



Stadthaus
Direktion Präsidium
Dornacherstrasse 1
Postfach
4601 Olten

Olten, 25.05.2018

**Mobilitätsplan und Parkierungsreglement: Vernehmlassung
Stellungnahme des Gewerbe Olten**

Sehr geehrter Stadtpräsident
Sehr geehrte Damen und Herren Stadträtinnen und Stadträte

Mit Schreiben vom 11. April 2018 haben Sie das Gewerbe Olten zur Stellungnahme zum
«Mobilitätsplan und Parkierungsreglement» eingeladen. Dafür möchten wir Ihnen vorab unseren
herzlichsten Dank aussprechen.

Das Gewerbe Olten bezweckt die Wahrung und Förderung der Interessen seiner Mitglieder. Es sind
dies Unternehmen aus Gewerbe Handel und Dienstleistung sowie deren Mitarbeitenden und
Kundinnen und Kunden. Eine effiziente Mobilitäts- und Verkehrsplanung ist ein zentrales Anliegen
unserer Mitglieder. In diesem Sinne reichen wir Ihnen als Beilage unsere Stellungnahme ein und
Danken Ihnen im Voraus für die wohlwollende Prüfung und Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüßen



Deny Sonderegger
Ressort Politik

Vernehmlassung Mobilitätsplan Olten und Parkierungsreglement des Gewerbe Olten

I. Fragen zum Mobilitätsplan

1. *Wie beurteilen Sie die heutige Gesamtverkehrssituation auf dem Platz Olten?*

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs hat Olten für eine Kleinstadt mit dem Eisenbahnknotenpunkt und mit einem sehr gut ausgebauten städtischen und regionalen Busnetz ein überdurchschnittliches Angebot. Ob mit einem weiteren Ausbau weitere Umsteigeeffekte erreicht werden können, ist zwar wünschenswert, jedoch sehr fraglich.

Im Bereich des motorisierten Individualverkehrs (MIV) kommt es in Olten zu den Stosszeiten in den Einfallstrassen wie in allen Städten auf der ganzen Welt zu Stausituationen. Diese sind unerfreulich und kosten Zeit und Geld. Sie rechtfertigen aber keine Eingriffe, wie sie im Mobilitätsplan und im Parkierungsreglement geplant sind. Vielmehr müssten gezielte Ausbaumassnahmen geprüft werden, mit Vorteil auch in Abstimmung mit den Nachbargemeinden sowie dem Kanton.

Weiter müsste geprüft werden, inwiefern die aktuelle MIV-Verkehrskapazität mittels Optimierungen im Sinne von besseren Lichtsteuerungen und oder erleichtertem Rechtsabbiegen verbessert werden kann. Die bestehende Verkehrsinfrastruktur soll fallweise besser nutzbar gemacht werden (zBsp Tannwaldstrasse).

Im Bereich des Langsamverkehrs besteht durchaus Potential bei der Attraktivierung der Verbindung der beiden Stadtseiten und generell bei spezifischen Langsamverkehrswegen (getrennte Fahrbereiche zum MIV, Durchgängige vom MIV abgekoppelte Verbindungen). Dies ist insbesondere innerstädtisch bei Parallelstrecken mit dem MIV wünschenswert. Aber auch hier sind Umsteigeeffekte begrenzt und fraglich.

2. *Unterstützen Sie die Zielsetzungen des Mobilitätsplans Olten? In welchen Bereichen und in welchen Bereichen nicht?*

Die Zielsetzungen in der vorliegenden Form findet beim Gewerbe Olten keine Unterstützung. Der vorliegende Mobilitätsplan richtet sich zwar nach den im kantonalen Richtplan festgelegten angebotsorientierten Verkehrsplanung mit der 3V-Strategie: Verkehr «vermeiden, verlagern, verträglich gestalten», jedoch gibt es keine gesetzliche Grundlage für eine entsprechende Ableitung für die Stadt Olten.

Für das Gewerbe Olten unverständlich ist, dass der eigentliche politische Weg für die Erarbeitung eines Mobilitätsplans nicht eingehalten wird. So soll gemäss Empfehlung Kanton vorgängig ein Leitbild und daraus ableitend eine Ortsplanung durchgeführt werden. Daraus können sodann die weiteren Schritte wie Zonenplan, Baureglement sowie Mobilitätsplan und Parkierungsreglement abgeleitet werden.

