

# AUSZUG AUS DEM PROTOKOLL DES STADTRATES VON OLTEN

vom 06. August 2018

Prot.-Nr. 178

Reglement über die Erstellung von Abstellplätzen in der Einwohnergemeinde Olten  
(Parkierungsreglement)/Genehmigung

Mit Hilfe des in intensiver Zusammenarbeit von Kanton und Stadt erarbeiteten Mobilitätsplans Olten 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 Oltnen Bevölkerung und Wirtschaft, für Pendler/innen, Kund/innen und Besucher/innen gewährleistet werden kann. Mit dieser Zielsetzung legt der Stadtrat dem Gemeindeparlament als wesentlichen Baustein zur Steuerung ein Parkierungsreglement zur Genehmigung vor, das u.a. bewirken soll, dass sich die Anzahl der neuen Abstellplätze auf privatem Grund künftig auf die Verträglichkeit des Strassennetzes ausrichtet. Nach der Rückweisung der gemeinsamen Vorlage mit dem Mobilitätsplan durch das Gemeindeparlament im vergangenen März hat der Stadtrat die damals vermisste offizielle Vernehmlassung nachgeholt und unterbreitet die beiden Themen erneut, nun in zwei separaten Vorlagen. Die Vernehmlassung des Parkierungsreglements hat zu einer umfassenden Überarbeitung des Reglements geführt, das neue Themen wie Zweiräder und behindertengerechte Abstellplätze aufgenommen und an Klarheit gewonnen hat.

Sehr geehrte Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen folgenden Bericht und Antrag:

## 1. Ausgangslage

In der zweiten Phase der Erarbeitung des Mobilitätsplans der Stadt Olten wurden **Entwicklungsaufgaben und Lösungswege in sieben Teilbereichen** ausgearbeitet und im Synthesebericht aufgezeigt. Im Bereich **Parkierung** macht sich der Stadtrat dabei zur Aufgabe, dass sich die Anzahl der Abstellplätze künftig nach der Verträglichkeit des Strassennetzes ausrichtet und das Gesamtgefüge der Abstellplätze von der Stadt aktiv gesteuert wird. Das unter diesen Prämissen ausgearbeitete Parkierungsreglement sieht im Wesentlichen eine flächendeckende Bewirtschaftung öffentlich und öffentlich zugänglicher Abstellplätze und eine Neubemessung des Abstellplatzbedarfs auf privatem Grund durch entsprechende Mobilitätskonzepte und Mobilitätsmanagement bei Neubauten, Nutzungsänderungen und wesentlichen Nutzungserweiterungen vor.

### 1.1. Zielsetzung und Inhalt

Jede Fahrt beginnt und endet auf einem Parkfeld. Neben der Verfügbarkeit eines Autos ist daher das Vorhandensein eines Abstellplatzes in hohem Masse ausschlaggebend bei der Wahl des Verkehrsmittels. Die Anzahl der vorhandenen Abstellplätze wirkt sich also direkt auf die Menge der Fahrten 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 Abstellplätze auf privatem Grund
- Bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Abstellplätze

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 Abstellplätze bei Bauvorhaben mit Baugesuch in der Stadt Olten und macht Aussagen u.a. zu:

- Bemessung der Anzahl Abstellplätze auf privatem Grund
- Ersatzabgaben sowie Möglichkeit autoreduzierter Nutzungen
- Erstellung von grundstücksspezifischen Mobilitätskonzepten
- Bewirtschaftung von öffentlich zugänglichen Abstellplätzen

Die **Bemessung der Anzahl Abstellplätze je Nutzung** basiert auf den Zielen des Mobilitätsplans. Sie baut im Wesentlichen 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 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. Für die Bemessung der Anzahl Abstellplätze wurden zeitgemässe analoge Reglemente anderer Städte hinzugezogen. Die **Bewirtschaftung öffentlich zugänglicher Abstellplätze** hat zum Ziel, dass die Steuerung der Anzahl privater Abstellplätze nicht zu einem Ausweichen der Parkierung in den öffentlichen Raum führt, dass der «Umschlag» pro Abstellplatz 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 inkl. Anhang durch den Regierungsrat in Kraft.

## 1.2. Erste Überarbeitung aufgrund von Rückmeldungen

In den Wochen nach der Veröffentlichung des Mobilitätsplan und der ersten Fassung des Parkierungsreglements im Dezember 2017 waren zahlreiche **Rückmeldungen** aus der Bevölkerung sowie von Organisationen wie Gewerbe Olten und SP Stadt Olten eingegangen.

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

- **Präzisierung Zweck:** Um aufzuzeigen, dass es im damals vorliegenden Reglement nicht um Parkplätze für Zweiräder ging, 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

---

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

gewählt werden. Der Stadtrat schlug 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, wurde damals verzichtet, da – so die Argumentation des Stadtrates zu jenem Zeitpunkt – 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 bestehe, nämlich zwischen diesem Maximum und allfälligen fallspezifisch zu definierenden autoreduzierten Nutzungen.

In der Überprüfung wurden damals die im ersten 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 vom Dezember 2017:

|                | 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 dem Gemeindeparlament bei der ersten Behandlung im März 2018 vorgeschlagene Regelung sah 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 – so der Stadtrat im vergangenen März – würde den Steuerungseffekt der vorgeschlagenen Massnahmen minimalisieren und insbesondere im Stadtkern auch der aktuellen Praxis widersprechen. Zudem profitiere das Gewerbe im Stadtkern, wo Parkfelder in den meisten Fällen nicht erstellt werden könnten, sondern ausgekauft werden müssten, von tiefen Erstellungspflichten.

Dies führte zu nachstehendem Ergebnis. Dabei legte der Stadtrat dem Parlament für die Kategorie Kunden/Besucher zwei Varianten vor, wobei Variante 2 etwas weniger restriktiv als Variante 1 war. Der Stadtrat empfahl die Annahme der Variante 2.

#### Reduzierter Bedarf Stand März 2018 (damalige Anpassungen in Rot):

|  | Wohnen                        | Arbeiten |                 |
|--|-------------------------------|----------|-----------------|
|  | Wohnen inkl. Besucher         | Personal | Kunden/Besucher |
|  | Reduktion des Richtwertes auf |          |                 |

|                       |                 |     | Var. 1 | Var. 2 |
|-----------------------|-----------------|-----|--------|--------|
| <b>Gebietstyp I</b>   | 60%             | 30% | 40%    | 50%    |
| <b>Gebietstyp II</b>  | 80%             | 40% | 50%    | 60%    |
| <b>Gebietstyp III</b> | Keine Reduktion | 50% | 70%    | 80%    |

Der Vergleich für ein angenommenes Lokal mit 200m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche mit den Szenarien Dez. 2017, März 2018 und bisherige Praxis zeigte, dass die Abweichungen zwischen März 2018 und bisheriger Praxis im Stadtkern gering waren, wobei festzustellen ist, dass der bisher bei der Bemessung berücksichtigte Stadtkern kleiner ist als das Gebiet I. Ebenso waren die Differenzen in der Peripherie, das heisst im Gebiet III nicht (mehr) sehr gross. Die grössten Abweichungen zeigten 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» wurde 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 wurde 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 war 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, wurde neu in den Übergangsregelungen festgehalten, dass beim Inkrafttreten des Reglements bestehende Parkfelder nicht aufgehoben werden müssten.

Im Dezember 2017 gab der Stadtrat den Mobilitätsplan und den Entwurf für das Parkierungsreglement für die **Information** frei. In der Folge wurden das Gemeindeparlament über den Mobilitätsplan orientiert und die Unterlagen im Internet für die Öffentlichkeit verfügbar gemacht. Mitte Januar 2018 fand zudem eine öffentliche Informationsveranstaltung im Parlamentssaal statt. In der Folge gingen verschiedene Rückmeldungen zu den veröffentlichten Unterlagen ein.

## 2. Rückweisung durch das Gemeindeparlament

Das Oltner Gemeindeparlament hat an seiner Sitzung vom 22. März die Vorlage zum Mobilitätsplan und Parkierungsreglement mit 23:15 Stimmen zurückgewiesen. Begründet wurde dies unter anderem mit formellen Argumenten: So wurde kritisiert, dass Plan und Reglement in ein und derselben Vorlage unterbreitet wurden und dass kein ordentliches Vernehmlassungsverfahren zum Reglement durchgeführt worden sei. In der Sache gingen die Meinungen in der aufgrund des Rückweisungsantrags eher kurzen Debatte erwartungsgemäss stark auseinander.

## 3. Vernehmlassung Mobilitätsplan Olten und Parkierungsreglement

In der Folge hat der Stadtrat ein Vernehmlassungsverfahren durchgeführt, zu dem die in Olten aktiven politischen Parteien sowie eine Reihe von mit dem Thema befassten Organisationen eingeladen wurden, das jedoch allen Interessierten offenstand. Innert Frist (11. April bis 25.

Mai 2018) sind die Stellungnahmen folgender Parteien und Organisationen (in alphabetischer Reihenfolge) eingegangen:

Parteien:

- CVP Olten
- FDP.Die Liberalen Olten
- Grüne Region Olten (in Absprache mit Jungen Grünen Kt. SO, Ortsgruppe Olten)
- Junge SP Region Olten
- Olten jetzt!
- SP Olten
- SP/JSP (Fraktion)
- SVP Stadt Olten

Verbände und Organisationen:

- Bürgergemeinde Olten (nur zum Parkierungsreglement)
- espace.mobilité (Coop, Ikea, Jumbo, Manor, Migros, Pfister)
- Gewerbe Olten
- Hauseigentümerverband (HEV) Region Olten
- IG Strasse Solothurn (kantonale Sektionen von ACS, AGVS, ASTAG, FMS, Fahrlehrerverband, TCS und Vereinigung des Carrosserieverbandes)
- Industrie- und Handelsverein Region Olten (IHVO)
- Pro Velo Region Olten
- Procap Fachstelle Hindernisfreies Bauen der Kantone AG/SO
- VCS, Sektion Solothurn
- Vereine Lebendige Oltner Nachbarschaft und Olten im Wandel

Firmen:

- Coop (Übernahme der Stellungnahme von espace.mobilité)
- CWA (Übernahme der Stellungnahme des IHVO)
- Genossenschaft Migros Aare
- R. Nussbaum AG (Übernahme der Stellungnahme des IHVO)
- SIO AG (nur zum Parkierungsreglement)

Nicht unerwartet ist die Palette der Stellungnahmen ebenso breit gefächert, wie dies schon die Rückmeldungen auf die erste Vorlage waren. Sie reicht – exemplarisch aus der Fülle der Statements herausgenommen – von einer grundsätzlichen Skepsis auf Seiten von Olten jetzt!, ob eine Rechtfertigung für ein Parkplatzreglement überhaupt vorliege, über die Ablehnung von monetärer Bewirtschaftung von Parkfeldern für Kundinnen und Kunden durch die Grossverteiler bis hin zu Zweifeln auf Seiten SP/JSP, ob die ambitionierten Ziele des Mobilitätsplans mit dem vorliegenden Parkierungsreglement erreicht werden könnten.

Im Folgenden werden wesentliche Punkte der Stellungnahmen zusammengefasst. Die Stellungnahmen im Wortlaut sind auf der Startseite von [www.oltten.ch](http://www.oltten.ch) unter dem Stichwort «**Vernehmlassung Mobilität**» aufgeschaltet.

## **5.1 Grundsätzliche und ergänzende Bemerkungen**

### **CVP Olten**

- keine

### **FDP**

- In Art. 8 neben Nutzungsänderungen auch Nutzungserweiterungen erwähnen
- In Art. 12 neu aufnehmen: «Für besondere Anlässe kann der Stadtrat auf Anfrage Ausnahmegewilligungen zur Aufhebung von Parkgebühren für öffentlich zugängliche Parkierungsanlagen erteilen.»

### **Grüne**

- Möglichkeit für eine autoreduzierte Nutzung als sehr positiv beurteilt.

- Obergrenze der Anzahl Parkplätze zu schwammig definiert. Löschung des entsprechenden Satzes von der ersten zur zweiten Version rückgängig machen. Ausnahmen nur in gut begründeten Fällen
- In Art. 12 Abs. 2 fehlt eine Vorgehensweise für eine Parkierungsdauer von mehr als 24h. Zudem sollten Gebühren progressiv zunehmen, damit Parkplätze schneller wieder für nächste Kundinnen und Kunden frei werden und nicht ganztägig durch Arbeitnehmende belegt werden.
- Art. 13 Abs. 2 nicht notwendig
- Fehlen Absätze zu behindertengerechten Abstellplätzen und Abstellplätzen für Motorräder

## **JSP**

- Generell eindeutiger und klarere Regelungen wünschenswert
- Eine ambitionierte Grundhaltung zur Erreichung der Ziele des Mobilitätsplans ist dringend notwendig.
- Auch regeln, wie die öffentlich zugänglichen Parkplätze auf privatem Grund in die Berechnung der Richtzahlen einbezogen werden müssen.
- Die Erstellung von privaten Veloparkplätzen soll so in der Berechnung der Richtzahl einbezogen werden, dass eine grössere Zahl an Veloparkplätzen als gefordert zu einer Reduktion der Abgeltung von nicht erstellten Autoparkplätzen führt.
- Art. 13 Abs. 2 (Mehrfachnutzung) ist nicht gerechtfertigt.
- Art. 8 zusätzlicher Absatz einfügen: «In Gebietstyp II und III sind pro Parzelle maximal 20 Kund(inn)enparkplätze zulässig.». Förderung innerstädtisches Gewerbe, Verhinderung MIV-fokussierte Einkaufsmöglichkeiten an dezentraler Lage
- Neuer Artikel: «Beim Erstellen von mehr als 10 neuen oberirdischen Parkplätzen gilt es aufzuzeigen, weshalb diese Anlage nicht auch unterirdisch erstellt bzw. in ein Gebäude integriert werden kann.»

## **Olten jetzt!**

- Kausalität zwischen «Anzahl Parkfelder» und «Verkehrsaufkommen» wissenschaftlich zu wenig gesichert. Daher skeptisch, ob eine Rechtfertigung für ein Parkplatzreglement vorliegt.
- Regelung denkbar, die eine übermässige Erstellung von Parkfeldern verhindert
- Gegen «Parkplatzerstellungspflicht», weil
  - o im Gebietstyp I bereits heute ein genügend grosses Angebot an öffentlichen, kostenpflichtigen Parkfeldern existiert und das Erstellen neuer Parkplätze aufgrund des Platzmangels bereits nicht mehr möglich ist.
  - o es unwahrscheinlich erscheint, dass in den Gebietstypen II und III ohne Reglementierung ein Investor Unmengen an neuen Parkfeldern baut.
- Verzicht auf Nennung konkreter Zahlen zu diskutierende Alternative
- Pflichtabgabe bei Nichterstellung eines Parkplatzes Anachronismus

## **SP**

- Punkte 1-5 von JSP

## **SP/JSP**

- Punkte 1-5 von JSP

## **SVP**

- keine

## **espace.mobilité**

- Auf Bewirtschaftungspflicht verzichten, da positive Wirkungseffizienz auf Emissionsreduktion oder auf Umsteigen vom Auto auf den ÖV nicht nachgewiesen.
- Verpflichtung für Mobilitätskonzepte streichen. Im Rahmen Planungs- oder Baubewilligungsverfahren individuelle Regelungen treffen, die die Interessen des Detailhandels angemessen berücksichtigen.
- Geplantes Parkleitsystem positiv, um Suchverkehr und Mehremissionen zu verringern.

**Gewerbe Olten**

- analog FDP

**Hauseigentümerverband (HEV) Region Olten**

- analog FDP

**IG Strasse Solothurn**

- keine

**Industrie- und Handelsverein Region Olten (IHVO)**

- analog FDP

**Pro Velo Region Olten**

- keine

**Procap Fachstelle Hindernisfreies Bauen der Kantone AG/SO**

- Sicherstellen, dass Anzahl der rollstuhlgerechten Parkplätze nicht mitreduziert wird
- Bei Beschränkungen der Zeitdauer Parkzeit für rollstuhlgerechte Parkfelder aufgrund erhöhten Zeitbedarfs höher ansetzen als für übrige Parkfelder
- Auf Parkgebühren für rollstuhlgerechte Parkplätze nach Möglichkeit verzichten. Damit entfällt auch Pflicht, Parkautomaten behindertengerecht auszubilden.

**VCS, Sektion Solothurn**

- keine.

**Vereine Lebendige Oltnen Nachbarschaft und Olten im Wandel**

- Möglichkeit für eine autoreduzierte Nutzung sehr positiv
- Obergrenze der Anzahl Parkplätze zu schwammig definiert. Gestrichenen Satz in Art. 8 Abs. 1 «Dieser darf nicht überschritten werden» wieder aufnehmen.

**Coop**

- analog espace.mobilité

**Genossenschaft Migros Aare**

- Reduzierten Bedarf für Parkfelder trifft vor allem Kunden, die auf das Auto als Verkehrsmittel zum Warentransport angewiesen sind; andererseits verursachen zu knappe Parkplatzzahlen Such- und Ausweichverkehr und damit Stau und Mehremissionen. Daher insbesondere Variante 1 nicht vertretbar.
- Mobilitätskonzept nur wenn aus Eigeninitiative und wenn vorgesehene Massnahmen nachweislich wirkungseffizient und nicht existenzgefährdend sind.
- Monetäre Bewirtschaftung von Parkfeldern für Kundinnen und Kunden von Einkaufszentren und Freizeitanlagen nicht sinnvoll, da Umsteigeeffekt vom Auto auf den ÖV nicht nachgewiesen. Erheben von Parkgebühren soll Besitzern von privaten Parkierungsanlagen freigestellt sein.

## 5.2 Zu den einzelnen Fragen

### **Frage 1: Wie beurteilen Sie die vom Stadtrat empfohlene Variante 2 generell und weshalb?**

#### **CVP Olten**

- Diese Variante kommt mit einer geringen Einschränkung des Parkplatzangebotes aus und ist darum zu bevorzugen.

#### **FDP**

- Ablehnung in der vorliegenden Form
- Fehlen die erforderlichen Grundlagen (Mobilitätsplan auf Basis räumliches Leitbild, Ortsplanungsrevision und Nutzungsplanungen sowie verlässliche, grundlegende Daten für die Verkehrssituation und -erhebung)

#### **Grüne**

- Variante Stand Dezember 2017 wird gegenüber Variante 2 vorgezogen. Rechengrundlage fehlt, wie der reduzierte Bedarf hergeleitet wird.
- Fehlt an Bandbreite, ohne sofort ein Mobilitätskonzept einzureichen. Begrüsst würde:
  - o statt 40% Bandbreite 30-40% (immer 10% weniger). Dies erlaubt Gewerbe notwendige Flexibilität und führt dazu, dass nicht zwingend teure Parkplätze gebaut werden müssen.
  - o statt starrer Rundung Ab- und Aufrunden Bauherrschaft überlassen. Damit wird vermieden, dass Fläche so angepasst wird, dass mehr oder weniger Parkplätze gebaut werden müssen.

#### **JSP**

- Variante enthält noch diverse Inkonsistenzen und Unklarheiten. So nicht akzeptierbar.

#### **Olten jetzt!**

- Der Sinn von Variante 2, die zum Teil mehr Parkplätze zulässt, als dies bisher der Fall war, scheint fraglich, wenn die Stadt mit Hilfe des Parkplatzreglements eine Steuerung des Verkehrs (weniger Verkehr) erreichen möchte.

#### **SP**

- Punkt 1 von JSP
- Ziele des Mobilitätsplans können nicht erreicht werden, weil es keinen verbindlichen Bezug zwischen Richtzahlen und Obergrenze gibt.
- Konzeptionell für allererste Variante des Stadtrates mit eingebrachten Ergänzungen

#### **SP/JSP**

- analog SP

#### **SVP**

- Die Variante 2 ist besser als Variante 1, da geringere Reduktion der Parkplätze.

#### **espace.mobilité**

- Vorgesehene Parkplatzzahlen bei Anwendung der Reduktionsfaktoren der Variante 2 vertretbar. Anwendung der Variante 2 zwingend notwendig.

#### **Gewerbe Olten**

- Ablehnung, da die Grundlagenarbeit (Mobilitätsplan abgeleitet aus Leitbild und Ortsplanung) nicht gemacht ist.

#### **Hauseigentümerverband (HEV) Region Olten**

- analog FDP

#### **IG Strasse Solothurn**

- Auch Variante 2 stellt eine zu weit gehende Reduktion der Parkplätze dar.

- Reduzierter Bedarf sollte sich auf eine möglichst eng definierte Kernzone beschränken.

#### **Industrie- und Handelsverein Region Olten (IHVO)**

- analog FDP

#### **Pro Velo Region Olten**

- Wenn abgeschwächte Reduktionsprozeentsätze der politische Preis für den Erfolg des Reglements im Parlament sind, kann Empfehlung des Stadtrates nachvollzogen werden – allerdings mit Bedauern.

#### **VCS, Sektion Solothurn**

- Ansiedlung von publikumswirksamen Anlagen im Siedlungsgebiet wird begrüsst, weil dadurch Wegstrecken des MIV verhindert werden können.
- Senkung Parkplatzangebot geht in richtige Richtung.
- Empfehlung, reduzierten Bedarf nicht wie in Variante 1 und 2 erhöhen. Wenn dies zu einer Erhöhung der Akzeptanz führt, mit Bedauern zur Kenntnis genommen

#### **Vereine Lebendige Oltner Nachbarschaft und Olten im Wandel**

- Reduktionswerte aus erstem Entwurf (Dezember 2017) anstreben. Diese wurden aus dem Mobilitätsplan hergeleitet.

#### **Coop**

- analog espace.mobilité

**Frage 2: Soll das Reglement eine Regelung zu den öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen enthalten? Weshalb bzw. weshalb nicht?**

**CVP Olten**

- Nein. Das Parkierungsreglement soll nicht generell das Parkplatzangebot in der Stadt Olten regeln, sondern nur die Anzahl von Parkplätzen im Zusammenhang mit der Errichtung von Wohn- und Gewerbebauten, und die bisherige Regelung ablösen.

**FDP**

- Ja, die öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen ermöglichen eine effizientere Abwicklung des MIV.

**Grüne**

- Für gezielte Lenkung sollen auch die öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen berücksichtigt werden. Deren Bewirtschaftung bewirkt, dass die Steuerung der Anzahl an privaten Parkfeldern zu einer tatsächlichen Verringerung des MIV-Aufkommens führt und nicht zu einem Ausweichen der Parkierung in den öffentlichen Raum.
- Klären, wie die Bewirtschaftung der Blauen Zone im Einklang mit dem MPO gelöst wird.

**JSP**

- Ja, es ist sinnvoll, alle Aspekte der Parkierung von Fahrzeugen auf dem Stadtgebiet in einem konsistenten Reglement festzuhalten.

**Olten jetzt!**

- Zur aktiven Steuerung durch die Stadt Erfassung aller Parkierungsanlagen (öffentlich und privat) in einem Reglement notwendig

**SP**

- analog JSP

**SP/JSP**

- analog JSP

**SVP**

- Nein, auf unnötige Regulierungen soll konsequent verzichtet werden. Je umständlicher eine Regulierung, desto weniger wird sie eingehalten.

**espace.mobilité**

- Staat soll nicht öffentlich zugängliche Parkplätze auf privaten Grundstücken reglementieren. Daher soll Parkierungsreglement nur für den öffentlichen Raum und nicht für öffentlich zugängliche Parkierungsanlagen auf privatem Grund (z.B. Einkaufszentren) gelten.

**Gewerbe Olten**

- Ja, dies steigert die Effizienz des MIV

**Hauseigentümerverband (HEV) Region Olten**

- analog FDP

**IG Strasse Solothurn**

- Eine solche kann grundsätzlich vorgesehen werden.
- Vorliegende Form jedoch nicht bedarfsgerecht: Nicht nachvollziehbar, weshalb Bewirtschaftung ausschliesslich über eine Parkgebühr vorgenommen wird, obwohl zeitliche Beschränkung ebenfalls eine solche darstellt.

**Industrie- und Handelsverein Region Olten (IHVO)**

- analog FDP

**Pro Velo Region Olten**

- Ja. Pflicht zu deren Bewirtschaftung wichtig für eine bessere Ausnutzung des beschränkt verfügbaren Raumes in der Stadt

**VCS, Sektion Solothurn**

- Vorsatz: Sparsam mit dem Raum umgehen. Daher konsequente Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze zwingend.
- Gleich viele Kunden mit weniger Parkplätzen bedienen, indem die Parkierungsdauer wegen der Bewirtschaftung kürzer wird.
- Öffentlich zugängliche Parkplätze mit Bewirtschaftung unattraktiver machen und so das Mobilitätsverhalten beeinflussen.

**Vereine Lebendige Oltnen Nachbarschaft und Olten im Wandel**

- Alle Parkierungsmöglichkeiten abdecken. Es darf nicht zu einem Ausweichen von Fahrzeugen auf öffentliche Parkieranlagen kommen.
- Überangebot an öffentlichen Parkplätzen durch neue öffentliche Grünflächen kompensieren, die Beitrag an Lebensqualität leisten und Attraktivität steigern.

**Coop**

- analog espace.mobilité

**Frage 3: Braucht es detaillierte Regelungen für Zweiräder? Wenn ja, sollen diese ins Reglement aufgenommen oder dafür ein separates Reglement erarbeitet werden? Weshalb?**

**CVP Olten**

- Nein. Es braucht zwar auch Abstellplätze für Zweiräder, insbesondere bei grösseren Überbauungen. Darüber müsste aber – wie für Parkhäuser – ein separates Reglement oder Beschluss erlassen werden.

**FDP**

- Nein, weder im Parkierungsreglement noch separat
- Vom Veloverkehr sind nur sehr beschränkt Umsteigeeffekte zu erwarten, da er für längere Strecken und Warentransporte ungeeignet und stark wetterabhängig ist.

**Grüne**

- Attraktives Angebot an Veloabstellplätzen kann nur zu einem gewissen Teil auf öffentlichem Grund gebaut werden.
- Alle Aspekte der Mobilität in einem Reglement kompakt abhandeln
- Reglement für Bauherrschaft bindender als Empfehlung der Norm: Damit kann sichergestellt werden, dass auch für mittelgrosse Mietshäuser dieselben Grundlagen gelten und dass die Bauherrschaft zu guten und genügend vielen Veloabstellplätzen verpflichtet wird.
- Ersatzabgabe für Autoparkplätze nach Art. 5 soll um max. 25% reduziert werden können, falls mindestens 50% mehr Abstellplätze für leichte Zweiräder erstellt werden, als die Norm empfiehlt.

**JSP**

- Ja, es sollen alle Aspekte der Parkierung von Fahrzeugen in einem konsistenten Reglement festgehalten sein.

**Olten jetzt!**

- Wenn es eine Regelung gibt, Zweiradverkehr zwingend aufnehmen. Nur so kann sichergestellt werden, dass der Gesamtverkehr im Parkierungsreglement abgebildet wird und eine Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer gewährleistet ist.

**SP**

- analog JSP

**SP/JSP**

- analog JSP

**SVP**

- Nein, auf unnötige Regulierungen soll konsequent verzichtet werden. «Wildes» Abstellen von Fahrrädern könnte bereits heute sanktioniert werden.

**espace.mobilité**

- Nicht notwendig
- Im öffentlichen Raum soll Stadt für ausreichend Veloabstellplätze sorgen.

**Gewerbe Olten**

- Es ist wünschenswert, dass die bereits heute bestehenden Regelungen beim LV konsequent umgesetzt und wo notwendig geahndet (Abstellplätze, etc.) werden. Ansonsten braucht es keine neue Regelung.

**Hauseigentümerverband (HEV) Region Olten**

- analog FDP

**IG Strasse Solothurn**

- In separatem Reglement regeln

## **Industrie- und Handelsverein Region Olten (IHVO)**

- analog FDP

## **Pro Velo Region Olten**

- Heutige Praxis (mittels Sonderbauvorschriften, basierend auf den einschlägigen Normen) gut. Offen nur, wie private Bauherren von mittelgrossen Mietshäusern zum Erstellen von guten und genügend vielen Veloparkplätzen verpflichtet werden können.

## **VCS, Sektion Solothurn**

- Gehört bei publikumsintensiven Anlagen in die Sonderbauvorschriften und wird bereits so gehandhabt, braucht kein separates Reglement.
- Gedeckte und sichere Abstellplätze sollten in Gegenden mit viel Publikum strikte gefordert werden.
- Generell sollte aber gelten, dass Velo im öffentlichen Raum überall abgestellt werden darf, wo es niemanden gefährdet oder stört. Macht Velo im städtischen Gebiet attraktiv.

## **Vereine Lebendige Oltner Nachbarschaft und Olten im Wandel**

- Ja, braucht mehr attraktive Veloabstellplätze auf öffentlichem Grund und auch bei Liegenschaften.
- Reglement bindender als Empfehlung der entsprechenden VSS-Norm

## **Coop**

- analog espace.mobilité

**Frage 4: Braucht es Sonderregelungen für gewisse Fahrzeugkategorien (z.B. Dienstfahrzeuge) und/oder Betriebskategorien (z.B. Schichtarbeit)? Wenn ja, welche (Umfang)?**

**CVP Olten**

- Nein. Der Stadtrat sollte jedoch die Kompetenz haben, in gut begründeten Fällen zusätzliche Parkfelder bewilligen zu können.

**FDP**

- Ja, unbedingt: neuer Artikel 8 betr. Dienstfahrzeuge, Schichtarbeit etc. (vgl. FDP-Stellungnahme)

**Grüne**

- Sonderregelungen machen vor allem in der Industrie Sinn; im Siedlungsgebiet ist davon abzusehen.
- Schichtwechsel sind prioritär auf die ÖV-Betriebszeiten einzurichten.
- Für Dienstfahrzeuge kann die Obergrenze für Mitarbeiterparkplätze bei der Anzahl Dienstfahrzeuge gelegt werden, sofern diese den nachweislichen Bedürfnissen des Betriebs entsprechen. Eine weitere Erhöhung widerspricht dem Ziel des Mobilitätsplans.

**JSP**

- In Industriezonen, jedoch nur für Beschäftigtenparkplätze
- Bei Schichtarbeit, soweit die Schichtwechsel nicht auf die Betriebszeiten des ÖV ausgerichtet werden können
- Im Siedlungsgebiet auf Sonderregelungen verzichten (reine Wohnzonen)
- Sonderregelungen für Dienstfahrzeuge nur, wenn zusätzliche Parkplätze unterirdisch erstellt bzw. in ein mehrstöckiges Gebäude integriert werden.

**Olten jetzt!**

- Dienstfahrzeuge sollen ausgenommen sein.

**SP**

- Punkte 1-3 von JSP
- Sonderregelungen für Dienstfahrzeuge an nachweisbaren, effektiven betrieblichen Bedürfnissen orientieren, nicht an der Anzahl eingelöster Dienstfahrzeuge
- In den Kernzonen und in Wohngebieten sollten die Kund(inn)enbedürfnisse des Gewerbes Priorität haben und nicht die Ansprüche von Pendler(inne)n und Schüler(inne)n.
- Parkplätze für städtisches Personal sollen bewirtschaftet werden.
- Das Anhalten von «Elterntaxis» im Bereich der Schulhäuser soll erschwert werden.

**SP/JSP**

- analog SP

**SVP**

- Lieferanten und Kunden der Geschäfte in allen Bereichen der Stadt müssen weiterhin genügend Zeit und Platz haben, ihre Waren ab- und einzuladen.

**espace.mobilité**

- Besser als (bürokratische) Sonderregelungen sind ausreichende Parkplatzzahlen.

**Gewerbe Olten**

- analog FDP

**Hauseigentümerverband (HEV) Region Olten**

- analog FDP

**IG Strasse Solothurn**

- Sonderregelung für Betriebskategorien und Fahrzeugkategorien

**Industrie- und Handelsverein Region Olten (IHVO)**

- analog FDP

**Pro Velo Region Olten**

- Kaum. Würde kompliziert und wäre kaum kontrollierbar, weil sich deren Mengen dauernd ändern dürften und solche Fahrzeuge oft kaum von andern zu unterscheiden wären.

**VCS, Sektion Solothurn**

- Mi Präzisierung Art. 8 Abs. 1 («massgebend») bereits gewisse Flexibilität für Sonderfälle erreicht.
- Parkplätze für firmeneigene Fahrzeuge und Dienstfahrzeuge bei der Berechnung nicht mitzählen. Erhöht Akzeptanz des Gewerbes.

**Vereine Lebendige Oltner Nachbarschaft und Olten im Wandel**

- Kein Bedarf für Sonderregelungen, auch Gewerbe hat Potenzial für Wandel zu autoarmer Mobilität. Schichtwechsel können auf ÖV-Betriebszeiten angepasst werden.

**Coop**

- analog espace.mobilité

## 5.3 Zu einzelnen Artikeln:

### Art 6: Nutzung Verkauf

**Die neu eingeführte Unterscheidung zwischen den Nutzungen Verkauf kundenintensiv und Verkauf nicht kundenintensiv gemäss kantonaler Bauverordnung führt dazu, dass nach stadträtlichem Vorschlag bei Verkauf kundenintensiv teils sogar mehr Parkplätze als heute erstellt werden dürften. Braucht es diese Unterscheidung oder soll Olten diesbezüglich von den Normen abweichen?**

#### CVP Olten

- Die Unterscheidung Verkauf kundenintensiv und Verkauf nicht kundenintensiv soll beibehalten werden. Damit können Befürchtungen entkräftet werden, dass die Geschäftstätigkeit mit dem neuen Parkierungsreglement behindert wird.

#### FDP

- Da Olten als Einkaufsstadt attraktiv bleiben soll, ist diese Unterscheidung zwingend anzuwenden.

#### Grüne

- Unterscheidung macht Sinn, Dass aber mehr Parkplätze bewilligt werden können, nicht zielführend und nicht im Sinne der angestrebten Mobilität in der Stadt Olten. Reduktionsfaktoren sind entsprechend anzupassen.
- Anzahl Parkfelder für die Nutzung «Verkauf» in der Zone 2 und 3 auf 20 begrenzen, um Abwanderung des Detailhandels in die Industrie abzuwenden.

#### JSP

- Die Unterscheidung ist sinnvoll.
- Die Obergrenzen sollen so festgelegt werden, dass zukünftig nicht mehr Parkplätze als nach altem Reglement möglich sind, um die Ziele des Mobilitätsplans nicht zu gefährden.

#### Olten jetzt!

- s. unter 5.2.

#### SP

- analog JSP

#### SP/JSP

- analog JSP

#### SVP

- Auf die Unterscheidung kann verzichtet werden. Solche Unterscheidungen führen oftmals zu Abgrenzungsschwierigkeiten und können den Wettbewerb verzerren, wenn direkte Konkurrenten unterschiedlichen Kategorien zugeordnet werden.

#### espace.mobilité

- Unterscheidung ist notwendig und muss beibehalten werden.

#### Gewerbe Olten

- analog FDP

#### Hauseigentümerverband (HEV) Region Olten

- analog FDP

#### IG Strasse Solothurn

- Unterscheidung kann lösungsorientiert sein; Katalogisierung gemäss Art. 6 ist zu überprüfen

## **Industrie- und Handelsverein Region Olten (IHVO)**

- analog FDP

## **Pro Velo Region Olten**

- Wenn mit neuem Reglement wirklich künftig weniger Parkplätze erstellt und so weniger MIV generiert werden soll, müsste auf diese Unterscheidung verzichtet werden.

## **VCS, Sektion Solothurn**

- Befürwortet ursprüngliche Version des Stadtrates. Neuregelung, dass mehr Parkplätze als bis anhin errichtet werden dürfen, scheint Widerspruch zum eigentlichen Ziel.
- Da sich auch die Nutzungen ständig ändern können, ist diese Unterscheidung falsch und sollte gestrichen werden.

## **Vereine Lebendige Oltner Nachbarschaft und Olten im Wandel**

- Auf keinen Fall dürfen mehr Parkplätze erstellt werden; widerspricht Reduktionsziel.
- Massnahmen entwickeln, um allfällige Engpässe zu vermeiden, z.B. einfache Zugänglichkeit ohne MIV gewährleisten.
- Über Obergrenze für verkaufsintensive Nutzung in den Zonen 2 und 3 kann erreicht werden, dass sich Geschäfte nicht von der Innenstadt in die Randzonen verschieben.

## **Coop**

- analog espace.mobilité

## **Art. 7: Bandbreiten**

**Würden Sie Bandbreiten beim reduzierten Bedarf begrüßen? Wenn ja, weshalb, in welchem Umfang und mit welchen Anwendungskriterien? Wenn nein, weshalb nicht?**

### **CVP Olten**

- Nein. Jedoch soll der Stadtrat die Kompetenz haben, die Anzahl Parkfelder massvoll zu erhöhen, wenn die Geschäftstätigkeit ohne zusätzliche Parkfelder deutlich beeinträchtigt wäre.

### **FDP**

- Bandbreiten sind in Ordnung und dürfen auf keinen Fall restriktiver ausgestaltet werden.

### **Grüne**

- Bandbreiten begrüsst, Richtwert soll Obergrenze definieren
- Für Bereich Wohnen kann bei Nutzungen bis 3 Wohnungen auch Bandbreite von +/- 1 Parkfeld vorgesehen werden.

### **JSP**

- Bandbreite soll insbesondere bei Ein- und Zweifamilienhäusern (Wohnen) aus Praktikabilitätsgründen vorgesehen werden.
- Es wird erwartet, dass Richtwert auch eine verbindliche Obergrenze definiert, die ohne ausgewiesenen Grund nicht überschritten werden darf.
- Die Bandbreite ist so anzulegen, dass der Richtwert bei Vorlage eines Erschliessungskonzepts (verkehrsreduziertes Bauen) unterschritten werden darf bzw. auf das Einhalten des Richtwerts verzichtet werden kann.

### **Olten jetzt!**

- s. unter 5.2.

### **SP**

- Punkt 1 von JSP
- Die Richtwerte müssen zwingend eine verbindliche Obergrenze definieren, die ohne ausgewiesenen Grund nicht überschritten werden darf.

### **SP/JSP**

- analog SP

### **SVP**

- Ja, Bandbreiten ermöglichen eine flexiblere Handhabung.

### **espace.mobilité**

- Bandbreiten wären nur sinnvoll, wenn sie von den Reduktionsfaktoren der Variante 2 ausgehen. Unterschreitung des bisherigen Wertes wird abgelehnt.

### **Gewerbe Olten**

- analog FDP

### **Hauseigentümerverband (HEV) Region Olten**

- analog FDP

### **IG Strasse Solothurn**

- Begrüsst klare Grenzwerte
- Reduzierter Bedarf in vorgeschlagener Form ist generell zu überdenken.

### **Industrie- und Handelsverein Region Olten (IHVO)**

- analog FDP

**Pro Velo Region Olten**

- Nein. Schwierig, willkürliche Anwendung zu verhindern

**VCS, Sektion Solothurn**

- Braucht keine Bandbreiten. Vorschlag Stadtrat sinnvoll: Gefahr einer willkürlichen Anwendung und Möglichkeit einer fallspezifischen Reduktion vorhanden.

**Vereine Lebendige Oltner Nachbarschaft und Olten im Wandel**

- Bandbreiten nach unten zu begrüssen, z.B. 20%. Für Wohnnutzungen bis 3 Wohnungen auch Bandbreite +/-1 als Ansatz denkbar.

**Coop**

- analog espace.mobilité

## **Art. 7 und Anhang: Gebietstypen**

**Wie beurteilen Sie die vom Stadtrat vorgeschlagenen, insbesondere von der Erschliessungsqualität durch den öffentlichen Verkehr abhängigen Gebietstypen und weshalb? Schlagen Sie Änderungen der Einteilung (andere Kriterien, andere Gebiete, andere Zahl von Typen) vor?**

### **CVP Olten**

- Schlägt vor, die vom Stadtrat vorgeschlagene Einteilung nicht zu ändern

### **FDP**

- Einführung einer zusätzlichen Gebietskategorie IV für die Entwicklungsgebiete Arbeiten mit geringerer Reduktion bei Arbeiten (Personal/Kunden) gemäss Vorschlag in FDP-Stellungnahme
- Für diesen Gebietstyp auch reduzierte Ersatzabgabe von 1500 Franken

### **Grüne**

- Einteilung begrüsst, aber Errichtung einer zusätzlichen Zone (Industriezone) nicht abgeneigt, um, dort z.B. Schichtarbeit zuzulassen. Industriezone darf aber nicht innerhalb anderer Zonen liegen, da sonst punktuell die Ziele des MPO nicht eingehalten werden.

### **JSP**

- Grundsätzlich sinnvoll und nachvollziehbar
- Industrie Hasli in Zone III scheint sinnlos, da ebenfalls ÖV-Güteklasse D1, deshalb soll dieses auch zu Gebietstyp II gehören.

### **Olten jetzt!**

- s. unter 5.2.

### **SP**

- Punkt 1 von JSP

### **SP/JSP**

- analog SP

### **SVP**

- Abstufung der Prozentsätze zwischen den verschiedenen Gebietstypen wird abgelehnt. Vorgeschlagene Abgrenzung erscheint willkürlich. Es kann durchaus sein, dass ein Betrieb in einem zentralen Gebietstyp ansässig ist, aber Verwendung für mehr Parkplätze hat als ein anderer Betrieb in einem weniger zentralen Gebietstyp.

### **Bürgergemeinde Olten**

- Verlangt eine Umteilung der Parzelle GB 3877 von Gebietstyp I in Gebietstyp II

### **espace.mobilité**

- Nicht sinnvoll, da einzig auf ÖV-Qualität am Zielort basierend.

### **Gewerbe Olten**

- analog FDP

### **Hauseigentümerverband (HEV) Region Olten**

- analog FDP

### **IG Strasse Solothurn**

- Gebietstyp I soll sich auf möglichst eng definierte Kernzone beschränken. Gebietstypen II und II sind nochmals zu überprüfen. Dabei ist Meinung der betroffenen Liegenschaftsbesitzer und der Wirtschaft einzuholen.

**Industrie- und Handelsverein Region Olten (IHVO)**

- analog FDP

**Pro Velo Region Olten**

- Aufteilung nachvollziehbar und gut

**VCS, Sektion Solothurn**

- Einteilung nachvollziehbar

**Vereine Lebendige Oltner Nachbarschaft und Olten im Wandel**

- Begrüssen Einteilung, da sie auf sinnvollen Kriterien basiert. Nun gilt es die Reduktionsfaktoren richtig zu setzen.

**Coop**

- analog espace.mobilité

**SIO AG**

- Verlangt eine Umteilung der Parzelle GB 4387 von Gebietstyp I in Gebietstyp II

## **Art. 14: Besitzstandsgarantie**

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

#### **CVP Olten**

- Ja

#### **FDP**

- Absolut zwingend

#### **Grüne**

- Besitzstandsgarantie nach Art. 14 würde bewirken, dass bei einer Umnutzung nicht auf einen allfällig reduzierten Bedarf umgestellt werden kann. Spätestens bei einem Verkauf der Liegenschaft ist auf die aktuellen Richtwerte umzustellen.
- Anregung einer Übergangszeit von z.B. 10 Jahren

#### **JSP**

- Nein

#### **Olten jetzt!**

- Sieht ein neues Reglement Verminderungen vor, ist eine Besitzstandsgarantie richtig. Bei Nutzungsänderungen sollten die neuen Ansätze zur Geltung kommen.

#### **SP**

- Besitzstandsgarantie für bestehende Parkplätze gerechtfertigt, solange
  - o keine wesentliche Umnutzung stattfindet und
  - o die Liegenschaft nicht verkauft wird
- Art. 8 Abs. 3 und 4 nicht verständlich

#### **SP/JSP**

- analog SP

#### **SVP**

- Ja, Enteignungen sind zu vermeiden.

#### **espace.mobilité**

- Umfassende Bestandesgarantie bei bestehenden Anlagen zwingend notwendig

#### **Gewerbe Olten**

- analog FDP

#### **Hauseigentümerverband (HEV) Region Olten**

- analog FDP

#### **IG Strasse Solothurn**

- Selbstverständlich

#### **Industrie- und Handelsverein Region Olten (IHVO)**

- analog FDP

#### **Pro Velo Region Olten**

- Wenn es Akzeptanz des Reglements fördert, muss Artikel sein. Aus Gründen, die nicht vom Mobilitätsplan ausgelöst werden, z.B. für die Erhöhung der Verkehrssicherheit, könnten wenn nötig wohl weiterhin Parkplätze aufgehoben werden.

#### **VCS, Sektion Solothurn**

- Übergangsregelung im Reglement genügend. Besitzstandsgarantie kann aber nicht auf ewig erteilt werden

### **Vereine Lebendige Oltner Nachbarschaft und Olten im Wandel**

- Nein, für einen Wandel hin zu einer nachhaltigen Mobilität müssen auch die bisherigen Parkplätze langsam reduziert werden. Übergangszeit wäre eine Möglichkeit.

### **Coop**

- analog espace.mobilité

## 6. Stellungnahme des Stadtrates zu den Vernehmlassungsergebnissen

### 6.1 Grundsätzliches

Der Forderung nach eindeutigeren und klareren Regelungen ist der Stadtrat nachgekommen, indem er **verschiedene Begriffsklärungen und Vereinfachungen** (u.a. einheitliche Verwendung des Begriffs «Abstellplätze») durchgeführt hat. Neu hat er im Wesentlichen **Bestimmungen für Zweiräder und behindertengerechte Abstellplätze aufgenommen**. Das von Procap geforderte kostenlose und somit zeitlich nicht beschränkte Parkieren von Gehbehinderten auf rollstuhlgerechten Parkfeldern ist in Olten übrigens heute schon gewährleistet und soll auch weiterhin so beibehalten werden.

Die **Regelungsdichte** hat der Stadtrat indessen nur dort erhöht, wo gewisse Unsicherheiten behoben werden mussten, sonst aber in etwa bestehen lassen, sowohl gegenüber dem Wunsch nach mehr Details (z.B. JSP: Aufzeigen, weshalb Anlagen nicht auch unterirdisch erstellt bzw. in ein Gebäude integriert werden) als auch gegenüber der Forderung nach keiner oder zumindest weniger Regelungen (z.B. Olten jetzt!: Verzicht auf Nennung konkreter Zahlen). Der Forderung nach einem generellen Verzicht auf ein Reglement kann die Realität entgegengehalten werden, dass solche Reglemente praktisch bei allen Gemeinden einer gewissen Grösse vorliegen und andernfalls bestehende, für die Anwendenden jedoch in der Regel schlechter greifbare und weniger auf lokale Bedürfnisse abgestimmte Normen gelten. Bei der zum Teil kritisierten Erstellungspflicht bzw. Ersatzabgabe geht es darum, dass städtische, von der Gesamtheit der Steuerzahlenden bezahlte Infrastruktur benutzt wird, falls keine Abstellplätze auf privatem Grund erstellt werden (müssen). Die von espace.mobilité postulierte Freiwilligkeit von Mobilitätskonzepten würde den Zielsetzungen des Mobilitätsplans widersprechen bzw. deren Erreichen stark erschweren.

### 6.2 Zu den einzelnen Themen

#### - Beurteilung Variante 2

Zum Vorhalt fehlender Grundlagen verweist der Stadtrat auf seine Ausführungen in der Vorlage zum Mobilitätsplan. Die Palette der in der Vernehmlassung gewünschten Varianten reicht von Variante 2 als zwingender Voraussetzung bis zur Forderung nach einer Rückkehr zur allerersten Variante vom Dezember 2017. Der **Stadtrat hält an der Variante 2 fest**, allerdings mit der Einräumung einer Bandbreite zwischen maximal zulässigen (gemäss Variante 2) und minimal erforderlichen Abstellplätzen (vgl. Abschnitt Bandbreiten beim reduzierten Bedarf).

#### - Regelung zu den öffentlich zugänglichen Abstellplätzen

Die Vernehmlassung hat ergeben, dass eine Mehrheit der Stellungnahmen eine Regelung zu den öffentlich zugänglichen Abstellplätzen auch auf privatem Grund im Parkierungsreglement wünscht, mit der ein Ausweichen auf Abstellplätze auf öffentlichem Grund vermieden werden soll. Eine Kritik der IG Strasse Solothurn wurde insofern aufgenommen, dass die neu ab der ersten Minute geltende Parkgebühr nur bei den Abstellplätzen mit **Gebührenpflicht** (und nicht bei solchen mit **zeitlicher Beschränkung** der Parkdauer) gilt. Die Parkgebühren noch weitergehend zu regeln, wie dies die Grünen Region Olten fordern, erachtet der Stadtrat als nicht sinnvoll und ist der Meinung, dass hier der Markt für eine entsprechende Regelung sorgt. Eine Streichung der Bewirtschaftungspflicht, wie sie espace.mobilité verlangt, würde andererseits bedeuten, dass auf eine «Stellschraube» des Mobilitätsplans verzichtet würde. Dies ist zudem nicht im Sinne der Parkhausbetreiber, die auf Erträge angewiesen sind, wie sie jüngst in den Verhandlungen zum Thema Parkleitsystem unterstrichen und betont haben, dass auch die Abstellplätze auf öffentlichem Grund mit den gleichen Konditionen bewirtschaftet werden müssten, damit den Abstellplätzen in (privaten) Parkhäusern kein Nachteil entstehe. Hingegen wurde auf Anregung der FDP die Möglichkeit, dass der Stadtrat die Gebührenpflicht für öffentlich zugängliche Parkierungsanlagen für besondere Anlässe aufheben kann,

aufgenommen bzw. sogar auf die *Bewirtschaftungspflicht* ausgedehnt. Die unklare Formulierung «nur für bestimmte Nutzergruppen zugänglich» (bisher Art. 3) wurde gestrichen, da es sich in diesem Falle nicht um (generell) öffentlich zugängliche Abstellplätze handelt.

#### - Regelungen für Zweiräder

Im Sinne einer umfassenden Regelung werden neu auch **Bestimmungen für Zweiräder** in das Parkierungsreglement aufgenommen. Einerseits mit dem Verweis auf die einschlägigen VSS-Normen (u.a. SN 640 065, Parkieren, Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen) bei den leichten Zweirädern (Velos und Mofas), anderseits mit einem Richtwert für Motorräder, der in etwa dem aktuellen Verhältnis zwischen leichten Motorwagen und Motorrädern in Olten (9'034 : 910) und im Kanton (171'754 : 20'618) entspricht. Damit wird ein Teil des Anliegens der Motion SP/JSP betr. Schaffung eines Reglements zur Schaffung von Abstellflächen für Zweiräder in unmittelbarer Nähe von Liegenschaften mit Kundenfrequenz in das vorliegende Reglement integriert. Eine Abgeltung für nichterstellte Veloabstellplätze erachtet der Stadtrat hingegen als Überregulierung, da gerade in der Innenstadt genügend öffentlicher Raum für das Abstellen von Velos besteht und die bekannte Problematik im Bahnhofsbereich auf einer separaten Schiene bearbeitet werden muss.

#### - Sonderregelungen für gewisse Fahrzeugkategorien und/oder Betriebskategorien

Bereits die vom Stadtrat im vergangenen März dem Parlament unterbreitete Version des Parkierungsreglements enthielt in Art. 8 mit dem Begriff «massgebend» und mit der Streichung des Satzes «Dieser [=der reduzierte Bedarf] darf nicht überschritten werden» eine gewisse Flexibilisierung. Der Stadtrat ist zudem bereit, eine **angemessene Erhöhung der Zahl der maximal zulässigen Abstellplätze aufgrund nachgewiesener betrieblicher Bedürfnisse für Betriebsfahrzeuge und für Schichtarbeit** zuzulassen. Die zugelassene Anzahl möchte er aber dem Ermessen der zuständigen Baubewilligungsbehörde, das heisst der Baukommission, überlassen und nicht die von FDP, Gewerbe Olten, HEV und IHVO vorgeschlagene Formulierung aus dem Entwurf für eine Parkplatzverordnung der Stadt Winterthur übernehmen, welche die «automatische» Erhöhung der zugelassenen Abstellplatzzahl um die Anzahl der auf den Betrieb eingelösten Dienstfahrzeuge vorsieht. Während der Entwurf aus Winterthur den von FDP, Gewerbe Olten, HEV und IHVO zusätzlich beantragten Erhöhungsgrund «Neuansiedlung von grösseren Firmen» nicht vorsieht, beinhaltet er übrigens auch die Möglichkeit einer angemessenen **Herabsetzung** der minimal erforderlichen Abstellplatzzahl, etwa beim Nachweis einer wesentlich **geringeren** Arbeitsplatzdichte als mit dem Normbedarf errechnet.

#### - Bandbreiten beim reduzierten Bedarf

In einer Neubetrachtung und aufgrund der Analyse weiterer bestehender Reglemente hat der Stadtrat entschieden, neu eine **Bandbreite zwischen minimal erforderlichen und maximal zulässigen Abstellplätzen für Personenwagen** einzuführen. Dies erlaubt, örtlichen Gegebenheiten verstärkt entgegenzukommen und die Kosten bei Auskäufen zu reduzieren. Als maximal zulässig werden die Werte der Variante 2 übernommen, als minimal erforderlich werden bei der Nutzung Arbeiten jeweils um 10 Prozentpunkte tiefere Werte und bei der Nutzung Wohnen, wo die Bedürfnisse individueller sind, jeweils um 20 Prozentpunkte tiefere Werte eingesetzt. Die Erstellungspflicht in Art. 4 wird aus den unter 6.1 erwähnten Gründen beibehalten.

- **Unterscheidungen Nutzung Verkauf**

Bei der Nutzung **Verkauf** führt die bisher in Olten nicht gemachte Unterscheidung zwischen Verkauf kundenintensiv und Verkauf nicht kundenintensiv gemäss VSS SN 640 281 dazu, dass die mögliche Zahl von Abstellplätzen (AP) bei der Nutzung Verkauf kundenintensiv – insbesondere bei Variante 2, aber auch bei Variante 1 – neu je nach Gebietstyp teils massiv höher liegen würde als in der bisherigen Praxis. Der Stadtrat wählt daher mit dem **Richtwert 2AP/100m<sup>2</sup> für Personal und 5AP/100m<sup>2</sup> für Kunden** einen Mittelwert der beiden Nutzungsarten, der in etwa zu den heute möglichen Abstellplatzzahlen führt. Damit ist auch weiterhin keine Unterscheidung zwischen den beiden Nutzungsarten erforderlich, die sich in einem Verkaufslokal durchaus auch ohne Baugesuch und damit ohne Neubemessungspflicht abwechseln können. Der Stadtrat schlägt in Konsequenz dazu, vor zur Vereinfachung auch die nur geringfügig voneinander abweichenden Nutzungsarten **Dienstleistung** kundenintensiv und Dienstleistung nicht kundenintensiv zu vereinigen in **2AP/100m<sup>2</sup> für Personal und 1AP/100m<sup>2</sup> für Kunden**. Damit wird als Vereinfachung auch erreicht, dass die Abstellplatzzahlen der Nutzungen Verkauf und Dienstleistung lediglich bei den Kunden und nicht auch beim Personal differieren.

Dies führt zu folgenden Ergebnissen (Annahme: Lokal mit Bruttogeschossfläche von 200 m<sup>2</sup>)

### Gebietstyp I / Arbeiten:

Reduzierter Bedarf:

| <i>Entwurf</i> | <i>Dez. 2017</i> | <i>März 2018</i> |               | <i>Sept. 2018</i> |
|----------------|------------------|------------------|---------------|-------------------|
|                |                  |                  |               |                   |
| Personal       | 20%              | 30%              |               | <b>20-30%</b>     |
|                |                  | <i>Var. 1</i>    | <i>Var. 2</i> |                   |
| Kunden         | 25%              | 40%              | 50%           | <b>40-50%</b>     |

|          | <b>Verkauf kundenintensiv</b> |           |               |               | <b>Verkauf nicht kundenintensiv</b> |           |               |               |
|----------|-------------------------------|-----------|---------------|---------------|-------------------------------------|-----------|---------------|---------------|
|          | Richtwert                     | Dez. 2017 | März 2018     |               | Richtwert                           | Dez. 2017 | März 2018     |               |
| Personal | 2AP/100m <sup>2</sup>         | 0,8       | 1,2           |               | 1,5AP/100m <sup>2</sup>             | 0,6       | 0,9           |               |
|          |                               |           | <i>Var. 1</i> | <i>Var. 2</i> |                                     |           | <i>Var. 1</i> | <i>Var. 2</i> |
| Kunden   | 8AP/100m <sup>2</sup>         | 4         | 6,4           | 8             | 3,5AP/100m <sup>2</sup>             | 1,75      | 2,8           | 3,5           |
| Total**  |                               | 5         | 8             | 9             |                                     | 2         | 4             | 4             |

|          | <b>Verkauf neu (einheitlich)</b> |                   |               |
|----------|----------------------------------|-------------------|---------------|
|          | Richtwert                        | <b>Sept. 2018</b> | Bish. Praxis* |
| Personal | 2AP/100m <sup>2</sup>            | <b>0,8 – 1,2</b>  |               |
|          |                                  |                   |               |
| Kunden   | 5AP/100m <sup>2</sup>            | <b>4-5</b>        |               |
| Total**  |                                  | <b>5-6</b>        | 3,3           |

|          | <b>Dienstleistung kundenintensiv</b> |           |               |               | <b>Dienstleistung nicht kundenintensiv</b> |           |               |               |
|----------|--------------------------------------|-----------|---------------|---------------|--------------------------------------------|-----------|---------------|---------------|
|          | Richtwert                            | Dez. 2017 | März 2018     |               | Richtwert                                  | Dez. 2017 | März 2018     |               |
| Personal | 2AP/100m <sup>2</sup>                | 0,8       | 1,2           |               | 2AP/100m <sup>2</sup>                      | 0,8       | 1,2           |               |
|          |                                      |           | <i>Var. 1</i> | <i>Var. 2</i> |                                            |           | <i>Var. 1</i> | <i>Var. 2</i> |
| Kunden   | 1AP/100m <sup>2</sup>                | 0,5       | 0,8           | 1             | 0,5AP/100m <sup>2</sup>                    | 0,25      | 0,4           | 0,5           |
| Total**  |                                      | 1         | 2             | 2             |                                            | 1         | 2             | 2             |

|          | <b>Dienstleistung neu (einheitlich)</b> |                   |               |
|----------|-----------------------------------------|-------------------|---------------|
|          | Richtwert                               | <b>Sept. 2018</b> | Bish. Praxis* |
| Personal | 2AP/100m <sup>2</sup>                   | <b>0,8 – 1,2</b>  |               |
|          |                                         |                   |               |
| Kunden   | 1AP/100m <sup>2</sup>                   | <b>0,8-1</b>      |               |
| Total*** |                                         | <b>2</b>          | 2             |

### Gebietstyp II / Arbeiten:

Reduzierter Bedarf:

| <i>Entwurf</i> | <i>Dez. 2017</i> | <i>März 2018</i> |               | <i>Sept. 2018</i> |
|----------------|------------------|------------------|---------------|-------------------|
|                |                  |                  |               |                   |
| Personal       | 20%              | 40%              |               | <b>30-40%</b>     |
|                |                  | <i>Var. 1</i>    | <i>Var. 2</i> |                   |
| Kunden         | 40%              | 50%              | 60%           | <b>50-60%</b>     |

|          | <b>Verkauf kundenintensiv</b> |           |               |               | <b>Verkauf nicht kundenintensiv</b> |           |               |               |
|----------|-------------------------------|-----------|---------------|---------------|-------------------------------------|-----------|---------------|---------------|
|          | Richtwert                     | Dez. 2017 | März 2018     |               | Richtwert                           | Dez. 2017 | März 2018     |               |
| Personal | 2AP/100m <sup>2</sup>         | 0,8       | 1,6           |               | 1,5AP/100m <sup>2</sup>             | 0,6       | 1,2           |               |
|          |                               |           | <i>Var. 1</i> | <i>Var. 2</i> |                                     |           | <i>Var. 1</i> | <i>Var. 2</i> |
| Kunden   | 8AP/100m <sup>2</sup>         | 6,4       | 8             | 9,6           | 3,5AP/100m <sup>2</sup>             | 2,8       | 3,5           | 4,2           |
| Total**  |                               | 7         | 10            | 11            |                                     | 3         | 5             | 5             |

|          | <b>Verkauf neu (einheitlich)</b> |                   |                |
|----------|----------------------------------|-------------------|----------------|
|          | Richtwert                        | <b>Sept. 2018</b> | Bish. Praxis** |
| Personal | 2AP/100m <sup>2</sup>            | <b>1,2-1,6</b>    |                |
|          |                                  |                   |                |
| Kunden   | 5AP/100m <sup>2</sup>            | <b>5-6</b>        |                |
| Total*** |                                  | <b>6-8</b>        | 6,7            |

|          | <b>Dienstleistung kundenintensiv</b> |           |           |  | <b>Dienstleistung nicht kundenintensiv</b> |           |           |  |
|----------|--------------------------------------|-----------|-----------|--|--------------------------------------------|-----------|-----------|--|
|          | Richtwert                            | Dez. 2017 | März 2018 |  | Richtwert                                  | Dez. 2017 | März 2018 |  |
| Personal | 2AP/100m <sup>2</sup>                | 0,8       | 1,6       |  | 2AP/100m <sup>2</sup>                      | 0,8       | 1,6       |  |

|          |                       |     |        |        |                         |     |        |        |
|----------|-----------------------|-----|--------|--------|-------------------------|-----|--------|--------|
|          |                       |     | Var. 1 | Var. 2 |                         |     | Var. 1 | Var. 2 |
| Kunden   | 1AP/100m <sup>2</sup> | 0,8 | 1      | 1,2    | 0,5AP/100m <sup>2</sup> | 0,4 | 0,5    | 0,6    |
| Total*** |                       | 2   | 3      | 3      |                         | 1   | 2      | 2      |

| Dienstleistung neu (einheitlich) |                       |            |                |
|----------------------------------|-----------------------|------------|----------------|
|                                  | Richtwert             | Sept. 2018 | Bish. Praxis** |
| Personal                         | 2AP/100m <sup>2</sup> | 1,2-1,6    |                |
| Kunden                           | 1AP/100m <sup>2</sup> | 1-1,2      |                |
| Total***                         |                       | 2-3        | 5              |

### Gebietstyp III / Arbeiten:

Reduzierter Bedarf:

|          |         |           |           |        |            |
|----------|---------|-----------|-----------|--------|------------|
|          | Entwurf | Dez. 2017 | März 2018 |        | Sept. 2018 |
| Personal |         | 35%       | 50%       |        | 40-50%     |
| Kunden   |         | 50%       | Var. 1    | Var. 2 | 70-80%     |
|          |         |           | 70%       | 80%    |            |

| Verkauf kundenintensiv |                       |           |           |        | Verkauf nicht kundenintensiv |           |           |        |
|------------------------|-----------------------|-----------|-----------|--------|------------------------------|-----------|-----------|--------|
|                        | Richtwert             | Dez. 2017 | März 2018 |        | Richtwert                    | Dez. 2017 | März 2018 |        |
| Personal               | 2AP/100m <sup>2</sup> | 1,4       | 2         |        | 1,5AP/100m <sup>2</sup>      | 1,05      | 1,5       |        |
|                        |                       |           | Var. 1    | Var. 2 |                              |           | Var. 1    | Var. 2 |
| Kunden                 | 8AP/100m <sup>2</sup> | 8         | 11,2      | 12,8   | 3,5AP/100m <sup>2</sup>      | 3,5       | 4,9       | 5,6    |
| Total**                |                       | 9         | 13        | 15     |                              | 5         | 6         | 7      |

| Verkauf neu (einheitlich) |                       |            |                |
|---------------------------|-----------------------|------------|----------------|
|                           | Richtwert             | Sept. 2018 | Bish. Praxis** |
| Personal                  | 2AP/100m <sup>2</sup> | 1,6-2      |                |
| Kunden                    | 5AP/100m <sup>2</sup> | 7-8        |                |
| Total***                  |                       | 9-10       | 6,7            |

| Dienstleistung kundenintensiv |                       |           |           |        | Dienstleistung nicht kundenintensiv |           |           |        |
|-------------------------------|-----------------------|-----------|-----------|--------|-------------------------------------|-----------|-----------|--------|
|                               | Richtwert             | Dez. 2017 | März 2018 |        | Richtwert                           | Dez. 2017 | März 2018 |        |
| Personal                      | 2AP/100m <sup>2</sup> | 1,4       | 2         |        | 2AP/100m <sup>2</sup>               | 1,4       | 2         |        |
|                               |                       |           | Var. 1    | Var. 2 |                                     |           | Var. 1    | Var. 2 |
| Kunden                        | 1AP/100m <sup>2</sup> | 1         | 1,4       | 1,6    | 0,5AP/100m <sup>2</sup>             | 0,5       | 0,7       | 0,8    |
| Total***                      |                       | 2         | 3         | 4      |                                     | 2         | 3         | 3      |

| Dienstleistung neu (einheitlich) |                       |            |                |
|----------------------------------|-----------------------|------------|----------------|
|                                  | Richtwert             | Sept. 2018 | Bish. Praxis** |
| Personal                         | 2AP/100m <sup>2</sup> | 1,6-2      |                |
| Kunden                           | 1AP/100m <sup>2</sup> | 1,4-1,6    |                |
| Total***                         |                       | 3-4        | 5              |

\* 50% des Richtwerts im Stadtkern (nur bedingt vergleichbar, da bisheriger Stadtkern nicht identisch mit Gebietstyp I gemäss Vorlage vom März 2018)

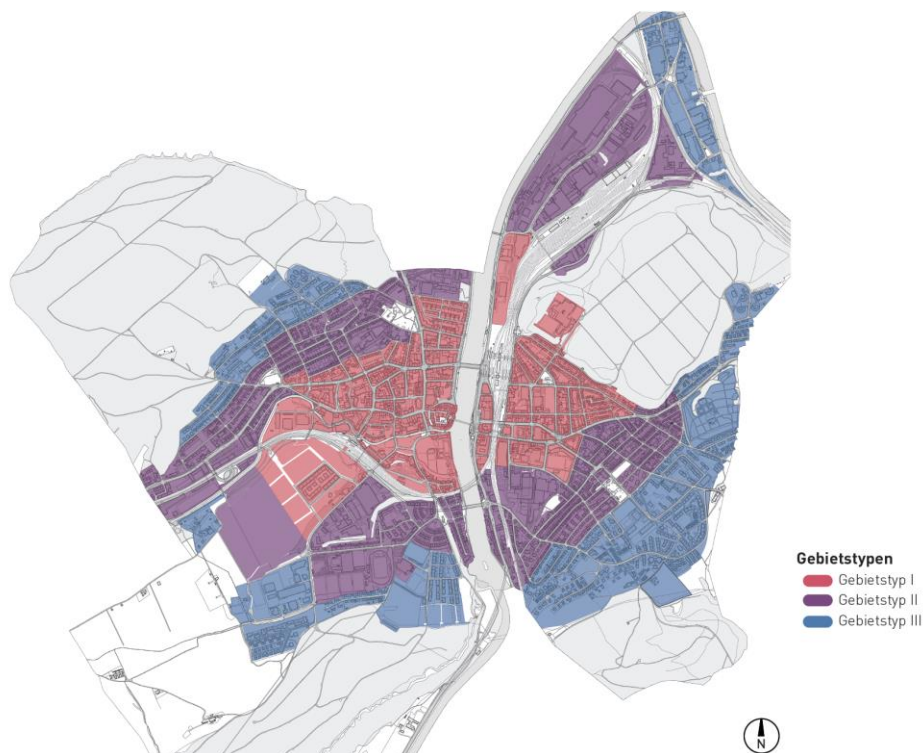
\*\* 100% des Richtwerts

\*\*\* gerundet

## - Gebietstypen

Grossmehrheitlich wurde in der Vernehmlassung die Kategorisierung in Gebietstypen als sinnvoll bezeichnet. Der grundsätzlichen Ablehnung durch die SVP, weil Betriebe in einem zentralen Gebietstyp für mehr Parkplätze Verwendung haben könnten als Betriebe in weniger zentralen Gebietstypen, kann entgegnet werden, dass mit dem angepassten Reglement (vgl. Abschnitt Sonderregelungen) wie im Übrigen auch im Rahmen von Gestaltungsplänen auf spezifische Bedürfnisse eingegangen werden kann. Zudem sind die Abgrenzungen nicht willkürlich, sondern basieren auf objektiven Kriterien (vgl. Art. 3). Das Argument von *espace.mobilité*, die ÖV-Qualität am Ausgangsort sei massgebend für die Verkehrsmittelwahl, ist zwar verständlich aus Sicht des (Gross-)Detailhandels, aber nicht praktikabel, da die Herkunft der Kundinnen und Kunden nicht im Detail bekannt ist und auch grossen Schwankungen unterworfen sein dürfte.

Der Stadtrat hat zudem den Antrag von FDP, Gewerbe Olten, HEV und IHVO geprüft, einen vierten Gebietstyp mit reduzierter Ersatzabgabe aufzunehmen. Dieser könnte aber – wie die Grünen in ihrer Stellungnahme bemerken – nicht innerhalb anderer Zonen liegen, da sonst in diesen «durchquerten» Zonen die Ziele des Mobilitätsplans nicht erreicht werden könnten. Da auch die Industriegebiete, insbesondere dasjenige an der Industriestrasse, von einer guten ÖV-Anbindung profitieren, hat sich der Stadtrat indessen für die **Beibehaltung von drei Gebietstypen** entschieden. Im Gegenzug redimensioniert er den Gebietstyp I mit dem am stärksten reduzierten Bedarf, der sich im bisherigen Entwurf weit nach Osten und Westen entlang den vom Busverkehr versorgten Hauptachsen ausdehnte, auf das **Zentrumsgebiet**, für welches bereits der Reduktionsfaktor «Sinnvoller Bedarf» der aktuell geltenden Richtlinien<sup>2</sup> gilt, ergänzt durch das Areal Bahnhof Nord und den vordersten Teil von Olten SüdWest direkt beim Bahnhof Hammer, sowie die Schützenmatte und das Entwicklungsgebiet Rötzmatt/Stationsstrasse. Die «Reste» des Gebietstyps I aus dem Entwurf vom März 2018 wechseln in den Gebietstyp II. Dieser bleibt im Wesentlichen bestehen; lediglich die Sportanlagen werden vom Gebietstyp II in III umklassiert.

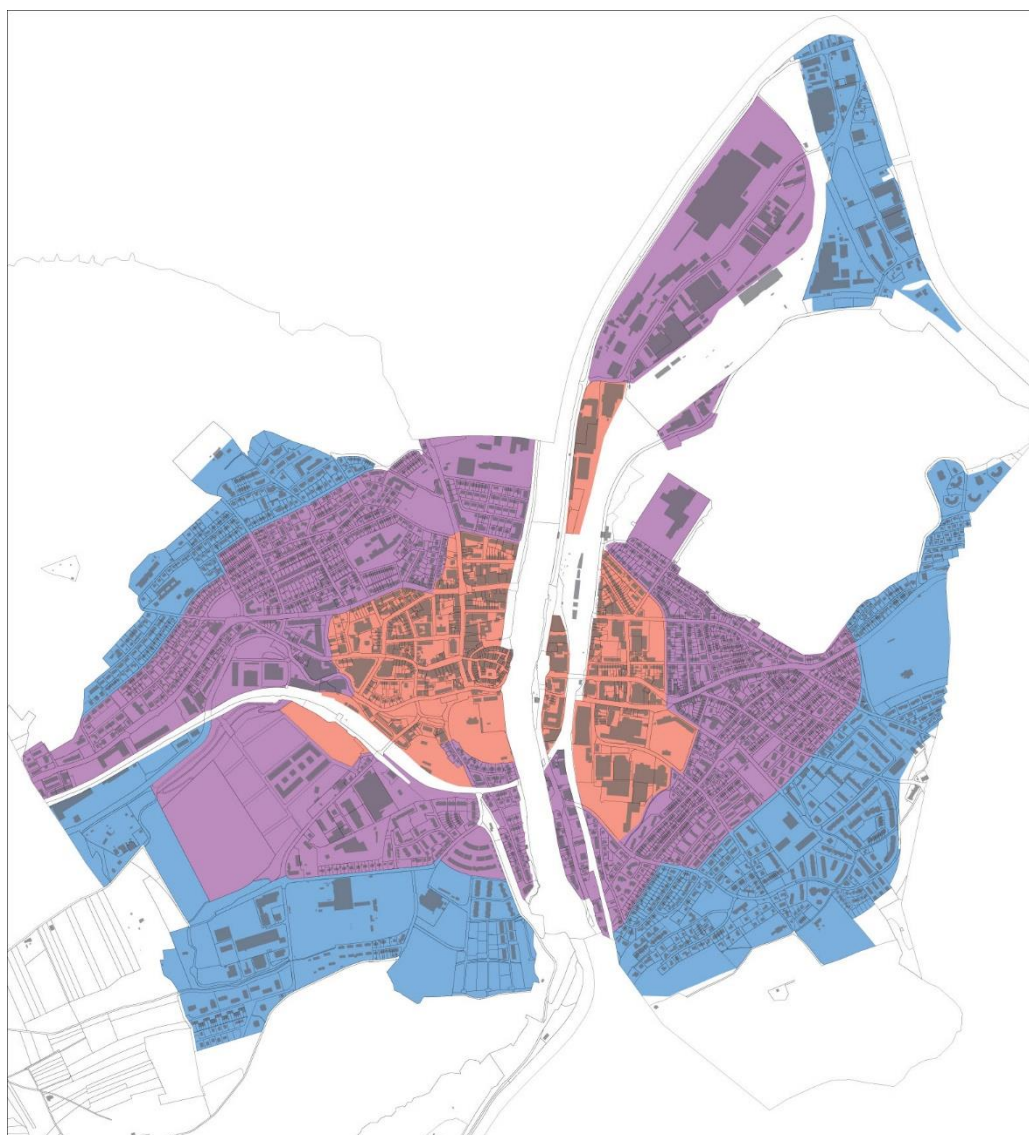


*Gebietstypen gemäss Entwurf vom März 2018*

<sup>2</sup> Richtlinien für Abstellplätze für Motorfahrzeuge im Anhang des Baureglements der Einwohnergemeinde der Stadt Olten (SRO 511a)



*Perimeter des «sinnvollen Bedarfs» gemäss geltenden Richtlinien für Abstellplätze für Motorfahrzeuge im Anhang des Baureglements der Einwohnergemeinde der Stadt Olten (SRO 511a)*



*Der neue Ansatz: nur drei Gebietstypen, Typ I aber redimensioniert in etwa auf das bisherige Zentrumsgebiet plus Schützenmatte und das Entwicklungsgebiet Rötzmatt/Stationsstrasse*

## - Bestehende Parkplätze

Der Stadtrat hält an der in der ersten Überarbeitung eingefügten «Besitzstandsgarantie» für bestehende Abstellplätze fest, um die Auswirkungen insbesondere auch im Interesse der lokalen Wirtschaft zu begrenzen. Konkret beinhaltet diese, dass beim Inkrafttreten des Reglements bestehende Abstellplätze nicht aufgehoben werden müssen. Der Stadtrat macht aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen und aufgrund von Erfahrungen aus laufenden Planungsvorhaben indessen drei Präzisierungen: Erstens geht es um Abstellplätze für **Personenwagen**. Zweitens wird der jeweilige **Planungsperimeter** als Ausgangslage für die Neubemessung betrachtet, das heisst es geht nicht um den «Besitzstand» einer bereits definierten Nutzung in einem Perimeter, auf den die zulässige Abstellplatzzahl einer zusätzlichen Nutzung im gleichen Perimeter hinzu addiert werden kann; vielmehr wird die zulässige Abstellplatzzahl im Perimeter für sämtliche Nutzungen neu berechnet und der Zahl der bestehenden Abstellplätze gegenübergestellt, die aufgrund der «Besitzstandsgarantie» nicht unterschritten werden muss. Drittens schlägt der Stadtrat vor, Bauten und Anlagen, für die ein **Mobilitätskonzept** erstellt werden muss, das heisst welche mehr als 50 Abstellplätze beinhalten oder eine autoreduzierte Nutzung anstreben, vom «Besitzstand» auszuschliessen. Damit soll die Möglichkeit gegeben sein, bei einer grossen Zahl von Abstellplätzen dennoch auf wesentliche Nutzungsänderungen reagieren zu können. Ein Verkauf einer Liegenschaft alleine ist hingegen keine Grundlage für die Aufhebung des «Besitzstandes».

### 6.3 Fazit

Aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen hat der Stadtrat das Parkierungsreglement in grösserem Umfang einer Überarbeitung unterzogen, die neben Begriffsklärungen auch mehrere Neuerungen umfasst. Nach wie vor Bestand hat die Zielsetzung des Reglements, nämlich **Siedlung und Verkehr gemäss kantonalem Richtplan optimal aufeinander abzustimmen**. In Art. 1 werden zusätzlich neu die verschiedenen Bereiche aufgezählt, welche geregelt werden; dabei werden bereits zwei Neuerungen erwähnt: die Aufnahme einer Bandbreite zwischen minimal erforderlichen und maximal zulässigen Abstellplätzen sowie die Aufnahme einer Regelung für leichte Zweiräder und für Motorräder. Art. 3 nennt neu anstelle der reinen Definitionen die Berechnungskriterien und legt zur Klärung fest, dass bereits vorhandene Abstellplätze bei der Berechnung einbezogen werden.

Bei den Richtwerten in Art. 5 gibt es eine Reduktion auf je eine Nutzung Verkauf und Dienstleistung. Der reduzierte Bedarf in Art. 6 umfasst neu je eine Bandbreite zwischen minimal erforderlichen und maximal zulässigen Abstellplätzen. In diesen Artikel werden neu die Bestimmungen betr. autoreduzierter Nutzung verschoben. Die bisher aufgeführten Bestimmungen betr. Rundung werden als von den Regeln der Mathematik gegeben gestrichen.

Neu ist Art. 7, der eine Festlegung zu den behindertengerechten Abstellplätzen beinhaltet. Neu formuliert wird zudem Art. 8, der Gründe für angemessene Erhöhungen der Zahl der maximal zulässigen Abstellplätze auflistet. In Art. 12 und 13 wurden Bestimmungen zu den Abstellplätzen für Zweiräder aufgenommen. Die im bisherigen Artikel 13 enthaltenen separaten Bestimmungen zur Mehrfachnutzungen von Abstellflächen werden gestrichen; die Thematik kann im Rahmen der Bandbreiten und besonderen Bestimmungen gelöst werden. In Art. 14 wird die Formulierung der Gebührenpflicht «ab der ersten Minute» abgeändert in «von Beginn weg», damit nicht der Eindruck entsteht, dass auch bezahlen muss, wer in ein Parkhaus einfährt und mangels Platz gleich wieder ausfährt. Und die «Besitzstandsgarantie» in Art. 15 wird einerseits beibehalten, andererseits mit der Möglichkeit ergänzt, bei grossen Zahlen von Abstellplätzen dennoch auf wesentliche Nutzungsänderungen reagieren zu können.

Der Stadtrat ist der Ansicht, dass das Reglement dank der Vernehmlassung und der anschliessenden Überarbeitung an Klarheit gewonnen hat und für die Anwendung einfacher geworden ist. Wesentliche Anliegen aus verschiedenen Stellungnahmen konnten aufgenommen werden und die schwergewichtig auf die neuen Entwicklungsgebiete

ausgerichtete Wirkung konnte erhalten werden, ohne dass negative Auswirkungen auf die Erschliessung durch den MIV zu befürchten wären. Der Stadtrat hofft daher, dass dank Kompromissbereitschaft auf allen Seiten, die in einzelnen Stellungnahmen bereits signalisiert wurde, ein **anwendungsfreundliches Instrument zur gleichzeitigen Steuerung und Sicherung der Mobilität** eingeführt werden kann.

