



Direktion Präsidium  
Stadthaus  
Dornacherstrasse 1  
4603 Olten

25. Mai 2018

### **Vernehmlassungsantwort der Grünen Region Olten zum Mobilitätsplan und Parkierungsreglement**

Sehr geehrte Damen und Herren,

Die Grünen Region Olten beantworten im vorliegenden Dokument die Fragen im Rahmen der Vernehmlassung zum Mobilitätsplan und zum Parkierungsreglement.

Die Antwort erfolgt in Absprache mit den Jungen Grünen Kanton Solothurn (resp. deren Ortsgruppe Olten).

Freundliche Grüsse,

Raphael Schär, Vorstand Grüne Olten



## Fragen zum Mobilitätsplan Olten

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

Wir teilen die Meinung im Mobilitätsplan, dass eine zunehmende Belastung im Strassenverkehr zu beobachten ist. Zudem fehlt es an einem Parkleitsystem, welches unter anderem die vielen freien Parkplätze in der Schützi klar signalisieren würde. Dadurch wäre eine Reduktion des Suchverkehrs möglich. Suchverkehr entsteht vermutlich auch durch widersprüchliche Signalisierungen (z.B. Schützi als Zugang zur Altstadt). Im Allgemeinen sind zu viele öffentliche Plätze durch Parkplätze verschandelt (Klosterplatz, Munzingerplatz etc.), was sich negativ auf das Stadtbild auswirkt. Generell hat es in Olten genug Auto-Parkplätze wie Auswertungen an Samstagen vor Weihnachten ergeben haben. Die autofreie Kirchgasse ist ein Mehrwert für die Stadt – weitere Strassen müssen folgen oder z.B. nur für den Bus befahrbar sein.

Für die Grünen Region Olten ist aber insbesondere die Situation für den Langsamverkehr nicht befriedigend. Es fehlt an Veloverbindungen (z.B. zwischen den Stadtseiten – beim Winkel, beim Bahnhof, etc.), bestehende Verbindungen haben ungünstige Signalisierungen (z.B. Sälikreisel) und aufgrund langer Wartezeiten an Ampeln (z.B. Postplatz) wird der Veloverkehr regelmässig ausgebremst. Jegliche Verbesserungen werden aus falscher Rücksicht auf den MIV verpasst – dabei gilt es die richtige Mischung aus Push- und Pull-Massnahmen zu finden. Die Umfrage von Pro Velo zu den „Velofreundlichsten Städten“ zeigen, dass in Olten noch viel möglich ist. Ein Austausch mit den Verantwortlichen in Burgdorf wäre ein erster Schritt um Verbesserungen einzuleiten.

Der Langsamverkehr muss attraktiver gestaltet werden, damit vermehrt auf das Auto verzichtet wird. Bedenklich ist unter anderem das mangelnde Angebot an Veloabstellplätzen an der Aareseite des Bahnhofs. Weiter besteht dringender Handlungsbedarf bei der Entflechtung des Veloverkehrs von den Hauptachsen des MIV. Per Velo vom Schöngrundquartier an den Bahnhof ohne über die Handelshofkreuzung zu fahren ist aufwändig.

Auch der öffentliche Verkehr soll attraktiver gestaltet werden, damit ein Umsteigen erfolgt. Die Busse sollen Priorität haben. Gewisse Haltestellen sind ungenügend ausgerüstet. Es fehlt z.B. ein Unterstand oder eine genügende Beleuchtung. Die Quartiere sollen an das ÖV-Netz angebunden werden. Im Moment erfolgt eher ein Abbau der Leistungen (u.a. Schöngrund Quartier).

Zur Anbindung des Quartiers OSW braucht es dringend die Stadtteilverbindung Hammer.

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

Die strategischen Ziele nach Seite 9 des Mobilitätsplans unterstützen wir, wenn auch viele dieser Ziele zu allgemein und nicht wirklich messbar sind, da die damit verbundenen Konzepte und Dokumente in Veränderung oder Entwicklung sind. Die Analyse der aktuellen Mobilität aller Mobilitätsteilnehmer\*innen ist insbesondere für den hohen Anspruch der 3V-Strategie zu wenig differenziert. Es genügt nicht, zu wissen, wie viele Verkehrsteilnehmer\*innen zu einer bestimmten Zeit an einem bestimmten Ort unterwegs sind. Wirksame Konzepte für Verkehrsvermeidung können erst dann entwickelt werden, wenn auch bekannt ist, von wo nach wo die Bewegung geht und worin die Begründung für die Bewegung besteht.

Insbesondere ist für die Stadtverträglichkeit ein hoher Anteil Langsamverkehr anzustreben, was ohne Ausnahme für alle Verkehrsteilnehmer\*innen gilt, auch für den wirtschaftlich notwendigen motorisierten Individualverkehr. Eine weitere Kapazitätserhöhung ist aus Gründen der Gesundheit, Stadtentwicklung und mangels Platz nicht mehr möglich. Eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs ist daher unumgänglich.

Dies nur über eine Reduktion der Parkplätze zu erreichen, sehen wir als zu wenig konsequent. Wir sind der Meinung, dass auch Raumwiderstände (z.B. Einbahnspuren) notwendig sind. Dadurch können die Wege für Fahrräder und Fussgänger\*innen ausgebaut werden und die Innenstadt gewinnt weiter an Attraktivität.

Die Verbesserung der Erreichbarkeit zwischen den Stadtteilen begrüßen wir und sehen zwischen dem Quartier Olten Südwest und der Innenstadt sowie zwischen Olten Ost und der Innenstadt eine dringende Notwendigkeit.

Es ist zu hoffen, dass aus den Konzepten auch Realität wird.

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

Es gilt klar die Situation für den Langsamverkehr zu verbessern. Zudem soll der öffentliche Verkehr weiter ausgebaut werden und priorisiert werden.

Gründe dafür sind:

- Effizientere Nutzung der gegebenen Fläche
- Reduktion der Emissionen und dadurch eine verbesserte Luftqualität
- Sicherstellen der Mobilität für alle – attraktiver ÖV für Menschen, die darauf angewiesen sind



In den Stosszeiten steigen sehr viele Pendler\*innen im Bahnhof Olten von der Bahn in die Busse und umgekehrt um. Die damit verbundene Frage ist, ob sich ein Anteil dieser Umstiege vermeiden lassen würde durch eine Verdichtung des SBB-Fahrplans, die Schaffung von neuen Durchmesserlinien oder durch den Bau von zusätzlichen Haltestellen der SBB.

*Welche konkreten Massnahmen haben für Sie Priorität?*

Massnahmen im Bereich Langsamverkehr haben Priorität. Dies sind unter anderem:

- Klare Entflechtung von Velo- und Autospuren.
- Konfliktfreies und gut signalisiertes Velonetz mit Priorisierung an den Ampeln (u.a. auch die bereits erwähnten Stadtteilverbindungen)
- Klar ersichtliche und gut einsehbare Veloparkierungsmöglichkeiten

Im Bereich MIV haben folgende Massnahmen Priorität:

- Ausdehnung der 30er Zone gemäss Seite 59 im MPO. Dadurch wird der Verkehr flüssig gehalten und die Emissionen werden reduziert.
- Erhöhung der Raumwiderstand (z.B. Einbahnstrassen in der Innenstadt)
- Zur Reduktion des Suchverkehrs benötigt es ein Parkleitsystem

**Weitere Bemerkungen und Anregungen zum Mobilitätsplan Olten:**

Wir begrüssen, dass der Mobilitätsplan erarbeitet wurde. Nun gilt es die vielen guten und notwendigen Massnahmen auch umzusetzen. Hier erwarten wir zeitnah Vorlagen von Seiten Stadtrat.



## Fragen zum Parkierungsreglement

### Generelles:

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

### Antwort

Es ist klar, dass eine Reduktion angestrebt werden soll. Es fehlt aber an einer Rechen-Grundlage (im MPO wie aber auch in der Vorlage) wie der reduzierte Bedarf hergeleitet wird. Insofern bevorzugen wir die auf Basis des MPOs hergeleiteten Variante mit Stand Dezember 2017 gegenüber der politisch erzwungenen Variante 2.

Es fehlt an einer Bandbreite ohne sofort ein Mobilitätskonzept einzureichen. Begrüssenswert wären z.B. folgende Ansätze:

- Statt 40 % eine Bandbreite von 30 – 40% (Grundsatz: immer 10% weniger). Dies erlaubt dem Gewerbe – gerade in der Innenstadt – die notwendige Flexibilität und führt dazu, dass nicht zwingend teure Parkplätze gebaut werden müssen.
- Statt einer starren Rundung das Ab- & Aufrunden der Bauherrschaft überlassen – damit wird vermieden, dass die Fläche so angepasst wird, dass mehr oder weniger Parkplätze gebaut werden müssen.

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

### Antwort

Nach der SN 640 291 a ist eine Parkierungsanlage „eine Einrichtung, die dem Parkieren von Fahrzeugen des Individualverkehrs dient – Nebst Parkhäusern und Einzelgaragen auch Parkplätze und Parkfelder entlang von Strassen.“

Da für die MIV-Nutzer\*innen nicht entscheidend ist, welcher Parkplatz verwendet wird, sollen für eine gezielte Lenkung auch die öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen berücksichtigt werden.

Die Bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Parkfelder 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. Es ist zu klären, wie die Bewirtschaftung der blauen Zone im Einklang mit dem MPO gelöst wird.

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

Antwort

Ja, der MPO sagt auf Seite 50 klar, dass ein attraktives Angebot an Veloabstellplätzen wichtig ist. Dies kann aber nur zu einem gewissen Teil auf öffentlichem Grund gebaut werden. Zudem entspricht dies dem Vorgehen in mehreren anderen Städten (u.a. Chur, Pfäffikon ZH, Wohlen, Uster, Zürich und Winterthur). So werden alle Aspekte der Mobilität in einem Reglement kompakt abgehandelt. Ein Reglement ist zudem für die Bauherrschaft bindender als die Empfehlung der Norm. Es scheint zwar, dass die heutige Praxis dank kompetentem Personal in der Verwaltung bei Sonderbauvorschriften funktioniert. Mittels eines Reglements kann aber sichergestellt werden, dass auch für mittelgrosse Mietshäuser dieselben Grundlagen gelten und die Bauherrschaft zu guten und genügend vielen Veloabstellplätzen verpflichtet werden.

Eine mögliche Formulierung leitet sich aus dem Reglement der Gemeinde Wohlen und Stadt Zürich ab:

***Abstellplätze für leichte Zweiräder***

*Für die Berechnung der Anzahl Abstellplätze gilt die jeweils neueste Ausgabe der VSS-Norm 640 065 als Untergrenze. In der Regel sind alle Abstellplätze gedeckt zu erstellen. Von einer Bedeckung kann in der Innenstadt (Altstadt Zone) abgesehen werden.*

*Für spezielle Nutzungen (Spitäler, Alterswohnungen und Altersheime, Schulhäuser, Hotels, Sportanlagen usw.) wird der Bedarf fallweise von der Baubehörde festgelegt. Es ist ein Anteil Abstellplätze für Besucher\*innen/Kundschaft sowie für Mitarbeitende vorzusehen.*

*Die erforderlichen Abstellplätze für leichte Zweiräder sind in der Regel auf dem Grundstück selbst und an zweckmässiger Lage zu erstellen. Es ist auf eine gute Zugänglichkeit, Bedeckung (Witterungsschutz), Übersichtlichkeit, geeignete Parkiersysteme und Benutzerfreundlichkeit zu achten. Abstellplätze für Anhänger, Liegeräder oder Cargovelos sind einzuplanen.*

*Die Abstellplätze für Zweiräder sind kostenlos.*

Als Alternative zur VSS Norm kann auch der Richtwert für Autos mit einem Faktor 2 bis 5 (je nach Zone) multipliziert zur Hand genommen werden.

Wir schlagen vor, dass die Ersatzabgabe für Autoparkplätze nach Art. 5 um maximal 25 % reduziert werden kann, falls mindestens 50 % mehr Abstellplätze für leichte Zweiräder erstellt werden, als die Norm empfiehlt.



Die Untergrenze nach der VSS Norm darf nicht unterschritten werden.

Es soll auf das Astra Handbuch verwiesen werden: [https://www.wohnbaumobilitaet.ch/fileadmin/user\\_upload/Literatur/ASTRA\\_Handbuch\\_Veloparkierung.pdf](https://www.wohnbaumobilitaet.ch/fileadmin/user_upload/Literatur/ASTRA_Handbuch_Veloparkierung.pdf)

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

Antwort

Solche Sonderregelung (Schicht & Dienstfahrzeuge) machen vor allem in der Industrie Sinn – im Siedlungsgebiet ist davon abzusehen. Eine Möglichkeit dies im Parkierungsreglement zu erreichen ist eine spezielle Industriezone, die aber nicht innerhalb einer anderen Zone liegen darf.

Die Schichtwechsel sind jedoch 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. Es findet dann eine Rotation beim Wechsel vom Privatauto auf das Dienstfahrzeug statt. Eine weitere Erhöhung ist widerspricht dem Ziel des Mobilitätsplans.

Zu den einzelnen Artikeln:

*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? (Art. 6)*

Antwort

Die Unterscheidung macht Sinn und soll beibehalten werden. Dass aber mehr Parkplätze bewilligt werden können, sehen wir als nicht zielführend und im Sinne der angestrebten Mobilität in der Stadt Olten. Die Reduktionsfaktoren sind entsprechend anzupassen.

Die Anzahl Parkfelder für die Nutzung „Verkauf“ soll in der Zone 2 und 3 auf 20 Parkfelder begrenzt werden um eine Abwanderung des Detailhandels in die Industrie abzuwenden.

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

Antwort

Bandbreiten sind zu begrüßen. So ist zum Beispiel der Vorgartenschutz bei Aufstockungen von EFHs nicht gefährdet. Der Richtwert soll die Obergrenze definieren. Eine Bandbreite von 10 % wurde bereits in einer vorherigen Antwort vorgeschlagen. Für den Bereich Wohnen kann bei Nutzungen bis 3 Wohnungen auch eine Bandbreite von +/- 1 Parkfeldern vorgesehen werden. Dadurch muss eine Liegenschaft mit einer Wohnung kein Mobilitätskonzept vorweisen um auf den Parkplatz zu verzichten.

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)

Antwort

Wir begrüßen die Einteilung, wären aber einer Einrichtung einer zusätzlichen Zone (Industriezone) nicht abgeneigt um dort z.B. Schichtarbeiten zuzulassen. Die Industriezone darf aber nicht innerhalb anderer Zonen liegen – da sonst punktuell die Ziele des MPOs nicht eingehalten werden.

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

Antwort

Die Besitzstandsgarantie ist im Reglement übererwähnt. Nebst dem Art. 14 wird auch im Art. 8 Abs 4 darauf hingewiesen, dass nur der von einer Änderung betroffene Teil bemessen wird. Eine 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.

Wir regen an, eine Übergangszeit von z.B. 10 Jahren vorzusehen. Da sich die Mobilität sowieso grundlegend verändern wird, ist ein Halten von leeren Parkplätzen nicht zielführend und wirkt sich negativ auf das Stadtbild aus.



### **Weitere Bemerkungen und Anregungen zum Parkierungsreglement:**

Wir beurteilen die Möglichkeit für eine autoreduzierte Nutzung als sehr positiv. Durch den Nachweis sind komplett autofreie Siedlungen möglich – dies entspricht einem Bedürfnis im urbanen Gebiet.

Die Obergrenze der Anzahl Parkplätze ist zu schwammig definiert. Die Löschung des entsprechenden Satzes (Art. 8 Abs 1) von der ersten zur zweiten Version soll rückgängig gemacht werden. Ausnahmen sind nur in gut begründeten Fälle zulässig.

In Art 12 Abs 2 fehlt eine Vorgehensweise für eine Parkierungsdauer von mehr als 24 h. Zudem sollen die Gebühren progressiv zunehmen. Dadurch werden die Parkplätze schneller wieder für die nächsten Kundinnen und Kunden frei. Es verhindert auch, dass die Kundenparkplätze ganztägig durch Arbeitnehmende belegt werden.

Wir erachten den Art 13 Abs 2 als nicht notwendig – er kann gestrichen werden.

Es fehlen Absätze zu:

#### ***Behindertengerechte Abstellplätze***

*Für Menschen mit Behinderungen ist ein angemessener Anteil der nach Art. 6 ermittelten Anzahl Abstellplätze vorzusehen. Anzahl, Lage und Ausgestaltung richten sich nach der einschlägigen Norm für behindertengerechtes Bauen.*

#### ***Abstellplätze für Motorräder***

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