Weiter störend ist die äusserst dünne Datengrundlage auf welche sich der Mobilitätsplan abstützt. Zudem finden zukünftige Entwicklungen und Trends im Sinne von neuen Technologien, welche die Verkehrssituation beeinflussen können, keinen Einfluss im Mobilitätsplan.

3. Welche Teilbereiche der Mobilität gilt es Ihrer Ansicht nach in Olten besonders zu fördern und weshalb?

Um diese Frage beantworten zu können, muss sich vorab die Frage nach den Entwicklungszielen gestellt werden. Somit sind wir wieder beim Punkt des Leitbilds sowie der Ortsplanrevision. Aus den darin festgelegten Zielen lassen sich sodann die Massnahmen ableiten.

Generell kann jedoch festgehalten werden, dass Massnahmen zur Förderung einer effizienteren Verkehrsabwicklung und -Infrastruktur sicherlich erwünscht sind. Dies können beispielsweise Informationssysteme (Parkleitsystem), erleichtertes Rechtsabbiegen, Trennung von Fahrwegen MIV/LV, intelligente Signalisationssysteme oder mittelfristig gar Ausbau der Verkehrskapazität des MIV, etc. bedeuten.

4. Welche konkreten Massnahmen haben für Sie Priorität?

Folgende Massnahmen haben für uns Priorität:

- Als Grundlage für einen neuen Mobilitätsplan und ein Parkierungsreglement
 - o Erarbeitung eines räumlichen Leitbildes, Revision der Ortsplanung und weiterer Nutzungsplanungen und somit Einhaltung der kantonalen Empfehlung
 - o Verbesserung der Datengrundlage inklusive Einfluss von Trends und zukünftigen Entwicklungen zur Ausarbeitung des Mobilitätsplans
- Steigerung der MIV-Verkehrskapazitäten
 - o Optimierung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur durch erwähnte Massnahmen (Lichtsteuerung, Parkleitsystem, erleichtertes Rechtsabbiegen, Trennung von Fahrwegen, intelligente Signalisationssysteme, etc.)
 - o Keine weitere Einschränkung des MIV
 - o Gezielter Ausbau der MIV Verkehrskapazität
- Effizientere Abwicklung des MIV
 - o Realisierung eines neuen innerstädtischen Parkhauses (Innenstadt Olten, Rötzmatt/Hammer mit Anbindung SBB Hammer und direkt ERO/ PU Olten SüdWest)

II. Weitere Bemerkungen und Anregungen zum Mobilitätsplan Olten

Generell wird festgestellt, dass der vorliegende Mobilitätsplan stark KONTRA MIV geprägt ist. Er beinhaltet in erster Linie Massnahmen zur Eindämmung des MIV. Weiter stehen Massnahmen für Umsteigeeffekte vom MIV zum ÖV im Vordergrund.

Für die Stadt Olten ist dies äusserst gefährlich. Denn für eine regionale Zentrumsstadt können nicht dieselben Instrumente angewandt werden, wie für eine Grossstadt. Aus Sicht des Gewerbe Olten wird dies mit den genannten Massnahmen jedoch versucht.

Der vorliegende Mobilitätsplan beinhaltet keine Massnahmen wie der MIV verbessert oder effizienter gestaltet werden kann. Dies kann wohl kein Zufall sein.

Für Betriebe, die auf vor Ort stationierte Betriebsfahrzeuge angewiesen sind, deren Personal für den Arbeitsweg überwiegend auf private Personenwagen angewiesen sind und die bedeutenden Kundenverkehr mit Motorfahrzeugen haben, wird die Existenz gefährdet oder die Entwicklungsmöglichkeiten eingeschränkt. Das widerspricht dem städtischen Leitbild, wo unter den städtischen Vorteilen «die wirtschaftliche Stärke dank bedeutenden Unternehmen verschiedenster Grösse und Branchen» genannt wird.

III. Fragen zum Parkierungsreglement

a) Generelles

1. *Wie beurteilen Sie die vom Stadtrat empfohlene Variante 2 generell und weshalb?*

Die vom Stadtrat empfohlene Variante findet beim Gewerbe Olten keine Unterstützung. Dies, da die Grundlagenarbeit (Mobilitätsplan abgeleitet aus Leitbild und Ortsplanung) nicht gemacht ist.

Die Variante kann somit die effektiven Bedürfnisse gar nicht wiedergeben.

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

Ja, dies steigert die Effizienz des MIV

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

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.

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

Ja unbedingt. Es ist ein neuer Artikel 8 wie folgt einzufügen:

Art. 8 (neu) Besondere Verhältnisse

¹ Für Betriebe, die aufgrund ihrer Tätigkeit auf Dienstfahrzeuge (Service- oder Betriebsfahrzeuge) angewiesen sind, erhöht sich die Anzahl Parkplätze um die Anzahl der auf den Betrieb eingelösten Dienstfahrzeuge.

² Eine angemessene Erhöhung der maximal zulässigen Parkplatzzahl ist zulässig,

- a. Für Betriebe mit Schichtwechsel ausserhalb der Hauptverkehrszeiten und Betriebe mit Arbeitsbeginn oder -ende ausserhalb der Betriebszeiten der öffentlichen Verkehrsmittel,
- b. Für Betriebserweiterungen und -verlagerungen, die zum Verlust von bestehenden Parkplätzen führen, wenn die zulässige Parkplatzzahl zu einem für den Betrieb unzumutbaren Ergebnis führt,
- c. Bei Nachweis einer wesentlich höheren Arbeitsplatzdichte, als mit dem Normbedarf berechnet.
- d. Bei Neuansiedlung von grösseren Firmen.

b) Zu den einzelnen Artikeln:

1. ***Die neu eingeführte Unterscheidung zwischen 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 Normen abweisen (Art. 6)?***

Ja, denn Olten soll als regionale Zentrumsstadt als Einkaufsstadt attraktiv bleiben. Diese Unterscheidung ist zwingend anzuwenden.

2. ***Würden Sie Bandbreiten beim reduzierten Bedarf begrüßen? Wenn ja, weshalb, in welchem Umfang und mit welchen Anwendungskriterien? Wenn nein, weshalb nicht (Art. 7)?***

Die Bandbreiten beim reduzierten Bedarf dürfen auf keinen Fall restriktiver ausgestaltet werden.

3. ***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? (Art. 7 und Anhang)***

Ja, es ist unbedingt eine weitere Gebietskategorie IV einzuführen. Diese zielt auf Entwicklungsgebiete auf städtischem Gebiet, welche insbesondere Industrie und Gewerbe berücksichtigen (Bsp. Rötzmatt, Nussbaum Areal, Usego/ Stinimann, Industrie Kleinholz, etc.).

Die Gebietstypen sollen wie folgt ergänzt werden:

Art. 7 Reduzierter Bedarf

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

	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 %
Gebietstyp IIII	Keine Reduktion	60 %	80 %	90 %

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

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

Eine Besitzstandsgarantie ist absolut zwingend. Der betreffende Art. 14 muss wie folgt präzisiert werden:

Art. 14 Übergangsregelungen

¹ Beim Inkrafttreten dieses Reglements bestehende Auto-Parkfelder müssen nicht aufgehoben werden.

IV. Weitere Bemerkungen und Anregungen Parkierungsreglement:

1. Im Art. 5 Ersatzabgabe

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

Gebietstyp I:	6000 Franken
Gebietstyp II oder III	3000 Franken
Gebietstyp IV	1500 Franken

2. Im Art. 8 sind explizit auch Nutzungserweiterungen zu erwähnen:

Art. 8 Anzahl Parkfelder

³ Bei Nutzungsänderungen und -erweiterungen gilt für die Festlegung der zu erstellenden Parkfelder die Differenz von bestehender zur neuen Nutzung.

⁴ Bei Nutzungsänderungen und -erweiterungen wird nur der Bereich neu bemessen, der von der Nutzungsänderung und -erweiterung betroffen ist.

3. Für besondere Anlässe sollen Ausnahmegewilligungen erteilt werden können:

Art. 12 Bewirtschaftung

³ (neu) Für besondere Anlässe kann der Stadtrat auf Anfrage Ausnahmegewilligungen zur Aufhebung von Parkgebühren für öffentlich zugängliche Parkieranlagen und Parkfelder erteilen.

Olten, 25. Mai 2018