

Pro Velo Region Olten  
Solothurnerstrasse 107  
CH-4600 Olten

Tel 062 212 66 89  
info@proveloolten.ch | www.proveloolten.ch

Stadtkanzlei Olten  
Markus Dietler  
Stadthaus, Dornacherstr. 1  
4603 Olten

Olten, 23. Mai 2018

## **Vernehmlassung Mobilitätsplan Olten und Parkierungsreglement**

### **Fragen zum Mobilitätsplan Olten (MPO)**

*Wie beurteilen Sie die heutige Gesamtverkehrssituation auf dem Platz Olten?*

Antwort: Wir teilen die Einschätzung, dass die Zufahrtsachsen wie auch ein grosser Teil des Stadtnetzes zu Stosszeiten durch den MIV voll belastet sind.

**Die folgenden Antworten sind aus der Perspektive von Velofahrenden formuliert.**

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

Antwort: Die sechs strategischen Ziele des MPO finden wir gut, insbesondere dessen Ausrichtung an der 3V-Strategie. Dass möglichst grosse Anteile vom heutigen wie auch vom künftigen, zusätzlichen MIV auf ÖV und LV zu verlagern sind, finden wir vernünftig.

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

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

*Welche konkreten Massnahmen haben für Sie Priorität?*

Antwort: 1. Verbindung Innenstadt–Säliquartier (VV-9)  
2. Veloführung im Perimeter NBO mit Aaresteg und neuer Velostation West (VV-3+4)  
3. Stadtteilverbindung Hammer (VV-1)  
Aber alle auf den Seiten 48 und 49 aufgeführten Velo-Projekte sind zu konkretisieren und dabei höhere Qualitätsstandards als heute zu berücksichtigen. Beispielsweise: breitere Radstreifen auf Hauptachsen, längere Grünphasen an LSA-gesteuerten Knoten (auch mal Grüne Wellen für Velofahrende), schlagfreie Auf- und Abfahrten auf und von Mischverkehrsflächen.  
Zudem kurzfristig: Winkelunterführung für Velos öffnen (VV-7); Situation für Velofahrende auf dem Klosterplatz und der Zielempgasse (mit Veloland-Routen 5 und 8) entschärfen.  
Mittelfristig: Velo-Uferweg von der Gäubahnbrücke (oder schon von der Ruttigerstrasse via Chessiloch) bis in die Eggerallee schaffen (ergänzend zu VV-6).

## Fragen zum Parkierungsreglement

### Generelles:

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

Antwort: Wenn die abgeschwächten Reduktionsprozentsätze der politische Preis für den Erfolg des Reglements im Parlament sind, dann können wir die Empfehlung des Stadtrates nachvollziehen – allerdings mit Bedauern.

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

Antwort: Ja. Die Pflicht zu deren Bewirtschaftung finden wir wichtig für eine bessere Ausnutzung des beschränkt verfügbaren Raumes in der Stadt.

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

Antwort: Die heutige Praxis (mittels Sonderbauvorschriften, basierend auf den einschlägigen Normen) scheint uns gut. Somit soll das Thema nicht ohne Not in die politische Diskussion gebracht werden. Wir versprechen uns nicht mehr, als heute bei Vorhaben mit Gestaltungsplanpflicht gefordert und erstellt wird. Offen ist nur, wie private Bauherren von mittelgrossen Mietshäusern zum Erstellen von guten und genügend vielen Veloparkplätzen verpflichtet werden könnten.

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

Antwort: Kaum. Dies würde kompliziert und wäre kaum kontrollierbar, auch weil sich deren Mengen dauernd ändern dürften und solche Fahrzeuge oft kaum von anderen parkierten Fahrzeugen zu unterscheiden wären.

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: Wenn mit dem neuen Reglement wirklich künftig weniger Parkfelder erstellt und so weniger MIV generiert werden soll, müsste auf diese Unterscheidung verzichtet werden.

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

Antwort: Nein, denn es würde schwierig, eine willkürliche Anwendung zu verhindern.

*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: Die Aufteilung ist nachvollziehbar und somit gut.

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

Antwort: Wenn es die Akzeptanz des Reglements fördert, muss dieser Artikel sein. Aus Gründen, die nicht vom MPO ausgelöst werden, z. B. für die Erhöhung der Verkehrssicherheit, könnten, wenn nötig, wohl weiterhin Parkplätze aufgehoben werden.

Weitere Bemerkungen und Anregungen zum Parkierungsreglement: keine

Rolf Bruckert, 23. Mai 2018