

BERICHT UND ANTRAG DES STADTRATES

AN DAS GEMEINDEPARLAMENT

Mobilitätsplan/Kenntnisnahme Synthesebericht

Mit Hilfe des in intensiver Zusammenarbeit von Kanton und Stadt erarbeiteten Mobilitätsplans Olten soll die Verkehrsentwicklung in der Stadt Olten nicht auf der Einzelfallebene, sondern in einer Gesamtbetrachtung aktiv gesteuert und damit sichergestellt werden, dass auch in Zukunft eine attraktive Stadtentwicklung sowie eine komfortable und flexible Mobilität für die Oltner Bevölkerung und Wirtschaft, für Pendler/innen, Kund/innen und Besucher/innen gewährleistet werden kann. Nach der Rückweisung der gemeinsamen Vorlage mit dem Parkierungsreglement durch das Gemeindeparlament im vergangenen März hat der Stadtrat die damals vermisste offizielle Vernehmlassung nachgeholt und unterbreitet die beiden Themen erneut, nun in zwei separaten Vorlagen. Das Ergebnis der Vernehmlassung des Mobilitätsplans zeigt eine ebenso breit gefächerte Palette, wie dies schon die Rückmeldungen auf die erste Vorlage waren. In Würdigung der vielfältigen Argumente sieht der Stadtrat keinen Anlass, von den ursprünglichen Zielsetzungen des Mobilitätsplans abzurücken.

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen folgenden Bericht und Antrag:

1. Ausgangslage

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) hat in Stadt und Region Olten auch in den letzten Jahren stark zugenommen, es kommt daher zu **zunehmenden Überlastungen im Strassennetz** auch nach Eröffnung der Umfahrung Aarburg und der ERO. Die aktuellen Planungen und die weitere angestrebte Stadtentwicklung sehen in Olten gleichzeitig ein bedeutendes Wachstum der Bevölkerung und der Arbeitsplätze vor. Das damit einhergehende Mobilitätswachstum stellt die Stadt und den Kanton Solothurn in seiner Zuständigkeit für das Netz der Hauptachsen vor eine grosse Herausforderung.

Mit diesem Hintergrund wurde in Olten im Dezember 2013 die Erarbeitung eines neuen Instrumentariums zur **Abstimmung von Siedlung und Verkehr auf der Basis des kantonalen Richtplans** lanciert, als gemeinsamer Prozess der Stadt Olten und des Kantons Solothurn. Der sogenannte Mobilitätsplan Olten geht für die Planungsperiode bis 2030 grundsätzlich vom heute gebauten Strassennetz aus. Namentlich knappe Finanzen, lange Planungs- und Realisierungszeiträume für Strassen-Ausbauprojekte sowie übergeordnete Grundsätze für die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung bestätigen diese Randbedingung zusätzlich. Daher kommt der **Effizienzsteigerung im Verkehr** eine zentrale Bedeutung zu.

Der Mobilitätsplan Olten soll **Lösungsstrategien** mit diesem Ziel aufzeigen, indem

- die Zusammenarbeit zwischen Stadt und Kanton zur gemeinsamen Lösung der Herausforderungen aus der Siedlungs- und der Verkehrsentwicklung gestärkt wird (ständige Koordinationsplattform und gemeinsame bzw. abgestimmte Prozesse)

- die Abstimmung von Siedlung und Verkehr in konkrete Planungsprozesse umgesetzt wird (u.a. Festlegen des Zielzustandes im Sinne der Netzbelastung auf Angebotsniveau, anstelle der Weiterführung von Nachfragemodellen)
- die Umsetzung der 3V-Strategie gemäss kantonalem Richtplan (Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten) auf den Ebenen Ziele, Strategie und Teilkonzepten aufgezeigt wird und
- ein strategisches Steuerungsinstrument für die Erreichung der Ziele konkretisiert wird.

Der nun vorliegende Mobilitätsplan Olten sieht wesentliche Änderungen im planerischen Umgang mit den Mobilitätsbedürfnissen bzw. Verkehrswirkungen von neuen Bauvorhaben vor. Wichtigster Grundsatz ist der **Wechsel von der nachfrageorientierten zur angebotsorientierten Planung für den motorisierten Individualverkehr (MIV)**. Dazu wird das Hauptstrassennetz typologisch unterteilt (verkehrsorientiert / siedlungsorientiert) und werden die maximal verträglichen Verkehrsbelastungen auf den jeweiligen Abschnitten definiert. Damit diese mittel- bis langfristig eingehalten werden können, sind u.a. neue Vorgaben für die Parkierung, d.h. insbesondere für die Festlegung der Zahl der Abstellplätze erforderlich. Nötig sind deshalb auch Mobilitätskonzepte für Arealentwicklungen. Nebst diesen „**Push**“-Faktoren kommt dem weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs und den Qualitätsverbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr als «**Pull**»-Faktoren besondere Bedeutung zu. Dabei ist dem Stadtrat durchaus bewusst, dass die Verkehrsmittelwahl nicht nur rationalen, sondern auch **emotionalen Gesichtspunkten** unterworfen ist.

2. Phase 1: Ziele des Mobilitätsplans

In einer ersten Phase wurden die **Ziele** des Mobilitätsplans definiert und eine **Übergangsregelung** bis zum Abschluss des Mobilitätsplanes definiert.

Der Stadtrat genehmigte am 10. August 2015 die folgenden **Ziele** (Seite 11 des Syntheseberichts):

Der Verkehr in der Stadt Olten ist nachhaltig stadtverträglich zu organisieren. Damit soll die angestrebte Stadtentwicklung ermöglicht und unterstützt werden.

Stadtverträglicher Verkehr bedeutet, dass die steigenden Mobilitätsbedürfnisse erfüllt werden und gleichzeitig der Verkehr so gestaltet wird, dass eine hohe Lebensqualität und hochwertiger Wohnraum ermöglicht wird. Die Menschen können sich im öffentlichen Raum sicher und komfortabel fühlen und sich flexibel und frei bewegen. Der für die Wirtschaft notwendige Verkehr muss gewährleistet werden. Olten ist sich der Bedeutung als Regionalzentrum bewusst und berücksichtigt die Interessen der Region angemessen.

Die Verkehrsorganisation in der Stadt Olten orientiert sich an den bestehenden übergeordneten Planungsgrundsätzen und ist zukunftsweisend.

Die übergeordneten Planungen wie Richtplan geben die Grundätze der Angebotsorientierung sowie der 3-V-Strategie vor. Zudem strebt Olten als Energiestadt eine umweltverträgliche Mobilität sowie die Zielsetzungen der Energiestadt an. Die zukunftsweisenden Trends in der Mobilität wie Multimodalität, Carsharing, Bikesharing usw. werden aktiv gefördert.

Das Verkehrssystem ist optimal zu bewirtschaften.

Dies beinhaltet den optimalen Einsatz der Verkehrsmittel. Bei steigenden Mobilitätsbedürfnissen und gleichbleibender Verkehrsfläche gewinnt die Flächeneffizienz im Verkehr (Flächenbedarf pro mobiler Person bzw. für Güter) zunehmend an Bedeutung. Zudem hat sich die Weiterentwicklung des Verkehrssystems an wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu orientieren (Investitions- und Betriebskosten).

Die Herausforderungen werden durch Stadt und Kanton partnerschaftlich und in Koordination mit der Region und dem Kanton Aargau bewältigt. Damit wird das verbindliche, koordinierte Zusammenwirken über alle Verkehrsmittel, über das gesamte Strassennetz und im Rahmen der Verfahren sowie über die Stadt- und Kantonsgrenze hinaus gewährleistet.

Der motorisierte Verkehr ist grundsätzlich auf dem bestehenden Strassennetz zu organisieren.

Zumindest für den Planungshorizont bis 2030 ist grundsätzlich vom bestehenden Strassennetz auszugehen. Zweckmässige betriebliche Optimierungen und lokale Modifikationen sind möglich.

Die Erreichbarkeit zwischen den Stadtteilen ist zu verbessern.

Bestehende Zäsuren sind namentlich für den Fuss- und Veloverkehr zu mindern, indem bestehende Verbindungen attraktiviert und neue Verbindungen geschaffen werden.

Angesichts des wachsenden Verkehrsdrucks und laufender Vorhaben wie etwa Sälipark 2020 beschloss der Stadtrat als Planungsbehörde am 10. August 2015 zudem, dass der Mobilitätsplan bis zur formellen Inkraftsetzung eine Vorwirkung entfaltet.

Die **Übergangsregelung** 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. Im Bewusstsein, dass das Vorgehen und die Entscheidungsgrundlagen in der Übergangsphase pragmatisch auf Grund der Erfahrungen entwickelt und konkretisiert werden müssen, gelten u.a. folgende Regelungen: ein frühzeitiger 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.

Die vom Stadtrat zum Bericht aus Phase 1 begrüsst **Kommissionen** – Kommission für Stadtentwicklung und Baukommission – unterstützten die Erarbeitung eines Mobilitätsplanes im Grundsatz. Diskussionen geführt wurden indessen über dessen Stossrichtung; so wurde teilweise kritisiert, dass die formulierten Absichten zu einseitig zu Lasten des MIV formuliert seien. Um die anderen Verkehrsarten zu fördern, brauche es zudem massive Investitionen.

3. Phase 2: Weiterentwicklung in sieben Teilbereichen

In der zweiten Phase der Erarbeitung des Mobilitätsplans wurden **Entwicklungsaufgaben und Lösungswege in sieben Teilbereichen** ausgearbeitet und im Synthesebericht aufgezeigt. Am konkretesten sind diese im regional funktionierenden Bereich **Öffentlicher Verkehr**, wo unter der Federführung des Kantons das Buskonzept Olten-Gösgen-Gäu ausgearbeitet wurde, das ab Fahrplan 2018 bis Fahrplan 2021 umgesetzt werden soll, und im Bereich **Parkierung**: Hier macht sich der Stadtrat zur Aufgabe, dass sich die Anzahl der Parkfelder künftig nach der Verträglichkeit des Strassennetzes ausrichtet und das Gesamtgefüge der Parkfelder von der Stadt aktiv gesteuert wird. Neben dem Parkraumplan, der regelmässig die Daten zur öffentlichen und privaten Parkierung aufarbeitet, steht im

Bereich Parkierung zudem die Erarbeitung eines Parkleitsystems auf dem Programm; eine entsprechende Vorlage soll noch 2018 dem Parlament unterbreitet werden.

Während das **Verkehrsmanagement** zur Verbesserung des Verkehrsflusses unter Federführung des Kantons bereits umgesetzt ist und lediglich regelmässiger Optimierungen bedarf und im Bereich **Mobilitätsmanagement** eine Zusammenarbeit mit so!mobil läuft, wurden im Bereich **motorisierter Individualverkehr** 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 schliesslich 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 Optimierung Handelshofkreuzung, Entwicklung Aareraum, Optimierung des Bahnhofplatzes, Verbindung zwischen Innenstadt und Säliquartier, 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 Säliquartier. 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.

Am 26. September 2017 hat die Steuerungsgruppe Mobilitätsplan Olten, zusammengesetzt aus Stadtpräsident Martin Wey, Stadtschreiber Markus Dietler, Kantonsingenieur Peter Heiniger und Bernard Staub, Amtsleiter Amt für Raumplanung, das Resultat genehmigt und den Bericht an den Stadtrat weitergeleitet. Sie hat zudem vorgeschlagen, die Zuständigkeit für den Mobilitätsplan («**Themenhüterschaft**») bei der Stadt Olten zu definieren. Weil die Mobilität nicht an den Gemeindegrenzen haltmacht, wie schon die in der Bearbeitung fortgeschrittenen Teilbereiche Buskonzept und Verkehrsmanagement zeigen, hat die Steuerungsgruppe zudem angeregt, eine **Mobilitätskonferenz Region Olten** unter der Führung des Kantons zu schaffen. Deren Aufgabe besteht im Informationsaustausch und der Koordination von Projekten über die Gemeindegrenzen hinweg mit dem Ziel einer regional koordinierten und akzeptierten Mobilitätsplanung.

Im Dezember 2017 hat der Stadtrat den Mobilitätsplan und den Entwurf für das Parkierungsreglement für die **Information** freigegeben. In der Folge wurden das Gemeindeparlament über den Mobilitätsplan orientiert und die Unterlagen im Internet für die Öffentlichkeit verfügbar gemacht. Mitte Januar 2018 fand zudem eine öffentliche Informationsveranstaltung im Parlamentssaal statt.

4. Rückweisung durch das Gemeindeparlament

Das Oltner Gemeindeparlament hat an seiner Sitzung vom 22. März 2018 die Vorlage zum Mobilitätsplan und Parkierungsreglement mit 23:15 Stimmen zurückgewiesen. Begründet wurde dies unter anderem mit formellen Argumenten: So wurde kritisiert, dass Plan und Reglement in ein und derselben Vorlage unterbreitet wurden und kein ordentliches Vernehmlassungsverfahren zum Reglement durchgeführt worden sei. In der Sache gingen die Meinungen in der aufgrund des Rückweisungsantrags eher kurzen Debatte erwartungsgemäss stark auseinander.

5. Vernehmlassung Mobilitätsplan Olten und Parkierungsreglement

In der Folge hat der Stadtrat ein Vernehmlassungsverfahren durchgeführt, zu dem die in Olten aktiven politischen Parteien sowie eine Reihe von mit dem Thema befassten Organisationen eingeladen wurden, das jedoch allen Interessierten offenstand. Innert Frist (11. April bis 25. Mai 2018) sind die Stellungnahmen folgender Parteien und Organisationen (in alphabetischer Reihenfolge) eingegangen:

Parteien:

- CVP Olten
- FDP.Die Liberalen Olten
- Grüne Region Olten (in Absprache mit Jungen Grünen Kt. SO, Ortsgruppe Olten)
- Junge SP Region Olten
- Olten jetzt!
- SP Olten
- SP/JSP (Fraktion)
- SVP Stadt Olten

Verbände und Organisationen:

- Bürgergemeinde Olten (nur zum Parkierungsreglement)
- espace.mobilité (Coop, Ikea, Jumbo, Manor, Migros, Pfister)
- Gewerbe Olten
- Hauseigentümerverband (HEV) Region Olten
- IG Strasse Solothurn (kantonale Sektionen von ACS, AGVS, ASTAG, FMS, Fahrlehrerverband, TCS und Vereinigung des Carrosserieverbandes)
- Industrie- und Handelsverein Region Olten (IHVO)
- Pro Velo Region Olten
- Procap Fachstelle Hindernisfreies Bauen der Kantone AG/SO
- VCS, Sektion Solothurn
- Vereine Lebendige Oltner Nachbarschaft und Olten im Wandel

Firmen:

- Coop (Übernahme der Stellungnahme von espace.mobilité)
- CWA (Übernahme der Stellungnahme des IHVO)
- Genossenschaft Migros Aare
- R. Nussbaum AG (Übernahme der Stellungnahme des IHVO)
- SIO AG (nur zum Parkierungsreglement)

Nicht unerwartet ist die Palette der Stellungnahmen ebenso breit gefächert, wie dies schon die Rückmeldungen auf die erste Vorlage waren. Sie reicht – exemplarisch aus der Fülle der Statements herausgenommen – von einer grundsätzlichen Ablehnung des Wechsels von der nachfrageorientierten zur angebotsorientierten Planung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) als «grundfalsche Strategie» durch die SVP und der Ablehnung der Zielsetzungen des Mobilitätsplans Olten durch FDP, IHVO und Gewerbe Olten bis hin zum Vorwurf von Seiten der SP, es bestünden generell zu wenig Ambitionen für innovative, ökologische, attraktive Ansätze zur Verlagerung des Verkehrs in Richtung Langsamverkehr (LV) und ÖV, und zur Forderung der Grünen, auf die autofreie Kirchgasse müssten weitere Strassen folgen.

Im Folgenden werden wesentliche Punkte der Stellungnahmen zusammengefasst. Die Stellungnahmen im Wortlaut sind auf der Startseite von www.oltten.ch unter dem Stichwort «**Vernehmlassung Mobilität**» aufgeschaltet.

5.1 Grundsätzliche und ergänzende Bemerkungen

CVP

- Verkehrsfluss muss verbessert werden, insbesondere auf der Achse Trimbach-Aarburg
- Koordination zwischen den Kantonen Aargau und Solothurn auf der Achse Olten-Aarburg

FDP

- Mobilitätsplan stärker auf Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner von Verkehrsimmissionen ausgerichtet als auf Verkehrs- und Transportbedürfnisse von Bevölkerung, Wirtschaft und Gewerbe
- Für Betriebe, die auf vor Ort stationierte Betriebsfahrzeuge angewiesen sind, deren Personal für den Arbeitsweg überwiegend auf private Personenwagen angewiesen ist und die bedeutenden Kundenverkehr mit Motorfahrzeugen haben, wird die Existenz gefährdet oder die Entwicklungsmöglichkeiten stark eingeschränkt.

Grüne

- Erarbeitung des Mobilitätsplans wird begrüsst.
- Zeitnahe Vorlagen für Umsetzung der vielen guten und notwendigen Massnahmen werden erwartet.

JSP

- Spannendes und begrüssenswertes Konzept zu Tempolimitierung und Fussverkehrszonen

Olten jetzt!

- Mobilitätsplan soll genutzt werden, um Bevölkerung für das Thema zu sensibilisieren.
- Breite Abstützung des Mobilitätsplans auf einer gesicherten Datengrundlage und wissenschaftlichen Studien sind zwingende Voraussetzungen für eine gelingende Umsetzung der angedachten Massnahmen.
- Über geplante Massnahmen muss der Stadtrat proaktiv und transparent informieren; die diversen Anspruchsgruppen müssen in die Planung mit einbezogen werden.
- Mobilitätsplan muss regelmässig auf die Aktualität überprüft und allenfalls angepasst werden.
- Mobilitätsplan darf und kann nicht isoliert betrachtet werden, sondern muss in die Strategien der verschiedenen Abteilungen mit einbezogen werden.

SP

- Emotionale Aspekte des Verkehrs zu wenig berücksichtigt («Auto- und Töfffahren macht Freude.»)
- Frage, wie Busfahren attraktiver gemacht werden kann, wird zu wenig behandelt.
- Innovative Lösungen für einen ökologischen, effizienteren und attraktiveren öffentlichen Verkehr haben zu wenig Gewicht (selbstfahrende elektrische Busse, Komfortverbesserungen bei schlechten Witterungsbedingungen).
- Eindeutige, einfache und kundenfreundliche Information an Haltestellen und besonders am Bahnhof
- Es fehlt ein konkretes, verbindliches Konzept zur Attraktivierung für den Veloverkehr (u.a. ausreichend breite, lückenlose, dem Veloverkehr vorbehaltene Verkehrswege mit Vortritt für die Benutzer, genügend reservierte und teilweise gedeckte Veloabstellplätze)

SP/JSP (Fraktion)

- Punkte 1-4 von SP

- Massnahmen zur weiteren Tempolimitierung und Fussverkehrszonen müssen vorangetrieben und umgesetzt werden.

SVP

- Freiheitliche Lösung bzgl. Wahl des Verkehrsträgers und Mobilitätsbedürfnis im Vordergrund
- Ablehnung des Wechsels von nachfrageorientierter zur angebotsorientierter Planung für den MIV
- Lokales Gewerbe ist auf gute Erreichbarkeit und attraktive Parkmöglichkeiten angewiesen, noch vermehrt vor dem Hintergrund der Digitalisierung.
- Mobilitätsplan einseitig zulasten des Individualverkehrs
- Parkplatzplanung nochmals grundlegend überdenken
- Einschränkungen können potenzielle Zuzüger und Investoren abschrecken.

espace.mobilité

- Bedürfnisse des Detailhandels und seiner Kundinnen und Kunden sind zwingend zu berücksichtigen.
- Restriktionsmassnahmen wie Parkgebührenpflicht und Parkplatzbeschränkungen bewirken, dass Kundinnen und Kunden auf Standorte ausserhalb Olten ausweichen, was zu Ausweichverkehr und damit Mehrverkehr und Mehremissionen führen wird.

Gewerbe Olten

- Mobilitätsplan stark kontra MIV geprägt (Eindämmung MIV, Umsteigen MIV zu ÖV)
- Für regionale Zentrumsstadt können nicht dieselben Instrumente angewandt werden wie für eine Grossstadt.
- Keine Massnahmen, wie der MIV verbessert oder effizienter gestaltet werden kann
- Für Betriebe, die auf vor Ort stationierte Betriebsfahrzeuge angewiesen sind, deren Personal für den Arbeitsweg überwiegend auf private Personenwagen angewiesen ist und die bedeutenden Kundenverkehr mit Motorfahrzeugen haben, wird die Existenz gefährdet oder die Entwicklungsmöglichkeiten stark eingeschränkt.

Hauseigentümergebiet (HEV) Region Olten

- Eigentumsfreundliche und effiziente Mobilitäts- und Verkehrsplanung zentrales Anliegen
- Mobilitätsplan stärker auf Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner von Verkehrsimmissionen ausgerichtet als auf Verkehrs- und Transportbedürfnisse von Bevölkerung
- Für Hauseigentümer, die auf ihr Fahrzeug für den Arbeitsweg und die Erledigung der täglichen Bedürfnisse angewiesen sind, wird die individuelle Freiheit zu stark eingeschränkt.

IG Strasse Solothurn

- Mobilitätsplan wenig geeignet, die tatsächlichen Bedürfnisse der Bewohner und der Besucher der Stadt, sowie der betroffenen Wirtschaft zukunftsgerichtet anzugehen.
- Zu einseitig auf den ÖV und den LV und dies zu Lasten des MIV ausgerichtet
- Keine machbaren und gleichzeitig leistungsorientierten Lösungen für zu bewältigenden MIV-Transitverkehr
- Finanzierung der Massnahmen nicht erwähnt

Industrie- und Handelsverein Region Olten (IHVO)

- analog FDP

Procap Fachstelle Hindernisfreies Bauen der Kantone AG/SO

- Spezifische Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen (auch ältere Menschen) und der Menschen mit Sinnesbehinderung (ins. Sehbehinderung) berücksichtigen

- LV: Veloverkehr wo immer möglich von Fussverkehrsflächen trennen
- Bushaltestellen mit hohen Haltekanten ausstatten

VCS, Sektion Solothurn

- Verhaltensänderung in der persönlichen Mobilitätsmittelwahl ist sehr grosse Herausforderung, braucht Zuckerbrot und Peitsche: als Zuckerbrot attraktive Infrastruktur für LV und neue innovative Modelle im Individualverkehr, als Peitsche Attraktivierung des LV auf Kosten des MIV und weniger Parkplätze bei Neubauten durch die Förderung autoarmen Bauens.
- Ansatz «Push und Pull» wird erst mit bereits bestehender Alternative, einem attraktiven, sicheren und zusammenhängenden LV-Wegnetz-Angebot, die gewünschte Wirkung zeigen.

Vereine Lebendige Oltner Nachbarschaft und Olten im Wandel

- Begrüssen Mobilitätsplan und Ziel, Ressourcenverbrauch zu senken (Energistadt)
- Bedarf für mehr Raum für LV
- Es soll in Olten einfach sein, ohne Auto zurechtzukommen.
- Parkplätze sollen zugunsten von öffentlichen Grünflächen reduziert werden.
- Erwarten konkrete Vorlagen, um Attraktivität des LV zu steigern

Coop

- Bestimmungen zur erlaubten Anzahl und zur Parkplatzbewirtschaftung bei Einkaufsläden betreffen Kunden ganz direkt und haben massiven Einfluss auf das Geschäft.

CWA

- Als in Olten produzierender Industriebetrieb fundamental auf eine gute und wirtschaftlich vertretbare Mobilität angewiesen, einerseits für Mitarbeitende, andererseits für effizienten und kostenbewussten Warenfluss
- Umsetzung des Mobilitätsplans würde die aktuelle Mobilitätssituation nachhaltig verschlechtern und Wettbewerbsfähigkeit deutlich beeinträchtigen.

Genossenschaft Migros Aare

- Von den im Mobilitätsplan vorgesehenen Änderungen und Einschränkungen wäre die Genossenschaft Migros Aare stark betroffen.
- Punkt 2 analog Coop

R. Nussbaum AG

- Vertreibt Produkte, die sperrig und schwer sind und pünktlich schweizweit auf der Baustelle ausgeliefert werden müssen.
- Als Unternehmen mit Schichtbetrieb sind effiziente Verkehrsweg sowohl für Waren- wie auch Personentransport essentiell.
- Situation nicht nur am Zielort (in Bahnhofsnähe), sondern auch am Quellort des Verkehrs relevant für Entscheidung einer Fachkraft betr. Arbeitgeber

5.2 Zu den einzelnen Fragen

Frage 1: Wie beurteilen Sie die heutige Gesamtverkehrssituation auf dem Platz Olten?

CVP

- Gesamtverkehrssituation im Raum Olten insgesamt gut, enthält aber Schwachstellen
- Täglich Staus durch Berufsverkehr
- Velonetz weist deutliche Mängel auf und ist bei den verkehrsintensiven Strassen nicht optimal

FDP

- Überdurchschnittliches Angebot im ÖV. Ob mit einem weiteren Ausbau weitere Umsteigeeffekte erreicht werden können, ist zwar wünschbar, jedoch sehr fraglich.
- Unerfreuliche Stausituation beim MIV zu den Stosszeiten auf den Einfallstrassen. Diese rechtfertigen aber Eingriffe gemäss Mobilitätsplan und Parkierungsreglement nicht. Vielmehr müssen gezielte Ausbaumassnahmen geprüft werden.
- Potenzial beim LV durch Attraktivierung der Verbindung der beiden Stadtseiten. Auch hier aber weitere Umsteigeeffekte fraglich.

Grüne

- Zunehmende Belastung im Strassenverkehr
- Parkleitsystem zur Reduktion des Suchverkehrs fehlt.
- Genügend Autoparkplätze
- Auf autofreie Kirchgasse müssen weitere Strassen folgen.
- Situation für den LV nicht befriedigend (fehlende Verbindungen, ungünstige Signalisierungen, lange Wartezeiten, fehlende Veloabstellplätze auf der Westseite des Bahnhofs, fehlende Entflechtung des Veloverkehrs von den Hauptachsen des MIV)
- Mit Attraktivierung des ÖV (Priorisierung Busse, Ausrüstung Haltestellen, Erschliessung Quartiere) Umsteigen fördern
- Mit Stadtteilverbindung Hammer OSW anbinden

JSP

- Unbefriedigend für Velofahrer/innen, gefährlich bei gewissen Kreuzungen, Kreiseln
- ÖV mit vielen Verspätungen in Stosszeiten und zu wenig Priorität (keine flächendeckenden Busspuren)
- Kompliziertes Liniennetz der Busse
- Zu wenig bezeichnete Parkplätze für Velos, zu weit weg von Geschäften
- Einzelne Verkehrswege für Fussgänger/innen nicht attraktiv
- Ausreichende Auto-Parkplätze für Kund(inn)en in der Innenstadt
- Verkehrsbefreite Kirchgasse ist Gewinn für Lebensqualität

Olten jetzt!

- Strassen teilweise überlastet
- Gefährliche Querungen für Velofahrer
- ÖV hat zu wenig Priorität, was zu grossen Verspätungen führt.
- Schöngrund-Quartier mit dem ÖV zu wenig erschlossen
- Fehlt städtisches Velokonzept
- Positiv: verschiedene Einbahnstrassen für Velos geöffnet, Befreiung Kirchgasse vom MIV, genügend Parkplätze
- Parkleitsystem fehlt.

SP

- Punkte 1-7 von JSP
- ungenügende Infrastruktur auf Bushaltestellen
- Viele Fussgängerquerungen und Kreuzungen schlecht beleuchtet
- Ungenügende Information über aktuell vorhandene Parkplätze
- Altersheime teilweise mit ÖV schlecht erschlossen
- Generelle Abschaltung der Verkehrsregelungsanlagen ab 22.00 h ist für ältere Verkehrsteilnehmer/innen problematisch und schränkt Bereitschaft an Teilnahme an kulturellen Anlässen am Abend ein.
- Umsteigebeziehungen teilweise mit langen Wegen und ungenügender Information.
- Generell zu wenig Ambitionen für innovative, ökologische, attraktive Ansätze zur Verlagerung des Verkehrs in Richtung LV und ÖV mit Berücksichtigung der berechtigten Ansprüche des Gewerbes und dem Ziel, die Zersiedelung zu reduzieren

SP/JSP

- Punkte 1-7 von JSP, Punkte 1-3 und 7 von SP

SVP

- Verkehrsfluss an sich gut, weniger Stau als früher
- Verkehrsbelastung in den Quartieren teilweise zu hoch (Umfahrungsverkehr)
- Parkplatzsituation grossmehrheitlich unbefriedigend
- Fahrradfahrer gefährden teilweise Fussgänger (Altstadt, Begegnungszone, Bahnhofbrücke)
- Busse in den Stosszeiten überfüllt, ausserhalb der Stosszeiten öfters halbleer.
- Busfahrplan zu schlecht auf Bedürfnisse der Pendler abgestimmt

espace.mobilité

- Olten optimal an ÖV angebunden (Zug und Stadtbusnetz). Beim MIV besteht jedoch Verbesserungspotenzial.

Gewerbe Olten

- Punkte 1-2 analog FDP
- Müsste geprüft werden, inwiefern die aktuelle MIV-Kapazität mittels Optimierungen im Sinne von besseren Lichtsteuerungen und/oder erleichtertem Rechtsabbiegen verbessert werden kann. Bestehende Infrastruktur besser nutzen (Tannwaldstrasse)
- Potenzial beim LV durch Attraktivierung der Verbindung der beiden Stadtseiten und generell bei spezifischen Langsamverkehrswegen (getrennte Fahrbereiche zum MIV). Auch hier aber weitere Umsteigeeffekte fraglich.

Hauseigentümerverband (HEV) Region Olten

- analog FDP

IG Strasse Solothurn

- Verkehrsinfrastruktur für MIV ist grenzwertig belastet.
- Verstärkt wird die Situation durch den Verkehrsmix auf der gleichen Verkehrsfläche.

Industrie- und Handelsverein Region Olten (IHVO)

- analog FDP
- MIV: gezielte Ausbaumassnahmen mit Vorteil in Abstimmung mit Nachbargemeinden

Pro Velo Region Olten

- Zufahrtsachsen wie auch ein grosser Teil des Stadtnetzes sind zu Stosszeiten durch den MIV voll belastet.

VCS, Sektion Solothurn

- Während Pendlerzeiten Überlastung des Strassennetzes zu erkennen. Dadurch wird insbesondere Bus- und Veloverkehr stark behindert.
- Stadtteile für Veloverkehr mangelhaft oder unattraktiv verbunden
- Situation im Bereich Postplatz für Velofahrende besonders gefährlich, da von allen Verkehrsträgern beansprucht
- Veloführung im Mischverkehr vom Bahnhof Richtung Aarburg birgt grosses Gefahrenpotenzial

Vereine Lebendige Oltner Nachbarschaft und Olten im Wandel

- Fokus zu stark auf dem MIV
- Verkehrssituation für Fussgänger/innen und Velofahrer/innen teilweise unbefriedigend (Verbindung zwischen den Stadtteilen)
- Durchgangsverkehr wird von Bewohner/innen als problematisch wahrgenommen.
- Begrüssen Wandel hin zu mehr Langsamverkehr, fordern entsprechende Massnahmen

Frage 2: Unterstützen Sie die Zielsetzungen des Mobilitätsplans Olten? In welchen Bereichen und in welchen Bereichen nicht?

CVP

- Zielsetzungen werden unterstützt.
- Optimierung des ÖV wird befürwortet.
- Aber Olten als Einkaufs- und Arbeitsort soll nicht behindert werden.

FDP

- Zielsetzungen in der vorliegenden Form werden nicht unterstützt.
- Keine direkt ableitbare gesetzliche Grundlage für einen Mobilitätsplan in der Stadt Olten.
- Zuerst angestrebte Stadtentwicklung definieren, u.a. Erarbeitung räumliches Leitbild und Ortsplanung
- Ungenügende Datengrundlage, fehlende Auseinandersetzung mit zukünftigen Trends und Entwicklungen

Grüne

- Zielsetzungen werden unterstützt, wenn auch viele der Ziele zu allgemein und nicht wirklich messbar.
- Für die Stadtverträglichkeit ist ein hoher Anteil LV anzustreben, auch für den wirtschaftlich notwendigen motorisierten Individualverkehr.
- Weitere Kapazitätserhöhung MIV aus Gründen der Gesundheit, Stadtentwicklung und mangels Platz nicht möglich; Reduktion des MIV daher unumgänglich
- Neben Reduktion der Parkplätze auch Raumwiderstände (z.B. Einbahnspuren) notwendig, die auch Ausbau der Wege für LV ermöglichen.
- Verbesserung der Erreichbarkeit zwischen den Stadtteilen (Innenstadt-Olten Ost und Innenstadt-OSW) wird begrüsst.

JSP

- Begrüssst wird Ansatz, Verkehr zu plafonieren und dies über Limitierung der Parkplätze zu erreichen
- Attraktivierung des LV wichtig und dringend
- Zusätzlich entstehender neuer Verkehr soll so weit möglich LV sein.

