

AUSZUG AUS DEM PROTOKOLL DES STADTRATES VON OLTEN

vom 8. Juni 2020

Prot.-Nr. 118

Volksauftrag (Vorschlag gem. Art. 16 GO) für mehr Begegnung im Säliquartier/Beantwortung

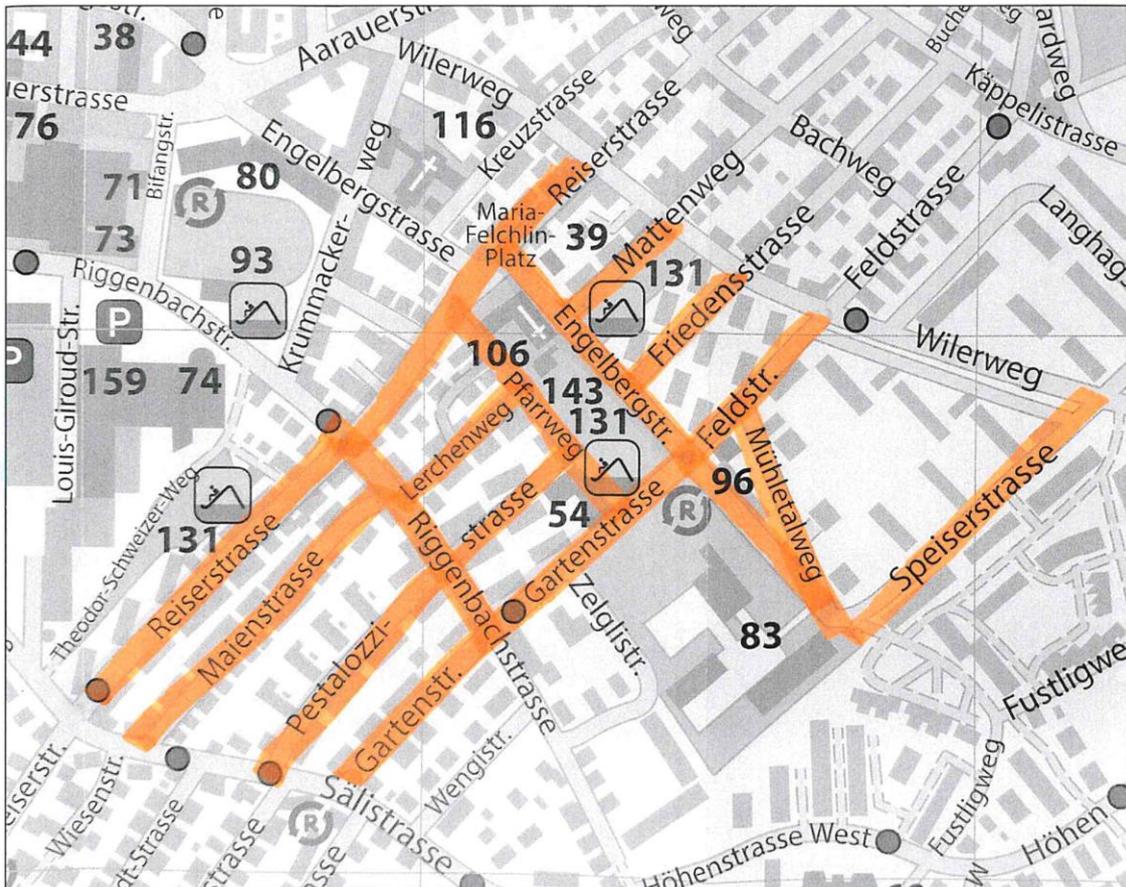
Am 29. Januar 2020 haben die Erstunterzeichnenden Erich Bächler, Erich Dettling, Marianne Klaus und Eva Künzler den folgenden Volksauftrag (Vorschlag gem. Art. 16 GO) eingereicht:

«Die Stadt Olten führt in den Wohnquartieren der rechten Aareseite im durch folgende Strassen begrenzten Perimeter Begegnungszonen mit Tempo 20 ein: Sälistrasse (exklusive) zwischen Reiser- und Gartenstrasse - Gartenstrasse (inklusive) - Engelbergstrasse (inklusive) südlich der Gartenstrasse – Speiserstrasse (inklusive) – Wilerweg (exklusive) zwischen Speiser- und Reiserstrasse – Reiserstrasse (inklusive) zwischen Wilerweg und Sälistrasse. Die Begegnungszone umfasst auch sämtliche Strassen innerhalb dieses Perimeters. Die bestehenden Zufahrtsbeschränkungen bleiben erhalten.

Begründung:

- Die Quartiere auf der rechten Aareseite, eigentlich attraktive Wohnanlagen, sind stark von legalem und illegalem Durchfahrtsverkehr belastet. Viele Quartierstrassen dienen als Schulwege.
- Die bisher ergriffenen Massnahmen zum Schutz der Wohnquartiere haben nicht die erwünschte Wirkung gezeigt.
- Mit der Einführung von Begegnungszonen erhalten die Fussgänger generell Vortritt gegenüber dem übrigen Verkehr. Dieser wichtige Wechsel des Vortrittsrechtes und die Geschwindigkeitsreduktion auf 20 km/h erhöhen die Sicherheit für den Langsamverkehr, steigern die Attraktivität der Wohnquartiere und machen die Querung des Quartiers für den motorisierten Verkehr deutlich weniger attraktiv.
- Die Einführung von Begegnungszonen trifft direkte Anwohner, Bewohner des Quartiers an anderen Lagen und Bewohner benachbarter Quartiere gleichwertig und stellt daher keine Diskriminierung einzelner Bewohner*innen dar.
- Die Bedingungen für die Errichtung von Begegnungszonen sind in der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vom 28. September 2001 (Stand am 1. Januar 2002) geregelt. Die Bedingungen sind bei den geforderten Begegnungszonen erfüllbar.»

Kartenausschnitt Olten, rechte Aareseite



Begegnungszone Tempo 20: Orange markierte Strassenabschnitte

* * *

Im Namen des Stadtrates beantwortet Baudirektor Thomas Marbet den Vorschlag wie folgt:

Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und Temporeduktion haben eine lange Tradition in Olten. Sie dienen dem Schutz der Wohnquartiere vor Fremdverkehr, der Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Steigerung der Wohnumfeldqualität in den Quartieren. Basierend auf dem Beschluss des Gemeindeparlaments vom 27. Mai 2004 sind die Wohnquartiere der Stadt Olten einheitlich der Tempo 30-Zone zugeordnet. Allein die Zentrumsgebiete Innenstadt und Bahnhof Ost sind der Begegnungszone zugewiesen.

Um das Quartier noch besser vor dem Durchgangsverkehr zu schützen, genehmigte das Gemeindeparlament am 26. Januar 2006 das geltende Regime mit Zufahrtsbeschränkungen und teilweisem Einbahnsystem im Fustlig-Wilerfeld. Dem Entscheid wurden verschiedene Varianten zugrunde gelegt, unter anderem auch die Idee einer «Verkehrsscheide» auf Höhe Wilerweg zur Unterbindung der gegenseitigen Durchfahrtsrechte beidseits des Wilerweges. Das gewählte Regime ist mit Urteil des Verwaltungsgerichts vom 8. Dezember 2006 rechtskräftig geworden.

Die Angst vor steigendem Durchgangsverkehr oder die Unzufriedenheit mit der Verkehrssituation hat Teile der Bevölkerung seither weiterbeschäftigt, sei es aus Anlass der Eröffnung ERO im April 2013 oder im Kontext des Projekts Sälipark. Im Rahmen des «Projet Urbain Olten Ost» wurden die Verkehrssituation, der Fremdverkehrsanteil und der ERO-Einfluss detailliert untersucht und ein neuer Ansatz für eine «Verkehrsscheide Engelbergstrasse» zur Diskussion gestellt, aber aufgrund der überwiegend negativen Reaktionen im Quartier nicht weiterverfolgt.

Aus Anlass der Petition «Durchsetzung des Verkehrsregimes im Wilerfeld» setzte sich der Stadtrat im Frühling 2019 erneut mit der Thematik auseinander, wobei er in der Petitionsantwort vom 16. April 2019 zum Schluss kam, dass die vielzitierte Verkehrsscheide ein (zu) massiver Eingriff darstelle, der insbesondere auch die Bewohnerinnen und Bewohner des gesamten Quartiers sehr stark einschränken würde und daher nicht auf mehrheitliche Akzeptanz stossen dürfte.

Gemäss dem Vorschlag für mehr Begegnung im Säliquartier soll ein grosser Quartierteil von der Reiserstrasse bis zur Speiserstrasse der Begegnungszone zugewiesen werden. Dabei stellt sich die Frage nach den effektiven Bedürfnissen und Zielen der Initianten, der betroffenen Quartierbevölkerung und der Stadtbevölkerung. Im Vorschlag werden zu den Bedürfnissen und Zielen keine Angaben gemacht, es soll unmittelbar eine Massnahme beauftragt werden.

Die Einführung von Begegnungszonen ist in Wohnquartieren grundsätzlich möglich. Die Umwandlung einer Tempo 30-Zone in eine Begegnungszone ist aber keine verkehrsberuhigende Massnahme, weil bereits die Tempo 30-Zone nach dem Gesetz und in der Praxis eine temporeduzierte, verkehrsberuhigte Zone ist. Die Massnahme ist nicht geeignet für eine Reduktion der Verkehrsmengen oder des Anteils Fremdverkehr.

Zu beachten sind auch die Verkehrsfunktionen. Strassen dienen vorab der Erschliessung von Orten. Andere Funktionen wie Aufenthalt, Spiel, Beschattung oder Gestaltung sind zweitrangig. Die Riggenbachstrasse, Gartenstrasse und Feldstrasse sind Sammelstrassen. Hier und auf der Reiserstrasse verkehren Buslinien. Sammelstrassen und ÖV-Routen sind mit Begegnungszonen schlecht vereinbar. Die Begegnungszone kann in den Wohnquartieren in reinen Erschliessungsstrassen ohne Verbindungsfunktion zum Einsatz kommen.

Die Umwandlung in eine Begegnungszone setzt bauliche Massnahmen voraus. Mehr Begegnung im Quartier kann eine Strasse vorab nur dann ermöglichen, wenn sie entsprechend umgestaltet wurde, durch eine bessere Zonierung und Verteilung von Nutzflächen, durch mehr Grün, ein besseres und vielseitigeres Stadtmobiliar, etc., d.h. indem die Strasse mehr oder weniger vollständig baulich umgestaltet wird. Dabei sind die Sanierungszyklen des Strassenbaus zu beachten. Das Gros der im Perimeter liegenden Strassen wurde in den vergangenen Jahren saniert, wenige Abschnitte sind noch in Bau. Der erforderliche Umbau der Strasse infolge der Zonenänderung würde hier zwangsläufig zu Wertvernichtungen führen. Noch offen sind die Reiserstrasse, Maienstrasse und Engelbergstrasse. Bei diesen Strassenzügen steht in den nächsten Jahren eine Erneuerung an.

Die Erfahrung zeigt, dass ausgewogene und akzeptierte Verkehrslösungen am ehesten zustande kommen, wenn alle Interessen und Bedürfnisse erhoben, ausgewogen behandelt und die Entscheide gut begründet werden. Der Stadtrat ist bereit, einen partizipativen Prozess unter Einbezug der Quartierbevölkerung und weiteren Kreisen durchzuführen, um den «gordischen Knoten» zu lösen und zu konsensfähigen Lösungen für die offenen Fragen zu gelangen.

Die Kosten für die Partizipation liegen prozessabhängig bei ca. 40'000 CHF. Die Finanzierung kann über die Laufende Rechnung, Konto Nr. 7900.3132.00 Honorare ex. Berater, erfolgen.

Aufgrund der Erwägungen empfiehlt der Stadtrat, den Vorschlag als erheblich zu erklären.

Mitteilung an:
Gemeindeparlament
Parlamentsakten
Direktion Bau, Kurt Schneider
Stadtkanzlei, Andrea von Känel Briner
Stadtkanzlei, Vorstossliste

Stadtkanzlei Olten
Der Stadtschreiber:

