilfe eines Monitorings und Controllings überwacht und bei Bedarf auch überarbeitet werden sollen. In den Bereichen Fussverkehr und Veloverkehr wurden Strategien, Handlungsansätze und Vorschläge für wichtige Massnahmen erarbeitet. Beim Fussverkehr geht es generell um die Berücksichtigung der Fussverkehrs Anliegen beim Bau und Betrieb der Verkehrsinfrastruktur sowie um Einzelprojekte wie Handelshofkreuzung, Aareraum, Bahnhofplatz, Verbindung zwischen Innenstadt und Sälquartier, Stadtteilverbindung Hammer und Gewährleistung einer erhöhten Sicherheit im Umfeld von Schulen, Kindergärten und Wohnen für Senioren. Themen beim Veloverkehr sind einerseits die Prüfung von Veloschnellrouten mit den Kantonen Solothurn und Aargau sowie Einzelprojekte, die teilweise mit denjenigen des Fussverkehrs zusammenfallen, wie Stadtteilverbindung Hammer, Veloführung am Handelshof und im Perimeter Bahnhofplatz, Winkelunterführung und Bahnhofunterführung, Veloführung entlang der Aarburgerstrasse und am Bahnhofquai und Richtung Aarburg, Verbindung zwischen Innenstadt und Sälquartier. Zur Förderung des Veloverkehrs trägt ferner ein genügendes Angebot an Veloabstellplätzen sowohl im öffentlichen Raum – Stichwort Velostationen am Bahnhof – als auch bei neuen Überbauungen und Nutzungen bei. Die meisten von diesen Massnahmen müssen noch geplant und die entsprechenden Finanzierungen bewilligt werden. Eine rasche Genehmigung des Parkierungsreglements zum heutigen Zeitpunkt ist aber wichtig, um den Neuverkehr aus den Entwicklungsgebieten rechtzeitig in die richtigen Bahnen zu lenken.

Auf welche Daten stützt sich der Mobilitätsplan Olten?

Die Zahlen zum heutigen Verkehrsaufkommen basieren auf den Daten der kantonalen Verkehrszählung 2015 mit Stichprobenerhebung an einem Tag, plausibilisiert mit den Daten der automatisierten Verkehrszähler, welche an ausgewählten Knoten auf dem Hauptstrassennetz installiert sind. Die Abschätzung der Nutzungsentwicklung für Wohnen und Arbeiten in den Entwicklungsbieten gründet auf einer detaillierten Erhebung der Entwicklungspotenziale und begründeten Annahmen zu deren zeitlichen Realisierung. Diese Annahmen gilt es regelmässig mit einem Datenmonitoring zu überprüfen, um mögliche Reaktionen auf der Massnahmenebene aufzuzeigen. Für Olten SüdWest beispielsweise wurde ein Ausbaugrad bis 2030 von rund zwei Dritteln angenommen, was einem Ansatz von jährlich rund hundert Wohnungen entspricht. Für die Bemessung der Verkehrserzeugung aus den Wohn- und Arbeitsnutzungen wurden anerkannte, bewusst zurückhaltende Erfahrungswerte eingesetzt: pro Tag und Parkplätze 2.5 Fahrten fürs Wohnen und 3,5 Fahrten fürs Arbeiten.

Was geschieht, wenn sich das Verkehrsaufkommen anders entwickelt als erwartet?

Die Entwicklung der Mobilität ist von der Bevölkerungsentwicklung, aber auch vom Mobilitätsverhalten der Bevölkerung abhängig. Aus diesem Grund ist ein Controlling und Monitoring notwendig, wie es der Stadtrat vorsieht. Dieses beobachtet diese Entwicklungen und schlägt den politischen Behörden Änderungen auf der Massnahmenebene vor, falls sich

die Erwartungen in die eine oder andere Richtung nicht erfüllen. Dazu gehören auch technische Entwicklungen, deren künftige Effekte und Akzeptanz zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschätzbar sind; daher wäre deren Aufnahme über die Erwähnungen im Synthesebericht hinaus sehr spekulativ gewesen. Kommt hinzu, dass der Mobilitätsplan einen Zeitraum lediglich bis 2030 umfasst.

Was bedeutet der Mobilitätsplan Olten für die bestehenden Autoparkplätze?

Ein Abbau von bestehenden öffentlichen und öffentlich zugänglichen Parkplätzen ist im Mobilitätsplan und im Parkierungsreglement kein Thema. Um die Auswirkungen auch auf private Nutzungen, insbesondere auch im Interesse der lokalen Wirtschaft, zu begrenzen, wird in den Übergangsregelungen festgehalten, dass beim Inkrafttreten des Reglements bestehende Parkfelder nicht aufgehoben werden müssen.

Welche Folgen hat der Mobilitätsplan Olten für Wirtschaft und Gewerbe?

Wie gesagt: Ein Abbau von öffentlichen und öffentlich zugänglichen Parkplätzen ist im Mobilitätsplan kein Thema. Festzuhalten ist ebenso, dass auch die Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Verkehrs wie auch die zu Fuss Gehenden und die Velofahrenden zur Kundschaft des lokalen Gewerbes gehören. Wird das Angebot für diese Verkehrsmittel attraktiviert, kommt es zu Umlagerungen und gibt es dadurch auch mehr Platz für die Autofahrerinnen und Autofahrer – insbesondere auch für den wirtschaftlich notwendigen Auto- und Lieferverkehr. Dank der vom Stadtrat vorgeschlagenen Besitzstandsregelung sind auch die vorhandenen privaten (Firmen-)Parkplätze gesichert. Es gilt zudem darauf hinzuweisen, dass gerade in der Oltnen Innenstadt bei Nutzungsänderungen vorgeschriebene Parkplätze in den meisten Fällen aus Platzmangel und aus Kostengründen gar nicht erstellt werden können, sondern ausgekauft werden müssen. Wird die Zahl der erlaubten wie auch geforderten Parkplätze im Reglement nun gesenkt, kommen diese Auskäufe auch das lokale Gewerbe günstiger zu stehen.

Was geschieht in Sachen Auskauf von Parkfeldern?

Grundsätzlich gilt es nochmals festzuhalten, dass es nur im Zusammenhang mit Baugesuchen für Neubauten, Nutzungsänderungen und wesentliche Nutzungserweiterungen zu Neubemessungen der Parkfelderzahl kommt. Die Erstellungspflicht und damit auch die Pflicht, eine Ersatzabgabe zu leisten, wenn der Erstellungspflicht nicht oder nur mit unverhältnismässigem Aufwand nachgekommen werden kann, besteht weiterhin. Wer früher ausgekaufte Parkfelder im Zusammenhang mit einem Umbau nun vollumfänglich erstellen kann, erhält die eingezahlten Gelder zurück – auch wenn sich die Zahl der auszukaufenden Parkfelder in der Zwischenzeit infolge des neuen Parkierungsreglements reduziert hat. Kann nur ein Teil der vorgeschriebenen Parkfelder erstellt werden, erfolgt eine anteilmässige Verrechnung.

Wann tritt das Parkierungsreglement in Kraft und was gilt bis dann?

Wird das Parkierungsreglement vom Gemeindeparlament genehmigt, unterliegt der Beschluss dem fakultativen Referendum. Läuft dessen Frist ungenutzt ab, wird der Anhang «Gebietstypen Parkierung Olten» als eigentümergebundene Rechtsnorm öffentlich aufgelegt. Das Reglement tritt erst nach Genehmigung dieses Anhangs durch den Regierungsrat in Kraft. In der Zwischenzeit läuft die vom Stadtrat im August 2015 beschlossene Übergangsregelung weiter. Sie gilt für alle Teilzonen- und Gestaltungspläne bei Vorhaben mit über 50 Parkplätzen (Normbedarf ohne Reduktion). Projekte im

Baugesuchsverfahren werden von der Regelung nicht erfasst. Diese stützt sich auf § 147 Planungs- und Baugesetz, wonach die Gemeinde aus Gründen des Umweltschutzes und der Raumplanung durch Reglemente und Nutzungspläne oder insbesondere im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung bei publikumsintensiven Anlagen die Zahl der Abstellplätze beschränken und zusätzliche Massnahmen im Bereich Mobilität/Verkehr verlangen kann. Sie beinhaltet u.a. einen frühzeitigen Einbezug des Kernteams Mobilitätsplan für sämtliche Projekte im Nutzungsplanverfahren, die den Schwellenwert von 50 Parkplätzen überschreiten, sowie ein Minimierungsgebot für die Erstellung von Parkplätzen und die Erstellung von Mobilitätskonzepten.