## 7. Parkierungsreglement im Wortlaut

Gestützt auf § 147 Planungs- und Baugesetz, § 42 kantonale Bauverordnung und Art. 21 der Gemeindeordnung der Einwohnergemeinde der Stadt Olten erlässt das Gemeindeparlament der Stadt Olten folgendes Reglement:

### I. Allgemeines

#### Art. 1 Inhalt und Zweck

Das Parkierungsreglement regelt

- a. die Zahl der minimal erforderlichen und der maximal zulässigen Abstellplätze für Personenwagen auf privatem Grund
- b. die Zahl der minimal erforderlichen Abstellplätze für leichte Zweiräder und für Motorräder auf privatem Grund
- c. die Leistung von Ersatzabgaben für Abstellplätze für Personenwagen auf privatem Grund
- d. das Erfordernis von Mobilitätskonzepten
- e. die Bewirtschaftung von öffentlich zugänglichen Parkplätzen für Personenwagen auf privatem und öffentlichem Grund

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>3</sup> und der kantonalen Bauverordnung<sup>4</sup> eines Baugesuchs bedürfen.

#### Art. 3 Berechnungskriterien

<sup>1</sup> Für die Berechnung der Zahl der Abstellplätze werden folgende Kriterien berücksichtigt:

- a. Nutzung des Grundstücks (Richtwert)
- b. Grad seiner Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr und der Zentralität der Lage (reduzierter Bedarf)
- c. Anforderungen des Ortsbildschutzes

<sup>2</sup> Bereits vorhandene Abstellplätze werden bei der Berechnung miteinbezogen.

#### Art. 4 Erstellungspflicht

<sup>1</sup> Es gilt der Grundsatz der Erstellungspflicht von Abstellplätzen gemäss diesem Reglement.

<sup>2</sup> Sofern zur Deckung der Erstellungspflicht Abstellplätze auf fremdem Boden in Anspruch werden, sind diese grundbuchamtlich sicherzustellen. Dies darf nicht zu einer Unterd Abstellplätzen auf fremdem Boden führen. Die zuständige Baubehörde kann eine Sicherstellung genehmigen.

<sup>3</sup> BGS 711.1

<sup>4</sup> BGS 711.61

## II. Abstellplätze für Personenwagen

### Art. 5 Richtwerte

Für die Stadt Olten gelten je nach Nutzung folgende Richtwerte betreffend Anzahl Abstellplätze für Personenwagen auf privatem Grund:

| <b>Nutzung</b>                                                                                                  | <b>Anzahl Parkfelder für</b> |                     | <b>Bezugseinheit</b>                                    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|---------------------|---------------------------------------------------------|
|                                                                                                                 | Bewohner/<br>Personal        | Besucher/<br>Kunden |                                                         |
| <b>Wohnen</b>                                                                                                   | 1                            | 0.1                 | pro Wohnung oder 100m <sup>2</sup> Bruttogeschossfläche |
| Für Spezialfälle wie Alterswohnungen, Studentenwohnungen usw. kann von tieferen Richtwerten ausgegangen werden. |                              |                     |                                                         |
| <b>Dienstleistung.</b>                                                                                          | 2                            | 1                   | pro 100m <sup>2</sup> Bruttogeschossfläche              |
| <b>Verkauf</b>                                                                                                  | 2                            | 5                   | pro 100m <sup>2</sup> Verkaufsfläche                    |
| <b>Industrie, Gewerbe</b>                                                                                       | 1                            | 0.2                 | pro 100m <sup>2</sup> Bruttogeschossfläche              |
| <b>Restaurant, Café, Bar</b>                                                                                    | 0.2                          |                     | pro Sitzplatz                                           |
| <b>Hotel</b>                                                                                                    | 0.5                          |                     | pro Bett                                                |
| <b>Kino, Theater, Oper, Konzertsaal</b>                                                                         | 0.2                          |                     | pro Sitzplatz                                           |

Bei allen nicht aufgelisteten Nutzungen bestimmt die zuständige Baubehörde die Anzahl der zu errichtenden Abstellplätze. Sie stützt sich dabei auf die derzeit gültige Schweizer Norm SN 640 281 oder die zum jeweiligen Zeitpunkt gültige entsprechende Nachfolge-Norm.

### Art. 6 Reduzierter Bedarf

<sup>1</sup> Für die Berechnung des reduzierten Bedarfs an Abstellplätzen wird das Gebiet der Stadt Olten in drei Gebietstypen eingeteilt (Anhang «Gebietstypen Parkierung Olten»), für welche die Zahl der minimal erforderlichen und der maximal zulässigen Abstellplätze folgende Prozentsätze des Richtwerts beträgt:

|                       | Reduktion des Richtwertes auf |      |                 |      |                 |      |
|-----------------------|-------------------------------|------|-----------------|------|-----------------|------|
|                       | <b>Wohnen</b>                 |      | <b>Arbeiten</b> |      |                 |      |
|                       | Wohnen inkl. Besucher         |      | Personal        |      | Kunden/Besucher |      |
|                       | min.                          | max. | min.            | max. | min.            | max. |
| <b>Gebietstyp I</b>   | 40%                           | 60%  | 20%             | 30%  | 40%             | 50%  |
| <b>Gebietstyp II</b>  | 60%                           | 80%  | 30%             | 40%  | 50%             | 60%  |
| <b>Gebietstyp III</b> | 80%                           | 100% | 40%             | 50%  | 70%             | 80%  |

<sup>2</sup> Unterschritten werden kann der vorgegebene reduzierte Bedarf bei Nachweis einer autoreduzierten Nutzung: Eine Baute oder Anlage gilt als autoreduziert, wenn mittels Mobilitätskonzept nachgewiesen wird, dass der vorgegebene reduzierte Bedarf an Abstellplätzen unterschritten werden kann, weil der tatsächliche Bedarf aufgrund spezieller Massnahmen oder Nutzungen tiefer liegt. Die autoreduzierte Nutzung ist im Grundbuch anzumerken, womit die Erstellungspflicht als erfüllt gilt.

### Art. 7 Behindertengerechte Abstellplätze

Für Behinderte ist ein angemessener Anteil der nach Art. 5 und 6 ermittelten Abstellplätze für Personenwagen vorzusehen. Anzahl, Lage und Ausgestaltung richten sich nach den einschlägigen Normen für behindertengerechtes Bauen.

*Variante (SN 640 281):*

<sup>1</sup> Für Behinderte sind speziell signalisierte und rollstuhlzugängliche behindertengerechte Abstellplätze vorzusehen.

<sup>2</sup> Bei grösseren Anlagen ist ein behindertengerechter Abstellplatz auf je 50 Abstellplätze, mindestens jedoch ein behindertengerechter Abstellplatz pro Parkgeschoss anzuordnen.

<sup>3</sup> Dimensionierung, Ausstattung und Benutzbarkeit der behindertengerechten Abstellplätze richten sich nach den einschlägigen Normen für behindertengerechtes Bauen, insbesondere SN 640 291, SN 640 292 und SIA 500.

#### Art. 8 Besondere Bestimmungen

<sup>1</sup> Eine angemessene Erhöhung der Zahl der maximal zulässigen Abstellplätze ist aufgrund nachgewiesener betrieblicher Bedürfnisse zulässig für

- a. Betriebe mit Fahrzeugen, die ausschliesslich Betriebszwecken dienen. Als Betriebsfahrzeuge gelten Servicefahrzeuge und vergleichbare, für den Betrieb notwendige Fahrzeuge, die auf den Betrieb eingelöst sind.
- b. Betriebe mit Arbeitsbeginn oder -ende ausserhalb der Betriebszeiten der öffentlichen Verkehrsmittel.

<sup>2</sup> Bei Nutzungsänderungen bzw. -erweiterungen wird nur der Bereich neu bemessen, der von der Nutzungsänderung bzw. -erweiterung betroffen ist.

#### Art. 9 Mobilitätskonzepte

<sup>1</sup> Für Bauten und Anlagen, für die gemäss Richtwert nach Art. 6 mehr als 50 Abstellplätze zu erstellen sind oder für die eine autoreduzierte Nutzung angestrebt wird, muss im Rahmen des Planungs- oder Baubewilligungsverfahrens ein Mobilitätskonzept erstellt werden.

<sup>2</sup> Das Mobilitätskonzept bezweckt die effiziente Steuerung des durch die Nutzung einer Baute oder Anlage erzeugten Verkehrs.

<sup>3</sup> Es erbringt den Nachweis, dass die durch die entsprechende Nutzung einer Baute oder Anlage entstehenden Mobilitätsbedürfnisse mit den vorgesehenen Massnahmen sichergestellt werden können.

#### Art. 10 Nicht zugewiesene Abstellplätze

<sup>1</sup> Für Abstellplätze, die keiner spezifischen Nutzung gemäss Art. 5 zugewiesen sind, kann die zuständige Bewilligungsbehörde Auflagen verfügen.

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

## Art. 11 Ersatzabgabe

Kann der Erstellungspflicht für private Abstellplätze für Personenwagen nicht oder nur mit unverhältnismässigem Aufwand nachgekommen werden, hat die Grundeigentümerschaft folgende Ersatzabgabe pro minimal erforderlichen Abstellplatz gemäss Anhang «Gebietstypen Parkierung Olten» zu leisten:

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

## III. Abstellplätze für leichte Zweiräder

### Art. 12 Richtwerte

<sup>1</sup> Für Abstellplätze für leichte Zweiräder (Velos und Mofas) kommen die einschlägigen SN-Normen zur Anwendung.

<sup>2</sup> Bei begründeten Fällen kann die Baubewilligungsbehörde davon abweichen.

## IV. Abstellplätze für Motorräder

### Art. 13 Richtwerte

Für Motorräder ist eine ausreichende Anzahl von Abstellplätzen bereitzustellen. Die Anzahl darf einen Zehntel der für Personenwagen minimal erforderlichen Abstellplätze nicht unterschreiten.

## V. Öffentlich zugängliche Parkplätze

### Art. 14 Bewirtschaftung

<sup>1</sup> Alle öffentlich zugänglichen Abstellplätze für Personenwagen werden bewirtschaftet.

<sup>2</sup> Ein Abstellplatz gilt dann als bewirtschaftet, wenn:

- eine Gebührenpflicht besteht oder
- die Parkdauer zeitlich beschränkt wird.

<sup>3</sup> Bei öffentlich zugänglichen Abstellplätzen mit Gebührenpflicht mit mehr als 50 öffentlichen Abstellplätzen wird von Beginn weg eine Parkgebühr erhoben. Diese darf 1 Franken pro Stunde nicht unterschreiten, sofern die individuelle Parkierungsdauer weniger als 24 Stunden beträgt.

<sup>4</sup> Für besondere Anlässe kann der Stadtrat Ausnahmegewilligungen zur Aufhebung der Bewirtschaftungspflicht für öffentlich zugängliche Abstellplätzen erteilen.

## VI. Übergangsbestimmungen

### Art. 15 Übergangsregelungen

<sup>1</sup> Beim Inkrafttreten dieses Reglements im jeweiligen Planungssperimeter bestehende Abstellplätze für Personenwagen müssen nicht aufgehoben werden. Ausnahme bilden Bauten und Anlagen, für die ein Mobilitätskonzept erstellt werden muss.

<sup>2</sup> Für Parkierungsanlagen, welche vor Inkrafttreten dieses Reglements bereits bestanden, tritt Art. 14 24 Monate nach Inkrafttreten des Reglements in Kraft.

## VII. Schlussbestimmungen

### Art. 16 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.

### Art. 17 Inkrafttreten

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

### Beschluss:

#### I.

1. Das Reglement über die Erstellung von Abstellplätzen in der Einwohnergemeinde Olten (Parkierungsreglement) wird genehmigt. Es tritt nach Genehmigung durch den Regierungsrat in Kraft.
2. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

#### II.

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

Mitteilung an  
Gemeindeparlament  
Parlamentsakten  
Stadtkanzlei, Andrea von Känel  
Ordnung und Sicherheit, Franco Giori

Stadtkanzlei Olten  
Der Stadtschreiber:

