

# AUSZUG AUS DEM PROTOKOLL DES STADTRATES VON OLTEN

vom 19. Februar 2018

Prot.-Nr. 32

Mobilitätsplan/Kennntnisnahme Synthesebericht und Genehmigung Reglement über die Erstellung von Parkfeldern in der Einwohnergemeinde Olten (Parkierungsreglement)

Nach vierjähriger intensiver Zusammenarbeit von Kanton und Stadt liegt der Mobilitätsplan Olten vor. Mit seiner Hilfe soll die Verkehrsentwicklung in der Stadt Olten nicht auf der Einzelfallebene, sondern in einer Gesamtbetrachtung aktiv gesteuert und damit sichergestellt werden, dass auch in Zukunft eine attraktive Stadtentwicklung sowie eine komfortable und flexible Mobilität für die Oltner Bevölkerung, für Pendler, Kunden und Besucher gewährleistet werden kann. Mit dieser Zielsetzung Sinne legt der Stadtrat dem Gemeindeparlament als wesentlichen Baustein zur Steuerung ein Parkierungsreglement zur Genehmigung vor, das gewährleisten soll, dass sich die Anzahl der neuen privaten und öffentlichen Parkfelder künftig auf die Verträglichkeit des Strassennetzes ausrichtet.

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen folgenden Bericht und Antrag:

## 1. Ausgangslage

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) hat in Stadt und Region Olten auch in den letzten Jahren stark zugenommen, es kommt daher zu **zunehmenden Überlastungen im Strassennetz** auch nach Eröffnung der Umfahrung Aarburg und der ERO. Die aktuellen Planungen und die weitere angestrebte Stadtentwicklung sehen in Olten gleichzeitig ein bedeutendes Wachstum der Bevölkerung und der Arbeitsplätze vor. Das damit einhergehende Mobilitätswachstum stellt die Stadt und den Kanton Solothurn in seiner Zuständigkeit für das Netz der Hauptachsen vor eine grosse Herausforderung.

Mit diesem Hintergrund wurde in Olten im Dezember 2013 die Erarbeitung eines neuen Instrumentariums zur **Abstimmung von Siedlung und Verkehr auf der Basis des kantonalen Richtplans** lanciert, als gemeinsamer Prozess der Stadt Olten und des Kantons Solothurn. Der sogenannte Mobilitätsplan Olten geht für die nächste Planungsperiode bis 2030 grundsätzlich vom heute gebauten Strassennetz aus. Namentlich knappe Finanzen, lange Planungs- und Realisierungszeiträume für Strassen-Ausbauprojekte sowie übergeordnete Grundsätze für die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung bestätigen diese Randbedingung zusätzlich. Daher kommt der **Effizienzsteigerung im Verkehr** eine zentrale Bedeutung zu.

Der Mobilitätsplan Olten soll **Lösungsstrategien** mit diesem Ziel aufzeigen, indem

- die Zusammenarbeit zwischen Stadt und Kanton zur gemeinsamen Lösung der Herausforderungen aus der Siedlungs- und der Verkehrsentwicklung gestärkt wird (ständige Koordinationsplattform und gemeinsame bzw. abgestimmte Prozesse)
- die Abstimmung von Siedlung und Verkehr in konkrete Planungsprozesse umgesetzt wird (u.a. Festlegen des Zielzustandes im Sinne der Netzbelastung auf Angebotsniveau, anstelle der Weiterführung von Nachfragemodellen)
- die Umsetzung der 3V-Strategie gemäss kantonalem Richtplan (Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten) auf den Ebenen Ziele, Strategie und Teilkonzepten aufgezeigt wird und

- ein strategisches Steuerungsinstrument für die Erreichung der Ziele konkretisiert wird.

Der nun vorliegende Mobilitätsplan Olten sieht wesentliche Änderungen im planerischen Umgang mit den Mobilitätsbedürfnissen bzw. Verkehrswirkungen von neuen Bauvorhaben vor. Wichtigster Grundsatz ist der **Wechsel von der nachfrageorientierten zur angebotsorientierten Planung für den motorisierten Individualverkehr (MIV)**. Dazu wird das Hauptstrassennetz typologisch unterteilt (verkehrsorientiert / siedlungsorientiert) und werden die maximal verträglichen Verkehrsbelastungen auf den jeweiligen Abschnitten definiert. Damit diese mittel- bis langfristig eingehalten werden können, sind u.a. neue, reduzierte Vorgaben für die Parkierung, d.h. insbesondere für die Festlegung der Zahl der Parkplätze erforderlich. Nötig sind deshalb auch Mobilitätskonzepte für Arealentwicklungen. Nebst diesen „Push“-Faktoren kommt dem weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs und den Qualitätsverbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr als **«Pull»-Faktoren** besondere Bedeutung zu. Dabei ist dem Stadtrat durchaus bewusst, dass die Verkehrsmittelwahl nicht nur rationalen, sondern auch **emotionalen Gesichtspunkten** unterworfen ist.

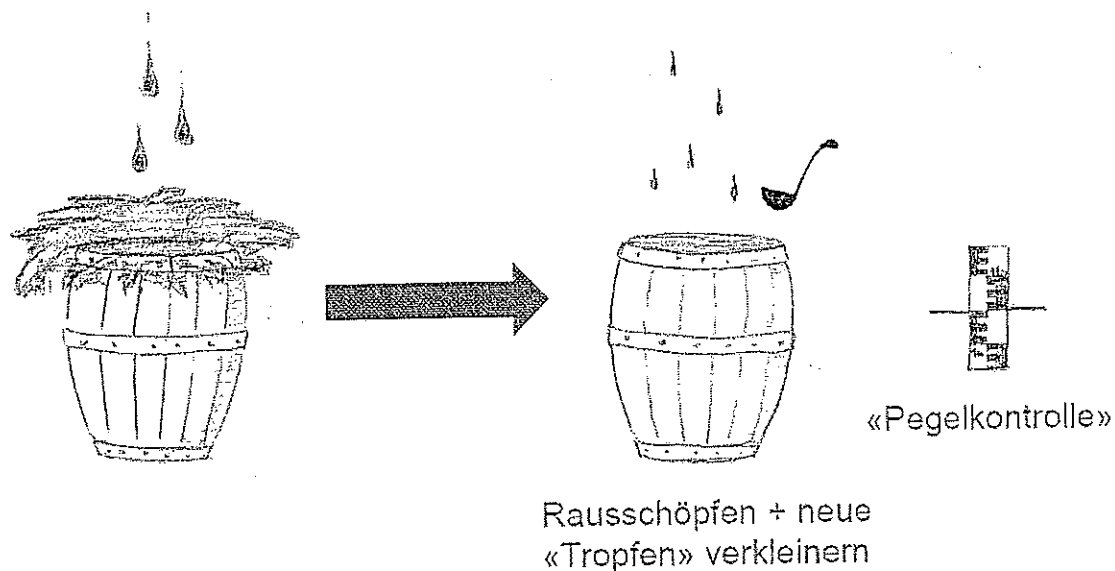


Abb.: Droht das «Fass» - sprich das Strassennetz – beim motorisierten Individualverkehr zu überlaufen, bestehen die Möglichkeiten, Wasser herauszuschöpfen (Umlagerung von bestehendem Verkehr auf andere Verkehrsmittel) und/oder nur kleine Tropfen hinzuzufügen (sprich Neuverkehr aus den Entwicklungsgebieten in Richtung andere Verkehrsmittel zu steuern). Wichtig ist auch die laufende «Pegelkontrolle» via Monitoring zur Gesamtentwicklung.

## 2. Phase 1: Ziele des Mobilitätsplans

In einer ersten Phase wurden die **Ziele** des Mobilitätsplans definiert und eine **Übergangsregelung** bis zum Abschluss des Mobilitätsplanes definiert.

Der Stadtrat genehmigte am 10. August 2015 die folgenden **Ziele** (Seite 11 des Syntheseberichts):

**Der Verkehr in der Stadt Olten ist nachhaltig stadtverträglich zu organisieren. Damit soll die angestrebte Stadtentwicklung ermöglicht und unterstützt werden.**

Stadtverträglicher Verkehr bedeutet, dass die steigenden Mobilitätsbedürfnisse erfüllt werden und gleichzeitig der Verkehr so gestaltet wird, dass eine hohe Lebensqualität und hochwertiger Wohnraum ermöglicht wird. Die Menschen können sich im öffentlichen Raum sicher und komfortabel fühlen und sich flexibel und frei bewegen. Der für die Wirtschaft

notwendige Verkehr muss gewährleistet werden. Olten ist sich der Bedeutung als Regionalzentrum bewusst und berücksichtigt die Interessen der Region angemessen.

**Die Verkehrsorganisation in der Stadt Olten orientiert sich an den bestehenden übergeordneten Planungsgrundsätzen und ist zukunftsweisend.**

Die übergeordneten Planungen wie Richtplan geben die Grundätze der Angebotsorientierung sowie der 3-V-Strategie vor. Zudem strebt Olten als Energiestadt eine umweltverträgliche Mobilität sowie die Zielsetzungen der Energiestadt an. Die zukunftsweisenden Trends in der Mobilität wie Multimodalität, Carsharing, Bikesharing usw. werden aktiv gefördert.

