

Olten, 25. Mai 2018

Vernehmlassung Mobilitätsplan Olten und Parkierungsreglement

Fragen zum Mobilitätsplan

Wie beurteilen Sie die heutige Gesamtverkehrssituation auf dem Platz Olten?

Antwort

- Strassen teilweise bereits überlastet: Aarburgerstr. / Bahnhofplatz / Aarauerstr.
- Gefährliche Querungen für Velofahrer: Säli-Kreisel / Postplatz / City-Kreuzung
- Umständliche Querungen für Fussgänger: Region Bahnhofplatz, Postplatz, Bifangplatz etc.
- ÖV hat zu wenig Priorität, was zu Stosszeiten zu grossen Verspätungen auf dem ÖV-Netz führt.
- Das Schöngrund-Quartier ist mit dem ÖV noch immer bzw. wieder nicht mehr erschlossen. Nicht zuletzt durch die Aufhebung des Hübeli-Schulhauses und dem dadurch vergrösserten Einzugsgebiet des Schöngrund-Schulhauses müssen dafür dringend Lösungen gefunden werden.
- Es fehlt ein städtisches Velokonzept: Ost-West / Nord-Süd Verbindung der Stadt für Velofahrer miserabel.
- Im Bereich Bahnhof / Fachhochschule wurde ein spannendes Verkehrskonzept umgesetzt (Einbahnstrasse, Priorisierung der Fussgänger etc.). Im Bereich Bifang / Sälipark wurde das Konzept jedoch wieder verwässert.
- In den letzten Jahren wurden verschiedene Einbahnstrassen für Velos geöffnet. Was positiv zu werten ist.
- Die Befreiung der Kirchgasse vom Verkehr ist ein grosser Gewinn für die Stadt Olten.
- Es gibt genügend Parkplätze; Bsp: Hübelistrasse
- Fehlendes Parkleitsystem

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

Antwort

- Wir unterstützen den Fokus auf die Attraktivierung des ÖV und Langsamverkehr voll und ganz.
- Wir sind überzeugt, dass mit der Schaffung von Anreizen ein grösserer Effekt erreicht werden kann, als dies mit der Einführung von Vorschriften und Reglementen möglich ist.
- Eine Plafonierung des Verkehrs wird von uns begrüsst.

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

Antwort

1. Langsamverkehr
2. ÖV
3. Carsharing

Der vorhandene Platz soll möglichst effizient genutzt werden. Umso platzsparender eine Fortbewegungsart (Fahrrad, Fussgänger, Mofas) umso stärker sollten sie im Rahmen der Mobilitätsstrategie der Stadt Olten priorisiert werden.

Mit der Förderung des Langsamverkehrs (Velo, Fussgänger) und des ÖV wird der öffentliche Raum attraktiver und die Stadt damit lebenswerter. Die Stadt erhält einen Flanier-Charakter, die Parkplatzsituation wird entspannt und es entstehen weniger Emissionen (Lärm, Abgase, Wärme).

Welche konkreten Massnahmen haben für Sie Priorität?

Antwort

- Veloweg Konzept: Ziel sollte es sein, die Stadt Olten bis 2025 unter den Top 10 der velofreundlichsten Städte der Schweiz zu positionieren. Dabei handelt es sich um ein ambitioniertes Ziel, welches wir mit dem nötigen Willen jedoch als erreichbar bewerten.
- Reservation von einzelnen Strassenspuren zugunsten von ÖV und Zweiräder (Motorräder, Mofas, Velos etc.).
- Parkleitsystem zur Reduktion des Parkplatzsuchverkehrs.

- Mehr Orte an denen Velos angekettet und so vor Diebstahl geschützt werden können.
- Längst diskutierte Verbesserungen z.B. Bifangplatz endlich konkretisieren und nicht immer von Vorbedingungen abhängig machen die u.U. noch Jahre/Jahrzehnte auf sich warten lassen.

Generell sollen Massnahmen umgesetzt werden, welche zu einer Attraktivierung des ÖV und des Langsamverkehrs im Vergleich zum MIV führen. Punktuell können auch Massnahmen geprüft werden, welche den MIV weniger attraktiv machen (Bodenschwellen, 20er Zonen etc.).

Weitere Bemerkungen und Anregungen zum Mobilitätsplan Olten:

Antwort

- Der vorliegende Mobilitätsplan sollte dazu genutzt werden, die Bevölkerung für das Thema zu sensibilisieren. Dazu ist es notwendig, dass sich der Stadtrat zu den konkreten Zielen äussert. Es braucht mehr Mut, Stellung zu beziehen und eine Haltung einzunehmen.
- Eine breite Abstützung des Mobilitätsplans auf einer gesicherten Datengrundlage und wissenschaftlichen Studien sind zwingende Voraussetzungen für eine gelingende Umsetzung der angedachten Massnahmen.
- Über geplante Massnahmen muss der Stadtrat frühzeitig, proaktiv und transparent informieren. Ausserdem müssen die diversen Anspruchsgruppen in die Planung der geplanten Schritte mit einbezogen werden.
- Der Mobilitätsplan muss von der zuständigen Stelle innerhalb der Verwaltung regelmässig auf die Aktualität überprüft und allenfalls angepasst werden. Dazu sind entsprechende Stellen und Kriterien zu benennen.
- Der Mobilitätsplan darf und kann nicht isoliert betrachtet werden. Er muss unmittelbar in die Strategien der verschiedenen Abteilungen (Stadtplanung, Baudepartement, Sicherheit etc.) der Stadt Olten mit einbezogen werden.

Fragen zum Parkierungsreglement

Generelles

Für uns ist die Kausalität zwischen “Anzahl Parkfelder” und “Verkehrsaufkommen” wissenschaftlich zu wenig gesichert. Bei der Recherche sind wir zwar auf eine bekannte amerikanische Studie¹ gestossen, welche eine Kausalität vermutet, es scheint jedoch nicht zielführend auf diesen Grundlagen das Verkehrsaufkommen in der Stadt Olten mit Hilfe eines Parkplatzreglements zu steuern. Einig ist man sich vielmehr darin, dass die Kosten für die Benützung eines Parkplatzes und gute Alternativen zur Benützung des eigenen Autos, wie gut ausgebauter ÖV oder attraktive Fahrradwege, zu einer Reduktion des Verkehrs führen. Wir sind aus den genannten Gründen skeptisch, ob eine Rechtfertigung für ein Parkplatzreglement vorliegt. Allenfalls wäre aus unserer Sicht eine Regelung (Abgabe) denkbar, die eine übermässige Erstellung von Parkfeldern verhindert. Von weiteren Reglementierungen, im Speziellen von einer “Parkplatzerstellungspflicht”, möchten wir aus den folgenden Gründen absehen:

1. Im vorgesehenen Gebietstyp I existiert bereits heute ein genügend grosses Angebot an öffentlichen, kostenpflichtigen Parkfeldern. Es scheint dementsprechend fraglich, wieso Unternehmen und Private, welche im Gebietstyp I ein Geschäft eröffnen oder neu bauen, Parkplätze errichten müssen. Wird das Ziel verfolgt², dass es weniger Parkplätze geben soll, erscheint ein Parkplatzerstellungszwang das falsche Mittel zu sein. Die Erstellung von neuen Parkplätzen ist aufgrund des Platzmangels bereits nicht mehr möglich.
2. Es scheint unwahrscheinlich, dass im vorgesehenen Gebietstyp II ohne Reglementierung ein Investor Unmengen an neuen Parkfeldern baut. Desweiteren ist auch dort zu wenig Baufläche vorhanden, um grosse Parkfelder zu bauen. Auch hier erachten wir eine “Parkplatzerstellungspflicht” als nicht zielführend. Werden bei Gewerbebetrieben oder bei Kaufhäusern (z.B Sälipark) Parkplätze gebaut, werden diese auf Kosten der eigenen Baufläche respektive unterirdisch gebaut und ein gesetzliches Eingreifen scheint nicht nötig.
3. Der vorgesehene Gebietstyp III bezeichnet Aussenquartiere und Entwicklungsgebiete der Stadt Olten. Auch dort scheint die Gefahr, dass Unmengen an neuen Parkfeldern gebaut werden, nicht gross zu sein. Deswegen erachten wir auch hier eine “Parkplatzerstellungspflicht” als nicht zielführend.

¹https://www.ssti.us/wp/wp-content/uploads/2016/01/TRB_2016_Parking_causality_TRB_compendium.pdf

² Das Ziel des vorliegenden Parkplatzreglements der Stadt Olten ist nicht klar. Hier ist dringend eine Klärung der Ziele notwendig.

Priorität hat für uns, dass die Stadt niemanden dazu zwingt, Parkfelder zu erstellen und entsprechende Regelungen erlässt damit allfällige eidgenössische und/oder kantonale Vorgaben zur Parkplatzerstellungspflicht im Einzelfall NICHT zur Anwendung kommen.

Aus den oben dargelegten Gründen ist für uns ein genereller Verzicht auf die Nennung von konkreten Zahlen im Parkplatzreglement eine zu diskutierende Alternative. Das Reglement dient in diesem Sinne dann dazu, Bedingungen für die Erstellung von anteilmässigen Car-Sharing-Plätzen, Ladestationen, Zweiradparkplätzen, Anforderungen ans Mobilitätskonzept und ähnlichem zu definieren. Da die Stadtregierung bisher nicht klar aufzeigen konnte, weshalb das bisherige Reglement nicht mehr genügt, sind wir der Meinung dass genügend Zeit für eine solche Grundlagendiskussion vorhanden ist und das bestehende Reglement in Kraft bleiben kann.

Die Antworten auf die folgenden Fragen sind als Inputs zu verstehen, wenn trotzdem ein neues Parkplatzreglement eingeführt werden sollte.

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

Antwort

Nach unserem Verständnis wurde in Variante 2 der Begriff "Obergrenze" aus dem Reglement entfernt. Mit der Anpassung der Reduktionsfaktoren lässt Variante 2 z.T. mehr Parkplätze zu als dies bisher der Fall war. Grundsätzlich entspricht ein Verzicht auf eine Obergrenze unseren Erläuterungen (siehe Generelles). Der Sinn von Variante 2 scheint jedoch fraglich, wenn die Stadt mit Hilfe des PP-Reglement eine Steuerung des Verkehrs (weniger Verkehr) erreichen möchte.

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

Antwort

Wenn es eine Regelung gibt, dann ist die Erfassung aller Parkieranlagen (Öffentlich und Privat) in einem Reglement aus unserer Sicht notwendig. Nur so ist eine aktive Steuerung durch die Stadt Olten möglich.

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

Antwort

Wenn es eine Regelung gibt soll der Zweiradverkehr (Velo, Mofa & Motorräder) zwingend im Parkierungsreglement aufgenommen werden. Nur so kann sichergestellt werden, dass der Gesamtverkehr im Parkierungsreglement abgebildet ist und eine Gleichbehandlung

aller Verkehrsteilnehmer gewährleistet ist. Nicht zuletzt existieren, analog den Empfehlungen/Normen für Autoparkplätze, auch Regelwerke für Fahrräder, welche beigezogen werden können.

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

Antwort

Wir sehen den Nutzen von Einschränkungen bisher nicht. Daher, ja wenn es ein Reglement gibt, sollen Dienstfahrzeuge davon ausgenommen sein.

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

Siehe Antwort unter Generelles.

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

Antwort

Siehe Antwort unter Generelles.

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

Siehe Antwort unter Generelles.

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

Antwort

Der Vorschlag (Variante 2) sieht z.T. mehr Parkplätze vor als unter dem alten Reglement möglich waren. Sieht ein neues Reglement Verminderungen vor, ist aus unserer Sicht eine Besitzstandsgarantie richtig. Dies jedenfalls, solange das Gebäude entsprechend genutzt wird. Bei Nutzungsänderungen sollten die neuen Ansätze zur Geltung kommen. Allfällig bezahlte Ersatzabgaben sollten nicht zurückbezahlt werden, jedoch soll der bestehende Fonds sobald wie möglich für ein PP-Leitsystem verwendet werden, welches den Fonds u.U erschöpft.

Weitere Bemerkungen und Anregungen zum Parkierungsreglement:

Zu guter Letzt erscheint uns die Pflichtabgabe bei Nichterstellung eines Parkplatzes ein Anachronismus aus Zeiten von nicht bewirtschafteten Parkplätzen zu sein. Die meisten Parkplätze werden über Parkgebühren oder Parkkarten finanziert, womit die Zusatzabgabe nicht mehr zeitgemäss erscheint. Sinnvoller erscheint uns im Gegenteil eine Abgabe für erstellte Parkplätze als Steuerungsinstrument zu sein, falls überhaupt. Die Gelder aus dem entsprechenden Fonds sind dringendst in ein Parkleitsystem zu investieren.