

Stadtverwaltung
Dornacherstrasse 1
Postfach
4601 Olten



Ort/Datum Schönbühl, 23. Mai 2018 / la

Betreff **Olten**

Stellungnahme Vernehmlassung Mobilitätsplan und Parkierungsreglement Olten

Sehr geehrter Herr Stadtpräsident
Sehr geehrte Damen und Herren Stadträtinnen und Stadträte

Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, Ihnen unsere Stellungnahme zur Vernehmlassung des Mobilitätsplans und des Parkierungsreglements Olten zukommen zu lassen.

Die Genossenschaft Migros Aare betreibt in Olten in den Einkaufszentren Hammer und Sälipark zwei Supermärkte, diverse Fachmärkte sowie einen Standort der Migros Klubschule. Von den im Mobilitätsplan und Parkierungsreglement vorgesehenen Änderungen und Einschränkungen wäre die Genossenschaft Migros Aare ebenfalls stark betroffen. Zu den für uns wichtigsten Punkten nehmen wir deshalb wie folgt Stellung:

Art. 7 reduzierter Bedarf für Parkfelder

Die Anzahl maximal erlaubter Parkplätze pro 100m² Verkaufsfläche soll je nach Gebiet um 40-80% reduziert werden.

Die für einen wirtschaftlich nachhaltigen Betrieb unserer Verkaufsstellen erforderliche Anzahl Parkplätze bestimmen wir auf Grund langjähriger Erfahrungswerte. Es werden keine Parkplätze auf Vorrat gebaut, die Parkplatzzahl darf aber aus diversen Gründen auch nicht zu gering berechnet werden. Einerseits trifft diese Massnahme vor allem Kunden, die auf das Auto als Verkehrsmittel zum Warentransport angewiesen sind, andererseits verursachen zu knappe Parkplatzzahlen Such- und Ausweichverkehr und damit kontraproduktive Effekte wie Stau und Mehremissionen. Eine zu geringe Anzahl Parkplätze kann zudem durch Ausweichen der Kundinnen und Kunden auf andere Standorte zu Umsatzverlust und somit einem nicht kostendeckenden Betrieb einer Filiale führen.

Aus diesen Gründen ist für die Genossenschaft Migros Aare insbesondere die in der Variante 1 dargestellte Parkplatzreduktion nicht vertretbar.

Art. 10 Mobilitätskonzept

Im neuen Parkierungsreglement wird unter Art. 10 für Parkierungsanlagen mit mehr als 50 Parkfeldern die Pflicht eines Mobilitätskonzepts eingeführt. Diese Massnahme betrifft vor allem den Detailhandel. Mobilitätskonzepte bei privaten Unternehmen können unter bestimmten Voraussetzungen ein durchaus probates Mittel sein, um Einfluss auf den Verkehr zu nehmen. Dann nämlich, wenn sie aus Eigeninitiative ergriffen werden und die darin vorgesehenen Massnahmen nachweislich wirkungseffizient sind und nicht die Prosperität oder gar die Existenz des betroffenen Unternehmens gefährden.

Die Erreichung von behördlich festgelegten Zielen (Entlastung des Strassennetzes von MIV, Benützung des ÖV und LV) liegt klar ausserhalb des Einflusses der Detailhändler. Die eigentlichen Akteure sind immer die Verkehrsteilnehmer. Wie aktuelle verhaltensökonomische Studien zeigen, führen die herkömmlichen Parkplatzrestriktionsmassnahmen beim Einkaufsverkehr nicht zum Umsteigen vom Auto auf den ÖV oder LV. Vielmehr ist von kontraproduktiven Effekten auszugehen wie Suchverkehr und Ausweichfahrten und dadurch provozierten Mehremissionen und Verlagerungen von Verkehrsproblemen.

Art. 12 Bewirtschaftung

Gemäss Art. 12 des Parkierungsreglements muss für Parkierungsanlagen mit mehr als 50 öffentlich zugänglichen Parkfeldern ab der ersten Minute eine Gebühr erhoben werden.

Wir sind grundsätzlich nicht der Ansicht, dass eine monetäre Bewirtschaftung der Parkfelder für Kundinnen und Kunden von Einkaufszentren und Freizeitanlagen sinnvoll ist.

Es gibt nach wie vor keinerlei wissenschaftlich belegte Nachweise, dass Parkgebühren beim Einkaufsverkehr das von Behörden und Verkehrsplanern vermutete Umsteigen vom Auto auf den ÖV bewirken. Vielmehr ist von kontraproduktiven Effekten auszugehen, wie etwa Suchverkehr und Ausweichfahrten und dadurch provozierten, umweltschädlichen Mehremissionen. Verkehrsprobleme werden durch Parkgebührenzwang auf Kundenparkplätzen nicht gelöst, sondern infolge der Such- und Ausweichfahrten lediglich verlagert.

Zu dem befindet sich der stationäre Schweizer Detailhandel in einer äusserst schwierigen, so noch nie dagewesenen Lage. Nebst dem massiven Umsatzverlust von jährlich rund 10 Mrd. CHF durch den Einkaufstourismus wachsen die Umsatzverluste durch den internationalen Online-Handel sogar beschleunigt. Vor diesem Hintergrund ist es äusserst bedenklich, wenn den stationären Geschäften, welche die Versorgung der umliegenden Bevölkerung sicherstellen und gleichzeitig zahlreiche Arbeitsplätze schaffen, durch Parkplatzrestriktionsmassnahmen und einer Gebührenpflicht, die sogar kontraproduktive Effekte auslösen, zusätzliche Steine in den Weg gelegt werden.

Von einer gesetzlich verfügbaren monetären Bewirtschaftung Parkplätzen in privatem Eigentum ist aus o.g. Gründen abzusehen. Das Erheben von Parkgebühren soll den Besitzern von privaten Parkierungs-

Genossenschaft Migros Aare

anlagen freigestellt sein, zum Beispiel zum Vermeiden von missbräuchlichem Dauer- oder Langzeitparkieren.

Wir bitten Sie, im Mobilitätsplan die Bedürfnisse des Detailhandels und seiner Kundinnen und Kunden zu berücksichtigen. Restriktionsmassnahmen wie Parkgebührenpflicht und Parkplatzbeschränkungen sind grundsätzlich zu vermeiden, da sonst die Kundinnen und Kunden auf andere Standorte ausserhalb Oltens ausweichen werden, was zu Ausweichverkehr und damit Mehrverkehr und Mehremissionen führen wird.

Für die Kenntnisnahme unserer Anliegen danken wir Ihnen. Für zusätzliche Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
Genossenschaft Migros Aare



Heinz Rüedi
Leiter Direktion
Entwicklung, Bau & Betrieb



Livia Aebi
Fachspezialistin Projekte