

Stadthaus Olten
Dornacherstrasse 1
4601 Olten
stadtkanzlei@olten.ch

Solothurn, 24. Mai 2018

Vernehmlassung Mobilitätsplan Olten (MPO) und Parkierungsreglement

Guten Tag

Gerne nutzen wir die Möglichkeit, zum MPO Stellung zu nehmen. Untenstehend erhalten Sie die Antworten des VCS Solothurn zu den gestellten Fragen.

Wie beurteilen Sie die heutige Gesamtverkehrssituation auf dem Platz Olten?

Antwort: Während der Pendlerzeiten am Morgen und am Abend ist eine Überlastung des Strassennetzes zu erkennen. Dadurch wird insbesondere der Bus- und Veloverkehr stark behindert. Da speziell die Infrastruktur in der Stadt Olten für den Veloverkehr grosse Mängel aufweist, ist dies während den Stauzeiten zusätzlich behindernd. Insbesondere sind die Stadtteile für den Veloverkehr mangelhaft oder unattraktiv verbunden. Die Situation im Bereich Postplatz ist für Velofahrende besonders gefährlich, da dieser Knoten von allen Verkehrsträgern beansprucht wird. Vor allem die SchülerInnen, welche mit dem Velo die Stadtseite wechseln müssen, sind an diesem Knoten sehr gefordert und auch überfordert. Auch für PendlerInnen, welche die Aarburgerstrasse als Zubringer zum Bahnhof verwenden, birgt der Postplatz grosse Gefahrenherde. Die Veloführung in Richtung Aarburg ausschliesslich im Mischverkehr mit dem Fussverkehr birgt ein sehr grosses Gefahrenpotential. Die ungenügende Veloerschliessung hält sehr viele Leute ab, per Velo die Stadtseite (West-Ost und umgekehrt) zu wechseln.

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

Antwort: Mit den sechs strategischen Zielen des Mobilitätsplans Olten sind wir einverstanden. Besonders wichtig scheinen uns:

2. Die Verkehrsorganisation in der Stadt Olten orientiert sich an den bestehenden übergeordneten Planungsgrundsätzen – an den Grundsätzen der Angebotsorientierung sowie der 3V-Strategie – und ist zukunftsweisend.

6. Die Erreichbarkeit zwischen den Stadtteilen ist zu verbessern, namentlich für den Fuss- und Veloverkehr.

Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion Solothurn

Postfach 804, 4501 Solothurn

Tel. 079 884 62 06

www.vcs-so.ch, info@vcs-so.ch

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

Antwort: Wie im Mobilitätskonzept aufgezeigt, liegt am meisten Potential im Fuss- und Veloverkehr. Diese Mobilitätsarten sind ausbaubar und können wirklich mithelfen den Mehrverkehr einzugrenzen. Damit dies jedoch erreicht werden kann, muss dem Langsamverkehr in der Planung und Finanzierung eine prioritäre Stellung zugewiesen werden. Das Potential des Veloverkehrs kann sich nur entwickeln, wenn die Infrastruktur entsprechend ausgebaut ist. Nur sichere, direkte und attraktive Verbindungen werden auch entsprechend genutzt und können auch Autofahrende zum Umsteigen bewegen.

Welche konkreten Massnahmen haben für Sie Priorität?

Antwort:

Veloverkehr: 1. Verbindung Innenstadt–Säliquartier, 2. Stadtteilverbindung Hammer, 3. Bahnhofplatz und Aaresteg. Weitere: Veloparkierung am Bahnhof, schnelle hindernisfreie Erreichbarkeit des Bahnhofs, Schulwegsicherheit generell, ...

Fussverkehr: Die bessere Berücksichtigung der Fussverkehrs Anliegen bei Bau und Betrieb der Verkehrsinfrastruktur und bei der Stadtraumnutzung.

öV: Angebots- und Taktverdichtungen, sowie separate Busspuren.

MIV: Das Bestreben, den Zuwachs und die Verwendung des MIV mit dem Parkierungsangebot zu steuern, erachten wir als zielführend. Weniger Parkplätze generell und öffentlich zugängliche nur mit Bewirtschaftung, sind Massnahmen, welche das Mobilitätsverhalten beeinflussen können. Es braucht hier aber auch neue zukunftsweisende Ideen, die der zunehmenden Digitalisierung und Automatisierung im Individualverkehr gerecht werden. So kann die Stadt Olten Vorreiter sein in der Förderung von Carsharing (Mobility oder sharoo.com oder anderen innovativen Modellen wie Taxito www.taxito.com etc.). Gerade solche Massnahmen sind prädestiniert der stetigen Verkehrszunahme entgegenzuwirken und speziell in den Pendlerzeiten eine Steigerung der durchschnittlichen Belegung eines Fahrzeugs zu bewirken. Eine entsprechende Analyse hierzu fehlt im Mobilitätsplan komplett.

Weitere Bemerkungen und Anregungen zum Mobilitätsplan Olten:

Der Grundsatz «Neue Strassen generieren mehr Verkehr!» ist einmal mehr bewiesen: Die Versprechungen, welche während der ERO-Debatte vorgebracht wurden, verlaufen sich nämlich mehr und mehr im Sand.

Eine Verhaltensänderung in der persönlichen Mobilitätsmittelwahl ist eine sehr grosse Herausforderung. Auch der Verkehrsexperte Thomas Sauter-Servaes unterstreicht dies mit seiner Aussage: Es brauche Zuckerbrot und Peitsche, damit sich etwas bewege. Das Zuckerbrot wäre im Fall Olten eine attraktive Infrastruktur für den Langsamverkehr und neue innovative Modelle im Individualverkehr. Dies muss vorhanden sein, damit sich auch AutofahrerInnen zum Umsteigen bewegen lassen. Und die Peitschen sind z.B. die Attraktivierung des LV auf Kosten des MIV, weniger Parkplätze bei grossen Neubauten (Gewerbe und Wohnen) durch die Förderung des autoarmen Bauens usw. Dem Veloverkehr muss vor allem auf städtischem Gebiet mehr Verkehrsfläche zugesprochen werden. Eine andere Lösung, um das Ziel dieses Mobilitätsplanes zu erreichen, sehen wir nicht.

Der Ansatz «Push und Pull» wird erst mit einer bereits bestehenden Alternative, einem attraktiven, sicheren und zusammenhängenden LV-Wegnetz-Angebot, die gewünschte Wirkung zeigen.

Der Mobilitätsanspruch steigt bei gleichbleibenden Raumverhältnissen. Nur mit Verkehrsmitteln, die wenig Platz benötigen oder auf wenig Raum viele Leute transportieren können, können daher Lösungsansätze gefunden werden. Die Kritik am Mobilitätskonzept, dass dessen Stossrichtung und deren formulierten Absichten zu einseitig zu Lasten des MIV gehen, ist daher unverständlich. Die finanziellen Mittel, welche in der Vergangenheit einseitig für die Entwicklung des MIV ausgegeben wurden, müssen jetzt auch in die Attraktivierung der LV-Infrastruktur investiert werden.

Fragen zum Parkierungsreglement

Generelles:

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

Antwort: Die Variante 2 scheint ein Kompromiss zu sein, welcher sich durch die Interventionen von Interessenvertretern ergeben hat. Der VCS begrüsst die Ansiedlung von publikumsintensiven Anlagen im Siedlungsgebiet, weil dadurch Wegstrecken des MIV verhindert werden können. Eine Senkung des PP-Angebots geht in die richtige Richtung. Deshalb würden wir den reduzierten Bedarf nicht erhöhen (wie in Variante 1 und 2). Wenn jedoch mit dieser Massnahme die Akzeptanz bei Politik und Gewerbe erhöht wird und das Reglement nur so eine Zustimmung erhält, dann nehmen wir das mit grossem Bedauern zur Kenntnis.

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

Antwort: Der Vorsatz muss sein: «Sparsam mit dem Raum umgehen». Das heisst, dass eine konsequente Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze zwingend ist. Für das Gewerbe könnte das bedeuten, dass gleich viele Kunden mit weniger Parkplätzen bedient werden, indem die Parkierungsdauer der Kunden wegen der Bewirtschaftung kürzer wird. Der VCS unterstützt diese Push-Massnahme natürlich auch, um eine Änderung im Mobilitätsverhalten auszulösen. Öffentlich zugängliche Parkplätze können mit einer Bewirtschaftung unattraktiver gemacht werden und so das Mobilitätsverhalten beeinflussen.

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

Antwort: Dass genügend Parkplätze für Velos, E-Bikes, Spezialvelos und auch solche mit Anhängern errichtet werden müssen, gehört bei publikumsintensiven Anlagen in die Sonderbauvorschriften (basierend auf VSS-Norm). Das wird ja vom städtischen Hochbauamt bereits so praktiziert. Unserer Ansicht nach braucht es dazu kein separates Reglement.

Gedeckte und sichere Abstellplätze sollten in Gegenden mit viel Publikum (d.h. Einkaufsmöglichkeiten, Arbeitsplätze, Freizeitangebote) strikte gefordert werden. Aber generell sollte gelten, dass das Velo im öffentlichen Raum überall abgestellt werden darf, wo es niemanden gefährdet oder stört. Genau diese Möglichkeit macht das Velo gerade im städtischen Gebiet sehr attraktiv.

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

Antwort: Mit der Präzisierung des Artikels 8 Absatz 1 wird bereits eine gewisse Flexibilität für Sonderfälle erreicht, u.a. bezüglich des Parkplatzbedarfs für betriebseigene Fahrzeuge. Wir vertreten die Haltung, dass Parkplätze für firmeneigene Fahrzeuge und Dienstfahrzeuge bei der Berechnung nicht mitgezählt werden. Dies erhöht auch die Akzeptanz des Gewerbes.

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: Wir befürworten die ursprüngliche Version des Stadtrates. Um das gewünschte Ziel zu erreichen, müssen auf allen Ebenen Push-Massnahmen eingeführt werden. Eine Neuregelung, dass MEHR Parkplätze als bis anhin errichtet werden dürften, scheint uns ein Widerspruch zum eigentlichen Ziel. Da sich auch die Nutzungen ständig ändern können, ist diese Unterscheidung falsch und sollte gestrichen 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: Der Vorschlag des Stadtrats erscheint uns sinnvoll. Die Argumente, dass einerseits dadurch die Gefahr einer willkürlichen Anwendung geschaffen werden könnte und andererseits bereits die Definition «massgebendes Maximums mit der Möglichkeit einer fallspezifischen Reduktion» besteht, überzeugen uns. Also nein. Es braucht keine Bandbreiten.

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 Einteilung scheint uns nachvollziehbar.

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

Antwort: Die Übergangsregelung im Reglement erachten wir als genügend. Diese ist aus politischen Gründen bestimmt auch akzeptanzfördernd. Eine Besitzstandsgarantie kann jedoch nicht auf ewig erteilt werden. Andere Ereignisse wie z.B. Strassensanierungen, Neubauten, etc. könnten nämlich sehr wohl auf Grund von neu geschaffenen Verkehrssicherheitsproblemen zu Parkplatzaufhebungen führen.

Freundliche Grüsse



Anita Wüthrich
Geschäftsleiterin VCS Solothurn