Trafiko AG
Kastanienbaumstr. 301
6047 Kastanienbaum
+41 41 252 07 07
willkommen@trafiko.ch
trafiko.ch



Gestaltungsplan Dornacher-/Ringstrasse Olten

Mobilitätskonzept

17. August 2026

TRAFIKO

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung 3

1 Ausgangslage 4

1.1 Auftrag 4

1.2 Projekt 4

1.3 Massgebende Grundlagen Mobilität 5

2 Analyse 7

2.1 Erschliessung 8

2.2 Synthese 11

3 Strategie 13

4 Massnahmen 15

4.1 Passendes Angebot für motorisierten Individualverkehr bereitstellen 16

4.2 Veloverkehr mit optimaler Infrastruktur stärken. 17

4.3 Sharing als ergänzendes Verkehrsmittel aktiv fördern 17

4.4 Möglichkeiten für E-Mobilität bieten. 18

4.5 Sensibilisierung und betriebliches Mobilitätsmanagement fördern. 19

5 Nachweis Abstellplätze und Fahrten 20

5.1 Parkplätze Auto 20

5.2 Abstellplätze Motorräder 20

5.3 Abstellplätze Velo 21

5.4 Verortung Abstellplätze 22

5.5 Fahrtenmodell 24

6 Monitoring und Controlling 24

7 Ersatzabgabe 25

7.1 Grundsatz Ersatzabgabe 25

7.2 Erlass der Ersatzabgabe 25

Zusammenfassung

Auftrag: An der Dornacher-/Ringstrasse in Olten wird ein Umnutzungs- und Erweiterungsbauprojekt realisiert. Das Areal liegt zentral in der Stadt und an der Hauptachse, welche durch Olten führt. Der Bahnhof Olten ist in Gehdistanz erreichbar, zudem liegt die Bushaltestelle Baslerstrasse sehr nahe. Es handelt sich um einen Wohn- und Gewerbebau mit einer 2-geschossigen Tiefgarage (heute 77 Parkplätze), die teilweise als öffentliches Parkhaus genutzt wird. Das Mobilitätskonzept zeigt auf, wie die Mobilität ausgestaltet werden soll.

Nutzung: Der Anteil an Wohnungen wird auf dem Areal von 10 auf 33 Einheiten erhöht. Im Gegenzug werden die Gewerbeflächen reduziert (-32%). Aktuell besetzen eine Bankfiliale, eine Sprachschule und Büroräumlichkeiten die Gewerbeflächen.

Zielbild: Das Areal liegt zentral und nahe der Altstadt. Die Mietenden, Arbeitnehmenden, Besuchenden und Kund:innen profitieren von einem vielseitigen Mobilitätsangebot. Dank optimalen Alternativen zum Auto mit öV, Sharing, Fuss- und Veloverkehr ist eine reduzierte Anzahl Parkplätze möglich.

Massnahmen: Neben einem Parkplatzangebot von 71 Parkfeldern (davon 27 Bewohnende, 19 Beschäftigte, 5 Besuchende, 9 Kund:innen, 10 öffentliche und 1 E-Carsharing) stehen arealeigene Sharing-Angebote zur Verfügung. Mit 27 Auto-PP für 33 Wohnungen ergibt sich die Kennzahl von 0.8 PP/Wohnung. Das Angebot an Veloabstellplätzen ist gut ausgebaut (178 Velo-Parkplätze). Neu sind ebenfalls ausreichend Abstellplätze für Motorräder (9 Abstellplätze) und Spezialvelos (3 private Abstellplätze, 1 E-Cargobikesharing-Abstellplatz) vorhanden. Das Gewerbe wird unterstützt bei der Einführung eines Mobilitätsmanagements für Mitarbeitende und Besuchende. Weiter fördern Lademöglichkeiten die E-Mobilität für verschiedene Verkehrsträger (E-Bike, E-Roller und E-Auto).

Auftraggeberin
UBS Fund Management AG
Asset Management
Aeschenvorstadt 1
4002 Basel

Verfasserin
Trafiko AG
Kastanienbaumstrasse 301
6047 Kastanienbaum
www.trafiko.ch

1 Ausgangslage

Das nachfolgende Kapitel beschreibt die Aufgabenstellung und das Projekt Dornacher-/Ringstrasse in Olten. Zudem werden wichtige Grundlagen benannt.

1.1 Auftrag

Die Liegenschaft Dornacher-/Ringstrasse liegt im Stadtkern von Olten, unweit der Aare sowie an der Hauptstrasse. Das bestehende Gebäude wird saniert und leicht erweitert. Aktuell befindet sich das Projekt in der Phase des Gestaltungsplans. Begleitend wurde eine Strategie Mobilität erstellt, welche die zentralen Fragestellungen in Bezug auf die Mobilität beantwortet. Im vorliegenden Konzept werden diese Überlegungen in Konzeptform im Sinn eines Mobilitätskonzepts festgehalten. Zusammen mit der Gestaltungsplan-Eingabe wird das Mobilitätskonzept der Stadt Olten vorgelegt.

Projektziele

Das Areal ist verkehrstechnisch gut erschlossen, zudem ist Vieles in der Stadt Olten in Gehdistanz erreichbar. Dies ermöglicht eine autoreduzierte Nutzung, die durch attraktive Alternativen ergänzt wird und somit eine vielseitige, flexible und individuelle Mobilität ermöglicht. Ziel ist es, den Parkraum bedarfsgerecht den Nutzungen Wohnen, Gewerbe und Öffentlichkeit zuzuscheiden sowie genügend Flächen für Alternativen (Sharing, Velo, etc.) zur Verfügung zu stellen.

Projektorganisation

Das Areal wird von rba Architekten entwickelt, welche die Prozessführung bei der Arealentwicklung und Ansprechpartner beim Thema Mobilität ist. Das Gebäude ist im Besitz der Pensionskasse UBS.

1.2 Projekt

Bei der Liegenschaft handelt es sich um einen Bestandsbau, welcher um- und ausgebaut wird. Das Richtprojekt von rba Architekten (Stand 10.06.2024) dient als Grundlage für vorliegendes Mobilitätskonzept. Grundsätzlich bleibt das bestehende Gebäude in seiner Form erhalten, zusätzlich wird eine Laubenschicht angebaut, sowie ein Anbau im Innenhof erstellt. Bisher war die Nutzung gemischt und wies hauptsächlich

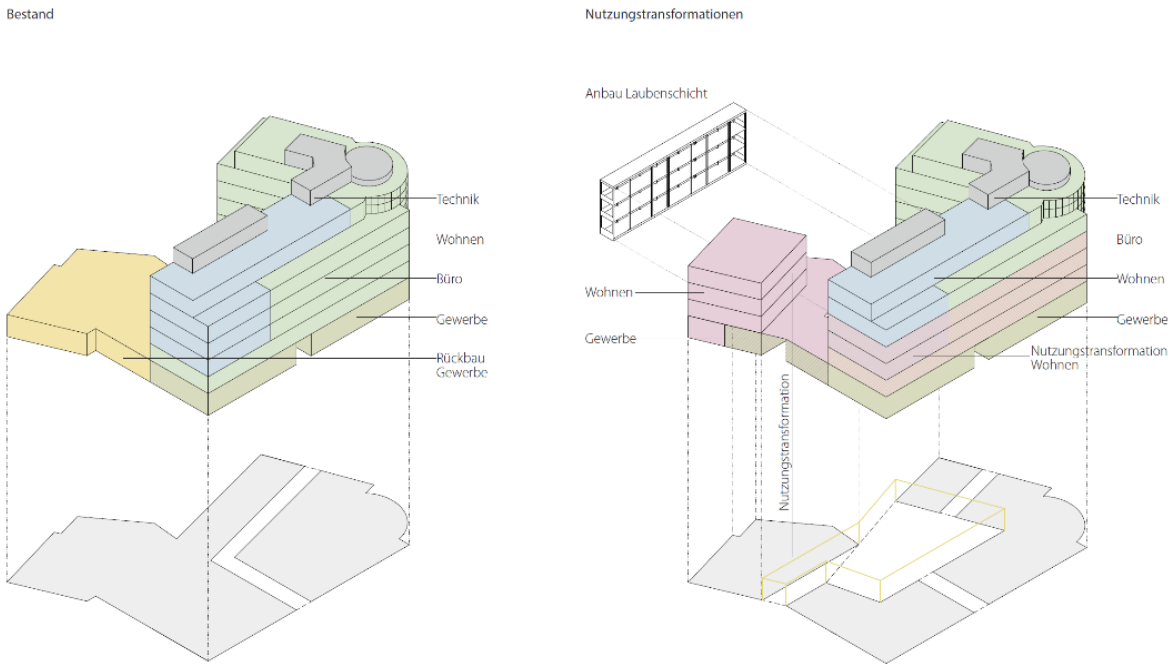


Abbildung 1: Transformationskonzept rba architekten gmbh eth sia (Gestaltungsplan)

Gewerbeflächen auf, die durch 10 Wohnungen ergänzt wurden. Dies ist in der Abbildung links dargestellt (Bestand). Neu erhält die Wohnnutzung mehr Gewicht. Insgesamt entstehen 23 zusätzliche Wohnungen, womit total 33 Wohnungen bestehen. Die neuen Wohnungen entstehen auf Kosten bestehender Gewerbeflächen sowie durch einen Anbau (Gewerbefläche heute: 4643 m^2, neu 3179 m^2, Reduktion um 32%). Im Untergeschoss befindet sich eine bestehende zweigeschossige Tiefgarage, die auch künftig genügen soll.

Nutzungen und Zielgruppen

Das Gewerbe im Erdgeschoss war bisher von Laufkundschaft geprägt. Am präsentesten dabei war die Bankfiliale an der runden Ecke des Gebäudes. Weiter sind in den Obergeschossen eine Sprachschule sowie diverse Büroräumlichkeiten vorhanden. An dieser Gewerbemischung wird grundsätzlich festgehalten. Bei den Wohnungen entstehen 2.5- bis 4.5-Zimmer-Wohnungen, wobei die Wohnungen gleichmässig auf die drei Grössen verteilt sind.