**Das Verkehrssystem ist optimal zu bewirtschaften.**

Dies beinhaltet den optimalen Einsatz der Verkehrsmittel. Bei steigenden Mobilitätsbedürfnissen und gleichbleibender Verkehrsfläche gewinnt die Flächeneffizienz im Verkehr (Flächenbedarf pro mobiler Person bzw. für Güter) zunehmend an Bedeutung. Zudem hat sich die Weiterentwicklung des Verkehrssystems an wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu orientieren (Investitions- und Betriebskosten).

**Die Herausforderungen werden durch Stadt und Kanton partnerschaftlich und in Koordination mit der Region und dem Kanton Aargau bewältigt.** Damit wird das verbindliche, koordinierte Zusammenwirken über alle Verkehrsmittel, über das gesamte Strassennetz und im Rahmen der Verfahren sowie über die Stadt- und Kantonsgrenze hinaus gewährleistet.

**Der motorisierte Verkehr ist grundsätzlich auf dem bestehenden Strassennetz zu organisieren.**

Zumindest für den Planungshorizont bis 2030 ist grundsätzlich vom bestehenden Strassennetz auszugehen. Zweckmässige betriebliche Optimierungen und lokale Modifikationen sind möglich.

**Die Erreichbarkeit zwischen den Stadtteilen ist zu verbessern.**

Bestehende Zäsuren sind namentlich für den Fuss- und Veloverkehr zu mindern, indem bestehende Verbindungen attraktiviert und neue Verbindungen geschaffen werden.

Angesichts des wachsenden Verkehrsdrucks und laufender Vorhaben wie etwa Sälipark 2020 beschloss Stadtrat als Planungsbehörde am 10. August 2015 zudem, dass der Mobilitätsplan bis zur formellen Inkraftsetzung eine Vorwirkung entfaltet.

Die **Übergangsregelung** gilt für alle Teilzonen- und Gestaltungspläne bei Vorhaben mit über 50 Parkplätzen (Normbedarf ohne Reduktion). Projekte im Baugesuchverfahren werden von der Regelung nicht erfasst. Diese stützt sich auf § 147 Planungs- und Baugesetz, wonach die Gemeinde aus Gründen des Umweltschutzes und der Raumplanung durch Reglemente und Nutzungspläne oder insbesondere im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung bei publikumsintensiven Anlagen die Zahl der Abstellplätze beschränken und zusätzliche Massnahmen im Bereich Mobilität/Verkehr verlangen kann.

Im Bewusstsein, dass das Vorgehen und die Entscheidungsgrundlagen in der Übergangsphase pragmatisch auf Grund der Erfahrungen entwickelt und konkretisiert werden müssen, gelten u.a. folgende Regelungen: ein frühzeitiger Einbezug des Kernteams Mobilitätsplan für sämtliche Projekte im Nutzungsplanverfahren, die den Schwellenwert von 50 Parkplätzen überschreiten, sowie ein Minimierungsgebot für die Erstellung von Parkplätzen und die Erstellung von Mobilitätskonzepten.

Die vom Stadtrat zum Bericht aus Phase 1 begrüßten **Kommissionen** – Kommission für Stadtentwicklung und Baukommission – unterstützten die Erarbeitung eines Mobilitätsplanes im Grundsatz. Diskussionen geführt wurden indessen über dessen Stossrichtung; so wurde teilweise kritisiert, dass die formulierten Absichten zu einseitig zu Lasten des MIV formuliert seien. Um die anderen Verkehrsarten zu fördern, brauche es zudem massive Investitionen.

### 3. Phase 2: Weiterentwicklung in sieben Teilbereichen

In der zweiten Phase der Erarbeitung des Mobilitätsplans wurden **Entwicklungsaufgaben und Lösungswege in sieben Teilbereichen** ausgearbeitet und im Synthesebericht aufgezeigt. Am konkretesten sind diese im regional funktionierenden Bereich **Öffentlicher Verkehr**, wo unter der Federführung des Kantons das Buskonzept Olten-Gösigen-Gäu ausgearbeitet wurde, das ab Fahrplan 2018 bis Fahrplan 2021 umgesetzt werden soll, und im Bereich **Parkierung**: Hier macht sich der Stadtrat zur Aufgabe, dass sich die Anzahl der Parkfelder künftig nach der Verträglichkeit des Strassennetzes ausrichtet und das Gesamtgefüge der Parkfelder von der Stadt aktiv gesteuert wird. Das unter diesen Prämissen ausgearbeitete Parkierungsreglement (s. Ziff. 4) sieht im Wesentlichen eine flächendeckende Bewirtschaftung öffentlich und öffentlich zugänglicher Parkflächen und eine Neubemessung des Parkfeldbedarfs durch entsprechende Mobilitätskonzepte und Mobilitätsmanagement bei Neubauten, Nutzungsänderungen und wesentlichen Nutzungserweiterungen vor. Neben dem Parkraumplan, der regelmässig die Daten zur öffentlichen und privaten Parkierung aufarbeitet, steht im Bereich Parkierung zudem die Erarbeitung eines Parkleitsystems auf dem Programm; eine entsprechende Vorlage soll noch 2018 dem Parlament unterbreitet werden.

Während das **Verkehrsmanagement** zur Verbesserung des Verkehrsflusses unter Federführung des Kantons bereits umgesetzt ist und lediglich regelmässiger Optimierungen bedarf und im Bereich **Mobilitätsmanagement** eine Zusammenarbeit mit solmobil läuft, wurden im Bereich **motorisierter Individualverkehr** mit dem Ziel einer stadtverträglichen Abwicklung des Verkehrs eine Strassentypologie erarbeitet und Verträglichkeiten definiert, die mit Hilfe eines Monitorings und Controllings überwacht und bei Bedarf auch überarbeitet werden sollen.

In den Bereichen **Fussverkehr** und **Veloverkehr** wurden schliesslich Strategien, Handlungsansätze und Vorschläge für wichtige Massnahmen erarbeitet. Beim Fussverkehr geht es generell um die Berücksichtigung der Fussverkehrs Anliegen beim Bau und Betrieb der Verkehrsinfrastruktur sowie um Einzelprojekte wie Optimierung Handelshofkreuzung, Entwicklung Aareraum, Optimierung des Bahnhofplatzes, Verbindung zwischen Innenstadt und Sälquartier, Stadtteilverbindung Hammer und Gewährleistung einer erhöhten Sicherheit im Umfeld von Schulen, Kindergärten und Wohnen für Senioren. Themen beim Veloverkehr sind einerseits die Prüfung von Veloschnellrouten mit den Kantonen Solothurn und Aargau sowie Einzelprojekte, die teilweise mit denjenigen des Fussverkehrs zusammenfallen, wie Stadtteilverbindung Hammer, Veloführung am Handelshof und im Perimeter Bahnhofplatz, Winkelunterführung und Bahnhofunterführung, Veloführung entlang der Aarburgerstrasse und am Bahnhofquai und Richtung Aarburg, Verbindung zwischen Innenstadt und Sälquartier. Zur Förderung des Veloverkehrs trägt ferner ein genügendes Angebot an Veloabstellplätzen sowohl im öffentlichen Raum – Stichwort Velostationen am Bahnhof – als auch bei neuen Überbauungen und Nutzungen.

Am 26. September 2017 hat die Steuerungsgruppe Mobilitätsplan Olten, zusammengesetzt aus Stadtpräsident Martin Wey, Stadtschreiber Markus Dietler, Kantonsingenieur Peter Heiniger und Bernard Staub, Amtsleiter Amt für Raumplanung, das Resultat genehmigt und den Bericht an den Stadtrat weitergeleitet. Sie hat zudem vorgeschlagen, die Zuständigkeit für den Mobilitätsplan («**Themenhüterschaft**») bei der Stadt Olten zu definieren. Weil die Mobilität nicht an den Gemeindegrenzen haltmacht, wie schon die in der Bearbeitung

fortgeschrittenen Teilbereiche Buskonzept und Verkehrsmanagement zeigen, hat die Steuerungsgruppe zudem angeregt, eine **Mobilitätskonferenz Region Olten** unter der Führung des Kantons zu schaffen. Deren Aufgabe besteht im Informationsaustausch und der Koordination von Projekten über die Gemeindegrenzen hinweg mit dem Ziel einer regional koordinierten und akzeptierten Mobilitätsplanung.

Im Dezember hat der Stadtrat den Mobilitätsplan und den Entwurf für das Parkierungsreglement für die **Information** freigegeben. In der Folge wurden das Gemeindeparlament über den Mobilitätsplan orientiert und die Unterlagen im Internet für die Öffentlichkeit verfügbar gemacht. Mitte Januar fand zudem eine öffentliche Informationsveranstaltung im Parlamentssaal statt. In der Folge sind verschiedene Rückmeldungen zu den veröffentlichten Unterlagen eingegangen (vgl. Ziff. 4.2.).

#### 4. Reglement über die Erstellung von Parkfeldern in der Einwohnergemeinde Olten (Parkierungsreglement)

##### 4.1. Zielsetzung und Inhalt

Jede Fahrt beginnt und endet auf einem Parkfeld. Neben der Verfügbarkeit eines Autos ist daher das Vorhandensein einer Parkfläche in hohem Masse ausschlaggebend bei der Wahl des Verkehrsmittels. Die Anzahl der vorhandenen Parkfelder wirkt sich also direkt auf die Menge der mit dem Auto zurückgelegten Wege aus. Somit stellt die **Steuerung der Parkierung** ein wirksames Instrument zur Steuerung des MIV-Aufkommens dar. Für eine effiziente Abwicklung des wirtschaftlich notwendigen motorisierten Individualverkehrs muss sichergestellt werden, dass die notwendigen Flächen zur Parkierung zur Verfügung gestellt werden. Gleichzeitig muss die Menge der Parkierung der Verträglichkeit des MIV auf dem Strassennetz in Olten entsprechen.

Die Steuerung der Parkierung erfolgt über **zwei Grundpfeiler**:

- Bemessung der verfügbaren Parkflächen
- Bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Parkfelder

Zusammen mit der Attraktivierung des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs wirken diese beiden „Stellschrauben“ als Prinzip der Angebotsorientierung auf die Optimierung der Verkehrsmittelwahl und damit auf die Verteilung des Verkehrs auf die verschiedenen Verkehrsmittel.

Das neue Parkierungsreglement regelt die Erstellung nutzungsgebundener Parkfelder bei Bauvorhaben mit Baugesuch in der Stadt Olten und macht Aussagen zu:

- Bemessung der Anzahl an Parkfeldern bei Neubauten, Nutzungsänderungen und wesentlichen Nutzungserweiterungen
- Ersatzabgaben sowie Möglichkeit autoreduzierter Nutzungen
- Erstellung von Mobilitätskonzepten
- Bewirtschaftung von öffentlich zugänglichen Parkfeldern
- Mehrfachnutzung von Parkfeldern

Die **Bemessung der Anzahl Parkfelder je Nutzung** basiert auf den Zielen des Mobilitätsplans. Sie baut auf den bisherigen einschlägigen Regelungen des Baureglements der Stadt Olten, der kantonalen Bauverordnung und der Norm VSS SN 640 281<sup>1</sup> auf. Mit

<sup>1</sup> VSS (Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute) [Hrsg]. (2013). SN 640 281: Parkieren, Angebot an Parkfeldern für Personenwagen. Zürich

Rücksicht auf Lesbarkeit und Eindeutigkeit wurden die Nutzungsarten auf das in Olten Übliche bzw. Bekannte reduziert, für eher seltene Nutzungsarten wird auf die Norm verwiesen. Ausserdem wurde die Regelung zur Bemessung der Anzahl Parkfelder in Anlehnung an zeitgemässe analoge Reglemente anderer Städte definiert (vgl. 4.3). Die **Bewirtschaftung öffentlich zugänglicher Parkfelder** hat zum Ziel, dass die Steuerung der Anzahl privater Parkplätze nicht zu einem Ausweichen der Parkierung in den öffentlichen Raum führt, dass der «Umschlag» pro Parkfeld erhöht wird und dass für die jeweilige Nutzergruppe (Kunden, Nachtparkierung für Anwohnende etc.) die gewünschten Kapazitäten an Parkraum tatsächlich zur Verfügung stehen.

Nach der Verabschiedung des Parkierungsreglements wird dessen Anhang «Gebietstypen Parkierung Olten» als individuell konkrete, eigentümerverbindliche Rechtsnorm öffentlich aufgelegt. Das Reglement tritt erst nach Genehmigung des Anhangs durch den Regierungsrat in Kraft.

#### 4.2. Überarbeitung aufgrund von Rückmeldungen

In den Wochen seit Veröffentlichung des Mobilitätsplan und des Parkierungsreglements sind zahlreiche **Rückmeldungen** aus der Bevölkerung sowie von Organisationen wie Gewerbe Olten und SP Stadt Olten eingegangen.

Der Stadtrat hat dies wie geplant zum Anlass genommen, den Mitte Dezember vorgelegten Entwurf in folgenden Punkten zu überarbeiten:

- **Präzisierung Zweck:** Um aufzuzeigen, dass es im vorliegenden Reglement nicht um Parkplätze für Zweiräder geht, wurde in Art. 1 Zweck die Präzisierung «Auto-Parkfelder» aufgenommen.
- **Präzisierung Geltungsbereich:** Um «Bagatellfälle» auszugrenzen, wurde in Art. 2 Geltungsbereich die Präzisierung «bei Neubauten sowie bewilligungspflichtigen Nutzungsänderungen und -erweiterungen» aufgenommen.
- **Wohnen:** Als Bezugseinheit für die Nutzung Wohnen in Art. 6 kann die Anzahl Wohnungen oder auch eine definierte Anzahl Quadratmeter Bruttogeschossfläche gewählt werden. Der Stadtrat schlägt neu die Formulierung «pro Wohnung oder pro 100m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche vor»; diese erlaubt, dass im Richtwert das Prinzip 1 Parkfeld pro Wohnung gilt, andererseits für grossflächige Wohnungen mit mehreren Bewohnenden auch mehrere Parkfelder möglich werden.
- **Bemessung des reduzierten Bedarfs:** Auf eine Definition von Bandbreiten, wie dies andere Gemeinden praktizieren, wird weiterhin verzichtet, da erstens dafür klare Anwendungskriterien erforderlich wären, um eine willkürliche Anwendung zu verhindern, und zweitens im Grundsatz die Bandbreite mit der Definition des massgebenden Maximums bereits besteht, nämlich zwischen diesem Maximum und allfälligen fallspezifisch zu definierenden autoreduzierten Nutzungen.

In der Überprüfung wurden die im Entwurf eingesetzten reduzierten Faktoren als eher streng beurteilt. Ebenso wurde festgestellt, dass die Abstufungen nach Gebietstypen in den verschiedenen Nutzungsbereichen unterschiedlich waren.

### Reduzierter Bedarf im Entwurf:

|                | Wohnen                        | Arbeiten |                 |
|----------------|-------------------------------|----------|-----------------|
|                | Wohnen inkl. Besucher         | Personal | Kunden/Besucher |
|                | Reduktion des Richtwertes auf |          |                 |
| Gebietstyp I   | 50%                           | 20%      | 25%             |
| Gebietstyp II  | 80%                           | 20%      | 40%             |
| Gebietstyp III | Keine Reduktion               | 35%      | 50%             |

Die neu vorgeschlagene Regelung sieht eine generelle Abstufung der Prozentsätze zwischen den verschiedenen Gebietstypen, welche auf der Erschliessungsqualität durch den öffentlichen Verkehr basieren, im Verhältnis von ungefähr 3 : 4 : 5 vor. Zudem wurden die Prozentsätze für Personal- sowie für Kunden- und Besucherparkfelder aufgrund von Quervergleichen zugunsten des Gewerbes und der Wirtschaft erhöht. Eine weitere Erhöhung würde den Steuerungseffekt der vorgeschlagenen Massnahmen minimalisieren und insbesondere im Stadtkern auch der aktuellen Praxis widersprechen. Zudem profitiert das Gewerbe im Stadtkern, wo Parkfelder in den meisten Fällen nicht erstellt werden können, sondern ausgekauft werden müssen, von tiefen Prozentsätzen.

Dies führt zu nachstehendem Ergebnis. Dabei legt der Stadtrat dem Parlament für die Kategorie Kunden/Besucher zwei Varianten vor, wobei Variante 2 etwas weniger restriktiv als Variante 1 ist. Der Stadtrat empfiehlt die Annahme der Variante 2.

### Reduzierter Bedarf neu (in Rot):

|                | Wohnen                        | Arbeiten |                 |        |
|----------------|-------------------------------|----------|-----------------|--------|
|                | Wohnen inkl. Besucher         | Personal | Kunden/Besucher |        |
|                | Reduktion des Richtwertes auf |          |                 |        |
|                |                               |          | Var. 1          | Var. 2 |
| Gebietstyp I   | 60%                           | 30%      | 40%             | 50%    |
| Gebietstyp II  | 80%                           | 40%      | 50%             | 60%    |
| Gebietstyp III | Keine Reduktion               | 50%      | 70%             | 80%    |

Der Vergleich für ein angenommenes Lokal mit 200m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche (vgl. Beilage) mit den Szenarien Entwurf, Neu und bisherige Praxis zeigt, dass die Abweichungen zwischen Neu und bisheriger Praxis im Stadtkern gering sind, wobei festzustellen ist, dass der bisher bei der Bemessung berücksichtigte Stadtkern kleiner ist als das Gebiet I. Ebenso sind die Differenzen in der Peripherie, das heisst im Gebiet III nicht (mehr) sehr gross. Die grössten Abweichungen zeigen sich im Gebiet II auf, zurückzuführen auf die verstärkte Berücksichtigung des Kriteriums «Erschliessungsqualität durch den öffentlichen Verkehr».

- **Präzisierung betr. Maximum:** Der Zusatz in Art. 8 Abs 1 «Dieser [=der reduzierte Bedarf] darf nicht überschritten werden» wird gestrichen, da einerseits das Prädikat «massgebend» die Obergrenze definiert, dieses andererseits aber eine gewisse Flexibilität für Sonderfälle wie den Parkfeldbedarf für Betriebsfahrzeuge zulässt.
- **Präzisierung betr. Nutzungsänderungen:** Art. 8 wird mit dem neuen Abs. 4 dahingehend präzisiert, dass bei Nutzungsänderungen nur der Bereich neu bemessen wird, der von der Nutzungsänderung betroffen ist. Die Einschränkung betr. Baubewilligungsverfahren in Abs. 3 ist bereits in Art. 2 geregelt.
- **Besitzstandsgarantie:** Der Mobilitätsplan sieht keinen Abbau von öffentlichen oder öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen vor. Um die Auswirkungen auch auf private Nutzungen, insbesondere auch im Interesse der lokalen Wirtschaft, zu begrenzen, wird in den Übergangsregelungen festgehalten, dass beim Inkrafttreten des Reglements bestehende Parkfelder nicht aufgehoben werden müssen.

