

17. März 2010

Arbeitsgruppe Verkehr

Protokoll der Sitzung vom 15. März 2010, 19 bis 22 Uhr

Anwesend: Daniel Fertsch, Erika Jäggi, Walter Lengacher, Ursula Schibli, Aldo Stoppa, Moritz Wandeler (Protokoll)

Entschuldigt: Heinz Eng, Marcel Steffen

-
- Moritz Wandeler begrüsst die Anwesenden und dankt Aldo Stoppa für die rasche Terminzusage. Er erläutert kurz die an der Sitzung vom 25. Februar in der Arbeitsgruppe diskutierten Inhalte und Fragen.
 - Aldo Stoppa macht eine kurze Ausführung zu Verkehrszahlen. Deren Interpretation ist schwierig. Sie sind aber öffentlich zugänglich über das GIS des Kantons Solothurn. Anhand eines Beispiels zeigt Aldo Stoppa, wie die Daten selber bezogen werden können.

Die folgenden Aussagen sind Auszüge aus der Diskussion, die für die Arbeit der Arbeitsgruppe interessant und/oder wichtig sind:

- Mit der Eröffnung der ERO (Entlastung Region Olten) ist zu befürchten, dass bei Kapazitätsüberschreitungen auf dem Kantonsstrassennetz die Belastung in den Quartieren zunehmen wird.
- Im Hardfeld wird die Zufahrt für Zubringer/blau Zone auch eingeführt, sodass nur noch Zubringer zur Tannwaldstrasse durchfahrtberechtigt sein werden.
- Die einzige wirksame Massnahme gegen den Durchgangsverkehr wäre eine Verkehrsscheide. Bei der Einführung der Zonen wurde eine entsprechende Umfrage im Quartier durchgeführt, die eine klare Ablehnung einer Verkehrsscheide gezeigt hat (Wunsch nach selektiver Sperre für die Auswärtigen).
- Alternativ zu einer Verkehrsscheide kann der Verkehrsfluss auf der Kantonsstrasse soweit erhöht werden, dass die Quartierdurchfahrt in jedem Fall unattraktiver ist. Die dazu nötige Erhöhung der Durchfahrtskapazität ist nicht realisierbar, zumal Verkehrsbeschränkungen im Quartier die Belastung der Hauptachsen noch erhöhen.
- Handlungsalternativen aus Optik der Gesamtstadt sind die Verlagerung von Fahrten auf den öffentlichen Verkehr (dichter Takt) und auf den Langsamverkehr, wie es aktuell bei der Planung Bahnhof Ost versucht wird. Eine Verbesserung des ÖV-Angebots ist aber mit entsprechenden Kosten verbunden!
- Harte Massnahmen sind nur im Einverständnis mit der Quartierbevölkerung denkbar. Würden mehr als die direkt Betroffenen solche Beschränkungen unterstützen? Soll die Politik noch einmal die aktuelle Haltung der Bevölkerung abfragen?
- Die Lichtsignalanlagen laufen noch nicht optimal. Die entsprechende Software ist noch nicht vorhanden, da der Kanton ein neues System anschaffen und bis dahin kein Geld für ein "Interims-System" ausgeben will.

Der Kanton hat aber versprochen, dass bis zur Eröffnung der ERO das Verkehrssystem eingeführt sein soll.

- "Eingangstore" in die Stadt müssen so geregelt werden können, dass nicht zu viel Verkehr in die Stadt hinein kommt.
- Vielleicht müsste die Arbeitsgruppe auch einmal den Stadtingenieur Urs Kissling einladen. Er könnte insbesondere zur Zusammenarbeit mit dem Kanton noch besser Auskunft geben.
- Gemäss Strassenverkehrsgesetz dürfen Massnahmen den Verkehr nur soweit einschränken, als die verfolgten Ziele nicht auf anderem Weg erreicht werden können. Um das nachzuweisen, braucht es zwingend entsprechende Gesamtkonzepte.
- Der Sälihof wird nur über die von Roll-Strasse/Bifangplatz, die neue Fachhochschule von vorne und von hinten erschlossen werden.
Falls nicht anders möglich, besteht aber auch beim Sälihof in Zukunft die Möglichkeit, diesen "von hinten" zu erschliessen.
- Beim Bahnhofzugang Ost wird in der Tannwaldstrasse (Geissfluhweg bis Alte Aarauerstrasse) eine Begegnungszone (Tempo 20, Vortritt für Fussgänger) eingerichtet. Eingeschlossen werden die angrenzenden ersten Abschnitte der Martin-Disteli-Strasse und der Rosengasse.
Da wäre eine Verlängerung der Begegnungszone in der alte Aarauerstrasse eine "natürliche" Ergänzung.
- Das ganze Stadtgebiet von Olten, mit Ausnahme der Kantonsstrassen, wird auf Tempo 30 begrenzt.
Tempo 30 wäre auch auf den Kantonsstrassen erwünscht – nicht zuletzt, um die Verkehrskapazität zu erhöhen.
- Die Unterführung beim Bifangplatz wurde im Rahmen der Sicherheitsspaziergänge als Problem bezeichnet, deren Schliessung und Ersatz durch einen Fussgängerstreifen gefordert. Diese Schliessung wurde danach aber wieder durch die Bevölkerung verhindert. Unterführungen können nicht grundsätzlich "verteufelt" werden.
- Im Juni 2010 wird die kantonale Verkehrszählung durchgeführt, im September folgt die kommunale Verkehrszählung.

Themen für die weitere Arbeitsgruppenarbeit:

- Was ist Attraktivität, und wie können wir sie erreichen? – Dies könnte eine Leitfrage für die weiteren Arbeiten in der Arbeitsgruppe sein.
- Kontrolle der Zubringerbeschränkungen zusammen mit der Polizei
- Planung der Verkehrscheide; Hinwirken auf einen beschränkten Versuch (1 Jahr)
- Tempokontrollen mit der Polizei: Wo, wann, wie?
- Kantonsstrassennetz: im Moment bestehen hier kaum Handlungsmöglichkeiten → nachfragen, was möglich wäre, was im Hinblick auf die Eröffnung der ERO (zu erwarten) sein wird, welche Massnahmen sind geplant?
- Was müsste im Vorfeld der ERO-Eröffnung analysiert werden, um bei allfälligen Problemen nach der Eröffnung Gegenmassnahmen fordern und begründen zu können?

An der nächsten Sitzung diskutiert die Arbeitsgruppe, welche Themen weiter verfolgt werden sollen. Nach Möglichkeit sollen Vorgehen und Zuständigkeiten definiert werden.

Den abwesenden Mitgliedern werden der **Mittwoch, 31. März, und der Donnerstag, 8. April**, vorgeschlagen.

Moritz Wandeler informiert über das Datum und der Ort der nächsten Sitzung.