Olten jetzt!

- Unterstützen den Fokus auf die Attraktivierung des ÖV und LV voll und ganz
- Überzeugt, dass mit Anreizen grösserer Effekt erzielt werden kann als mit Vorschriften und Reglementen
- Begrüssen Plafonierung des Verkehrs

SP

- Punkte 1 und 2 von JSP
- Einteilung in «guten» Verkehr und «schlechten» Verkehr aus gesellschaftlicher Sicht fragwürdig («Was legitimiert die formale Priorisierung des gewerblichen Verkehrs gegenüber dem – legalen – Freizeitverkehr?»)

SP/JSP (Fraktion)

- Punkte 1-3 von JSP, Punkt 3 von SP

SVP

- Verlagerung auf ÖV mag teilweise nötig sein, weil das Strassennetz nicht beliebig ausgebaut werden kann.

- Gewerbe darf aber nicht geschadet werden, z.B. durch die Reduktion/Einschränkung der Anzahl Parkplätze.
- Daher gewählte Strategie für grundfalsch erachtet.

espace.mobilité

- Einbezug der 3V-Strategie abgelehnt: Ziel, zum Umsteigen vom Auto auf den ÖV/LV zu bewegen, wird damit nicht erreicht; «Push»-Massnahmen unverhältnismässig und meist wirkungslos.
- Zielsetzung, motorisierten Verkehr grundsätzlich auf dem bestehenden Strassennetz zu organisieren, abgelehnt. Der punktuelle und zielgerichtete Ausbau des Strassennetzes darf nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden.

Gewerbe Olten

- analog FDP

Hauseigentümerverband (HEV) Region Olten

- analog FDP

IG Strasse Solothurn

- Unterstützung für Forderung nach einem neuen und umfassenden Mobilitätsplan
- Ablehnung der aufgezeigten Lösungsansätze ausschliesslich zugunsten des ÖV und des LV und zulasten des MIV

Industrie- und Handelsverein Region Olten (IHVO)

- analog FDP

Pro Velo Region Olten

- Strategische Ziele begrüsst, insbesondere deren Ausrichtung an der 3V-Strategie. Vernünftig, dass möglichst grosse Anteile vom heutigen wie auch vom künftigen, zusätzlichen MIV auf ÖV und LV zu verlagern sind.

VCS, Sektion Solothurn

- Einverstanden mit strategischen Zielen, insbesondere Angebotsorientierung und 3V-Strategie sowie Verbesserung der Erreichbarkeit zwischen Stadtteilen für Fuss- und Veloverkehr

Vereine Lebendige Oltner Nachbarschaft und Olten im Wandel

- Unterstützen Zielsetzungen, insbesondere Stadtverträglichkeit mit hohem Anteil LV
- Kapazität für MIV nicht weiter ausbauen, sondern reduzieren (Einbahnstrassen, Fussgängerzonen), als Alternativen z.B. Mini-Busse

Frage 3: Welche Teilbereiche der Mobilität gilt es Ihrer Ansicht nach in Olten besonders zu fördern und weshalb?

CVP

- ÖV und LV

FDP

- Verkehrskapazitäten für den MIV steigern und effizienter abwickeln
- Moderne Informations-, Verkehrslenkungs- und Signalisationssysteme für effizientere Nutzung der bestehenden Verkehrsfläche (u.a. Parkleitsystem)
- Förderung des motorisierten Zweiradverkehrs (Parkplätze, Nutzung der Busspuren)

Grüne

- Situation für LV verbessern und ÖV ausbauen und priorisieren (Effizientere Nutzung der Fläche, Reduktion der Emissionen, Sicherstellen der Mobilität für alle)

JSP

- LV (Gründe: Ökologie, Landverschleiss, soziale Rechte, Fördern der körperlichen Bewegung)
- ÖV (Gründe: effiziente Nutzung bestehender Verkehrsraum, Verminderung CO₂, bessere Auslastung, Service Public)

Olten jetzt!

- LV, ÖV und Carsharing
- Vorhandenen Platz möglichst effizient nutzen, platzsparende Fortbewegungsarten priorisieren
- Mit Förderung LV und ÖV wird öffentlicher Raum attraktiver und Stadt lebenswerter.

SP

- LV (Gründe: Ökologie, Landverschleiss, Lebensqualität von Behinderten, Jungen, Alten und wenig Bemittelten, Fördern der körperlichen Bewegung, Grundrecht, sich jederzeit zu Fuss zu bewegen zu können)
- ÖV (Taktverdichtungen in Randstunden, Infrastruktur auf Haltstellen, Vereinfachung und Systematisierung des Liniennetzes; Gründe: Attraktivierung öV für Leute, die die Wahl zwischen Auto und öV haben, Sicherstellung der Mobilität von Leuten, die auf den öV angewiesen sind, Reduktion der Umweltbelastungen und des Landbedarfs)

SP/JSP (Fraktion)

- analog SP

SVP

- motorisierter Individualverkehr: Stadtzentrum – aufgrund Konkurrenz zu andern Städten und Einkaufszentren – gut erschliessen, Verkehrshindernisse abbauen, genügend Parkplätze an zentraler Lage
- Fussverkehr: gute Fussgängeranbindung des Stadtzentrums mit Bahnhof und einzelnen Quartieren
- Ablehnung von Projekten, die nur einer kleinen Anzahl Personen zugutekommen (Unterführung nach OSW)

espace.mobilité

- Alle Teilbereiche der Mobilität gleichberechtigt und diskriminierungsfrei behandeln; Bürgerinnen und Bürger sollen selber entscheiden, welches Verkehrsmittel für sie am zweckmässigsten ist.

Gewerbe Olten

- Massnahmen zur Förderung einer effizienteren Verkehrsabwicklung und -infrastruktur erwünscht (Parkleitsystem, erleichtertes Rechtsabbiegen, Trennung Fahrwege MIV/LV, intelligente Signalisationssysteme, Ausbau MIV)

Hauseigentümerverband (HEV) Region Olten

- Punkte 1-2 analog FDP

IG Strasse Solothurn

- Priorisierung der Teilbereiche nach Effizienz und Leistungsfähigkeit

Industrie- und Handelsverein Region Olten (IHVO)

- Punkte 1-2 analog FDP

Pro Velo Region Olten

- Soll der Veloverkehr einen wachsenden Teil der heutigen und künftigen Mobilitätsbedürfnisse übernehmen, muss die Veloinfrastruktur (insbesondere für weniger geübte Velofahrende) sicherer und attraktiver werden.

VCS, Sektion Solothurn

- Am meisten Potenzial im Fuss- und Veloverkehr, die ausbaubar sind und mithelfen können, den Mehrverkehr einzugrenzen. Daher prioritäre Stellung für LV.
- Infrastruktur Veloverkehr ausbauen, um Umsteigen zu fördern

Vereine Lebendige Oltner Nachbarschaft und Olten im Wandel

- LV gezielt fördern, um vorhandene Fläche effizient zu nutzen und Emissionen des MIV zugunsten Lebens- und Luftqualität zu reduzieren

Frage 4: Welche konkreten Massnahmen haben für Sie Priorität?

CVP

- Parkleitsystem
- Optimierung Verkehrsfluss, u.a. Verkehrssteuerung via Lichtsignalanlagen und Priorisierung ERO

FDP

- Erarbeitung räumliches Leitbild und Ortsplanungsrevision
- Erhebung verlässlicher, grundlegender Daten für Verkehrssituation und -entwicklung
- Steigerung der MIV-Kapazitäten durch Optimierungen bei Lichtsignalsteuerungen, erleichtertes Rechtsabbiegen, keine weitere Einschränkung der Verkehrsfläche, gezielter Ausbau der Kapazitäten, wo die grösste Wirkung erzielt wird
- Effizientere Abwicklung des MIV durch bessere Nutzung der bestehenden Infrastruktur (Tannwaldstrasse), Realisierung neues innerstädtisches Parkhaus, Einführung Parkleitsystem
- Attraktivierung LV durch Realisierung einer sicheren Verbindung zwischen den Stadtseiten mit Fokus auf Oberstufenschulhaus Frohheim

Grüne

- LV: Entflechtung Velo- und Autospuren, konfliktfreies und gut signalisiertes Velonetz mit Priorisierung an den Ampeln, klar ersichtliche und gut einsehbare Veloparkierungsmöglichkeiten
- MIV: Ausdehnung 30er-Zone, Erhöhung Raumwiderstand, Parkleitsystem

JSP

- Verbindungen der Zentren Bahnhof, Säli und Innenstadt herstellen und für LV ausrichten
- Verbesserung der Beleuchtung für LV
- Bauliche Verbesserungen für Velofahrer/innen
- Erschliessung OSW via ÖV oder LV
- Bahnhofplatz umsetzen
- Durchgehendes Velonetz mit separaten Velostreifen
- Durchquerung Altstadt für Velos prüfen
- Aktive Boden- und Liegenschaftspolitik zur Förderung des Langsamverkehrsnetzes und der Verbindung der Zentren

Olten jetzt!

- Velowegkonzept: bis 2025 Olten in Topfen der velofreundlichsten Städte
- Reservation einzelner Strassenspuren zugunsten von ÖV und Zweirädern
- Parkleitsystem zur Reduktion des Parkplatzsuchverkehrs
- Mehr Orte, wo Velos angekettet und vor Diebstahl geschützt werden können
- Längst diskutierte Verbesserungen (z.B. Bifangplatz) endlich konkretisieren

SP

- Verbesserung der Beleuchtung für LV
- Bauliche Verbesserungen für Velofahrer/innen an kritischen Stellen und wichtigen Verbindungen (Arbeitswege, Einkaufswege, Wege zu Oberstufenschulhäusern)
- Sicherung der notwendigen Parkplätze für Kunden von Geschäften und Gewerbe an zentralen Lagen, um ökologisch unsinnige Auslagerung an Peripherie oder Vororte zu verhindern.
- Realisierung Parkleitsystem
- Möglichkeit schaffen, Verkehrsregelungsanlagen durch Fussgänger/innen und Velofahrer/innen nachts aktivieren zu können, um sichere Querung zu ermöglichen.

SP/JSP (Fraktion)

- Punkte 1-4 analog SP
- Erstellung einer genügenden Trennung der wichtigsten Veloverbindungen vom MIV mit angemessener Priorisierung des Veloverkehrs an Kreuzungen

SVP

- Stadtzentrum besser zugänglich machen für MIV
- Parkplatzsituation im Zentrum verbessern (Machbarkeit eines zentralen Parkhauses prüfen)
- Abendliche Polizeikontrollen in der Innenstadt verbessern
- Busverbindungen verbessern (besser an Zugverbindungen anpassen)
- Zustand in der Winkelunterführung verbessern (Polizeikontrollen)
- Quartierstrassen vom Umfahungsverkehr entlasten

espace.mobilité

- Alle Massnahmen, die verkehrsträgerübergreifend zu einer Erhöhung der Verkehrskapazitäten führen, werden unterstützt.
- Verkehrsbeschränkungen und Restriktionsmassnahmen werden als bei Einkaufszentren und Fachmärkten unverhältnismässig und meist wirkungslos abgelehnt.

Gewerbe Olten

- Punkte 1-4 analog FDP
- Bei Punkt 4 ergänzend: neues innerstädtisches Parkhaus (Innenstadt, Rötzmatt/Hammer mit Anbindung SBB Hammer und direkt ERO/PU Olten SüdWest)

Hauseigentümergebiet (HEV) Region Olten

- Punkte 1-4 analog FDP

IG Strasse Solothurn

- Verflüssigung des Zu-, Weg- und Transitverkehrs auf den innerstädtischen Hauptverkehrsachsen
- Freie Wahl des Verkehrsmittels

Industrie- und Handelsverein Region Olten (IHVO)

- Punkte 1-4 analog FDP
- Entflechtung von MIV und LV führt zu Kapazitätssteigerung beim MV und Erhöhung von Sicherheit und Komfort bei LV

Pro Velo Region Olten

- Veloverbindung Innenstadt-Säliquartier
- Veloführung im Perimeter neuer Bahnhofplatz
- Stadtteilverbindung Hammer
- Generell sind höhere Qualitätsstandards als heute zu berücksichtigen (breitere Radstreifen, längere Grünphasen)
- Kurzfristig: Winkelunterführung für Velos öffnen, Situation für Velofahrende auf dem Klosterplatz und der Zielempgasse entschärfen

VCS, Sektion Solothurn

- Veloverkehr: Verbindung Innenstadt-Säliquartier, Stadtteilverbindung Hammer, Bahnhof und Aaresteg, Veloparkierung Bahnhof, schnelle Erreichbarkeit Bahnhof, Schulwegsicherheit
- Fussverkehr: bessere Berücksichtigung bei Bau und Betrieb Verkehrsinfrastruktur und bei Stadtraumnutzung
- ÖV: Angebots- und Taktverdichtungen, separate Busspuren
- MIV: Zuwachs und Verwendung mit Parkierungsangebot steuern. Zugleich zukunftsweisende Ideen der Digitalisierung und Automatisierung berücksichtigen.

Vereine Lebendige Oltner Nachbarschaft und Olten im Wandel

- Nachhaltige Mobilität ohne MIV fördern
- Gut signalisiertes und auch gegenüber Fussgängerverkehr konfliktfreies Velonetz

6. Stellungnahme des Stadtrates zu den Vernehmlassungsergebnissen

6.1 Grundsätzliches

Art. 40 der Gemeindeordnung der Stadt Olten erteilt dem Stadtrat die Aufgabe der «Planung und Koordination der Gemeindetätigkeit und Setzen der notwendigen Schwerpunkte»: Die Exekutive definiert die strategische Ausrichtungen für die Entwicklungen des Gemeinwesens, während die Legislative deren Umsetzung über die Genehmigung bzw. Nichtgenehmigung der dafür notwendigen finanziellen Ressourcen und der gesetzlichen Grundlagen steuert. In diesem Sinne hat der Stadtrat mit dem Mobilitätsplan seine Strategie festgelegt, wie er die Funktionsfähigkeit des bestehenden Verkehrsnetzes als zentralen Faktor für die Stadtentwicklung und die Standortqualität bis 2030 sicherstellen will: **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 soll auf dem bestehenden Strassennetz Raum für den wirtschaftlich notwendigen Autoverkehr entstehen und sollen auch die Busse, für die aus Platzmangel auf den Hauptachsen nicht durchgehende Busspuren erstellt werden können, nicht mehr durch Staus blockiert werden.** Mögliche Werkzeuge dafür sind u.a. – von den zuständigen Gremien noch zu bewilligende – Vorschriften und Verkehrsmanagement als sogenannte **Push-Faktoren** und Anreize durch attraktive Angebote als **Pull-Faktoren**.

Damit setzt der Stadtrat die Handlungsstrategien Verkehr des **kantonalen Richtplans** vom August 2017 um, welcher die Abstimmung von Siedlung und Verkehr postuliert: «Der Kanton Solothurn verfügt über ein gut ausgebautes Verkehrsnetz. Dieses stellt die Erschliessung innerhalb des Kantonsgebietes sowie mit den Nachbarkantonen und dem benachbarten Ausland sicher. Durch seine optimale Verkehrslage in der Schweiz (Kreuzungspunkt Nord-Süd- und Ost-West-Achsen des Strassen- wie Schienenverkehrs und des Flugplatzes Grenchen) verfügt der Kanton über ideale Standortvorteile. Damit verbunden sind aber auch ein überdurchschnittliches Verkehrswachstum und Kapazitätsengpässe im Verkehrsnetz sowie zunehmende Umweltbelastungen. Die zunehmende Trennung von Wohnen und Arbeiten führt zu einem stetigen Wachstum der Mobilität, auch der Freizeitverkehr nimmt zu. **Die Aufgabe des Kantons und der Gemeinden besteht darin, dass die Mobilität möglichst effizient, siedlungsverträglich und umweltschonend abgewickelt wird. Eine vermehrte Lenkung der Mittel auf den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr ist unerlässlich.**»

Bestärkt wird der Stadtrat in seinem Vorgehen zudem durch den bereits erwähnten **§147 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes**, der besagt, dass Gemeinden bei publikumsintensiven Anlagen die Zahl der Abstellplätze beschränken und Massnahmen im Bereich Mobilität/Verkehr verlangen können. Der Mobilitätsplan wurde denn auch in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton verfasst, der den Projektleiter und zwei von vier Personen der Steuerungsgruppe stellte – darunter den in der FDP-Stellungnahme namentlich genannten Exponenten, der auf das Fehlen einer direkt ableitbaren gesetzlichen Grundlage hingewiesen haben soll.

