



MOBILITÄTSPLAN OLTEN

SYNTHESEBERICHT - SEPTEMBER 2017

IMPRESSUM

AUFTRAGGEBER

Stadt Olten & Kanton Solothurn



PROJEKTLEITUNG

Daniel Wassmer
Kanton Solothurn
Abteilungsleiter Strassenbau
Amt für Verkehr und Tiefbau

STEUERUNGSGRUPPE

Martin Wey (Leitung)
Stadt Olten
Stadtpräsident

Markus Dietler
Stadt Olten
Stadtschreiber
Leiter Direktion Präsidium

Peter Heiniger
Kanton Solothurn
Kantonsingenieur
Amtsleiter Amt für Verkehr und Tiefbau

Bernard Staub
Kanton Solothurn
Amtsleiter Amt für Raumplanung

KERNTEAM

Daniel Wassmer (Leitung)
Kanton Solothurn
Abteilungsleiter Strassenbau
Amt für Verkehr und Tiefbau

Markus Dietler
Stadt Olten
Stadtschreiber
Leiter Direktion Präsidium

Lorenz Schmid
Stadt Olten
Leiter Stadtplanung

Ruedi Bieri
Kanton Solothurn
Stv. Leiter Amt für Raumplanung


Lionel Leuenberger
Kanton Solothurn
Kreisplaner Amt für Raumplanung

Ludwig Dünbier
Kanton Solothurn
Abteilungsleiter öffentlicher Verkehr
Amt für Verkehr und Tiefbau


Markus Reichenbach
Projektleiter
Kontextplan AG

Judith Bernet
Kontextplan AG

VERFASSER

Kontextplan AG  **KONTEXTPLAN**
Markus Reichenbach
Judith Bernet
Robert Müller
Michel Schmid

3B AG 
Roland Haldemann

GrobPlanung GmbH 
Daniel Grob

Consulting ■ Coaching ■ Forschung
GrobPlanung
Feine Antworten auf Verkehrsfragen

GLOSSAR & ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

AP	Arbeitsplätze
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BFS	Bundesamt für Statistik
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr
ERO	Entlastung Region Olten
EW	Einwohnende
FHNW	Fachhochschule Nordwestschweiz
FV	Fussverkehr
FVV	Fuss- und Veloverkehr (früher LV: Langsamverkehr)
M&C	Monitoring und Controlling
MFZ	Motorfahrzeuge
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MM	Mobilitätsmanagement
MPO	Mobilitätsplan Olten
MS	Modal Split
NBO	Neuer Bahnhofplatz Olten
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PF	Parkfeld
PU	Personenunterführung
RPG	Raumplanungsgesetz
SNE	Strategie Nachhaltige Entwicklung
SSV	Signalisationsverordnung
SVG	Strassenverkehrsgesetz
VM	Verkehrsmanagement
VSR	Veloschnellrouten
VV	Veloverkehr



PRÄAMBEL

Der vorliegende Mobilitätsplan Olten stellt ein Instrument zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr und somit für eine stadtverträgliche Verkehrsentwicklung in Olten dar.

Durch die Anwendung des Mobilitätsplans soll die Verkehrsentwicklung aktiv gesteuert und damit sichergestellt werden, dass auch in Zukunft eine attraktive Stadtentwicklung sowie eine komfortable und flexible Mobilität für die Oltnener Bevölkerung, für Pendler, Kunden und Besucher gewährleistet werden. Die Attraktivität der Stadt Olten als Regionalzentrum wird gestärkt.

Ermöglicht wird dies durch eine zukunftsgerichtete Abstimmung zwischen den verschiedenen Ansprüchen an den Strassenraum, die sich aus Siedlungsnutzungen und Verkehrsnutzungen ergeben. Dies ist Grundlage und Bedingung für eine hohe Lebensqualität in der Stadt Olten.

STRATEGISCHE ZIELE DES MOBILITÄTSPLANS OLTEN

DER VERKEHR IN DER STADT OLTEN IST NACHHALTIG STADTVERTRÄGLICH ZU ORGANISIEREN. DAMIT SOLL DIE ANGESTREBTE STADTENTWICKLUNG ERMÖGLICHT UND UNTERSTÜTZT WERDEN.

Stadtverträglicher Verkehr bedeutet, dass die steigenden Mobilitätsbedürfnisse erfüllt werden und gleichzeitig der Verkehr so gestaltet wird, dass eine hohe Lebensqualität und hochwertiger Wohnraum ermöglicht wird. Die Menschen können sich im öffentlichen Raum sicher und komfortabel fühlen und sich flexibel und frei bewegen. Der für die Wirtschaft notwendige Verkehr muss gewährleistet werden. Olten ist sich der Bedeutung als Regionalzentrum bewusst und berücksichtigt die Interessen der Region angemessen.

DAS VERKEHRSSYSTEM IST OPTIMAL ZU BEWIRTSCHAFTEN.

Dies beinhaltet den optimalen Einsatz der Verkehrsmittel. Bei steigenden Mobilitätsbedürfnissen und gleichbleibender Verkehrsfläche gewinnt die Flächeneffizienz im Verkehr (Flächenbedarf pro mobiler Person bzw. für Güter) zunehmend an Bedeutung. Zudem hat sich die Weiterentwicklung des Verkehrssystems an wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu orientieren (Investitions- und Betriebskosten).

DER MOTORISIERTE VERKEHR IST GRUNDSÄTZLICH AUF DEM BESTEHENDEN STRASSENNETZ ZU ORGANISIEREN.

Zumindest für den Planungshorizont bis 2030 ist grundsätzlich vom bestehenden Strassennetz auszugehen. Zweckmässige betriebliche Optimierungen und lokale Modifikationen sind möglich.

DIE VERKEHRSORGANISATION IN DER STADT OLTEN ORIENTIERT SICH AN DEN BESTEHENDEN ÜBERGEORDNETEN PLANUNGSGRUNDSÄTZEN UND IST ZUKUNFTSWEISEND.

Die übergeordneten Planungen wie Richtplan geben die Grundätze der Angebotsorientierung sowie der 3V-Strategie¹ vor. Zudem strebt Olten als Energiestadt eine umweltverträgliche Mobilität sowie die Zielsetzungen der Energiestadt an. Die zukunftsweisenden Trends in der Mobilität wie Multimodalität, CarSharing, BikeSharing usw. werden aktiv gefördert.

DIE HERAUSFORDERUNGEN WERDEN DURCH STADT UND KANTON PARTNERSCHAFTLICH UND IN KOORDINATION MIT DER REGION UND DEM KANTON AARGAU BEWÄLTIGT.

Damit wird das verbindliche, koordinierte Zusammenwirken über alle Verkehrsmittel, über das gesamte Strassennetz und im Rahmen der Verfahren sowie über die Stadt- und Kantonsgrenze hinaus gewährleistet.

DIE ERREICHBARKEIT ZWISCHEN DEN STADTTEILEN IST ZU VERBESSERN.

Bestehende Zäsuren sind, namentlich für den Fuss- und Veloverkehr, zu mindern, indem bestehende Verbindungen attraktiviert und neue Verbindungen geschaffen werden.

Die strategischen Ziele des Mobilitätsplans Olten wurden am 10. August 2015 vom Stadtrat Olten beschlossen und für die Verwaltung Olten als verbindlich erklärt.

¹ Die 3V-Strategie dient der integrierten Planung zum Zweck der Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Sie steht für **Verkehr vermeiden** (Dämpfung des Verkehrsaufkommens), **Verkehr verlagern** (Umlagerung auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr) sowie **Verkehr verträglich gestalten** (Berücksichtigung der Ansprüche an den öffentlichen Raum); (siehe Kapitel Orientierungsrahmen für den Mobilitätsplan, Planungsprinzipien).

TEIL A

ANALYSE

TEIL B

STRATEGIE

TEIL C

UMSETZUNG

AUSGANGSLAGE UND KONTEXT SEITE 13

ORIENTIERUNGSRAHMEN FÜR DEN MOBILITÄTSPLAN SEITE 15

MOBILITÄT UND VERKEHR IN OLTEN SEITE 21

ÖFFENTLICHER VERKEHR SEITE 31

FUSSVERKEHR SEITE 37

VELOVERKEHR SEITE 45

MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR SEITE 53

PARKIERUNG SEITE 61

VERKEHRSMANAGEMENT SEITE 73

MOBILITÄTSMANAGEMENT SEITE 77

MOBILITÄTSKONZEPTE SEITE 81

MONITORING & CONTROLLING SEITE 83

INFORMATION, KOMMUNIKATION UND PARTIZIPATION SEITE 87

UMSETZUNG UND ANWENDUNG DES MOBILITÄTSPLANS SEITE 89

LEITPROJEKT SÄLIPARK SEITE 91

AUSGANGSLAGE UND KONTEXT

Die Stadt Olten liegt in der Mitte zwischen Bern, Basel und Zürich und ist ein sehr wichtiger ÖV-Knotenpunkt in der Schweiz. Sie ist Teil der Agglomeration Aareland. Als Kernstadt der Region zählt Olten aufgrund der hervorragenden Lage, den kurzen Wegen in der Stadt, den hochwertigen Angeboten im Bereich Bildung, Wirtschaft, Freizeit, Kultur und Gesundheit sowie der Nähe zu Naherholungsgebieten zu den wachsenden Städten in der Schweiz.

Im April 2013 wurde die Entlastungsstrasse in Olten eröffnet. Seither hat der motorisierte Individualverkehr (MIV) weiter zugenommen. Die Überlastungen im Strassennetz treten weiterhin auf und akzentuieren sich zunehmend.

Einen deutlichen Einfluss hatte auch die Ortskernumfahrung Aarburg, welche im November 2007 eröffnet wurde. Diese erhöhte den Verkehrsdruck auf die Aarburgerstrasse in Olten sowie die anschliessenden Hauptachsen.

Die aktuellen Planungen und die weitere angestrebte Stadtentwicklung sehen ein bedeutendes Wachstum der Bevölkerung und der Arbeitsplätze vor. Das damit einhergehende Mobilitätswachstum stellt die Stadt Olten und den Kanton Solothurn in seiner Zuständigkeit für das Netz der Hauptachsen vor eine grosse Herausforderung.

Aus heutiger Sicht ist für die nächste Planungsperiode bis 2030 grundsätzlich vom heute gebauten Strassennetz auszugehen. Die übergeordneten Grundsätze für die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sowie knappe Finanzen, lange Planungs- und Realisierungszeiträume für Strassen-Ausbauprojekte bestätigen diese Rahmenbedingung zusätzlich.

Im Dezember 2013 wurde der Start des Projektes „Mobilitätsplan Olten“ beschlossen, als gemeinsamer Prozess der Stadt Olten und des Kantons Solothurn.

Der Mobilitätsplan Olten (MPO) ist ein Gesamtverkehrskonzept. Er dient der

Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Die Festlegungen im Mobilitätsplan entsprechen einer generellen Ebene. Er enthält für alle Verkehrsarten untereinander abgestimmte Massnahmenansätze und bildet so die Basis für eine weitergehende Konkretisierung im Rahmen weiterer Prozessschritte.

Die Aufgabe, die Siedlungs- und die Verkehrsentwicklung aufeinander abzustimmen, stellt eine Daueraufgabe dar. Der MPO folgt deshalb einem dynamischen Prozessansatz. Die Umsetzungsplanung der Massnahmen basiert auf einem periodischen Monitoring & Controlling und richtet sich nach den definierten Belastbarkeiten der Strassenabschnitte. Die Massnahmen haben die Aufgabe, schrittweise Kapazitätsreserven im Strassennetz zu schaffen, um die Nutzungsentwicklung in der Stadt und Region Olten weiterhin zu ermöglichen.

Die Erarbeitung des Mobilitätsplanes erfolgte in zwei Phasen und mit einer anschliessenden Synthese zu einem Gesamtkonzept. Zudem erfolgte bereits während der Erarbeitung eine Koordination mit laufenden Grossprojekten, auf der Basis einer Übergangsregelung, welche am 10. August 2015 vom Stadtrat Olten beschlossen wurde.

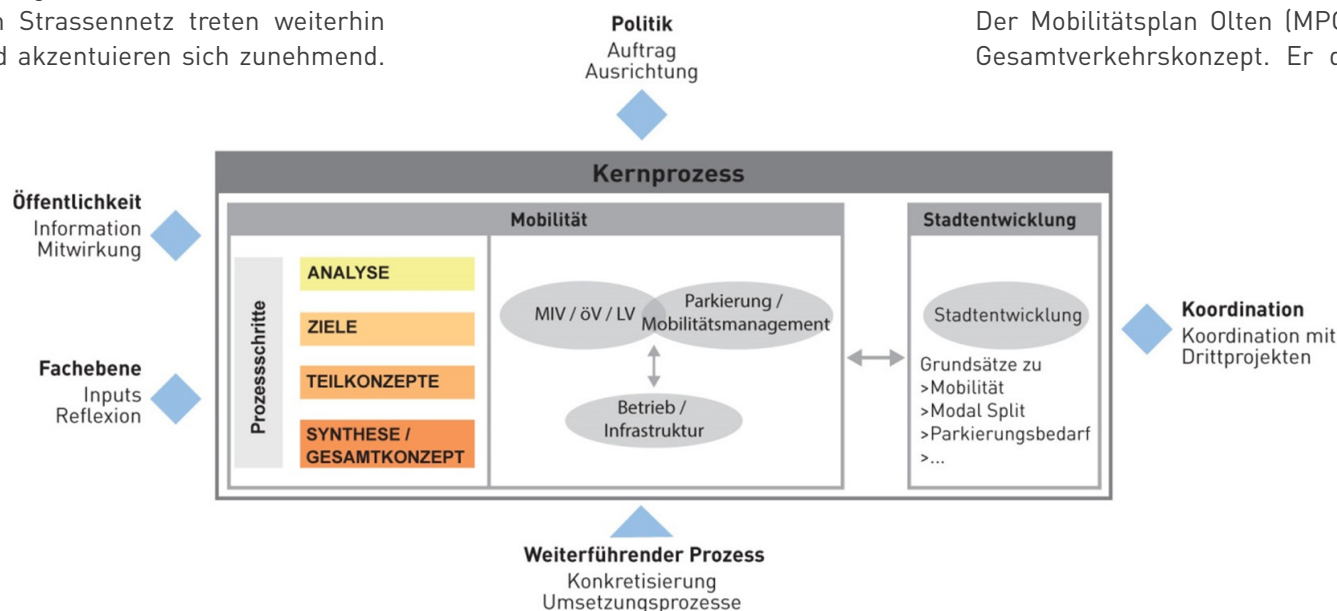


Abb. 1 | Prozessschema Mobilitätsplan Olten

Regelung für die Übergangsphase¹

Ange-sichts des wachsenden Verkehrsdrucks und laufender Vorhaben wie etwa Sälipark 2020 beantragt die Steuerungsgruppe dem Stadtrat als Planungsbehörde, dass der in Erarbeitung befindliche Mobilitätsplan bis zur formellen Inkraftsetzung eine Vorwirkung entfaltet.

Die Übergangsregelung gilt für alle Teilzonen- und Gestaltungspläne bei Vorhaben mit über 50 Parkplätzen (Normbedarf ohne Reduktion). Projekte im Baugesuchsverfahren sind von der Regelung nicht erfasst. Die Regelung stützt sich auf § 147 Planungs- und Baugesetz, wonach die Gemeinde aus Gründen des Umweltschutzes und der Raumplanung durch Reglemente und Nutzungspläne oder insb. im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung bei publikumsintensiven Anlagen die Zahl der Abstellplätze beschränken und zusätzliche Massnahmen im Bereich Mobilität/Verkehr verlangen kann.

Im Bewusstsein, dass das Vorgehen und die Entscheidungsgrundlagen in der Übergangsphase pragmatisch auf Grund der Erfahrungen entwickelt und konkretisiert werden müssen, gelten nachfolgende Regelungen. Diese beinhalten u.a. den frühzeitigen Einbezug des Kernteams Mobilitätsplan bei Planungsvorhaben, ein Minimierungsgebot für die Erstellung von Parkplätzen und die Erstellung von Mobilitätskonzepten.

Anwendungsbereich

1. Nachfolgende Regelungen gelten für sämtliche Projekte im Nutzungsplanverfahren, die den Schwellenwert von 50 Parkplätzen überschreiten (Normbedarf ohne Reduktion).

2. Projekte im Baugesuchsverfahren sind von dieser Übergangsregelung nicht erfasst.

Vorgaben

3. Bei Planungsvorhaben gemäss Anwendungsbereich ist die Projektorganisation Mobilitätsplan frühzeitig einzubeziehen. Diese informiert die Bauherrschaft über die Übergangsregelung bzw. über den aktuellen Stand des Mobilitätsplans und prüft deren Berücksichtigung.

4. Für Planungsvorhaben gemäss Anwendungsbereich gilt ein Minimierungsgebot für die Erstellung von Parkplätzen. Die Bemessung richtet sich nach der Wegleitung zum Mobilitätskonzept.

5. Die Projektverfasser erstellen ein Mobilitätskonzept gemäss Wegleitung. Dieses zeigt insbesondere auf, welche Massnahmen zu ergreifen sind, um die Belastungen des Strassennetzes durch die projektbedingte Fahrtenerzeugung des MIV möglichst gering zu halten.

6. Die Umsetzung der Massnahmen in der Zuständigkeit der Bauherrschaft, der Stadt und des Kantons ist im Rahmen des Planungsprozesses verbindlich zu regeln.

¹ Auszug aus dem Lauf-Protokoll des Stadtrates von Olten, 10. August 2015

ORIENTIERUNGSRAHMEN FÜR DEN MOBILITÄTSPLAN

GRUNDLAGEN

Der Mobilitätsplan Olten ist eingebettet in die bestehenden Grundlagen auf den Ebenen Bund, Kanton, Agglomeration und Stadt.

Raumplanungsgesetz (RPG)

Das Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz) dient u.a. der haushälterischen Nutzung des Bodens und der erwünschten Entwicklung des Landes unter Berücksichtigung der natürlichen Gegebenheit sowie der Bedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft (siehe 1, Art. 1 Ziele). Das RPG gibt auch die Mindestinhalte der Richtpläne der Kantone vor. Grundsätzlich gilt, dass Siedlung und Verkehr aufeinander abgestimmt werden sollen.¹

Strategie Nachhaltige Entwicklung 2016 - 2019 (SNE)

Die nachhaltige Entwicklung ist grundsätzlich in der Bundesverfassung verankert. Die Strategie Nachhaltige Entwicklung legt die politischen Schwerpunkte und den Aktionsplan mit den Massnahmen fest, den der Bund in der Legislaturperiode 2016-2019 umsetzen will. Insbesondere die effiziente, wirtschaftliche und ökologische Organisation des Verkehrs sowie die Erhöhung des Anteils des Fuss- und des Veloverkehrs werden in der SNE betont.²

Verkehrspolitisches Leitbild Kanton Solothurn

Das Verkehrspolitische Leitbild definiert die Handlungsschwerpunkte der kantonalen Verkehrspolitik anhand von Lösungsansätzen mit den Zielen Abstimmung von Siedlung und Verkehr sowie Erreichbarkeit. Die Handlungsschwerpunkte orientieren sich am Prinzip der Nachhaltigkeit in den drei Bereichen Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft. Das Augenmerk liegt insbesondere auf der verstärkten Koordination der Verkehrsträger, besonders dem Fuss- und Veloverkehr sowie der Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.³

Handlungsschwerpunkte

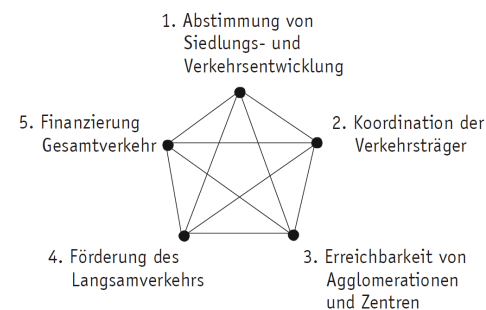


Abb. 2 | Handlungsschwerpunkte aus dem Verkehrsleitbild Kanton Solothurn

Richtplan Kanton Solothurn

Der kantonale Richtplan stellt das zentrale Instrument zur Steuerung der räumlichen Entwicklung dar. Er legt die übergeordneten Zielsetzungen und dazugehörigen Handlungsstrategien fest, und koordiniert die verschiedenen raumwirksamen Tätigkeiten im Kanton. Der kantonale Richtplan wurde im September 2017 vom Regierungsrat beschlossen. Folgende Ziele werden beim Gesamtverkehr verfolgt⁴:

- _ Verkehr vermeiden und Mobilitätswachstum begrenzen mit einer angebotsorientierten Verkehrsplanung und nachfragebeeinflussenden Massnahmen.
- _ Verkehr auf umwelt- und ressourcenschonende Verkehrsmittel verlagern: im urbanen und agglomerationsgeprägten Raum den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr gezielt fördern; beim Güterverkehr den Bahnanteil erhöhen.
- _ Verkehr verträglich und sicher abwickeln.
- _ Bestehende Infrastruktur optimieren und bewirtschaften.
- _ Strassennetz nur zur Behebung von gravierenden Umweltbelastungen oder Engpässen erweitern.
- _ Grenzüberschreitende Projekte und Vorhaben werden mit den Nachbarkantonen koordiniert.

1 Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft [Hrsg.]. (2014). Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG). Bern.

2 Schweizerische Bundesrat [Hrsg.]. (2016). Strategie nachhaltige Entwicklung 2016 - 2019. Bern.

3 Kanton Solothurn [Hrsg.]. (2004). Verkehrspolitisches Leitbild. Solothurn.

4 Kanton Solothurn [Hrsg.]. (2017). Richtplanteil - 08/2017. Solothurn.

Aggloprogramm Aareland, 3. Generation

Das Aggloprogramm Aareland, 3. Generation wurde im November 2016 zur Eingabe an den Bund verabschiedet. Als eines der übergeordneten Ziele im Bereich Entwicklungsstrategien Verkehr / Mobilität wurde das Erhöhen des Anteils von ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr definiert. Die wichtigsten strategischen Grundlagen sind das verkehrspolitische Leitbild und die 3V-Strategie (Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich gestalten). Durch das Agglomerationsprogramm können verschiedene Projekte durch den Bund mitfinanziert werden; eine der Bedingungen für die finanzielle Beteiligung ist u.a. die Zielsetzung von Abstimmung von Siedlung und Verkehr durch das Projekt.⁵

Leitbild der Stadt Olten (2008)

Das Leitbild der Stadt Olten wurde in einem umfangreichen Mitwirkungsprozess „Olten 2020“ gemeinsam mit der Oltner Bevölkerung definiert. Für das Thema Mobilität und Verkehr wurden verschiedene Kernthemen, Massnahmen sowie Handlungsmaximen formuliert (siehe Kasten und Abb. 3).⁶

Handlungsfeld Zentralität und Infrastruktur (Kernthema Verkehrsprojekte):

- _ Weiterer Ausbau und Verdichtung des öffentlichen Verkehrs
- _ Attraktivierung des Bahnhofs Olten und der Umgebung als Schnittstelle
- _ Aufwertung des Bahnhofs Hammer
- _ Umfahrungsstrasse Entlastung Region Olten und flankierende Massnahmen auf dem bisherigen Strassennetz
- _ Parkhaus und Parkleitsystem
- _ Verkehrsberuhigung Innenstadt
- _ Attraktive Stadtverbindungen für den Langsamverkehr mit durchgehend konzipierten Beschriftungen
- _ Sichere Schulwege

5 Kanton Aargau / Kanton Solothurn [Hrsg]. (2016). Agglomerationsprogramm AareLand, 3. Generation. Aarau / Solothurn.

6 Stadt Olten [Hrsg]. (2008). Leitbild der Stadt Olten.Olten.

Handlungsfeld Siedlung und Landschaft - Zielbild:

Durchgrünzte, mit Zufahrtsbeschränkungen und Temporeduktionen familienfreundlich beruhigte Wohnquartiere, ein lebendiges Stadtzentrum mit gemütlichen Verweilorten, naturnah gestaltete Grünanlagen, der attraktive Aare-, Dünner- und Schützenmattraum und ein Rund von bewaldeten Hügeln prägen das Ortsbild der Stadt Olten. (...)

4 Handlungsmaximen für die Umsetzung

Die tägliche konkrete Umsetzung dieses Leitbilds erfolgt nach folgenden Handlungsmaximen:

- 1 Taten statt Worte**
Die Stadt Olten setzt auf eine vernetzte und koordinierte Stadtentwicklung, welche die Strategien, Konzepte und Massnahmenpläne nach Prioritäten aktiv umsetzt.
- 2 Worte über Taten**
Schritte und Ergebnisse der Umsetzung werden kommuniziert mit dem Ziel, dass die Vorzüge von Stadt und Region Olten lokal, regional und schweizweit bekannt sind.
- 3 Nachhaltiges Handeln**
In Olten stellt die *Nachhaltigkeit* die zentrale Richtschnur für die Entwicklung dar, an der sich Projekte und Planung messen. Entsprechende Instrumente sind festzulegen.
- 4 Selbstbewusstes Auftreten**
Die Stadt Olten und ihre Behörden treten mutig und *selbstbewusst* gegen aussen auf und setzen sich überzeugend und vehement für ihre Interessen ein.

Abb. 3 | Leitbild der Stadt Olten: Handlungsmaximen für die Umsetzung

Energiestadt Olten

Als weitere Grundlage für den Mobilitätsplan sind die Kriterien von EnergieSchweiz¹ zu nennen. Um das Label Energiestadt zu erhalten, muss eine Gemeinde eine Vielzahl von Massnahmen umsetzen. Mobilität ist einer von sechs Bereichen dieser Massnahmen. Olten konnte sich 2016 erneut als Energiestadt Schweiz qualifizieren. Einige der in diesem Kontext angestrebten Zielsetzungen sind gleichzeitig auch Massnahmen des Mobilitätsplans Olten resp. Die Umsetzung des Mobilitätsplans wird selbst als Massnahme angestrebt.²



Abb. 4 | Logo Energiestadt Olten

1 EnergieSchweiz ist ein umfassendes energiepolitisches Programm des Bundesamts für Energie BFE.

2 Energiestadt [Hrsg]. (2017). Energiestadt: Olten. www.energiestadt.ch/olten. Liestal.

PLANUNGSPRINZIPIEN

Verkehr ist Mittel zum Zweck

Verkehr ist – mit Ausnahme von Spaziergängen oder Velofahrten als Freizeitweck o. ä. – kein Selbstzweck, sondern dient im Normalfall anderen sozialen und gesellschaftlichen Aktivitäten wie z. B. der Arbeit, Einkäufen oder Erledigungen. Die Herausforderung und Zielsetzung ist es, eine gute Verkehrsqualität und Funktionalität sowie das Ausüben der Mobilitätsbedürfnisse sicherzustellen, jedoch nicht auf Kosten der Lebensqualität und Siedlungsentwicklung der Stadt.

Verträgliche Verkehrsbelastung

Um diese Abstimmung zwischen den Ansprüchen aus den Siedlungs- und den Verkehrsnutzungen zu erreichen, müssen die Strassenabschnitte einzeln betrachtet werden und jeweils die Verträglichkeit festgelegt werden. Die Verträglichkeit definiert, wie viel motorisierter Individualverkehr jeweils maximal möglich ist, um sowohl als Verkehrsachse als auch als städtischer Siedlungsraum zu fungieren (vgl. Kapitel „Motorisierter Individualverkehr“).

Von der Nachfrage- zur Angebotsorientierung

Das Bedürfnis nach Mobilität (=Nachfrage) steigt infolge des Bevölkerungswachstums sowie der zunehmenden Mobilität pro Person seit Jahrzehnten an. Bisher reagierte die Planung auf das Wachstum der Nachfrage mit einem Ausbau des Verkehrssystems. Im Zuge dieser Entwicklung nahm der motorisierte Verkehr auf Strasse und Schiene ungebremst zu, da jeder Ausbau wiederum neue Nachfrage generierte, auf die dann wieder mit Ausbau reagiert wurde. Die Folgen sind zunehmende Nutzungskonflikte (Flächenverbrauch, Lärm, Luft, Trennwirkung der Strassen, ...) und ökonomische Herausforderungen (Tragbarkeit der Investitions- und Folgekosten). Mittlerweile stösst das Verkehrssystem in Olten an seine Belastungsgrenze und die negativen Auswirkungen des Verkehrs nehmen zu.

Inzwischen sind die kausalen Zusammenhänge zwischen dem Ausbau des Verkehrssystems und der Zunahme der Nachfrage in Fachkreisen unbestritten. Damit steht die Notwendigkeit einer „Kehrtwende“ vom Reagieren auf die Nachfrage zur aktiven Steuerung durch ein – anhand der Verträglichkeitsgrenzen – definiertes Angebot ausser Frage. Die angebotsorientierte Planung dient zum einen dazu, stadtverträglichen

Verkehr zu ermöglichen und zum anderen die notwendigen Kapazitäten im Verkehrssystem für neue Siedlungsentwicklungen zu schaffen.

Die konsequente Umsetzung einer angebotsorientierten Verkehrsplanung erfordert Geduld und Durchhaltevermögen, um die (möglicherweise unangenehme) Übergangsphase zu überbrücken, bis die Wirkung der Angebotsorientierung greift und auch im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung sichtbar wird.

Die angebotsorientierte Verkehrsplanung „legt das Infrastrukturangebot unter Berücksichtigung der vorhandenen Anlagen sowie der Belastbarkeitsgrenzen von Verkehr, Umfeld und Umwelt fest.“⁷

Umgang mit Verkehrsprognosen

Verkehrsprognosen stellen bis heute in aller Regel Fortschreibungen der bisherigen Verkehrsentwicklung dar, also nachfrageorientierte Trendprognosen. Die Ausrichtung der Infrastrukturplanung auf diese Grundlagen steht im Widerspruch zu den Zielen von Abstimmung von Siedlung und Verkehr.

Die angebotsorientierte Verkehrsplanung als Grundpfeiler der Abstimmung von Siedlung und Verkehr bedingt diesbezüglich einen Paradigmenwechsel. Die Verkehrsprognostik muss auf die Entwicklungsziele des Verkehrs ausgerichtet werden. Beim für die Stadtverträglichkeit massgebenden MIV stellen die definierten verträglichen Belastungen je Netzabschnitt den Handlungsrahmen dar. Für den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr sind die Wachstumsziele massgebend. Insgesamt ist die aufgrund der Nutzungsentwicklung stattfindende Zunahme der Mobilitätsbedürfnisse abzudecken. Das Verkehrsmodell wird damit zu einem Instrument zur Plausibilisierung der Entwicklungsaufgaben von MIV, ÖV und FVV und dient der Planung und Überprüfung der entsprechenden „Push und Pull“- Massnahmen.

⁷ VSS (Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute) [Hrsg.]. (1999). SN 640 210: Entwurf des Strassenraumes. Zürich.

3V-Strategie

Verkehr vermeiden:

Das aus den neuen Nutzungen generierte Verkehrsaufkommen muss nach Möglichkeit gedämpft werden, z. B. durch kurze Wege, also guter Nutzungsdurchmischung und Ansiedlung von Einrichtungen der Nahversorgung. Damit kann die Verkehrsleistung (=zurückgelegte Kilometer pro Tag und Person) reduziert resp. „vermieden“ werden. Dazu sind nebst den raumplanerischen Voraussetzungen (lokale Handlungsansätze) deutliche Anreize zur Verhaltenssteuerung notwendig.

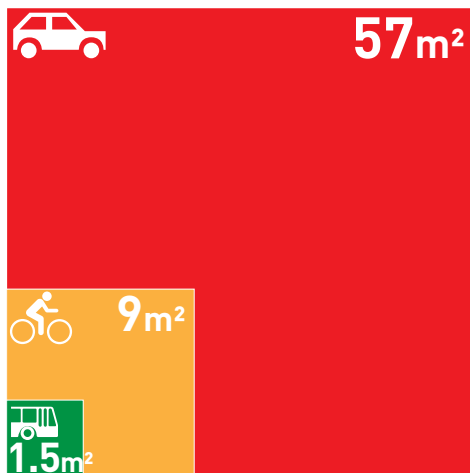


Abb. 5 | Raumananspruch pro Person, fahrende Fahrzeuge, max 30 km/h (inkl. Bremsweg)¹

Verkehr verlagern:

Der Transport einer Person erfordert mit dem Auto einen wesentlich höheren Flächenverbrauch als beispielsweise mit dem Velo oder dem Bus (siehe Abb. 5 | und Abb. 6 |). Diese markanten Unterschiede in der Flächeneffizienz sowie die analog dazu deutlichen Unterschiede bezüglich Energiebedarf und Immissionen illustrieren eindrücklich die Notwendigkeit, den stadtverträglichen Verkehr auf den Hauptpfeilern öffentlicher Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr abzustützen.

Daher muss das Verkehrsaufkommen mehrheitlich vom ÖV sowie dem FVW bewältigt werden. Um dies zu erreichen, sind sogenannte „Push und Pull“-Massnahmen notwendig.



Abb. 6 | 150 Menschen in einem Bus oder auf 103 Autos verteilt²

¹ Berechnungen (Bremsweg, Reaktionsweg): <http://www.zukunft-mobilitaet.net/78246/analyse/flaechenbedarf-pkw-fahrrad-bus-strassenbahn-stadtbahn-fussgaenger-metro-bremsverzögerung-vergleich/>

² Bild: Dominik Golob/RVBW, http://www.beobachter.ch/natur/natuerlich-leben/mobilitaet/artikel/carpools_mit-fahren-statt-rumstehen/

Verkehr verträglich gestalten:

Strassen und Plätze bilden im Wesentlichen die städtischen Freiräume, den öffentlichen Raum. An den öffentlichen Raum wird nebst der funktionalen Verkehrsansprüche eine Vielzahl weiterer Nutzungsansprüche gestellt: Aufenthalt / Begegnung, Gestaltung / Begrünung, Kultur im öffentlichen Raum, gewerbliche Nutzung etc. Der Verkehr muss hinsichtlich der negativen Auswirkungen wie Verkehrsmengen, Verkehrssicherheit, Trennwirkung der Strasse, Lärm- und Schadstoffemissionen etc. so gesteuert – verträglich gestaltet – werden, dass die gewünschte hohe Lebens- und Aufenthaltsqualität im Stadtraum sichergestellt werden kann.

Prinzip von „Push und Pull“

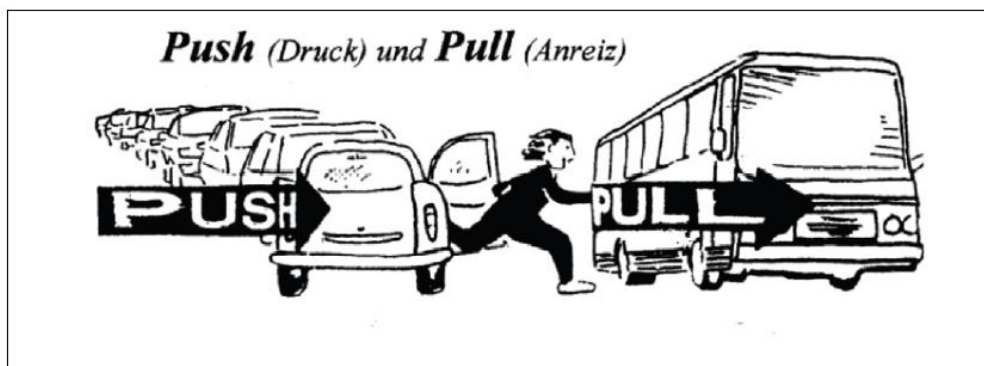
Um eine Verlagerung bei der Verkehrsmittelwahl weg vom MIV hin zu einem grösseren Anteil des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs zu erreichen, ist eine Kombination von „Push und Pull“-Massnahmen am wirkungsvollsten. „Push“-Massnahmen stellen Restriktionen dar wie z. B. Beschränkung/Bewirtschaftung der Parkierung, Verkehrsmanagement zur Dosierung des

Verkehrs in Hauptverkehrszeiten etc. „Pull“-Massnahmen dagegen sind Anreize wie beispielsweise ein attraktives Angebot im ÖV oder der Ausbau des Fussverkehrs- und Velonetz.

Der Ansatz lautet hierbei nicht „entweder / oder“, sondern „sowohl als auch“.

Verkehr ist ein zusammenhängendes Gesamtsystem

Eine wirkungsvolle Steuerung der Verkehrsentwicklung bedingt zwingend einen integralen, umfassenden Ansatz. Alle Verkehrsmittel müssen einbezogen werden. Zudem müssen alle Einflussmöglichkeiten vereint genutzt werden. Restriktionen und Anreize müssen gezielt und wirkungsvoll eingesetzt werden. Alle Massnahmen müssen ineinander greifen.



Parkplätze bewirtschaften	Attraktive Wege für den Fussverkehr
Möglichst wenig neue Parkplätze	Attraktive Wege für den Veloverkehr
Keine Erhöhung Strassenkapazität	Ausbau öffentlicher Verkehr (ÖV)
Verkehrsmanagement	ÖV nicht im Stau, hat Priorität
	Mobilitätsberatung

Abb. 7 | „Push und Pull“-Massnahmen



Abb. 8 | Verkehr als zusammenwirkendes Gesamtsystem

MOBILITÄT UND VERKEHR IN OLTEN

Motorisierter Individualverkehr: Ist-Zustand

Das Strassennetz von Olten gelangt heute während den Hauptverkehrszeiten an seine verkehrstechnische Belastungsgrenze. Aufgrund der bisher ungebremsten Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) sind sowohl die Zufahrtsachsen als auch das Stadtnetz regelmässig überlastet. An wichtigen Knotenpunkten kommt es zu Stausituationen. Dies führt vor allem auch beim ÖV zu Behinderungen und tendenziell auch zu Verkehrsdruck auf anliegende Quartierteile. Entlang der Kantonsstrassen sind die Qualität des Stadtraumes und die Situation für den Fuss- und Veloverkehr vielerorts mangelhaft. Die Trennwirkung der Strassen ist ausgeprägt und die Lärm- und Schadstoffemissionen stören die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

Die neue Entlastungsstrasse (ERO) hat die Innenstadtachse seit der Eröffnung 2013 immer mehr entlastet und es soll auch in den kommenden Jahren weiterhin Verkehr dorthin umgelagert werden. Die südliche Innenstadtanbindung über den Anschluss Rötzmatt ist derzeit noch in der Leistungsfähigkeit beschränkt und stellt daher bisher keinen attraktiven Anschlss dar. Hier besteht noch Potenzial, weitere Fahrten auf die ERO umzulagern.

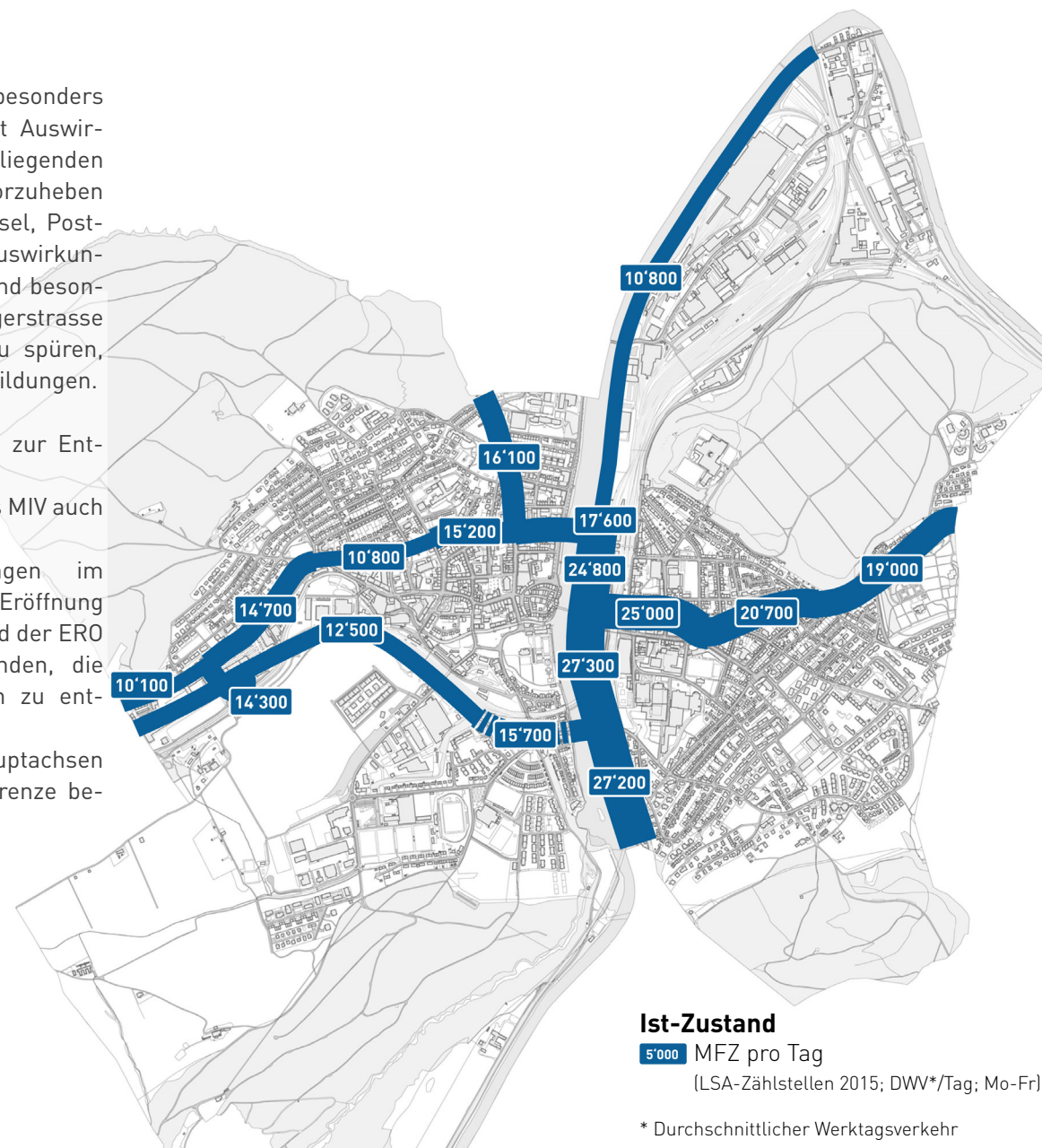
Kritisch ist die Situation besonders an neuralgischen Knoten mit Auswirkungen auf die wichtigen umliegenden Strassenabschnitte. Hervorzuheben sind hier die Knoten Sälikreisel, Postplatz und Bahnhofplatz. Die Auswirkungen der starken Belastung sind besonders auf Abschnitten der Gösgerstrasse und der Aarburgerstrasse zu spüren, mit regelmässigen Rückstaubildungen.

Zusammenfassend lässt sich zur Entwicklung des MIV sagen:

- _ Ungebremste Zunahme des MIV auch in den letzten Jahren
- _ Zunehmende Überlastungen im Strassennetz auch nach Eröffnung der Umfahrung Aarburg und der ERO
- _ Weiteres Potenzial vorhanden, die Innenstadtachse zusätzlich zu entlasten
- _ Das heutige Netz der Hauptachsen wird an seiner Leistungsgrenze betrieben



Abb. 9 | MIV-Belastung heutiger Zustand auf den Hauptachsen, MFZ pro Tag



Öffentlicher Verkehr: Ist-Zustand

Auch für den öffentlichen Verkehr (ÖV) führt die Überlastung des Netzes zu Attraktivitätsverlusten: Es kommt zu Behinderungen und Verzögerungen im Busverkehr und zu längeren Wartezeiten.

Der heutige Busbetrieb leidet vor allem in den Spitzenzeiten in starkem Masse an der Verkehrssituation im Bereich des Bahnhofs Olten und den zentralen Einfallsachsen im Kernbereich. Regelmässige Verspätungen infolge MIV-Behinderungen führen zu einem instabilen Betrieb verbunden mit Anschlussbrüchen in den Transportketten und beeinträchtigen das Image des ÖV generell.

Das mögliche Bahnangebot wird durch die verfügbaren Trasse-Kapazitäten bestimmt. Diese sind im Raum Olten insbesondere für den Regionalverkehr praktisch voll ausgeschöpft.

Die geringere Attraktivität des ÖV führt wiederum zu noch mehr Autoverkehr – ein Teufelskreis, der zu einer weiteren Verschlechterung der Situation auf der Strasse führt.

Fuss- und Veloverkehr: Ist-Zustand

In den Jahren 2009/2010 wurde eine umfassende Analyse der Schwachstellen für den Fuss- und Veloverkehr (FVV) durchgeführt und als Problemstellenkataster zur Verfügung gestellt [1]. Die damalige Ist-Situation wurde dabei kritisch beurteilt: In Olten ist die Situation für den Fussverkehr grösstenteils befriedigend, ohne dass aber eine grosse Attraktivität für das Zu-Fuss-Gehen bestünde. Das Regime Tempo-30 in fast allen Wohnquartieren schafft gute Voraussetzungen für eine befriedigende Verkehrssicherheit, aber im Bereich der Verkehrsorganisation (Trottoirs entlang siedlungsorientierter Strassen) und kleiner baulicher Verbesserungen sowie bei der Reduktion der Trennwirkung von verkehrsorientierten Strassen sind die Bedürfnisse des Fussverkehrs noch nicht sehr weitgehend berücksichtigt¹.

¹ GrobPlanung / Pestalozzi & Stäheli Ingenieurbüro Umwelt und Verkehr [Hrsg.]. (2009). Fuss- und Veloverkehrskonzept Olten: Beschreibender Bericht. Basel.

Olten wächst

Aktuell hat Olten 18'863 Einwohner und Einwohnerinnen². Im Jahr 2013 verzeichnete Olten ein Wachstum von 0.95% und gemäss den Analysen verfügt Olten auch in Zukunft über ein starkes Entwicklungspotenzial von 1.5% jährlich. Bis 2030 wird von einem Wachstum von etwa 5'700 EinwohnerInnen und ca. 3'000 Arbeitsplätzen ausgegangen. Dieser Wert basiert auf der Betrachtung der Angebotsstruktur, der Realisierungsprozesse und der Standortbedingungen. Die Auswertung der bestehenden Wohnzonen zeigt eine fast vollständige Ausnützung im Bestand. Ziel und Herausforderung ist es, das Potenzial für die Verdichtung nach innen auszuschöpfen. Dennoch ist davon auszugehen, dass das Bevölkerungswachstum hauptsächlich durch die Erschliessung der neuen Entwicklungsgebiete stattfindet, die sich über das Stadtgebiet verteilen. Aus den zusätzlichen Wohn- und Arbeitsplätzen generieren sich zusätzliche Mobilitätsbedürfnisse.

² Stadt Olten [Hrsg.]. (2016). Zahlen zur Bevölkerung: <http://www.oltten.ch/de/portrait/ueberolten/kennzahlen/bevoelkerungszahlen/>. Stichtag 31.12.2016. Olten.

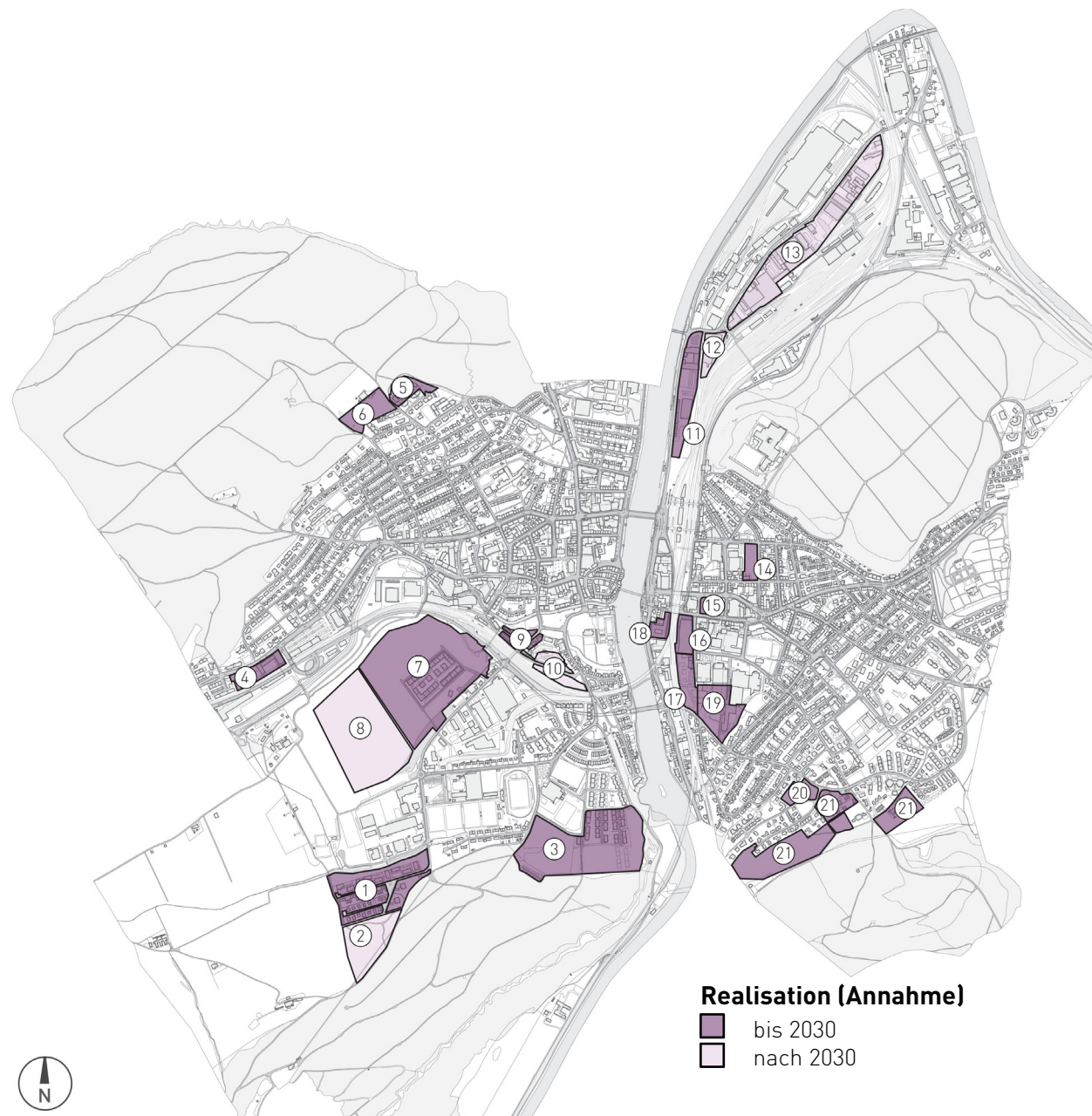
Entwicklungsgebiete	Potenzial bis 2030	
	EW*	AP**
1 Bornfeld	400	11
2 Bornfeld (Reservezone)	--	--
3 Kleinholz	893	0
4 Altmatt	108	75
5 Hasenweid (W2 / 0.6GP)	66	0
6 Im Grund (W2 / 0.4)	58	0
7 Olten SW	2'851	857
8 Olten SW (2. Etappe)	--	--
9 Schützenmatte	48	105
10 Stationsstrasse	--	--
11 Areal Bhf Nord	232	646
12 Areal Bhf Nord-Ost	--	--
13 IW Nord	--	--
14 Nussbaum Areal	208	21
15 Aarepark	92	32
16 FHNW (1. Etappe)	0	400
17 FHNW (2. Etappe)	0	341
18 Energy	0	351
19 Giroud Olma	355	141
20 Wilerfeld (W2 / 0.5)	52	0
21 Wilerfeld (W2 / 0.4)	180	0
Total	5'543	2'980

* Einwohner und Einwohnerinnen

** Arbeitsplätze

3 Stadt Olten [Hrsg.]. (2016). Zahlen zur Bevölkerung: <http://www.oltten.ch/de/portrait/ueberolten/kennzahlen/bevoelkerungszahlen/>. Olten.

4 Stadtplanung Olten [Hrsg.]. (2014). Perspektive Nutzungsentwicklung Olten 2030, Mobilitätsplan Olten, Modul Stadtentwicklung, Schlussbericht. Olten. / Potenzialanalyse 2013 - 2030

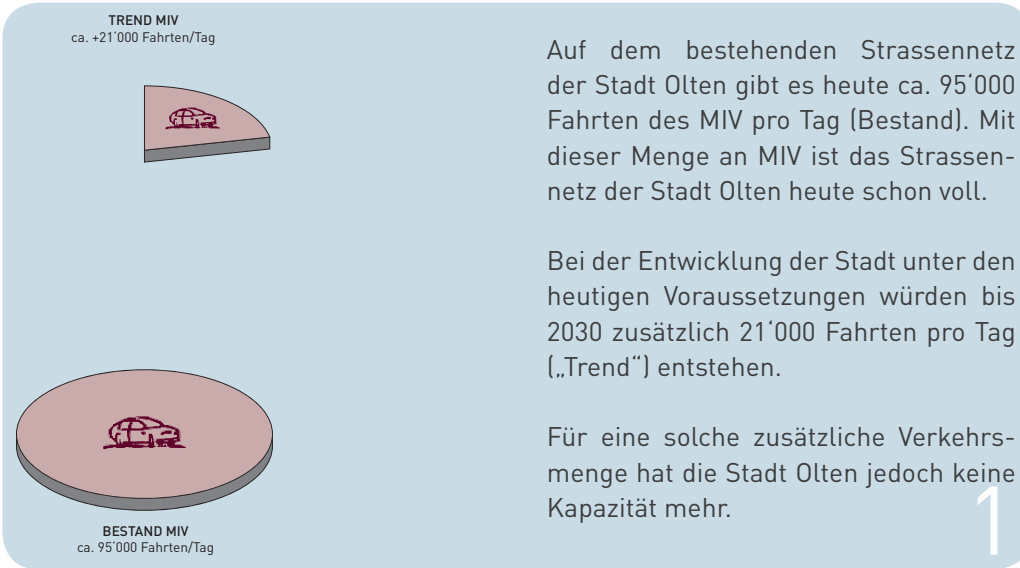


Realisation (Annahme)

- bis 2030
- nach 2030

Abb. 10 | Entwicklungsgebiete in Olten

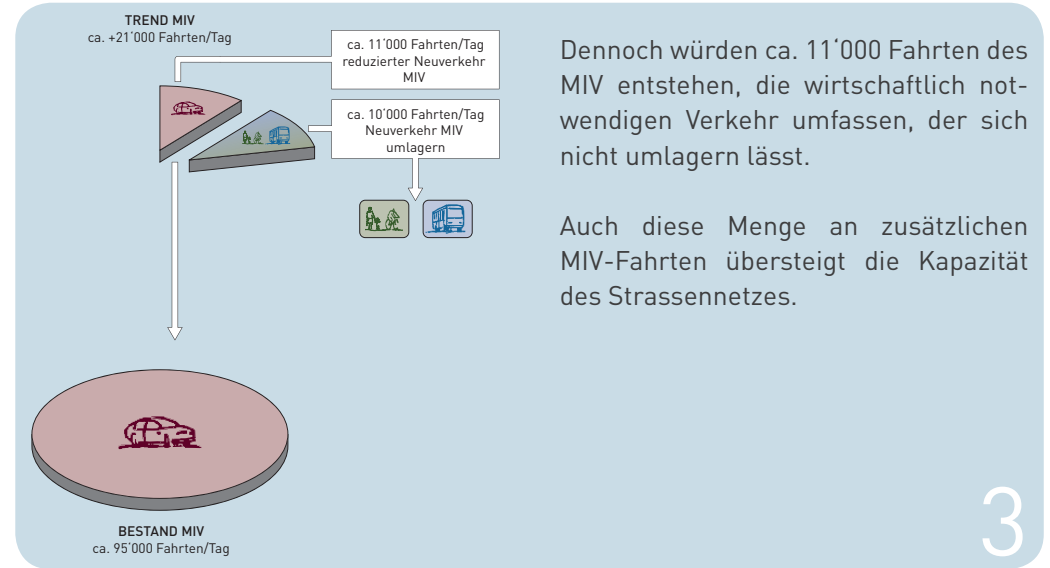
Reduktion und Umlagerung des Neuverkehrs MIV



Auf dem bestehenden Strassennetz der Stadt Olten gibt es heute ca. 95'000 Fahrten des MIV pro Tag (Bestand). Mit dieser Menge an MIV ist das Strassennetz der Stadt Olten heute schon voll.

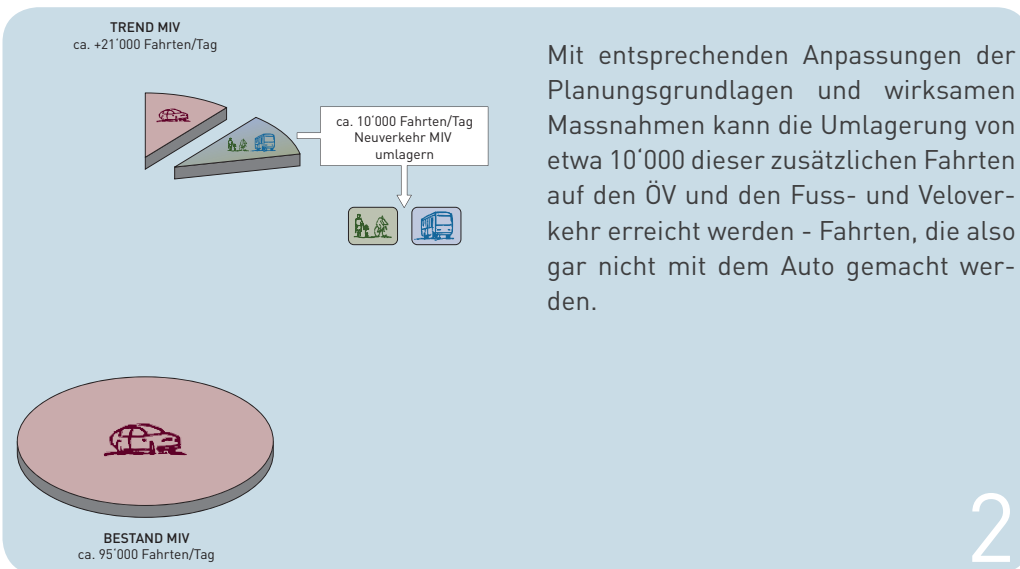
Bei der Entwicklung der Stadt unter den heutigen Voraussetzungen würden bis 2030 zusätzlich 21'000 Fahrten pro Tag („Trend“) entstehen.

Für eine solche zusätzliche Verkehrsmenge hat die Stadt Olten jedoch keine Kapazität mehr.

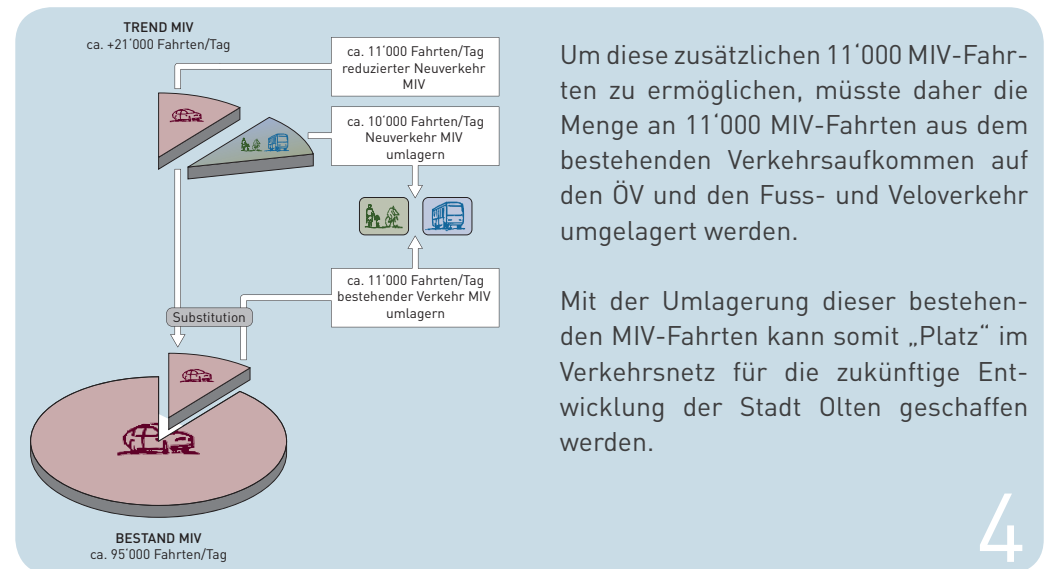


Dennoch würden ca. 11'000 Fahrten des MIV entstehen, die wirtschaftlich notwendigen Verkehr umfassen, der sich nicht umlagern lässt.

Auch diese Menge an zusätzlichen MIV-Fahrten übersteigt die Kapazität des Strassennetzes.



Mit entsprechenden Anpassungen der Planungsgrundlagen und wirksamen Massnahmen kann die Umlagerung von etwa 10'000 dieser zusätzlichen Fahrten auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr erreicht werden - Fahrten, die also gar nicht mit dem Auto gemacht werden.



Um diese zusätzlichen 11'000 MIV-Fahrten zu ermöglichen, müsste daher die Menge an 11'000 MIV-Fahrten aus dem bestehenden Verkehrsaufkommen auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr umgelagert werden.

Mit der Umlagerung dieser bestehenden MIV-Fahrten kann somit „Platz“ im Verkehrsnetz für die zukünftige Entwicklung der Stadt Olten geschaffen werden.

Entwicklungsaufgaben Verkehr

Die bedeutenden Entwicklungsabsichten führen zu wachsender Mobilitätsnachfrage. Dieser Nachfrageentwicklung steht die individuelle Wahl der Verkehrsmittel gegenüber, mit welchen diese Mobilitätsbedürfnisse abgewickelt werden können. Dieser individuelle Entscheidungsvorgang stellt den Kernpunkt des Mobilitätsplanes dar! Mittels „Push und Pull“-Massnahmen wird die Verkehrsmittelwahl aktiv beeinflusst. Damit soll der Entwicklung der Mobilitätsnachfrage entsprochen und gleichzeitig die Stadtverträglichkeit des Verkehrs zukunftsgerichtet sichergestellt werden.

Aus der Analyse lässt sich die Herausforderung erkennen, wie die angestrebte Stadtentwicklung unter gleichzeitiger Förderung der Attraktivität von Olten umgesetzt werden kann. Gestützt auf die übergeordneten Planungsprinzipien und Grundlagen ergibt sich eindeutig die Notwendigkeit, den weiteren Mobilitätsanstieg durch markante Umlagerung auf die deutlich raumeffizienteren und stadtverträglicheren Verkehrsmittel wie ÖV und FVV zu bewältigen.

Dazu ist eine Veränderung des Modal Splits notwendig, d.h. der Verteilung der Verkehrsleistung auf die verschiedenen Verkehrsmittel. Dabei muss der

Fuss- und Veloverkehr gefördert und attraktiviert werden. Auch der öffentliche Verkehr wird gefördert, damit möglichst viele Wege möglichst effizient umgesetzt werden können. Der MIV wird so optimiert und organisiert, dass Kapazitäten im Strassennetz für aus neuen Siedlungsentwicklungen entstehenden MIV sichergestellt und die Fahrten des wirtschaftlich notwendigen Verkehrs gewährleistet werden.

Das Mengengerüst für die Umlagerung des Verkehrs leitet sich aus der Analyse des Ist-Zustandes sowie der definierten Verträglichkeit des Verkehrsnetzes (siehe Kapitel MIV) ab. Die Verlagerung erfolgt nach dem Prinzip der Angebotsorientierung mit Hilfe von „Push und

Pull“-Massnahmen (siehe Planungsprinzipien). Die Grafik in Abb. 12 | veranschaulicht und quantifiziert den Zusammenhang zwischen der Stadtentwicklung und den Erfordernissen der aktiven Steuerung der Verkehrsentwicklung mit dem Ziel der Stadtverträglichkeit und den Entwicklungsaufgaben an die verschiedenen Verkehrsmittel.

Im Sinne eines Gesamtbildes ist es wichtig, mögliche Handlungsalternativen im Blickfeld zu haben. Deshalb zeigt die Grafik schematisch das Alternativszenario „Trendentwicklung“ mit den bereits heute auftretenden und sich künftig verstärkenden Tendenzen zur gegenseitigen Beeinträchtigung der Verkehrsmittel und den Konflikten mit den übrigen Nutzungsansprüchen.

Von einer Selbstregulierung des Verkehrs ohne ordnende / lenkende Eingriffe kann nicht ausgegangen werden. Dies zeigt die übereinstimmende Erfahrung in den Städten weltweit. Diese zeigen auch, dass nur eine integrale, also alle Verkehrsmittel und auch die entsprechend abgestimmte Infrastruktur umfassende, koordinierte Entwicklung zielführend ist.

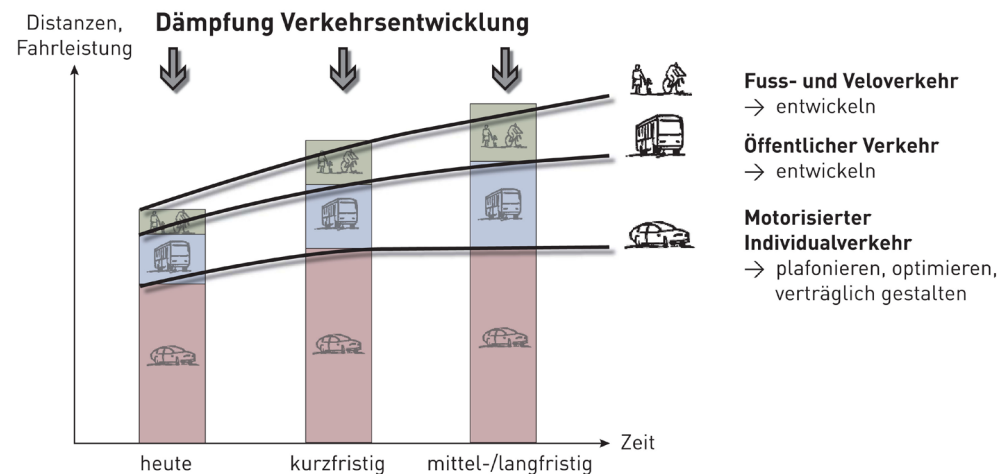


Abb. 11 | Entwicklungsaufgaben in Olten

Kurze Wege

Nebst der Verkehrsmittelwahl ist die Länge der Wege, also die beanspruchte Verkehrsleistung entscheidend. Seit Jahren liegt eine zentrale Aufgabenstellung an die Raumplanung darin, die Tätigkeiten wie Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Freizeit, usw. auf möglichst kleinem Raum zu organisieren und so

kurze Wege zu fördern. Dies kann nicht alleine mit den Mitteln der Verkehrseinflussung erreicht werden. Oft ist der Ausbau des Verkehrssystems gar kontraproduktiv und fördert die Entmischung der Tätigkeiten und damit längere Transportdistanzen (z.B. Ausbau des S-Bahnnetzes und Nationalstrassennetzes).

Die Massnahmen im städtischen Kontext, wie sie im Mobilitätsplan vorgesehen werden, unterstützen hingegen die Zielsetzung von kurzen Wegen.

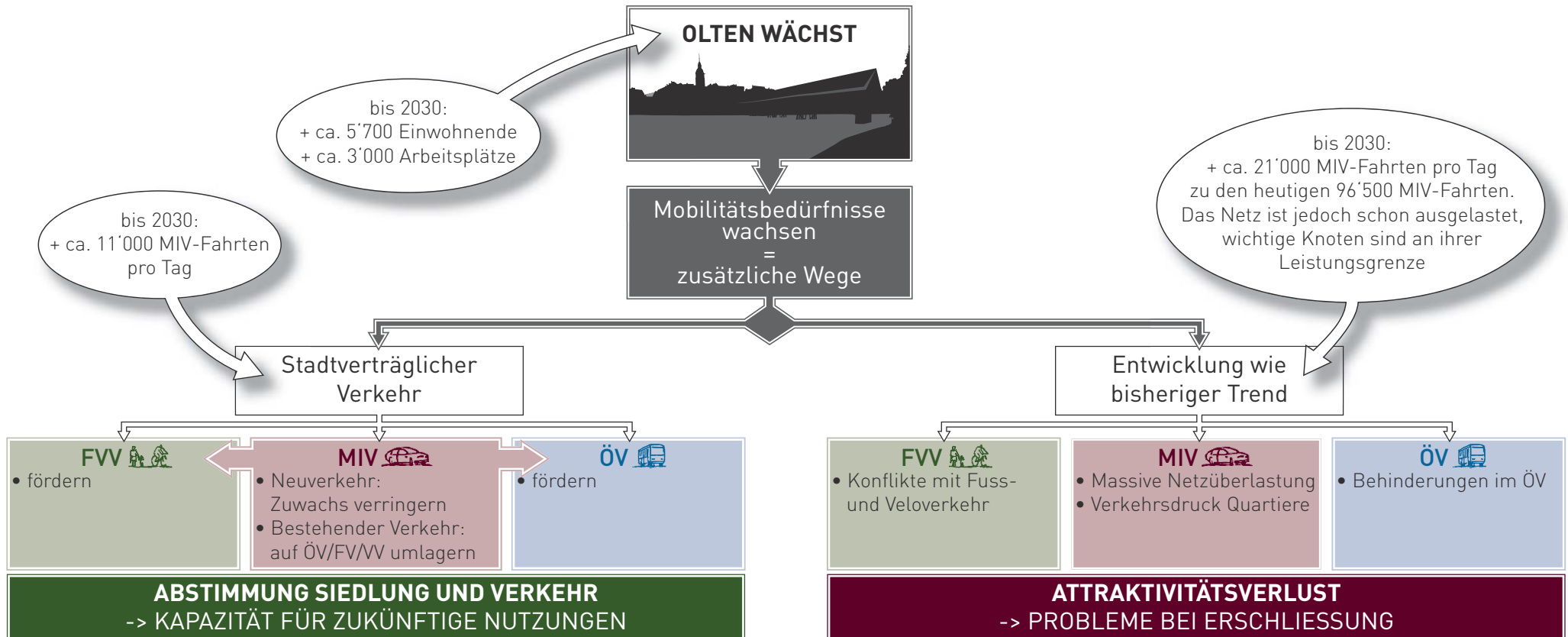


Abb. 12 | Verkehrsentwicklung in Olten

Aktuelle Trends in der Mobilität

Neue technologische, gesellschaftliche oder auch ökologische Entwicklungen bergen oftmals grosse Chancen, gleichzeitig jedoch auch zahlreiche Herausforderungen, die es zu meistern gilt. Derzeit können verschiedene Entwicklungen in der Schweiz und global beobachtet werden, die in der Politik und bei vielen Planungsfachleuten grosse Hoffnungen bezüglich der Verkehrsentwicklung wecken. Je nach Umgang und Steuerung können sie sich sowohl positiv als auch negativ auf die Mobilität in der Schweiz und auf die Verkehrsmenge in den Städten auswirken.

Teilen statt besitzen

In vielen Bereichen wird immer mehr auf die Nutzung und weniger auf das Besitzen gesetzt. Der Trend zum sog. Sharing umfasst auch das Mobilitätsangebot in der Schweiz: Mobility¹ (CarSharing), PubliBike² (VeloSharing), ParkU³ (Sharing von Parkfeldern) oder auch Uber⁴ (Sharing der Fahrten) verzeichnen derzeit ein starkes Wachstum. Durch die Sharing Economy werden Ressourcen geteilt, was sich positiv auf die Effizienz und die Umwelt auswirkt. Gleichzeitig müssen neue rechtliche Fragen beantwortet werden, um beispielsweise

1 www.mobility.ch
 2 www.publibike.ch
 3 www.parku.ch
 4 www.uber.com/de-ch/

Missbrauch und unerwünschte Effekte zu verhindern.

Digitalisierung

Das zuvor beschriebene Sharing wird insbesondere durch Apps⁵ und den Einsatz des Smartphones ermöglicht. Die Digitalisierung bietet für die Nutzenden zahlreiche neue Dienstleistungen wie z. B. die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger. So wird den Kunden die schnellste Verbindung gezeigt oder das nach individuell festgelegten Kriterien beste Angebot zusammengestellt. Zu klärende Fragen auf Kundenseite betreffen insbesondere den Datenschutz. Auf Anbieterseite kommt es zu grundlegenden Veränderungen der Geschäftsmodelle und neuen Konkurrenten: Neben der Dienstleistung des Transportes werden Transportunternehmen immer mehr zu Mobilitätsdienstleistern, die die Informationen für den Weg von Tür zu Tür anbieten.

Autonomes Fahren

Von der Technologie der selbstfahrenden Autos werden grosse Vorteile hinsichtlich der Verkehrssicherheit, der effizienten Nutzung der Verkehrsinfrastruktur, der Organisation des öffentlichen Verkehrs, der Parkierung und weiteren Aspekten erwartet. Ob diese

5 Applikationen: Programme, die auf mobilen Geräten wie dem Smartphone oder einem Tablet benutzt werden können

positiven Aspekte wirklich zum Tragen kommen, oder ob sie mehr Fragen aufwerfen und zu einem verstärkten Verkehrswachstum und den damit verbundenen bekannten negativen Effekten führen, ist noch völlig offen.

Individuelle E-Mobilität

Der Einsatz von elektrisch betriebenen Fahrzeugen oder Hybrid-Fahrzeuge im MIV wirkt sich positiv auf die Menge der CO₂-Emissionen und die Lärmbelastung aus. Die grösste technische Herausforderung ist derzeit die Effizienz und Reichweite der Batterien der Fahrzeuge. Bei Problemfeldern wie dem Platzverbrauch, der Verkehrssicherheit oder Effizienz der Nutzung der Infrastruktur bringen elektrisch betriebene Fahrzeuge keine Veränderungen. Im Veloverkehr vergrössern E-Bikes sowohl den Anteil von Velofahrenden als auch das Einsatzgebiet: Bei Pendlern spricht man von einer möglichen Entfernung bis zu 20 km, die pro Weg mit den E-Bike zurückgelegt werden. Das Thema E-Bikes – besonders E-Bikes mit einer Geschwindigkeit bis zu 45 km/h – wirft neue Fragen der Verkehrssicherheit und der notwendigen Verkehrsinfrastruktur auf. Bei allen Fahrzeugen muss bei den CO₂-Emissionen ausserdem die Herkunft des Stromes beachtet werden.

Weitere Trends

Viele weitere Entwicklungen beschäftigen die Verkehrsplanung ebenfalls: z. B. der demographische Wandel zu einer insgesamt älteren Gesellschaft; Veränderungen in der Arbeitswelt (HomeOffice) und im Einkaufsverhalten (Online-Shopping, Lieferdienste); die (Re-)Urbanisierung; der Klimawandel; Diskussion über Mobility-Pricing und zahlreiche andere Trends.

Welche der Trends eher vorübergehende Moden sind oder die Gesellschaft langfristig prägen, oder in welchem Zeitraum und Tempo sie sich auswirken, lässt sich nicht vorhersehen. Auch sind sie weder „Allheilmittel“ und lösen Probleme von alleine, noch sollten sie verteufelt werden. Die Aufgabe der Stadt ist es, schon heute aktiv die notwendigen Weichen zu stellen und die Planung entsprechend aufwärts kompatibel mit den möglichen Entwicklungen zu gestalten.



Abb. 13 | Stichworte zu Trends in der Mobilität und im Verkehr

TEIL A

ANALYSE

TEIL B

STRATEGIE

TEIL C

UMSETZUNG

AUSGANGSLAGE UND KONTEXT SEITE 13

ORIENTIERUNGSRAHMEN FÜR DEN MOBILITÄTSPLAN SEITE 15

MOBILITÄT UND VERKEHR IN OLTEN SEITE 21

ÖFFENTLICHER VERKEHR SEITE 31

FUSSVERKEHR SEITE 37

VELOVERKEHR SEITE 45

MOTORISierter INDIVIDUALVERKEHR SEITE 53

PARKIERUNG SEITE 61

VERKEHRSMANAGEMENT SEITE 73

MOBILITÄTSMANAGEMENT SEITE 77

MOBILITÄTSKONZEPTE SEITE 81

MONITORING & CONTROLLING SEITE 83

INFORMATION, KOMMUNIKATION UND PARTIZIPATION SEITE 87

UMSETZUNG UND ANWENDUNG DES MOBILITÄTSPLANS SEITE 89

LEITPROJEKT SÄLIPARK SEITE 91

ÖFFENTLICHER VERKEHR

ENTWICKLUNGSAUFGABEN

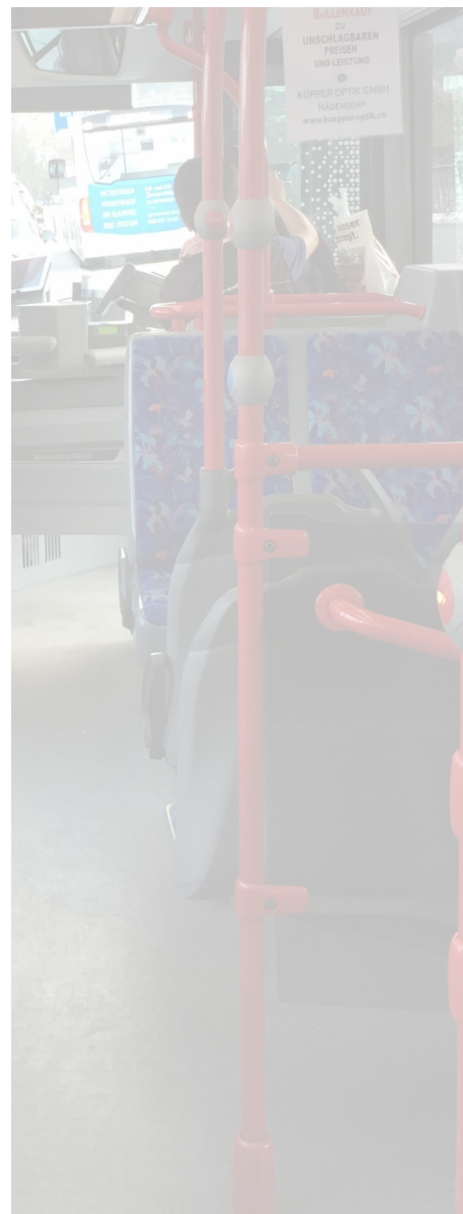
Mit der geplanten Stadtentwicklung erfordert die stadtverträgliche Mobilitätsbewältigung bis zu einer Verdoppelung der Fahrgastkapazitäten auf dem Busnetz.

Hohe Attraktivität durch Sicherstellen des fahrplangerechten ÖV-Betriebs mit möglichst kurzen Reisezeiten und einer hohen Zuverlässigkeit, auch in den Spitzenstunden

Erhöhung des Anteils des ÖV am Gesamtverkehr: Grossteil des Verkehrswachstums soll auf den ÖV verlagert werden

Stärkung des Bahnangebotes (kurzfristig: 30-Minuten-Takt / langfristig: 15-Minuten-Takt zwischen Olten und Aarau) sowie Ausbau und Verdichtung des Busangebotes

Optimale, attraktive Anschluss- und Umsteigeverhältnisse an den Knotenpunkten, insbesondere am Bahnhof Olten



LÖSUNGSWEGE

Enge Zusammenarbeit und Koordination zwischen Stadt, Kanton und Region

Angebotsausbau des ÖV auf Strasse und Schiene in Koordination mit den weiteren Massnahmen des MPO

Verbesserte Koordination zwischen Bahn- und Busverkehr

In der Phase 1 wurde für das Teilkonzept öffentlicher Verkehr ein generelles Angebotskonzept mit den Zielvorstellungen für den Zeithorizont ca. 2030 erarbeitet (Stand: September 2014). Dieses Zielkonzept hat in seinen Grundzügen nach wie vor Gültigkeit.

Seit der Erarbeitung dieses Zielkonzepts haben sich jedoch verschiedene Rahmenbedingungen geändert und sind im Rahmen der Planungen zur Entwicklung der S-Bahn Aargau-Solothurn und zum Buskonzept Olten-Gösgen-Gäu die nächsten Schritte der Angebotsentwicklung für Bahn und Bus konkretisiert worden. Die Planungen zum Ausbauschnitt 2030/2035 der Bahninfrastruktur (STEP AS 2030) sind mit dem Stand Mai 2017 zwar noch nicht abgeschlossen, aber der derzeitige Planungsstand lässt dennoch bereits Entwicklungen erkennen, welche auch in die Angebotsentwicklung des Busnetzes ausstrahlen. Auch die Planungen zu den ÖV-Drehscheiben Egerkingen und Schönenwerd sind fortgeschritten, so dass sich auch hieraus Anpassungen am Zielkonzept aus dem Jahr 2014 ergeben.

Das Buskonzept Olten-Gösgen-Gäu (Optimierung Busnetz in den Bezirken Olten, Gösgen und Gäu, 2017) wird ab den Fahrplan 2018 bis zum Fahrplan 2021 in mehreren Stufen umgesetzt. Das Buskonzept geht von weiterhin beschränkten Mitteln der öffentlichen Hand für den öffentlichen Verkehr aus und fokussiert sich daher – abgesehen von wenigen Ausnahmen – auf Optimierungen im Angebot, welche in diesem Rahmen realisierbar sind. Mit dem Buskonzept Olten-Gösgen-Gäu werden bis 2021 insbesondere folgende Ziele umgesetzt:

- _ Angebotsverdichtung auf einzelnen, stark belasteten Achsen und zugleich Abbau von Angebot in schlecht ausgelasteten Korridoren
- _ Systematisierung des Angebots
- _ Verbesserung Verknüpfung von Bahn und Bus
- _ Viertelstundentakt in den Hauptkorridoren

Die Massnahmen des Buskonzepts Olten-Gösgen-Gäu sind zwar erste Schritte im Hinblick auf eine spätere Verwirklichung des Mobilitätsplans Olten. Um dem öffentlichen Verkehr in der Region Olten denjenigen Stellenwert zu geben, welcher den Zielvorstellungen des Mobilitätsplans Olten entspricht, sind wesentliche weitere, vor allem kapazitätserweiternde Massnahmen notwendig. Dies erfordert eine weitere Verdichtung des Angebots auf den Hauptachsen zum 7.5 Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten. Dies ist in den Zielvorstellungen zum Mobilitätsplan Olten für den Horizont 2030 abgebildet.

Die 2014 erarbeiteten Zielvorstellungen zum Busangebot im Mobilitätsplan Olten wurden im Mai 2017 an die inzwischen vorliegenden Ergebnisse der Planungen angepasst. Hieraus ergeben sich die in der folgenden Abb. 14 | dargestellten Zielvorstellungen.

In den Abb. 15 | und Abb. 16 | ist die im Rahmen des Buskonzepts Olten-Gösgen-Gäu vorgesehene Entwicklung des Angebots von 2019 bis 2021 aufgezeigt.

Die Abbildungen zeigen jeweils das Busangebot in den werktäglichen Hauptverkehrszeiten.

Generelles Linien- und Angebotskonzept Regionalbuslinien (Hauptverkehrszeiten)

Zielkonzept bis ca. 2030

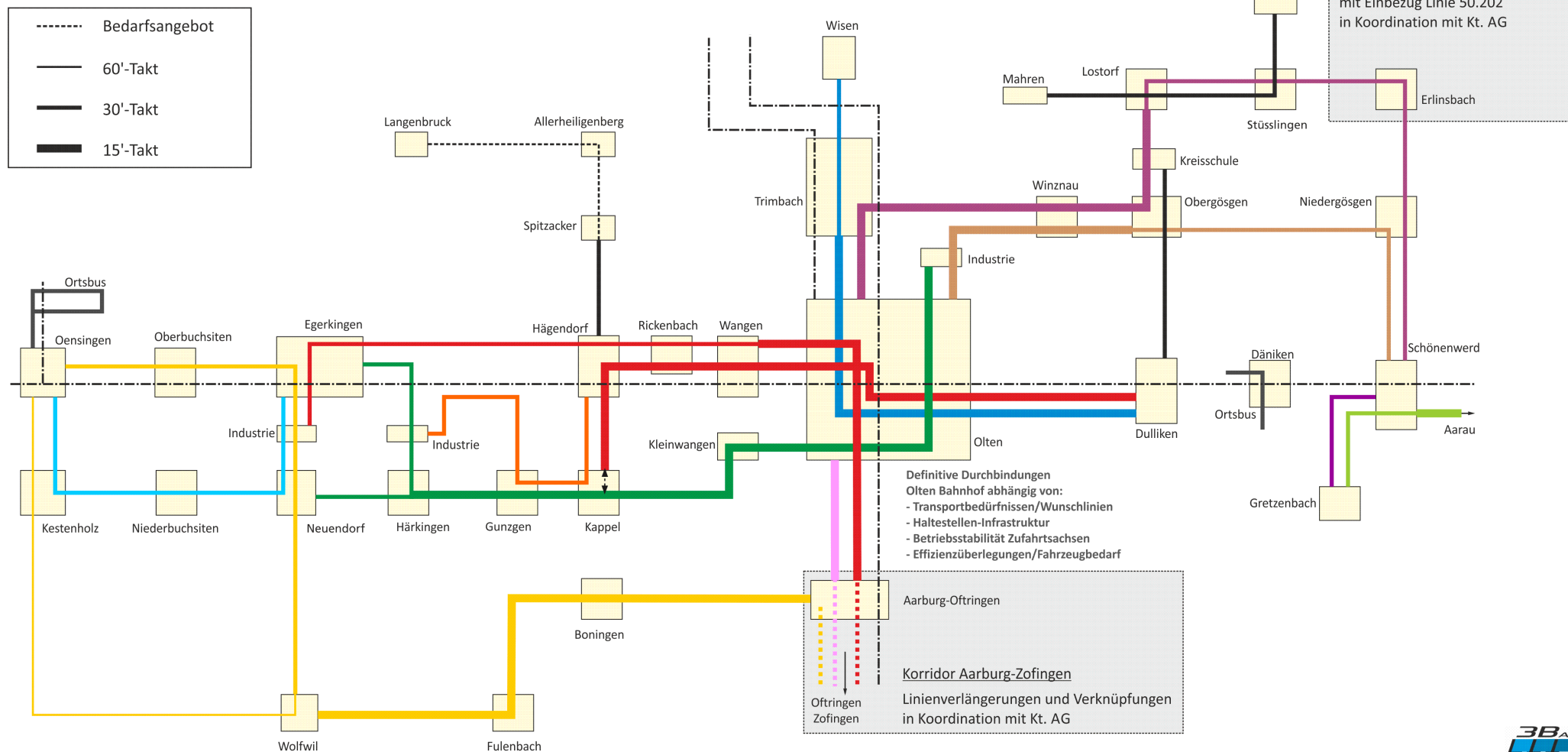


Abb. 14 | Zielkonzept bis ca. 2030

170518_Angbotskonzept-Regionallinien-2030
Stand: 18.05.2017 / rha



Generelles Linien- und Angebotskonzept Regionalbuslinien (Hauptverkehrszeiten)

Konzept 2019 (Stand: Umsetzung Buskonzept Olten Gösigen Gäu 2017)

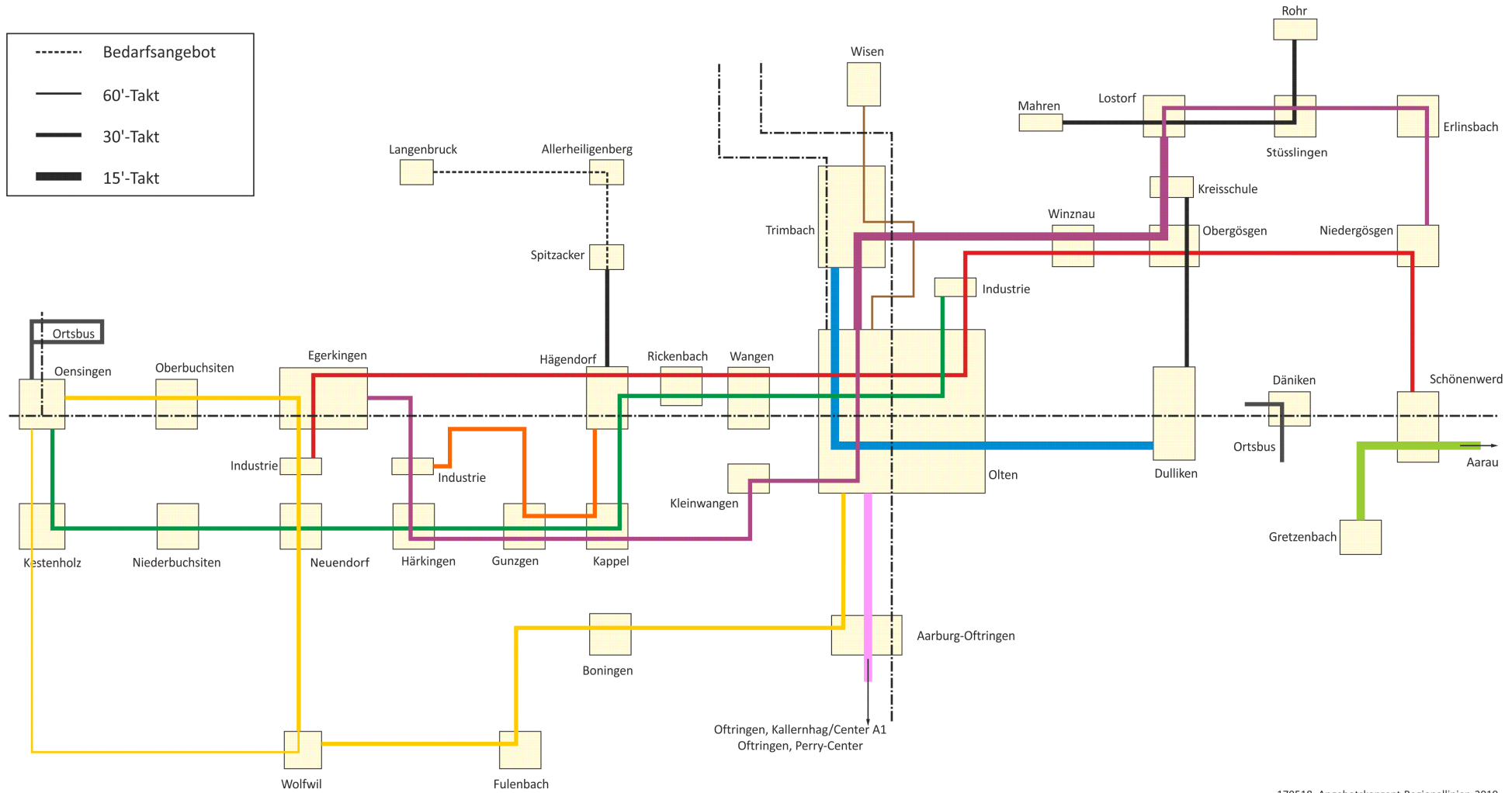


Abb. 15 | Konzept 2019 (Stand: Umsetzung Buskonzept Olten-Gösigen-Gäu 2017)

170518_Angebotskonzept-Regionallinien-2019
Stand: 18.05.2017 / rha



Generelles Linien- und Angebotskonzept Regionalbuslinien (Hauptverkehrszeiten)

Konzept 2021 (Stand: Mitwirkung Buskonzept Olten Gösgen Gäu 2017)

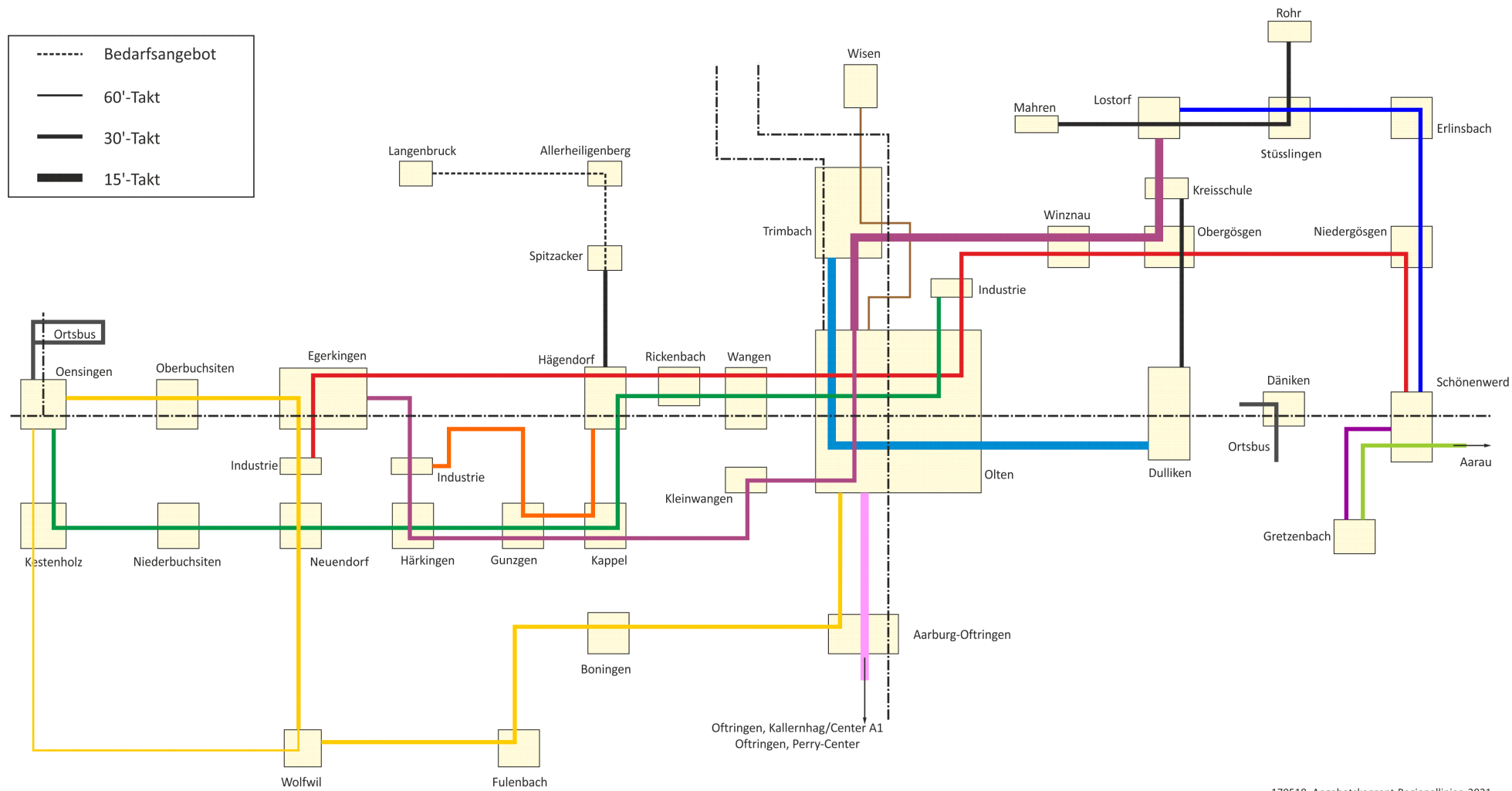


Abb. 16 | Konzept 2021 (Stand: Mitwirkung Buskonzept Olten-Gösgen-Gäu 2017)

170518_Angbotskonzept-Regionallinien-2021
Stand: 18.05.2017 / rha



FUSSVERKEHR

ENTWICKLUNGSAUFGABEN

Zufussgehen in Olten ist direkt, sicher und komfortabel

- _ Eine flächige Durchlässigkeit für Fussgänger und Fussgängerinnen ermöglicht direkte Verbindungen und Wege (umwegfrei).
- _ Objektive Sicherheit - im Verkehr und vor Übergriffen - ist überall gewährleistet und sichtbar vorhanden.
- _ Subjektive Sicherheit ist gegeben: Fussgänger und Fussgängerinnen fühlen sich sicher im Strassenraum.
- _ Fussverkehrsanlagen sind hindernisfrei, insbesondere für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen.
- _ Raumqualität und auf die jeweiligen Nutzergruppen ausgerichtete, begleitende Infrastruktur weisen einen hohen Standard auf.

Fussverkehr wird im Stadtraum differenziert betrachtet und gefördert

- _ Bedürfnisse und Anforderungen werden je nach Ort und Nutzung auf die jeweiligen Fussverkehrsgruppen ausgerichtet.
- _ Die Teilräume bieten den für die jeweilige Nutzung besten Standard an.
- _ Der alltägliche Betrieb, Unterhalt und Umfeldnutzungen tragen je Teilraum zum optimalen Fussverkehrsklima bei.

Fussverkehr hat einen hohen Stellenwert in der städtischen Mobilität

- _ Die Verkehrsorganisation ist überall fussverkehrsfreundlich.
- _ Bei Planung und Projektierung von Verkehrsanlagen werden die Bedürfnisse und Anforderungen des Fussverkehrs spezifisch und gleichwertig berücksichtigt.
- _ Betrieb und Unterhalt berücksichtigen die spezifischen Bedürfnisse des Fussverkehrs.
- _ Konfliktpunkte zwischen rollendem Verkehr, insbesondere auch Veloverkehr, und Fussverkehr werden wo immer möglich vermieden, jedoch nicht zulasten der Bedürfnisse des Fussverkehrs.

Optimierung der Schnittstellen zu anderen Mobilitätsformen

- _ Umsteige- / Einsteige- / Vernetzungspunkte mit anderen Mobilitätsarten sind optimal fussverkehrsgerecht erschlossen.
- _ Information und Auffindbarkeit sind auf den Fussverkehr ausgerichtet.

Der durchgehend hohe Standard von Infrastruktur, Unterhalt und Betrieb führt zu einer Erhöhung des Anteils des Fussverkehrs am Gesamtverkehr.



LÖSUNGSWEGE

Der Stadtraum wird je nach Nutzung, Fussverkehrsgruppen und -bedürfnissen in entsprechenden Teilräumen differenziert betrachtet.

Für die einzelnen Teilräume wird ein anzustrebender Standard für Infrastruktur, Umfeld, Betrieb und alltäglichen Umgang mit dem Fussverkehr definiert.

Für die einzelnen Teilräume werden spezifische Handlungsansätze aufgezeigt und vermittelt.

STRATEGIE FÜR DEN FUSSVERKEHR

Zufussgehen ist eine vielfältige und differenzierte Form der Fortbewegung, die das Basis-Mobilitätsangebot darstellt. Auf kurzen Wegen ist es das häufigste Verkehrsmittel und besonders wichtig für die Verknüpfung von Quelle bzw. Ziel mit den Verkehrsmitteln Velo, ÖV und MIV (z.B. zuhause – Bushaltestelle, Parkplatz – Ladentüre usw.). Auch wenn man für den Hauptteil des Weges beispielsweise den Bus nimmt, geht man die ersten Meter zur Bushaltestelle oder die letzten Meter zum Ziel zu Fuss. Dies stellt für die städtische Mobilität ein grosses Potenzial dar.

Fussverkehr ist auch diejenige Verkehrsart, die alle Zielgruppen bei allen Tätigkeiten, an unterschiedlichen Orten mit verschiedenen Zielen und Verkehrszwecken sowie Menschen mit allen unterschiedlichen körperlichen und mentalen Voraussetzungen umfasst.

Es gibt Anforderungen, die im gesamten Stadtraum erfüllt werden müssen, z.B. Sicherheit (Verkehrssicherheit und Sicherheit vor Übergriffen) und Hindernisfreiheit. Daneben bestehen spezifische Bedürfnisse und Anforderungen je nach Nutzungsfunktion des jeweiligen Ortes, die beachtet werden müssen.

Dazu werden...

- _ Teilräume definiert, die sich bezüglich Nutzung, Nutzergruppen und Hauptanforderungen unterscheiden, um dann
- _ nach Teilräumen differenzierte Handlungsansätze sowie Akteure und Handlungsfelder zu differenzieren.

Auf diese Weise kann ein gesamtheitliches, optimales fussverkehrsfreundliches Klima geschaffen werden, welches den Anteil des Fussverkehrs erhöht.

Olten hat auf Grund seiner überschaubaren Grösse und seiner Kleinräumigkeit eine gute Ausgangslage, um zu einer fussverkehrsfreundlichen Stadt zu werden.

TEILRÄUME FÜR DEN FUSSVERKEHR

Im Gegensatz zum MIV, ÖV oder Veloverkehr, die an ihre jeweiligen Fahrbahnen gebunden sind, bewegt sich der Fussverkehr im gesamten Aussenraum der Stadt flächig. Daher ist es sinnvoll, neben den Überlegungen zu möglichst attraktiven Fussverkehrs-Verbindungen insbesondere auch eine flächige Betrachtung von Quartierräumen und deren Qualität für den Fussverkehr vorzunehmen. Bei dieser Herangehensweise geht es um die Schaffung eines gesamtheitlich fussverkehrsfreundlichen Verkehrsklimas, das über die Verbesserung von punktuellen Schwachstellen hinausgeht. Auf diese Weise soll eine fussverkehrsfreundliche Verkehrsorganisation und Infrastruktur gefördert werden, ohne dass deshalb der rollende Verkehr verdrängt oder stark eingeschränkt wird.

Jeder Teilraum der Stadt hat unterschiedliche raumstrukturelle Voraussetzungen. Ausserdem sind jeweils andere Zielgruppen mit ihren Bedürfnissen relevant. Daher ist es zweckdienlich, auch hinsichtlich des Handlungsbedarfes, möglichen Lösungsansätzen, typischen Akteuren etc. nach diesen Teilräumen zu differenzieren.

FUSSVERKEHRSKLIMA

Das Fussverkehrsklima wird durch die Gesamtsituation für den Fussverkehr geprägt. Je nach Art und Nutzung des jeweiligen Stadtraumes müssen dabei unterschiedliche spezifische Bedürfnissen und Anforderungen der massgebenden Fussverkehrsgruppen berücksichtigt werden. Dies umfasst das Wegeangebot, den Zustand der Fussverkehrsflächen sowie die Umfeldnutzungen und den Betrieb/Unterhalt. Insgesamt geht es um den Stellenwert des Fussverkehrs im Verkehrsgeschehen, der heutzutage häufig unterschätzt wird.

HANDLUNGSANSÄTZE

Handlungsansätze zeigen auf, was konkret getan werden muss, um das angestrebte Fussverkehrsklima zu erreichen. Im Vordergrund stehen dabei nicht primär spezielle Massnahmenpakete, sondern die Berücksichtigung der Fussverkehrs Anliegen bei Bau und Betrieb der Verkehrsinfrastruktur und bei der Stadtraumnutzung. Ausnahme bilden wichtige Einzelprojekte, die als separate Vorhaben entscheidenden Einfluss auf das gesamte Netz oder Teilnetze haben und als Fussverkehrsprojekte lanciert werden.

AKTEURE

Akteure sind jene Handelnden, welche die Verhältnisse für den Fussverkehr beeinflussen. Entweder geschieht dies durch die Nutzung der Flächen und Bereiche des Fussverkehrs oder durch das Treffen von Entscheidungen über die Nutzung. Je nach Teilraum betrifft dies verschiedene Personen oder Personengruppen.

HANDLUNGSFELDER

Es gibt verschiedene Handlungsfelder, in denen die oben genannten Akteure das Fussverkehrsklima gestalten. Solche Handlungsfelder oder Handlungsmöglichkeiten ergeben sich beispielsweise im Rahmen von Planungsverfahren (z.B. Baubewilligungsverfahren, Gestaltungsplanverfahren) oder bei Projekten im Strassenbau. Die Nutzung des öffentlichen Raumes umfasst weitere Handlungsfelder: Beispielsweise bei Nutzungsbewilligungen für Veranstaltungen oder Strassenverkauf ist der Fussverkehr entsprechend zu gewichten und die angestrebte Qualität zu gewährleisten. Auch im Betrieb und Unterhalt von Arealen, Verkehrsinfrastruktur und öffentlichem Raum gibt es verschiedene weitere Handlungsfelder. Ziel ist, dass die Anforderungen und Bedürfnisse des Fussverkehrs gleichwertig wie die anderer Verkehrsteilnehmer einbezogen werden.

Teilräume Fussverkehr

- Q1** Quartier Hardegg
- Q2** Quartier Säli-Bifang
- Q3** Quartier Ziegelfeld-Bannfeld
- Q4** Quartier Kleinholz-Bornfeld
- Q5** Quartier Olten Südwest
- ZW** Zentrumsgebiet Zentrum West
- ZO** Zentrumsgebiet Zentrum Ost
- A1** Arbeitsplatzgebiet
- A2** Arbeitsplatzgebiet
- A3** Arbeitsplatzgebiet
- A4** Arbeitsplatzgebiet
- E1** Erholungsraum Schützenmatte / Aare
- E2** Erholungsraum Kleinholz
- E3** Erholungsraum Stadtpark
- V1** Verbindungselement Aareraum - Bahnhof - Winkel
- V2** Verbindungselement Bahnhof Hammer

Nutzungsfunktion

- Quartierräume
- Zentrumsgebiete
- Arbeitsplatzgebiete
- Erholungs-, Freizeit- und Grünräume
- prioritäre Verbindungen

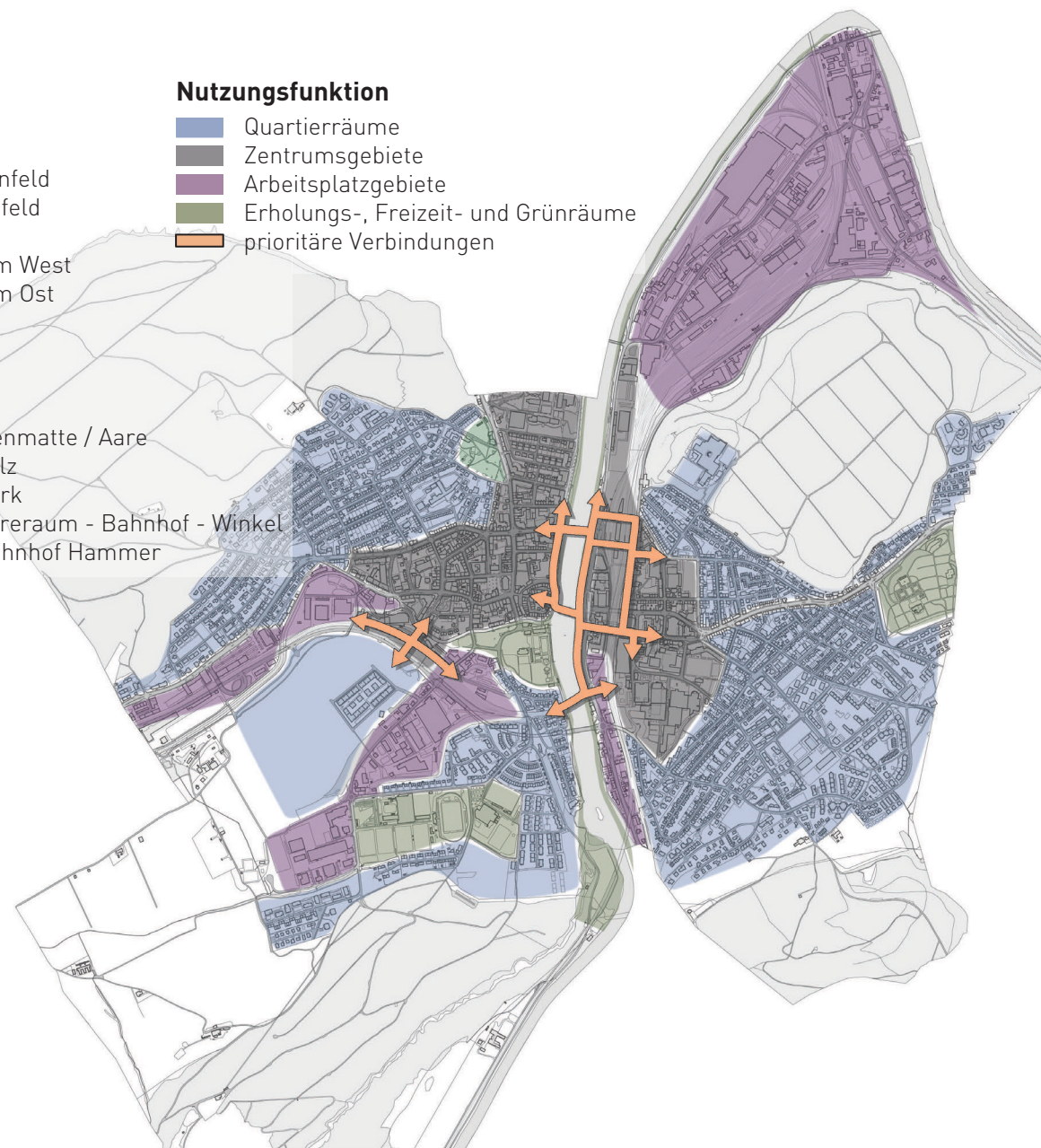


Abb. 17 | Teilräume für den Fussverkehr

Teilraum	Merkmale	Angestrebtes Fussverkehrsklima
QUARTIERRÄUME	<ul style="list-style-type: none"> _ Wohnen und wenige, wohnungsnaher Gewerbenutzungen, Ateliers, Büros _ Private Aussenräume, teilweise öffentlich nutzbar, häufig parzelliert und abgegrenzt, verschiedentlich öffentliche Aussenräume, Plätze _ Netz von untergeordneten, siedlungsorientierten Quartierstrassen, häufig Tempo-30-Zonen, Mischverkehr, Netzverdichtung mit separaten Fusswegverbindungen. Häufig private Parkierung in den Strassenraum verlagert 	<ul style="list-style-type: none"> _ flächig nutzbare Strassenflächen, Trottoirs/Trennung nur in Ausnahmefällen bei grösserem Verkehrsaufkommen und/oder hohen Geschwindigkeiten _ Querbarkeit von Verkehrsanlagen und flächige Begehbarkeit von Aussenräumen hoch _ maximal Tempo 30 des rollenden Verkehrs, Bereiche mit Vortrittsregimes (Begegnungszonen) insbesondere im Bereich von Schulen und Einrichtungen für Senioren
ZENTRUMSGEBIETE	<ul style="list-style-type: none"> _ Dichte Geschäfts- und Gewerbenutzung, Einkauf, Läden, auch Grossverteiler, Center. Verschiedene Dienstleistungs- und Bildungsangebote, Kurs- und Kongresslokalitäten, Gastronomie _ Aussenräume häufig ebenfalls kommerziell genutzt, Aussenverkauf oder Gastronomie, wenige andere nutzbare Aussenräume, öffentliche Flächen als Plätze, kleine Grünanlagen, „Abstandsgrün“ _ Netz von untergeordneten Erschliessungsstrassen, Fussverkehrsflächen häufig getrennt von Fahrbahn, Anliefer- und Zubringerverkehr, Parkplätze bewirtschaftet, wenn möglich punktuell konzentriert. In dichteren Nutzungsbereichen Mischregimes mit FG-Vortritt 	<ul style="list-style-type: none"> _ grosszügige Verkehrs- und Verweilflächen für alle Nutzergruppen _ situationsgerechter Netzverbund von Mischflächen, Vorrangflächen und Verbindungen _ hohe Belags- und Raumqualität, z.B. witterungsgeschützte Abschnitte _ optimale Erreichbarkeit und sichtbare Zugänglichkeit („roter Teppich“)
ARBEITSPLATZGEBIETE	<ul style="list-style-type: none"> _ Produktionsbetriebe, hoher Arbeitsplatzanteil, wenig publikumsintensive Betriebe, Verkauf. Allenfalls MIV-orientierte Gewerbe- und Verkaufsbetriebe wie Garagen, Autohändler u.ä. _ Kaum öffentlich nutzbare Aussenräume, auf Nutzungen beschränkt, private Aussenräume minimal, zumeist „Abstandsgrün“, technische Funktion, keine öffentlichen Flächen _ Verkehrsflächen MIV-orientiert, häufig für Anlieferung/Auslieferung genutzt, Fussverkehrsanlagen minimal, auf wenige Verbindungen fokussiert, wenig öffentliche Parkierung oder dann flächig konzentriert 	<ul style="list-style-type: none"> _ direkte Verbindungen zu ÖV-Haltestellen und fallweise zu Parkierungen / Veloabstell-Anlagen _ keine Abweichungen von direkten Wunschlinien-Verbindungen, auch kleinräumig _ minimale erzwungene Wartezeiten oder Umwegaufwendungen
ERHOLUNGS-, FREIZEIT- UND GRÜNÄRÄUME	<ul style="list-style-type: none"> _ Parks und Freiräume innerhalb der bebauten Gebiete, Freizeiträume entlang landschaftlicher Zäsuren, Aareraum und Naherholungsgebiete direkt an Siedlungsgebiete anschliessend. Teilweise Gastronomie und minimale Verkaufsangebote integriert oder von spezieller Nutzung vorgeben, aber nicht Hauptfunktion _ Aussenräume dominieren, Wege und Verbindungen integrierender Bestandteil, teilweise flächig. Zumeist öffentlich und frei zugänglich, ausgenommen bei spezieller Funktion (z.B. Badi) _ In der Regel nur Verkehrsflächen für Fuss- und/oder Veloverkehr. Allenfalls kombiniert mit minimaler Zubringer-/Unterhaltungsfunktion für Motorfahrzeuge befahrbar 	<ul style="list-style-type: none"> _ vielfältige, frei begehbare Verbindungen und Flächen _ kein oder nur ganz minimaler MIV _ optimale Erreichbarkeit und Verzahnung mit Umfeld _ auf die verschiedenen Nutzergruppen abgestimmte Aufenthaltsqualität
PRIORITÄRE VERBINDUNGEN	<ul style="list-style-type: none"> _ Nahtstellen und Verknüpfungsbereiche von verschiedenen Stadträumen, Querungen von trennenden Elementen wie Bahn, Hochleistungsstrassen, Fluss; Orientierungs- und Verteilraum, wenige auf Passanten ausgerichtete Begleit-Nutzungen, Wechsel von Strecken mit Aufenthalts- und Warteflächen, spezielle Gastronomie „Schnellimbiss“ _ Aussenräume in der Regel öffentlich, auf Aufenthalt oder Durchgang ausgerichtet, wenig Restflächen _ Verkehrsflächen zumeist für Fuss- und Veloverkehr reserviert bzw. von MIV-Anlagen separiert/getrennt, zumeist auf direkte Verbindungen mit wenig Einschränkungen/Hindernissen fokussiert 	<ul style="list-style-type: none"> _ direkte Verbindungen ohne jede Erschwernis (Topographie, Einbauten, seitliche Begrenzungen, Wartezeiten) _ grosse Breiten auch für hohe Fussverkehrsaufkommen, tendenziell flächig _ Sicht und Sichtbarkeiten optimiert

Teilraum	Handlungsansätze	Spezifische Akteure (neben öffentlicher Verwaltung und Ämtern, die in allen Teilräumen eine Rolle spielen)
QUARTIERRÄUME	<ul style="list-style-type: none"> _ Verzicht auf Abtrennungen, Absperrungen, Randabschlüsse, Stufen / Treppen u. ä. _ flächige Gestaltung von Strassenräumen mit minimaler Parkierung _ Verkehrsflächen statt starr abgegrenzter Wege _ maximal Tempo 30 im gesamten Quartierbereich, auch bei Trottoirs _ Fussverkehrsvortritt in sensiblen Bereichen wie Schulen etc. 	<ul style="list-style-type: none"> _ Hauswarte und Verwaltungen _ Hauseigentümer _ Quartiervereine, Hausgemeinschaften _ Planende aus Architektur und Landschaftsarchitektur _ Gartenbauer, Gartenunterhalt
ZENTRUMS- GEBIETE	<ul style="list-style-type: none"> _ Verbreiterung von Fussverkehrsflächen, -bereichen und Verbindungen _ Einbezug und Verflechtung mit Vorbereichen und seitlichen Nutzungen, Bedürfnissen _ wunschliniengerechte Verbindungen und flächenhafte Bereiche schaffen _ fussverkehrsfreundliche Regimes oder häufige bedarfsgerechte Querungen, auch flächige Systeme _ bedarfsgerechtes Netz an Sitzgelegenheiten 	<ul style="list-style-type: none"> _ Gewerbetreibende, Laden- und Gastronomiebesitzende _ Gewerbevereine, Eventveranstalter
ARBEITSPLATZ- GEBIETE	<ul style="list-style-type: none"> _ direkte Verbindungen schaffen _ Breiten auch für Begegnung, Überholung genügend _ optimale Sichtbarkeit der Zufussgehenden 	<ul style="list-style-type: none"> _ Betriebe, Unternehmen _ Beauftragte für Umgebungs-Unterhalt
ERHOLUNGS- FREIZEIT- UND GRÜNÄRÄUME	<ul style="list-style-type: none"> _ abwechslungsreiche Gehbereiche und -flächen in unterschiedlichen Abmessungen _ dichtes Netz an direkten und gut sichtbaren Verbindungen zu den Räumen _ Aufenthaltsbereiche für vielfältige Aktivitäten _ Bedarfsgerechtes Stadtmobiliar mit punktuell Witterungsschutz 	<ul style="list-style-type: none"> _ Abwarte und Unterhaltspersonal _ Verwaltungsstellen ohne Bezug zu Verkehrsthematik _ Laden- und Gastronomiebetreiber _ Landschaftsarchitekten
PRIORITÄRE VERBINDUNGEN	<ul style="list-style-type: none"> _ niveaugetrennte Querung von MIV-/ÖV-Achsen _ sehr grosse Breiten oder Trennung von Veloverkehr _ kleine Steigungen, immer Rampen zur Niveauüberwindung _ Beleuchtung, Tageslichteinführung und Vermeidung aller Nischen und uneinsehbar Bereiche 	<ul style="list-style-type: none"> _ Ortsfremde Betreiber von Verkehrsanlagen (z.B. ÖV-Unternehmen) _ (kommerzielle) Nutzer angrenzender Räume _ Beauftragte Unterhalts- und Betriebsunternehmen

WICHTIGE MASSNAHMEN FÜR DEN FUSSVERKEHR

Die folgenden Massnahmen haben eine besonders hohe Wichtigkeit im Rahmen des Mobilitätsplans haben und sind daher mit hoher Priorität weiterzuverfolgen. Die Massnahmen betreffen Orte mit speziellen Anforderungen und spielen eine Schlüsselrolle im Gesamtgefüge des Verkehrssystems in Olten.

FV-1: Optimierung Handelshof

Entlang der Ringstrasse zwischen Baslerstrasse und Dornacherstrasse sind die Bedingungen für den Fussverkehr zu verbessern. Dazu ist am Knoten Frobürgstrasse / Handelshof eine ebenerdige Querungsstelle als Alternative zur bestehenden Unterführung der Frobürgstrasse notwendig. Ein wichtiges Anliegen ist dabei eine zusätzliche Querungsmöglichkeit über die Frobürgstrasse auf Strassenniveau über der bestehenden Unterführung. Zudem ist für den ganzen Bereich Handelshof – Capitolkreuzung anzustreben, die Dominanz und die Trennwirkung der betont verkehrsorientierten Strassenanlage zu reduzieren und so günstige Voraussetzungen für attraktivere Querungsmöglichkeiten für den Fussverkehr und erhöhte Stadtraumqualität zu schaffen. Dazu sind der Rückbau der Lichtsignalanlagen und eine bessere Integration der Strasse in die

Innenstadtsituation anzustreben. Dies kann mit der Einführung eines Kreisregimes am Knoten Handelshof als Kernelement und der Reduktion der Fahrbeziehungen beim Capitolknoten gelingen. Entsprechende Lösungsansätze wurden bereits im Rahmen des Projektes „Betriebskonzept Synchronisation UM Kantonsstrasse H5 / Verkehrskonzept Innenstadt“ untersucht, jedoch aus Kostengründen (Strassenanlage noch nicht sanierungsbedürftig) noch zurückgestellt.

FV-2: Entwicklung Aareraum

Im Rahmen der Grundlagenstudie „Entwicklung Rechtes Aareufer“ wurden die schon länger bestehenden Anliegen zur stärkeren Ausrichtung der Stadt zum Aareraum aktualisiert. Ziel ist die Förderung der Attraktivität als zentrales, urbanes Freiraumelement mit differenzierten Nutzungsbereichen und hochwertigen Aufenthaltsqualitäten (Sitzgelegenheiten, Beschattung, Zugänge zum Wasser). Die Umsetzung startet im Projektperimeter Neuer Bahnhofplatz (NBO). Die weiteren Konzeptansätze können in die Ortsplanung einfließen und schrittweise umgesetzt werden.

FV-3: Optimierung Bahnhofplatz und Aaresteg (NBO)

Mit dem Projekt Neuer Bahnhofplatz Olten (NBO) wird der südliche Teil des Bahnhofplatzes weitgehend verkehrsfrei gestaltet, so dass sich der Fussverkehr frei bewegen kann. Im nördlichen Teil wird eine Fuss- und Veloverbindung mit einer Breite von mindestens 5.0 m zwischen PU Hardegg und Areal Bahnhof Nord (ABN) als Fortsetzung des „Boulevard ABN“ gestaltet. Die Querungsbeziehungen auf Stadtebene werden verbessert, indem alle Zufahrten am Knoten Bahnhofplatz mit lichtsignalgeregelten Fussgängerstreifen versehen werden. Weiter wird die PU Hardegg bis an die Aare verlängert und damit eine weitere direkte Verbindung zwischen Bahnhof und Aareraum geschaffen. Entlang des Aareufers entsteht ein attraktiver Verbindungs- und Aufenthaltsraum, welcher die beiden Personenunterführungen mit dem neuen Aaresteg verknüpft. Der Aaresteg verbindet neu die Passageebene mit der Innenstadt / Altstadt und stellt ein attraktives Zusatzangebot zur Bahnhofbrücke dar.

FV-4: Verbindung Innenstadt - Säliquartier

Beim Sälikreisel und in der westlichen Sälistrasse ist die Situation für den Fussverkehr und für den Veloverkehr nicht attraktiv. Ausführungen s. VV-9 im Kapitel Veloverkehr.

FV-5: Stadtteilverbindung Hammer

Die Gebiete Rötzmatt und Olten SüdWest sind heute nur über die Rötzmatt-Unterführung und den Gheidweg mit der Innenstadt verbunden. Mit der Fussgänger- und Veloverbindung Hammerallee–Olten SüdWest soll eine direkte, intuitive Stadtteilverbindung mit direktem Perronanschluss am Bahnhof Hammer geschaffen werden. Das Vorhaben ist von grosser Bedeutung und dringlich für die nachhaltige Quartier- und Mobilitätsentwicklung.

FV-6: Schulen, Kindergärten und Seniorenwohnen

Gewährleistung einer erhöhten Sicherheit im Umfeld von Schulen und Kindergärten sowie im Umfeld von Wohnen für Senioren.

- FV-1 Optimierung Handelshof
- FV-2 Entwicklung Aareraum
- FV-3 Optimierung Bahnhofplatz und Aaresteg (NBO)
- FV-4 Verbindung Innenstadt - Sälquartier
- FV-5 Stadtteilverbindung Hammer
- FV-6 Schulen, Kindergärten und Seniorenwohnen

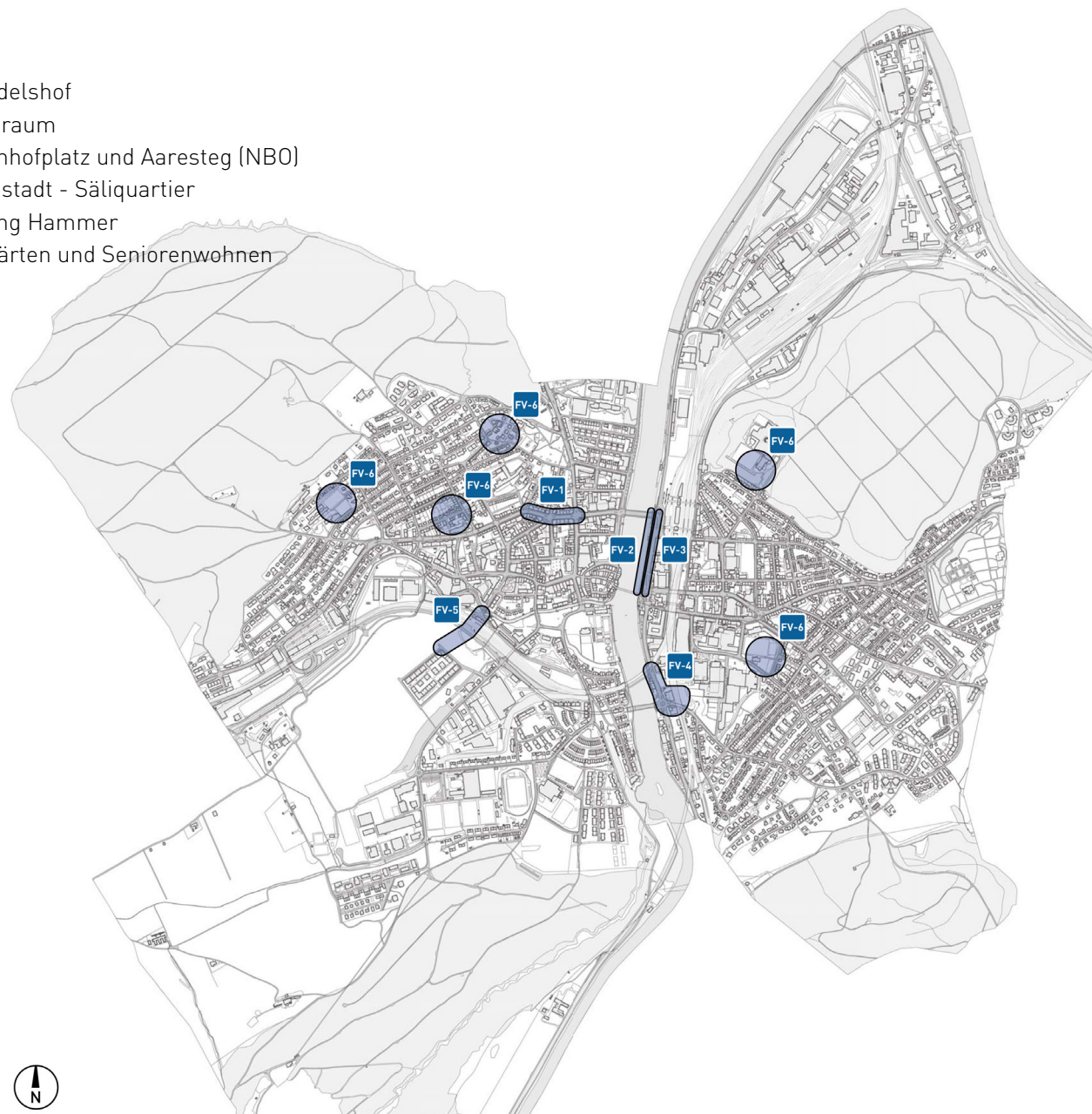


Abb. 18 | Wichtige Massnahmen für den Fussverkehr

VELOVERKEHR

ENTWICKLUNGSAUFGABEN

Velofahren in Olten ist attraktiv, schnell und sicher

- _ Durchgängige, direkte Routen für den Veloverkehr ermöglichen ein schnelles Ankommen
- _ Verkehrssicherheit ist überall gewährleistet
- _ Velofahrende fühlen sich sicher, sowohl hinsichtlich des Verkehrs als auch der sozialen Sicherheit
- _ Es stehen ausreichend hochwertige Abstellplätze zur Verfügung

Förderung von Flexibilität in der Mobilität

- _ Besonders die Attraktivität der Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln wird gefördert. Dies betrifft z.B. die Wege zu ÖV-Haltestellen und zu Abstellanlagen für Velos und Autos.

Veloverkehr hat hohen Stellenwert in der städtischen Mobilität

- _ Der Veloverkehr wie auch der Fussverkehr hat einen ebenso hohen, selbstverständlichen Stellenwert wie MIV und ÖV in Planung, Betrieb und Unterhalt
- _ Wo möglich und verhältnismässig, werden Fuss- und Veloverkehr priorisiert.

Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr werden vermieden

- _ Ziel ist eine möglichst konfliktfreie Koexistenz im Strassenverkehr. Wo notwendig und verhältnismässig, werden die Flächen für den Fuss- und den Veloverkehr getrennt, um Konflikte zu vermeiden.

Erhöhung des Anteils des Veloverkehrs am Gesamtverkehr



LÖSUNGSWEGE

Ein durchgängiges Netz aus direkten Haupt- und Ergänzungsrouten verbindet alle relevanten Ziel- und Quellorte.

Den Velofahrenden werden ausreichend hochwertige und gut zugängliche Velostellplätze angeboten.

Velofahrende als auch andere Verkehrsteilnehmende werden zum Thema Velo informiert, sensibilisiert und auf diese Weise das Veloklima verbessert.

Nutzen des Veloverkehrs

Die Vorteile des Velofahrens für die Nutzenden sind weitreichend: Positive Effekte auf Gesundheit, Wohlbefinden, Stressreduktion, finanzielle Vorteile, Flexibilität und Unabhängigkeit, Schnelligkeit etc. Neben den Vorteilen für die Velofahrenden ist vor allem auch der hohe Nutzen für die Allgemeinheit und das Gesamtverkehrssystem in Olten zu nennen. So wirkt sich ein hoher Anteil des Veloverkehrs positiv auf den Platzverbrauch von Verkehrsinfrastruktur aus, mindert die Schadstoff- und Lärmemissionen, erhöht die Verkehrssicherheit usw. Pro Kopf gerechnet ist der Bau von Infrastruktur für den Veloverkehr kostengünstiger als Infrastruktur von ÖV und MIV, d. h. die Förderung des Veloverkehrs wirkt sich ausserdem positiv auf den Finanzhaushalt der Stadt aus.

Potenzial für Veloverkehr in Olten

Olten hat eine gute Ausgangslage für einen potenziell grossen Anteil an Velofahrenden:

- _ Kurze Wege auf dem Stadtgebiet Olten: Wichtige Ziele liegen auf dem Stadtgebiet gut verteilt.
- _ Topographie: Keine unüberwindbaren Hanglagen im Bereich des bebauten Gebietes.

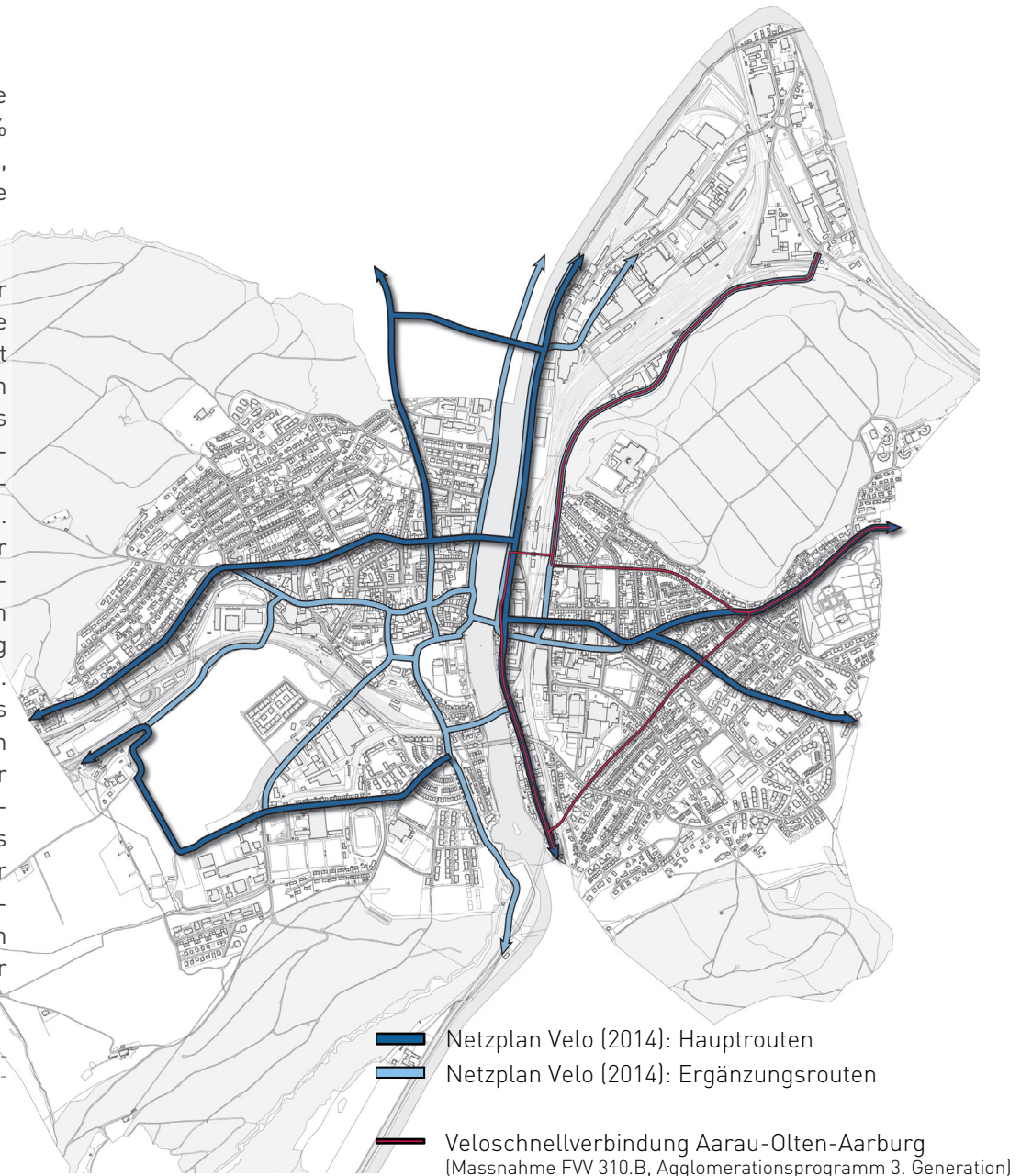
- _ **Autobesitz:** Immer mehr Haushalte besitzen kein eigenes Auto (Ø 22% autofreie Haushalte in der Schweiz, in urbanen Gebieten weit höhere Werte¹).

Steigt der Anteil des Veloverkehrs in der Stadt Olten, steigt auch die Nachfrage des Veloverkehrs in der Region. Nicht nur in der Stadt Olten, sondern auch in der Agglomeration gibt es grosses Potenzial für den Veloverkehr. Der aktuell stark ansteigende Anteil an E-Bikes trägt hierzu in grossem Masse bei. Durch E-Bikes vergrössert sich der mögliche Einzugsbereich: Bei Pendlern spricht man von einer möglichen Entfernung bis zu 20 km, die pro Weg mit den E-Bike zurückgelegt werden. Dieser Entwicklung wird u. a. durch das neue Netzelement Veloschnellrouten Rechnung getragen. Hinsichtlich der wachsenden Nachfrage und Entwicklung der E-Bikes ist zu beachten, dass in dem Kontext auch der Platzbedarf für den Veloverkehr und das Konfliktpotenzial zwischen dem Veloverkehr und den übrigen Verkehrsarten steigt, was in der Planung berücksichtigt werden muss.

¹ BFS [Bundesamt für Statistik (Hrsg). (2017). Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015. Neuchâtel.



Abb. 19 | Velonetz



- Netzplan Velo (2014): Haupttrouten
- Netzplan Velo (2014): Ergänzungsrouten
- Veloschnellverbindung Aarau-Olten-Aarburg (Massnahme FWV 310.B, Agglomerationsprogramm 3. Generation)

Veloschnellroute

Der Forschungsbericht „Hinweise für die Planung von Veloschnellrouten („Velobahnen“) in Städten und Agglomerationen“ beschreibt Veloschnellrouten (VSR) folgendermassen:

Veloschnellrouten (VSR) sind die hochwertigsten Verbindungen im Radverkehrsnetz einer Agglomeration oder Region. Sie sollen analog den hochrangigen Strassen im motorisierten Verkehr die höchste Netzebene bilden.

VSR sind attraktiv, sicher und schnell und verknüpfen wichtige Ziele mit hohen Potenzialen insbesondere im Berufs- und Alltagsverkehr. Ein wesentlicher Faktor für die Verkehrsmittelwahl im Pendlerverkehr ist die Zeit, bzw. Schnelligkeit. Zudem sind Pendler keine homogene Gruppe. VSR müssen deshalb für alle Anspruchsgruppen attraktiv und sicher sein.

Die verkehrsplanerischen Funktionen von VSR sind primär verbinden sowie durchleiten und in den dichten städtischen Räumen auch sammeln.¹

¹ ASTRA (Bundesamt für Strassen) [Hrsg.]. (2017). Forschungsbericht: Hinweise für die Planung von Veloschnellrouten („Velobahnen“) in Städten und Agglomerationen. St. Gallen.



Abb. 20 | Velostrasse auf der Veloschnellroute FR2 in einem Vorort, Freiburg im Breisgau (D); Foto Martin Rhyner

Korridorstudie Veloschnellroute Aarau-Olten-Aarburg

Mit dem Agglomerationsprogramm 2. Generation „AareLand“ hat sich der Kanton Solothurn verpflichtet, Massnahmen zu dem Handlungsschwerpunkt „Fertigstellung und Sicherung der Velo- und Fussverkehrsnetze“ umzusetzen. Unter anderem ist eine VSR zwischen Olten und Aarau, bzw. Olten und Aarburg vorgesehen.

Die Linienführung der geplanten VSR Aarau-Olten-Aarburg wurde gemäss den Grundanforderungen „attraktiv, sicher und schnell“ aus dem Forschungsbericht über VSR erarbeitet.

Die Strecke weist dabei durchgehend homogene und stringente Eigenschaften auf. Sie verbindet die Städte Aarau, Olten und Aarburg miteinander und führt durch Gebiete mit hohem Potenzial.

Insgesamt ist die Strecke von Aarau nach Olten 13 Kilometer lang und mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 20 km/h innert 45 Minuten befahrbar. Von Olten nach Aarburg dauert die Fahrt rund 18 Minuten und ist etwa fünf Kilometer lang.

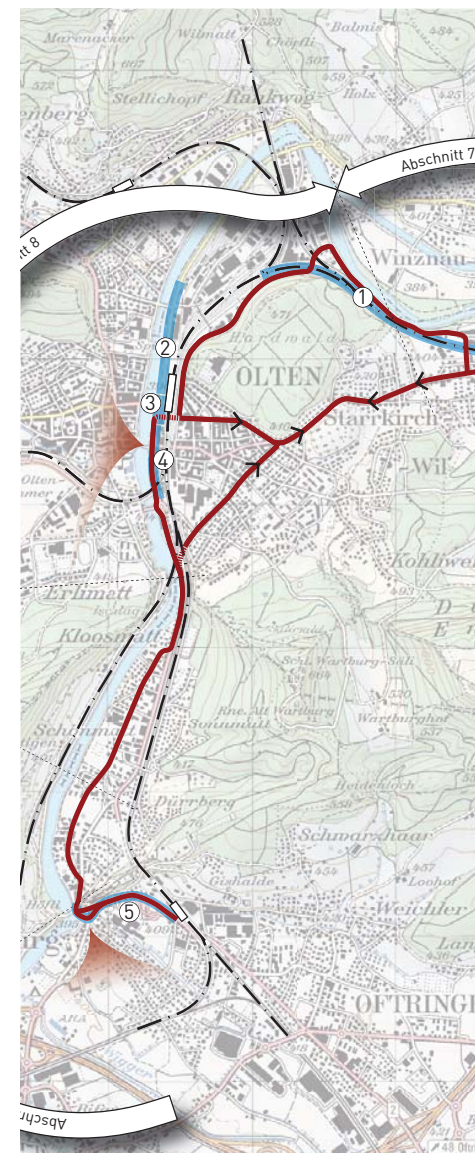


Abb. 21 | Veloschnellroute Aarau-Olten-Aarburg (Ausschnitt), Massnahme FW 310.B, Agglomerationsprogramm 3. Generation

WICHTIGE MASSNAHMEN FÜR DEN VELOVERKEHR

Die folgenden Massnahmen haben eine besonders hohe Wichtigkeit im Rahmen des Mobilitätsplans und sind daher mit hoher Priorität weiterzuerfolgen. Die Massnahmen betreffen Orte mit speziellen Anforderungen und spielen eine Schlüsselrolle im Gesamtgefüge des Verkehrssystems.

VV-1: Stadtteilverbindung Hammer

Am Bahnhof Olten Hammer ist eine Personenunterführung (PU) in Verlängerung der Hammerallee, zwischen Stationsstrasse und Gäustrasse notwendig. Bei einer genügenden Breite der Unterführung können die Fussgänger- und Veloströme getrennt geführt und damit gegenseitige Behinderungen vermieden werden. Die Stadtteilverbindung ist ein Schlüsselement im kommunalen Velonetz.

VV-2: Veloführung am Handelshof

Auf der Ringstrasse wird im Abschnitt zwischen den Knoten Froburg- / Basler- / Ringstrasse und Ring- / Dornacher- / Ziegelfeldstrasse (gemäss Velonetzplan 2014) eine Velohauptroute vom Bahnhof kommend via Bahnhofbrücke nach Westen geführt. Entsprechend ist hier eine separate Veloinfrastruktur vorzusehen. Mit einem Velostreifen pro Richtung wird den Mindestanforderungen an eine Velohauptroute Rechnung getra-

gen. Weiter ist der Verknüpfung mit der Velohauptroute in nördliche Richtung entlang der Baslerstrasse besonderes Augenmerk zu schenken. Hier ist eine sichere und möglichst direkte Führung zu gewährleisten.

VV-3: Veloführung im Perimeter NBO

Mit Umsetzung des Projekts Neuer Bahnhofplatz (NBO) soll der Veloverkehr auf dem Bahnhofplatz grundsätzlich zugelassen werden. Die Bahnhofstrasse wird in beide Richtungen für den Veloverkehr freigegeben (Einbahnverkehr für motorisierten Verkehr; Velo im Gegenverkehr gestattet). Von der Bahnhofbrücke und von der Gösgerstrasse entsteht somit die Möglichkeit, mittels separater Abbiegespur in die Bahnhofstrasse zu wechseln. Weiter wird ab der Bahnhofstrasse die Rampe zur neuen Velostation West erreicht.

VV-4: Aaresteg / Bahnhofterrasse

Mit dem in NBO enthaltenen Aaresteg entsteht eine direkte, hindernisfreie Erschliessung der Velostation West auf Ebene der Perronzugänge.

VV-5: Velounterführung Bahnhof Olten

Im Zuge der Bahninfrastrukturentwicklung bis 2030 und darüber hinaus planen Bund und SBB einen mehrstufigen Ausbau der Perron- und Personenanlagen am Bahnhof Olten. Namentlich ein bahnseitiger Ausbau der Martin Diste-

li-Unterführung sollte als Gelegenheit für den Bau einer Veloverbindung zwischen der rechten und linken Stadtseite genutzt werden. Der Aaresteg und die Velostation West werden entsprechend aufwärtskompatibel ausgelegt. Dies würde die Attraktivität des städtischen Velonetzes enorm steigern. Ausserdem könnten die Innenstadt und Velostation West mit der Veloschnellroute Aarau – Olten – Aarburg (via Martin Disteli-Strasse) verbunden werden.

VV-6: Entwicklung Aareraum

Als längerfristige Vision wird eine Öffnung des rechten Aareufers für den kombinierten Fuss- und Veloverkehr verfolgt. Dabei wird ein Zusatzangebot für den „langsamen“ Veloverkehr in Ergänzung der Schnellrouten auf der Kantonsstrasse gedacht. Die Gestaltung des Aareufers im Projekt NBO ist entsprechend aufwärtskompatibel dimensioniert. Mit Überwindung des Teilstücks im Bereich Ruderhaus kann der neue Aaresteg mit den nationalen Velorouten Nr. 5 und 8 an der Eggeallee verbunden werden. Eine Weiterführung in südliche Richtung wird in Zukunft mit der Umgestaltung des Ländiwegs möglich (Wiederaufnahme Andaare spätestens mit Sanierung ZAO-Kanal).

VV-7: Winkelunterführung

Die bestehende Winkelunterführung ist für den Veloverkehr freizugeben. Damit ergibt sich eine direkte Verbindung von der alten Aarauerstrasse zum Aareufer und zur Holzbrücke. Diese stellt ein Zusatzangebot zur Veloführung entlang der stark befahrenen Unterführungstrasse dar. Die Passagerebene unter dem Winkel ist in Privatbesitz, es besteht kein öffentliches Fahrrecht. Mit wenig baulichem Aufwand könnten immerhin der Abschnitt unter der Bahn und die Rampe zur Aarauerstrasse geöffnet werden, obschon die hohe Steigung der Rampe nicht normgerecht ist. In einem zweiten Schritt könnte eine neue Rampe zwischen der Bahnhofstrasse und Bahnunterführung erstellt werden (Bypass-Lösung). So entstünde eine durchgängige Verbindung zwischen Aarauerstrasse und Bahnhofstrasse mit Anschluss zur alten Brücke und Velostation Bahnhof West (vgl. VV-8).

VV-8: Veloführung Aarburgerstrasse – Bahnhofquai

Im Rahmen der Umgestaltungsmassnahmen (UM) im Perimeter Aarburgerstrasse – Bahnhofquai ergeben sich verschiedene Optimierungen für den Veloverkehr. Entlang des Bahnhofquais wird der Veloverkehr in beiden Richtungen auf Radstreifen geführt. Auf der Aarburgerstrasse wird er in Richtung Norden auf einem Radstreifen und in Richtung Sü-

den auf einem Rad-Fussweg geführt. Beim Postplatz entsteht eine zusätzliche Verbindung von der Holzbrücke via Winkel-Arkade und Bahnhofstrasse zur Velostation West (Projekt NBO), die zu dem unter VV-7 notierten „Bypass Winkel“ aufwärtskompatibel ist.

VV-9: Verbindung Innenstadt - Sälquartier

Beim Sälkreis und in der westlichen Sälstrasse ist die Situation für den Fussverkehr und für den Veloverkehr nicht attraktiv (enge Verhältnisse in der Sälstrasse, exponierte Stellen, wenig Ausweichmöglichkeiten des Kreisels für Velos). Um die Trennwirkung der Gleisanlagen zu reduzieren und den Sälipark sowie das Bifangquartier besser an die Innenstadt und Olten West anzubinden, wäre eine Unterführung des SBB-Trasses zwischen Von Roll-Strasse und Aarburgerstrasse notwendig, idealerweise in direkter Linie zum Gäubahnsteg, mit Anschluss an die Von Roll-Strasse im Bereich der 2. Etappe FHNW. Der Bedarf wird im Falle einer Nutzungsentwicklung auf dem Giroud Olma-Areal Süd weiter steigen. Alternative oder ergänzende Ausbauten sind im Bereich Sälkreis/Sälstrasse möglich. Solche Massnahmen sind mit hohen Kosten verbunden und können nur längerfristig angegangen werden.

