

ABSTIMMUNGS ZEITUNG

zentral
urban
natürlich Olten



Urnenabstimmung vom 10. Februar 2019



Stadtentwicklung ermöglichen und zugleich Mobilität sichern: dazu soll das neue Parkierungsreglement als Teil des Mobilitätsplans beitragen.

REGLEMENT ÜBER DIE ERSTELLUNG
VON ABSTELLPLÄTZEN IN
DER EINWOHNERGEMEINDE OLTEN
(PARKIERUNGSREGLEMENT)

Kurz zusammengefasst

Mit Hilfe des von Kanton und Stadt gemeinsam erarbeiteten Mobilitätsplans soll die Verkehrsentwicklung in Olten in einer Gesamtbeurteilung aktiv gesteuert werden. Dies soll sicherstellen, dass auch in Zukunft eine attraktive Stadtentwicklung sowie eine komfortable und flexible Mobilität für die Oltnen Bevölkerung und Wirtschaft, für Pendler/innen, Kund/innen und Besucher/innen gewährleistet werden kann. Als einen der Bausteine legte der Stadtrat dem Gemeindeparlament ein Parkierungsreglement zur Genehmigung vor, das u.a. bewirken soll, dass sich die Anzahl der neuen Abstellplätze auf privatem Grund künftig auf die Verträglichkeit mit dem Strassennetz ausrichtet. Nach der Rückweisung einer ersten Version im März 2018 und einer anschliessenden breiten Vernehmlassung hat das Gemeindeparlament am 27. September 2018 mit 24:14 Stimmen das umfassend überarbeitete Reglement genehmigt. In der Folge wurde mit 809 gültigen Unterschriften erfolgreich das Referendum gegen den Parlamentsbeschluss ergriffen.

In der Erarbeitung des Mobilitätsplans der Stadt Olten wurden **Entwicklungsaufgaben und Lösungswege in sieben Teilbereichen** – von F wie Fussverkehr bis V wie Verkehrsmanagement – aufgezeigt. Im Bereich **Parkierung** legt der Stadtrat ein Parkierungsreglement vor, das im Wesentlichen eine Neubemessung des Abstellplatzbedarfs auf privatem Grund durch entsprechende Mobilitätskonzepte und Mobilitätsmanagement bei Neubauten, Nutzungsänderungen und wesentlichen Nutzungserweiterungen und eine flächendeckende Bewirtschaftung öffentlich zugänglicher Abstellplätze vorsieht.

«Stellschrauben» für Verkehrsmittelwahl

Jede Fahrt beginnt und endet auf einem Parkfeld. Neben der Verfügbarkeit eines Autos ist daher auch das Vorhandensein eines Abstellplatzes ausschlaggebend bei der Wahl des Verkehrsmittels. Die Anzahl der vorhandenen Abstellplätze wirkt sich also direkt auf die Menge der Fahrten aus. Somit stellt die **Steuerung der Parkierung** ein wirksames Instrument zur Steuerung des Aufkommens an motorisiertem Individualverkehr (MIV) dar. Für eine effiziente Abwicklung des wirtschaftlich notwendigen MIV muss einerseits 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.

Die Steuerung der Parkierung erfolgt über **zwei Grundpfeiler**:

- Bemessung der verfügbaren Abstellplätze auf privatem Grund
- Bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Abstellplätze

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.

Sicherheit für Investoren

Derzeit existiert keine zusammenfassende Gesetzesgrundlage für die Bemessung der Parkierung, sondern lediglich Richtlinien der Direktion Bau. Ziel ist daher auch eine Sicherheit für alle Beteiligten, insbesondere auch für Investoren, angesichts der vielen anstehenden Planungsvorhaben auf dem Platz Olten. Dies stellt denn auch einen der Vorteile der Neuregelung für Bauvorhaben mit Baugesuch dar, neben grundsätzlichen Definitionen von Bemessungskriterien und Richtwerten, einer differenzierten Beurteilung des Bedarfs an Abstellplätzen nach Lage und Erreichbarkeit, Vorschriften für grosse Parkierungsanlagen, Regelungen für Zweiräder und behindertengerechte Abstellplätze und einer Vereinheitlichung der Bewirtschaftungspflicht von öffentlich zugänglichen Parkplätzen.

Die **Bemessung der Anzahl Abstellplätze je Nutzung** basiert auf den Zielen des Mobilitätsplans. Sie baut im Wesentlichen auf den bisherigen einschlägigen Regelungen des Baureglements der Stadt Olten, der kantonalen Bauverordnung und der Norm VSS SN 640 281¹ auf. Mit Rücksicht auf Lesbarkeit und Eindeutigkeit wurden die Nutzungsarten auf das in Olten Übliche bzw. Bekannte reduziert, für eher seltene Nutzungsarten wird auf die Norm verwiesen. Für die Bemessung der Anzahl Abstellplätze wurden zeitgemässe analoge Reglemente anderer Städte hinzugezogen.

Die **Bewirtschaftung öffentlich zugänglicher Abstellplätze** hat zum Ziel, dass die Steuerung der Anzahl privater Abstellplätze nicht zu einem Ausweichen der Parkierung in den öffentlichen Raum führt, dass der «Umschlag» pro Abstellplatz erhöht wird und dass für die jeweilige Nutzergruppe (Kunden, Nachtparkierung für Anwohnende etc.) die gewünschten Kapazitäten an Parkraum tatsächlich zur Verfügung stehen. Die einheitliche Bewirtschaftung ist auch im Sinne der Parkhausbetreiber, die auf Erträge angewiesen sind, wie sie jüngst in den Verhandlungen zum Thema Parkleitsystem unterstrichen haben: Die Abstellplätze auf öffentlichem Grund müssen ihrer Ansicht nach mit den gleichen Konditionen bewirtschaftet werden, damit den Abstellplätzen in (privaten) Parkhäusern kein Nachteil entsteht.

Nach der Verabschiedung des Parkierungsreglements wird dessen Anhang «Gebietstypen Parkierung Olten» als individuell konkrete, eigentümerverbindliche Rechtsnorm öffentlich aufgelegt. Das Reglement tritt erst nach Genehmigung inkl. Anhang durch den Regierungsrat in Kraft.

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

Zweimal überarbeitet

Seit der ersten Veröffentlichung des Mobilitätsplans (vgl. Seite 10) und des Parkierungsreglements hat der Stadtrat das Reglement zweimal überarbeitet:

- erstmals im Hinblick auf die erste Parlamentsvorlage vom März 2018 aufgrund von zahlreichen **Rückmeldungen** aus der Bevölkerung sowie von Organisationen.
- zum zweitenmal aufgrund eines breiten **Vernehmlassungsverfahrens**, zu dem die in Olten aktiven politischen Parteien sowie eine Reihe von mit dem Thema befassten Organisationen eingeladen wurden, das jedoch allen Interessierten offenstand. Dies nachdem das Gemeindeparlament an seiner Sitzung vom 22. März die erste Vorlage zum Mobilitätsplan und Parkierungsreglement zurückgewiesen hatte. Unter anderem weil Plan und Reglement in ein und derselben Vorlage unterbreitet wurden und kein ordentliches Vernehmlassungsverfahren zum Reglement durchgeführt worden war.

Bei der zweiten Überarbeitung ist der Stadtrat der Forderung nach eindeutigeren und klareren Regelungen nachgekommen, indem er verschiedene **Begriffsklärungen und Vereinfachungen** (u.a. einheitliche Verwendung des Begriffs «Abstellplätze») durchgeführt hat. Neu hat er im Wesentlichen **Bestimmungen für Zweiräder und behindertengerechte Abstellplätze** aufgenommen. Für gewisse Fahrzeugkategorien und/oder Betriebskategorien wurde zudem eine **angemessene Erhöhung der Zahl der maximal zulässigen Abstellplätze aufgrund nachgewiesener betrieblicher Bedürfnisse für Betriebsfahrzeuge und für Schichtarbeit** im Ermessen der zuständigen Baubewilligungsbehörde, das heisst der Baukommission, zugelassen. Aufgrund der Analyse bestehender Reglemente in andern Gemeinden hat der Stadtrat ferner eine **Bandbreite zwischen minimal erforderlichen und maximal zulässigen Abstellplätzen für Personenwagen** eingeführt. Dies erlaubt, örtlichen Gegebenheiten verstärkt entgegenzukommen und die Kosten bei Auskäufen zu reduzieren.

Als Kompromiss redimensionierte er zudem das Gebiet mit dem am stärksten reduzierten Bedarf, der sich im früheren Entwurf weit nach Osten und Westen entlang den vom Busverkehr versorgten Hauptachsen ausdehnte, auf das **Zentrumsgebiet**, für welches bereits der Reduktionsfaktor «Sinnvoller Bedarf» der aktuell geltenden Richtlinien gilt, ergänzt durch das Areal Bahnhof Nord und den vordersten Teil von Olten SüdWest direkt beim Bahnhof Hammer, sowie die Schützenmatte und das Entwicklungsgebiet Rötzmatt/Stationsstrasse.

Der Stadtrat ist der Ansicht, dass das Reglement dank der Vernehmlassung und der anschließenden Überarbeitung an Klarheit gewonnen hat und für die Anwendung einfacher geworden ist. Wesentliche Anliegen aus verschiedenen Stellungnahmen konnten aufgenommen werden. Und die schwergewichtig auf die neuen Entwicklungsgebiete ausgerichtete Wirkung konnte erhalten werden, ohne dass negative Auswirkungen auf die Erschliessung durch den MIV zu befürchten wären. Der Stadtrat hofft daher, dass mit dem vorliegenden Kompromiss ein **anwendungsfreundliches Instrument zur gleichzeitigen Steuerung und Sicherung der Mobilität** eingeführt werden kann.

Das Gemeindeparlament hat die Vorlage an seiner Sitzung vom 27. September 2018 mit 24:14 Stimmen genehmigt. Gegen diesen Entscheid wurde mit 809 gültigen Unterschriften erfolgreich das Referendum ergriffen.

Parlamentsbeschluss

I.

1. Das Reglement über die Erstellung von Abstellplätzen in der Einwohnergemeinde Olten (Parkierungsreglement) wird genehmigt. Es tritt nach Genehmigung durch den Regierungsrat in Kraft.
2. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

II.