Eine vorausgehende Durchführung einer **Ortsplanungsrevision** würde lediglich für ein zeitliches Hinausschieben sorgen, jedoch nichts an der heutigen Ausgangslage verändern: Die Erhebungen und Ansätze des Mobilitätsplans stützen sich auf bereits in der bestehenden Ortsplanung definierte Entwicklungen – u.a. in den Gebieten Olten SüdWest, Bahnhof Nord und Kleinholz –, die auch mit einer neuen Ortsplanungsrevision nicht rückgängig gemacht werden dürften, will sich die Stadt Olten nicht mit massiven Schadenersatzforderungen konfrontiert sehen. **Umgekehrt kann mit der Mobilitätsplanung im Voraus aufgezeigt werden, welches Verdichtungs- und Entwicklungspotenzial überhaupt realisiert werden**

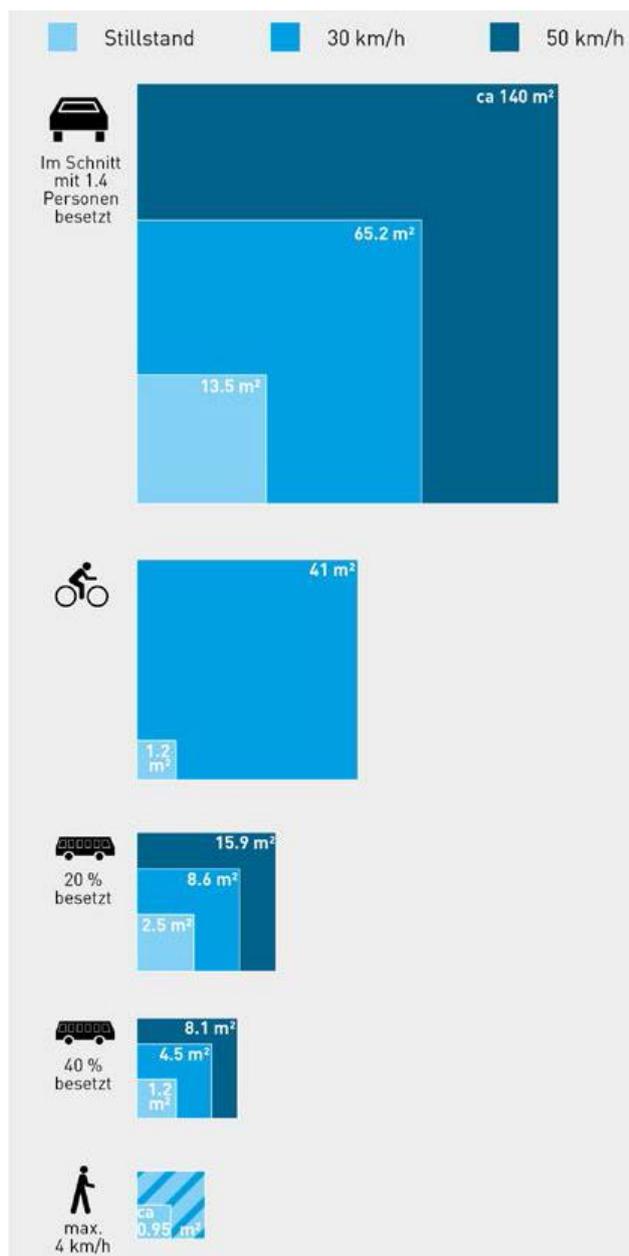
kann, will man die Verkehrserschliessungsqualität nicht massiv verschlechtern. Zudem sollten jetzt Verzögerungen für die Umsetzung der vorgesehenen Schritte des Mobilitätsplans vermieden werden, weil derzeit die Weichen für die grossen Entwicklungsgebiete – u.a. bei der Parkplatzzahlbemessung, aber auch bei der Erschliessung für den Langsamverkehr – gestellt werden.

6.2 Zu einzelnen Aussagen und Forderungen

- MPO und MIV

Das Vorhandensein von Stausituationen, insbesondere zu den Spitzenzeiten, wird in den Stellungnahmen mehrheitlich anerkannt; die Reaktionen darauf sind aber sehr unterschiedlich. Die Möglichkeiten von gezielten Ausbaumassnahmen für den MIV, wie sie teilweise gefordert werden, sind aus Platz- und Finanzgründen gering – selbst wenn man davon ausgehen würde, dass Ökologie aufgrund technischer Entwicklungen keine oder eine untergeordnete Rolle spielen würde. Hinzu kommt, dass der Mobilitätsplan von den **nächsten 15 Jahren** ausgeht. Die Forderung nach umfangreichen Ausbaumassnahmen beim MIV ist daher allein schon aufgrund der langwierigen Planungsaufgaben unrealistisch. Kommt hinzu, dass keine bahnbrechenden Lösungsansätze in Sicht sind. Punktuelle Verbesserungen des Strassennetzes werden hingegen nicht grundsätzlich ausgeschlossen, wie beispielsweise der geplante Umbau des Bahnhofquais zeigt, sind aber wenig kapazitätsfördernd. Angesichts der sehr eingeschränkten Platzverhältnisse schwierig ist im Übrigen auch die von verschiedenen Seiten angeregte konsequente Separierung von MIV und Langsamverkehr und sogar von Fussverkehr und Veloverkehr.

Den Vorwurf, dass der Mobilitätsplan einseitig zulasten des MIV ausgerichtet ist, kann der Stadtrat in dieser Form nicht gelten lassen. Fakt ist, dass der MIV von allen Verkehrsträgern am meisten Platz pro beförderte Person beansprucht (vgl.



Grafik) und – zumindest derzeit – die Umwelt am stärksten belastet. **In Olten ist denn auch nach wie vor der grösste Teil der Verkehrs- und der Parkierungsflächen für den MIV vorgesehen.** Zudem ist beispielsweise auch beim Umbau des Bahnhofquais keine Busspur – wie sie die Busbetriebe wünschten – vorgesehen, um den Verkehrsfluss beim MIV nicht zusätzlich zu beeinträchtigen. Aus dem gleichen Grund muss bei der geplanten Sanierung des

Postplatzes zum Leidwesen vieler Fussgängerinnen und Fussgänger auch auf einen Zebrastreifen zwischen alter Brücke und Winkel verzichtet werden.

Ebenso trifft es nicht zu, dass im Mobilitätsplan keine Massnahmen vorgesehen sind, wie der MIV verbessert oder effizienter gestaltet werden kann: Zu erwähnen sind hier beispielsweise das **Verkehrsmanagement des Kantons** auf seinem Strassennetz als Daueraufgabe mit dem Ziel einer effiziente(re)n Abwicklung oder das in Arbeit befindliche **Parkleitsystem**. Zudem wurde gerade im MIV in den vergangenen Jahren schon sehr viel investiert, insbesondere in die **Entlastung Region Olten (ERO)**, welche die geforderte gute Zugänglichkeit zum Stadtzentrum stark verbessert hat. Ein Teil der in der Vernehmlassung geforderten Massnahmen ist indessen nicht ausschliesslich auf kommunaler Ebene lösbar, so etwa das erleichterte Rechtsabbiegen oder intelligente Signalisationssysteme. Als – zumindest momentan – nicht zielführend erachtet der Stadtrat im Übrigen den Ruf nach weiteren autofreien Strassen. Das Gleiche gilt für die Forderung nach «Raumwiderständen» wie Einbahnspuren, zumindest nicht auf dem Kantons- und Sammelstrassennetz.

- MPO und (Wirtschafts-)Standortqualität

Der Stadtrat ist selbstredend auch der Ansicht, dass Olten als Einkaufs- und Arbeitsort nicht behindert werden soll. Umlagerungen von vermeidbarem – beispielsweise innerstädtischem – Autoverkehr sollen deshalb in einer **(raum)ökonomischen Betrachtungsweise** dafür sorgen, dass der für den Waren- und Personentransport wirtschaftlich notwendige MIV ebenso zirkulieren kann wie die Busse, welche Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer an ihre Arbeitsplätze bringen. Ebenso gilt es die notwendigen Parkplätze für Kunden von Geschäften und Gewerbe an zentralen Lagen zu sichern, um Auslagerungen an die Peripherie zu verhindern; dementsprechend sieht der Stadtrat denn auch im Wesentlichen keine Reduktion des heutigen Bestandes infolge Umbauten vor. Der Vorwurf, dass Betriebe durch den Mobilitätsplan in ihrer Existenz gefährdet würden, entbehrt angesichts der «Besitzstandsregelung» im Parkierungsreglement einer Grundlage. Und wer wegen einer Parkgebührenpflicht in sehr beschränktem Umfang weite Fahrten zu Einkaufszentren im Grünen unternimmt, hat die Rechnung ohne die Benzinkosten gemacht, vom Zeitbedarf ganz zu schweigen. Auch für die Aussage, die Umsetzung des Mobilitätsplans würde die aktuelle Mobilitätssituation nachhaltig verschlechtern und die Wettbewerbsfähigkeit deutlich beeinträchtigen, fehlt der Nachweis. Eine reine Verflüssigung des Transitverkehrs kann hingegen keine Zielsetzung sein, weil dies nur weiteren Verkehr anziehen würde.