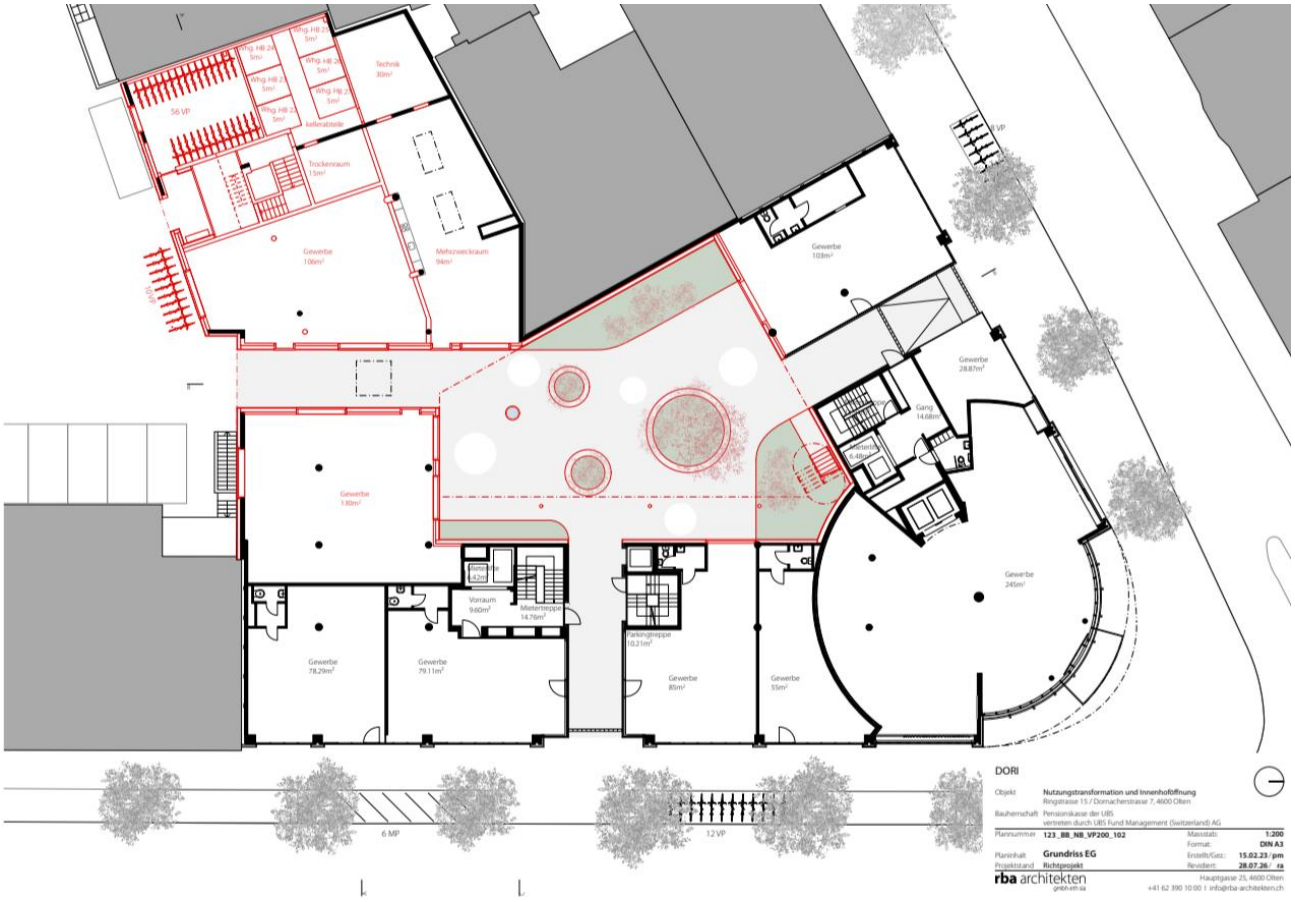


Abbildung 2: Grundriss EG

Lage

Sowohl die die Bushaltestelle Baslerstrasse als auch der Bahnhof Olten befinden sich in Gehdistanz. Olten ist sowohl auf Strasse wie auch auf Schiene überregional zentral angebunden. Die Erschliessung mit dem Velo ist nicht spezifisch geregelt und erfolgt analog zum MIV über die Haupt- und Nebenstrassen. Das Quartier ist geprägt von Wohnnutzung sowie Gewerbenutzungen, besonders im Erdgeschoss.

1.3 Massgebende Grundlagen Mobilität

Das vorliegende Mobilitätskonzept baut unter anderem auf Push- und Pull-Massnahmen auf. Dabei wird einerseits mit Anreizen (Pull), aber andererseits auch mit Einschränkungen beziehungsweise Druck (Push) gearbeitet. Dieses Zusammenspiel erhöht die Wirksamkeit des Mobilitätskonzepts.

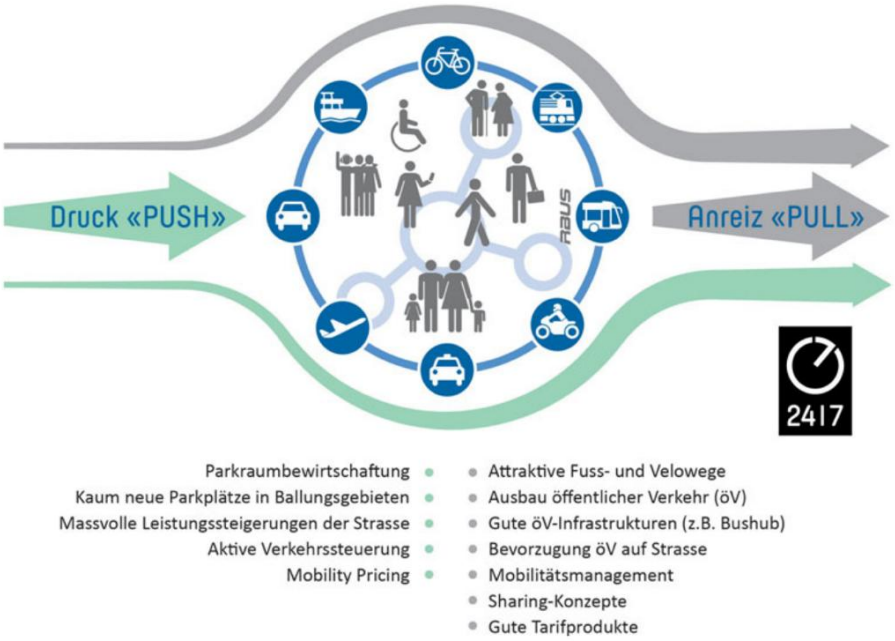


Abbildung 3: Push-and-Pull-Ansatz (Verkehrsverbund Luzern, 2021)

Die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Grundlagen werden für die Ausgestaltung des Mobilitätskonzepts beigezogen.

Name	Ersteller	Jahr	Relevante Inhalte
Baureglement Einwohnergemeinde Olten	Einwohnergemeinde Olten	1999	– Bauvorschriften – Vorgaben zu erstellenden Abstellplätzen bei verschiedenen Nutzungszwecken
Reglement über die Erstellung von Parkfeldern in der Einwohnergemeinde Olten	Einwohnergemeinde Olten	In Erarbeitung (Entwurf 2018)	– Bedarf an Abstellplätzen für Autos – Reduktionsfaktoren – Ersatzabgaben für nicht erstellte Abstellplätze – Umgang mit autoreduzierten Nutzungen – Verortung von Mobilitätskonzepten
Wegleitung zur Erstellung eines Mobilitätskonzepts	Einwohnergemeinde Olten	In Erarbeitung (Entwurf 2017)	– Inhalte des Mobilitätskonzepts – Berechnungsgrundlage für Fahrtenberechnung MIV
Räumlichen Leitbild 2022 der Stadt Olten	Einwohnergemeinde Olten	14. März 2022	– Horizont 2045 – Grundlage für Nutzungsplanung
Parkraumkonzept Olten, Schlussbericht	Einwohnergemeinde Olten		– Beschluss Stadtrat am 30.6.25
Kantonaler Richtplan	Kanton Solothurn	2023	– Generelle Planungsgrundsätze zu Strassenverkehr, öV, Parkierung und Fuss-/ Veloverkehr
VSS 40 281	VSS	2019	– Norm für Angebot an Parkplätzen für Personenwagen
VSS 40 065	VSS	2019	– Norm für Angebot an Parkplätzen für Velos
Strategie Mobilität UBS PK	UBS Pensionskasse	2021	– Interne Vorgaben für Belage der Mobilität
Gestaltungsplan Dornacher-/Ringstrasse	rba Architekten, Planar	2024	– Gestaltungsplan: › Grundrisspläne › Wohnungsspiegel › Vorgesehene Parkierung und mobilitätsrelevante Angebote

Tabelle 1: Massgebende Grundlagen Mobilität

- 30.6.2025 durch den Stadtrat beschlossen, jedoch noch nicht in Parkreglement überführt
- Gemäss Kapitel 4.1.3 „Reduktionsfaktoren“ sind im Gebietstyp I, in welchem der Gestaltungsplanperimeter liegt, nur noch mind. 30% des Normbedarfs für Bewohnende und Besuchende sowie der Kundschaft nachzuweisen, für Personal sogar nur noch mind. 20%.
- Zudem ist gemäss Kapitel 4.1.6 „Autoreduzierte Nutzungen und Mobilitätskonzept“ explizit vorgesehen, dass das erforderliche Minimalangebot von Parkfeldern für Bauvorhaben mit der ausdrücklichen Zielsetzung autoreduzierter oder -freie Nutzung bis zum vollständigen Verzicht reduziert werden kann.
- Die Parkgebühren für öffentliche Parkplätze sollen statt wie bisher CHF 1 pro Std. auf neu 2 CHF pro Std. angehoben werden.

2 Analyse

Für die Aufarbeitung der aktuellen Situation wird die heutige Infrastruktur und die aktuellen Mobilitätsangebote für den Standort Dornacher-/Ringstrasse dargestellt. Als Abschluss fasst die Synthese die Ergebnisse zusammen.

Ortsanalyse

Das Areal liegt leicht zurückversetzt an der Ziegelfeldstrasse, welche als Hauptachse den Strassenverkehr durch Olten führt. Folgt man dieser Achse über die Aare, befindet man sich am Bahnhof Olten. Auch die Altstadt ist in Gehdistanz erreichbar. Naherholungsgebiete befinden sich etwas weiter entfernt im Hardwald oder Bannwald (siehe Karte). Im Umfeld befinden sich zahlreiche Arbeitsplätze sowie Einkaufs- und Verpflegungsmöglichkeiten.

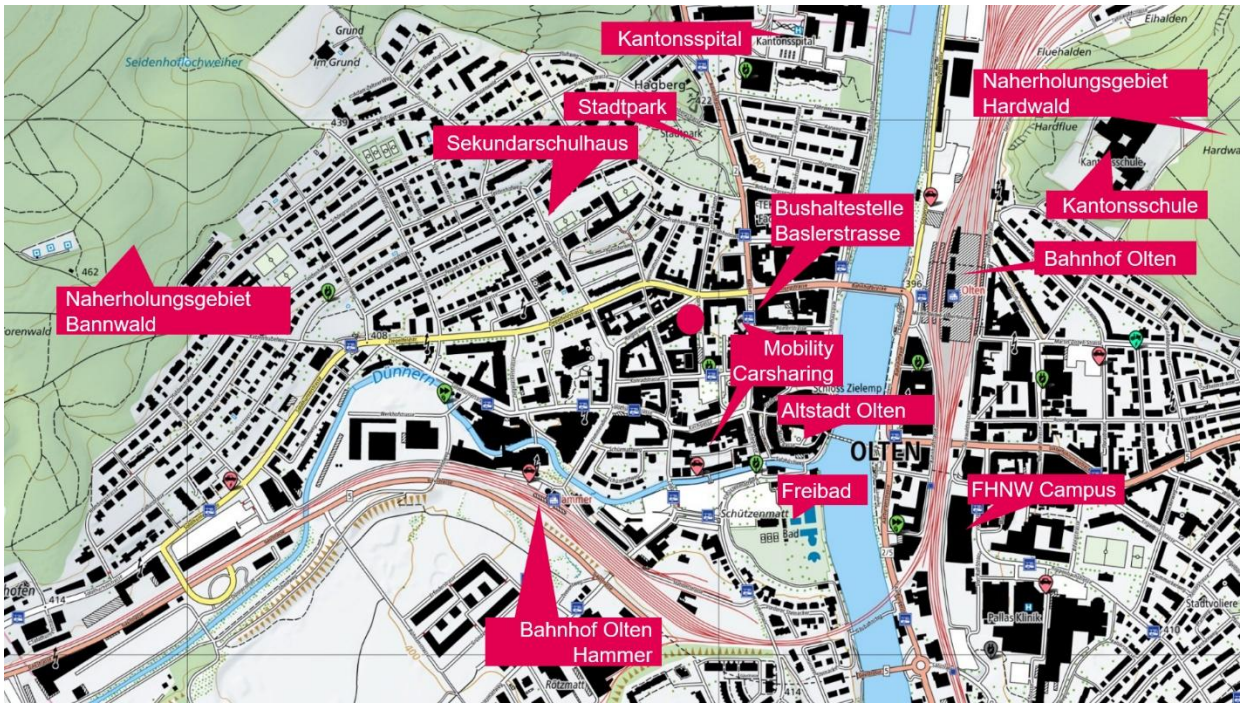


Abbildung 4: Lage Projekt im Überblick (swisstopo, 2024)

2.1 Erschliessung

Die heutige Erschliessung des zentralen Standorts ist bereits gut. Alle Verkehrsmittel erreichen das Areal auf direkten Wegen.