VV-10: Aareseitige Verbindung zu Aarburg

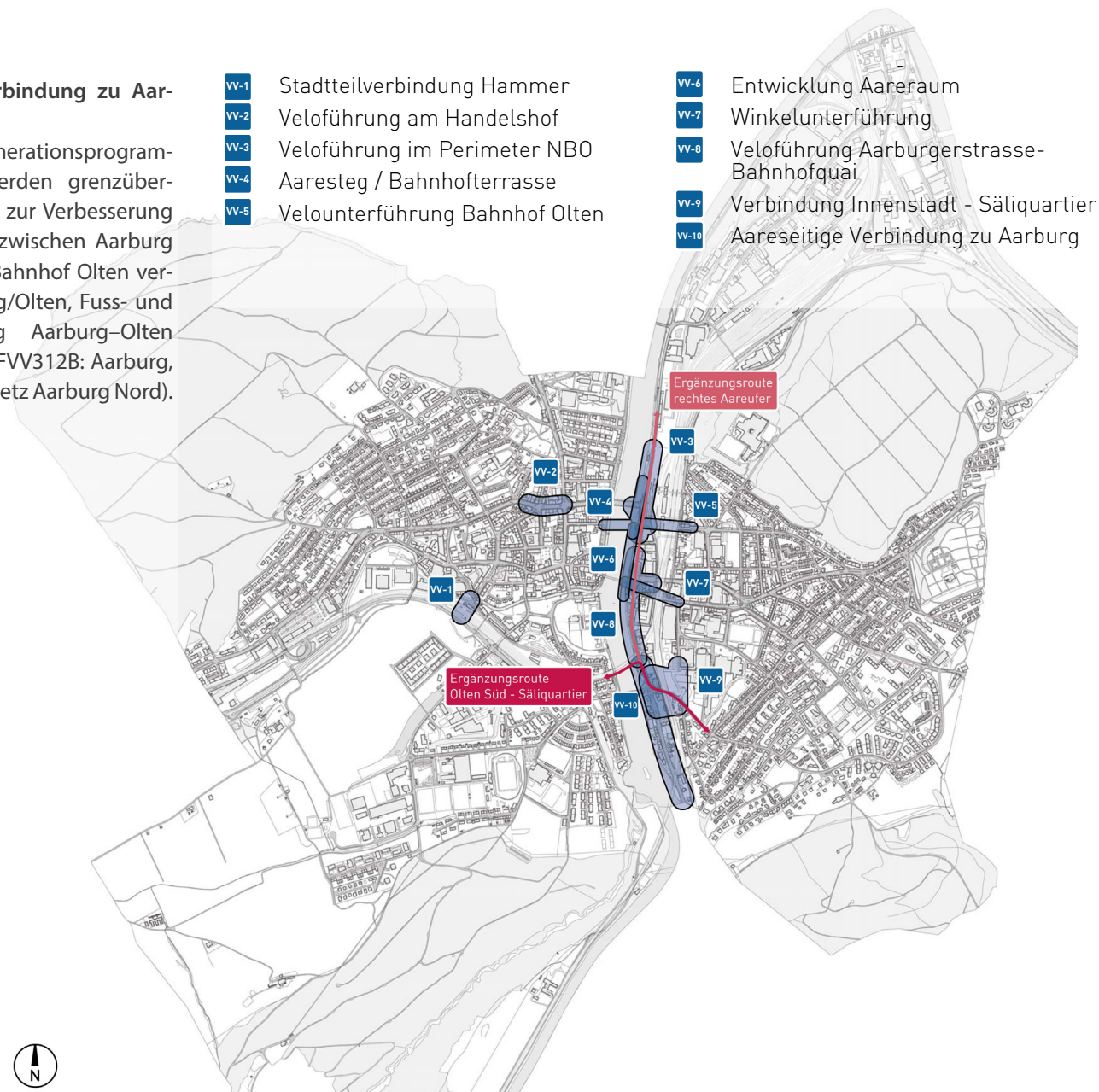
Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes 3. Generation werden grenzübergreifende Massnahmen zur Verbesserung der Veloverbindungen zwischen Aarburg und Innenstadt sowie Bahnhof Olten verfolgt (FVV313A: Aarburg/Olten, Fuss- und Veloverkehrsverbindung Aarburg–Olten ab Kantonsgrenze und FVV312B: Aarburg, Fuss- und Veloverkehrsnetz Aarburg Nord).

- VV-1 Stadtteilverbindung Hammer
- VV-2 Veloführung am Handelshof
- VV-3 Veloführung im Perimeter NBO
- VV-4 Aaresteg / Bahnhofterrasse
- VV-5 Velounterführung Bahnhof Olten

- VV-6 Entwicklung Aareraum
- VV-7 Winkelunterführung
- VV-8 Veloführung Aarburgerstrasse-Bahnhofquai
- VV-9 Verbindung Innenstadt - Sälquartier
- VV-10 Aareseitige Verbindung zu Aarburg



Abb. 22 | Wichtige Massnahmen für den Veloverkehr



VELOABSTELLPLÄTZE

Neben dem Velonetz ist ein attraktives Angebot an Veloabstellplätzen ebenso wichtig für die Förderung des Veloverkehrs. Wie bei dem MIV spielt das Angebot an Abstellplätzen eine grosse Rolle bei der Entscheidung für das Verkehrsmittel.

Für ein attraktives Angebot müssen ausreichend hochwertige und gut zugängliche Veloabstellplätze an den wichtigen Ziel- und Quellorten sowie auf Strassen und Plätzen zur Verfügung stehen.

Hochwertige und gut zugängliche Veloabstellanlagen¹

- _ befinden sich nahe am „Ziel“ (nahe an Gebäudeeingängen, Perronzugängen etc.),
- _ sind grösstenteils ebenerdig zugänglich (d.h. ohne Benutzung von Rampe / Lift o.ä.)
- _ sind verkehrssicher
- _ sind vor Diebstahl und Vandalismus geschützt
- _ sind vor Witterung geschützt, gedeckt
- _ bieten Sicherheit, d.h. gute Beleuchtung, Einsehbarkeit / soziale Kontrolle, Zugangsbeschränkung etc.

¹ ASTRA (Bundesamt für Strassen) / Velokonferenz Schweiz (Hrsg.). (2008). Veloparkierung, Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb, Handbuch (= Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 112). Bern / Biel.

Bemessung der Anzahl an Veloabstellflächen bei neuen Überbauungen / neuen Nutzungen

Gemäss der SN 640 065² kann die Festlegung der Anzahl der Veloabstellplätze bei neuen Überbauungen / Umnutzungen etc. auf zwei Wegen vorgenommen werden:

- _ über den nutzungsspezifischen Normbedarf (Richtwert) und die jeweiligen örtlichen Verhältnisse (analog Berechnung Parkierung MIV)
- _ über eine Erhebung und Ermittlung des aktuellen Bedarfes

Erfahrungsgemäss bildet der Richtwert aus der Schweizer Norm einen guten Anhaltspunkt, muss jedoch fallspezifisch nach dem Prinzip der Zweckmässigkeit und der jeweiligen Situation (Nutzung, Lage, aktuelle Auslastung) überprüft werden. Die Auslastung der Veloabstellanlagen muss regelmässig überprüft werden, um gegebenenfalls zusätzliche Abstellplätze schaffen.

Die fallspezifische Festlegung der Anzahl der Veloabstellplätze erfolgt im Rahmen des Mobilitätskonzeptes.

² VSS (Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute) (Hrsg.). (2011). SN 640 065: Parkieren, Bedarfsermittlung und Standortwahl von veloparkierungsanlagen. Zürich.



Abb. 23 | Foto: Stadt Olten

Bemessung der Anzahl Veloabstellplätze im öffentlichen Raum / öffentlich zugänglich

Um beurteilen zu können, ob eine ausreichende Anzahl an Veloabstellplätzen im öffentlichen Raum vorhanden ist, muss eine Erhebung der vorhandenen Veloabstellanlagen vorgenommen werden. Bei den Veloabstellplätzen im öffentlichen Raum handelt es sich insbesondere um Abstellplätze:

- _ an Bahnhöfen und Bushaltestellen (Umsteigeorte, Bike+Ride) und in Velostationen
- _ in der Innenstadt an Geschäften des Detailhandels, bei Dienstleistungsbetrieben, oder an Einkaufszentren
- _ in den Wohnquartieren auf oder entlang von Strassen und Plätzen
- _ für Kunden und Besucher in Gewerbe- und Industriegebieten auf oder entlang von Strassen
- _ an Schulen, Kindergärten und Sportstätten
- _ bei Gastronomiebetrieben, Kultur- und Freizeitnutzungen (Kino, Restaurants etc.)
- _ an öffentlichen Einrichtungen (Verwaltung, Spital, Polizei etc.)

Zum einen sollte die Erhebung die Standorte der Veloparkierungsanlagen, die Anzahl der Velostellplätze, das Parkiersystem sowie die Ausstattung / den Standard umfassen. Auf diese Weise steht der Stadt ein Kataster über die Veloparkierung im öffentlichen Raum zur Verfügung. Zusätzlich muss über Stichproben die Anzahl der parkierten Velos erhoben werden. Die erhobenen Daten werden zu folgenden Fragestellungen analysiert:³

- _ Lage und die Distanz zu den wichtigsten Zielorten?
- _ Verkehrssicherheit ausreichend? (Zufahrt, sichere (Links-) Abbiegemanöver, störende Trottoirkanten und Treppen)
- _ Überbelegt, gut belegt, wenig belegt? Velos zu dicht bzw. neben der Anlage abgestellt?
- _ Sicherheit? (Einsehbarkeit vom öffentlichen Raum, Beleuchtung, uneinsehbare Nischen)
- _ geeignetes Parkiersystem? (ausreichend Abstand zwischen den Velos, viele Velos sind nicht korrekt parkiert)
- _ baulicher Standard? (zu niedrige Überdachung, renovationsbedürftig)
- _ Betrieb, Unterhalt? (Sauberkeit, nicht verkehrstaugliche Velos)

3 ASTRA (Bundesamt für Strassen) [Hrsg.]. (2011). Öffentliche Veloparkierung: Anleitung zur Erhebung des Angebots (= Materialien Langsamverkehr Nr. 121). Bern.

Aus der Analyse und der Beurteilung kann der Handlungsbedarf ermittelt werden, also ob und wo zusätzliche Veloparkierungsanlagen zu erstellen sind und/oder der Standard der Anlagen zu optimieren ist. Eine der Zielsetzungen der Energiestadt Olten ist es, in den kommenden Jahren etwa 2'500 neue Abstellanlagen für Velos zur Verfügung zu stellen.⁴

Velostationen in Olten⁵

Derzeit gibt es zwei Velostationen am Bahnhof Olten. In der Velostation Olten West können insgesamt 520 Velos und 25 Mofas / Roller parkiert werden; die Velostation Ost hat Platz für 720 Velos. Im Rahmen der Optimierungen des Projektes Neuer Bahnhofplatz Olten sollen zukünftig insgesamt 1'000-1'200 Velos in die Velostation West passen.



Abb. 24 | Velostation Ost am Bahnhof Olten

4 Geschäftsstelle Trägerverein Energiestadt [Hrsg.]. (2016). Faktenblatt Olten. www.energiestadt.ch. Liestal.

5 Pro Velo Schweiz [Hrsg.]. (2017). Forum Velostation. www.velostation.ch. Bern.

ERFOLGSFAKTOREN

Um das grosse Potenzial auszuschöpfen und den Anteil des Veloverkehrs – gemäss Entwicklungsaufgabe MPO – zu erhöhen, müssen die grundlegenden Erfolgsfaktoren erfüllt werden:

- _ Attraktive Infrastruktur
Die grundlegende Voraussetzung ist eine attraktive, optimal auf die Bedürfnisse der unterschiedlichen Zielgruppen (Pendler, Kinder, Freizeitvelofahrende etc.) ausgerichtete Infrastruktur. Die Veloverbindungen sollen direkt, zusammenhängend, sicher und attraktiv sein. Mit einem durchgängigen Velonetz wird sichergestellt, dass Ziele und Quellorte optimal erschlossen und zweckmässig miteinander verbunden werden. Ausserdem wird eine ausreichende Anzahl an Veloabstellplätzen zur Verfügung gestellt.
- _ Velofreundliche Atmosphäre
Die Verkehrsteilnehmenden nehmen Rücksicht aufeinander und verhalten sich regelkonform. Das Velo wird als selbstverständliches Fortbewegungsmittel angesehen, gilt als das schnellste Verkehrsmittel im städtischen Raum und hat einen hohen Stellenwert in Olten.

- _ Politischer Wille
Klarer politischer Wille und Verbindlichkeit zur Förderung des Veloverkehrs sowie Bereitschaft von gezielten Planungen.
- _ Dienstleistungen
Neben Massnahmen der Infrastruktur tragen auch Dienstleistungen zur Attraktivierung und nachhaltigen Förderung des Veloverkehrs bei.
- _ Monitoring & Controlling
Durch das Monitoring & Controlling wird die Wirkung der Massnahmen gemessen und anhand der Zielsetzungen überprüft.

MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

ENTWICKLUNGSAUFGABEN

Die Verträglichkeit der Strassenabschnitte wird eingehalten.

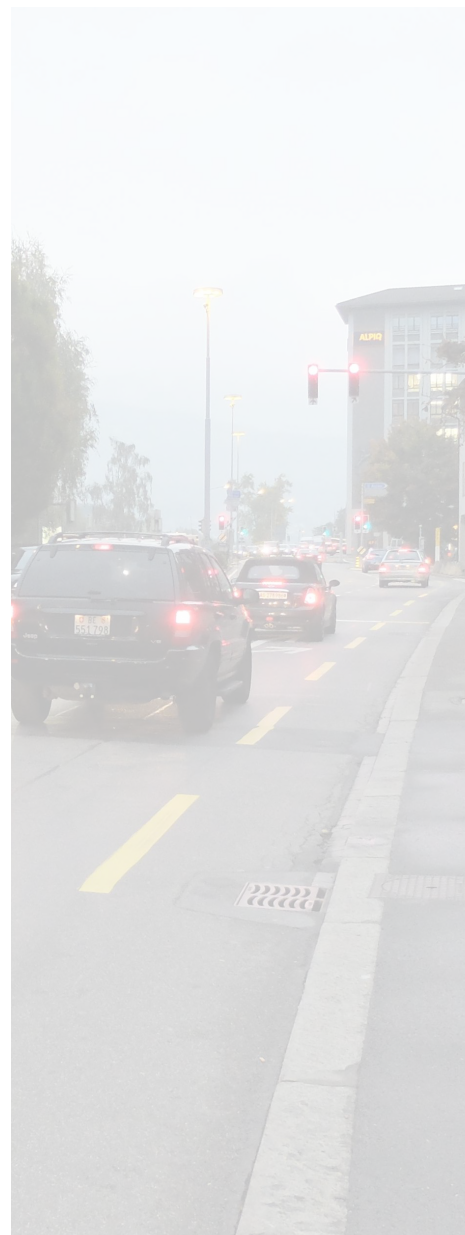
Die Funktionalität des Strassennetzes für den wirtschaftlich notwendigen motorisierten Individualverkehr wird sichergestellt.

Der prozentuale Anteil des motorisierten Verkehrs am Gesamtverkehr verringert sich.

Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden im öffentlichen Raum wird gewährleistet.

Stauzeiten werden reduziert, die Abwicklung des städtischen Verkehrs wird verflüssigt und verstetigt.

Der Durchgangsverkehr wird reduziert.



LÖSUNGSWEGE

Strassentypologie nach Grundsätzen Abstimmung Siedlung und Verkehr definieren.

Verträgliche Belastungsgrenzen für Strassenabschnitte festlegen.

Steuerungsprozesse mit striktem Monitoring & Controlling einführen.

Partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen Stadt und Kanton zur bestmöglichen Steuerung und Organisation im Gesamtstrassennetz.

VERTRÄGLICHKEIT

Die stadtverträgliche Verkehrsmenge definiert, wie viel motorisierter Individualverkehr auf einem Strassenabschnitt maximal möglich ist, um der Funktion sowohl als Verkehrsachse und als städtischer Siedlungsraum gerecht zu werden. Für die Verkehrsfunktion sind die technische Belastung, die sich aus der Menge der Fahrzeuge je Zeitabschnitt ergibt, die Berücksichtigung des fahrplangerechten ÖV-Betriebes, die Attraktivität und Sicherheit für den Veloverkehr sowie die Querbarkeit für den Fussverkehr massgeblich. Die Qualität als Siedlungsraum umfasst Faktoren, die sich auf die Raumqualität auswirken, wie der Platzverbrauch, der Bezug zu den angrenzenden Nutzungen, Sicherheit, Aufenthaltsqualität, die Trennwirkung der Strasse etc. Nicht explizit berücksichtigt werden die Aspekte Strassenlärm.

Strassen im Innerortsbereich sind nicht nur Verkehrskanäle zur Erschliessung der Siedlungsräume für die Bewohnerinnen und Bewohner und für den Transport von Gütern. Sie stellen auch besiedelte Räume dar, die vielfältige Bedürfnisse zu erfüllen haben. Die Strassengestaltung bestimmt die Nutzbarkeit der Siedlungsräume in Bezug auf diese Bedürfnisse wesentlich mit.¹

¹ BAFU (Bundesamt für Umwelt) [Hrsg.]. (2011). Nachhaltige Gestaltung von Verkehrsräumen im Siedlungsreich. Bern.

Die Grenzen der Verträglichkeit definieren somit das maximal tragbare «Angebot», das dem motorisierten Verkehr zur Verfügung gestellt wird.

Werden diese Grenzen aktuell oder in absehbarer Zeit überschritten, müssen frühzeitig Massnahmen ergriffen werden, welche die MIV-Belastung reduzieren (vgl. „Push und Pull“-Massnahmen).

Das Festlegen dieser Grenzwerte (siehe Abb. 26 |) erfolgte empirisch basierend auf Erfahrungen und durch Analogien zu bereits bestehenden Situationen und Strassenabschnitten schweizweit, welche als siedlungsverträglich beurteilt werden. In Abb. 25 | sind einige dieser Referenzbeispiele dargestellt.

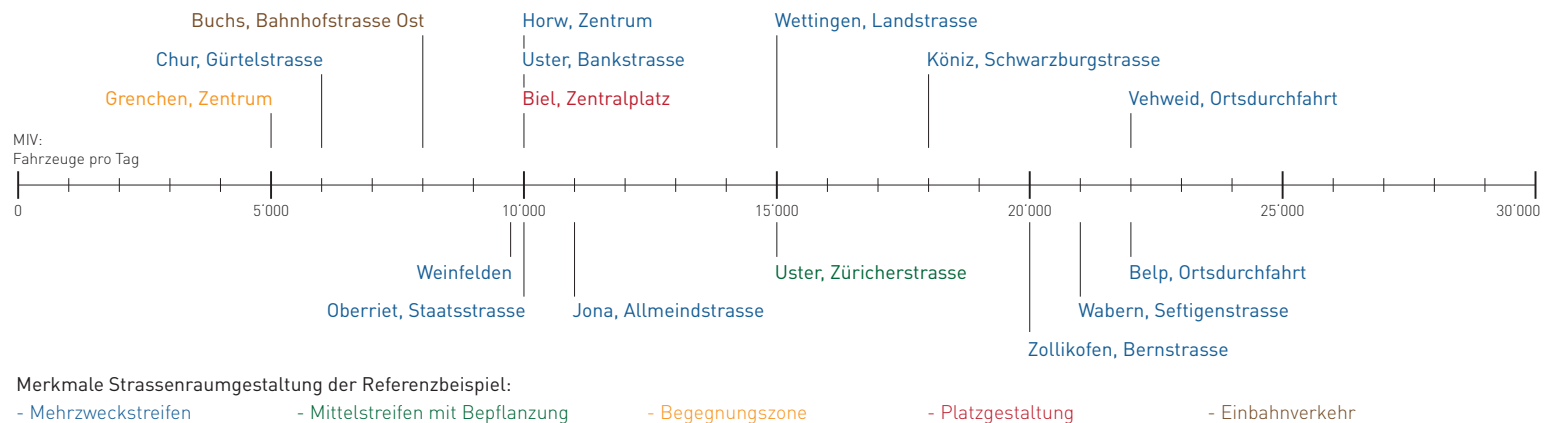


Abb. 25 | Referenzbeispiele verschiedener Strassenraumgestaltung bei unterschiedlicher MIV-Belastung

Bei der Festlegung wurde zudem der Netzzusammenhang pragmatisch berücksichtigt. Die Festlegung der verträglichen Verkehrsmenge stützt sich daher auch stark auf die Proportionalität der bestehenden Belastungsverhältnisse ab. Beispielsweise liegt die lokale Belastbarkeit auf der Entlastungsstrasse über dem nun definierten Wert. Bei der Festlegung ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Entlastungsstrasse zwischen den anschliessenden Achsen „eingespannt“ ist. Die Aarburgerstrasse als östliche Anschlussachse beispielsweise wird bereits heute an der Grenze der technischen Leistungsfähigkeit betrieben. Die Solothurnerstrasse, welche über den Anschluss USEGO ebenfalls direkt an die Entlastungsstrasse anschliesst, weist einen

stärkeren Siedlungsbezug und daher den definierte Wert für die verträgliche Verkehrsmenge auf. Eine höhere Belastbarkeit der Entlastungsstrasse würde daher einer isolierten und damit theoretischen Betrachtungsweise entsprechen. Allerdings wäre eine weitergehende Verlagerung von Verkehr von der Innenstadtachse (Solothurner- / Ziegelfeldstrasse) auf die Entlastungsstrasse grundsätzlich möglich, ohne dass die erwähnten Anschlussachsen zwingend höher belastet würden. Dies müsste jedoch auch auf Ebene der Knotenleistungsfähigkeiten sichergestellt werden. Der Knoten Rötzmatt mit dem engen Innenstadtanschluss über die Rötzmattstrasse (heute keine separaten Aufstellstreifen möglich) stellt hierbei einen begrenzenden Faktor dar.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Anwendung der definierten Verträglichkeitswerte mit Augenmass erfolgen soll. Sie stellen ein „Mittel zum Zweck“ dar, und der Zweck liegt in der stadtverträglichen Abwicklung des Verkehrs, wie vorher ausgeführt wurde.

Gestützt auf die Erfahrungen mit der Praxisanwendung des Mobilitätsplanes und unter Berücksichtigung von Veränderungen / Optimierungen im Netz (z.B. Ausbau südliche Innenstadtanbindung über Rötzmattunnel) sollen die Verträglichkeitswerte – wie auch der Mobilitätsplan als Ganzes – als Instrumente eines Prozesses im Rahmen der Abstimmung von Siedlung und Verkehr und nicht als abschliessende Festlegung betrachtet werden. Die Notwendigkeit und Zweckmässigkeit zur Weiterentwicklung des Instrumentariums liegt in der Natur dieses Prozesses.

Zuständigkeiten

Die Belastbarkeit wird auf den Hauptachsen (Kantonsstrassen) definiert, weil diese in erster Linie die bezügliche Leistungsfähigkeit begrenzenden und für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr massgebenden Strassenabschnitte bzw. Knoten bilden. Die formelle Zuständigkeit für die Einhaltung der Belastbarkeit liegt daher hauptsächlich beim Kanton. Durch die unmittelbaren funktionalen Zusammenhänge zwischen dem Stadt- und Kantonsstrassennetz ist die Ausrichtung der Entwicklung von Siedlung und Gesamtverkehr an der Belastbarkeit des Netzes jedoch eine partnerschaftliche Aufgabe zwischen Stadt und Kanton.

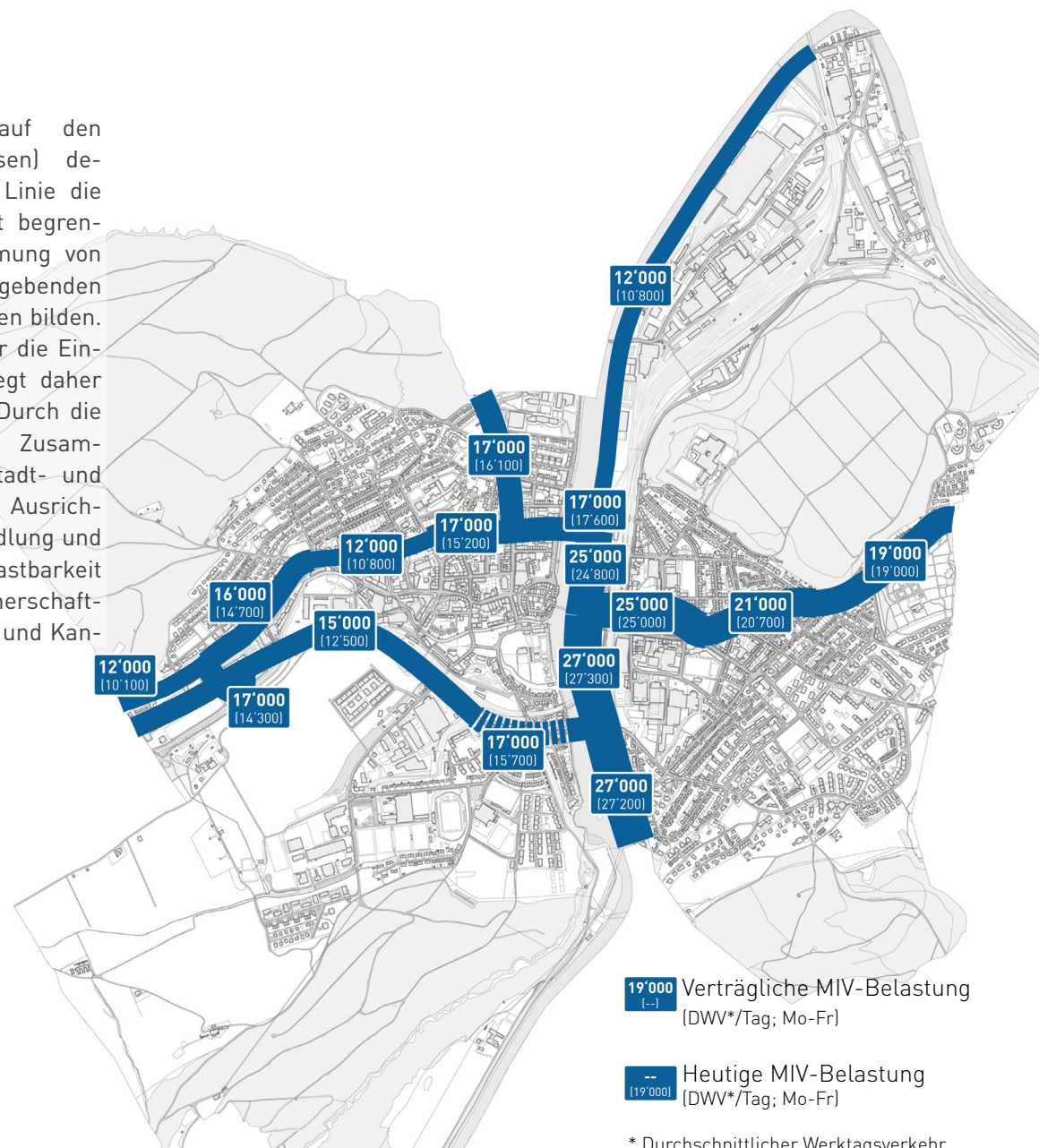


Abb. 26 | Verträgliche und heutige MIV-Belastung auf den Hauptachsen Olten, MFZ / Tag

Strassentypologie

An jede Strasse resp. jeden Strassenabschnitt bestehen verschiedene Ansprüche. Diese ergeben sich aus dem jeweiligen stadträumlichen Bezug, der Umfeldnutzung, der Bebauungsstruktur, der Verkehrsfunktion sowie der Netzfunktion der Strasse. Je nachdem ergeben sich unterschiedliche Merkmale und entsprechender Handlungsbedarf für den Strassenraum.

Bisher wurden die Hauptachsen gemäss Schweizer Normen aufgrund ihrer Verkehrsfunktion definiert, während die anderen genannten Kriterien nur unzureichend berücksichtigt wurden. Eine gezielte Analyse der einzelnen Strassenabschnitte auf den Hauptachsen ergibt für Olten eine differenzierte Typologie. Diese Strassentypologie stellt eine Grundlage für Verkehrslenkungs-konzepte, für das Verkehrsmanagement sowie für Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzepte dar.

Strassentyp	Merkmale und Handlungsansätze
ÜBERGEORDNETE VERKEHRSACHSEN	<ul style="list-style-type: none"> _ dienen in erster Linie dem Durchleiten von Verkehr resp. dem Verbinden von verschiedenen regionalen Zielorten _ ausgeprägt verkehrsorientierte Achsen _ punktuell querender Fussverkehr _ in der Regel Tempo 50 _ Velo wenn möglich und ÖV bei Bedarf getrennt vom MIV führen (Velostreifen, Umweltspuren) _ Verkehrsmanagement (Priorisierung Velo und ÖV, Dosierung MIV)
STADTACHSEN MIT VERBINDUNGS-FUNKTION	<ul style="list-style-type: none"> _ Strassenabschnitte mit Ortsverbindungsfunktion _ wenig Publikumsorientierung _ Übergangsbereich Innenstadt-Stadtgrenze _ in der Regel Tempo 50 _ sorgfältige Abstimmung der verkehrlichen Funktion und den Anforderungen durch den Siedlungsbezug
ZENTRUMSACHSEN	<ul style="list-style-type: none"> _ Strassenabschnitte im Zentrum mit publikumsorientierter Umfeldnutzung _ vielseitige Wechselwirkung mit den angrenzenden Nutzungen _ hohe Aufenthalts- und Nutzungsqualität erforderlich _ sorgfältige Abstimmung der verkehrlichen Funktion und den Anforderungen durch den Siedlungsbezug im Sinne des Koexistenz-Prinzips ist notwendig, starke Durchmischung der Nutzungen

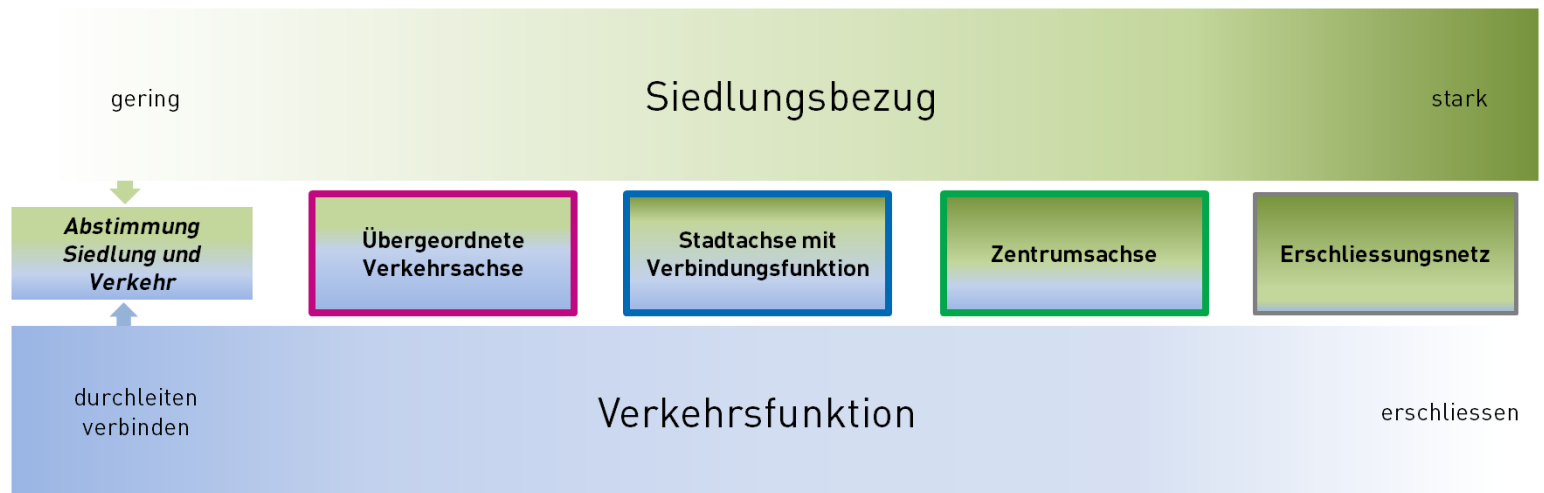


Abb. 27 | Abstimmung Siedlung und Verkehr



Abb. 29 | Foto: Stadt Olten

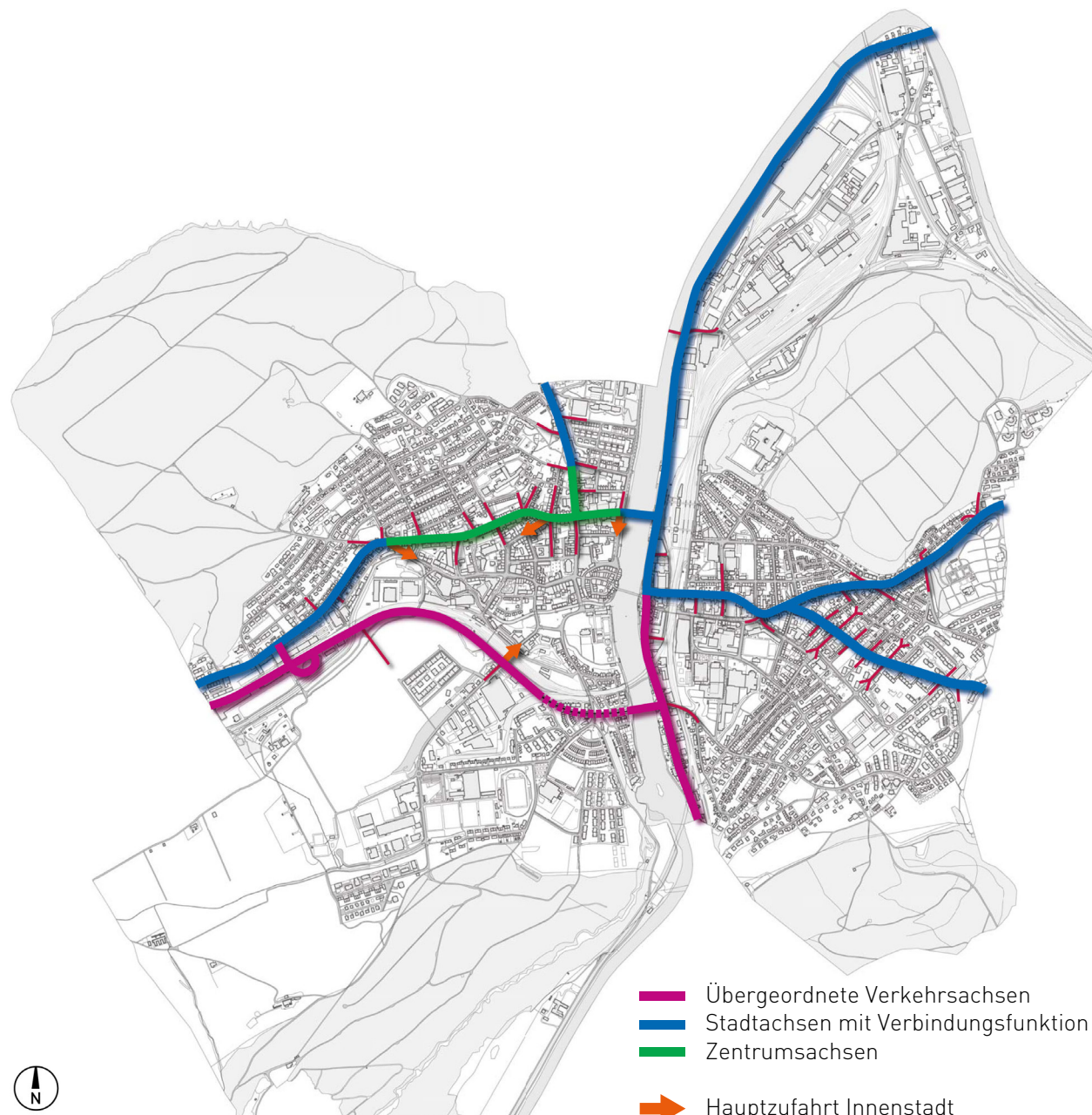


Abb. 28 | Strassentypologie der Hauptverkehrsachsen

- Übergeordnete Verkehrsachsen
- Stadtachsen mit Verbindungsfunktion
- Zentrumsachsen
- ➔ Hauptzufahrt Innenstadt
- Hauptsächliche Quartieranbindungen

Wirtschaftlich notwendiger Verkehr

Über den sog. wirtschaftlich notwendigen Verkehr wird in Politik und Planung immer wieder diskutiert: Was genau bedeutet „wirtschaftlich notwendig“? Relevant ist diese Fragestellung vor dem Hintergrund der Entwicklungsaufgaben, die Funktionalität des Strassenetzes für den wirtschaftlich notwendigen Verkehr zu gewährleisten und den Anteil des motorisierten Verkehrs am Gesamtverkehr zu verringern.

Im allgemeinen Verständnis werden darunter beispielsweise Verkehr zur Ver- und Entsorgung von Gütern, der Verkehr von Gewerbetreibenden, Spitex sowie Notfalldienste etc. verstanden. Dieser Verkehr nimmt einen bedeutenden Anteil am Gesamtverkehr ein. Bei der Entwicklungsaufgabe, möglichst viele Fahrten vom motorisierten Verkehr auf den ÖV und FVV umzulagern, stellt sich die Frage, welche Verkehrsarten und -zwecke tatsächlich wirtschaftlich notwendig, also erforderlich für die Funktionalität und wirtschaftliche Nachhaltigkeit der Stadt sind, und welche Verkehrsanteile umgelagert werden können. Eine Studie des Instituts für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETH zu der Frage, was genau „wirtschaftlich erforderlich“ bedeutet, kommt zu folgenden Ergebnissen.¹

1 IVT (Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme) / ETH Zürich (Hrsg.). (2015). Wirtschaftlich erforderlicher Verkehr in der Agglomeration Luzern. Zürich.