#### 4.3. Benchmarking mit andern Gemeinden sowie alt/neu

Schon frühzeitig wurde zur Erarbeitung des Reglementsentwurfs ein Städtevergleich erstellt, der auf die Reduktionsfaktoren und ihre Anwendung zielt. Die Ergebnisse sind insofern zu relativieren, dass die reglementarischen Grundlagen der Kantone und die baurechtlichen Bestimmungen auf Städte-/Gemeindeebene recht verschieden sind, angefangen bei der ortsspezifischen Einteilung in Gebietstypen unter Berücksichtigung der ÖV-Erschliessungsgüte und weiteren Kriterien (z.B. Vergleich eines Ortes mit 3 Gebietstypen zu einem Ort mit 2 oder 4 Gebietstypen). Uneinheitlich sind auch die Anwendungen in der Praxis, bspw. bei der Anwendung von Bandbreiten zwischen Minimal- und Maximalwerten und deren Auslegung. Der Vergleich mit den gegenüber dem Entwurf überarbeiteten Kennzahlen zeigt dennoch, dass sich das angepasste Reglement gut in den Rahmen aktueller Regelungen in vergleichbaren Städten einfügt.

## 5. Weiteres Vorgehen

### 5.1. Organisation

In die Umsetzung der Themen des Mobilitätsplanes sind verschiedene Bereiche der Stadtverwaltung involviert, schwergewichtig aus den Direktionen Präsidium (Planung) und Bau. Damit die Arbeitslast und auch die öffentliche Fokussierung nicht auf eine Einzelperson konzentriert und quasi «automatisch» eine Koordination gewährleistet ist, hat der Stadtrat für die «Themenhüterschaft» des Mobilitätsplans das **Gremium «Koordination Mobilitätsplan»** (vergleichbar mit dem bewährten Gremium «Koordination Innenstadt») geschaffen. Es setzt sich zusammen aus Lorenz Schmid (Stadtplanung, Leitung), Lukas Müllegg (Verkehr), Markus Pfefferli (Nutzungsplanung), Urs Kissling (Tiefbau) und Markus Dietler (Strategische Planung).

Die Koordination Mobilitätsplan hat im Rahmen der vorhandenen Ressourcen folgende Aufgaben:

- Steuerung bei Projekten und Konzepten, u.a.
  - o Ortsplanungsrevision
  - o Mobilitätskonzepte
  - o Buskonzept Region Olten
  - o Strassenbauprojekte des Kantons
- Ausarbeitung von Umsetzungskonzepten zum Mobilitätsplan

- Monitoring und Controlling
  - o Ausarbeitung Monitoringkonzept
  - o Datenerhebung
  - o Datenauswertung
- Mobilitätsmanagement

Der Stadtrat setzt sich zudem dafür ein, dass die erwähnte, von der Steuerungsgruppe angeregte **Mobilitätskonferenz Region Olten** unter der Führung des Kantons geschaffen wird.

## 5.2. Weiterentwicklung der Teilbereiche

In den sieben Teilbereichen sind folgende weiteren Schritte vorgesehen:

| Teilbereich                           | Stand                                                                                                          | Nächste Schritte                                                                                                 | Termin               | Federführung |
|---------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|--------------|
| Öffentlicher Verkehr (ÖV)             | Buskonzept Olten-Gösgen-Gäu liegt vor                                                                          | Umsetzung Buskonzept                                                                                             | ab 2019              | Kanton       |
| Fussverkehr                           | Massnahmenvorschläge vorhanden                                                                                 | Umsetzungskonzept bzw. Anwendung im Rahmen von geplanten Vorhaben                                                | Frühling 2019        | Stadt        |
| Veloverkehr                           | Massnahmenvorschläge vorhanden                                                                                 | Umsetzungskonzept bzw. Anwendung im Rahmen von geplanten Vorhaben                                                | Frühling 2019        | Stadt        |
| Motorisierter Individualverkehr (MIV) | Verträglichkeiten wurden definiert                                                                             | Monitoring und Controlling sowie entsprechende Steuerungsprozesse zur Einhaltung der Verträglichkeiten einführen | 2018                 | Stadt        |
| Parkierung                            | - Parkierungsreglement liegt vor<br>- Vorschlag Parkraumplan liegt vor<br>- Parkleitsystem ist in Ausarbeitung | - Genehmigung und Inkraftsetzung Parkierungsreglement<br>- Umsetzung Parkraumplan<br>- GP-Vorlage Parkleitsystem | 2018<br>2018<br>2018 | Stadt        |
| Verkehrsmanagement                    | Verkehrsmanagement vorhanden                                                                                   | Optimierungen                                                                                                    | laufend              | Kanton       |
| Mobilitätsmanagement                  | Zusammenarbeit mit so!mobil                                                                                    | Umsetzung                                                                                                        | laufend              | Stadt        |

### Beschlussesantrag:

I.

1. Der Synthesebericht Mobilitätsplan Olten und die vorgesehenen Umsetzungsschritte werden zur Kenntnis genommen.

2. Variantenentscheid:

- a. Das Reglement über die Erstellung von Parkfeldern in der Einwohnergemeinde Olten (Parkierungsreglement) wird genehmigt mit Variante 1 des reduzierten Bedarfs für Kunden/Besucher (Art. 7).

oder

- b. Das Reglement über die Erstellung von Parkfeldern in der Einwohnergemeinde Olten (Parkierungsreglement) wird genehmigt mit Variante 2 des reduzierten Bedarfs für Kunden/Besucher (Art. 7).

3. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

## II.

Ziff. 1./2. dieses Beschlusses untersteht dem fakultativen Referendum.

### Beilagen:

- Mobilitätsplan Olten – Synthesebericht (aufgeschaltet unter olten.ch)
- Reglement über die Erstellung von Parkfeldern in der Einwohnergemeinde Olten (Parkierungsreglement)
- Berechnungsbeispiele Arbeiten
- Baureglement der Einwohnergemeinde der Stadt Olten Art. 184 und bisherige Richtlinien für Abstellplätze für Motorfahrzeuge
- Wegleitung zur Erstellung eines Mobilitätskonzeptes (aufgeschaltet unter olten.ch)
- Mobilitätsplan Olten: 10 Fragen – 10 Antworten

### Beschluss:

#### I.

1. Der Synthesebericht Mobilitätsplan Olten inkl. Wegleitung zur Erstellung eines Mobilitätskonzeptes wird genehmigt und die vorgesehenen Umsetzungsschritte werden zur Kenntnis genommen.
2. Das Reglement über die Erstellung von Parkfeldern in der Einwohnergemeinde Olten (Parkierungsreglement) wird genehmigt. Dem Gemeindeparlament wird die Annahme von Variante 2 des reduzierten Bedarfs für Kunden/Besucher (Art. 7) empfohlen.
3. Der Schaffung des Gremiums «Koordination Mobilitätsplan» und dem geplanten weiteren Vorgehen wird zugestimmt.
4. Die Direktion Präsidium wird mit dem Vollzug beauftragt.

### Mitteilung an:

Direktion Präsidium/Markus Dietler  
Stadtplanung/Lorenz Schmid  
Direktion Bau/Adrian Balz  
Rechtskonsulent/Patrik Stadler

Verteilt am 22. Februar 2018

Stadtkanzlei Olten  
Der Stadtschreiber:



Entwurf neu

## Reglement über die Erstellung von Parkfeldern in der Einwohnergemeinde Olten (Parkierungsreglement)

Gestützt auf § 147 Planungs- und Baugesetz erlässt das Gemeindeparlament der Stadt Olten folgendes Reglement:

### I. Allgemeines

#### Art. 1 Zweck

Das Parkierungsreglement regelt das Angebot an Auto-Parkfeldern in der Stadt Olten bezüglich Anzahl, Standort und Bewirtschaftung, mit dem Ziel, Siedlung und Verkehr optimal aufeinander abzustimmen.

#### Art. 2 Geltungsbereich

Dieses Reglement kommt für Bauten und Anlagen bei Neubauten sowie bewilligungspflichtigen Nutzungsänderungen und -erweiterungen zur Anwendung, soweit diese gemäss den kantonalen Vorgaben des Bau- und Planungsgesetzes<sup>1</sup> und der kantonalen Bauverordnung<sup>2</sup> eines Baugesuchs bedürfen.

#### Art. 3 Definitionen

- a) Der Richtwert ist der vorgegebene Bedarf an Parkfeldern, die eine Baute oder Anlage theoretisch aufweisen muss.
- b) Der reduzierte Bedarf ist die Anzahl Parkfeldern pro Baute oder Anlage, die unter Berücksichtigung der Erschliessung durch öffentliche Verkehrsmittel ausreichen.
- c) Eine Parkierungsanlage ist jede gedeckte oder offene Fläche, die mehrere Parkfelder umfasst.
- d) Ein Parkfeld gilt dann als bewirtschaftet, wenn:
  - eine Gebührenpflicht besteht, oder
  - die Parkdauer zeitlich beschränkt wird, oder
  - es nur für bestimmte Nutzergruppen zugänglich ist.

#### Art. 4 Erstellungspflicht

- <sup>1</sup> Es gilt der Grundsatz der Erstellungspflicht von Parkfeldern gemäss diesem Reglement.  
<sup>2</sup> Parkfelder auf fremdem Boden sind grundbuchamtlich sicher zu stellen. Die Baubehörde kann eine alternative Sicherstellung genehmigen.

#### Art. 5 Ersatzabgabe

Kann der Erstellungspflicht nicht oder nur mit unverhältnismässigem Aufwand nachgekommen werden, ist folgende Ersatzabgabe gemäss Anhang «Gebietstypen Parkierung Olten» geschuldet:

|                        |              |
|------------------------|--------------|
| Gebietstyp I           | 6000 Franken |
| Gebietstyp II und III: | 3000 Franken |

<sup>1</sup> BGS 711.1

<sup>2</sup> BGS 711.61

M:\00 Grundlagen und Führung\05 Stadtrat\03 Sitzungen des Stadtrats\02 Laufprotokoll\16-001 2016\16-006 18-02-19\18-02-19 do Mobilitätsplan, Beilage 1.docx\11-09  
Grundlagen- und Führung\05 Stadtrat\03 Sitzungen des Stadtrats\02 Laufprotokoll\13-013 -projekte\mobilitätsplan\entwurf\16-02-01 -Mobilitätsplan  
Parkierungsreglement (Entwurf neu).docx\14-00 Grundlagen und Führung\05 Stadtrat\03 Sitzungen des Stadtrats\02 Laufprotokoll\17-001 2017\17-010 17-11-06\17-11-06  
do Mobilitätsplan, Beilage 1.docx

Formatiert: Schriftart: 11 Pt.

Formatiert: Schriftart: 11 Pt.

Formatiert: Rechts

Formatiert: Schriftart: 11 Pt.

Formatiert: Schriftart: 11 Pt.

Formatiert: Schriftart: 11 Pt.

## Art. 6 Richtwerte

Für die Stadt Olten gelten folgende Richtwerte betreffend Anzahl Parkfelder:

| Nutzung                                                                                                                                                                                                                                                                 | Anzahl Parkfelder für |                     | Bezugseinheit                                              |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|---------------------|------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                                                                                                                                                                         | Bewohner/<br>Personal | Besucher/<br>Kunden |                                                            |
| Wohnen                                                                                                                                                                                                                                                                  | 1                     | 0.1                 | pro Wohnung oder 100m <sup>2</sup><br>Bruttogeschossfläche |
| Für Spezialfälle wie Alterswohnungen, Studentenwohnungen usw. kann von tieferen Richtwerten ausgegangen werden.                                                                                                                                                         |                       |                     |                                                            |
| Dienstleistung kundenintensiv<br>z.B.<br>- Bank<br>- Post<br>- Öff. Verw. mit Schalterbetrieb<br>- Reisebüro<br>- Arzt, Zahnarzt<br>- Therapie<br>- Kopierzentrale<br>- Chemische Reinigung<br>- Coiffeur usw.                                                          | 2                     | 1                   | pro 100m <sup>2</sup> Bruttogeschossfläche                 |
| Dienstleistung, nicht kundenintensiv<br>z.B.<br>- öff. Verw. ohne Schalterbetrieb<br>- Ingenieur-, Architekturbüro<br>- Anwaltskanzlei<br>- Versicherung, Krankenkasse<br>- Verwaltung von Industriebetrieben<br>- Treuhandbüro<br>- Labors<br>- Speditionsbetrieb usw. | 2                     | 0.5                 | pro 100m <sup>2</sup> Bruttogeschossfläche                 |
| Verkauf kundenintensiv<br>z.B.<br>- Lebensmittel<br>- Apotheke, Drogerie<br>- Warenhaus<br>- Kiosk                                                                                                                                                                      | 2                     | 8                   | pro 100m <sup>2</sup> Verkaufsfläche                       |
| Verkauf nicht kundenintensiv<br>z.B.<br>- Papeterie<br>- Buchhandlung<br>- Haushaltsgeschäft, Eisenwaren<br>- Uhren Schmuck<br>- Möbel<br>- Fachmärkte                                                                                                                  | 1.5                   | 3.5                 | pro 100m <sup>2</sup> Verkaufsfläche                       |
| Industrie, Gewerbe                                                                                                                                                                                                                                                      | 1                     | 0.2                 | pro 100m <sup>2</sup> Bruttogeschossfläche                 |
| Restaurant, Café, Bar                                                                                                                                                                                                                                                   | 0.2                   |                     | pro Sitzplatz                                              |

Formatiert: Hochgestellt

Formatiert: Schriftart: 11 Pt.

Formatiert: Schriftart: 11 Pt.

Formatiert: Rechts

Formatiert: Schriftart: 11 Pt.

Formatiert: Schriftart: 11 Pt.

Formatiert: Schriftart: 11 Pt.

M-00 Grundlagen und Führung 05 Stadtrats 03 Sitzungen des Stadtrats 18-001 2016/18-006 18-02-19/18-02-19 do Mobilitätsplan, Beilage 1.docx  
Grundlagen und Führung 05 Stadtrats 03 Sitzungen des Stadtrats 18-001 2016/18-006 18-02-19/18-02-19 do Mobilitätsplan, Beilage 1.docx  
Parkraumstrategie, Entwurf und Bau.docx/M-00 Grundlagen und Führung 05 Stadtrats 03 Sitzungen des Stadtrats 17-001 2017/17-040 17-11-06/17-11-06  
do Mobilitätsplan, Beilage 1.docx

|                                  |     |               |
|----------------------------------|-----|---------------|
| Hotel                            | 0.5 | pro Bett      |
| Kino, Theater, Oper, Konzertsaal | 0.2 | pro Sitzplatz |

Bei allen nicht aufgelisteten Nutzungen bestimmt die Baukommission die Anzahl der zu errichtenden Parkfelder aufgrund der derzeit gültigen Schweizer Norm SN 640 281 oder der zu dem Zeitpunkt gültigen entsprechenden Nachfolge-Norm.

#### Art. 7 Reduzierter Bedarf

Für die Berechnung des reduzierten Bedarfs an Parkfeldern wird das Gebiet der Stadt Olten in drei Gebietstypen eingeteilt (Anhang «Gebietstypen Parkierung Olten»):

|                | Wohnen                        | Arbeiten              |                 |        |
|----------------|-------------------------------|-----------------------|-----------------|--------|
|                | Wohnen inkl. Besucher         | Beschäftigte/Personal | Kunden/Besucher |        |
|                | Reduktion des Richtwertes auf |                       |                 |        |
|                |                               |                       | Var. 1          | Var. 2 |
| Gebietstyp I   | 50%60%                        | 20%30%                | 25%40%          | 25%50% |
| Gebietstyp II  | 80%                           | 20%40%                | 40%50%          | 40%60% |
| Gebietstyp III | Keine Reduktion               | 35%50%                | 50%70%          | 50%80% |

Formatierte Tabelle

Am Schluss der Berechnung wird der Gesamtwert auf das nächste ganze Parkfeld ab- oder aufgerundet (bis .49: abrunden; ab .50: aufrunden).

#### II. Erstellen und Bewirtschaften von Parkfeldern

##### Art. 8 Anzahl Parkfelder

<sup>1</sup> Für die Anzahl der zu erstellenden Parkfelder ist der entsprechende reduzierte Bedarf massgebend. Dieser darf nicht überschritten werden.

<sup>2</sup> Beim Nachweis einer autoreduzierten Nutzung kann der vorgegebene reduzierte Bedarf unterschritten werden, womit die Erstellungspflicht als erfüllt gilt.

<sup>3</sup> Bei Umbauten und Umnutzungen, denen Baubewilligungsverfahren vorausgehen, gilt für die Festlegung der zu erstellenden Parkfelder die Differenz von bestehender Nutzung zur neuen Nutzung.

<sup>4</sup> Bei Nutzungsänderungen wird nur der Bereich neu bemessen, der von der Nutzungsänderung betroffen ist.

##### Art. 9 Autoreduzierte Nutzung

<sup>1</sup> Eine Baute oder Anlage gilt als autoreduziert, wenn mittels Mobilitätskonzept nachgewiesen wird, dass der vorgegebene reduzierte Bedarf an Parkfeldern unterschritten werden kann, weil der tatsächliche Bedarf aufgrund spezieller Massnahmen oder Nutzungen tiefer liegt.

<sup>2</sup> Eine autoreduzierte Nutzung ist im Grundbuch anzumerken.

H:\00 Grundlagen und Führung\05 Stadtrat\03 Sitzungen des Stadtrats\02 Laufprotokolle\16-001 2016\16-006 16.02.16\16.02.19 do Mobilitätsplan, Beilage 1.docx;H:\00 Grundlagen und Führung\06 Stadtrat\06 Direktion - Präsidium\02 Verwaltungsausschuss\13-013-projekt mobilitätsplan\mobilitätsplan\02-011-Mobilitätsplan, Parkraumbedarfsmanagement (Entwurf neu).docx;H:\00 Grundlagen und Führung\05 Stadtrat\03 Sitzungen des Stadtrats\02 Laufprotokolle\17-001 2017\17-010-17-11-08\17-11-06 do Mobilitätsplan, Beilage 1.docx

Formatiert: Schriftart: 11 Pt.

Formatiert: Schriftart: 11 Pt.

Formatiert: Rechts

Formatiert: Schriftart: 11 Pt.

Formatiert: Schriftart: 11 Pt.

Formatiert: Schriftart: 11 Pt.

## Art. 10 Mobilitätskonzept

<sup>1</sup> Das Mobilitätskonzept bezweckt die effiziente Steuerung des durch die Nutzung einer Baute oder Anlage erzeugten Verkehrs.

<sup>2</sup> Es erbringt den Nachweis, dass die durch die entsprechende Nutzung einer Baute oder Anlage entstehenden Mobilitätsbedürfnisse mit den vorgesehenen Massnahmen sichergestellt werden können.

<sup>3</sup> Für Bauten und Anlagen, für die gemäss Richtwert nach Art. 6 mehr als 50 Parkfelder zu erstellen sind oder für die eine autoreduzierte Nutzung angestrebt wird, muss im Rahmen des Planungs- oder Baubewilligungsverfahrens ein Mobilitätskonzept erstellt werden.

## Art. 11 Parkierungsanlagen

<sup>1</sup> Für eine Parkierungsanlage, die keiner spezifischen Anlage oder Baute zugewiesen ist, kann die zuständige Bewilligungsbehörde Auflagen verfügen.

<sup>2</sup> Sie berücksichtigt dabei insbesondere den Bedarf an Parkfeldern im betroffenen Quartier, die effiziente Nutzung des öffentlichen Raums und die Reduktion des Suchverkehrs.

## Art. 12 Bewirtschaftung

<sup>1</sup> Alle öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen werden bewirtschaftet.

<sup>2</sup> 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. 13 Mehrfachnutzung

<sup>1</sup> Ein Parkfeld, das weiteren Nutzungen dient, als die in der Bewilligung vorgesehene, muss explizit als mehrfach genutztes Parkfeld ausgewiesen werden.

<sup>2</sup> Bei ausgewiesener Mehrfachnutzung kann auf Antrag von der Bestimmung in Art. 12 Abs. 2 abgewichen werden.

## III. Übergangsbestimmungen

### Art. 14 Übergangsregelungen

<sup>1</sup> Beim Inkrafttreten dieses Reglements bestehende Parkfelder müssen nicht aufgehoben werden.

Formatiert: Hochgestellt

<sup>2</sup> Für Parkierungsanlagen, welche vor Inkrafttreten dieses Reglements bereits bestanden, tritt Art. 12 24 Monate nach Inkrafttreten des Reglements in Kraft.

Formatiert: Hochgestellt

## IV. Schlussbestimmungen

### Art. 15 Aufhebung bestehender Erlasse

Mit dem Inkrafttreten dieses Reglements werden die Richtlinien für Abstellplätze für Motorfahrzeuge im Anhang des Baureglements der Einwohnergemeinde der Stadt Olten (SRO 511a) aufgehoben.

Formatiert: Schriftart: 11 Pt.

Formatiert: Schriftart: 11 Pt.

Formatiert: Rechts

Formatiert: Schriftart: 11 Pt.

Formatiert: Schriftart: 11 Pt.

Formatiert: Schriftart: 11 Pt.

### Art. 16 Inkrafttreten

Das Reglement tritt nach der Genehmigung des Anhangs «Gebietstypen Parkierung Olten» durch den Regierungsrat in Kraft.

M100 Grundlagen und Führung05 Stadtrat03 Sitzungen des Stadtrats102 Laufprotokoll18-001 201818-005 18-02-1918-02-19 do Mobilitätsplan, Beilage 1.docx11-189  
Grundlagen und Führung05 Stadtrat03 Sitzungen des Stadtrats102 Laufprotokoll18-001 201818-005 18-02-1918-02-19 do Mobilitätsplan, Beilage 1.docx11-189  
Grundlagen und Führung05 Stadtrat03 Sitzungen des Stadtrats102 Laufprotokoll18-001 201818-005 18-02-1918-02-19 do Mobilitätsplan, Beilage 1.docx11-189  
Parkierungsreglement Entwurf neu.docx M100 Grundlagen und Führung05 Stadtrat03 Sitzungen des Stadtrats102 Laufprotokoll18-001 201818-005 18-02-1918-02-19 do Mobilitätsplan, Beilage 1.docx

## Berechnungsbeispiele Arbeiten

Annahme: Lokal mit Bruttogeschossfläche von 200 m<sup>2</sup>

### Gebietstyp I

| Reduzierter Bedarf: | Entwurf | Neu |
|---------------------|---------|-----|
| Personal            | 20%     | 30% |
| Kunden              | 25%     | 40% |
|                     |         | 50% |

|          | Dienstleistung kundenintensiv |                        |         |        | Dienstleistung nicht kundenintensiv |                        |         |     | Verkauf kundenintensiv |                        |         |        | Verkauf nicht kundenintensiv |                        |         |        | Bish. Praxis* |
|----------|-------------------------------|------------------------|---------|--------|-------------------------------------|------------------------|---------|-----|------------------------|------------------------|---------|--------|------------------------------|------------------------|---------|--------|---------------|
|          | Richtwert                     | 2 PP/100m <sup>2</sup> | Entwurf | Neu    | Richtwert                           | 2 PP/100m <sup>2</sup> | Entwurf | Neu | Richtwert              | 2 PP/100m <sup>2</sup> | Entwurf | Neu    | Richtwert                    | 2 PP/100m <sup>2</sup> | Entwurf | Neu    | Bish. Praxis* |
| Personal | 2 PP/100m <sup>2</sup>        | 0,8                    | 1,2     | Var. 1 | 0,8                                 | 1,2                    | Var. 1  | 0,8 | 2 PP/100m <sup>2</sup> | 0,8                    | 1,2     | Var. 1 | 1,5 PP/100m <sup>2</sup>     | 0,6                    | 0,9     | Var. 1 | 0,9           |
| Kunden   | 1 PP/100m <sup>2</sup>        | 0,5                    | 0,8     | 1      | 0,25                                | 0,4                    | 0,5     | 0,5 | 8 PP/100m <sup>2</sup> | 4                      | 6,4     | 8      | 3,5 PP/100m <sup>2</sup>     | 1,75                   | 2,8     | 4      | 3,5           |
| Total**  |                               | 1                      | 2       | 2      | 1                                   | 2                      | 2       | 3   |                        | 5                      | 9       | 10     |                              | 2                      | 4       | 4      | 5             |

\*50% des Richtwerts im Stadtkern. Nur bedingt vergleichbar, da bisheriger Stadtkern nicht identisch, sondern kleiner als Gebietstyp I  
\*\*gerundet

### Gebietstyp II

| Reduzierter Bedarf: | Entwurf | Neu |
|---------------------|---------|-----|
| Personal            | 20%     | 40% |
| Kunden              | 40%     | 50% |
|                     |         | 60% |

|          | Dienstleistung kundenintensiv |                        |         |        | Dienstleistung nicht kundenintensiv |                        |         |     | Verkauf kundenintensiv |                        |         |        | Verkauf nicht kundenintensiv |                        |         |        | Bish. Praxis* |
|----------|-------------------------------|------------------------|---------|--------|-------------------------------------|------------------------|---------|-----|------------------------|------------------------|---------|--------|------------------------------|------------------------|---------|--------|---------------|
|          | Richtwert                     | 2 PP/100m <sup>2</sup> | Entwurf | Neu    | Richtwert                           | 2 PP/100m <sup>2</sup> | Entwurf | Neu | Richtwert              | 2 PP/100m <sup>2</sup> | Entwurf | Neu    | Richtwert                    | 2 PP/100m <sup>2</sup> | Entwurf | Neu    | Bish. Praxis* |
| Personal | 2 PP/100m <sup>2</sup>        | 0,8                    | 1,6     | Var. 1 | 0,8                                 | 1,6                    | Var. 1  | 0,8 | 2 PP/100m <sup>2</sup> | 0,8                    | 1,6     | Var. 1 | 1,5 PP/100m <sup>2</sup>     | 0,6                    | 1,2     | Var. 1 | 1,2           |
| Kunden   | 1 PP/100m <sup>2</sup>        | 0,8                    | 1,2     | 1      | 0,4                                 | 0,5                    | 0,6     | 0,6 | 8 PP/100m <sup>2</sup> | 6,4                    | 8       | 9,6    | 3,5 PP/100m <sup>2</sup>     | 2,8                    | 3,5     | 5      | 4,2           |
| Total**  |                               | 2                      | 3       | 3      | 1                                   | 2                      | 2       | 5   |                        | 7                      | 10      | 11     |                              | 3                      | 5       | 5      | 10            |

\*100% des Richtwerts  
\*\*gerundet

### Gebietstyp III

| Reduzierter Bedarf: | Entwurf | Neu |
|---------------------|---------|-----|
| Personal            | 35%     | 50% |
| Kunden              | 50%     | 70% |
|                     |         | 80% |

|          | Dienstleistung kundenintensiv |                        |         |        | Dienstleistung nicht kundenintensiv |                        |         |     | Verkauf kundenintensiv |                        |         |        | Verkauf nicht kundenintensiv |                        |         |        | Bish. Praxis* |
|----------|-------------------------------|------------------------|---------|--------|-------------------------------------|------------------------|---------|-----|------------------------|------------------------|---------|--------|------------------------------|------------------------|---------|--------|---------------|
|          | Richtwert                     | 2 PP/100m <sup>2</sup> | Entwurf | Neu    | Richtwert                           | 2 PP/100m <sup>2</sup> | Entwurf | Neu | Richtwert              | 2 PP/100m <sup>2</sup> | Entwurf | Neu    | Richtwert                    | 2 PP/100m <sup>2</sup> | Entwurf | Neu    | Bish. Praxis* |
| Personal | 2 PP/100m <sup>2</sup>        | 1,4                    | 2       | Var. 1 | 1,4                                 | 2                      | Var. 1  | 0,8 | 2 PP/100m <sup>2</sup> | 1,4                    | 2       | Var. 1 | 1,5 PP/100m <sup>2</sup>     | 1,05                   | 1,5     | Var. 1 | 1,5           |
| Kunden   | 1 PP/100m <sup>2</sup>        | 1                      | 1,4     | 1,6    | 0,5                                 | 0,7                    | 0,8     | 0,8 | 8 PP/100m <sup>2</sup> | 8                      | 11,2    | 12,8   | 3,5 PP/100m <sup>2</sup>     | 3,5                    | 4,9     | 6      | 5,6           |
| Total**  |                               | 2                      | 3       | 4      | 2                                   | 3                      | 3       | 5   |                        | 9                      | 13      | 15     |                              | 5                      | 6       | 7      | 10            |

\*100% des Richtwerts  
\*\*gerundet

## **Art. 184**

Für nicht erstellte Abstellplätze gemäss Art. 82 und 83 hat der Grundeigentümer in der Kern- und Kernrandzone eine Ersatzabgabe von Fr. 6'000.– und in den übrigen Bauzonen von Fr. 3'000.– zu leisten.

*Ersatzabgabe für  
Abstellplätze*

Diese Ersatzabgabe wird ohne Zins zurückerstattet, sobald der Grundeigentümer die erforderlichen Abstellflächen schaffen kann oder ihm ein dingliches Recht zur uneingeschränkten Benützung von in angemessener Entfernung liegenden öffentlichen oder privaten Abstellplätzen zusteht.

Die Ersatzabgabe wird in einen Fonds gelegt, der ausschliesslich dem Zweck dient, vermehrte öffentliche Parkplätze zu schaffen und zu unterhalten.

Für das Einsprache- und Beschwerdeverfahren gelten Art. 158 und Art. 159 sinngemäss.

Art. 185 und 186 [entfallen]

## **II. Abwasserbeseitigungsanlagen**

### **Straf-, Übergangs- und Schlussbestimmungen**

Art. 187 bis 195 [entfallen]

## **Richtlinien für Abstellplätze für Motorfahrzeuge**

Für die Berechnung der erforderlichen Abstellplätze für Motorfahrzeuge gelten folgende Richtlinien:

1. Bei Ein- und Mehrfamilienhäusern ist pro Wohnung oder 120 m<sup>2</sup> Wohnnutzfläche ein Abstellplatz zu errichten. Für Besucher in Häusern mit 6 und mehr Wohnungen sind zusätzlich 10 % Besucherparkplätze zu erstellen.

Bei subventioniertem sozialem und gemeinnützigem Wohnungsbau kann die Anzahl der zu erstellenden Parkplätze angemessen reduziert werden.

2. Bei Alterssiedlungen ist pro 3 Wohnungen ein Abstellplatz zu errichten.
3. Bei Dienstleistungsbetrieben, öffentlichen und privaten Verwaltungen, Praxen und anderen Büros ist pro 40 m<sup>2</sup> Nutzfläche ein Abstellplatz zu errichten.
4. Bei Verkaufsgeschäften ist pro 30 m<sup>2</sup> Nettolade~~fläche~~ ein Abstellplatz zu errichten.
5. Bei Industrie- und Gewerbebauten ist pro 2 Arbeitsplätze ein Abstellplatz zu errichten.
6. Bei Restaurants, Cafés und Bars ist pro 5 Sitzplätze ein Abstellplatz zu errichten.
7. Bei Hotels ist pro 3 Betten ein Abstellplatz zu errichten.
8. Bei Unterhaltungsstätten wie Theater, Konzertsaal, Kino, Versammlungssaal usw. ist pro 7 Sitzplätze ein Abstellplatz zu errichten, wobei nachgewiesene Mehrfachnutzungsmöglichkeiten Anrechnung finden.
9. Bei Schulen, Kirchen, Altersheimen, Spitälern, Sportanlagen, Warenhäusern, Supermärkten, Einkaufszentren, Bahnhöfen, usw. bestimmt die Baukommission die Anzahl der zu errichtenden Abstellplätze auf Grund der SNV Norm 640 290.

Die Baukommission kann von diesen Richtlinien begründet insbesondere in folgenden Fällen abweichen:

Im Kerngebiet, in der Altstadt- und Schutzzone und wenn ein leistungsfähiges öffentliches Verkehrsmittel sich in unmittelbarer Umgebung befindet sowie zum Schutze des Ortsbildes. Im Weiteren bei nachgewiesenen Mehrfachnutzungsmöglichkeiten von Abstellplätzen, bei nur periodisch benutzten Räumen, die nicht kommerziell genutzt werden, bei einer Beteiligung an einer Parkieranlage in unmittelbarer Umgebung sowie bei allen Lösungen, die sich aus einem genehmigten städtischen Verkehrskonzept ergeben.

## Mobilitätsplan Olten: 10 Fragen – 10 Antworten

### *Was ist der Mobilitätsplan Olten und was ist er nicht?*

Der Mobilitätsplan Olten ist weder eine Prognose für die künftige Verkehrsentwicklung in der Stadt Olten, noch bietet er eine Vision für die Lösung der Verkehrsfragen der Zukunft; deshalb stehen auch neue, in ihren Auswirkungen noch unerforschte Verkehrstechnologien nicht im Zentrum. Vielmehr geht der Mobilitätsplan von den bestehenden Verkehrswegen und deren Kapazitäten im Gesamtnetz aus und stellt diese dem heutigen Verkehrsaufkommen und dem bis 2030 zu erwartenden Neuverkehr aus den Entwicklungsgebieten gegenüber. Dabei zeigt sich, dass das Gesamtverkehrsvolumen ohne Steuerung die Kapazitäten unseres Verkehrsnetzes übersteigen wird und Massnahmen, wie sie im Plan aufgezeigt werden, erforderlich sind. Diese sollen erlauben, dass sich die Stadt Olten auch in Zukunft weiterentwickeln kann und nicht durch Verkehrsstaus und schlechte Erreichbarkeit für Bewohnerinnen und Bewohner, für Kundinnen und Kunden wie auch für Investoren unattraktiv wird.

### *Welches sind die Ziele des Mobilitätsplans Olten?*

Der Mobilitätsplan Olten will die Funktionsfähigkeit des bestehenden Verkehrsnetzes als zentralen Faktor für die Stadtentwicklung und die Standortqualität bis 2030 sicherstellen. 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 Begrenzung des Neuverkehrs entsteht auf dem bestehenden Strassennetz Raum für den wirtschaftlich notwendigen Autoverkehr und werden auch die Busse, für die aus Platzmangel auf den Hauptachsen nicht durchgehende Busspuren erstellt werden können, nicht mehr durch Staus blockiert. Mögliche Werkzeuge dafür sind u.a. Vorschriften und Verkehrsmanagement als sogenannte Push-Faktoren und Anreize durch attraktive Angebote als Pull-Faktoren.

### *Wo steht der Mobilitätsplan Olten in der nationalen Landschaft von Bund, Kanton und Städten? Was machen Andere?*

Die Erkenntnis, dass die wachsende Mobilität nach Steuerung ruft, ist nicht neu. So steht beispielsweise im UVEK-Orientierungsrahmen 2040 zur Zukunft Mobilität Schweiz zu lesen, dass es nicht möglich sein wird, das grosse Verkehrswachstum – geschätzt auf plus 25% im Personenverkehr und plus 37% im Güterverkehr von 2010 bis 2040 – «alleine mit Ausbauten zu bewältigen, weil Ausbauten in dicht besiedelten Gebieten an Grenzen stossen, viel Zeit benötigen und teuer sowie auf den verbleibenden naturnahen Flächen unerwünscht sind. Der Bund strebt deshalb an, die bestehenden Infrastrukturen optimaler zu nutzen. {...}. Weiter werden die Siedlungs- und Verkehrspolitik noch enger aufeinander abzustimmen sowie die Koordination zwischen den Verkehrsmitteln und Verkehrsträgern zusätzlich zu verbessern sein.» In diesem Sinne verfolgt auch der kantonale Richtplan die Umsetzung der sogenannten 3V-Strategie: Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich gestalten. Was für grosse Städte längst eine Notwendigkeit und auch eine Selbstverständlichkeit ist, wird derzeit auch in kleineren und mittleren Städten zum aktuellen Thema. Der Vergleich mit andern Schweizer Städten ähnlicher Grösse wie Olten zeigt denn auch, dass sich der Mobilitätsplan und das Parkierungsreglement gut in den Rahmen aktueller Regelungen einfügen.

*Welche «Gegenleistung» zum Parkierungsreglement bzw. zu den verschärften Vorschriften bezüglich Bau von Parkfelder sieht der Mobilitätsplan Olten vor?*

Die Parkierung, welche auch die Einführung eines Parkleitsystems umfasst, ist nur ein Teil des «Pakets» Mobilitätsplan. Am konkretesten sind die darin aufgezeigten Massnahmen im regional funktionierenden Öffentlicher Verkehr, wo unter der Federführung des Kantons das Buskonzept Olten-Gösigen-Gäu ausgearbeitet wurde, das ab Fahrplan 2018 bis Fahrplan 2021 umgesetzt werden soll. Dazu gehören ferner das unter Federführung des Kantons bereits umgesetzte Verkehrsmanagement zur Verbesserung des Verkehrsflusses und das Mobilitätsmanagement, wo eine Zusammenarbeit mit solmobil läuft. Im Bereich motorisierter Individualverkehr wurden mit dem Ziel einer stadtverträglichen Abwicklung des Verkehrs eine Strassentypologie erarbeitet und Verträglichkeiten definiert, die mit Hilfe eines Monitorings und Controllings überwacht und bei Bedarf auch überarbeitet werden sollen. In den Bereichen Fussverkehr und Veloverkehr wurden Strategien, Handlungsansätze und Vorschläge für wichtige Massnahmen erarbeitet. Beim Fussverkehr geht es generell um die Berücksichtigung der Fussverkehrsanliegen beim Bau und Betrieb der Verkehrsinfrastruktur sowie um Einzelprojekte wie Handelshofkreuzung, Aareraum, Bahnhofplatz, Verbindung zwischen Innenstadt und Sälquartier, Stadtteilverbindung Hammer und Gewährleistung einer erhöhten Sicherheit im Umfeld von Schulen, Kindergärten und Wohnen für Senioren. Themen beim Veloverkehr sind einerseits die Prüfung von Veloschnellrouten mit den Kantonen Solothurn und Aargau sowie Einzelprojekte, die teilweise mit denjenigen des Fussverkehrs zusammenfallen, wie Stadtteilverbindung Hammer, Veloführung am Handelshof und im Perimeter Bahnhofplatz, Winkelunterführung und Bahnhofunterführung, Veloführung entlang der Aarburgerstrasse und am Bahnhofquai und Richtung Aarburg, Verbindung zwischen Innenstadt und Sälquartier. Zur Förderung des Veloverkehrs trägt ferner ein genügendes Angebot an Veloabstellplätzen sowohl im öffentlichen Raum – Stichwort Velostationen am Bahnhof – als auch bei neuen Überbauungen und Nutzungen bei. Die meisten von diesen Massnahmen müssen noch geplant und die entsprechenden Finanzierungen bewilligt werden. Eine rasche Genehmigung des Parkierungsreglements zum heutigen Zeitpunkt ist aber wichtig, um den Neuverkehr aus den Entwicklungsgebieten rechtzeitig in die richtigen Bahnen zu lenken.

*Auf welche Daten stützt sich der Mobilitätsplan Olten?*

Die Zahlen zum heutigen Verkehrsaufkommen basieren auf den Daten der kantonalen Verkehrszählung 2015 mit Stichprobenerhebung an einem Tag, plausibilisiert mit den Daten der automatisierten Verkehrszähler, welche an ausgewählten Knoten auf dem Hauptstrassennetz installiert sind. Die Abschätzung der Nutzungsentwicklung für Wohnen und Arbeiten in den Entwicklungsbieten gründet auf einer detaillierten Erhebung der Entwicklungspotenziale und begründeten Annahmen zu deren zeitlichen Realisierung. Diese Annahmen gilt es regelmässig mit einem Datenmonitoring zu überprüfen, um mögliche Reaktionen auf der Massnahmenebene aufzuzeigen. Für Olten SüdWest beispielsweise wurde ein Ausbaugrad bis 2030 von rund zwei Dritteln angenommen, was einem Ansatz von jährlich rund hundert Wohnungen entspricht. Für die Bemessung der Verkehrserzeugung aus den Wohn- und Arbeitsnutzungen wurden anerkannte, bewusst zurückhaltende Erfahrungswerte eingesetzt: pro Tag und Parkplätze 2.5 Fahrten fürs Wohnen und 3,5 Fahrten fürs Arbeiten.

*Was geschieht, wenn sich das Verkehrsaufkommen anders entwickelt als erwartet?*

Die Entwicklung der Mobilität ist von der Bevölkerungsentwicklung, aber auch vom Mobilitätsverhalten der Bevölkerung abhängig. Aus diesem Grund ist ein Controlling und Monitoring notwendig, wie es der Stadtrat vorsieht. Dieses beobachtet diese Entwicklungen und schlägt den politischen Behörden Änderungen auf der Massnahmenebene vor, falls sich

die Erwartungen in die eine oder andere Richtung nicht erfüllen. Dazu gehören auch technische Entwicklungen, deren künftige Effekte und Akzeptanz zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschätzbar sind; daher wäre deren Aufnahme über die Erwähnungen im Synthesebericht hinaus sehr spekulativ gewesen. Kommt hinzu, dass der Mobilitätsplan einen Zeitraum lediglich bis 2030 umfasst.

*Was bedeutet der Mobilitätsplan Olten für die bestehenden Autoparkplätze?*

Ein Abbau von bestehenden öffentlichen und öffentlich zugänglichen Parkplätzen ist im Mobilitätsplan und im Parkierungsreglement kein Thema. Um die Auswirkungen auch auf private Nutzungen, insbesondere auch im Interesse der lokalen Wirtschaft, zu begrenzen, wird in den Übergangsregelungen festgehalten, dass beim Inkrafttreten des Reglements bestehende Parkfelder nicht aufgehoben werden müssen.

*Welche Folgen hat der Mobilitätsplan Olten für Wirtschaft und Gewerbe?*

Wie gesagt: Ein Abbau von öffentlichen und öffentlich zugänglichen Parkplätzen ist im Mobilitätsplan kein Thema. Festzuhalten ist ebenso, dass auch die Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Verkehrs wie auch die zu Fuss Gehenden und die Velofahrenden zur Kundschaft des lokalen Gewerbes gehören. Wird das Angebot für diese Verkehrsmittel attraktiviert, kommt es zu Umlagerungen und gibt es dadurch auch mehr Platz für die Autofahrerinnen und Autofahrer – insbesondere auch für den wirtschaftlich notwendigen Auto- und Lieferverkehr. Dank der vom Stadtrat vorgeschlagenen Besitzstandsregelung sind auch die vorhandenen privaten (Firmen-)Parkplätze gesichert. Es gilt zudem darauf hinzuweisen, dass gerade in der Oltnen Innenstadt bei Nutzungsänderungen vorgeschriebene Parkplätze in den meisten Fällen aus Platzmangel und aus Kostengründen gar nicht erstellt werden können, sondern ausgekauft werden müssen. Wird die Zahl der erlaubten wie auch geforderten Parkplätze im Reglement nun gesenkt, kommen diese Auskäufe auch das lokale Gewerbe günstiger zu stehen.

*Was geschieht in Sachen Auskauf von Parkfeldern?*

Grundsätzlich gilt es nochmals festzuhalten, dass es nur im Zusammenhang mit Baugesuchen für Neubauten, Nutzungsänderungen und wesentliche Nutzungserweiterungen zu Neubemessungen der Parkfelderzahl kommt. Die Erstellungspflicht und damit auch die Pflicht, eine Ersatzabgabe zu leisten, wenn der Erstellungspflicht nicht oder nur mit unverhältnismässigem Aufwand nachgekommen werden kann, besteht weiterhin. Wer früher ausgekaufte Parkfelder im Zusammenhang mit einem Umbau nun vollumfänglich erstellen kann, erhält die eingezahlten Gelder zurück – auch wenn sich die Zahl der auszukaufenden Parkfelder in der Zwischenzeit infolge des neuen Parkierungsreglements reduziert hat. Kann nur ein Teil der vorgeschriebenen Parkfelder erstellt werden, erfolgt eine anteilmässige Verrechnung.

*Wann tritt das Parkierungsreglement in Kraft und was gilt bis dann?*

Wird das Parkierungsreglement vom Gemeindeparlament genehmigt, unterliegt der Beschluss dem fakultativen Referendum. Läuft dessen Frist ungenutzt ab, wird der Anhang «Gebietstypen Parkierung Olten» als eigentümerverbindliche Rechtsnorm öffentlich aufgelegt. Das Reglement tritt erst nach Genehmigung dieses Anhangs durch den Regierungsrat in Kraft. In der Zwischenzeit läuft die vom Stadtrat im August 2015 beschlossene Übergangsregelung weiter. Sie gilt für alle Teilzonen- und Gestaltungspläne bei Vorhaben mit über 50 Parkplätzen (Normbedarf ohne Reduktion). Projekte im

Baugesuchsverfahren werden von der Regelung nicht erfasst. Diese stützt sich auf § 147 Planungs- und Baugesetz, wonach die Gemeinde aus Gründen des Umweltschutzes und der Raumplanung durch Reglemente und Nutzungspläne oder insbesondere im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung bei publikumsintensiven Anlagen die Zahl der Abstellplätze beschränken und zusätzliche Massnahmen im Bereich Mobilität/Verkehr verlangen kann. Sie beinhaltet u.a. einen frühzeitigen Einbezug des Kernteams Mobilitätsplan für sämtliche Projekte im Nutzungsplanverfahren, die den Schwellenwert von 50 Parkplätzen überschreiten, sowie ein Minimierungsgebot für die Erstellung von Parkplätzen und die Erstellung von Mobilitätskonzepten.