Der Stadtrat warnt zudem davor, von «gutem» und «schlechtem» Verkehr zu sprechen und den berechtigten Schutz von Anwohnerinnen und Anwohnern vor Verkehrsbelastungen und die Interessen von Wirtschaft und Gewerbe gegeneinander ausspielen. **Es braucht das geplante Zusammenspiel aller Verkehrsträger.** Und auch potenzielle Zuzüger und Investoren profitieren von einem vielseitigen, ausgewogenen und deshalb funktionierenden Verkehrssystem, wie dies der Mobilitätsplan anstrebt.

- MPO und Busverkehr

Der Mobilitätsplan geht ausführlich auf den Busverkehr ein, der mit dem Fahrplan 2019, aber auch mit den nachfolgend geplanten Schritten des **Buskonzepts Olten-Gösgen-Gäu** wesentlich attraktiviert werden soll. Auch der Busverkehr ist aber darauf angewiesen, dass der Gesamtverkehr auf den bestehenden Strassen fließen kann. Auch der heutige Busfahrplan ist im Übrigen im Rahmen des Möglichen schon gut auf Pendlerinnen und Pendler ausgerichtet; alle Bedürfnisse gleichzeitig ohne Kostenexplosion erfüllen zu können, ist jedoch unmöglich. Zudem ist die Grosszahl der Buslinien regional ausgerichtet und können daher nicht nur die Bedürfnisse der Stadt Olten abgedeckt werden. Und schliesslich braucht es den ÖV als Service public auch für Nichtpendler und in Randzeiten. Die Platzverhältnisse

verunmöglichen, dass ohne Einschränkung der anderen Verkehrsträger durchgehend Busspuren eingerichtet werden können. Und auch zusätzliche Buspriorisierungen würden den Verkehrsfluss – auch für den Fuss- und Veloverkehr – behindern.

- MPO und Langsamverkehr

Ein Ausbau des Velonetzes mit lückenlosen, breiten, dem Veloverkehr vorbehaltenen Verkehrswegen stellt ebenso wie die gewünschte Trennung der Verkehrswege von Velo und Fussgängern nicht nur eine Kostenfrage, sondern auch eine Platzfrage dar – gerade in Olten, wo die Verkehrswege im Bereich Bahnhofquai-Postplatz-Aarburgerstrasse zwischen Aare, Bahn und Gebäuden eingeklemmt sind. Der Stadtrat stimmt zu, dass **insbesondere attraktive und (verkehrs)sichere Velo- und Fussgängerverbindungen zwischen Ost und West fehlen**; darin besteht weitgehend Konsens über die ideologischen Grenzen hinweg. Neben Finanzen stellt hier auch die **technische Machbarkeit** – Unterquerung der Bahngeleise, Verbreiterung der Unterführungsstrasse etc. – eine Herausforderung dar, welche in den kommenden Jahren jedoch angepackt werden muss. Indessen stimmt der Stadtrat der Einschätzung nicht zu, dass die Stadtteilverbindung nach Olten SüdWest nur einer kleinen Anzahl von Personen zugutekomme. Gerade das Negativbeispiel der Winkelunterführung zeigt, dass zeitgerecht gute Lösungen erforderlich sind, um späteren teuren Nachholbedarf zu vermeiden.

- MPO und Zukunft

Zum Vorwurf der fehlenden Auseinandersetzung mit zukünftigen Trends und Entwicklungen: Erstens befasst sich der Mobilitätsplan wie erwähnt mit den nächsten 15 Jahren. Zweitens sind die **technischen Entwicklungen der kommenden Jahre nicht voraussehbar**. Ob und wie schnell sie dann noch von den kommenden Generationen adaptiert werden, ist eine weitere Unbekannte. Auch hier muss wohl berücksichtigt werden, dass die Wahl der Verkehrsträger teilweise auch emotional begründet ist und auch künftig bleiben dürfte.

Regelmässige Überprüfungen der Situation via **Monitoring und Controlling** sind vorgesehen. Dabei kann auch auf technische Weiterentwicklungen, welche die Kapazitäten erhöhen könnten, eingegangen werden. Alain Groff, Leiter Mobilität Kanton Basel-Stadt, gab in diesem Zusammenhang kürzlich an einer Veranstaltung in Olten zu bedenken, dass ein Auto ein Auto bleibe, ob Benziner, Elektrofahrzeug oder selbstfahrend, und erst eine bessere Ausnützung seiner Platzkapazitäten – zum Beispiel dank Sharing- oder Mitfahrangeboten – zu einer Veränderung führe. Neue Technologien könnten übrigens nach Ansicht von Experten zu noch mehr Verkehrsvolumen führen, indem dank selbstfahrender Fahrzeuge auch jüngere und ältere Personen und aufgrund geringerer Schadstoffbelastung auch «umweltbewusstere» Kreise als heute verstärkt am motorisierten Individualverkehr teilnehmen könnten.

6.3 Fazit

Der Stadtrat fühlt sich im Zeichen der Energiestadt und seiner Nachhaltigkeitsbemühungen bestärkt durch die positiven Reaktionen und sieht trotz der ablehnenden Argumente keinen Anlass, aufgrund der Vernehmlassungsergebnisse von seinen ursprünglichen Zielsetzungen im fundierten Mobilitätsplan abzurücken. Zumal diese – und anderem die 3V-Strategie (vermeiden, verlagern, verträglich gestalten) – wie bereits in der ersten Vorlage dargestellt ihr Pendant in Strategien auf Bundesebene und im kantonalen Richtplan finden und auch von andern Schweizer Städten aktuell verfolgt werden.

Der Mobilitätsplan ist nicht zulasten oder zugunsten des einen oder andern Verkehrsträgers ausgerichtet: Die in einer separaten Vorlage thematisierte Parkierung, welche auch die Einführung eines Parkleitsystems umfasst, ist nur ein Teil des «Pakets» Mobilitätsplan, das in Kapitel 3 dieser Vorlage zusammengefasst wurde. Zugegebenermassen müssen die meisten von diesen Massnahmen noch geplant und die entsprechenden Finanzierungen bewilligt werden.

Die Forderung, dass alle Teilbereiche der Mobilität gleichberechtigt und diskriminierungsfrei behandelt werden sollen, ist somit nach Ansicht des Stadtrates auch mit dem Mobilitätsplan erfüllt. **Die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer können weiterhin frei entscheiden, welches Verkehrsmittel für sie am zweckmässigsten ist.** Angesichts der fundierten Einschätzung der Verkehrsentwicklung sind die Zielsetzung einer Abflachung der Kurve beim MIV und einer Verlagerung des zusätzlich entstehenden neuen Verkehrs soweit als möglich auf den ÖV und den Langsamverkehr sowie die entsprechenden Massnahmen jedoch nicht Selbstzweck, sondern Notwendigkeit, wie dies auch der kantonale Richtplan betont. Wenn mit intelligenten Systemen und neuen Technologien dereinst Kapazitäten nachhaltig so erweitert werden können, dass teure (andere) Massnahmen überflüssig werden – umso besser! Apropos Massnahmen: Der Stadtrat geht mit der Argumentation einig, dass Anreize besser und auch beliebter sind und daher schnellere und teils auch grössere Effekte erzielen können als Vorschriften. Ganz ohne – verträgliche – Vorschriften dürfte es aber nicht gehen, wie auch die Erfahrungen im Umweltbereich zeigen.

Beschlussesantrag:

Der Synthesebericht Mobilitätsplan Olten und die vorgesehenen Umsetzungsschritte werden zur Kenntnis genommen.

Olten, 9. August 2018

NAMENS DES STADTRATES VON OLTEN
Der Stadtpräsident Der Stadtschreiber

Dr. Martin Wey Markus Dietler

Mitteilung an
Gemeindeparlament
Parlamentsakten
Stadtplanung, Lorenz Schmid
Stadtkanzlei, Andrea von Känel