Sämtliche Teilsegmente im motorisierten Individualverkehr (MIV) sind prinzipiell verlagerbar, allerdings in unterschiedlichem Mass und unterschiedlicher Form:

- _ Fahrten zum Zweck Arbeit/Ausbildung sowie Geschäftsfahrten können aufgrund ihrer relativ fixen Routen sehr gut verlagert werden, insbesondere auf den ÖV.
- _ Einkaufs- und Freizeitverkehr umfassen sehr viele unterschiedliche Zielgruppen. Daher sind für die Umlagerung differenzierte „Push und Pull“-Massnahmen notwendig (siehe Kasten zu „Collectors“).
- _ Fahrten zum Warentransport sind weitgehend auf die Strasse angewiesen, das Verlagerungspotenzial z.B. auf den ÖV ist eher gering. Allerdings sind passgenaue Logistik-Konzepte sehr erfolversprechend (siehe Kasten zu „Mir sattlä um!“)

Die Massnahmen gemäss Mobilitätsplan können auch den wirtschaftlich notwendigen Verkehr im Sinne der Stadtverträglichkeit günstig beeinflussen und stehen nicht im Konflikt mit den wirtschaftlichen Mobilitätsbedürfnissen.

Velo-Hauslieferdienst Collectors

Seit Mitte 2016 ist in der Stadt Solothurn der Velo-Hauslieferdienst Collectors (www.collectors-so.ch) unterwegs. Für 4.50 CHF für eine Einzellieferung oder 250 CHF im Jahr im Abo werden Einkäufe oder sonstige Transporte per E-Cargobike abgeholt und geliefert. Der Transport von Einkäufen ist eines der schwerwiegendsten Argumente bei der Wahl des Autos als Verkehrsmittel. Die Dienstleistung eines Velo-Lieferdienstes stellt ein attraktives Angebot insbesondere für Familien oder ältere Personen dar, durch das MIV-Fahrten eingespart werden können und das auf diese Weise zur Erhöhung der Qualität der Innenstadt beiträgt.

Derzeit wird in Olten geprüft, einen solchen Velo-Lieferdienst auch in Olten zu starten². Neben den verkehrlichen Vorteilen bringt ein solches Angebot auch eine Attraktivierung der teilnehmenden Unternehmen mit sich.

2 soaktuell.ch [Hrsg.]. (2017). Velolieferdienst „Collectors“ bringt Einkäufe bald auch in Olten nach Hause. www.soaktuell.ch. Fuluibach (SO).

„Mir sattlä um!“ - eCargobikes im Berner Wirtschaftsverkehr

Während sechs Monaten haben neun kleinere und mittelgrosse Berner Unternehmen für sechs Monate im Rahmen des Berner Pilotprojekts „Mir sattlä um!“ kostenlos ein eCargobike getestet und für ihre betrieblichen Fahrten eingesetzt. Die teilnehmenden KMUs stammten aus sehr unterschiedlichen Dienstleistungsbereichen: Mit dabei waren Bäckereien, eine Siruperie, eine Geschenkagentur, ein Elektroinstallationsgeschäft, eine Bierbrauerei, ein Café, ein Liegenschafts- und Hauswartdienst sowie eine Kindertagesstätte. Das Projekt wurde vom Amt für Umweltschutz der Stadt Bern in Zusammenarbeit mit [carvelo](http://www.carvelo.ch) (www.carvelo.ch) und des Förderfonds Engagement Migros umgesetzt.

Das Projekt wurde wissenschaftlich begleitet und die Erfahrungen der KMUs ausgewertet: Die Zufriedenheit war insgesamt sehr hoch und vier der teilnehmenden Unternehmen kauften das eCargobike für eine definitive Nutzung nach dem Pilotversuch.³

3 Amt für Umweltschutz Bern / Umweltsakademie [Hrsg.]. (2017). „Mir sattlä um!“, eCargobike im Berner Wirtschaftsverkehr, Resultate der Begleitforschung. Bern.

Temporeduktion

Von einer Temporeduktion spricht man bei Tempo-30-Zonen, Tempo-30-Strecken oder Begegnungszonen (Tempo 20). In der Stadt Olten gibt es in den Quartieren bereits grossflächige Tempo-30-Zonen sowie verschiedene Begegnungszonen, was dem Leitbild Stadt Olten entspricht (siehe Kasten). Weitere Begegnungszonen sind in Planung. Auf den Hauptverkehrsachsen wird i. d. R. Tempo 50 signalisiert. Durch eine Temporeduktion können verschiedene Verbesserungen erzielt werden, insbesondere in den folgenden Bereichen:

– Verkehr:

- Die Anzahl der Unfälle reduziert sich und die Schwere der Verletzungen bei Unfällen verringert sich => die Verkehrssicherheit wird erhöht.
- Verstetigung des Verkehrs

– Städtebau:

- Der Flächenbedarf für den MIV verringert sich
- Die Strasse wird den verschiedenen Nutzungsansprüchen gerecht: Es entsteht mehr Raum für unterschiedliche Nutzungen, da der MIV weniger dominant ist. Die Strasse hat eine geringere Trennwirkung

– Umwelt:

- Der Schadstoffausstoss verringert sich.
- Die Lärmbelastung wird reduziert.

Bei der Einführung von Zonen oder Strecken mit Geschwindigkeitsbeschränkungen müssen die rechtlichen Rahmenbedingungen gemäss Strassenverkehrsgesetz (SVG) und der Signalisationsverordnung (SSV) beachtet werden.

Leitbild der Stadt Olten: Handlungsfeld Siedlung und Landschaft

Durchgrünung, mit Zufahrtsbeschränkungen und Temporeduktionen familienfreundlich beruhigte Wohnquartiere, ein lebendiges Stadtzentrum mit gemütlichen Verweilorten, naturnah gestaltete Grünanlagen, der attraktive Aare-, Dünnern- und Schützenmatttraum und ein Rund von bewaldeten Hügeln prägen das Ortsbild der Stadt Olten.⁴

⁴ Stadt Olten [Hrsg.]. (2008). Leitbild der Stadt Olten. Olten.

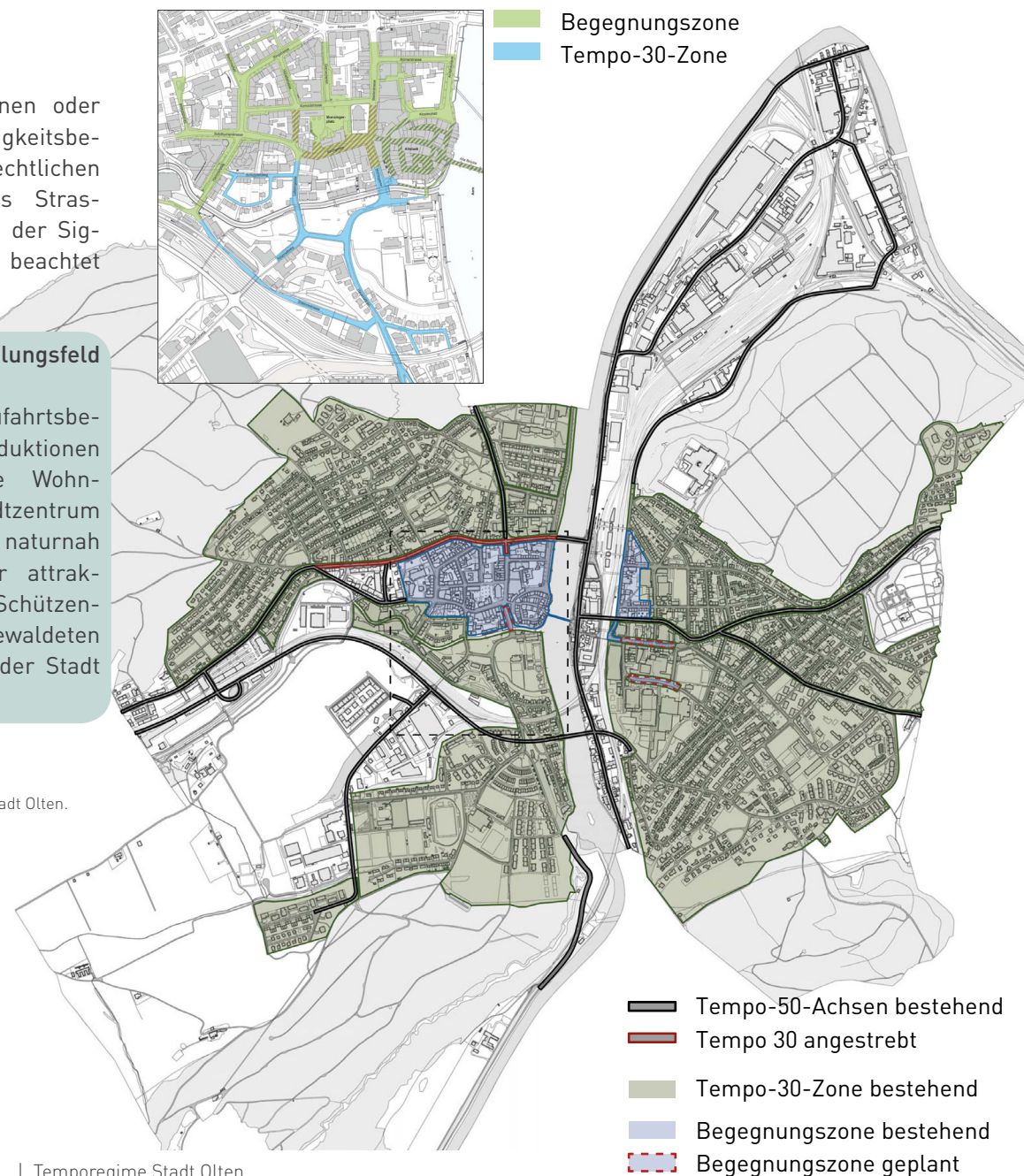


Abb. 30 | Temporegime Stadt Olten

PARKIERUNG

ENTWICKLUNGSAUFGABEN

Die Anzahl privater und öffentlicher Parkflächen richtet sich nach der Verträglichkeit des Strassennetzes

- _ Die vorhandenen Parkflächen werden effizient genutzt.
- _ Der Parkfeldbedarf wird durch intelligente Mobilitätskonzepte bei Neunutzungen und Umnutzungen reduziert.

Suchverkehr wird vermieden

- _ Öffentliche Parkflächen liegen in angemessener Nähe zu den Zielen.
- _ Die Anzahl der öffentlichen Parkflächen ist dem Bedarf angemessen.
- _ Parkplatz-Suchende werden geleitet.
- _ Es gibt ausreichend Parkflächen für Anlieferung.

Das Gesamtgefüge der Parkflächen in der Stadt Olten wird von der Stadt aktiv gesteuert

- _ Die Gesamtmenge an Parkflächen in der Stadt Olten wird gemäss dem Prinzip Angebotsorientierung gesteuert.
- _ Öffentlich zugängliche Parkfelder werden bewirtschaftet.
- _ Die Stadt verfügt über ausreichende Information und Steuerungsmöglichkeiten und kann flexibel auf Veränderungen reagieren .

LÖSUNGSWEGE

Neues Parkierungsreglement

- _ Flächendeckende Bewirtschaftung öffentlich und öffentlich zugänglicher Parkflächen.
- _ Reduktion des Parkfeldbedarfs durch entsprechende Mobilitätskonzepte und Mobilitätsmanagement bei Neu- und Umnutzungen.
- _ Autoreduzierte Nutzungen mit einer geringen Anzahl an Parkflächen werden ermöglicht.

Parkraumplan

- _ Der Parkraumplan umfasst alle aktuellen Daten zur öffentlichen und privaten Parkierung in Olten.
- _ Mit dem Parkraumplan ist der jeweilige Handlungsbedarf ersichtlich. Die Stadt kann auf verkehrliche und gesellschaftliche Entwicklungen aktiv, flexibel und zeitnah reagieren.



Jede Fahrt beginnt und endet auf einem Parkfeld. Neben der Verfügbarkeit eines Autos ist daher das Vorhandensein einer Parkfläche in hohem Masse ausschlaggebend bei der Wahl des Verkehrsmittels. Die Anzahl der vorhandenen Parkfelder wirkt sich also direkt auf die Menge der mit dem Auto zurückgelegten Wege aus. Somit stellt die Steuerung der Parkierung ein wirksames Instrument zur Steuerung des MIV-Aufkommens dar.

Für eine effiziente Abwicklung des 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 (siehe Kap. Verträglichkeit).

Die Steuerung der Parkierung erfolgt über zwei Grundpfeiler:

- Bemessung der verfügbaren Parkflächen
- Bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Parkfelder

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. Dies entspricht den Entwicklungsaufgaben des MPO.

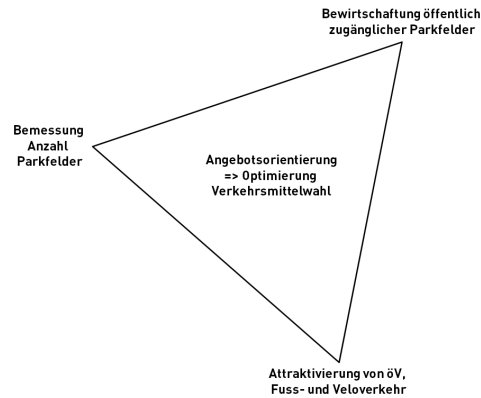


Abb. 32 | Optimierung der Verkehrsmittelwahl

Definition Parkierung

Parkfeld ist nicht gleich Parkfeld. Parkfelder (PF) können anhand verschiedener Kriterien unterschieden werden:

- PF sind entweder an eine bestimmte Nutzung gebunden oder nicht **(1)**.
- PF sind entweder öffentlich zugänglich oder beschränkt nur für bestimmte Nutzergruppen zugänglich **(2)**.
- PF unterscheiden sich hinsichtlich des Eigentümers (Stadt oder privat) **(3)**. Im Alltag spricht man von privaten und öffentlichen Parkfeldern.
- PF unterscheiden sich hinsichtlich des spezifischen Verkehrspotenzials, das je nach Nutzung höher oder niedriger ist **(4)**.

Spezifisches Verkehrspotenzial

Je nach Nutzung (Wohnen, Verkauf, Dienstleistungen, Gewerbe, etc.) „erzeugt“ ein Parkfeld eine unterschiedliche Anzahl an Fahrten pro Tag. Bei hoch frequentierten Parkfeldern (z. B. bei Einkaufsnutzung) kann die Anzahl der erzeugten Fahrten auf bis zu 20 Fahrten pro Parkfeld pro Tag ansteigen.

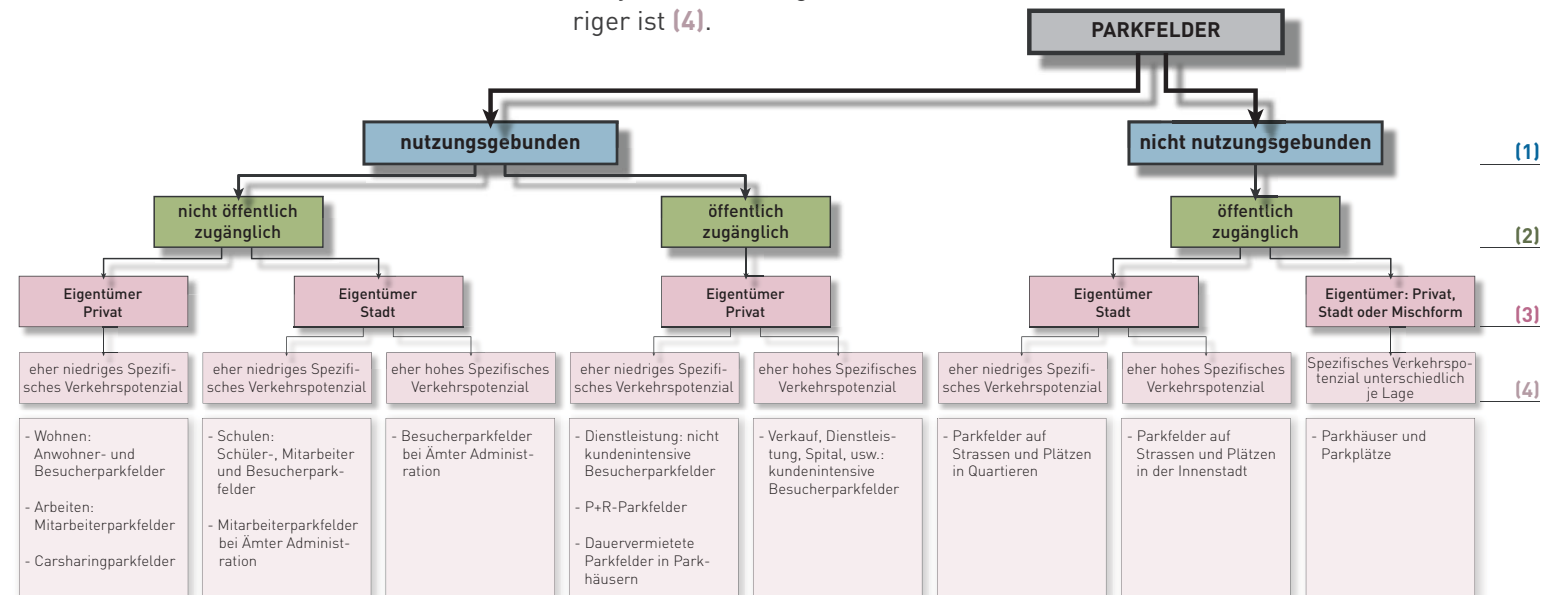


Abb. 31 | Unterschiedliche Arten von Parkfeldern

PARKIERUNGSREGLEMENT

Das neue Parkierungsreglement regelt die Erstellung nutzungsgebundener Parkfelder in der Stadt Olten und macht Aussagen zu:

- _ Bemessung der Anzahl an Parkfeldern (bei Neu- und Umnutzungen, siehe Kasten)
- _ Ersatzabgaben sowie der Möglichkeit autoreduzierter Nutzungen (siehe Kapitel Autoreduzierte Nutzungen)
- _ Erstellung von Mobilitätskonzepten (siehe Kapitel Mobilitätskonzepte)
- _ Bewirtschaftung von öffentlich zugänglichen Parkfeldern (siehe Kapitel Bewirtschaftung öffentlich zugänglicher Parkfelder)
- _ Mehrfachnutzung von Parkfeldern (siehe Kapitel Parkraumplan)

Bemessung der Anzahl der privaten, nutzungsgebundenen Parkfelder

Die Bemessung der Anzahl Parkfelder je Nutzung basiert auf den Zielen des Mobilitätsplans. Sie baut auf den bisherigen einschlägigen Regelungen des Baureglements der Stadt Olten, der kantonalen Bauverordnung und der Norm VSS SN 640 281¹ auf. Ausserdem wurde die Regelung zur Bemessung der Anzahl Parkfelder in Anlehnung an zeitgemässe analoge Reglemente anderer

Städte definiert. Die Bemessung erfolgt gestützt auf die Norm SN 640 281.

Schritt 1) Berechnung Richtwert

Der sog. Richtwert ist die theoretische Anzahl an Parkfeldern, die in dem hypothetischen Fall benötigt wird, so dass keine weitere Erschliessung als durch den MIV zur Verfügung stünde. Der Richtwert wird für die jeweilige Nutzung für eine vorgegebene Bezugsgrösse (z. B. Bruttogeschossfläche) berechnet. Bei diesen Werten ist die Anzahl der Fahrten, die pro Parkfeld jeweils erzeugt wird (siehe „Spezifisches Verkehrspotenzial“ auf Seite 62), mit einbezogen.

Schritt 2) Berechnung reduzierter Bedarf

Der sog. reduzierte Bedarf bezeichnet die maximale Anzahl an Parkfeldern, die zulässig ist. Dieser Wert wird anhand der Lage der jeweiligen Nutzung im Perimeter der Stadt Olten berechnet. Es gibt drei festgelegte Gebietstypen in der Stadt Olten, die sich durch die Kriterien Potenzial Fuss- und Veloverkehr, ÖV-Erschliessung (Entfernung zu Bushaltestellen und Bahnhöfen) sowie Bauzonen definieren (siehe Abb. 34 []). Je nach Gebietstyp gelten unterschiedliche Reduktionsfaktoren, d. h. bei guter ÖV-Erschliessung und hohem Potenzial des Fuss- und Veloverkehrs können weniger Parkfelder erstellt werden als beispielsweise in Randlagen mit weniger guten ÖV-Verbindungen.

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

Die verbindliche Festlegung der Gebietstypen erfolgt im Rahmen des Verfahrens des Parkierungsreglements.

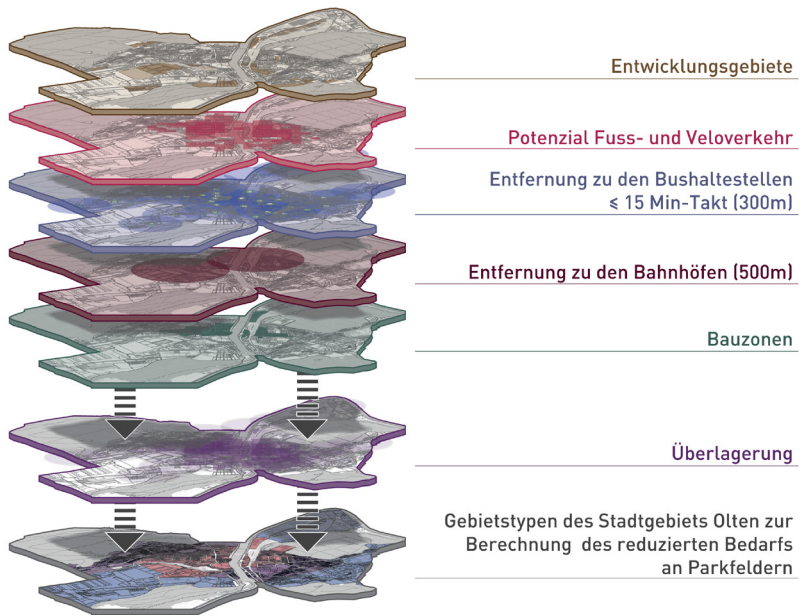


Abb. 33 | Gebietstypen Parkierung

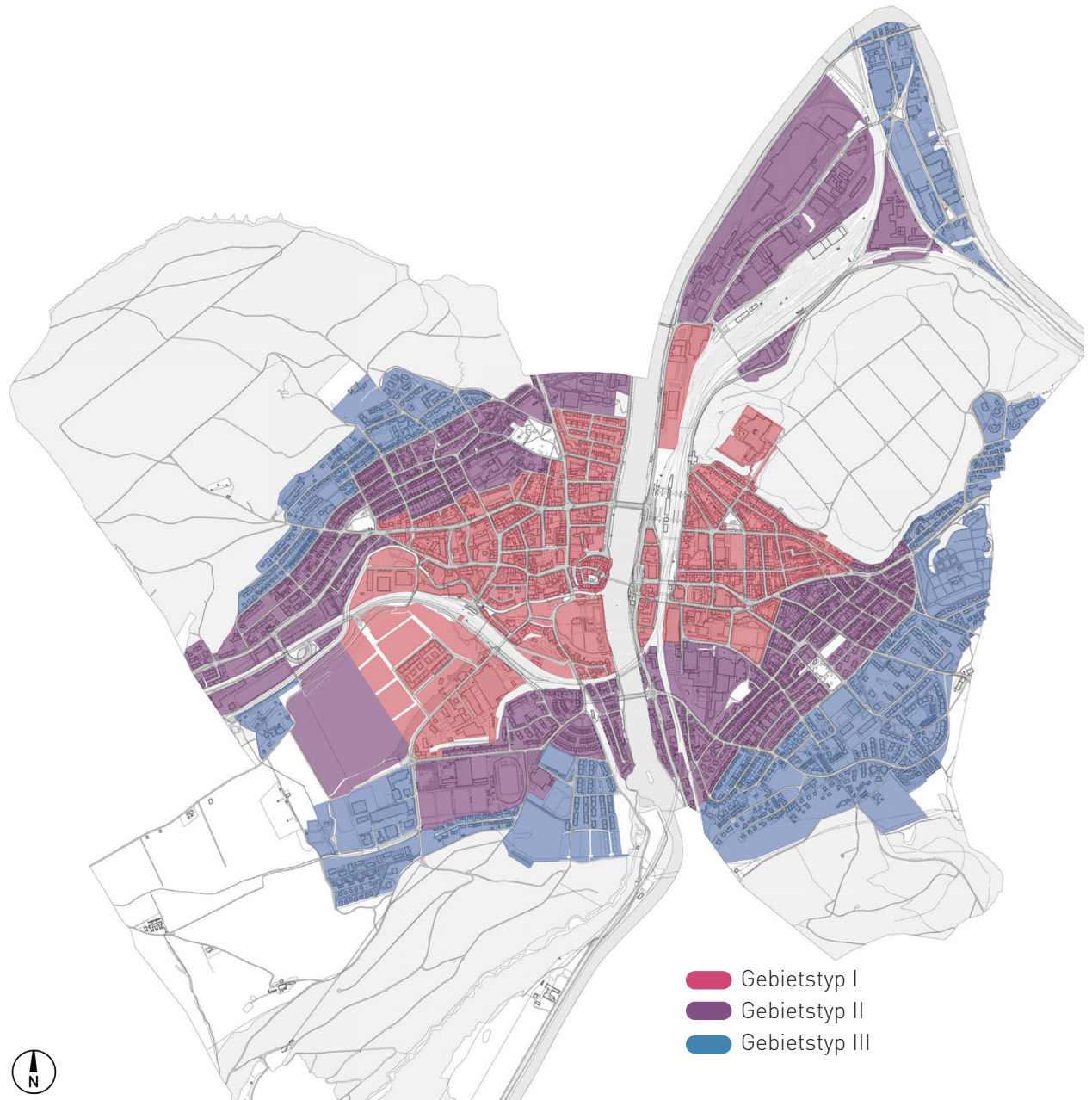


Abb. 34 | Gebietstypen Parkierung Stadt Olten

Bewirtschaftung öffentlich zugänglicher Parkfelder

Öffentlich zugängliche Parkfelder umfassen sowohl Parkfelder im Eigentum der Stadt auf Strassen und Plätzen, als auch nutzungsgebundene Parkierung in privatem Eigentum z. B. Parkfelder von Shoppingcenter o. ä. Durch die Bewirtschaftung wird sichergestellt, dass keine „unkontrollierte“, unbegrenzte Parkierung möglich ist. Von Bewirtschaftung eines Parkfeldes wird gesprochen¹, wenn die Nutzung eines Parkfeldes

- _ gebührenpflichtig ist,
- _ zeitlich beschränkt wird, oder
- _ nur für bestimmte Nutzergruppen erlaubt ist.

Zweck und Ziele der Bewirtschaftung sind:

- _ Vermeidung von „Verdrängungseffekten“

Mit der Bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Parkfelder wird 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. Die Bewirtschaftung ist eine zwingende flankierende Massnahme zur Reduktion der privaten Parkfelder (bei Neu- und

Umnutzungen, siehe „Parkierungsreglement“ auf Seite 63).

- _ Abmildern von Engpässen in Spitzenstunden

Durch die Bewirtschaftung kann das MIV-Aufkommen (in beschränktem Mass) zeitlich gesteuert werden. Dabei muss beachtet werden, dass durch zeitliche Beschränkungen der Parkdauer der „Umschlag“ pro Parkfeld möglicherweise erhöht wird.

- _ Sicherstellen der angemessenen Verfügbarkeit von Parkfeldern

Durch die Bewirtschaftung wird sichergestellt, dass für die jeweilige Nutzergruppe (z.B. Kunden, Nachtparkierung für Anwohnende, etc.) die gewünschten Kapazitäten an Parkraum zur Verfügung steht.

Damit das Instrument der Bewirtschaftung seine Wirkung entfalten kann, ist eine flächendeckende Bewirtschaftung in der Stadt Olten zwingend. Nur so kann sichergestellt werden, dass es nicht zu unerwünschten Verlagerungen kommt und ausserdem im Fall von Parkfeldern im privaten Eigentum (z. B. Einkaufsnutzung) das Prinzip der Gleichbehandlung gewährleistet wird.



Abb. 35 | Foto: Stadt Olten

¹ Entwurf Parkierungsreglement Olten, Art. 3, Abs. d)

ÖFFENTLICHE PARKIERUNG IN DEN WOHNQUARTIEREN

Die öffentliche Parkierung in den Wohnquartieren umfasst Parkfelder auf Strassen und Plätzen. Diese Parkfelder ergänzen subsidiär die private Parkierung. In der Stadt Olten gibt es in den Wohnquartieren 1'692 Parkfelder in 9 Sektoren, die als „blaue Zone“ gekennzeichnet sind. Mit einer Parkscheibe kann dort bis zu einer Stunde kostenlos parkiert werden. Besuchende können Tagesbewilligungen, Anwohnende können Anwohnerparkkarten beziehen. Diese Anzahl ist ausreichend und es besteht derzeit kein Handlungsbedarf.

- Sektor 1: Schöngrund
- Sektor 2: Hagmatt
- Sektor 3: Hardfeld
- Sektor 4: Meisenhard / Wilerfeld
- Sektor 5: Säli- / Bifang- / Wilerfeld
- Sektor 6: Schürmatt
- Sektor 7: Kleinholz
- Sektor 8: Altmatt
- Sektor 9: Meierhof

Total blaue Zone: 1'692 PF

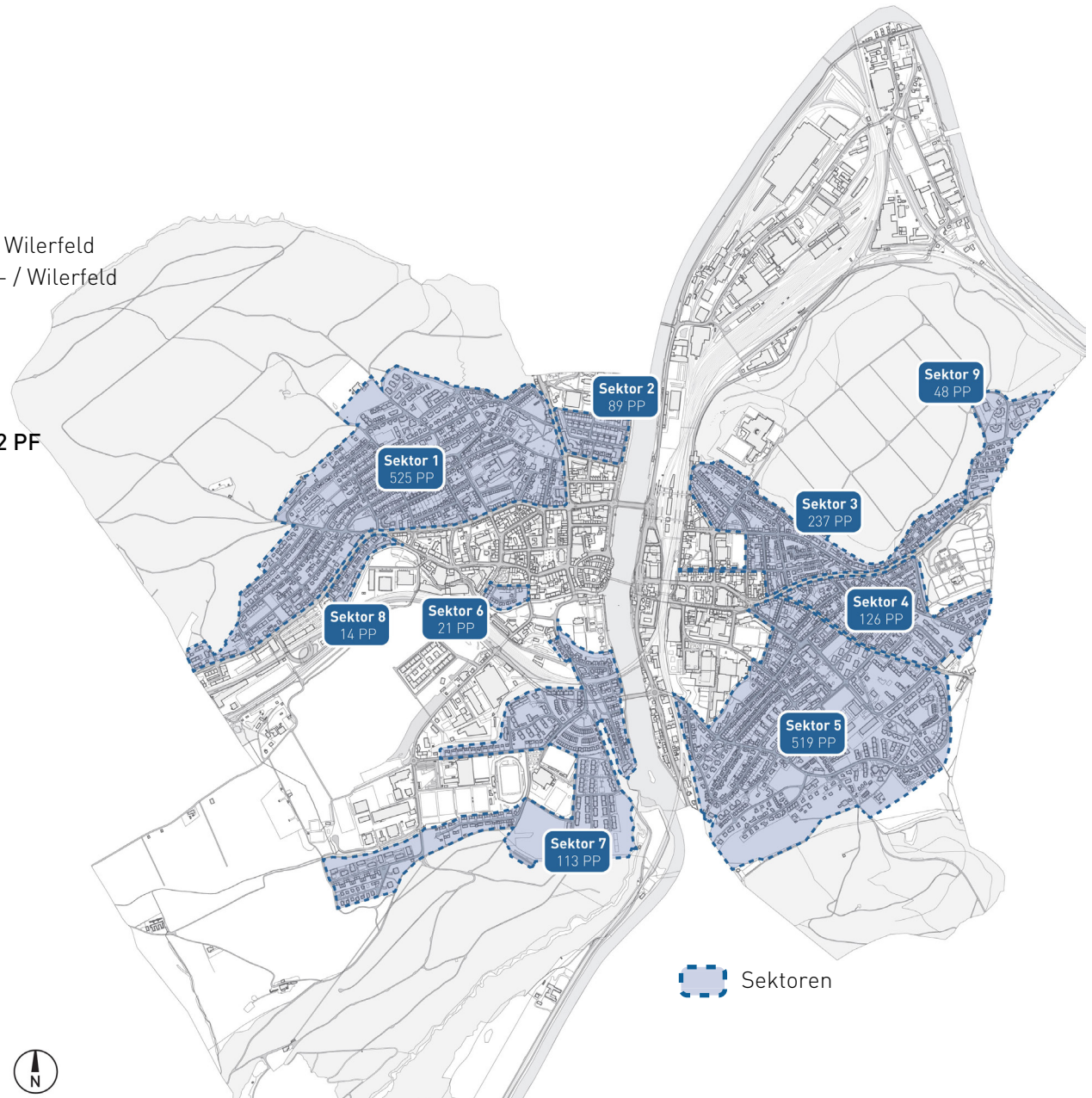


Abb. 36 | Blaue Zonen (Anwohnerparkflächen) in der Stadt Olten

ÖFFENTLICHE PARKIERUNG IN DER INNENSTADT

Im Innenstadtbereich bestehen sechs Parkings mit einem Gesamtangebot an rund 500 öffentlich zugänglichen Parkfeldern. Zwischen der Dünern und der Achse Ziegelfeldstrasse / Froburgstrasse stehen entlang von Strassen und auf Plätzen zudem ca. 680 Parkfelder zur Verfügung. Auf der Schützenmatte besteht ein weiteres Angebot von etwa 400 Parkfeldern. Vor allem die zentral gelegenen Oberflächen-Parkfelder weisen eine hohe Auslastung auf. Der Suchverkehr ist in diesem Bereich bedeutend. Die Parkfelder in der Schützenmatte weisen eine mittlere Auslastung auf. Höhere Auslastungen sind im Zusammenhang mit Anlässen (Innenstadt, Schützi, Stadthalle usw.) und der Strandbadnutzung zu verzeichnen.

Im Juni 2010 wurde die Vorlage „Attraktivierung Innenstadt Olten“ an der Urne abgelehnt. Teil des Konzeptes war die Verlagerung eines Grossteils der Oberflächen-Parkfelder im Zentrum in ein neues Parking unter dem Munzingerplatz. Dies hätte den Parkierungsverkehr gesenkt und Raum für die Aufwertung der Strassenräume für Aufenthalt und Flanieren geschaffen.

Seither wurden in der Innenstadt wesentliche Verkehrsmassnahmen umgesetzt, koordiniert mit der Eröffnung der Entlastungsstrasse:

- _ Sperrung Kirchgasse / Mühlegasse / Innere Baslerstrasse für den Durchgangsverkehr
- _ Tempo 30 Innenstadt und Begegnungszone im inneren Bereich

Die Parkierung erfuhr in diesem Zusammenhang geringe Anpassungen. Die dispersen Oberflächen-Parkfelder und der Parkplatz Munzingerplatz bestehen jedoch nach wie vor.

Strategie Parkierung Innenstadt

Die Optimierung der Parkierungssituation stellt nach wie vor eine strategische Zielsetzung dar.

Sie wurde im Rahmen der Strategie Entwicklung Innenstadt: Verkehrskonzept¹ wie folgt definiert.

Parkierungskonzept:

- _ Konzept Standort / Angebot
- _ Sammelparkierungen (Parking) mit direkter Erreichbarkeit von der Innenstadtperipherie aus, eingebunden in das Parkleitsystem (siehe Kap. Parkleitsystem). Beschränktes Angebot an Oberflächen-Parkfeldern für

Kurzbesorgungen, Parkierungsdauer 15 Min., beispielsweise im Bereich der Post und für Schnell- bzw. Kleinkäufe (Blumengeschäft, Bäcker etc.). Überdies besteht die Möglichkeit, Fahrzeuge zum Güterumschlag sowie das Aus- und Einsteigenlassen von Personen auch ausserhalb von markierten Parkfeldern kurzzeitig abzustellen.

_ Konzept Bewirtschaftung:

Die Parkfelder werden integral bewirtschaftet. Dies umfasst die Regelung der Parkierungsdauer sowie die Gebührenpflicht. Dabei wird der Zielsetzung entsprochen, dass primär die öffentlich zugänglichen Sammelparkierungen gefördert werden.

Potenzial für Sammelparkierungen

- _ Bestehende Parkings mit öffentlich zugänglichen Parkfeldern: Sicherung des bestehenden Potenzials. Koordination / Abstimmung im Rahmen der Weiterentwicklung des Parkierungsangebotes. Koordination / Abstimmung der Bewirtschaftung und Einbindung in das Parkleitsystem.
- _ Parkhaus Hammer: Nutzung des vorhandenen leerstehenden Geschosses. Bedingt die Erschliessung desselben.