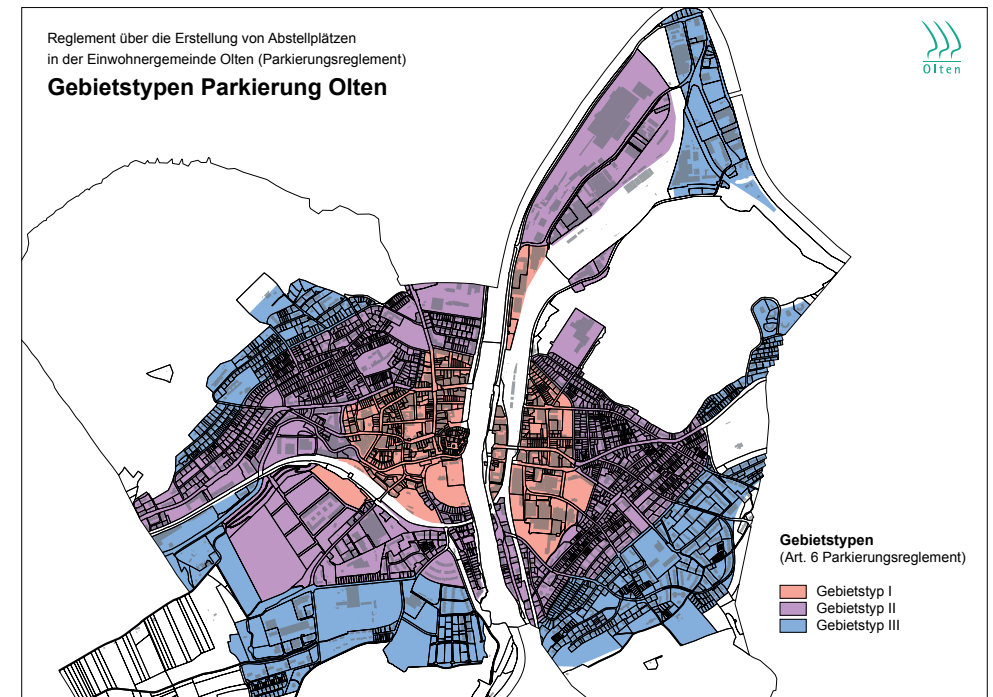
Ziff. I./1. dieses Beschlusses untersteht dem fakultativen Referendum.

Namens des Gemeindeparlaments der Stadt Olten

Die Präsidentin: Marlène Wälchli Schaffner

Der Stadtschreiber: Markus Dietler

4600 Olten, 27. September 2018



Was das Parkierungsreglement festlegt und bewirkt

Wo wird das Parkierungsreglement angewendet?

Das Parkierungsreglement wird bei Bauvorhaben angewendet, die gemäss kantonalen Vorgaben ein **Baugesuch** erfordern. Dabei geht es um Neubauten, bewilligungspflichtige Nutzungsänderungen – beispielsweise von einem Ladenlokal zu einer Wohnung – und Nutzungserweiterungen, wenn die genutzte Fläche massgeblich vergrössert wird. Grosse Nutzungserweiterungen – etwa in Form einer Erweiterung eines Einkaufszentrums – fallen ohnehin rasch unter eine spezifische Regelung (Stichwörter Gestaltungsplan und Umweltverträglichkeitsprüfung). Das Reglement gilt somit im Baubewilligungsverfahren und regelt den «Normalfall» eines Bauvorhabens. Die Nutzungsplanung geht in den begründeten abweichenden Regelungen hingegen dem Reglement wie auch den gesetzlichen Bauvorschriften vor, d.h. es können differenzierte Regelungen getroffen werden, insbesondere gestützt auf ein Mobilitätskonzept.

Ein solches **Mobilitätskonzept** muss gemäss Parkierungsreglement im Rahmen des Planungs- oder Baubewilligungsverfahrens erstellt werden für Bauten und Anlagen, für die **mehr als 50 Abstellplätze** zu erstellen sind. Es erbringt den Nachweis, dass die durch die Nutzung entstehenden Mobilitätsbedürfnisse mit den vorgesehenen Massnahmen sichergestellt werden können.

Was bestimmt die Anzahl der zu erstellenden Abstellplätze?

Das Parkierungsreglement strebt einerseits eine **Maximalzahl zulässiger Abstellplätze** auf privatem Grund an, um die **Funktionsfähigkeit des bestehenden Verkehrsnetzes in den kommenden Jahren zu sichern**. Dabei ist angesichts der knappen Finanzen und der langen Planungs- und Realisierungszeiträume für Strassen-Ausbauprojekte nicht davon auszugehen, dass die Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr wesentlich zunehmen wird. Auch **automatisierte Fahrzeuge** werden im Strassenverkehr in den nächsten 15 Jahren voraussichtlich nur geringe Linderung bringen: Neue Studien¹ gehen davon aus, dass auf Stadtstrassen weiterhin die Verkehrsknoten die Leistungsfähigkeit bestimmen. Entsprechend werden auf diesen Strassen auch bei einer umfassenden Verbreitung von vollautomatisierten Fahrzeugen, die nach einem lang anhaltenden Übergangszustand mit einem Nebeneinander von automatisierten und herkömmlichen Fahrzeugen «erst in Jahrzehnten» erreicht werden dürfte, Leistungsgewinne von lediglich 10% bis 20% erwartet. Im Gegenzug dürften mit zunehmender Verbreitung von vollautomatisierten Fahrzeugen die Fahrzeug- und Personenkilometer wegen neuer Nutzergruppen, Leerfahrten und neuer Angebotsformen deutlich zunehmen.

