

BERICHT UND ANTRAG DES STADTRATES

AN DAS GEMEINDEPARLAMENT

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

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen folgenden Bericht und Antrag:

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.

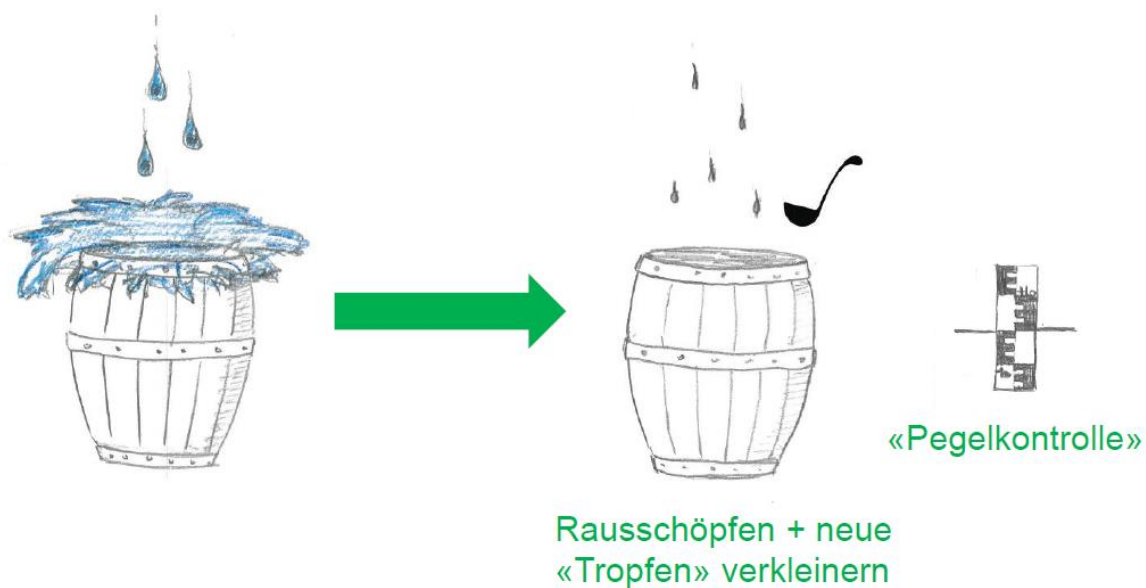


Abb.: Droht das «Fass» - sprich das Strassennetz – beim motorisierten Individualverkehr zu überlaufen, bestehen die Möglichkeiten, Wasser herauszuschöpfen (Umlagerung von bestehendem Verkehr auf andere Verkehrsmittel) und/oder nur kleine Tropfen hinzuzufügen (sprich Neuverkehr aus den Entwicklungsgebieten 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, Bikeshaing 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 Kantonsgränze 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-Gösgen-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 so!mobil 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 281¹ auf. Mit 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 100m² 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.

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

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 200m² 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

- Strassenbauprojekte des Kantons
- Ausarbeitung von Umsetzungskonzepten zum Mobilitätsplan
- Monitoring und Controlling
 - Ausarbeitung Monitoringkonzept
 - Datenerhebung
 - 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:

<i>Teilbereich</i>	<i>Stand</i>	<i>Nächste Schritte</i>	<i>Termin</i>	<i>Federführung</i>
Öffentlicher Verkehr (ÖV)	Buskonzept Olten-Gösigen-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 - Vorschlag Parkraumplan liegt vor - Parkleitsystem ist in Ausarbeitung	- Genehmigung und Inkraftsetzung Parkierungsreglement - Umsetzung Parkraumplan - GP-Vorlage Parkleitsystem	2018 2018 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) inkl. Gebietstypenplan
- 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

NAMENS DES STADTRATES VON OLTEN

Der Stadtpräsident Der Stadtschreiber

Dr. Martin Wey

Markus Dietler