

Olten, 15. Mai 2018

Mobilitätsplan und Parkierungsreglement: Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 11. April 2018 wurden die politischen Parteien und interessierten Kreise zur Vernehmlassung betreffend Mobilitätsplan und Parkierungsreglement eingeladen. Die Stadt Olten kommt mit diesem Vorgehen der Forderung der SVP Stadt Olten (fortan: SVP) nach. Gerne nehmen wir die Möglichkeit wahr, uns zum Mobilitätsplan und Parkierungsreglement vernehmen zu lassen.

1. Vorbemerkungen

Die Rückweisung der ursprünglichen Vorlage geht im Wesentlichen auf die SVP zurück. Die fehlende Vernehmlassung erschien uns aus demokratiepolitischen Gründen nicht akzeptabel. Die Frage, wie das Verkehrskonzept der Stadt Olten aussehen soll, bedarf unserer Meinung nach einer vertieften politischen Diskussion unter Einbezug der gesamten Bevölkerung. Dass dies nunmehr geschieht, ist sehr zu begrüssen. Die Oltner Bevölkerung muss die Möglichkeit haben, sich zu äussern, zumal die beantragten Änderungen von der Bevölkerung erhebliche Einschränkungen verlangt.

Für die SVP steht eine freiheitliche Lösung im Vordergrund. Das Mobilitätsbedürfnis der Oltner Einwohnerinnen und Einwohner soll weiterhin im Zentrum stehen. Ihnen muss auch weiterhin die Entscheidung überlassen werden, welche Verkehrsträger sie benutzen wollen. Aus diesem Grund lehnt die SVP den Wechsel von der nachfrageorientierten zur angebotsorientierten Planung für den motorisierten Individualverkehr ab. Die angestrebten Zielsetzungen verkennen aus unserer Sicht, dass der motorisierte Individualverkehr auch in Zukunft eine wichtige Rolle spielen wird. Diesem Umstand gilt es Rechnung zu tragen. Insbesondere darf nicht ausser Acht gelassen werden, dass das lokale Gewerbe auf eine gute Erreichbarkeit und attraktive Parkmöglichkeiten angewiesen sind. Daran ändern auch Multimodalität und Carsharing in absehbarer Zukunft nichts. Eine ausreichende Anzahl Parkplätze in unmittelbarer Nähe wird ein wichtiger Standortfaktor bleiben. Der Stadtrat geht davon aus, dass die Autofahrer durch eine Reduktion der Anzahl Parkplätze auf ein anderes Verkehrsmittel umsteigen. Er verkennt aber, dass damit nicht nur die Anzahl im Auto zurückgelegter Kilometer reduziert werden, sondern auch der Umsatz des lokalen Gewerbes bedroht wird. Wer mit dem Auto einkaufen will, wird dies weiterhin tun – vielleicht nicht mehr in Olten, sondern in einer Stadt mit genügend attraktiven Parkmöglichkeiten. Vor dem Hintergrund der Digitalisierung wird die Bedeutung der Erreichbarkeit und attraktiver Parkmöglichkeiten für das lokale Gewerbe nochmals zunehmen. Die SVP erwartet vom Stadtrat ein Umdenken. Soll in Olten auch zukünftig ein attraktiver Ladenmix bestehen, muss der Wechsel von einer nachfrageorientierten zu einer angebotsorientierten Planung für den motorisierten Individualverkehr überdenkt werden.

Der Mobilitätsplan ist einseitig zulasten des motorisierten Individualverkehrs. Der Stadtrat will mit Hilfe dieses planungsrechtlichen Instruments den Einwohnerinnen und Einwohnern einen bestimmten Lebensentwurf aufzwingen. Dabei verkennt er, dass eine Vielzahl von Menschen aus unterschiedlichen Gründen auf ein Auto angewiesen ist: sei es alters- oder krankheitsbedingt, sei es aus beruflichen Gründen. Nicht jedermann kann sich ein Taxi oder einen Fahrdienst leisten. Ebenso arbeitet nicht jedermann an Orten wie Zürich, Bern oder Basel, die mit dem ÖV problemlos erreichbar sind. Um zu verhindern, dass diese Personen durch den Mobilitätsplan in Zukunft benachteiligt werden und nur noch Pendler in Olten wohnen, sollte die Parkplatzplanung im Interesse aller Einwohnerinnen und Einwohner nochmals grundlegend überdacht werden.

Wir müssen uns beim vorliegenden Plan zusätzlich vor Augen führen, dass auch potenzielle, interessante Zuzüger (Private / Firmen) durch die geplanten Einschränkungen abgeschreckt werden können. Es besteht die Gefahr (vor allem betreffend das Parkierungsreglement), dass Investitionen nicht mehr in Olten getätigt werden.

2. Zu den einzelnen Artikeln des Parkierungsreglements

Der Geltungsbereich ist in **Artikel 2** geregelt. Vorgesehen ist, dass das Parkierungsreglement auf Bauten und Anlagen bei Neubauten sowie bewilligungspflichtige Nutzungsänderungen und -erweiterungen zur Anwendung kommt. Die SVP lehnt Letzteres ab. Bestehende Bauten und Anlagen sollen vom Parkierungsreglement ausgenommen werden.

Artikel 5 sieht eine Ersatzabgabe vor, wenn der Erstellungspflicht nicht oder nur mit unverhältnismässigem Aufwand nachgekommen werden kann. Die SVP erachtet die Ersatzabgaben als zu hoch bemessen. Darum fordern wir eine Reduktion der Abgabensätze auf höchstens 4'000 Franken bzw. 2'000 Franken.

Artikel 7 resp. **Anhang «Gebietstypen Parkierung Olten»** bilden die Berechnungsgrundlage des reduzierten Bedarfs an Parkfeldern. Im Anhang wird das Gebiet der Stadt Olten eingeteilt. Die Einteilung erscheint willkürlich. So ist aus unserer Sicht nicht nachvollziehbar, weshalb z.B. Olten Südwest im Gebietstyp I eingeteilt ist, das Untere Schöngrundquartier hingegen zum Gebietstyp II zählen sollte. Die Erschliessung mit dem ÖV ist in beiden Quartieren vergleichbar und die Nähe zum Bahnhof spräche eher für das Schöngrundquartier. Weshalb dann die Anzahl Parkfelder pro Baute oder Anlage abweicht, ist nicht nachvollziehbar. Derselbe Einwand liesse sich selbstverständlich auch auf andere Quartiere übertragen. Daher schlägt die SVP vor, auf eine Abstufung zu verzichten.

Artikel 9 enthält eine Definition der autoreduzierten Nutzung. Vorgesehen ist, dass mittels Mobilitätskonzept nachgewiesen wird, dass der vorgegebene reduzierte Bedarf an Parkfeldern unterschritten werden kann. Hier sollte nicht ein Nachweis gefordert werden, sondern die Glaubhaftmachung ausreichen. Auf die Erstellung eines Mobilitätskonzepts sollte verzichtet werden. Dies erscheint uns unnötig kompliziert.

Artikel 12 verpflichtet zur Bewirtschaftung aller öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen. Bei öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen mit mehr als 50 öffentlichen Parkfeldern wird ab der ersten Minute eine Parkgebühr erhoben. Diese darf 1 Franken pro Stunde nicht unterschreiten, sofern die individuelle Parkierungsdauer weniger als 24 Stunden beträgt (Art. 12 Abs. 2). Diese Bestimmung lehnt die SVP ab. Die Stadt greift auf unzulässige Art und Weise in die Wirtschaftsfreiheit der Betreiber ein, wenn sie einen Mindestpreis (1 Franken pro Stunde) festlegt. Die Preisfestsetzung ist Sache der Betreiber. Die Stadt hat nicht die Kompetenz, den Privaten vorzuschreiben, wie hoch der Preis pro Stunde mindestens sein muss. Anders wäre der Fall nur für Parkierungsanlagen auf öffentlichem Grund.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Beste Grüsse

Im Namen der SVP Stadt Olten

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Philippe Ruf'. The signature is stylized with a long horizontal stroke and several vertical strokes below it.

Philippe Ruf