

AUSZUG AUS DEM PROTOKOLL DES STADTRATES VON OLTEN

vom 10. Dezember 2018

Prot.-Nr. 305

Interpellation Ernst Eggmann (parteilos) und Mitunterzeichnende betr. Verkehrsführung flutet Begegnungszone anstatt sie zu entlasten/Beantwortung

Am 27. September 2018 haben Ernst Eggmann (Parteilos) und Mitunterzeichnender folgenden Vorstoss eingereicht:

«Nimmt man die neue Verkehrsführung der Ziegelfeldstrasse genauer unter die Lupe, kommt man unweigerlich zum Schluss, dass der Kanton offensichtlich nicht dasselbe Ziel verfolgt wie die Stadt Olten! Diese will eine verkehrsarme Innenstadt, der Kanton eine verkehrsarme Ziegelfeldstr. Einmal in die Begegnungszone Hammer hineingefahrene Autos (via Ringstr.) ist ein möglichst rasches hinausfahren Richtung Wangen unmöglich! Die Beschilderung des Kantons führt Autos explizit in die Begegnungszone, obwohl diese durch die Bleichmattstr. hätte hinausgeführt werden können. Dazu wäre nur die Demontage zweier Verkehrsschilder nötig, welche das Abbiegen links in und aus der Ziegelfeldstrasse wieder erlauben! Heute muss, wer dort Einkäufe tätigte, bei der Martinskirche parkierte, via Ringstr.-Solothurnerstr. durch die Begegnungszone fahren. Die geplante Grossüberbauung an der Ziegelfeldstr.-Bleichmattstr. verschärft zukünftig die Situation zusätzlich extrem. Die ca. 80 unterirdischen Parkplätze, können von Wangen herkommend zwar direkt angefahren werden, von der City-Kreuzung aber nur via Begegnungszone «Ringstrasse», weil die Signalisation von der Ziegelfeldstrasse kein Linksabbiegen zulässt. Wer sodann die Siedlung und die Parkplätze bei der Martinskirche Richtung Wangen verlassen will, sind allesamt gezwungen via Begegnungszone Ringstr.-Solothurnerstr. zu fahren. Wieviel einfacher wäre es, die Begegnungszone via Bleichmattstrasse in alle Richtungen verlassen zu können! Die neue heutige Verkehrsführung ist nicht nur ökologischer Unsinn, sondern absolut sinnfrei! Der Kanton macht hier die enormen Bemühungen der Stadt, die Begegnungszonen verkehrsarm zu gestalten, zunichte und flutet die Begegnungszone mit vermeidbarem Verkehr.

Frage 1: Ist es im Sinne des Stadtrates, vermeidbaren Verkehr in die 20er Zone zu schleusen?

Frage 2: Wie stellt der Stadtrat sich zu dem Problem, dass durch die Grossüberbauung bei der Martinskirche zukünftig noch mehr vermeidbarer Verkehr in der Begegnungszone generiert wird, welcher leicht mit dem Wechseln von 2 Verkehrsschildern vermieden werden könnte (Schilder-Nr. 2.37 + 2.38 durch 2.39 + 2.41), also zurück zur alten Verkehrssignalisation?

Frage 3: Hat der Stadtrat im Sinn, diesbezüglich beim Kanton zu intervenieren??

Frage 4: Der vielzitierte Mobilitätsplan hat doch zum Ziel, unnötigen Verkehr möglichst schon dort zu vermeiden, wo er entsteht. Woran liegt es, dass dieses Konzept ausgerechnet bei der Steuerung des Verkehrs in die Begegnungszone zu versagen scheint?

Frage 5: Mit welchen Mitteln gedenkt der Stadtrat diesen unnötigen Verkehr in die Begegnungszone zukünftig sinnvoll zu steuern?»

* * *

Im Namen des Stadtrates beantwortet Stadtpräsident Martin Wey den Vorstoss wie folgt:

Die Verkehrsführung auf der H5 im Abschnitt zwischen Hammermühle und Amtshausquai wurde im Zuge der Sanierungs- und Umgestaltungsmassnahmen zum ERO-Projekt (UM) angepasst. Ziele der Umgestaltungsmassnahmen waren die Unterstützung der Verkehrsverlagerung auf die ERO und eine siedlungsverträglichere Gestaltung der Hauptverkehrsstrasse. Durch die Aufhebung der Lichtsignalanlagen an den Knoten Bannstrasse und Grundstrasse und Einführung eines Mehrzweckstreifens zwischen den Knoten Hammermühle bis Neumattstrasse konnten die Abbiegebeziehungen zwischen den Quartieren Schöngrund und Innenstadt von und zur Kantonsstrasse insgesamt verbessert werden.

Das Linksabbiegeverbot an der südlichen Bleichmattstrasse ist heute als Rechtsabbiegegebot signalisiert. Diese Signalisation wird von den Verkehrsteilnehmenden ungenügend beachtet, es werden gehäufte unerlaubte Linksabbiegemanöver beobachtet. Diese sind eine Gefahr für den Fuss- und Veloverkehr auf dem Schulweg. Der Stadtrat hat deswegen schon im Jahr 2017 beim AVT interveniert und Massnahmen verlangt. In der Folge wurden Varianten geprüft und das AVT hatte als Lösung eine Verdeutlichung der Signalisation vorgeschlagen (Linksabbiegeverbot anstelle Rechtsabbiegegebot u.a.). Der Stadtrat ist der Ansicht, dass die Verkehrssicherheit mit einer Öffnung des Linksabbiegers besser gewährleistet wird und hat dem AVT einen entsprechenden Antrag unterbreitet. Als zusätzlicher Vorteil können Umwegfahrten über die Begegnungszone in der Achse Ringstrasse – Solothurnerstrasse vermieden werden. Für die Einführung des Linksabbiegers muss die Knotensteuerung angepasst werden. Die sich wenig verändernden Wartezeiten sind unproblematisch. Die Kosten von 12'500 CHF für die Anpassung der LSA-Steuerung und Signalisation gehen zulasten der Stadt. Vor der Umsetzung muss eine Publikation mit Rechtsmittelbelehrung erfolgen.

Frage 1: Ist es im Sinne des Stadtrates, vermeidbaren Verkehr in die 20er Zone zu schleusen?

Das ist nicht im Sinne des Stadtrates und sicher auch nicht im Interesse des AVT.

Frage 2: Wie stellt der Stadtrat sich zu dem Problem, dass durch die Grossüberbauung bei der Martinskirche zukünftig noch mehr vermeidbarer Verkehr in der Begegnungszone generiert wird, welcher leicht mit dem Wechseln von 2 Verkehrsschildern vermieden werden könnte (Schilder-Nr. 2.37 + 2.38 durch 2.39 + 2.41), also zurück zur alten Verkehrssignalisation?

Gemäss Gestaltungsplan Ziegelfeld erfolgt die Zufahrt über die Bleichmattstrasse, die Wegfahrt via Grundstrasse Süd (mit Rechtsabbiegeverbot) über die Solothurnerstrasse. Es wird kein vermeidbarer Verkehr in der Begegnungszone generiert.

Frage 3: Hat der Stadtrat im Sinn, diesbezüglich beim Kanton zu intervenieren??

Wie beschrieben ist die Intervention bereits erfolgt.

Frage 4: Der vielzitierte Mobilitätsplan hat doch zum Ziel, unnötigen Verkehr möglichst schon dort zu vermeiden, wo er entsteht. Woran liegt es, dass dieses Konzept ausgerechnet bei der Steuerung des Verkehrs in die Begegnungszone zu versagen scheint?

Bei der erwähnten Aussage im Mobilitätsplan geht es um die Gesamtmenge des Verkehrs und die Aufteilung zwischen den Verkehrsarten. Beim besagten Linksabbieger steht die Verkehrsführung im Vordergrund, die mit der beschlossenen Massnahme verbessert wird.

Frage 5: Mit welchen Mitteln gedenkt der Stadtrat diesen unnötigen Verkehr in die Begegnungszone zukünftig sinnvoll zu steuern?»

Wie beschrieben ist die entsprechende Steuerung bereits erfolgt.

Stadtkanzlei Olten
Der Stadtschreiber:
