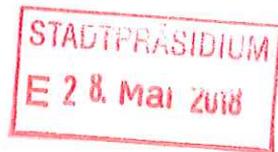




Strasse Solothurn



Herrn  
Martin Wey  
Stadtpräsident Olten  
Dornacherstrasse 1  
Postfach  
4601 Olten

Oensingen, 25.05.2018

## Stellungnahme zum Mobilitätsplan und Parkierungsreglement Olten

Sehr geehrter Herr Stadtpräsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nimmt die IG Strasse Solothurn, der die kantonalen Sektionen des ACS, des AGVS, der ASTAG, der FMS, des Fahrlehrerverbandes, des TCS und der Vereinigung des Carrosserieverbandes angehören, zum titelerwähnten Projekt fristgerecht Stellung.

Als Vorbemerkung erlauben wir uns folgenden Hinweis: Bedauerlicherweise wurde es verpasst, die allseits bekannten Vertreter des MIV in einer frühen Phase in die umfangreiche und wahrscheinlich für die Stadt Olten äusserst kostenintensive Erarbeitung des Mobilitätsplans und des Parkierungsreglements Olten einzubeziehen. Wir hätten an einer entsprechenden Mitarbeit sehr grosses Interesse gehabt.

Grundsätzlich erachten wir den Mobilitätsplan als wenig geeignet, die tatsächlichen Bedürfnisse der Bewohner und der Besucher der Stadt, sowie der betroffenen Wirtschaft zukunftsgerichtet anzugehen. Dafür werden die Lösungswege zu dogmatisch und zu ideologisch angegangen. Er wird zu einseitig auf den ÖV und den Langsamverkehr und dies zu Lasten des MIV ausgerichtet.

Wir stellen z. B. fest, dass im Mobilitätsplan für Olten und Umgebung in den nächsten Jahren einerseits eine Zunahme von MIV prognostiziert wird. Weiter wird erkannt, dass dieser Mehrbedarf nicht allein durch den ÖV und den Langsamverkehr übernommen werden kann. Trotz dieser erkannten Problemfelder schlagen die Verfasser dieses Grundsatzpapiers einerseits sogenannte «Push-Massnahmen» zur Reduktion des heute schon vorhandenen MIV-Volumens und alleinige «Pull-Massnahmen» zu Gunsten des ÖV und des Langsamverkehrs vor. Wie die Verantwortlichen hiermit zum Schluss kommen, dass dieses Konzept zukunftsorientiert, sowie menschen- und wirtschaftsfreundlich sei, ist für uns nicht nachvollziehbar.



Durch seine geografische Lage und das Fehlen von leistungsstarken Umfahrungsstrassen muss Olten heute und in naher Zukunft einigen MIV-Transitverkehr bewältigen können. Hier zeigt der Plan keine machbaren und gleichzeitig leistungsorientierten Lösungen auf.

Vergleichbare Herausforderungen mit entsprechenden Lösungen wären u. E. am Beispiel Neuchâtel ersichtlich!

Obwohl gewisse Forderungen, welche im Mobilitätsplan als Lösungskonzepte vorgeschlagen werden, äussert kostenintensiv sind, wird deren Finanzierung mit keinem Wort erwähnt. Gerade bei den Kosten für den Langsamverkehr wären doch entsprechende Lösungsansätze sinnvoll, da diese nicht so einfach einem Nutzer übertragen werden können!

Gesamthaft gesehen ist der Mobilitätsplan für die Stadt Olten zurückzuweisen und unter Einbezug der Vertreter aller betroffenen Verkehrsteilnehmer, sowie der Oltner Agglomerationsgemeinden zu überarbeiten.

Unsere Antworten auf Ihre Fragen liegen diesem Schreiben bei!

Wir hoffen Ihnen mit diesen Angaben gedient zu haben und stehen für weitere Auskünfte gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen



Roland F. Borer, Geschäftsleiter

Kopie an:

Fürst Roland, Regierungsrat, Vorsteher Bau- und Justizdepartement

## Vernehmlassung Mobilitätsplan Olten und Parkierungsreglement

### Fragen zum Mobilitätsplan Olten

Wie beurteilen Sie die heutige Gesamtverkehrssituation auf dem Platz Olten?

Antwort

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

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

Antwort

Die Forderung nach einem neuen und umfassenden Mobilitätsplan unterstützen wir. Die hier aufgezeigten Lösungsansätze ausschliesslich zu Gunsten des ÖV und des Langsamverkehrs aber zu Lasten des MIV lehnen wir jedoch ab.

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

Antwort

Wir verlangen eine Priorisierung der Teilbereiche nach Effizienz und Leistungsfähigkeit. Alleinige Fördermassnahmen aus dogmatischem Blickwinkel sind abzulehnen!

Welche konkreten Massnahmen haben für Sie Priorität?

Antwort

Verflüssigung des Zu-, Weg- und Transitverkehrs auf den innerstädtischen Hauptverkehrsachsen. Die freie Wahl des Verkehrsmittels ist grundsätzlich zu berücksichtigen.

Weitere Bemerkungen und Anregungen zum Mobilitätsplan Olten:

Vergleiche das Begleitschreiben!

## Fragen zum Parkierungsreglement

### Generelles:

*Wie beurteilen Sie die vom Stadtrat empfohlene Variante 2 generell und weshalb?*

Antwort

Auch Variante 2 stellt eine zu weit gehende Reduktion der Parkplätze dar. Zudem sollte sich der reduzierte Bedarf auf eine möglichst eng definierte Kernzone der Stadt beschränken!

*Soll das Reglement eine Regelung zu den öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen enthalten? Weshalb bzw. weshalb nicht?*

Antwort

Eine solche kann grundsätzlich vorgesehen werden. Die vorliegende Form stellt u. E. jedoch eine nicht bedarfsgerechte Lösung dar! Warum Bewirtschaftung für die Stadt ausschliesslich über eine Parkgebühr vorgenommen wird (Art. 12), obwohl eine zeitliche Beschränkung ebenfalls eine solche darstellt (Art. 3 Bst. d), ist für uns nicht nachvollziehbar.

*Braucht es detaillierte Regelungen für Zweiräder? Wenn ja, sollen diese ins Reglement aufgenommen oder dafür ein separates Reglement erarbeitet werden? Weshalb?*

Antwort

Eine entsprechende Regelung sollte in einem separaten Reglement vorgenommen werden.

*Braucht es Sonderregelungen für gewisse Fahrzeugkategorien (z.B. Dienstfahrzeuge) und/oder Betriebskategorien (z. B. Schichtarbeit)? Wenn ja, welche (Umfang)?*

Antwort

Selbstverständlich braucht es eine solche Regelung und zwar für die Betriebskategorien, als auch für die Fahrzeugkategorien!

Zu den einzelnen Artikeln:

*Die neu eingeführte Unterscheidung zwischen den Nutzungen Verkauf kundenintensiv und Verkauf nicht kundenintensiv gemäss kantonaler Bauverordnung führt dazu, dass nach stadträtlichem Vorschlag bei Verkauf kundenintensiv teils sogar mehr Parkplätze als heute erstellt werden dürften. Braucht es diese Unterscheidung oder soll Olten diesbezüglich von den Normen abweichen? (Art. 6)*

Antwort

Eine Unterscheidung kann durchaus lösungsorientiert sein. Die Katalogisierung gemäss Art. 6 ist jedoch zu überprüfen und allenfalls zu überarbeiten!

*Würden Sie Bandbreiten beim reduzierten Bedarf begrüßen? Wenn ja, weshalb, in welchem Umfang und mit welchen Anwendungskriterien? Wenn nein, weshalb nicht? (Art. 7)*

Antwort

Wir begrüßen klare Grenzwerte. Der reduzierte Bedarf in der vorgeschlagenen Form ist jedoch generell zu überdenken!

*Wie beurteilen Sie die vom Stadtrat vorgeschlagenen, insbesondere von der Erschliessungsqualität durch den öffentlichen Verkehr abhängigen Gebietstypen und weshalb? Schlagen Sie Änderungen der Einteilung (andere Kriterien, andere Gebiete, andere Zahl von Typen) vor? (Art. 7 und Anhang)*

Antwort

Gebietstyp I soll sich auf eine möglichst eng definierte Kernzone beschränken. Die Gebietstypen II und III sind nochmals zu überprüfen. Dabei ist die Meinung der betroffenen Liegenschaftsbesitzer und der Wirtschaft einzuholen!

*Braucht es eine Besitzstandsgarantie für bestehende Parkfelder? (Art. 14)*

Antwort

Selbstverständlich!

Weitere Bemerkungen und Anregungen zum Parkierungsreglement:

Vergleiche das Begleitschreiben!