Fussverkehr

Die Dornacher-/Ringstrasse ist zu Fuss leicht erreichbar. Nebst dem direktesten Zugang über die Bahnhofbrücke vom Bahnhof her kommend bietet die alte Brücke für Fussgäner:innen eine attraktive Alternative. Auf der Karte wird das modellierte Fussverkehrsaufkommen dargestellt. Es zeigt, dass an der Ringstrasse mehr Fussverkehr als an der Dornacherstrasse entlang geht. Dies basiert auf Berechnungen unter Berücksichtigung der relevanten Wegbeziehungen und Zielorten in Olten. Der zentrale Standort ermöglicht fussläufige Einkaufsmöglichkeiten und öV-Haltestellen innerhalb von wenigen Minuten.

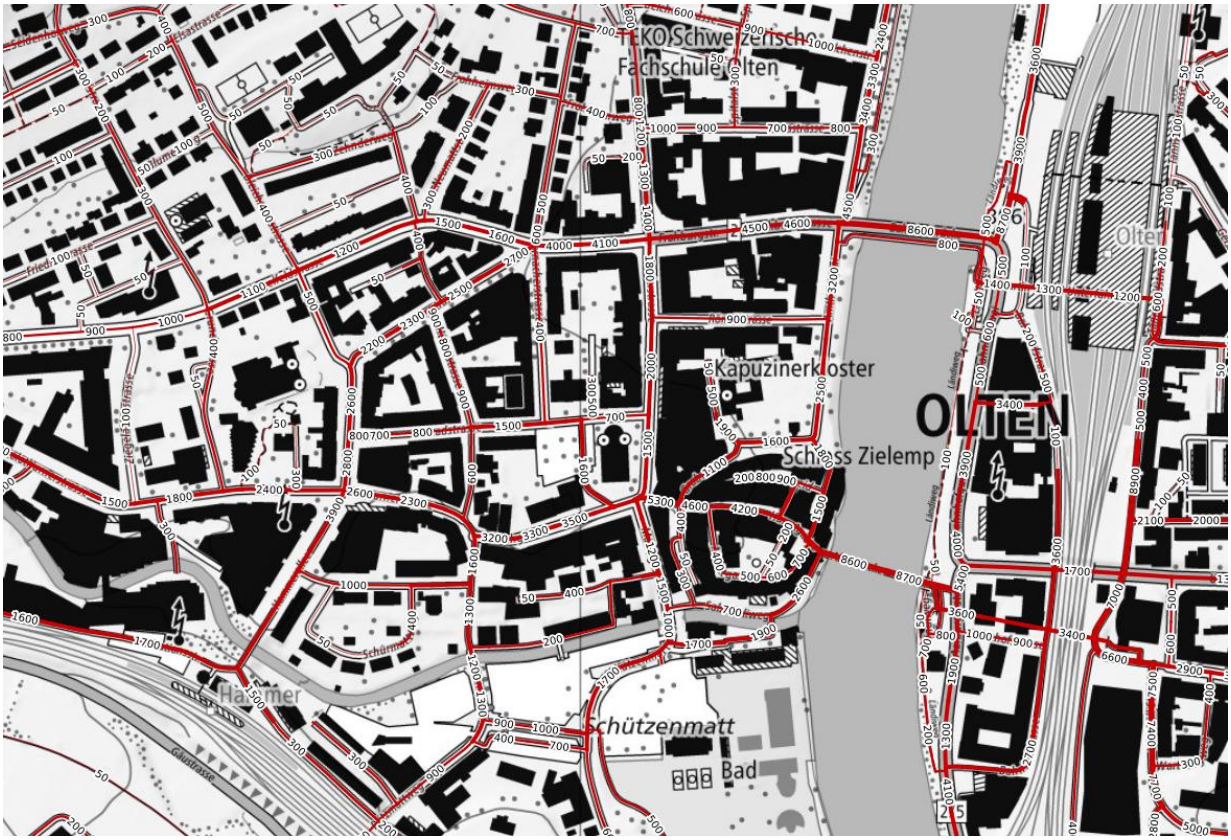


Abbildung 5: Modelliertes Fussverkehrsaufkommen in Olten (Metron, 2023)

Veloverkehr

Das Objekt liegt zentral und ist für Velos gut erreichbar. An den Kreuzungen in der Umgebung sind die Abbiegemöglichkeiten für Velos gut gekennzeichnet mit Bodenmarkierungen und teils separaten

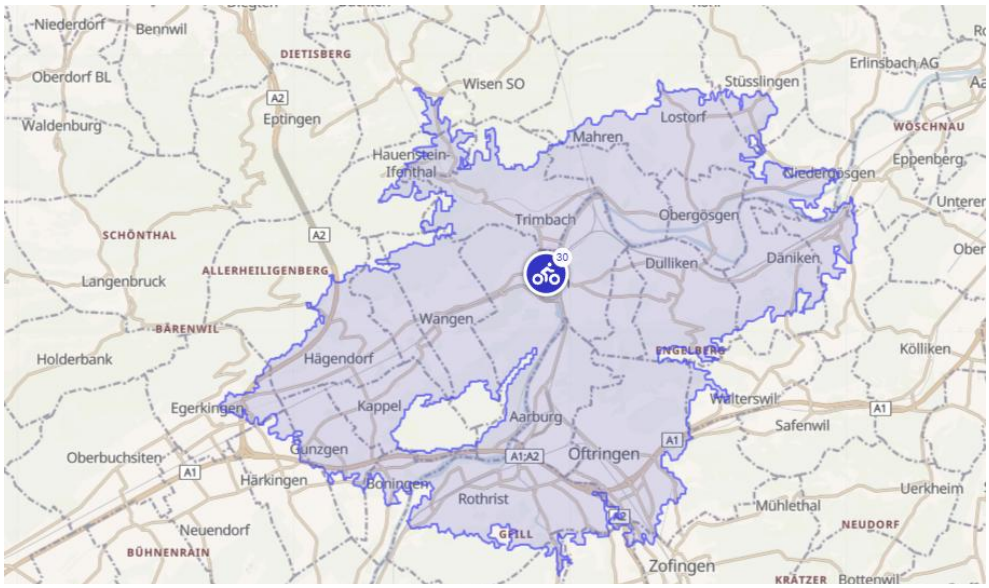


Abbildung 6: Erreichbarkeit Velo 30' ab Ringstrasse Olten (ti&m, 2024)

Lichtsignalanlagen. Jedoch sind die Velostreifen nicht auf allen Hauptachsen durchgehend markiert oder fallen zu Gunsten von Abbiegespuren weg. Die Grafik zeigt die Erreichbarkeit mit dem Velo innerhalb von 30 Minuten.

Öffentlicher Verkehr (öV)

Der Bahnhof Olten ist bekannt ein Dreh- und Angelpunkt im Schweizer Bahnverkehr. Die Tabelle zeigt die Verbindungen in die unterschiedlichsten Richtungen auf, die von der S-Bahn bis zum Intercity-Zug angefahren werden. Die nächste Bushaltestelle ist „Olten, Baselstrasse“, die durch 5 Buslinien bedient wird. Das Areal befindet sich auf der Grenze der öV-Güteklasse A und B und ist somit klassifiziert mit einer (sehr) guten öV-Erschliessung.

Haltestelle	Linien-Nr.	Linie	Takt Hauptverkehrszeit
Olten Bahnhof	EC	Basel SBB–Como S. Giovanni / Milano Centrale	unregelmässig
	ICE	Interlaken Ost / Brig–Hamburg Hbf / Berlin Südkreuz	unregelmässig
	IC 5	Lausanne-Rorschach	60-Min-Takt
	IC 6	Basel-Brig	120-Min-Takt
	IC 21	Basel-Lugano	120-Min-Takt
	IC 61	Basel-Interlaken Ost	60-Min-Takt
	IR 16	Zürich HB-Bern	60-Min-Takt
	IR 17	Olten-Bern	60-Min-Takt
	IR 26	Basel-Locarno	120-Min-Takt
	IR 35	Chur-Bern	60-Min-Takt
	IR 27	Olten-Luzern	60-Min-Takt
	IR 55	Zürich HB–Biel/Bienne	60-Min-Takt
	RE 6	Olten-Arth Goldau	60-Min-Takt
	RE 12	Olten-Wettingen	60-Min-Takt
	RE 24	Olten-Luzern	60-Min-Takt
	S3	Olten–Basel–Laufen	30-Min-Takt
	S9	Olten-Sissach	60-Min-Takt
	S20	Olten–Solothurn–Biel	30-Min-Takt
	S23	Baden–Olten–Langenthal	30-Min-Takt
	S26	Olten-Rotkreuz	60-Min-Takt
	S29	Turgi–Aarau–Olten–Sursee	30-Min-Takt
Olten Baslerstrasse	127	Olten Bhf–Oensingen Bhf	30-Min-Takt
	501	Egerkingen Gäu Park-Schönenwerd Bhf	30-Min-Takt
	503	Olten Meierhof-Olten Bornfeld	30-Min-Takt
	505	Oensingen Bhf Süd–Olten Haslistr	30-Min-Takt
	507	Egerkingen Bhf–Lostorf Dorfplatz	30-Min-Takt
	509	Olten Bornfeld–Dulliken Zentrum	30-Min-Takt

Tabelle 2: öV-Verbindungen ab Olten Bahnhof und Olten Baselstrasse (öV-info.ch, 2024)