_ Schützenmatte / Parking Rötzmatt: Verlagerung des bestehenden Parkings Schützenmatte. Funktion als von Süden erschlossene Hauptparkierung Innenstadt. Zudem Funktion für P+R Bahnhof Hammer (künftige Aufwertung durch Angebotsentwicklung SBB und durch Entwicklung Olten Süd / Olten SüdWest) und für Nutzungen im Bereich Schützenmatte und Olten SüdWest.

_ Parking Innenstadt Nord: Verlagerung der verbleibenden dispersen Oberflächen-Parkfelder, Schaffung des Angebotsgleichgewichtes Nord/Süd, Reduktion des Verkehrs und damit insgesamt Reduktion des Verkehrsdrucks auf die Innenstadt. Lösungsansätze haben sich in erster Linie an vorhandenen Möglichkeiten für einen neuen Parkingstandort und weiter an den bestehenden wesentlichen Angebotslücken zu orientieren. Diesbezüglich ist die Parkierungssituation Coop zu nennen. Ausgehend von den wesentlichen vorhandenen und künftigen Angeboten Olten Hammer, Rötzmatt und Hübeli scheint ein Standort im nordöstlichen Sektor der Innenstadt grundsätzlich erstrebenswert.

¹ Stadt Olten / Kontextplan AG [Hrsg.]. [2012]. Strategie Entwicklung Innenstadt: Verkehrskonzept. Olten.

PARKLEITSYSTEM OLTEN

Ein Parkleitsystem (PLS) ist ein System, durch das die Verkehrsteilnehmenden mittels geeigneter Signalisation über das aktuelle Parkplatzangebot informiert und durch direkte Wegweisung zum freien Parkplatz geleitet werden. Die Ziele sind:

- _ Reduzierung des Parkplatzsuchverkehrs und seiner negativen Begleiterscheinungen wie Lärm- und Luftemissionen
- _ Vermeidung von Verkehrsstörungen durch Warteschlangen und Suchverkehr
- _ Minimierung von Ausweichverkehr durch die Quartiere
- _ Reduzierung des legalen/illegalen Parkierens im öffentlichen Strassenraum

Durch die Umsetzung des PLS entstehen deutliche Vorteile.

Für Kunden:

- _ Verbesserung der Auffindbarkeit des Parkplatzangebots
- _ Übersicht / Information über die Anzahl und Standorte der freien Parkplätze
- _ Weniger Zeitaufwand und Kilometerleistung für die Parkplatzsuche

Für Betreiber der Parkieranlagen:

- _ Das Angebot der angeschlossenen Parkieranlagen wird umfassend kommuniziert, wodurch die Benutzung jeder angeschlossenen Anlage gefördert und eine gleichmässige Auslastung erreicht wird.

Das Beispiel Zürich zeigt folgendes Bild: Die Belegung der Parkhäuser nahm in den letzten Jahren kontinuierlich zu. Der Einfluss des PLS ist allerdings nicht exakt zu quantifizieren, da die Belegung von Parkhäusern auch von wirtschaftlichen Faktoren abhängig ist. Die PLS Zürich AG geht aber von einem positiven Nutzen des installierten PLS aus.¹

Für die Stadt und die Allgemeinheit:

- _ Lärm- und Luftemissionen können aufgrund reduzierter Verkehrsleistungen verringert werden (durch Reduktion Suchverkehr).
- _ Aus dem gleichen Grund kann der Fuss- und Veloverkehr z. B. in der Innenstadt attraktiviert und die Aufenthaltsqualität verbessert werden.
- _ Die Daten des PLS bieten eine gute Grundlage für das Monitoring & Controlling resp. für den Parkraumplan.

¹ Stadt Olten / Kontextplan AG / Nagel+Steiner GmbH (Hrsg.). (2012). Konzeptbericht: Parkleitsystem Olten. Olten.

Grundsätzlich werden die Informationen des PLS den Autofahrenden in Form von entsprechender Signalisation zugänglich gemacht (siehe Abb. 37 []). Eine Erweiterung des Angebots ist möglich, z. B. lassen sich aktuelle Parkplatzzahlen, die Preise der einzelnen Parkieranlagen, Infos über Verkehrsbeschränkungen etc. auch über Internet und SMS kommunizieren.

In Olten sind die Voraussetzungen für die Umsetzung eines PLS bereits erfüllt. Mit der Eröffnung der neuen Entlastungsstrasse im Jahr 2013 ist ein Ringsystem entstanden, welches die Erreichbarkeit der Parkieranlagen insgesamt verbessert hat. Eine Aufhe-

bung / Redimensionierung der Parkfelder im Strassenraum würde zusätzlich zu einem wirkungsvollen Funktionieren des PLS beitragen.

Die Verbesserung der Parkieranlage-situation in der Stadt Olten ist seit vielen Jahren ein wichtiges Anliegen. Bereits 1994 wurde mit dem damaligen Parkraumkonzept der politische Prozess eingeleitet. Seitdem gab es verschiedene Etappen und Konkretisierungen für das Projekt „Parkleitsystem“. Ein Konzept für die Umsetzung des PLS liegt vor.



Abb. 37 | Fotomontage Gösgerstrasse, Abzweigung Bahnhofbrücke

AUTOREDUZIERTER NUTZUNGEN

In der Schweiz leben immer mehr Personen – durchschnittlich 22 % der Haushalte – ohne Auto. In urbanen Gebieten liegt dieser Wert teilweise wesentlich höher (in den grösseren Städten der Schweiz bis zu über 50 %). Gleichzeitig sinkt die Anzahl der Personen, die einen Führerausweis erwerben möchten derzeit stetig. Auch neue Mobilitätsformen wie z. B. CarSharing tragen dazu bei, dass weniger Menschen ein eigenes Auto besitzen möchten¹². Dies bedeutet, dass immer weniger Parkfelder benötigt werden. Diese Entwicklungen bewirken, dass es schon heute in gut erschlossenen Gebieten einen „Überschuss“ gibt und z. B. bei manchen Parkieranlagen nicht alle Parkfelder vermietet werden können. Auch wird das sog. autofreie Wohnen vielerorts als Lebensstil entdeckt: Personen, die nicht nur selbst kein Auto besitzen, sondern auch von den Vorteilen profitieren möchten, die ein Umfeld mit einer minimalen Anzahl an Parkfeldern mit sich bringt.

1 BFS (Bundesamt für Statistik) [Hrsg.]. (2017). Verkehrsverhalten der Bevölkerung, Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010. Neuchâtel.

2 Basel-Stadt, Stadt Bern, Stadt Luzern, Stadt St. Gallen, Stadt Winterthur, Stadt Zürich [Hrsg.]. (2012). Städtevergleich Mobilität: Vergleichende Betrachtung der Städte Basel, Bern, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich. Zürich.

Diese Entwicklungstendenzen wirken positiv hinsichtlich der Reduktion des Neuverkehrs in Olten und sind zu unterstützen. Mit dem neuen Parkierungsreglement wird dieser Entwicklung Rechnung getragen. Bisher galt die Pflicht zur Erstellung von Parkfeldern (=Erstellungspflicht) gemäss Nutzung und Lage für jede Überbauung, unabhängig davon, ob möglicherweise ein geringerer Bedarf an Parkfeldern bestand. Kann der Erstellungspflicht beispielsweise aus Platzgründen nicht nachgekommen werden, muss eine Ersatzabgabe gezahlt werden. Gemäss dem neuen Parkierungsreglement wird nun zusätzlich die Möglichkeit von autoreduzierten (oft auch als „autofrei“ oder „autoarm“ bezeichnet) Nutzungen geschaffen.

In Olten wird eine Nutzung als „autoreduziert“ bezeichnet, wenn für die Überbauung oder das Areal weniger Parkfelder als die Anzahl des reduzierten Bedarfs (siehe Bemessung Anzahl Parkfelder) erstellt werden.³

Damit eine Nutzung als autoreduziert umgesetzt werden kann, muss sichergestellt werden, dass nicht auf externe private Parkfelder und/oder auf Parkfelder auf öffentlichem Grund ausgewichen wird. Dafür muss ein umfassendes

3 Entwurf Parkierungsreglement Olten, Art. 3, Abs. d)

des Mobilitätskonzept erstellt werden (siehe Kapitel Mobilitätskonzepte), das aufzeigt, wie die Organisation ohne eigene Autos um- und durchgesetzt wird. Für die Nutzenden müssen ausreichend Alternativen wie eine entsprechende Erschliessung mit dem ÖV und dem Fuss- und Veloverkehr sowie CarSharing-Möglichkeiten gewährleistet werden. Auch die Massnahmen des Mobilitätsmanagements spielen hierbei eine besonders wichtige Rolle und sind für die Attraktivität des Areals von grosser Bedeutung.

Weiterhin muss der Verzicht auf den Besitz bzw. die Benutzung eines Autos geregelt werden, z. B. im Mietvertrag, bei Genossenschaftssiedlungen durch entsprechende Statuten etc. Jeweilige Kontrollkriterien und Sanktionen im Falle der Nicht-Einhaltung sind ebenfalls vertraglich festzulegen. Bei Nachweis solcher Regelungen durch das Mobilitätskonzept entfallen die Ersatzabgaben für die nicht erstellten Parkfelder.

Zwingende Voraussetzungen resp. Erfolgsfaktoren für autoreduzierte Nutzungen sind:

Verkehrlich Voraussetzungen

- _ gute bis sehr gute ÖV-Erschliessung
- _ gute bis sehr gute Erschliessung durch den Fuss- und Veloverkehr

Raumplanerische Voraussetzungen

- _ kurze Wege zu wichtigen Infrastruktur- und Nahversorgungseinrichtungen (Geschäfte mit Gütern des täglichen Bedarfs, Kindertagesstätten, wichtige Dienstleistungen etc.)

Sowohl für die Stadt als auch für die Investoren oder Vermieter der Überbauung sowie für die Nutzenden ergeben sich zahlreiche Vorteile⁴ durch autoreduzierte Nutzungen:

- _ Einsparung der Erstellungskosten von Parkfeldern und den dazugehörigen Erschliessungswegen
- _ die Strasse wird in ihrer sozialen Funktion als Begegnungsort gestärkt
- _ insbesondere die kleinräumige Umweltqualität wird verbessert
- _ umweltfreundliche, stadtverträgliche Verkehrsarten werden gefördert
- _ CO₂-Ausstoss wird verringert
- _ freiwillig autofreie Haushalte werden gefördert, für nicht freiwillig autofreie Haushalte werden Chancen eröffnet

4 Stadt Luzern [Hrsg.]. (2014). Autoarmes Wohnen und Arbeiten, Stadt Luzern - Grundlagen und Empfehlungen. Luzern.

PARKRAUMPLAN

Der Parkraumplan ist ein Werkzeug zur strategischen Planung der Parkierung. Er umfasst die aktuellen Daten zur öffentlichen und privaten Parkierung. Er dient als Instrument zur aktiven Steuerung und Organisation des Gesamtmenügerüsts an Parkfeldern in der Stadt. Der Parkraumplan ist ein wichtiges Element des Monitoring & Controllings.

Zweck des Parkraumplanes ist, das absolute Angebot an Parkfeldern zu steuern, so den Suchverkehr zu reduzieren und dazu beizutragen, den öffentlichen Raum möglichst effizient zu nutzen. Durch die Kenntnis über die Anzahl und Standorte kann die Stadt flexibel und passgenau auf Veränderungen, Baugebäude oder Engpässe reagieren. Dies ist eine wirkungsvolle „Push“-Massnahme zur Steuerung des Verkehrs.

Inhalte des Parkraumplanes sind beispielsweise (Liste nicht abschliessend):

_ Parkflächenkataster

- Öffentliche Parkierung in der Innenstadt (Standorte auf Strassen und Plätzen / Anzahl PF / Allfällige Problemstellen, Engpässe)
- Parkhäuser (Standorte / Anzahl öffentlich zugänglicher PF / Anzahl nutzungsgebundene vermietete Parkfelder)

- Blaue Zonen in den Quartieren (Standorte / Anzahl PF / Allfällige Problemstellen, Engpässe)
- Gemeinschaftsanlagen in den Quartieren (Standorte / Anzahl PF)
- Aussagen zu Parkplatzüberhängen: Als Parkplatzüberhang werden solche Parkfelder bezeichnet, die nach geltender Rechtsgrundlage (Parkierungsreglement) das zulässige Maximum überschreiten, jedoch weiter bestehen (Besitzstand). Erst im Rahmen von Sanierungen oder Umbauten wird die Parkierung neu bemessen.

_ Auslastung der Parkierung

- Daten aus dem Parkleitsystem
- Aussagen über unvermietete private Parkfelder
- Aussagen zu Mehrfachparkierung (siehe Kasten)

_ Bewirtschaftung

- Aussagen zu Gebühren
- Aussagen zu unbewirtschafteten Flächen (gemäss Parkierungsreglement Olten, Art. 12 werden alle öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen bewirtschaftet)

_ Ersatzabgaben

- Aussagen zu gezahlten / zu zahlenden Ersatzabgaben

_ Überprüfen bestehender Regelungen / gesetzlichen Vorgaben

- Wird das Parkierungsreglement eingehalten? (Bemessung, Bewirtschaftung, etc.)
- Entspricht die vorhandene Parkierung den gesetzlichen Vorgaben? (Sicherheit, Bemessung, Lage, etc.) Aussagen über illegal parkierte Fahrzeuge (Information durch Polizei)

_ Autoreduzierte Nutzungen

- Standorte
- Werden die Kriterien eingehalten?

Für die Erstellung des Parkraumplanes ist eine Ersterhebung notwendig, bei der die Daten und Informationen erhoben resp. eingeholt werden. Danach wird der Parkraumplan als Element des Monitoring & Controlling in regelmässigen Abständen aktualisiert.



Abb. 38 | Foto: Stadt Olten

Mehrfachparkierung / Untervermietung von Parkfeldern

Der ruhende Autoverkehr beansprucht viel Fläche in Form von Parkfeldern. Ein beträchtlicher Anteil von Parkfeldern wird aber kaum resp. nur für eine kurze Zeit genutzt. Aus der Idee, solche Parkfelder effizienter zu nutzen und den Parkplatz-Suchverkehr zu reduzieren, sind in den letzten Jahren verschiedene Internet-Plattformen und Apps (z.B. sharedparking.ch / Parking Space-App / ParkU.ch) entstanden, über die Privatpersonen einerseits freie Parkfelder anbieten, andererseits angebotene freie Parkfelder buchen können.

In Bezug auf effiziente Flächennutzung und Reduktion des Suchverkehrs ist dieses boomende „Parkplatz-Sharing“ zwar sinnvoll, jedoch werden die Angebote aus fachlicher Sicht kritisch beurteilt.

Erhöhung des MIV-Aufkommens:

Durch den reduzierten Suchverkehr und die in der Regel merklich unter den gängigen Tarifen liegenden Preise für die Parkplatzmiete wird der MIV attraktiviert. Zudem wird der „Pool“ an öffentlich zugänglichen privaten Parkfeldern massiv ausgeweitet, was ebenfalls die Attraktivität des MIV steigert. Insgesamt ist mit einem steigenden MIV-Aufkommen zu rechnen. Die durch

den wegfallenden Suchverkehr frei werdenden Strassenkapazitäten werden rasch durch einen Zuwachs an MIV wieder „aufgefüllt“.

Rechtliche Grauzone:

Durch die Untervermietung privater Parkfelder werden baurechtliche Prinzipien unterlaufen: Private Parkfelder sind grundsätzlich nutzungsgebunden (an die Nutzungen im zugehörigen Bauprojekt). Die Vermietung an Dritte, die nicht mit der dazugehörigen Nutzung im Zusammenhang stehen, widerspricht diesem Grundsatz.

Umgang der Stadt Olten mit der Untervermietung von Parkfeldern

Da die Mehrfachnutzung von Parkfeldern aus Sicht der Flächeneffizienz sinnvoll ist, wird sie in Olten zugelassen. Um jedoch die effektive Anzahl an Parkfeldern nicht unkontrolliert anwachsen zu lassen, muss eine solche Untervermietung / Mehrfachnutzung gemäss Parkierungsreglement (Art. 13) ausgewiesen werden.

VERKEHRSMANAGEMENT

ENTWICKLUNGSAUFGABEN

Angebotsorientierung: Verkehrsaufkommen entsprechend Netzleistungsfähigkeit steuern

Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Entlastungsstrasse

Direkte Anbindung der Region an das Nationalstrassennetz

Verbesserung der Sicherheit und des Komforts des Velo- und Fussverkehrs durch Umgestaltungs- und Verlagerungsmassnahmen

Verbesserung des Verkehrsflusses und des Busverkehrs durch Verkehrsmanagement-Massnahmen



LÖSUNGSWEGE

Dosierung

_ Dosierung der in die Stadt einfahrenden Verkehrsmenge.

Stauraummanagement

_ Mithilfe der Dosierungsanlagen wird der Verkehr bei Bedarf an der Peripherie zurückgehalten, so dass der Stau nicht in der Stadt auftritt.
_ Der Rückstau aus Richtung Aarburg wird so beeinflusst, dass der Kreisel Säli nicht überstaut wird.

Verflüssigung des Verkehrs

_ Die Dosierungsmöglichkeit am Stadtrand erlaubt es, auf dem Stadtnetz einen flüssigen Verkehrszustand aufrecht zu erhalten (=> Verbesserungen im Bereich Luft und Lärm, kein Zustauen der Knoten).

Bevorzugung Bus

_ Mit separaten Busspuren wird der Busverkehr bei den Zufahrtsdosierungen an den Staukolonnen vorbeigeführt (=> Attraktivitätssteigerung => Umsteigeeffekt).

Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr

_ Massnahmen zugunsten der Fussgänger und der Velofahrenden, insbesondere zur Steigerung von Sicherheit und Komfort.

Dämpfung der Verkehrsspitzen

_ Mit Hilfe der Dosierungsanlagen können die täglichen Schwankungen wie auch die kurzfristigen Verkehrsspitzen reduziert werden.

Verkehrlenkung

_ Verstärkung der Entlastungswirkung der Entlastungsstrasse, gezielte Beeinflussung des Verkehrs.
_ Lenkung Transit auf H5b (Viadukt Wangen bis Knoten USEGO).

VERKEHRSMANAGEMENT

Das Verkehrsmanagement in der Stadt Olten ist ein unterstützendes Element für die Steuerung des Verkehrs. Es leistet einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Verringerung der Umweltbelastungen sowie zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes und zur Zuverlässigkeit des ÖV. Umgesetzt wird das Verkehrsmanagement durch den Zentralrechner Olten (ZRO).

Zentralrechner Olten (ZRO)

Das Kernelement zur Umsetzung des Verkehrsmanagements ist der Zentralrechner. Er regelt den Verkehr zeit- und verkehrsabhängig, überwacht das gesamte Regelungssystem, alarmiert bei Störungsfällen, umfasst Datenhaltung und Archivierung, Visualisierung und Bedienung und enthält die Schnittstellen zu Lichtsignalanlagen und anderen Leitsystemen.

Der ZRO steuert folgende Elemente des Verkehrs: Lichtsignalanlagen (LSA)
Ein zentrales Element des Verkehrsmanagements ist ein System von miteinander koordinierten LSA-Anlagen an den neuralgischen Knoten.

Zuflussdosierung / Stauraumkontrolle
Durch die Zuflussdosierung wird sichergestellt, dass jeweils nur so viel Verkehr in ein bestimmtes Gebiet eingelassen wird, wie darin mit den verfügbaren Stauräumen bewältigt werden kann. Die Anlagen in peripherer Lage fungieren als Dosierungsstelle, um die Verflüssigung des Verkehrs zu gewährleisten.

Verkehrlenkung

Mit entsprechender Wegweisung erfolgt eine zielgerichtete Lenkung des ortsfremden Transitverkehrs und des Schwerververkehrs auf die H5b.

Bevorzugung ÖV

An LSA-Knoten und z.T. bei Haltestellen wird der ÖV bevorzugt. Teilweise können separate Busspuren angeboten werden. Damit kann eine relative Bevorzugung des Busverkehrs ohne wesentliche Einbussen für den MIV erreicht werden.

Integration und bessere Berücksichtigung des Fuss- und Veloverkehrs

Der Fussverkehr wird bestmöglich in die Steuerung eingebunden. Der Veloverkehr wird grundsätzlich in den Verkehrsablauf integriert, indem er auf der Fahrbahn geführt wird, unterstützt durch Radstreifen und bei den Lichtsignalanlagen durch spezielle Warteräume.

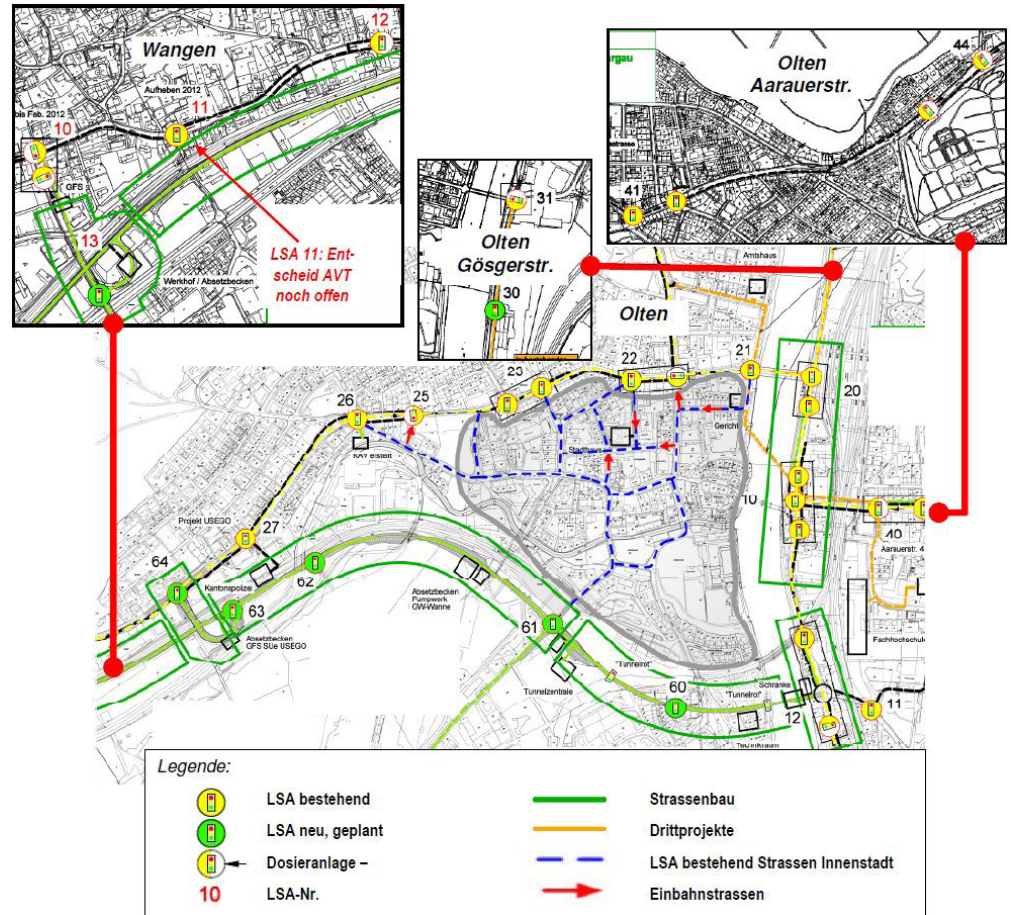


Abb. 39 | Zentralrechner Olten¹

¹ AVT (Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn) [Hrsg]. (2013). Entlastung Region Olten ERO, Übergeordnetes Steuerungs- und Betriebskonzept. Solothurn.

VERKEHRSLENKUNGSSTRATEGIE

Im Rahmen des übergeordneten Steuerungs- und Betriebskonzept Entlastung Region Olten ERO¹ wurde auch die Strategie zur Verkehrslenkung für den MIV

diskutiert bzw. festgelegt. Diese Festlegungen zu den primären MIV-Routen dienen weiterhin als Orientierung zu den in den Netzabschnitten zu berücksichtigenden Routen. Die Routenführungen können bei Bedarf Anpassungen erfahren, beispielsweise wenn die Trimbacherbrücke erhalten werden und übergeordnete Verbindungsfunktion übernehmen sollte.

ungen können bei Bedarf Anpassungen erfahren, beispielsweise wenn die Trimbacherbrücke erhalten werden und übergeordnete Verbindungsfunktion übernehmen sollte.

AUSFAHRTSDOSIERUNG BEI AREALEN

Die Ausfahrtsdosierung steuert die Anzahl der aus Arealen ausfahrenden Fahrzeuge pro Zeiteinheit. Dies ist eine wirkungsvolle Massnahme zur Gewährleistung der Funktionalität des Strassennetzes. Eine solche Ausfahrtsdosierung funktioniert verkehrabhängig, d. h. sie wird nur dann aktiv, wenn im Strassennetz hohe Auslastungen verzeichnet werden, also vor allem in den Spitzenstunden.

Die Ausfahrtsdosierung ist eine Verkehrsmanagement-Massnahme. Sie wird insbesondere als Steuerungsmassnahme in dem Fall eingesetzt, wenn durch ein Areal mehr Fahrten entstehen, als abgewickelt werden können. Die mögliche Anzahl an Fahrten sowie die Verpflichtung einer Ausfahrtsdosierung werden in den Sonderbauvorschriften festgelegt sowie im Mobilitätskonzept dargelegt.

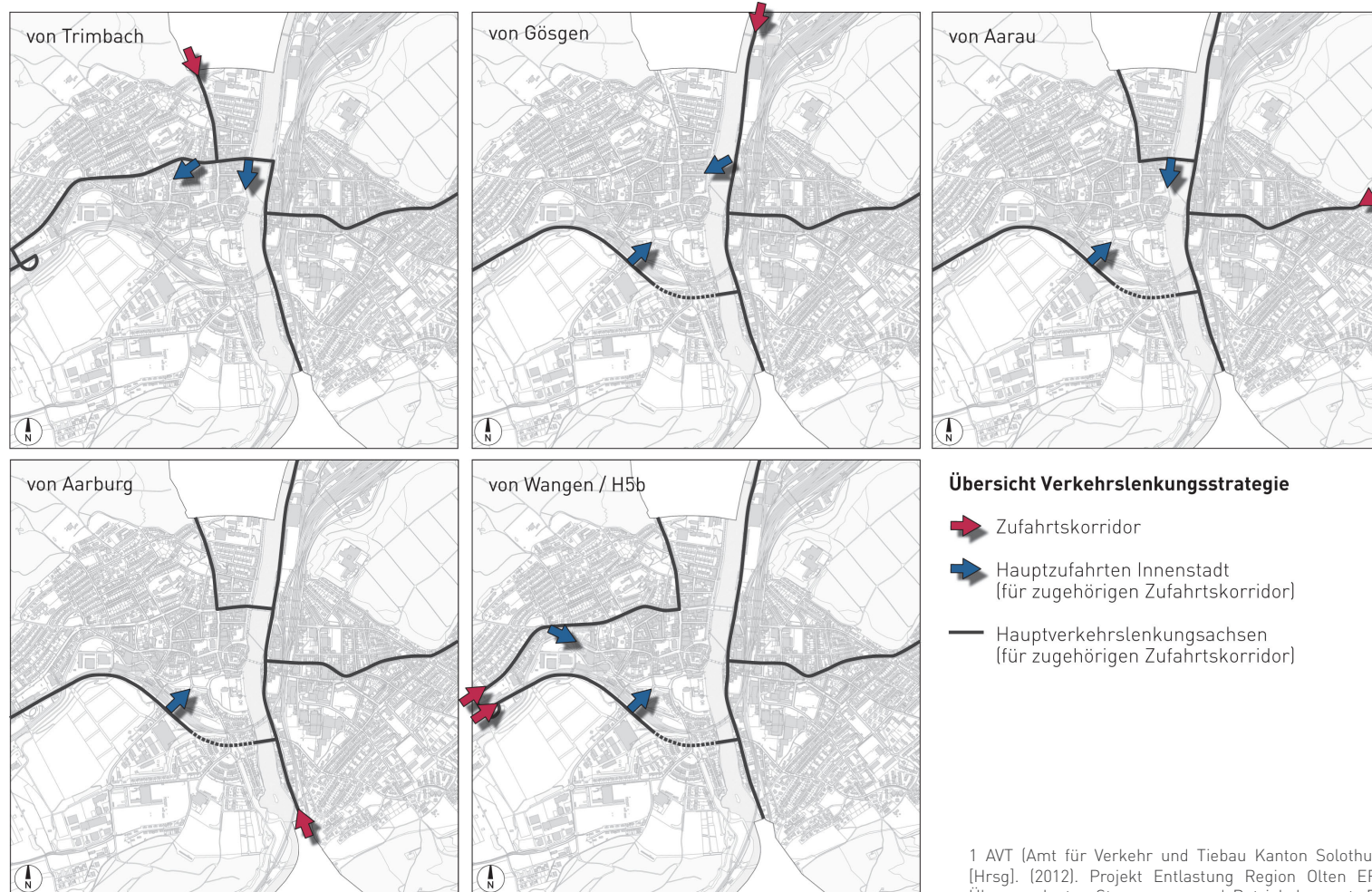


Abb. 40 | Verkehrslenkungsstrategie Innenstadt

¹ AVT (Amt für Verkehr und Tiefbau Kanton Solothurn) [Hrsg.]. (2012). Projekt Entlastung Region Olten ERO, Übergeordnetes Steuerungs- und Betriebskonzept, Bericht. Solothurn.

MOBILITÄTSMANAGEMENT

ENTWICKLUNGSAUFGABEN¹

Die Beeinflussung von Einstellungen und Verhalten der Verkehrsteilnehmenden in Richtung vermehrter Nutzung des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs.

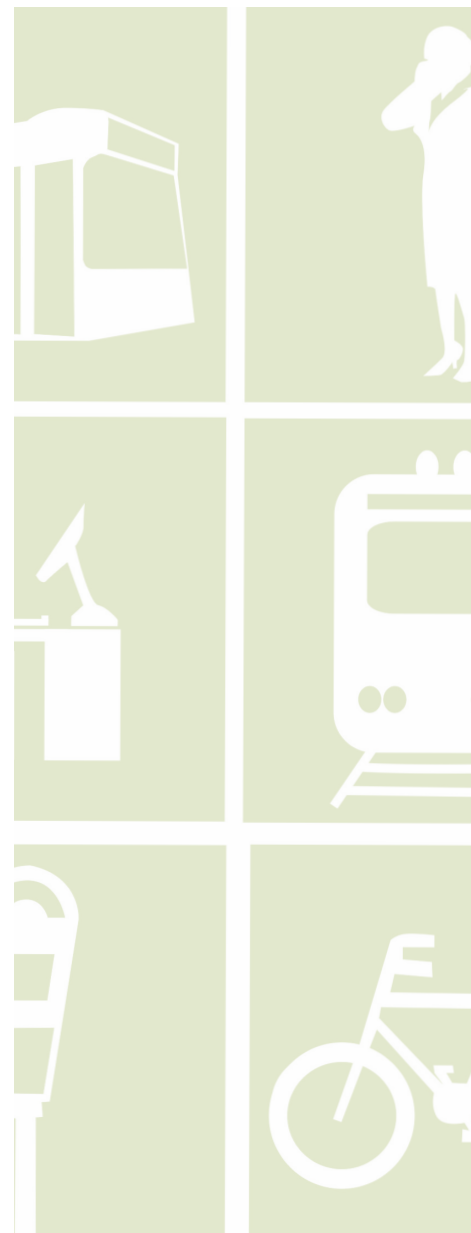
Eine Reduktion des Verkehrs(-wachstums) durch die Verringerung der Anzahl MIV-Fahrten und deren Distanzen.

Die Verbesserung der wirtschaftlichen Effizienz des gesamten Verkehrssystems.

Die Verbesserung der Koordination zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und die Vereinfachung der Verknüpfungen der bestehenden Verkehrsangebote / -netze.

Die Verbesserung des Zugangs zum Umweltverbund (ÖV, Fuss- und Veloverkehr).

Eine integrierte und effiziente Nutzung der bestehenden Infrastruktur.



LÖSUNGSWEGE

Strategien und Zusammenarbeit mit kantonalem Programm so!mobil nutzen.

Stufengerechte Angebote für Bevölkerung, Arbeitgeber, Arbeitnehmer und bei Arealentwicklung.

Einbindung aller Interessensgruppen.

Massnahmen ausgerichtet auf Anreize, Angebote und Information.

¹ Momentum/Mosaic/Europäische Kommission (o.J.), Handbuch Mobilitätsmanagement, Brüssel.

Die Massnahmen des Mobilitätsmanagements dienen dazu, umfassend über den sog. Umweltverbund, also den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr zu informieren und die Benutzung möglichst attraktiv und bequem zu machen. Weiterhin soll die Mobilität möglichst effizient gestaltet werden.

Zielgruppen des Mobilitätsmanagements sind:

- _ Bevölkerung
 - verschiedene Nutzer-, Alters- und Zielgruppen
- _ Überbauungen / Areale
 - Bewohnende
 - Arbeitende
 - Besucher / Kunden
- _ Unternehmen
 - Arbeitende
 - Kunden
 - Güterverkehr

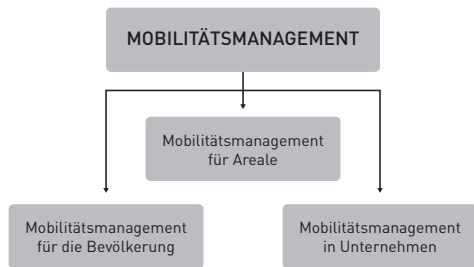


Abb. 41 | Zielgruppen für Mobilitätsmanagement

Das Mobilitätsmanagement betrifft weniger die Verkehrsinfrastruktur als vielmehr die Handlungsfelder Information, Kommunikation (Anreize schaffen), Organisation und Koordination. Die Massnahmen umfassen

- _ das Bereitstellen von Dienstleistungen,
- _ die Attraktivierung und Förderung der flexiblen Nutzung verschiedener Verkehrsmittel, je nach den Anforderungen des jeweiligen Weges oder Wegabschnittes,
- _ die Kooperation und Koordination: Das Verkehrssystem soll als Ganzes betrachtet werden und die Verkehrsmittel sollen nicht in Konkurrenz miteinander stehen, sondern sich für die Nutzenden ideal ergänzen.

Die Mobilitätsmanagement-Massnahmen zielen darauf ab, das Verkehrsverhalten zu verändern. Da die Menschen die Verkehrsmittelwahl nicht nur rational, sondern subjektiv und emotional treffen, zeigen insbesondere die „Pull“-Massnahmen eine grosse Wirkung, also die Massnahmen, die die Nutzenden motivieren und ihnen Vorteile aufzeigen. Verhaltensänderungen sind nicht kurzfristig zu erreichen, daher hängt der Erfolg des Mobilitätsmanagements von einer konsequenten, langfristigen Umsetzung ab – hier ist

also etwas Durchhaltevermögen angesagt. Aufgrund der Art der Massnahmen bedarf es neben guter Umsetzung auch guter Information und Öffentlichkeitsarbeit resp. Marketings. Die Massnahmen müssen ausserdem gut auf die jeweilige Zielgruppe zugeschnitten sein, damit die Personen sich angesprochen fühlen.

Programm Mobilitätsmanagement so!mobil

so!mobil (www.so-mobil.ch) ist ein gemeinsames Programm des Kantons Solothurn und verschiedener Solothurner Städte und Gemeinden.

Es bietet umfangreiche Informationen und Angebote zum Thema Mobilitätsmanagement. Insbesondere Unternehmen und Schulen sowie die Bevölkerung werden zu einem nachhaltigen, effizienten Mobilitätsverhalten im Kanton Solothurn informiert und beraten.

Die Stadt Olten hat das Programm so!mobil mit gegründet und aufgebaut. Die Stadt ist ein wichtiger Träger des Programms und profitiert von den Dienstleistungen von so!mobil.



Abb. 42 | Logo so!mobil

Beispiele Massnahmen Mobilitätsmanagement für die Bevölkerung

- _ Mobilitätsberatung / Mobilitätsfachstelle
- _ Neuzuzüglersets
- _ Seniorenkurse ÖV und Velo
- _ Velokurse für Kinder und Erwachsene
- _ Information in Schulen
- _ Angebote wie Mobilitäts-Apps, z.B. über die OltenApp
- _ Karten mit Veloabstellplätzen
- _ Förderung von Aktionen wie Bike-To-Work / Bike2School

Beispiele Massnahmen Mobilitätsmanagement für Areale

- _ Bewohner-ÖV-Ticket
- _ Veloabstellplätze auch für Cargo-Bikes und Veloanhänger
- _ Carsharing-Angebot für Anwohnende (z.B. mobility@home)
- _ Bildschirm mit Abfahrtszeiten ÖV an Ausgängen

Beispiele Massnahmen Mobilitätsmanagement in Unternehmen

- _ Job-Ticket für Mitarbeitende
- _ Carsharing für Mitarbeitende / Geschäftsfahrten
- _ Duschen / Umkleiden (für Velofahrende)
- _ Veloreparatur (z.B. in Form von jährlichem Event)
- _ Mitfahrer-Plattform für Mitarbeitende
- _ Logistik-Konzept für Güterverkehr
- _ E-Cargo-Bikes für Transport von kleineren Gütern

TEIL A

ANALYSE

TEIL B

STRATEGIE

TEIL C

UMSETZUNG

AUSGANGSLAGE UND KONTEXT SEITE 13

ORIENTIERUNGSRAHMEN FÜR DEN MOBILITÄTSPLAN SEITE 15

MOBILITÄT UND VERKEHR IN OLTEN SEITE 21

ÖFFENTLICHER VERKEHR SEITE 31

FUSSVERKEHR SEITE 37

VELOVERKEHR SEITE 45

MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR SEITE 53

PARKIERUNG SEITE 61

VERKEHRSMANAGEMENT SEITE 73

MOBILITÄTSMANAGEMENT SEITE 77

MOBILITÄTSKONZEPTE SEITE 81

MONITORING & CONTROLLING SEITE 83

INFORMATION, KOMMUNIKATION UND PARTIZIPATION SEITE 87

UMSETZUNG UND ANWENDUNG DES MOBILITÄTSPLANS SEITE 89

LEITPROJEKT SÄLIPARK SEITE 91

MOBILITÄTSKONZEPTE

Das Mobilitätskonzept stellt ein wesentliches verkehrs- und raumplanerisches Instrument dar, da es in hohem Masse dazu beiträgt, dass die übergeordneten, kommunalen verkehrsplanerischen Zielsetzungen umgesetzt werden.

Ziel der städtischen Gesamtverkehrsplanung, die in Olten durch den Mobilitätsplan Olten umgesetzt wird, ist es, auch in Zukunft Entwicklungen auf dem Gebiet der Stadt zu ermöglichen. Dabei soll weder das Verkehrsnetz überlastet noch die Wohn- und Lebensqualität durch die negativen Auswirkungen des Verkehrs verringert werden. Dazu muss an jedem einzelnen Areal – dem Ausgangs- und Zielpunkt jeder Fahrt und jeden Weges – angesetzt werden. Je früher im Planungsprozess das Thema Mobilität und Verkehr mitgedacht und

geplant wird, desto mehr Möglichkeiten gibt es und desto optimaler wird die Gestaltung der Mobilität der Bewohnern, der Besucher sowie Kunden und der Mitarbeitenden aussehen.

Im Mobilitätskonzept werden alle Aspekte der Gestaltung der Mobilität und derverkehrlichen Erschliessung, die das Areal resp. die Überbauung betreffen, erläutert und geklärt. Es werden Massnahmen stufengerecht definiert und festgelegt, sowie Zuständigkeiten und Steuerungsmöglichkeiten ausgemacht.

Ein Mobilitätskonzept wird im Rahmen der Nutzungsplanung (z.B. Gestaltungsplanverfahren) oder als Bestandteil des Baugesuchs im Rahmen von

Entwicklung, Aus- oder Umbau o.ä. von Gebäuden oder Arealen. Gegenstand eines Mobilitätskonzepts sind die Überprüfung der verkehrlichen Erschliessung und die Beurteilung der Verkehrswirkungen sowie die Definition von Massnahmen zur Optimierung der Organisation des Mobilitätsbedarfes.

Je nach Anwendungsfall und je nach Grösse, Nutzungen und Komplexität des Areals kann das Mobilitätskonzept kurz und knapp gestaltet (wie eine „Checkliste“) oder eher umfassend ausgearbeitet sein. Es dient zur Optimierung der Planung des Areals. Ziel ist es, aufzuzeigen und nachzuweisen, wie die Mobilität und die verkehrliche Erschliessung des Areals bestmöglich im Sinne des Mobilitätsplans Olten und der Vorgabe der Abstimmung von Siedlung und Verkehr

gewährleistet werden kann.

Die rechtliche Grundlage für das Mobilitätskonzept bildet der Art. 10 des Parkierungsreglements (siehe Kasten). Zur Unterstützung der Erstellung eines Mobilitätskonzeptes liegt als Leitfaden die „Wegleitung zur Erstellung eines Mobilitätskonzeptes“ vor.

Art. 10 Mobilitätskonzept¹

¹ Das Mobilitätskonzept bezweckt die effiziente Steuerung des durch die Nutzung einer Baute oder Anlage erzeugten Verkehrs.

² Es erbringt den Nachweis, dass die durch die entsprechende Nutzung einer Baute oder Anlage entstehenden Mobilitätsbedürfnisse mit den vorgesehenen Massnahmen sichergestellt werden können.

³ Für Bauten und Anlagen, für die gemäss Richtwert nach Art. 6 mehr als 50 Parkfelder zu erstellen sind oder für die eine autoreduzierte Nutzung angestrebt wird, muss im Rahmen des Planungs- oder Baubewilligungsverfahren ein Mobilitätskonzept erstellt werden.

Mobilitätsplan

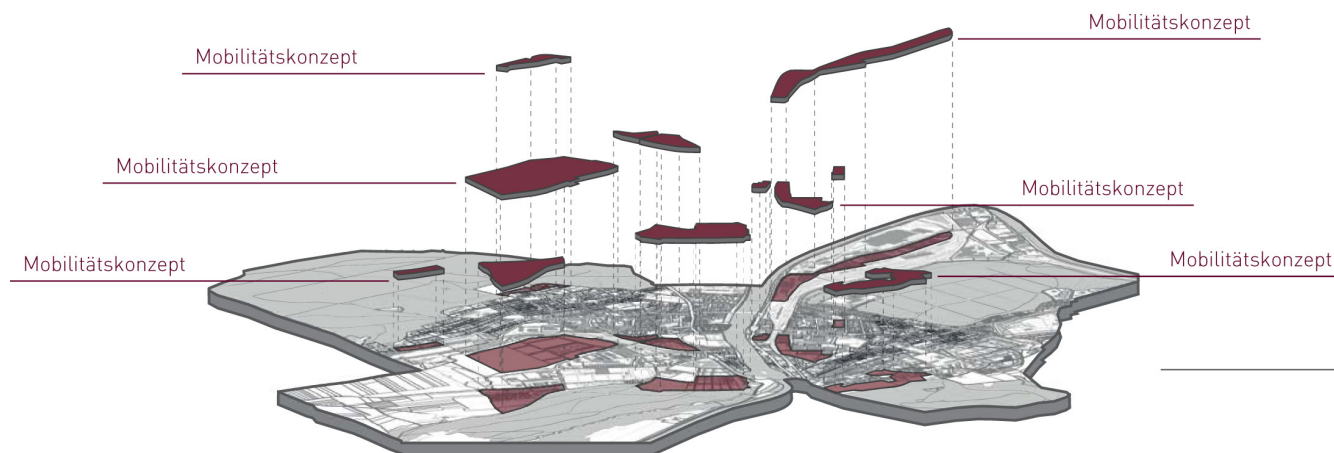


Abb. 43 | Für das jeweilige Entwicklungsgebiet wird ein Mobilitätskonzept erstellt

1 Entwurf Parkierungsreglement Olten

MONITORING & CONTROLLING

Was bedeutet eigentlich „Monitoring und Controlling“?

Monitoring ist ein Überbegriff für alle Arten der unmittelbaren systematischen Erfassung, Messung, Beobachtung oder Überwachung eines Vorgangs oder Prozesses mittels technischer Hilfsmittel oder definierter Beobachtungssysteme. Dabei ist die wiederholte regelmäßige Durchführung ein zentrales Element, um anhand von Ergebnisvergleichen Schlussfolgerungen ziehen zu können.¹

Das Controlling hat die Funktion, bei einem beobachteten Ablauf bzw. Prozess steuernd einzugreifen, sofern dieser nicht den gewünschten Verlauf nimmt bzw. bestimmte Schwellenwerte unter- bzw. überschritten sind.²

Die Durchführung des Monitoring & Controlling ist das grundlegende Instrument für die Überprüfung und dynamische Steuerung der Einhaltung der Grenzen der Verträglichkeit auf dem Strassennetz Olten. Nur mit der Kenntnis über die jeweils aktuellen Zahlen zum Verkehr lässt sich überprüfen, ob Verbesserungen erreicht wurden. Die Erhebung (Monitoring) und Auswertung (Controlling) der Daten zu Mobilität und

Verkehr in der Stadt Olten dient einer Vielzahl von Zielen:

- _ Kenntnis über die aktuelle Situation der Verkehrsentwicklung
- _ Grundlagen zur Überprüfung der Verkehrsbelastung sowie der Einhaltung der Verträglichkeit
- _ Schaffung von Entscheidungsgrundlagen zur aktiven Steuerung der Verkehrsentwicklung
- _ Ermöglichen von frühzeitigem Handeln zur Schaffung von Kapazitäten für künftige Entwicklungen
- _ Information / Kommunikation gegenüber Öffentlichkeit und Politik
- _ Verkehrsstatistik / Datengrundlage für künftige Verkehrsprojekte
- _ Frühzeitiges Erkennen von neuen Entwicklungen und Trends in der Mobilität und dem Mobilitätsverhalten wie z. B. Abnahme Autobesitz, Veränderungen im Mobilitätsverhalten, Wirkung neuer Technologien wie E-Bikes etc.

Um rechtzeitig gegensteuern und Massnahmen ergreifen zu können, falls die Entwicklung nicht in die angestrebte Richtung verläuft, ist es zum einen zwingend, den Zielzustand und die dazugehörigen nachprüfbaren Zielwerte zu definieren. Zum anderen muss der aktuelle Zustand regelmässig erfasst und analysiert werden, um ihn mit dem Zielzustand abzugleichen. Nur auf die-

se Weise ist es möglich, zu überprüfen, ob der Verkehr sich in die gewünschte Richtung entwickelt. So können die Mittel und Ressourcen effizient und zweckmässig an den richtigen Stellen für notwendige Massnahmen eingesetzt werden.

Das Messen (Monitoring) und das Analysieren und Abgleichen mit den Zielwerten (Controlling) sind Teilprozesse eines iterativen Prozesses und erfolgen periodisch in definierten Zeitabständen (siehe Abb. 44 | und Abb. 45 |).

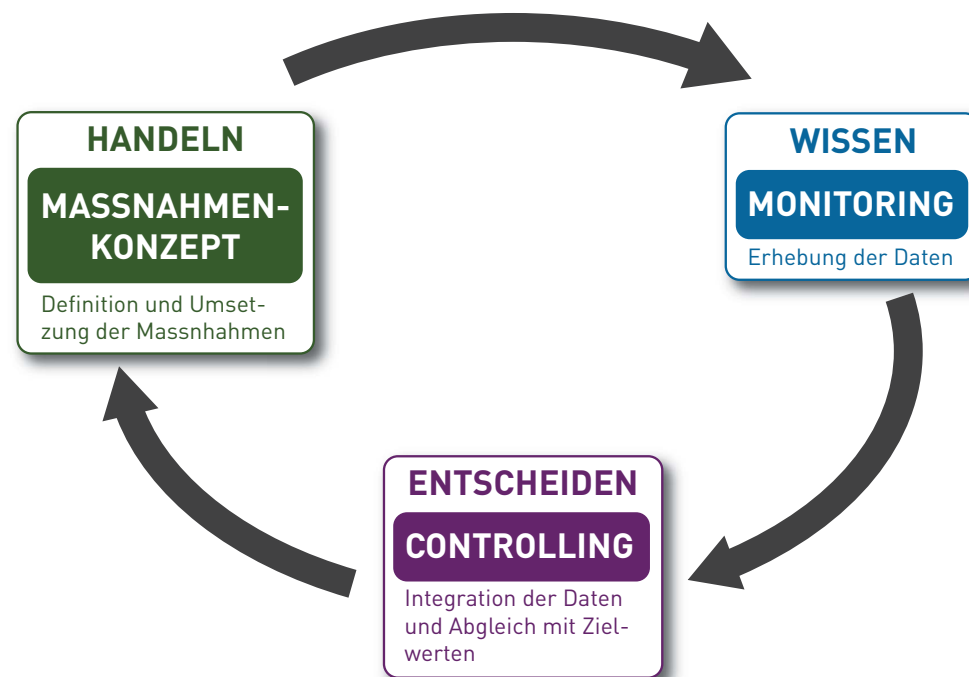


Abb. 44 | Monitoring & Controlling: ein iterativer Prozess

¹ Wikipedia. (2017)

² Wikipedia. (2017)

Konzeptskizze

Für die Einführung des Monitorings & Controllings in Olten wird folgendes Vorgehen skizziert:

- _ Bestandsaufnahme und Sichtung Grundlagen: Welche Daten sind schon vorhanden? Wo lassen sie sich abholen? Qualität der Daten?
- _ Konkretisierung und Formulierung der Ziele in überprüfbare, messbare Zielsetzungen
- _ Festlegung der Indikatoren
- _ Erhebungskonzept:
 - Festlegung der Erhebungsmethoden
 - Welche Daten werden eingeholt?
 - Welche Daten werden erhoben?
 - Konzept Zählstellennetz
 - Periodizität festlegen
 - Zuständigkeiten festlegen
 - Kosten definieren
- _ Bewirtschaftung der Daten:
 - Bewirtschaftungstool definieren (z. B. Excel-Datei)
 - Zuständigkeiten festlegen
 - Pflichtenheft erstellen
- _ Konzept zur Dokumentation und Kommunikation („Mobilitätsmonitoring Olten“ z. B. in Form von Kurzbericht / Zusammenfassung / Information auf Website Stadt Olten o. ä.); Vorlage erstellen zur besseren Vergleichbarkeit und Schonung von Ressourcen

- _ Erst-Erhebung:
 - Ist-Zustand als Referenzzustand
 - Controlling: Analyse Daten, Abgleich mit Zielwerten, Überprüfung Belastung ≤ Verträglichkeit?
 - Massnahmenplanung
- Ist der Prozess des Monitorings & Controllings aufgegleist, erfolgt die Umsetzung in der festgelegten Periodizität (siehe Abb. 45).

- lungen auf allen Kantonsstrassen und Autobahnen durch. Diese Daten stellen eine gute Grundlage für die Analyse der Verkehrsmengen und –zusammensetzung dar.
- _ Städtische Verkehrszählungen Für aussagekräftige Daten zu Verkehrsmengen ist ein zweckmässiges Erhebungskonzept für den MIV, FV und VV notwendig.

- Daten über das Verkehrsverhalten der Schweizer Bevölkerung. Auf Anfrage stellt das BFS die Daten zur Stadt Olten zur Verfügung.
- _ Mobilitätsbuchhaltung Energiestadt Im Rahmen der Re-Zertifizierung muss die Stadt Olten regelmässig verschiedene Parameter betreffend Mobilität und Verkehr überprüfen, z. B. Anzahl der Velostellplätze, abgestellte Velos, Abfahrten und Fahrgäste pro Tag im ÖV uvm.

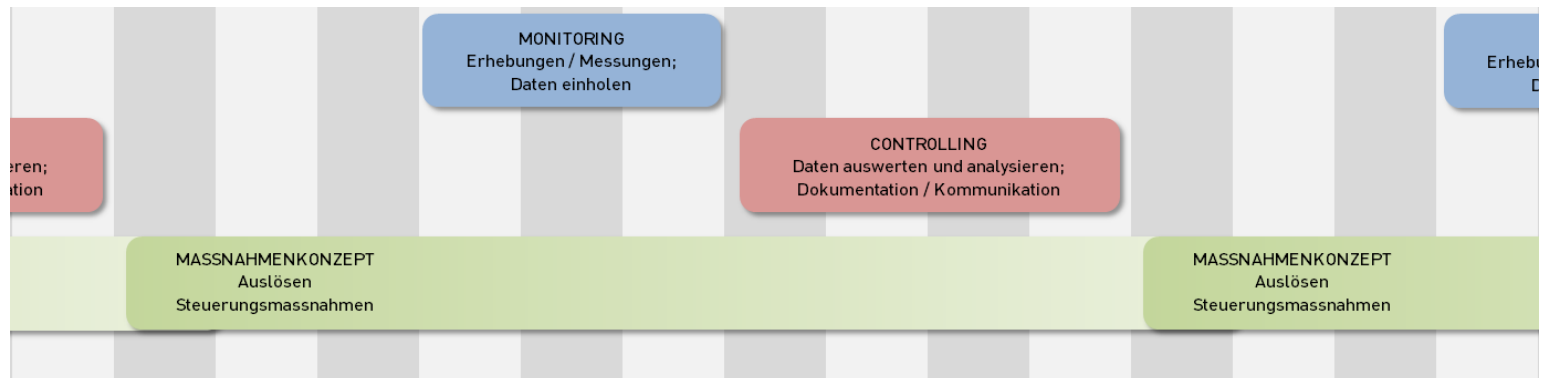


Abb. 45 | Möglicher Ablauf des Monitoring & Controlling-Prozesses, periodische Wiederholung

Daten für das Monitoring & Controlling

Für die Stadt Olten liegen bereits verschiedene Zahlen und Daten vor resp. werden erhoben, die für das Monitoring & Controlling genutzt werden können, weitere müssten noch erhoben werden. Inhalte des Mobilitätsmonitorings sind beispielsweise:

- _ Kantonale Verkehrszählungen Alle fünf Jahre führen Bund und Kantone umfangreiche Verkehrszählungen

- _ Daten von Mobilitätsdienstleistern Mobilitätsdienstleister z. B. des ÖV verfügen über genaue Daten zu Angebot, Nachfrage (Fahrgastzahlen) und Auslastung des Angebotes. Auch Anbieter wie z. B. des CarSharings mobility.ch verfügen über entsprechende Daten.
- _ Mikrozensus Alle fünf Jahre erhebt das Bundesamt für Statistik (BFS) umfangreiche

- _ Parkraumplan Der Parkraumplan ist Instrument zur Steuerung der Parkierung, das als Teil des MPO eingeführt wird (erläutert im Kap. Parkraumplan). Im Parkraumplan werden alle wesentlichen Daten zum Thema Parkierung abgehandelt. Dies bedeutet, dass mit der Umsetzung des Parkraumplans diese Daten auch für das Monitoring & Controlling vorliegen.

Erhebung der verschiedenen Verkehrsmittel

Die Auswahl der Indikatoren muss die Überprüfung der Ziele ermöglichen. Im Rahmen des MPO soll insbesondere die Einhaltung der Verträglichkeit und die Umsetzung der Entwicklungsaufgaben der verschiedenen Verkehrsträger überprüft werden. Das bedeutet, dass die Stadt genaue Kenntnis über die Verkehrsmengen je Verkehrsmittel benötigt.

Bisher werden hauptsächlich Daten zum MIV erhoben. Systematische Erhebungen des Velo- und vor allem des Fussverkehrs fehlen bisher (vgl. Kasten). Zudem bestehen ebenfalls kaum detaillierte Kenntnisse zu der Entwicklung der Fahrgastzahlen ÖV. Für eine differenzierte Analyse der Daten müssen die verschiedenen Verkehrsmittel jedoch gleich gewichtet werden und mit gleicher Genauigkeit und Systematik erhoben werden. Dafür ist die Erarbeitung eines Erhebungsnetzes von Zählstellen wichtig, welches durch gezielte Querschnittserhebungen mit wenig Aufwand klare und kohärente Resultate ergibt. Für eine gute Vergleichbarkeit sollte die Erhebung aller Verkehrsmittel zum selben Zeitpunkt stattfinden.

Nur was gezählt wird zählt:

„Quantitativ und qualitativ geeignete Datengrundlagen sind die Basis für Infrastrukturprojekte sowie für die Evaluation und Umsetzung von Fördermassnahmen aller Art. Noch immer bestehen kaum Zahlen zu Frequenzen und Aufenthalt auf Strassen, Wegen und Plätzen von Personen, die zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind. Bei der Lancierung von Projekten zeigt sich immer wieder die Schwierigkeit, dass geeignete Datengrundlagen fehlen. Der Anteil und die Bedeutung des Fuss- und Veloverkehrs werden oft nur abgeschätzt und meistens auch unterschätzt. Für die Argumentation und die bessere Wahrnehmung des Fuss- und Veloverkehrs in der Politik und der Öffentlichkeit sind messbare Grundlagen erforderlich, denn es zählt nur, was gezählt wird.“

(Aus: Vorwort zur Fachtagung Fuss- und Veloverkehr; nur was gezählt wird zählt, 2010)

INFORMATION, KOMMUNIKATION UND PARTIZIPATION

Der Mobilitätsplan Olten beruht auf einem Paradigmenwechsel in der Planung und auf der Änderung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung. Es bedarf der Akzeptanz und Identifikation aller Beteiligten und Betroffenen. Um dies zu erreichen ist die Abstimmung von Projektprozess, Partizipation und Kommunikation von grosser Bedeutung. Ein gutes Partizipations- und Kommunikationskonzept trägt massgeblich zum Erfolg eines Projektes bei.

Der technische Projektprozess beinhaltet das fachliche Bearbeiten der Aufgabenstellung bis hin zum Projekt.

Der Partizipationsprozess hat das Ziel, Betroffene mit in den Planungs- und Entscheidungsprozess einzubinden. Durch ein Projekt entstehende Veränderungen können zu Befürchtungen, Skepsis, Ängsten bis hin zu Ablehnung führen. Politik und betroffene Bevölkerung / Anstösser, die Öffentlichkeit, Projektpartner wie der Kanton, ASTRA, Nachbargemeinden sowie auch Investoren müssen deshalb bei der Entwicklung von Verkehrsprojekten abgeholt und einbezogen werden. Nur so können Vertrauen und Sicherheit geschaffen sowie Befürchtungen abgebaut und offene Fragen geklärt werden.

Ziel der Kommunikation ist nicht nur das Vermitteln von Informationen, sondern auch die Sensibilisierung und Identifikation der Beteiligten für das Projekt. Ein proaktives Kommunizieren und Informieren von Beginn an zeigt Transparenz und schafft Verständnis für allfällige Kompromisse.

SÄLIPARK Einkaufen, Arbeiten
und Wohnen



« Sälipark 2020 Mitwirkungsausstellung zur Nutzungsplanung

Eingangshalle Stadthaus Olten
Mittwoch, 2. März bis Donnerstag, 31. März 2016
Montag bis Freitag: 8.00 – 20.00 Uhr
Samstag: 10.00 – 17.00 Uhr

Vernissage: Dienstag, 1. März 2016, 19.00 Uhr
mit Martin Wey, Stadtpräsident Olten »

Fachpersonen beantworten
Ihre Fragen am
Dienstag, 8. März 2016
Montag, 14. März 2016
jeweils von 19.00 – 21.00 Uhr

Abb. 46 | Plakat zur Mitwirkungsausstellung des Projekts Sälipark 2020

UMSETZUNG UND ANWENDUNG DES MOBILITÄTSPLANS

Der vorliegende Mobilitätsplan ist als „Werkzeugkiste Verkehr“ im Rahmen der Abstimmung von Siedlung und Verkehr zu verstehen. Der Mobilitätsplan dient also als Basis für den weiteren Prozess zur aktiven Steuerung der Verkehrsentwicklung in Olten, koordiniert mit der Stadtentwicklung und mit engen Wirkungszusammenhängen mit der ganzen Region.

Handlungsauslöser

Der Prozess wird durch verschiedene Einflussfaktoren „getaktet“:

- _ Monitoring & Controlling
Mit der periodischen oder ereignisbedingten Situationsbeurteilung der Verkehrssituation wird der Handlungsbedarf eruiert. Gestützt auf diesen erfolgt die rollende Massnahmenplanung bzw. wird diese fortgeschrieben. Grundsätzlich ist für die Massnahmenplanung immer ein ausgewogener Mix von „Push und Pull“-Massnahmen sicher zu stellen.
- _ Bedeutende Entwicklungsvorhaben / Arealentwicklungen
In der Planungsphase von bedeutenden Arealen stellt die Verkehrserschliessung jeweils ein zentrales Thema dar. Der Mobilitätsplan enthält die notwendigen Grundlagen dazu, namentlich die Wegleitung

für das Mobilitätskonzept. Ein Kernthema ist die Dimensionierung der Parkfelder für den MIV. Dazu enthält der Mobilitätsplan die Bemessungsgrundlagen, die im neuen Parkierungsreglement geregelt werden. Zudem sind die Entwicklungsaufgaben je Verkehrsmittel definiert und bereits auch konkrete Lösungswege aufgezeigt, welche als „Fundus“ für die Konkretisierung von entsprechenden Massnahmen dienen. Bei den Arealentwicklungen besteht die ausgesprochene Notwendigkeit, die arealseitigen Massnahmen mit den allenfalls erforderlichen Massnahmen im öffentlichen Raum optimal und verbindlich zu koordinieren. Konkrete Erfahrungen bestehen aus der Projektentwicklung „Sälipark 2020“.

- _ Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur bzw. des öffentlichen Raumes
Wie in den strategischen Zielen des Mobilitätsplanes definiert, gilt das Strassennetz in Olten für die folgende Planungsperiode als gebaut. Dennoch sind lokale Projekte zur Optimierung und Aufwertung von Strassenachsen, Knoten und Plätzen sinnvoll und gerade auch für die Attraktivierung des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs wichtig. Dazu zäh-

len laufende Planungen wie der Neue Bahnhofplatz Olten mit der Aufwertung des Knoten Bahnhofplatz, sowie die Achse Bahnhofquai / Postplatz / Aarburgerstrasse. Der Auslöser für Projekte kann zudem die Strassenreinerhaltung sein. Im Rahmen solcher Projektentwicklungen sollen Anliegen aller Verkehrsgruppen sowie das Ziel, den öffentlichen Stadtraum aufzuwerten, ausgewogen vereint werden. In der Regel kann dies im Rahmen eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes optimal koordiniert und konkretisiert werden.

- _ Agglomerationsprogramme des Bundes
Eine weitere Ebene stellen die Agglomerationsprogramme des Bundes dar. Für die bereits seit Jahren etablierten Planungszyklen bildet der Mobilitätsplan künftig eine wichtige Basis. Damit können Massnahmen stabiler auf eine Koordinationsgrundlage abgestützt und argumentiert werden.

Herausforderungen und Erfolgsfaktoren

Der Entstehungsprozess des Mobilitätsplanes entfaltete bereits eine grosse Wirkung. Auf Ebene Stadt und Kanton waren die zuständigen Stellen aktiv eingebunden. Für laufende Vorhaben wie der Neue Bahnhofplatz Olten oder Sälipark 2020 stellt der Mobilitätsplan eine wesentliche Grundlage dar. Das Projekt Sälipark 2020 zeigte durch die Kooperationsbereitschaft von Stadt, Kanton und Investor, dass der Mobilitätsplan operabel ist. Die Konsequenz für die verstärkt notwendige ÖV-Entwicklung, wie sie als Teil des Mobilitätsplanes definiert wurde, stellt für den Neuen Bahnhofplatz Olten eine massgebende Vorgabe dar. Zudem wird mit der geplanten neuen Velostation ein wichtiger zusätzlicher Anreiz für den Veloverkehr geschaffen.

– Verstärkte Herausforderung Kooperation und Koordination:

Die notwendige aktive Steuerung der Verkehrsentwicklung gelingt nur, wenn stets der Gesamtverkehrsansatz im Fokus ist, also alle Verkehrsmittel einbezogen werden und nach dem „Push und Pull“-Ansatz gehandelt wird. Damit verbunden erfordern entsprechende Projekte vermehrt die Kooperation von Stadt und Kanton und dabei auch vermehrt die enge

Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Stellen.

Bei Arealentwicklungen wird analog dazu vermehrt das koordinierte Handeln aller Beteiligten erforderlich. Für die Stadt als Planungsbehörde und bei Vorhaben mit relevanten Auswirkungen auf die Kantonsstrassen auch für den Kanton als Instanz, ergeben sich je nach erforderlichen Massnahmen über ihre Rolle als Instanz hinaus zudem vermehrt Koordinationsaufgaben auf Massnahmenebene (bspw. planerische Sicherstellung und/oder Auslösen von Projekten zu Fuss- und Veloverkehrsverbindungen, zu ÖV-Massnahmen etc.).

– Wesentliche Erfolgsfaktoren:

Verbindlichkeit MPO

Der Kanton Solothurn kennt das Instrument des kommunalen Richtplanes nicht. Die Behördenverbindlichkeit des Mobilitätsplanes wird durch entsprechende Entscheide der Planungsbehörden (Regierungsrat und Stadtrat Olten) geschaffen. Die Grundeigentümergebindlichkeit wird spezifisch geschaffen, für die Parkierung über das Parkierungsreglement sowie durch die Integration von MPO-Inhalten in die kommunale Nutzungsplanung. Nebst der formellen Verbindlichkeit stellt

das Commitment der Beteiligten von Stadt und Kanton eine unverzichtbare Voraussetzung dar, sollen die Ziele des MPO erreicht werden.

Institutionalisierte Kooperation

Bezüglich des vermehrten Kooperations- und Koordinationsbedarf stellt sich die Frage nach einer regelmässigen, institutionalisierten Kooperationsplattform.

Ausblick

Der Mobilitätsplan Olten wurde in einem umfassenden Prozess in einer Vorbereitungsphase und zwei Bearbeitungsphasen erarbeitet. Mit der Fertigstellung des vorliegenden Berichts liegt das Instrument MPO vor und kann angewendet werden. Der weiterführende Prozess des Mobilitätsplans sowie die Projektorganisation wird zwischen der Stadt Olten und dem Kanton Solothurn gemeinsam definiert. Dazu soll es eine Prozessorganisation geben, durch die dies sichergestellt wird. Ziel ist es, den Übergang von dem vorliegenden Konzept zur konkreten Umsetzung zeitnah und nahtlos zu gestalten.

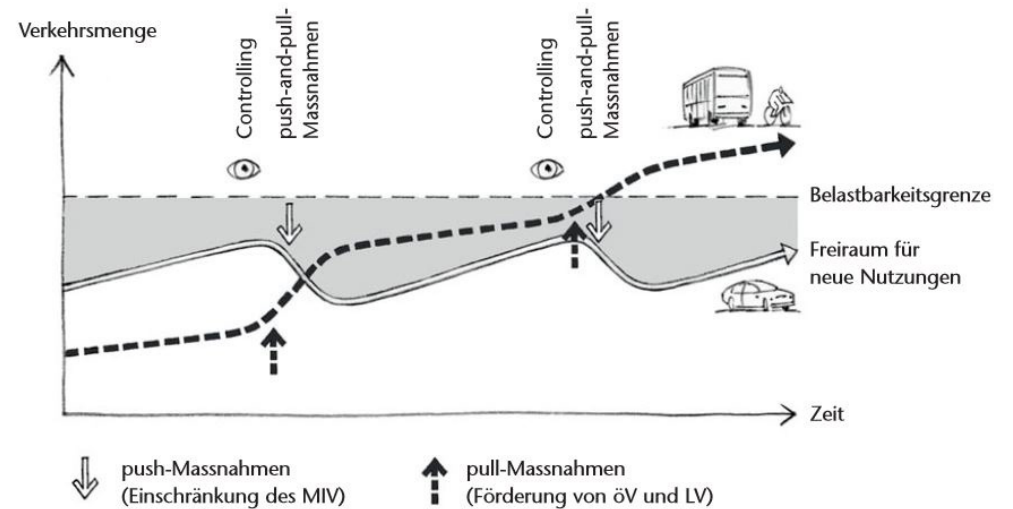


Abb. 47 | Monitoring und Controlling nach dem Berner Modell

LEITPROJEKT SÄLIPARK

Die Erweiterung des Säliparks (Projekt Sälipark 2020) wurde als erstes Projekt nach den Vorgaben des Mobilitätsplans Olten (MPO) geplant. Das Einkaufszentrum, welches auf dem Areal der Giroud Olma AG angesiedelt ist, wird den Ansprüchen an ein zeitgemässes Einkaufszentrum nicht mehr vollumfänglich gerecht. Der Erneuerungsbedarf zeigt sich vor allem im Raumkonzept und im Erscheinungsbild. Der Gestaltungsplan ‚Riggenbachstrasse‘ schafft nun die Grundlage für eine Aufwertung und Attraktivitätssteigerung des Einkaufszentrums sowie des gesamten Areals. Das Projekt wurde dabei in enger Zusammenarbeit zwischen Projektträgerschaft und der Stadt Olten als Pilot nach den Prinzipien und Regeln des MPO entwickelt.



Abb. 48 | Giroud Olma Areal mit Sälipark

Der Projektperimeter umfasst eine Fläche von rund 26'500 m² auf dem Giroud Olma AG Areal. Bestandteile sind das Einkaufszentrum westlich der Louis Giroud-Strasse, einschliesslich dem Hotel Arte und der Pallas-Klinik sowie das Freizeitland und die Migros Klubschule östlich der Louis Giroud-Strasse.

Projekt Sälipark 2020

Mit der Erweiterung wird der Sälipark den heutigen und zukünftigen Bedürfnissen angepasst. Neben Einkaufs- und Arbeitsnutzungen soll künftig auch Wohnen im Sälipark möglich sein. Das heutige Freizeitland wird durch einen Neubau ersetzt. Dadurch erhöht sich die Gesamtverkaufsfläche im 1. Untergeschoss und Erdgeschoss um rund ein Drittel auf total 17'000 m². Im 1. Obergeschoss sind Büros vorgesehen und im 2. bis 5. Obergeschoss entstehen 75 Mietwohnungen. Die unterirdische Parkieranlage wird auf 685 Parkfelder (PF) erweitert und dafür die bestehenden Aussenparkplätze aufgehoben. Eine neue Zufahrt zur Tiefgarage wird auf Höhe der heutigen Zufahrt zum Parkplatz Freizeitland etabliert und dafür die bestehende Tiefgaragenzufahrt Sälipark I (Pallas Klinik / Hotel Arte) zurückgebaut. Die Riggenbachstrasse wird zwischen Bifangstrasse und Krummackerweg für den motorisierten Verkehr gesperrt mit Ausnahmen des öffentlichen Verkehrs (ÖV). Das Wegenetz für den Fuss- und Veloverkehr wird attraktiv und komfortabel gestaltet und zeichnet sich durch eine hohe Aufenthaltsqualität aus. Eine direkte Anbindung an das bestehende Wegenetz und die Haltestellen des ÖV wird sichergestellt. Für den Veloverkehr stehen mehrere hundert grosszügig dimensionierte und komfortabel gestaltete, über das Areal verteilte und gut zugängliche Veloabstellplätze zur Verfügung. Der Ausbau des ÖV-Angebots ist Gegenstand laufender Planungen und wird schrittweise umgesetzt. Gemäss Stand der Planung sollen zwei bis drei Buslinien via Bifangplatz / Bifangstrasse über die Riggenbachstrasse zum Sälipark führen, mit dem Ziel, im Minimum einen Viertelstundentakt zu realisieren.

eingeführt. Insgesamt wird die Zahl der Parkfelder für Kunden leicht erhöht. Im Gegenzug werden die Parkfelder für die Angestellten deutlich reduziert und die geplanten Wohnungen autoreduziert konzipiert. So gelingt es, bei Zunahme der Verkaufsfläche und Arbeitsplätze, den Neuverkehr deutlich zu reduzieren (Verkehrszunahme <10 %) und die Auswirkungen auf das umliegende Kantonsstrassennetz sowie das angrenzende Quartier möglichst gering zu halten.



Abb. 49 | Visualisierung Sälipark 2020 - Perspektive Piazza
(Andreas Fuhrmann Gabrielle Hächler Architekten ETH BSA SIA AG, Zürich)

Kennwerte Mobilität

Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept des Säliparks ist in den MPO eingebettet. Ziel ist es, die Mobilität nachhaltig zu bewältigen und die negativen Auswirkungen des Verkehrs, besonders auf das angrenzende Quartier zu reduzieren. Entsprechend wird eine im Vergleich zu heutigen Standards stark reduzierte Anzahl an zusätzlichen Parkfeldern (+60 PF, Total 685 PF) realisiert und eine Parkraumbewirtschaftung

Im Rahmen des Mobilitätskonzepts werden Instrumente zur Steuerung des Verkehrs definiert. Zusätzlich werden Massnahmen vereinbart, die sicherstellen, dass die vereinbarten Ziele in Bezug auf die Mobilität erreicht werden. Das sog. Monitoring und Controlling wird dabei in den Sonderbauvorschriften rechtsverbindlich verankert.

QUELLENANGABEN

Alle Quellen von Inhalten und Bildern sind jeweils auf der aktuellen Seite aufgeführt.

Inhalte und Bilder ohne Quellenangaben sind von Kontextplan AG erstellt worden.

Folgende Ausnahmen werden nachfolgend aufgeführt:

Präambel

Stadt Olten. 2017.

Ansicht Bahnhof Hammer

Stadt Olten. 2017.

Verkehrsmanagement

Gaetan Bally. Schweizer Verkehrsampel. http://www.srf.ch/iapp/image/10416906/7/wie_die_ampel_wartende_autos_erkennt@1x.jpg. 09. März 2017.

Kap. Mobilitätsmanagement

Wien (A). Mobilität der Zukunft managen - „Ausstellung Wien bewegt“. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/veranstaltungen/ausstellungen/2016/wien-bewegt/mobilitaetsmanagement.html>. 10. November 2016.