

Beim Thema Mobilität scheiden sich die Geister

Autor(en): **Wey, Martin / Dietler, Markus**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Oltner Neujahrsblätter**

Band (Jahr): **77 (2019)**

PDF erstellt am: **30.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-813913>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Beim Thema Mobilität scheiden sich die Geister

Der Mobilitätsplan des Stadtrates zeigt neben Zielsetzungen viel Optimierungspotenzial auf

Martin Wey / Markus Dietler



Wer hat nicht schon mehr als einmal geschimpft, wenn er oder sie im Auto vor dem Sälikreisel, im Bus vor der Citykreuzung, mit dem Velo an der Postkreuzung oder zu Fuss bei einem der Zebrastreifen beim Capitol stand? Einig ist man sich dann schnell darüber, dass in Sachen Mobilität etwas verbessert werden soll. Bloss über die Art der nötigen Massnahmen und erst recht über deren Priorisierungen, da scheiden sich die Geister – manchmal sogar bei ein und derselben Person, je nachdem, mit welchem Verkehrsmittel sie gerade unterwegs ist ... Art. 40 der Gemeindeordnung der Stadt Olten erteilt dem Stadtrat die Aufgabe der *«Planung und Koordination der Gemeindetätigkeit und Setzen der notwendigen Schwerpunkte»*: Die Exekutive definiert die strategischen Ausrichtungen für die Entwicklungen des Gemeinwesens, während die Legislative deren Umsetzung über die Genehmigung bzw. Nichtgenehmigung der dafür notwendigen finanziellen Ressourcen und der gesetzlichen Grundlagen steuert. In diesem Sinne hat der Stadtrat mit einem Mobilitätsplan seine Strategien festgelegt, wie er die Funktionsfähigkeit des bestehenden Verkehrsnetzes als zentralen Faktor für die Stadtentwicklung und die Standortqualität bis 2030 sicherstellen will: Indem vermeidbarer Autoverkehr dank attraktiver Angebote auf den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr umgelagert wird, sollen die bestehenden Kapazitäten des Strassennetzes trotz Neuverkehr aus den Entwicklungsgebieten eingehalten werden können. Durch die Umlagerungen und die Begren-

zung des Neuverkehrs soll auf dem bestehenden Strassennetz Raum für den wirtschaftlich notwendigen Autoverkehr entstehen, zudem sollen die Busse, für welche aus Platzmangel auf den Hauptachsen nicht durchgehende Busspuren erstellt werden können, nicht mehr durch Staus blockiert werden.

Damit setzt der Stadtrat die *«Handlungsstrategien Verkehr»* des kantonalen Richtplans vom August 2017 um, welcher die Abstimmung von Siedlung und Verkehr postuliert: *«Die Aufgabe des Kantons und der Gemeinden besteht darin, dass die Mobilität möglichst effizient, siedlungsverträglich und umweltschonend abgewickelt wird. Eine vermehrte Lenkung der Mittel auf den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr ist unerlässlich.»* Der Mobilitätsplan wurde denn auch in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton verfasst.

Ziele schon, aber Massnahmen ...

In einer ersten Phase wurden vom Stadtrat die Ziele des Mobilitätsplans definiert. So soll der Verkehr in der Stadt Olten nachhaltig stadtverträglich organisiert werden, um die angestrebte Stadtentwicklung zu unterstützen. Das Verkehrssystem ist optimal zu bewirtschaften, die Herausforderungen werden durch Stadt und Kanton partnerschaftlich und in Koordination mit der Region und dem Kanton Aargau bewältigt. Vor allem ist die Erreichbarkeit zwischen den Stadtteilen zu verbessern. Während diese Zielsetzungen in der politischen Diskussion mehrheitlich auf Zustimmung stiessen, gab eine

weitere schon mehr zu reden: Der motorisierte Verkehr ist mit dem Planungshorizont bis 2030 – angesichts der üblichen Planungszeit für grosse Strassenbauvorhaben und der finanziellen Voraussetzungen bei Stadt und Kanton – grundsätzlich auf dem bestehenden Strassenetz zu organisieren, wenn auch zweckmässige betriebliche Optimierungen und lokale Modifikationen möglich sind.

Erst recht auseinander gehen die Meinungen, wenn es um die Umsetzung anhand konkreter Massnahmen geht. Kommt hinzu, dass deren ganze Palette nicht in einem Schritt vorgelegt werden kann. Realisiert sind bereits das Verkehrsmanagement zur Verbesserung des Verkehrsflusses auf den Hauptachsen unter Federführung des Kantons und die regionale Umfahrungsstrasse ERO, was eine deutliche Verkehrsberuhigung im Stadtkern mit klaren Qualitätssteigerungen für den Fuss- und Veloverkehr ermöglicht hat. In Umsetzung ist derzeit das Buskonzept Olten–Gösgen–Gäu, das insbesondere auf den Fahrplanwechsel 2019 Angebotssteigerungen in Form von höheren Taktfrequenzen und neuen Verbindungen bringt. In Vorbereitung ist zudem eine Sanierung der Strecke zwischen Sälikreisel und Bahnhofplatz mit dem Postplatz als Herzstück, ferner das von vielen Kreisen immer wieder geforderte Parkleitsystem. Einen ersten Schritt hat das Parlament auch mit seiner Zustimmung zum «Zankapfel» Parkierungsreglement getan, mit dem die Anzahl der Parkfelder künftig verstärkt auf die Verträglichkeit mit dem Strassennetz ausgerichtet werden soll.



Es bleibt noch viel zu tun

Zugegebenermassen besteht in Sachen Mobilität grosses Optimierungspotenzial, es bleibt aber entsprechend viel zu tun. Sei es bei den Grossprojekten Bahnhofplatz, für welches sich das Betriebs- und Gestaltungskonzept dem Abschluss nähert, oder bei der Stadtteilverbindung Hammer, die eine eigentliche Voraussetzung für die geplante Weiterentwicklung des Stadtteils Olten Süd-West darstellt, bisher aber keine Mehrheit im Parlament gefunden hat. Ganz zu schweigen von den berechtigten Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs, denen Finanzierbarkeit und Machbarkeit bisher oft im Wege standen. Bekannte Stichwörter sind hier die Verbindungen zwischen den Stadtseiten, die Handelshofkreuzung, der Aareraum, aber auch die Forderungen nach genügend Veloparkplätzen am Bahnhof und sicheren Veloverbindungen zu den Nachbargemeinden.

Damit die erforderlichen Umsetzungen – wenn auch teilweise nur mittel- und langfristig und in kleinen Schritten – weitergehen können, braucht es die Zusammenarbeit und die Kompromissbereitschaft aller Beteiligten. Denn eines ist gewiss: Nach dem Prinzip «Wenn mein Anliegen nicht – und zwar gleichzeitig – realisiert wird, unterstütze ich das der andern auch nicht» kommen wir nicht voran. Die Zukunft der Mobilität wird mit Sicherheit nicht in der Konfrontation zwischen den verschiedenen Mobilitätsformen, sondern in deren möglichst optimaler Kombination von Gemeinschaft und jeder einzelnen Person liegen. Wir zählen auf die Zusammenarbeit aller Instanzen, damit wir im Interesse aller Beteiligten die Verkehrs- und Parkprobleme unserer Stadt in den Griff bekommen. Die Anfänge sind gemacht, viele Pläne geschmiedet; hoffentlich gehts möglichst effizient weiter!