¹ Einsatz automatisierter Fahrzeuge im Alltag – Denkbare Anwendungen und Effekte in der Schweiz, EBP Schweiz AG, 5. September 2018, im Auftrag von 23 Projektpartnern (u.a. Kantone, Städte, Verkehrsbetriebe, Viasuisse, Coop, Galliker Transport)

Andererseits legt das Parkierungsreglement eine **Minimalzahl von Abstellplätzen** auf privatem Grund fest, damit bei Bauvorhaben nicht einfach auf die Erstellung von Parkplätzen verzichtet werden kann und die mit Steuergeldern finanzierten Parkplätze im öffentlichen Raum überstrapaziert werden – nicht nur im Stadtkern, wo es viele Parkplätze hat, sondern vor allem auch an dessen Rand, wo heute schon hoher Druck auf den Parkplätzen in der Blauen Zone und damit im Strassenraum besteht. Deshalb legt das Reglement auch Ersatzabgaben fest, falls der Erstellungspflicht nicht oder nur mit unverhältnismässigem Aufwand nachgekommen werden kann.

Minimalzahlen und -anforderungen definiert das Reglement auch für die **Abstellplätze für Velos und Motorräder und für behindertengerechte Abstellplätze**.

Nicht betroffen von den Bestimmungen betreffend Anzahl Abstellplätze **sind Parkplätze auf öffentlichem Grund** wie zum Beispiel in der Schützenmatte, auf dem Klosterplatz/Amthausquai oder auf dem Munzingerplatz. Bei den Abstellplätzen, die keiner spezifischen Nutzung zugewiesen sind, zum Beispiel ein öffentliches Parkhaus wie Neuhard, kann die Bewilligungsbehörde Auflagen verfügen. Da hier die nutzungsabhängigen Richtwerte gemäss Parkierungsreglement nicht gelten, sind dabei der Bedarf an Abstellplätzen im Quartier, die effiziente Nutzung des öffentlichen Raums und die Reduktion des Suchverkehrs wichtige Entscheidungskriterien.

Wie wird die Anzahl Abstellplätze berechnet?

Das Parkierungsreglement übernimmt im Wesentlichen bestehende Schweizer Normen, welche Anzahl Abstellplätze für Personenwagen auf privatem Grund bei welchen Nutzungen (Wohnen, Dienstleistung, Verkauf, Industrie/Gewerbe, Restaurant etc.) erstellt werden dürfen. Die aufgrund dieser sogenannten **Richtwerte** berechnete Anzahl von Abstellplätzen wird anschliessend je nach Lage und Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr in drei Gebietstypen angepasst (**reduzierter Bedarf**). Wenn nachgewiesen werden kann, dass der tatsächliche Bedarf aufgrund spezieller Massnahmen oder Nutzungen noch tiefer liegt, kann die Anzahl noch weiter gesenkt werden. Das Fallbeispiel für das Gewerbe in der Altstadt auf Seite 9 zeigt die Berechnungen für eine Nutzfläche von 200 m². Je nach Nutzung dürfen gemäss Parkierungsreglement dort sogar etwas mehr Parkplätze – und nicht weniger – als heute erstellt werden.

Bei **nachgewiesenen betrieblichen Bedürfnissen** ist auch eine angemessene Erhöhung der Zahl der maximal zulässigen Abstellplätze möglich für Betriebe mit Fahrzeugen, die ausschliesslich Betriebszwecken dienen, und Betriebe mit Arbeitsbeginn oder -ende ausserhalb der Betriebszeiten der öffentlichen Verkehrsmittel.

Wie definiert sich der «Besitzstand»?

In den Übergangsregelungen des Parkierungsreglements ist festgelegt, dass Abstellplätze für Personenwagen, die beim Inkrafttreten im jeweiligen Planungssperimeter bestehen, **nicht aufgehoben** werden müssen. Es werden somit keine bestehenden Abstellplätze aufgrund des neuen Reglements gestrichen, schon gar nicht Parkplätze auf öffentlichem Grund, die nicht betroffen sind. Ausnahme bilden Bauten und Anlagen, für die bei einer bewilligungspflichtigen Nutzungsänderung oder -erweiterung ein Mobilitätskonzept erstellt werden muss, das heisst bei denen es um mehr als 50 Abstellplätze geht: Hier wird im Falle eines Bauvorhabens mit Baugesuchspflicht eine Neuberechnung durchgeführt.

Weshalb sollen alle öffentlich zugänglichen Abstellplätze für Personenwagen bewirtschaftet werden?

Das Parkierungsreglement legt fest, dass alle öffentlich zugänglichen Abstellplätze für Personenwagen bewirtschaftet werden, entweder durch **eine Gebührenpflicht oder eine zeitliche Beschränkung der Parkdauer, wie dies bei den Parkplätzen auf öffentlichem Grund heute schon der Fall ist**. Bei öffentlich zugänglichen Abstellplätzen mit Gebührenpflicht mit mehr als 50 öffentlichen Plätzen wird von Beginn weg eine Parkgebühr erhoben, die 1 Franken pro Stunde nicht unterschreiten darf, sofern die individuelle Parkierungsdauer weniger als 24 Stunden beträgt. Für bestehende Parkierungsanlagen tritt diese Regelung erst nach einer Übergangszeit von 24 Monaten in Kraft.

Die Bewirtschaftung öffentlich zugänglicher Abstellplätze hat zum Ziel, dass die Steuerung der Anzahl privater Abstellplätze nicht zu einem Ausweichen der Parkierung in den öffentlichen Raum führt, dass der **«Umschlag» pro Abstellplatz zu Gunsten des lokalen Gewerbes erhöht** wird und dass für die jeweilige Nutzergruppe (Kunden, Nachtparkierung für Anwohnende etc.) die gewünschten Kapazitäten an Parkraum tatsächlich zur Verfügung stehen. Auch die Parkhausbetreiber sind darauf angewiesen, dass die öffentlichen Parkplätze oberirdisch nicht günstiger oder gar kostenfrei sind, weil sonst die kostenpflichtigen unterirdischen zu wenig berücksichtigt werden und die Parkhäuser nicht rentieren.

Situation für das Gewerbe in der Altstadt – ein Fallbeispiel

200 m² Nutzfläche, Dienstleistung, Verkauf und Gastronomie

Fläche 200 m ²	bisherige Richtlinien	Parkierungsreglement
Nutzung	Dienstleistung	Dienstleistung
Richtwert Personal	1 PP / 40 m ²	2 PP / 100 m ²
Richtwert Kunden	oben enthalten*	1 PP / 100 m ²
Total Richtbedarf 200 m ²	5	6
Reduzierter Bedarf Personal	40%	20-30%
Reduzierter Bedarf Kunden	oben enthalten	40-50%
Reduzierte Anzahl Personal	2	0.8-1.2
Reduzierte Anzahl Kunden	oben enthalten	0.8-1.0
Total reduzierter Bedarf	2	2
Fazit	Gleiche Regelung	
Nutzung	Verkauf	Verkauf
Richtwert Personal	1 PP / 30 m ²	2 PP / 100 m ²
Richtwert Kunden	oben enthalten	5 PP / 100 m ²
Total Richtbedarf 200 m ²	6.7	14
Reduzierter Bedarf Personal	50%	20-30%
Reduzierter Bedarf Kunden	oben enthalten	40-50%
Reduzierte Anzahl Personal	3.3	0.8-1.2
Reduzierte Anzahl Kunden	oben enthalten	4-5
Total reduzierter Bedarf	3	5-6
Fazit	Höheres Maximum möglich, höhere Auskäufe	
Nutzung	Restaurant, Café, Bar	Restaurant, Café, Bar
Richtwert Personal und Kunden	0.2 pro Sitzplatz	0.2 pro Sitzplatz
Reduzierter Bedarf Altstadt	50%	20-50%
Fazit	Gleiches Maximum, tiefere Auskäufe	

* Personal- und Kundenparkplätze werden in aktueller Richtlinie nicht unterschieden

Was der Mobilitätsplan beinhaltet

Der motorisierte Individualverkehr hat in Stadt und Region Olten auch in den letzten Jahren stark zugenommen, es kommt daher zu **zunehmenden Überlastungen im Strassennetz** auch nach Eröffnung der Umfahrung Aarburg und der Entlastung Region Olten (ERO). Die aktuellen Planungen und die weitere angestrebte Stadtentwicklung sehen in Olten gleichzeitig ein bedeutendes Wachstum der Bevölkerung und der Arbeitsplätze vor. Das damit einhergehende Mobilitätswachstum stellt die Stadt und den Kanton Solothurn in seiner Zuständigkeit für das Netz der Hauptachsen vor eine grosse Herausforderung. Im Vorfeld der bevorstehenden **Ortsplanungsrevision** ist es daher wichtig mit der Mobilitätsplanung **aufzuzeigen, welches Verdichtungs- und Entwicklungspotenzial in Olten überhaupt realisiert werden kann**, will man die Verkehrserschliessungsqualität nicht massiv verschlechtern.

Mit diesem Hintergrund erarbeiteten Stadt und Kanton gemeinsam den **Mobilitätsplan Olten zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr auf der Basis des kantonalen Richtplans** aus. Dieser geht für die **Planungsperiode bis 2030** grundsätzlich vom heute gebauten Strassennetz aus. Namentlich knappe Finanzen, lange Planungs- und Realisierungszeiträume für Strassen-Ausbauprojekte sowie übergeordnete Grundsätze für die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung bestätigen diese Randbedingung zusätzlich. Daher kommt der **Effizienzsteigerung im Verkehr** eine zentrale Bedeutung zu. Indem vermeidbarer Autoverkehr dank attraktiver Angebote auf den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr umgelagert wird, sollen die bestehenden Kapazitäten des Strassennetzes trotz Neuverkehr aus den Entwicklungsgebieten eingehalten werden können. Durch die Umlagerungen und die Begrenzung des Neuverkehrs soll auf dem bestehenden Strassennetz **Raum für den wirtschaftlich notwendigen Autoverkehr** entstehen und sollen auch die Busse, für die aus Platzmangel auf den Hauptachsen nicht durchgehende Busspuren erstellt werden können, nicht mehr durch Staus blockiert werden. **Sprich: wer mit dem Auto fahren muss, soll auch effizient mit dem Auto fahren können.**