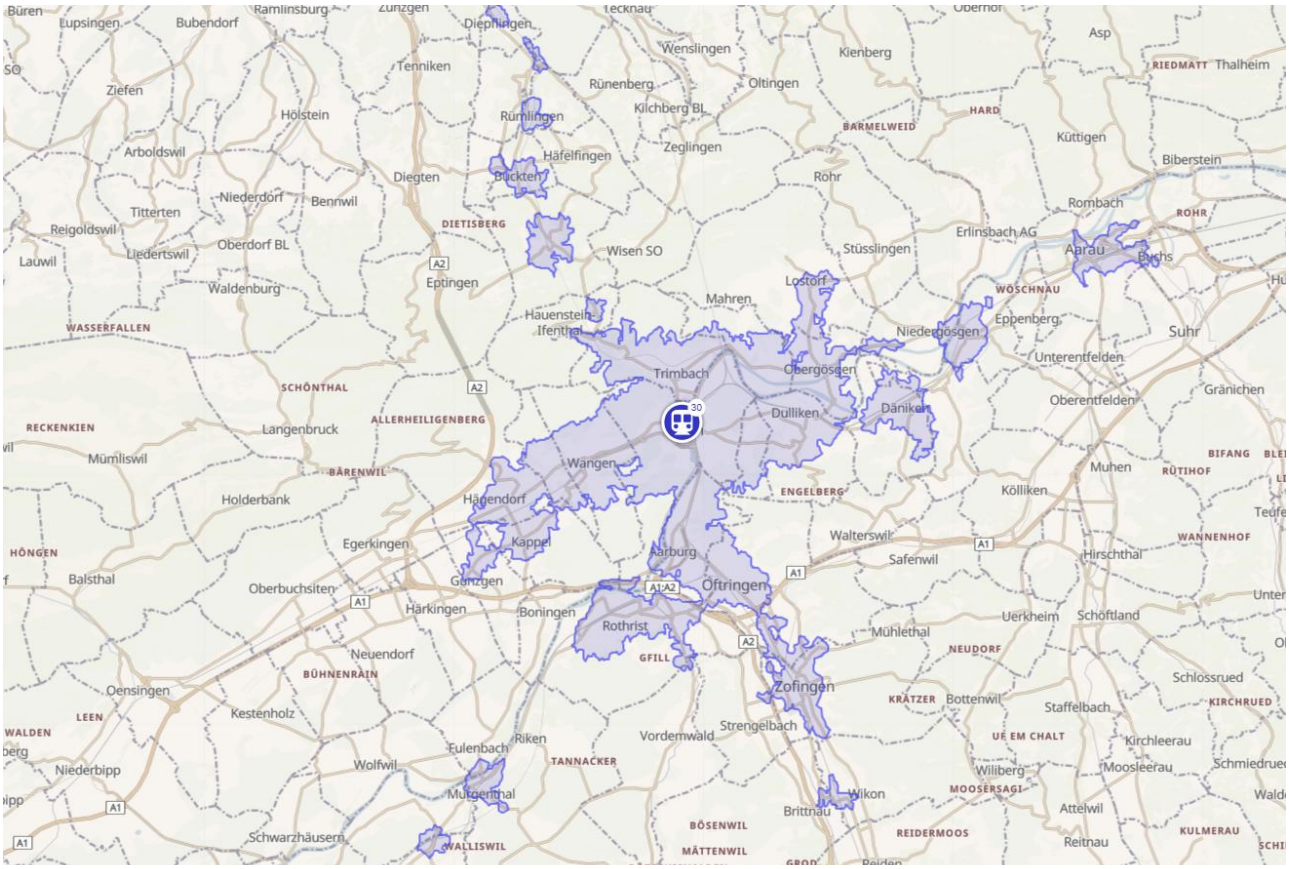


Abbildung 7: Erreichbarkeit mit dem öV innerhalb 30 Minuten ab Olten Ringstrasse (ti&m, 2024)



Abbildung 8: Quelle: Geo Admin (ARE) (swisstopo, 2024)

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Dank der Lage an der Hauptachse ist das Areal auch für den MIV sehr gut erreichbar. Der Verkehr aus verschiedenen Richtungen führt über die Ziegelfeldstrasse vorbei resp. über die Ring- und Dornacherstrasse direkt zum Areal. Zur Hauptverkehrszeit führt das hohe Verkehrsaufkommen oftmals zu Stausituationen, was in der Karte ersichtlich ist.

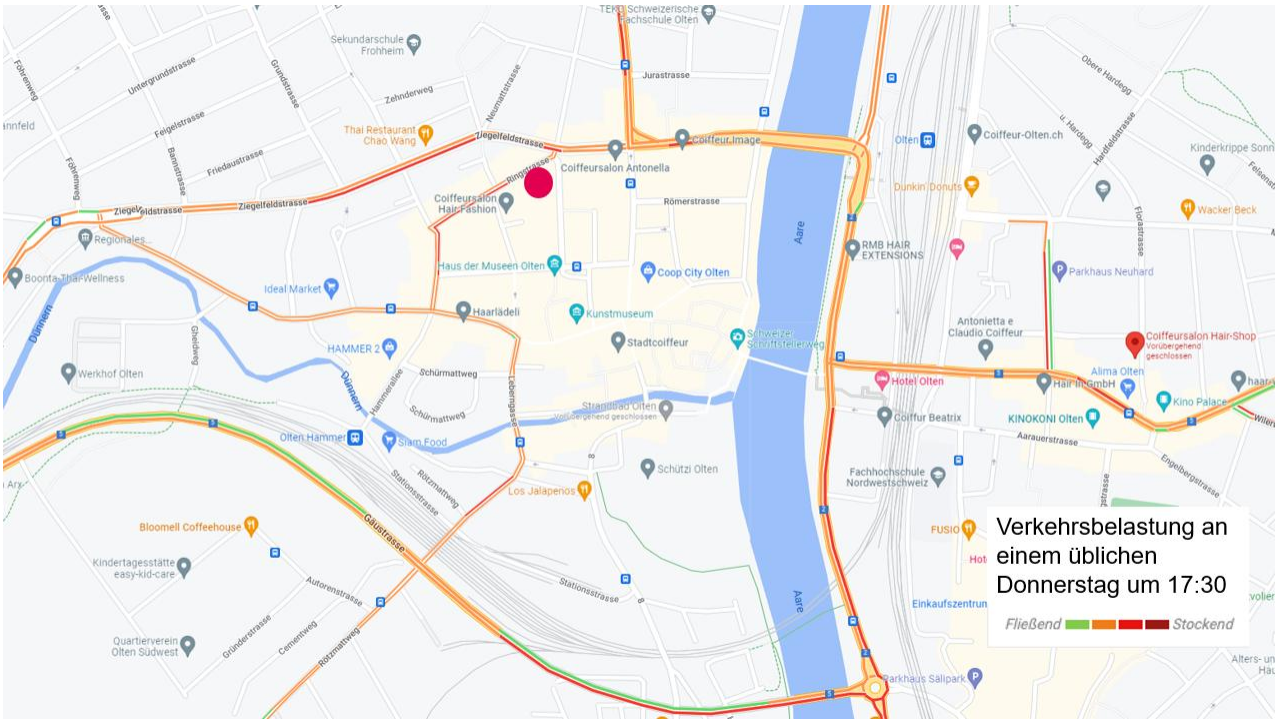


Abbildung 9: Normale Verkehrslage an einem Donnerstag um 17:30 Uhr (Google Maps, 2024)

Sharing

Derzeit ist ein eher bescheidenes Sharing-Angebot in Olten vorhanden. In der nahen Umgebung sind zwei Carsharing-Standorte mit mehreren Mobility-Fahrzeugen vorhanden. Zusätzlich gibt es ein E-Cargobike zur Ausleihe, welches aber rund 13 Minuten Gehdistanz entfernt liegt. Bikesharing ist in der Stadt Olten keines vorhanden.

2.2 Synthese

Gestützt auf der beschriebenen Ausgangslage und der Analyse ergeben sich für das Areal Dornacher-/ Ringstrasse im Rahmen der Synthese folgende Hauptthemen:

Passendes Angebot für motorisierten Individualverkehr bereitstellen.

Die optimale Erschliessung mit öV, Velo und zu Fuss ermöglicht eine weitgehend flexible Mobilität ohne Auto, insbesondere für Wege innerhalb von Olten. Es besteht ein grosszügiges Angebot an Parkplätzen in der Tiefgarage. Der Bedarf der Arealnutzenden dafür gilt es zu prüfen und mögliche Umnutzungen zu prüfen.

Empfehlung: Es wird ein bedarfsgerechtes Parkplatzangebot bereitgestellt. Bestehende Parkplätze werden neu im notwendigen Umfang umgenutzt für Sharing und Abstellplätze von Velos, Cargobikes und Motorräder.

Veloverkehr mit optimaler Infrastruktur stärken.

Das Velo ist ein geeignetes Fortbewegungsmittel in der Stadt und näheren Umgebung. Die Topografie ist dafür passend. Zur Förderung des Velos ist die passende Infrastruktur auf dem Areal bereitzustellen.

Empfehlung: Ausreichend Abstellplätze im Innen- und Aussenraum für kurz- und langzeitiges Abstellen.

Sharing als ergänzendes Verkehrsmittel aktiv fördern

Aktuell ist beim Sharing-Angebot noch Aufholbedarf vorhanden. Als ergänzendes Mobilitätsangebot sind Sharing-Fahrzeuge auf dem eigenen Areal anzubieten, da öffentliche Angebote weitgehende fehlen.

Empfehlung: Eigenes E-Carsharing und Cargobikesharing in der Tiefgarage stationieren. Bei stadtweiter Einführung von Bikesharing Platz für eigenen Bikesharing-Standort auf dem Areal bieten.

Möglichkeiten für E-Mobilität bieten

Jedes Jahr fahren mehr Fahrzeuge mit elektrischen Antrieb. Diesem Trend sollte durch die passende Ladeinfrastruktur am Wohn- und Arbeitsort Rechnung getragen werden. Diese ergänzen die öffentlichen Ladestationen in der Umgebung. Auch muss an das Laden von privaten E-Bikes oder E-Roller gedacht werden.

Empfehlung: Basierend auf dem SIA-Merkblatt 2060 soll eine Ladeinfrastruktur für verschiedene Verkehrsmittel zur Verfügung gestellt werden, um der steigenden Nachfrage nach E-Mobilität gerecht zu werden.

Sensibilisierung und betriebliches Mobilitätsmanagement fördern.

Die gute Ausgangslage für Alternativen zum MIV muss den Nutzenden des Areals aktiv kommuniziert werden. Mittels Information und Anreizen kann das Verkehrsverhalten beeinflusst werden.

Empfehlung: Gewerbemietende werden dazu angehalten, betriebliches Mobilitätsmanagement einzuführen. Zudem werden Mobilitätsmerkblätter für die Arealnutzenden erstellt und bei Einzug abgegeben.

3 Strategie

Den Mietenden und Nutzenden des Areals ist es möglich, mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln mobil zu sein. Erschliessung, Abstell- und Ausleihmöglichkeiten von Auto, Motorrad, Velo, Fussverkehr, öV und Sharing sind vorhanden und ermöglichen eine vielseitige Mobilität. Insbesondere öV, Fuss- und Veloverkehr verhindern eine zusätzliche Verkehrsbelastung in der Innenstadt von Olten.

Erläuterungen zur Strategie



Abbildung 10: Strategie Mobilität Dornacher-/Ringstr. Olten

- Zielbild: Zeigt, welche Art von Mobilität angestrebt wird. Sämtliche Aktivitäten im Bereich Mobilität sind auf dieses Zielbild ausgerichtet. Es wird mit der Inbetriebnahme angestrebt.
- Strategische Stossrichtungen: Diese zeigen Grundsätze, wie das Zielbild erreicht werden soll. Zu jeder strategischen Stossrichtung sind Massnahmen formuliert.
- Ziele: Beschreibt realistische und messbare Ziele für die Mobilität.
- Kultur: Definiert Grundsätze, wie die Mobilität ausgestaltet werden soll.
- Organisation: Zeigt die gewünschte Zusammenarbeitsform in der Umsetzung auf.

Strategische Stossrichtungen

Die nachfolgenden Stossrichtungen zeigen den Weg zur Vision auf. Es handelt sich dabei noch nicht um die effektiven Massnahmen. Die Stossrichtungen beinhalten keine Zielwerte.

Stossrichtung	Passendes Angebot für motorisierten Individualverkehr bereitstellen.
Begründung	Die Dimensionierung und Ausgestaltung der Infrastruktur haben grossen Einfluss auf die Mobilität.
Wirkung	Sehr hoch
Massnahmenbeispiel	Angepasstes Parkplatzangebot

Stossrichtung	Veloverkehr mit optimaler Infrastruktur stärken.
Begründung	Damit die Bewohnenden sowie Arbeitnehmenden nicht auf ein eigenes Auto angewiesen sind, müssen die Alternativen wie öV, Fuss- und Veloverkehr mit optimalen Rahmenbedingungen gefördert werden.
Wirkung	Hoch
Massnahmenbeispiel	Optimale Veloinfrastruktur

Stossrichtung	Sharing als ergänzendes Verkehrsmittel aktiv fördern.
Begründung	Mit dem Bereitstellen von Sharing-Fahrzeugen kann das passende Verkehrsmittel für jeden Weg geliehen werden, ohne ein eigenes Auto besitzen zu müssen.
Wirkung	Hoch
Massnahmenbeispiel	E-Carsharing auf dem Areal

Stossrichtung	Möglichkeiten für E-Mobilität bieten.
Begründung	Die Elektromobilität gewinnt rasant an Bedeutung. Das Areal dient als Wohn- und Arbeitsort sowie hält öffentliche Parkplätze zur Verfügung. Bei allen drei Zwecken sind E-Ladestationen gefordert. Dies gilt nicht nur fürs Auto, sondern auch für andere E-Fahrzeuge.
Wirkung	Mittel
Massnahmenbeispiel	Ladeinfrastruktur E-Bike

Stossrichtung	Sensibilisierung und betriebliches Mobilitätsmanagement fördern.
Begründung	Die Arbeitnehmenden sowie Kundinnen und Kunden haben grossen Einfluss auf den Verkehr. Mit Mobilitätsmanagement kann Einfluss auf die Mobilität der Unternehmen genommen werden. Zudem sind alle Arealnutzenden optimal über die Möglichkeiten der Mobilität am Standort informiert.
Wirkung	Mittel
Massnahmenbeispiel	Mobilitätsinfos

Ziele

Mit dem vorliegenden Mobilitätskonzept werden nachfolgende Ziele angestrebt. Als Zeithorizont für die Überprüfung der Zielerreichung wird zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Bauprojekts angestrebt.

- Die vorhandene Tiefgarage reicht aus für die Autoparkierung und neue Bedürfnisse.
- Das Abstellen und Reparieren von Velos ist im Gebäude komfortabel möglich.
- Die Sharing-Angebote werden aktiv durch die Mieter:innen und Besucher:innen genutzt.
- Es steht Infrastruktur für E-Mobilität bereit (E-Bike, E-Auto, E-Roller).
- Informationen und Mobilitätsmanagement tragen bei zu optimierter Mobilität.

Kultur und Organisation

Das Mobilitätskonzept dient als Leitplanke und wird getragen durch die Projektleitung. Somit fliessen die Empfehlungen in den Planungsprozess mit ein. Es wird eine Kultur mit Fuss- und Veloverkehr gelebt, welche die fussläufige Stadt ermöglicht. Vorgaben werden eingehalten und Angebote wie Sharing werden aktiv genutzt und verkörpern eine zukunftsfähige Mobilität.

4 Massnahmen

Basierend auf den Stossrichtungen aus der Strategie tragen verschiedene Massnahmen zur Erreichung der Ziele in Richtung Zielbild bei. Die nachfolgende Seite zeigt einen Überblick über sämtliche zu realisierende Massnahmen mit der Zuordnung zu den strategischen Stossrichtungen.



M1 Angepasstes Parkplatzangebot



M2 Parkplatzbewirtschaftung



M3 Optimale Veloinfrastruktur



M4 Abstellplätze Cargobike/ Veloanhänger



M5 E-Carsharing auf Areal



M6 E-Cargobikesharing auf Areal



M7 Ladeinfrastruktur E-Bike und E-Roller



M8 Ladeinfrastruktur E -Autos



M9 Mobilitätsmanagement in Unternehmen



M10 Mobilitätsinfos

1 Passendes Angebot für motorisierten Individualverkehr bereitstellen

2 Veloverkehr mit optimaler Infrastruktur stärken.

3 Sharing als ergänzendes Verkehrsmittel aktiv fördern.

4 Möglichkeiten für E-Mobilität bieten.

5 Sensibilisierung und betriebliches Mobilitätsmanagement fördern

Bau	Relevant fürs Bauprojekt und Investitionskosten
Betrieb	Relevant fürs Betriebskonzept und Betriebskosten

Abbildung 11: Übersicht Massnahmen mit Zuordnung zu den strategischen Stossrichtungen

4.1 Passendes Angebot für motorisierten Individualverkehr bereitstellen

Massnahme	M1 Angepasstes Parkplatzangebot
Kurzbeschrieb	Auf dem Areal besteht eine 2-stöckige Tiefgarage mit Auto-Parkplätzen. Diese wird im Grunde so belassen, wobei das erste UG für die Öffentlichkeit, Besuchende und Kund:innen und das zweite UG für Beschäftigte und Bewohnende vorgesehen ist. Im Bestand sind weitere 10 Parkplätze vorhanden, welche neu zugunsten nötiger Alternativen umgenutzt werden. Es entstehen Abstellplätze für Velos und Cargobikes/Veloanhänger (inkl. E-Cargobikesharing) sowie ein Parkplatz für E-Carsharing. Insgesamt wird somit eine reduzierte Anzahl Parkplätze gegenüber dem Normbedarf erstellt, was zu den Voraussetzungen (Erschliessung, Mobilitätsangebot) passt.
Art	Bau
Wirkung	Hoch. Weniger Auto-Parkplätze erzeugen weniger Verkehr

Angebot

Das effektive Parkplatzangebot kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Nutzung	Geplante Parkplätze	Standort	PP / Whg
Wohnen (Bewohnende)	27	UG 2	0.94 (inkl. Besuchende)
Gewerbe (Beschäftigte)	19	UG 2	
Öffentlichkeit/Besuchende/ Kundschaft	10/5/9 (Total 24)	UG 1	1 Besucher-PP im Aussenraum
E-Carsharing	1	UG 1	
Total	71		

Tabelle 3: Geplantes Parkplatzangebot nach Nutzung

Massnahme	M2 Parkplatzbewirtschaftung
Kurzbeschrieb	Mit gezielten Gebühren kann lenkungswirksam die Nachfrage gesteuert werden. Bewohnende und Beschäftigte können die Parkplätze zu monatlichen Tarifen mieten. Besuchende und Kund:innen nutzen die Parkplätze, welche auch der Öffentlichkeit zustehen (öffentliches Parkhaus). Die Preise der öffentlichen Parkplätze orientieren sich an der ortsüblichen Gebührenhöhe. So soll verhindert werden, dass die Parkplätze konkurrenziert werden. Heute gelten die folgenden Gebühren: – Mo-Fr, 7 bis 17 Uhr: 1h = 1 CHF, jede 15 Min. 0.5 CHF – Do, 7 bis 19 Uhr: 1h = 1 CHF, jede 15 Min. 0.5 CHF – Sa, 7 bis 16 Uhr: 1h = 1 CHF, jede 15 Min. 0.5 CHF – Übrige Zeit: jede 1h = 0.5 CHF Gemäss Parkraumkonzept, Schlussbericht werden die Gebühren angepasst. Die Parkplatzbewirtschaftung folgt der gleichen Logik somit neu pro Std. 2 CHF)
Art	Bau und Betrieb
Wirkung	Hoch. Mit lenkungswirksamen Gebühren kann die Nachfrage gesteuert werden.

4.2 Veloverkehr mit optimaler Infrastruktur stärken.

Massnahme	M3 Optimale Veloinfrastruktur
Kurzbeschrieb	Damit der Veloverkehr optimal abgewickelt werden kann, sollen genügend Veloabstellplätze realisiert werden. Diese sind zum einen Teil gedeckt in der Tiefgarage angesiedelt, Teile davon sind hinter abschliessbaren Metallvorrichtungen platziert. Weitere Abstellplätze befinden sich in einem Veloraum im EG. Die Anzahl Abstellplätze in Bezug zum Reglement sind im Kapitel „Nachweis Abstellplätze“ zu finden. Ergänzend zu den Abstellplätzen dienen eine Velopumpe sowie gängiges Werkzeug, welches an einem passenden Ort in der Tiefgarage für kleinere Reparaturen genutzt werden kann.
Art	Bau
Wirkung	Hoch. Mit der umfassenden und passenden Infrastruktur wird das nachhaltige Verkehrsmittel gefördert

Angebot

Bei der Veloparkierung wird zwischen Kurzzeit- und Langzeitabstellplätzen unterschieden. Die Kurzzeitabstellplätze sind für Kund:innen und Besuchende gedacht, während die Langzeitabstellplätze für die Beschäftigten und Bewohnenden gedacht sind.

Art	Geplante Abstellplätze
EG im Bereich Gebäudezugang (Kurzzeit)	66
UG Tiefgarage und Veloraum (Langzeit)	112
Total Veloabstellplätze	178

Tabelle 4: Angebot Veloabstellplätze

Massnahme	M4 Abstellplätze Cargobike/Anhänger
Kurzbeschrieb	Zu optimalen Rahmenbedingungen für eine vielseitige Mobilität gehören auch genügend mietbare Flächen für Veloanhänger, Cargobikes oder Elektro-Rollstühle. Damit können die Mietenden ihre spezifischen Fahrzeuge sicher und geordnet abstellen. Vorgesehen sind 4 Abstellplätze, wovon einer fürs Cargobikesharing vorgesehen ist (siehe M6). Für die Nutzung dieser Abstellplätze werden moderate monatliche Gebühren erhoben.
Art	Bau
Wirkung	Mittel. Mit geeigneten Abstellflächen werden alternative Verkehrsmittel gefördert.

4.3 Sharing als ergänzendes Verkehrsmittel aktiv fördern

Massnahme	M5 E-Carsharing auf Areal
Kurzbeschrieb	In der Tiefgarage wird ein Standort für ein E-Carsharing-Auto eingerichtet. Dieses ist für Bewohnende, Gewerbenutzende sowie für die Öffentlichkeit zugänglich. Ein E-Carsharing-Auto ersetzt mehrere Autos, was die Parkplatz-Differenz zwischen Norm und Planung (siehe M1) abdeckt. Flottenfahrzeuge und Privat- (oder Zweit-)Autos können damit ersetzt werden. E-Carsharing ermöglicht eine flexible Mobilität, zum Beispiel für Transporte oder Wege mit schlechter öV-Verbindung. Der Standort ist im 1. UG zu wählen, damit er einfach zugänglich für alle ist. Eine entsprechende Signalisierung zum Carsharing-Parkplatz ist insbesondere für die Nutzenden aus der Öffentlichkeit wichtig. Im Sinne der nachhaltigen Mobilität ist ein E-Auto stationiert, wofür entsprechende Ladeinfrastruktur bereitsteht (zu kombinieren mit M9).
Art	Bau und Betrieb
Wirkung	Hoch. Die Anwohnenden und Arbeitnehmenden sind individuell mobil ohne eigenes Auto.

Massnahme	M6 E-Cargobikesharing auf Areal
Kurzbeschrieb	In der Tiefgarage wird ein Standort für ein E-Cargobike-Sharing eingerichtet. Dieses ist für Bewohnende, Gewerbenutzende sowie für die Öffentlichkeit zugänglich. Das Fahrzeug ermöglicht kleinere Transporte auf kurzen bis mittleren Distanzen. Dank dem Elektroantrieb sind diese Wege mühelos zurückzulegen. Der Standort ist im 1. UG gewählt, damit er einfach zugänglich für alle ist. Eine entsprechende Signalisierung zum Abstellplatz ist insbesondere für die Nutzenden aus der Öffentlichkeit wichtig. Damit der Akku aufgeladen werden kann, ist entsprechende Ladeinfrastruktur bereitzustellen (zu kombinieren mit M7).
Art	Bau und Betrieb
Wirkung	Hoch. Die Anwohnenden und Arbeitnehmenden können das Cargobike für kleinere Transporte wählen, ohne ein eigenes Fahrzeug anschaffen zu müssen.

4.4 Möglichkeiten für E-Mobilität bieten

Massnahme	M7 Ladeinfrastruktur für E-Bikes und E-Roller
Kurzbeschrieb	Um die Elektromobilität aktiv zu fördern, sind in der Tiefgarage Lademöglichkeiten für E-Roller und E-Bikes angeordnet. Es handelt sich dabei um übliche Steckdosen, welche bei den entsprechenden Abstellplätzen in Innenraum angebracht sind. Die Strategie Mobilität der Pensionskasse UBS hält fest, dass für E-Bikes 70% der Abstellplätze auszurüsten und für E-Roller 60% (Wohnen) rsp. 20% (Gewerbe) der Abstellplätze vorzubereiten sind.
Art	Bau
Wirkung	Hoch. Die Bewohnerinnen und Bewohner erhalten die Möglichkeit ihre E-Bikes und E-Roller komfortabel am Abstellplatz zu laden.

Massnahme	M8 Ladeinfrastruktur für E-Autos
Kurzbeschrieb	Um die Elektromobilität aktiv zu fördern, sollen in der Tiefgarage Lademöglichkeiten für E-Autos zur Verfügung stehen. Es sind sowohl auf den Parkplätzen für Bewohnende sowie auf den öffentlichen Parkplätzen E-Ladestationen vorzusehen. Zusätzlich ist der Parkplatz für E-Carsharing so zu wählen, dass auch dort ein E-Ladeanschluss besteht. Für eine Erweiterung bei steigender Nachfrage sind weiter Parkplätze bereits mit der Grundinfrastruktur (Flachbandkabel) vorbereitet. Die Strategie Mobilität der Pensionskasse UBS (angelehnt am SIA-Merkblatt 2060, siehe Tabelle unten) sieht vor, total 30 Parkplätze (oder mind. 60% der Parkplätze) mit einem Flachbandkabel auszurüsten (pipe to parking).
Art	Bau
Wirkung	Hoch. Die Bewohnerinnen und Bewohner erhalten die Möglichkeit ihre E-Autos zu Hause resp. die Arbeitnehmenden am Arbeitsplatz zu laden. Auch öffentliche Parkplätze mit E-Ladestationen sind eine wichtige Erweiterung zum Bestand in Olten.

Untenstehende Tabelle zeigt die Kennwerte aus dem SIA-Merkblatt 2060. Es wird der minimale Ausbaustandard und der Zielwert aufgeführt. Angestrebt wird mehr als das Minimum zu realisieren, da von einem Wachstum der E-Mobilität ausgegangen wird.

Art	Ausbaustufe			Anwenderklassen	Minium gemäss SIA Merkblatt	Zielwert gemäss SIA Merkblatt
Auto	A	Pipe to Power	Einrichtung von Ausbaureserven	Parkfelder Bewohner/Beschäftigte/Besucher/Kunden	100%	100%
Auto	B	power to building	Einrichtung der Anschlussleitung (Gebäudezuleitung)	Parkfelder Bewohner/Beschäftigte/Besucher/Kunden	60%	80%
Auto	C1	power to garage	Horizontale Stromzuleitung zur Ladestation (3m Umkreis)	Parkfelder Bewohner/Beschäftigte/Besucher/Kunden	60%	100%
Auto	C2	power to parking	Zuleitung bis zur Position der zukünftigen Ladestation	Parkfelder Bewohner/Beschäftigte/Besucher/Kunden	individuell	individuell
Auto	D	ready to charge	Installation von betriebsbereiten Ladestationen	Parkfelder Bewohner/Beschäftigte/Besucher/Kunden	2 Plätze	20%
Motorrad/Roller	A	Pipe to Power	Einrichtung von Ausbaureserven	Parkfelder Motorräder, Leichtfahrzeuge	100%	100%
Motorrad/Roller	B	power to building	Einrichtung der Anschlussleitung (Gebäudezuleitung)	Parkfelder Motorräder, Leichtfahrzeuge	60%	80%
Motorrad/Roller	C1	power to garage	Horizontale Stromzuleitung zur Ladestation (3m Umkreis)	Parkfelder Motorräder, Leichtfahrzeuge	60%	100%
Motorrad/Roller	C2	power to parking	Zuleitung bis zur Position der zukünftigen Ladestation	Parkfelder Motorräder, Leichtfahrzeuge	individuell	individuell
Motorrad/Roller	D	ready to charge	Installation von betriebsbereiten Ladestationen	Parkfelder Motorräder, Leichtfahrzeuge		100%
Velo	A	Pipe to Power	Einrichtung von Ausbaureserven	Veloabstellplätze im Gebäude/UG	100%	100%
Velo	B	power to building	Einrichtung der Anschlussleitung (Gebäudezuleitung)	Veloabstellplätze im Gebäude/UG	50%	100%
Velo	C1	power to garage	Horizontale Stromzuleitung zur Ladestation (3m Umkreis)	Veloabstellplätze im Gebäude/UG	50%	100%
Velo	C2	power to parking	Zuleitung bis zur Position der zukünftigen Ladestation	Veloabstellplätze im Gebäude/UG	individuell	individuell
Velo	D	ready to charge	Installation von betriebsbereiten Ladestationen	Veloabstellplätze im Gebäude/UG		80%
	Kapitel 2.4	Kapitel 2.4	Kapitel 2.4	Kapitel 2.4	2.4.2.3ff	2.4.2.3ff

Tabelle 5: Ausbaustandard gemäss SIA-Merkblatt 2060 (SIA, 2020)

4.5 Sensibilisierung und betriebliches Mobilitätsmanagement fördern.

Massnahme	M9 Mobilitätsmanagement in Unternehmen
Kurzbeschrieb	Mobilitätsmanagement in Unternehmen zielt darauf ab, die Mobilität im Betrieb effizienter zu organisieren. Beispielsweise werden die Mitarbeitenden mit finanziellen Anreizen motiviert, ihr Mobilitätsverhalten zu überdenken und zu verändern. Es soll zugleich eine hohe Mobilität sichergestellt und die Verkehrsbelastung auf ein verträgliches Mass reduziert werden. Es wird die Pendler-, Geschäfts- und Kundenmobilität thematisiert. Im Vermietungsprozess spricht die Bauherrin das Thema Mobilität proaktiv an und motiviert die Gewerbemieter zur Lancierung eines Mobilitätsmanagementprozesses. Idealerweise definiert der Gewerbemieter intern eine verantwortliche Person für das Mobilitätsmanagement.
Art	Betrieb
Wirkung	Hoch. Mithilfe eines Mobilitätsmanagement kann die Verkehrsmittelwahl im Unternehmen gezielt beeinflusst werden.

Massnahme	M10 Mobilitätsinfos
Kurzbeschrieb	Jeweils beim Einzug sollen die Wohn- und Gewerbemietenden umfassende Informationen zum Thema Mobilität erhalten. Es soll aufgezeigt werden, dass das Areal auch ohne eigenes Auto bestens erreichbar ist und dank Sharing viele Möglichkeiten bietet. Hierzu soll ein Merkblatt die Basis bilden, welches bei jedem Einzug zum Dossier mit weiteren Infos hinzugefügt wird. Im Betrieb soll das Thema Mobilität primär über die Bewirtschaftung kommuniziert werden.
Art	Betrieb
Wirkung	Mittel. Das Mobilitätsangebot und die Vorteile aufzeigen und Fahrten auf alternative Verkehrsmittel umlenken

5 Nachweis Abstellplätze und Fahrten

Im nachfolgenden Kapitel wird der Bedarf an Parkplätzen, Veloabstellplätzen und Abstellplätze für Motorräder gemäss den geltenden Vorgaben hergeleitet und mit dem geplanten Angebot abgeglichen.

5.1 Parkplätze Auto

- Ausgangslage Normbedarf: Gemäss Vorgaben Baureglement Olten (Total 116 Auto-PP)
  - Normbedarf Wohnen: 33 Parkplätze für Bewohnende, 4 für Besuchende
  - Normbedarf Gewerbe: 79 Parkplätze (Mitarbeitende und Kund:innen)
- Ausgangslage Normbedarf: Gemäss VSS-Norm (Total 69 Auto-PP als reduzierter Bedarf)
  - Reduzierter Normbedarf Wohnen (100%): 33 Parkplätze für Bewohnende, 4 für Besuchende
  - Reduzierter Normbedarf Gewerbe (40%): 25 Parkplätze für Beschäftigte, 6 für Parkplätze Kund:innen)
- Gemäss Parkraumkonzept Olten (Schlussbericht genehmigt am 30.6.25 durch den Stadtrat) darf künftig der Normbedarf reduziert werden (Total mind. 28 Auto-PP)
  - 30% für Bewohnende, Besuchende und Kundschaft (somit 30% von 37 = mind. 12 Auto-PP)
  - 20% für Gewerbe (somit 20% von 79 = mind. 16 Auto-PP)
- Geplant im Bauprojekt: 71 Parkplätze (und damit ähnlich der bewährten VSS-Norm)
  - Mietende Wohnen: 27 Parkplätze (2 UG)
  - Beschäftigte Gewerbe: 19 Parkplätze (2 UG)
  - Öffentliche Parkierung 10 Parkplätze, Besucher:innen 5 Parkplätze, Kund:innen 9 Parkplätze (Total 24 Parkplätze im 1 UG)
  - E-Carsharing: 1 Parkplatz (1 UG)
- Begründung
  - Die Lage ermöglicht eine Reduktion des Normbedarfs, da die Erschliessung mit Velo-, Fussverkehr und öV gut ist. Gewerbe und Wohnen sind anteilig in der Anzahl reduziert.
  - Ein E-Carsharing-Auto ist eine Alternative für den Besitz von Privat- und Geschäftsautos.
  - Ein Mobilitätsmanagement in Unternehmen (MMU) thematisiert die Pendler- und Geschäftsmobilität vor Einzug bei den Beschäftigten. Ein solches wird den Gewerbemietenden zur Umsetzung empfohlen.

Herleitung gemäss Baureglement Olten und VSS-Norm 40 281

Nutzung		Anzahl Whg	[m2] GF	Baureglement Olten		Normbedarf	Normbedarf Variante 2	Geplant Tiefgarage	Bemerkungen	Vorbereiten Ladestationen gem. Stg Mobilität UBS
Wohnen	Bewohner	33	2218	1.00	pro Wohnung	33				
	Bewohner	33	2218	1.00	pro 120m2		18	28	2. UG	11
	Besucher			10%		4	2	4	1. UG	2
Gewerbe	Beschäftigte		3179	1.00	pro 40m^2 BGF	79	79	19	2. UG	4
	Kunden				inkl. bei			9	1. UG	2
öff. Parkhaus	Besucher/Sharing							11	1. UG, inkl. 1 Carsharing	5
Total						116	100	71		23

Tabelle 6: Herleitung Parkplatzbedarf gemäss Baureglement Olten

Nutzung		Anzahl Whg	[m2] GF	VSS-Norm		Normbedarf	Standort Typ B	Reduzierter Bedarf % min.	Reduzierter Bedarf % max	Reduzierter Bedarf Anzahl min.	Reduzierter Bedarf Anzahl max	Geplant Tiefgarage	Bemerkungen	Vorbereiten Ladestationen gem. Stg Mobilität UBS
Wohnen	Bewohner	33	2218	1.00	pro Wohnung	33		100%	100%	33	33	28	2. UG	11
	Besucher			10%		4		100%	100%	4	4	4	1. UG	2
Gewerbe	Beschäftigte		3179	2.00	pro 100m^2 BGF	64		40%	60%	25	38	19	2. UG	4
	Kunden			0.50	pro 100m^2 BGF	16		40%	60%	6	10	9	1. UG	2
öff. Parkhaus	Besucher/Sharing											11	1. UG, inkl. 1	5
Total			5397			116				69	85	71		23

Tabelle 7: Herleitung Parkplatzbedarf gemäss VSS-Norm 40 281

5.2 Abstellplätze Motorräder

- Ausgangslage: 15% der Auto-Parkplätze als Vorgabe für Motorradparkplätze (gängige Empfehlungen)
  - Bei VSS-Normbedarf von 116 Parkplätzen ergibt dies 18 Motorrad-Parkplätze
- Geplant im Bauprojekt: 9 Motorrad-Abstellplätze
- Begründung
  - Das Angebot entspricht dem Bestand im 2 UG. Der Leerstand ist derzeit hoch, daher wird auf eine Erhöhung der Anzahl Abstellplätze verzichtet.

› Bei Leerstand von Cargobike-Abstellplätzen können auch solche für Motorräder genutzt werden.

5.3 Abstellplätze Velo

– Ausgangslage:
  › VSS-Normbedarf fordert 172 Abstellplätze, davon 52 als Kurzzeit- und 120 als Langzeitabstellplätze
– Geplant im Bauprojekt
  › 178 Veloabstellplätze
    » 116 Bewohnende und Besuchende (56 Veloraum im EG, 60 im 1. UG hinter Metallvorrichtung und in Veloraum nur mit Schlüssel zugänglich)
    » 10 Wohnen Besuchende (EG Aussenraum, vor Anbau)
    » 52 Gewerbe Mitarbeitende und Kunden (52 im 1. UG, offen zugänglich)
– Begründung
  › Normbedarf wird eingehalten, um Nachfrage bei reduziertem Autoanteil gerecht zu werden.
  › Es werden alle Velo-Abstellplätze umgesetzt (gemäss Norm könnte ein Teil davon nur vorgehalten werden, was aber entgegen der Veloförderung entspricht).
  › Die Abstellplätze an den verschiedenen Standorten können grundsätzlich flexibel von allen Nutzendengruppen genutzt werden.
  › Der Bedarf an Veloabstellplätzen für Kundschaft variiert je nach Gewerbe.
  › Die Abstellplätze im Aussenraum entlang der Dornacher- und Ringstrasse sind nicht im Perimeter der Liegenschaft und werden daher nicht zum Projekt gezählt. Parkierung an diesen Abstellplätzen (Total 20 Abstellplätze) insbesondere durch Kund:innen und Besuchende ist aufgrund der Nähe zu den Gebäudeeingängen und der räumlichen Zugehörigkeit zum Gebäude zu erwarten.

Herleitung gemäss VSS-Norm 40 065

Nutzung	Anzahl Whg	[m2] BGF	Anzahl Zimmer	Standardbedarf Bewohner inkl. Besucher 1 pro Zimmer	Standardbedarf für Mitarbeitende (Dienstleistung) 1 pro 100m^2 GF	Standardbedarf für Besucher (Dienstleistung) 1.5 pro 100m^2 GF	Total Abstellplätze	Veloabstellplätze Aufteilung nach VSS-Norm Kurzzeit oberirdisch 0.3	Langzeit unterirdisch 0.7	Geplant Kurzzeit oberirdisch	Langzeit oberirdisch	Langzeit unterirdisch	Total	Ausrüsten Steckdosen gem. Stg Mobilität UBS
Wohnen	33	2'218	92	92			92	28	64	10	56	60	126	88
Gewerbe		3'179			32	48	80	24	56	0	0	52	52	36
Total		5'397					172	52	120	10	56	112	178	125
davon zu realisieren	67%							34	80					
davon vorzuhalten	33%							17	40					

Tabelle 8: Herleitung Bedarf Veloabstellplätze gemäss VSS-Norm 40 065

Eckwerte Spezialfahrzeug

– Bedarf aufgrund von gängigen Empfehlungen und Erfahrungen:
  › 5% der 116 Autoparkplätze (Normbedarf): 6 Parkplätze für Spezialfahrzeuge wie Cargobikes, Veloanhänger, usw. (ca. 3m x 1.2m)
– Geplant im Bauprojekt
  › 4 Abstellplätze für Cargobikes
– Begründung
  › 1 Abstellplatz dient für E-Cargobikesharing. Dieses ermöglicht die Nutzung ohne Besitz eines eigenen Cargobikes und reduziert damit die Nachfrage nach entsprechenden Abstellplätzen.
  › Bei Leerstand von Motorrad-Parkplätzen können auch solche für E-Cargobikes genutzt werden.

Eckwerte Mobilitätsräume

– Bedarf aufgrund von Erfahrungen:
  › Einstellräume für Kinderwagen, Kindervelos, usw. in separaten Mobilitätsräumen.
– Geplant im Bauprojekt
  › Abstellflächen im Veloraum oder den privaten Kellern sind dafür vorgesehen.
– Begründung
  › Familien sind nicht primäre Zielgruppe, Nachfrage nach diesen Abstellflächen überschaubar und genügend Abstellfläche für Velos vorhanden.

Eckwerte Sharing

– Ausgangslage: Sharing-Angebote reduzieren den Parkplatzbedarf
– Geplant im Bauprojekt:
  › 1 Parkplatz mit E-Ladestation für E-Carsharing
  › 1 Abstellplatz mit Steckdose für E-Cargobikesharing

- Begründung
  - Ergänzung zu bestehendem öffentlichem Angebot
  - Nutzung für Bewohnende sowie Gewerbe im Sinne eines Flottenfahrzeugs
  - Nutzung für Öffentlichkeit

Eckwerte E-Mobilität

- Vorgaben Strategie Mobilität UBS Pensionskasse (2021), angelehnt an sia Merkblatt 592060. Folgende Mindestwerte sollen umgesetzt werden.
  - Wohnen:
    - E-Bikes: 70% der Abstellplätze ausrüsten (power to parking): mind. 88 Stück
    - E-Roller: 60% der Abstellplätze vorbereiten (power to parking): Total 6 Stück (keine Differenzierung Gewerbe/Wohnen)
    - E-Autos: 40% der Abstellplätze vorbereiten (power to parking): mind. 13 Stück
  - Gewerbe
    - E-Bikes: 70% der Abstellplätze ausrüsten (power to parking): mind. 36 Stück
    - E-Roller: 20% der Abstellplätze vorbereiten (power to parking): Total 6 Stück (keine Differenzierung Gewerbe/Wohnen)
    - E-Autos: 20% der Abstellplätze vorbereiten (power to parking): mind. 10 Stück (öff. Parkplätze werden hier einberechnet, zusätzlich E-Carsharing benötigt Ladestation)
- Begründung
  - Das Areal ist Wohn- und Arbeitsort sowie bietet öffentliche Parkplätze. Für alle drei Zwecke ist es sinnvoll, E-Lademöglichkeiten anzubieten. Die Dekarbonisierung schreitet voran und entsprechender Bedarf für E-Lademöglichkeiten wird weiter steigen.

5.4 Verortung Abstellplätze

Folgende Abbildungen zeigen die Abstellplätze im EG sowie in der Tiefgarage.

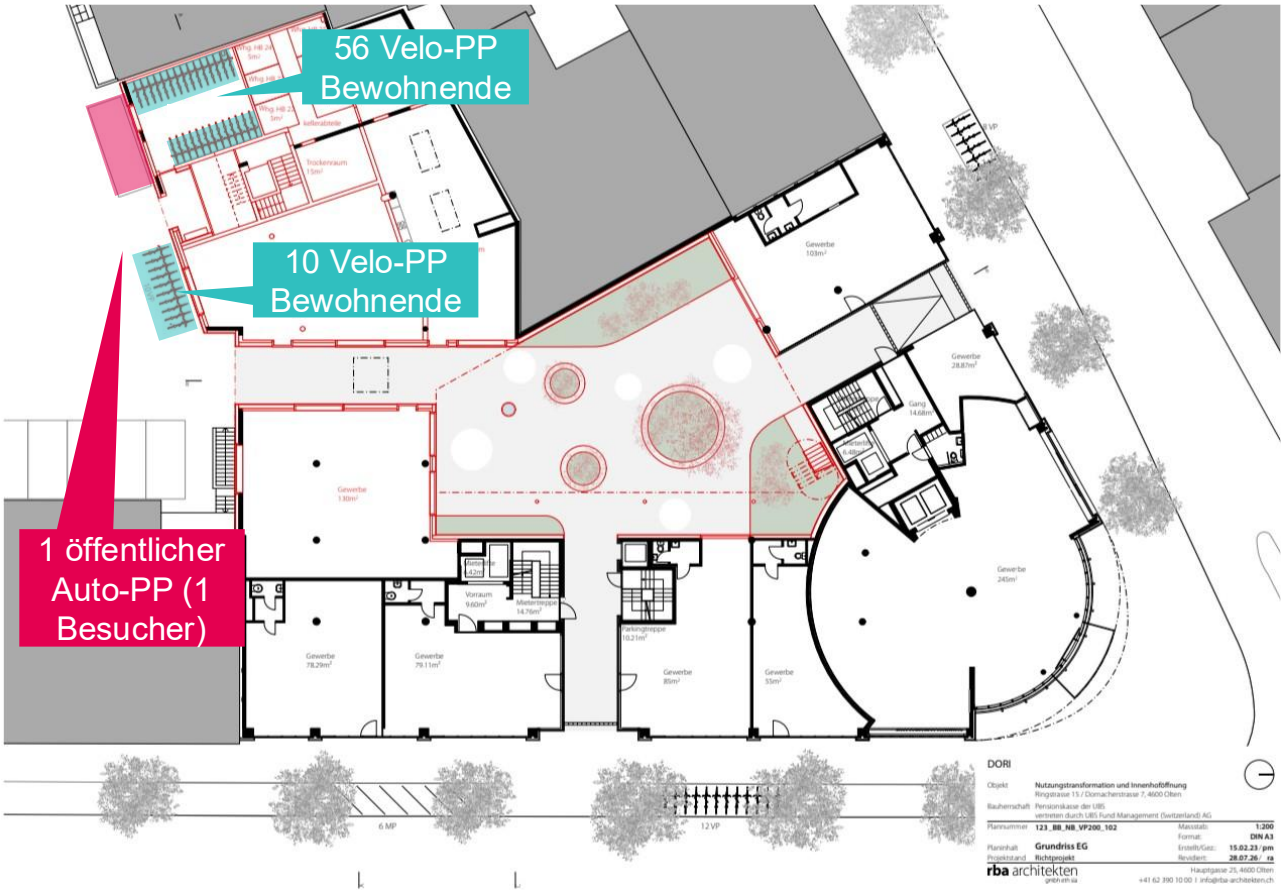


Abbildung 12: Verortung Abstellplätze EG

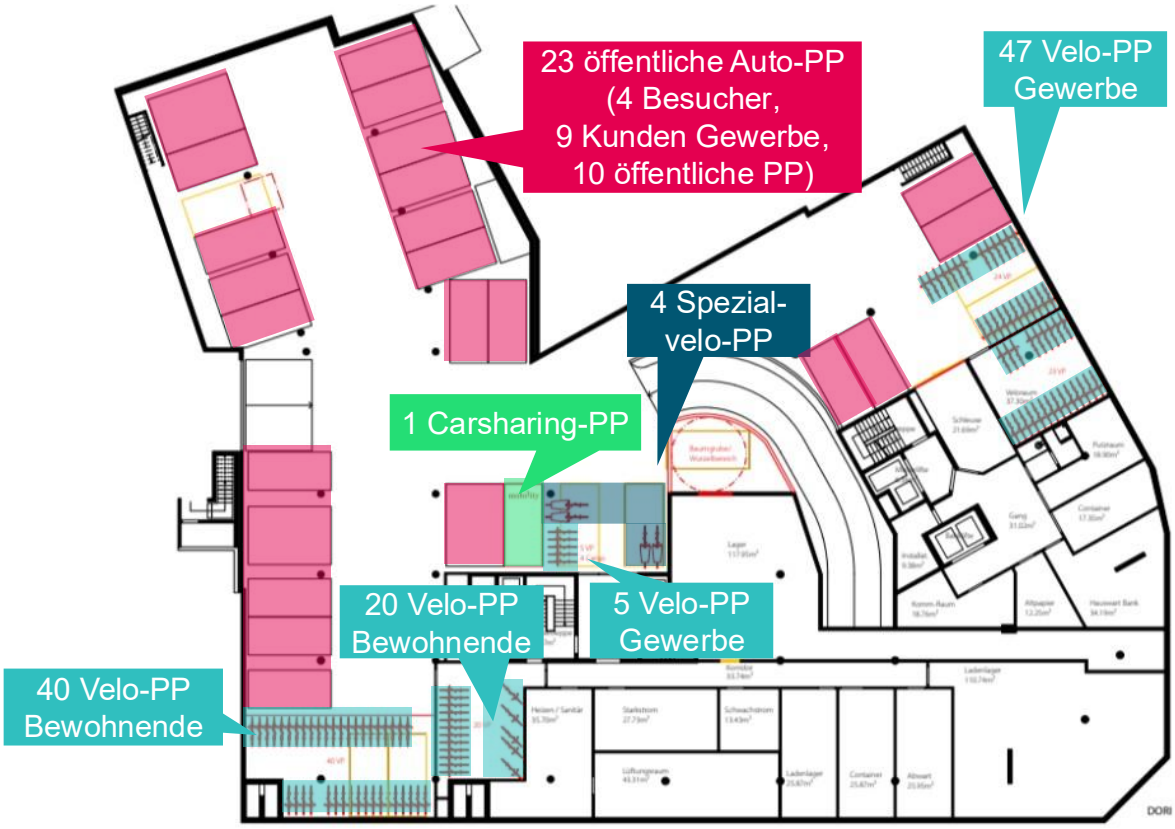


Abbildung 14: Verortung Abstellplätze 1. UG



Abbildung 13: Verortung Abstellplätze 2. UG

5.5 Fahrtenmodell

Für die Parkplätze wurde auf Basis von einer durchschnittlichen Anzahl Belegungen pro Tag die Anzahl Fahrten berechnet, welche in der Wegleitung Mobilitätskonzepte der Stadt Olten festgehalten sind. Dabei wird unterschieden zwischen den Bewohnenden, den Mitarbeitenden des Gewerbes, den Besuchenden der beiden genannten Gruppen sowie der öffentlichen Nutzung des Parkhauses. Mit den vorhandenen 67 Parkplätzen wird ein Verkehrsaufkommen von 277 Fahrten geschätzt, wovon 27 in der Abendspitze stattfinden. Das Fahrtenaufkommen wird sich gegenüber dem heutigen Fahrtenaufkommen nicht wesentlich verändern. Tendenziell sind mehr Parkplätze für öffentliche Zwecke genutzt, was zu mehr Fahrten aufgrund mehr Anzahl Fahrten pro Parkplatz und Tag führt.

Nutzung		Anz. PF	Anz. Fahrten / PP und Tag	Verkehrsauf-kommen DTV	ASP	Verkehrs-aufkommen	Richtungsanteil		Verkehrsaufkommen ASP pro Richtung	
					12%	ASP	Einfahrt	Ausfahrt	Einfahrt	Ausfahrt
Wohnen	Bewohner	27	3.5	95	12%	12	0.67	0.33	8	4
	Besucher	4	2.5	10	12%	2	0.67	0.33	1	1
Gewerbe	Beschäftigte	19	2.5	48	14%	7	0.14	0.86	1	6
	Kunden	9	6	54	14%	8	0.14	0.86	1	7
öffentliches Parkhaus	Besucher	11	8	88	14%	13	0.14	0.86	2	11
Total		70		295		29			11	18

Tabelle 9: Nachweis Fahrtenaufkommen

6 Monitoring und Controlling

Das Mobilitätskonzept soll mit einem Monitoring geprüft und falls notwendig die Massnahmen justiert werden. Es soll auf Verlangen der Stadt Olten die Daten bereitgestellt werden. Das erste Monitoring soll nach einem Jahr Vollbetrieb erstellt werden. Danach macht ein Monitoring mindestens alle 3 Jahre Sinn.

Nachfolgend sind Indikatoren aufgelistet, die im Monitoring gemessen werden sollen. Die Zielwerte richtigen sich nach der Strategie.

Indikatoren

- Auto
  - Anzahl vermietete Parkplätze (Bewirtschafterin)
  - Anzahl autofreie Haushalte (Bewirtschafterin)
  - Auslastung öffentliche Parkplätze (Bewirtschafterin)
- Öffentlicher Verkehr
  - Einsteiger Bushaltestelle (Busbetrieb Olten Gösgen Gäu)
  - Einsteiger Bahnhof (SBB)
- Sharing Mobilitätsstation
  - E-Carsharing: Anzahl Ausleihen (Anbieter)
  - E-Cargobikesharing: Anzahl Ausleihen (Anbieter)
  - Einnahmen und Defizit (Anbieter)
- Velo
  - Auslastung Veloparkierung bei bereitgestellter Anzahl Veloparkplätze (Bewirtschafterin)
- Motorrad/Cargobike
  - Anzahl vermietete Abstellplätze (Bewirtschafterin)

Justierung

Zeigt das Monitoring und Controlling, dass die Massnahmen aus dem Konzept nicht wie geplant greifen, sollen Anpassungen vorgenommen werden. In einem ersten Schritt werden die bestehenden Massnahmen intensiviert, indem beispielweise das Sharing-Angebot ausgebaut wird.

7 Ersatzabgabe

Das Baureglement Olten sieht eine Parkplatz-Ersatzabgaben für den Fall vor, dass weniger Parkplätze erstellt werden, als im Normbedarf vorgesehen sind. Dies ist im vorliegenden Umnutzungsprojekt im Prinzip der Fall.

7.1 Grundsatz Ersatzabgabe

Für nicht erstellte Abstellplätze hat der Grundeigentümer in der Kern- und Kernrandzone eine Ersatzabgabe von Fr. 6'000.— und in den übrigen Bauzonen von Fr. 3'000.— zu leisten.

7.2 Erlass der Ersatzabgabe

Die Ersatzabgabe soll im vorliegenden Fall erlassen werden. Gründe:

- Die Erschliessung des Areals mit dem öV ist sehr gut (Zug und Bus, hohe Taktdichte).
- Das Areal stellt alternative Mobilität bereit (beispielsweise Sharing und genügend Veloparkplätze). Die jährlichen Betriebskosten des Sharing zahlt der Bauherr.
- Da das Projekt Gewerberaum zu Wohnungen umnutzt, wäre eine normgerechte Parkierung mit einem 3. UG kaum oder nur mit unverhältnismässigem Aufwand möglich.
- Die im Mobilitätskonzept gelisteten Massnahmen tragen dazu bei, die Mobilität mit Alternativen zum Privatauto oder dekarbonisiert abzuwickeln. Die Bewohnenden von autoreduzierten Siedlungen haben in der Regel zudem weniger Bedarf an Auto-Parkplätzen.
- Ein Monitoring und Controlling prüft die Arealmobilität laufend. Wird eine Abweichung vom vorliegenden Mobilitätskonzept festgestellt, schlägt der Arealeigentümer verstärkende Massnahmen vor, um die Mobilitätsziele zu erreichen.
- Das Areal reduziert nicht mehr benötigter Gewerberaum und schafft neue Wohnungen im urbanen Gebiet. Die Wohnungen sprechen bewusst ein Publikum an, welche kein eigenes Auto besitzt, stattdessen auf den öV und Zweiräder setzt. Der Bahnhof Olten ist unweit des Areals und bietet optimale Verbindungen von EC, IC, S-Bahnen in alle Richtungen. Für gelegentlich Fahrten steht ein E-Carsharing bereit.

Sollte Olten dennoch auf die Ausrichtung einer Ersatzabgabe für nicht erstellte Auto-Parkplätze bestehen, wird vorgeschlagen, diese zweckgebunden für Auto-Alternativen einzusetzen. Konkret wären die Gelder für die Finanzierung eines Sharingangebots oder E-Lademöglichkeiten auf dem Areal (öffentlich nutzbar) zu nutzen. Dies bringt der Öffentlichkeit und den Arealnutzenden einen Vorteil.