Der nun vorliegende Mobilitätsplan Olten beinhaltet in diesem Sinne eine **angebotsorientierte Planung für den motorisierten Individualverkehr**. Dazu wird das Hauptstrassennetz in die Typen «verkehrsorientiert» und «siedlungsorientiert» unterteilt und werden die maximal verträglichen Verkehrsbelastungen auf den jeweiligen Abschnitten definiert. Damit diese mittel- bis langfristig eingehalten werden können, sind u.a. neue Vorgaben für die Parkierung, d.h. insbesondere für die Festlegung der Zahl der Abstellplätze erforderlich. Nötig sind deshalb auch Mobilitätskonzepte für Arealentwicklungen. Nebst diesen **«Push»-Faktoren** kommt dem weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs und den Qualitätsverbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr als **«Pull»-Faktoren** besondere Bedeutung zu. Dabei ist dem Stadtrat durchaus bewusst, dass die Verkehrsmittelwahl nicht nur rationalen, sondern auch **emotionalen Gesichtspunkten** unterworfen ist.

Dies sind die Argumente des Referendumskomitees:

Das Komitee «Lebendiges Olten» will eine lebendige Stadt. Dieses Ziel erfordert eine Mobilitätspolitik, welche die Wünsche der Oltnerinnen und Oltner berücksichtigt. Das vorgeschlagene Parkierungsreglement missachtet diese Bedürfnisse: Es will mit zusätzlichen Vorschriften und Verboten einseitig die Bevölkerung, die Wirtschaft und das Gewerbe einschränken. Dazu sagen wir Nein!

Das Bürger-Komitee «Lebendiges Olten» sammelte in nur zwei Wochen über 800 Unterschriften gegen das Parkierungsreglement. Deshalb können die Oltnerinnen und Oltner nun am 10. Februar 2019 in einer Volksabstimmung dem Stadtrat und der Stadtverwaltung zeigen, welche Verkehrspolitik sie für ihre Stadt wirklich wollen.

Nein zum Parkgebührenzwang ab der ersten Minute: Das neue Reglement macht das Einkaufen und das Ausgehen in Olten unattraktiver. Es zwingt die Parkplatzanbieter, neu ab der ersten Minute eine Gebühr zu verlangen. Das wollen wir nicht: Ein Imbiss in der Altstadt, ein Besuch der Apotheke oder ein spontaner Einkauf auf dem Nachhauseweg müssen ohne neue Gebühren möglich bleiben. Sonst verliert der Detailhandel weiter. Und es werden noch mehr Ladenlokale in Olten leer stehen.

Nein zum Angriff auf die Eigentumsrechte: Das Parkierungsreglement erzwingt bei jeder bewilligungspflichtigen Nutzungsänderung und -erweiterung von Bauten und Anlagen, dass die Behörden die Anzahl der zulässigen Parkplätze neu berechnen werden. Bei Bauten und Anlagen für über 50 Autos kann das zu einem massiven Abbau von bestehenden Parkplätzen führen. Die Leidtragenden sind Mieterinnen und Mieter, Kundinnen und Kunden sowie Mitarbeitende. Sanierungen und Investitionen in Gebäude werden verzögert, weil die Grundeigentümer ihre begehrten Parkplätze nicht aufgeben wollen. Handwerksbetriebe in Olten erhalten weniger Aufträge.

Nein zu zusätzlichen Kosten: Die dynamische Entwicklung von Olten erfordert auch mehr Mobilität – bei öffentlichen Verkehrsmitteln ebenso wie bei individuellen. Der Mobilitätsplan und das Parkierungsreglement nehmen keine Rücksicht auf die wachsenden Verkehrs- und Transportbedürfnisse der Bevölkerung, der Wirtschaft und des Gewerbes. Vielmehr wollen die Behörden die individuelle Mobilität einseitig belasten. Die Bevölkerung wird zur Kasse gebeten. Wohnen, Arbeiten und Leben werden in Olten noch teurer.

Nein zur industrie- und gewerbefeindlichen Verkehrspolitik: Die im Mobilitätsplan und dem Parkierungsreglement postulierte Verkehrspolitik ist von Vorgestern. Sie missachtet die Bedürfnisse der Menschen und berücksichtigt neue technologische Entwicklungen nicht. Sie fusst ausserdem nicht auf einer aktuellen Ortsplanung.

Der verordnete Abbau von Parkplätzen, Parkgebühren ab der ersten Minute und weitere Zwangsmassnahmen verringern die Attraktivität der Firmen in Olten und verschlechtern deren Wettbewerbsfähigkeit. Das Parkierungsreglement bedroht die verarbeitende Industrie und das Gewerbe. Arbeitsplätze und Wertschöpfung sind in Gefahr. Ein Nein zum Parkierungsreglement bereitet den Weg für bessere Lösungen zum Wohle von Olten.

Für das Bürger-Komitee «Lebendiges Olten»:

Roger Lang, Urs Nussbaum, Monique Rudolf von Rohr, Philippe Ruf

Das Parkierungsreglement im Wortlaut

Gestützt auf § 147 Planungs- und Baugesetz¹, § 42 kantonale Bauverordnung² und Art. 21 der Gemeindeordnung der Einwohnergemeinde der Stadt Olten erlässt das Gemeindeparlament der Stadt Olten folgendes Reglement:

I. Allgemeines

Art. 1 Inhalt und Zweck

Das Parkierungsreglement regelt

- a. die Zahl der minimal erforderlichen und der maximal zulässigen Abstellplätze für Personenwagen auf privatem Grund
- b. die Zahl der minimal erforderlichen Abstellplätze für leichte Zweiräder und für Motorräder auf privatem Grund
- c. die Leistung von Ersatzabgaben für Abstellplätze für Personenwagen auf privatem Grund
- d. das Erfordernis von Mobilitätskonzepten
- e. die Bewirtschaftung von öffentlich zugänglichen Parkplätzen für Personenwagen auf privatem und öffentlichem Grund

mit dem Ziel, Siedlung und Verkehr optimal aufeinander abzustimmen.

Art. 2 Geltungsbereich

Dieses Reglement kommt für Bauten und Anlagen bei Neubauten sowie bewilligungspflichtigen Nutzungsänderungen und -erweiterungen zur Anwendung, soweit diese gemäss den kantonalen Vorgaben des Bau- und Planungsgesetzes¹ und der kantonalen Bauverordnung² eines Baugesuchs bedürfen.

Art. 3 Berechnungskriterien

¹ Für die Berechnung der Zahl der Abstellplätze werden folgende Kriterien berücksichtigt:

- a. Nutzung des Grundstücks (Richtwert)
- b. Grad seiner Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr und der Zentralität der Lage (reduzierter Bedarf)
- c. Anforderungen des Ortsbildschutzes

² Bereits vorhandene Abstellplätze werden bei der Berechnung miteinbezogen.

Art. 4 Erstellungspflicht

¹ Es gilt der Grundsatz der Erstellungspflicht von Abstellplätzen gemäss diesem Reglement.

² Sofern zur Deckung der Erstellungspflicht Abstellplätze auf fremdem Boden in Anspruch genommen werden, sind diese grundbuchamtlich sicherzustellen. Dies darf nicht zu einer Unterdeckung von Abstellplätzen auf fremdem Boden führen. Die zuständige Baubehörde kann eine alternative Sicherstellung genehmigen.

¹ BGS 711.1

² BGS 711.61

II. Abstellplätze für Personenwagen

Art. 5 Richtwerte

Für die Stadt Olten gelten je nach Nutzung folgende Richtwerte betreffend Anzahl Abstellplätze für Personenwagen auf privatem Grund:

Nutzung	Anzahl Parkfelder für		Bezugseinheit
	Bewohner/ Personal	Besucher/ Kunden	
Wohnen	1	0.1	pro Wohnung oder 100m ² Bruttogeschossfläche
Für Spezialfälle wie Alterswohnungen, Studentenwohnungen usw. kann von tieferen Richtwerten ausgegangen werden.			
Dienstleistung	2	1	pro 100m ² Bruttogeschossfläche
Verkauf	2	5	pro 100m ² Verkaufsfläche
Industrie, Gewerbe	1	0.2	pro 100m ² Bruttogeschossfläche
Restaurant, Café, Bar	0.2		pro Sitzplatz
Hotel	0.5		pro Bett
Kino, Theater, Oper, Konzertsaal	0.2		pro Sitzplatz

Bei allen nicht aufgelisteten Nutzungen bestimmt die zuständige Baubehörde die Anzahl der zu errichtenden Abstellplätze. Sie stützt sich dabei auf die derzeit gültige Schweizer Norm SN 640 281 oder die zum jeweiligen Zeitpunkt gültige entsprechende Nachfolge-Norm.

Art. 6 Reduzierter Bedarf

¹ Für die Berechnung des reduzierten Bedarfs an Abstellplätzen wird das Gebiet der Stadt Olten in drei Gebietstypen eingeteilt (Anhang «Gebietstypen Parkierung Olten»), für welche die Zahl der minimal erforderlichen und der maximal zulässigen Abstellplätze folgende Prozentsätze des Richtwerts beträgt:

	Reduktion des Richtwertes auf					
	Wohnen		Arbeiten			
	Wohnen inkl. Besucher		Personal		Kunden/Besucher	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.
Gebietstyp I	40%	60%	20%	30%	40%	50%
Gebietstyp II	60%	80%	30%	40%	50%	60%
Gebietstyp III	80%	100%	40%	50%	70%	80%

² Unterschritten werden kann der vorgegebene reduzierte Bedarf bei Nachweis einer autoreduzierten Nutzung: Eine Baute oder Anlage gilt als autoreduziert, wenn mittels Mobilitätskonzept nachgewiesen wird, dass der vorgegebene reduzierte Bedarf an Abstellplätzen unterschritten werden kann, weil der tatsächliche Bedarf aufgrund spezieller Massnahmen oder Nutzungen tiefer liegt. Die autoreduzierte Nutzung ist im Grundbuch anzumerken, womit die Erstellungspflicht als erfüllt gilt.

Art. 7 Behindertengerechte Abstellplätze

¹ Für Behinderte sind speziell signalisierte und rollstuhlgängliche behindertengerechte Abstellplätze vorzusehen.

² Bei grösseren Anlagen ist ein behindertengerechter Abstellplatz auf je 50 Abstellplätze, mindestens jedoch ein behindertengerechter Abstellplatz pro Parkgeschoss anzuordnen.

³ Dimensionierung, Ausstattung und Benutzbarkeit der behindertengerechten Abstellplätze richten sich nach den einschlägigen Normen für behindertengerechtes Bauen, insbesondere SN 640 291, SN 640 292 und SIA 500.

Art. 8 Besondere Bestimmungen

¹ Eine angemessene Erhöhung der Zahl der maximal zulässigen Abstellplätze ist aufgrund nachgewiesener betrieblicher Bedürfnisse zulässig für

- a. Betriebe mit Fahrzeugen, die ausschliesslich Betriebszwecken dienen. Als Betriebsfahrzeuge gelten Servicefahrzeuge und vergleichbare, für den Betrieb notwendige Fahrzeuge, die auf den Betrieb eingelöst sind.
- b. Betriebe mit Arbeitsbeginn oder -ende ausserhalb der Betriebszeiten der öffentlichen Verkehrsmittel.

² Bei Nutzungsänderungen bzw. -erweiterungen wird nur der Bereich neu bemessen, der von der Nutzungsänderung bzw. -erweiterung betroffen ist.

Art. 9 Mobilitätskonzepte

¹ Für Bauten und Anlagen, für die gemäss Richtwert nach Art. 5 mehr als 50 Abstellplätze zu erstellen sind oder für die eine autoreduzierte Nutzung angestrebt wird, muss im Rahmen des Planungs- oder Baubewilligungsverfahrens ein Mobilitätskonzept erstellt werden.

² Das Mobilitätskonzept bezweckt die effiziente Steuerung des durch die Nutzung einer Baute oder Anlage erzeugten Verkehrs.

³ Es erbringt den Nachweis, dass die durch die entsprechende Nutzung einer Baute oder Anlage entstehenden Mobilitätsbedürfnisse mit den vorgesehenen Massnahmen sichergestellt werden können.

Art. 10 Nicht zugewiesene Abstellplätze

¹ Für Abstellplätze, die keiner spezifischen Nutzung gemäss Art. 5 zugewiesen sind, kann die zuständige Bewilligungsbehörde Auflagen verfügen.

² Sie berücksichtigt dabei insbesondere den Bedarf an Abstellplätzen im betroffenen Quartier, die effiziente Nutzung des öffentlichen Raums und die Reduktion des Suchverkehrs.

Art. 11 Ersatzabgabe

Kann der Erstellungspflicht für private Abstellplätze für Personenwagen nicht oder nur mit unverhältnismässigem Aufwand nachgekommen werden, hat die Grundeigentümerschaft folgende Ersatzabgabe pro minimal erforderlichen Abstellplatz gemäss Anhang «Gebietstypen Parkierung Olten» zu leisten:

Gebietstyp I	6000 Franken
Gebietstyp II und III:	3000 Franken

III. Abstellplätze für leichte Zweiräder

Art. 12 Richtwerte

Für Abstellplätze für leichte Zweiräder (Velos und Mofas) kommt die SN-Norm 640 065 oder die zum jeweiligen Zeitpunkt gültige Nachfolgenorm zur Anwendung.

IV. Abstellplätze für Motorräder

Art. 13 Richtwerte

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

V. Öffentlich zugängliche Parkplätze

Art. 14 Bewirtschaftung

¹ Alle öffentlich zugänglichen Abstellplätze für Personenwagen werden bewirtschaftet.

² Ein Abstellplatz gilt dann als bewirtschaftet, wenn:

- eine Gebührenpflicht besteht oder
- die Parkdauer zeitlich beschränkt wird.

³ Bei öffentlich zugänglichen Abstellplätzen mit Gebührenpflicht mit mehr als 50 öffentlichen Abstellplätzen wird von Beginn weg eine Parkgebühr erhoben. Diese darf 1 Franken pro Stunde nicht unterschreiten, sofern die individuelle Parkierungsdauer weniger als 24 Stunden beträgt.

⁴ Für besondere Anlässe kann der Stadtrat Ausnahmewilligungen zur Aufhebung der Bewirtschaftungspflicht für öffentlich zugängliche Abstellplätze erteilen.

VI. Übergangsbestimmungen

Art. 15 Übergangsregelungen

¹ Beim Inkrafttreten dieses Reglements im jeweiligen Planungserimeter bestehende Abstellplätze für Personewagen müssen nicht aufgehoben werden. Ausnahme bilden Bauten und Anlagen, für die ein Mobilitätskonzept erstellt werden muss.

² Für Parkierungsanlagen, welche vor Inkrafttreten dieses Reglements bereits bestanden, tritt Art. 14 24 Monate nach Inkrafttreten des Reglements in Kraft.

VII. Schlussbestimmungen

Art. 16 Aufhebung bestehender Erlasse

Mit dem Inkrafttreten dieses Reglements werden die Richtlinien für Abstellplätze für Motorfahrzeuge im Anhang des Baureglements der Einwohnergemeinde der Stadt Olten (SRO 511a) aufgehoben.

Art. 17 Inkrafttreten

Das Reglement tritt nach der Genehmigung inkl. Anhang «Gebietstypen Parkierung Olten» durch den Regierungsrat in Kraft.
