



ANGEWANDTE RAUMPLANUNG  
LEHRE

# PARTNERSTADT OLTEN

Projektarbeiten aus dem  
Studiengang  
Stadt-, Verkehrs- und Raumplanung



**HSR**

HOCHSCHULE FÜR TECHNIK  
RAPPERSWIL

FHO Fachhochschule Ostschweiz



# INHALT

Vorwort	5
<b>RAUMENTWICKLUNG</b>	<b>6</b>
Sondernutzungsplanung	7
Räumliches Leitbild	12
Arealentwicklung	22
<b>VERKEHR / MOBILITÄT</b>	<b>30</b>
Verkehrsberuhigung	31
Masterplan Velo	34
Parkraumkonzept	39
<b>STÄDTEBAU / STADTENTWICKLUNG</b>	<b>46</b>
Siedlungsentwurf	47
Städtebauliches Leitbild	52
Bachelorarbeiten in der Partnerstadt Olten	57
Studierende des Studiengangs «Stadt-, Verkehrs- und Raumplanung»	57



# VORWORT

Olten war im Studienjahr 2019/20 Partnerstadt des Studiengangs Stadt-, Verkehrs- und Raumplanung der HSR Hochschule für Technik Rapperswil, jetzt OST – Ostschweizer Fachhochschule. In diesem Jahr haben sich die Studierenden mit aktuellen Planungsaufgaben der Stadt Olten auseinandergesetzt. So haben die angehenden Raumplanerinnen und Raumplaner anhand von praxisnahen Planungsaufgaben studiert und die Stadt Olten hat Ideen und Anregungen für die Entwicklung ihrer Stadt erhalten. Die vorliegende Broschüre zeigt ausgewählte studentische Arbeiten aus dieser Zusammenarbeit.

Die thematische Ausrichtung der zu bewältigenden Aufgaben war dabei sehr unterschiedlicher Art. Die Fragestellungen reichten von Raumentwicklung und instrumenteller Raumplanung über Städtebau und Stadtentwicklung bis zu Verkehr und Mobilität. Die vorliegende Publikation soll den interessierten Leserinnen und Lesern Einblicke in die Ortsplanung von Olten vermitteln; für Planungsverantwortliche anderer Städte, Gemeinden und Kantone soll die Broschüre ein Leistungsausweis sein und einen Einblick in die Themen und Arbeitsgebiete des Raumplanungsstudiums in Rapperswil geben und zeigen, dass die Studierenden innovative und gleichwohl realitätsbezogene, umsetzbare Lösungen und Planungsideen respektive Massnahmen ausgearbeitet haben.

Solche Lösungen entstehen nur in einer intensiven Auseinandersetzung mit dem Ort und – bei aller sachlichen Analyse – einem Gespür für die örtlichen Verhältnisse. Dieses zu erlangen, war im Corona-Jahr 2020 eine besondere Herausforderung. Durch Exkursionen und Begehungen im Herbst 2019 und umfangreicher technischer Unterstützung konnten sich die Studierenden trotz der besonderen Bedingungen in die Gegebenheiten von Olten eindenken und ortsspezifische Lösungen erarbeiten.

Die geschilderte Zusammenarbeit des Studiengangs mit einer Partnerstadt wie Olten hat eine langjährige Tradition: Sie ermöglicht es den Studierenden, ihre Studienarbeiten und Projekte mit einem unmittelbaren Bezug zu konkreten und aktuellen raumplanerischen Fragestellungen und Herausforderungen auszuarbeiten, sich unter realistischen Bedingungen des Berufslebens mit aktuell anstehenden Planungsaufgaben auseinanderzusetzen und in direktem Kontakt mit den Beteiligten Planungsprozesse zu erleben. Die Zusammenarbeit ist aber nicht nur für die Studierenden von Vorteil: Die Arbeitsergebnisse sind auch für Städte bzw. Gemeinden selbst von grossem Nutzen. Das beweisen sowohl die zahlreichen positiven Reaktionen unserer bisherigen Partnerstädte und -gemeinden als auch das regelmässige Aufgreifen und Weiterführen studentischer Planungsansätze und -ideen durch die dortigen Amtsstellen und Bauverwaltungen.

Die Professoren und Dozierenden des Studiengang Stadt-, Verkehrs- und Raumplanung hoffen, dass die zahlreichen Ideen, Vorschläge und Projektstudien in Olten zu weiteren, konstruktiven und angeregten Diskussionen führen werden und einen Beitrag zu einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Entwicklung leisten können. Wir danken der Stadt Olten, dabei insbesondere dem Stadtpräsidenten Dr. Martin Wey, dem Baudirektor Thomas Marbet, dem Stadtbaumeister und Leiter Direktion Bau Kurt Schneider, dem Stadtarchitekten Artur Bucher und dem Stadtplaner Lorenz Schmid, für die allzeit tatkräftige und kompetente Unterstützung der studentischen Arbeiten.



Prof. Dr. Dirk Engelke  
Studiengangleiter Stadt-, Verkehrs- und Raumplanung  
Rapperswil, Oktober 2020

# RAUMENTWICKLUNG

# SONDERNUTZUNGSPLANUNG

## AREAL FUSTLIGHALDE

Projektarbeit  
HS 2019/20  
3. Semester  
Modul:  
Raumentwicklung 3  
Dozierende:  
Nathalie Mil  
Nicole Würz

**Im dritten Semester erarbeiten die Studierenden erstmals eigenständig einen Sondernutzungsplan. Die Semesterarbeit umfasst den Entwurf des Gestaltungsplans mit den drei Bestandteilen Sonderbauvorschriften, Situationsplan und Planungsbericht. Formell muss die Arbeit in der Form vorliegen, wie sie der zuständigen Fachstelle beim Kanton zur Vorprüfung eingereicht werden würde.**

### Perimeter

Der Perimeter des Studiengebietes befindet sich am südöstlichen Rand Olten an Hanglage. Es handelt sich um ein bereits eingezontes, grob erschlossenes Bauland mit einer Grösse von etwa 3.8 ha. Heute wird das Land landwirtschaftlich genutzt. Zum Waldrand bildet eine Freihaltezone mit einem Tennisplatz den Abschluss. Entlang des Waldrands führt eine Übertragungsleitung. Das Areal ist aktuell der zweigeschossigen Wohnzone W2 zugeordnet.

### Arbeitsschritte

#### Richtkonzept

Als erster Arbeitsschritt wird für den ausgewählten Perimeter ein Richtkonzept erarbeitet. Das Richtkonzept soll ausgehend von vergleichbaren Referenzen entwickelt und auf die dortige Situation adaptiert werden. Im Sinn einer haushälterischen Bodennutzung und nachhaltigen Entwicklung ist eine dichtere Bauweise, als dies das Zonenreglement zulässt, sowie die Einrichtung von Sammelgaragen zur Reduktion des Verkehrs zu prüfen. Die Zonierung

der Wohnzone soll auf den Vorschlag hin angepasst werden; die Freihaltezone soll in ihrem Umfang mindestens erhalten bleiben; deren Anlagen und Nutzung ist auf den Bebauungsvorschlag anzupassen.

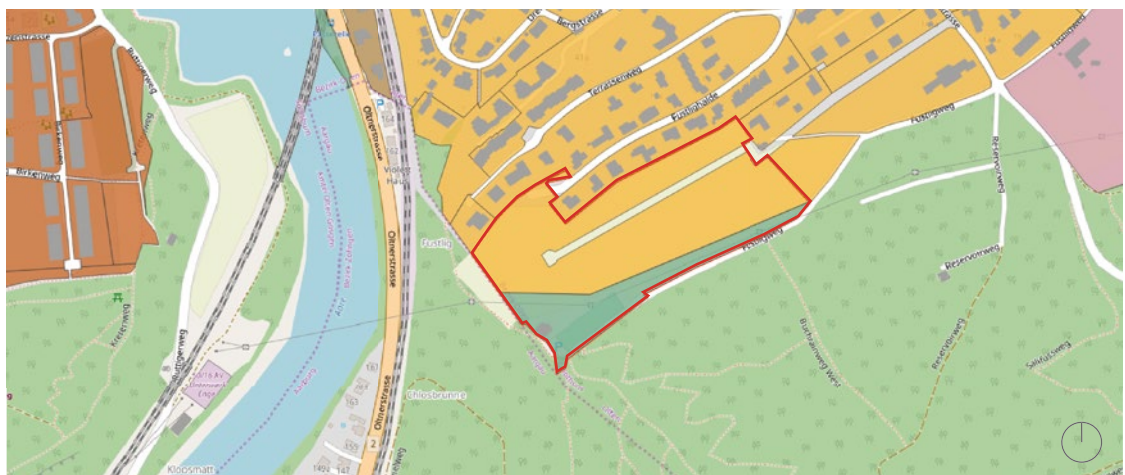
#### Landumlegung

Als zweiter Arbeitsschritt erfolgt die Landumlegung. Erreicht wird dies mit einem Landumlegungsverfahren. Aufgrund einer Erbteilung werden die bestehenden drei Parzellen in rund sieben Parzellen aufgeteilt. Im Rahmen des Landumlegungsverfahrens wird diese Parzellierung aufgehoben und an das neue Richtkonzept angepasst, so dass möglichst kein monetärer Ausgleich unter den Grundeigentümern zu erfolgen hat. Um dies zu erreichen, muss das Richtkonzept nochmals überarbeitet und auf die neue Parzellierung abgestimmt werden. Dieses Verfahren ist ein iterativer Prozess mit dem Ziel, ein für jeden Grundeigentümer optimales Ergebnis zu erhalten.

#### Sondernutzungsplan

Gestützt auf das vorliegende Richtkonzept mit neuer Parzellenzuteilung wird als dritter Arbeitsschritt ein Sondernutzungsplan, in diesem Fall ein Gestaltungsplan bestehend aus Sondernutzungsvorschriften, Plan und Planungsbericht ausgearbeitet. Mit dem erreichten Ergebnis aus Richtkonzept, Landumlegung und Sondernutzungsplan werden die planerischen Vorgaben grundeigentümergebunden festgelegt. Mit Genehmigung des Gestaltungsplanes sind die Parzellen baureif und können nach Erstellung der Erschliessung von den Grundeigentümern nach Vorgaben des Gestaltungsplans und erfolgter Baubewilligung zeitlich unabhängig bebaut werden.

- Zweigeschossige Wohnzone W2, AZ 0.4
- Freihaltezone F
- Perimeter



Plangrundlagen: Amtliche Vermessung Kanton Solothurn; [17.07.2019] / Bauzonenplan, Stadt Olten

Rechtsgültiger  
Zonenplan mit  
Perimeter

# GESTALTUNGSPLAN FUSTLIGHALDE (I)

Beitrag von:

Malaika Heusner  
Maxime Jeanneret  
Philipp Arnold  
Xenia Schmid

## Richtkonzept

### Grundsätze

Das Ziel bei der Erarbeitung des Richtkonzepts Fustlighalde war, eine Grundlage für die Entstehung eines attraktiven neuen Wohnquartiers zu schaffen. Das Quartier soll eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen und familienfreundlich gestaltet sein. Da sich das neue Quartier am Waldrand befindet, sollte es einen angemessenen Übergang von der Siedlung zum Waldrand darstellen.

### Siedlung

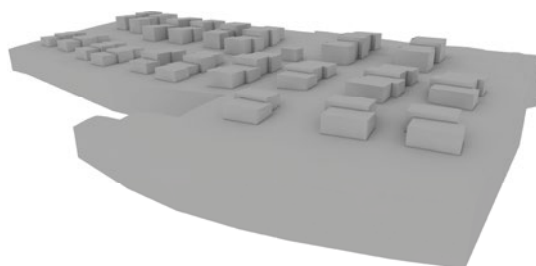
Die vorgeschlagene Überbauung besteht aus einer Bautypologie, die im ganzen Gebiet angewendet wird. Zwei bis fünf Punktbauten werden jeweils vor-, rück- und höhenversetzt aneinandergereiht. Dies verhindert ein monotones Erscheinungsbild und ermöglicht einen vielfältigen Wohnungsmix. Die Gebäude entlang des Waldrands sind dreigeschossig, während die übrigen Bauten zwei Geschosse aufweisen.

### Freiraum

Um eine hohe Wohnqualität zu erreichen, wurde ein Freiraumkonzept erarbeitet. Für die Quartierbewohner ist einerseits im Zentrum der Überbauung ein Quartiertreff vorgesehen, andererseits wird am Waldrand ein Spielplatz erstellt. Der private Freiraum in Form einer Rasenfläche ist jeweils auf der der Erschliessung abgewandten Seite angeordnet. Durch die Anordnung der Gebäude wird die Sichtbeziehung auf die Stadt Olten und die Hügelzüge des Jura ermöglicht. Um einen ökologisch wertvollen Freiraum zu gewährleisten, werden Biodiversitätsflächen angelegt.

### Erschliessung

Die Erschliessung erfolgt über zwei Zufahrtsstrassen. Für den motorisierten Verkehr sind Tiefgaragen vorgesehen. Die Quartierstrassen sind vom Autoverkehr befreit und können als Spielfläche verwendet werden. Eine feinmaschige Durchwegung im Quartier ermöglicht eine direkte Wegführung und bietet Anschluss an das bestehende Fusswegnetz.



Richtprojekt  
3D - Modell

## Landumlegung

Um das Areal bebaubar zu machen, musste die bestehende Parzellenstruktur so angepasst werden, dass sie sich für die Bebauung gemäss Richtkonzept eignet. Zu diesem Zweck wurde eine Landumlegung vorgenommen. Durch die Landumlegung wird eine sinnvolle Etappierung möglich und die Baubereiche konnten im Gestaltungsplan so ausgewiesen werden, dass sie jeweils vollständig in einer Parzelle liegen.

## Sondernutzungsplan

Der Sondernutzungsplan besteht aus den drei Bestandteilen: Gestaltungsplan, Sonderbauvorschriften, und Planungsbericht. Vorschriften und Plan sind allgemeinverbindlich und ergänzen sich gegenseitig. Der Planungsbericht nach Art. 47 RPV hat orientierenden Charakter und informiert die Bevölkerung und die Genehmigungsbehörde über Inhalt und Ziele der vorliegenden Sondernutzungsplanung.

## Raumplanungsbericht

Im Raumplanungsbericht wurden die bau- und planungsrechtlichen Rahmenbedingungen erläutert und auf die Planungsvoraussetzungen eingegangen. Als Grundlagen dienen das erarbeitete Richtkonzept, die Landumlegung und die dafür notwendige Zonenplanänderung. Der Hauptteil besteht aus den Erläuterungen zum Gestaltungsplan. Den Abschluss bilden Informationen zur Interessensabwägung und zum Verfahrensablauf.

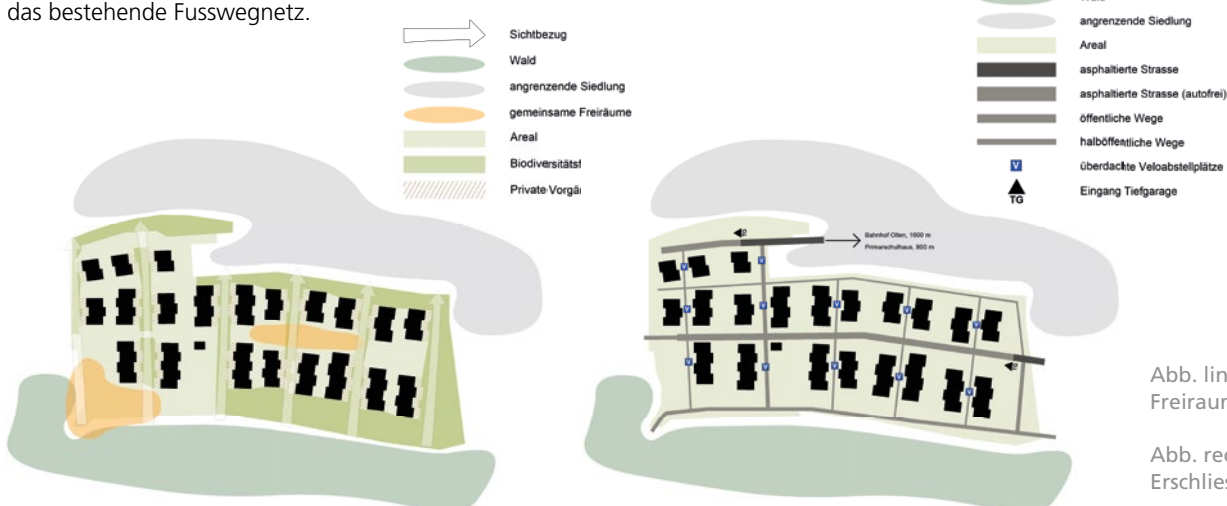


Abb. links:  
Freiraumkonzept

Abb. rechts:  
Erschliessungskonzept



## Allgemeines

Der Gestaltungsplan Fustlighalde bestimmt die Planungsanforderungen auf dem rund 3.8 ha grossen Gebiet. Wo die Sonderbauvorschriften keine Bestimmungen vorgeben, gelten die Vorschriften des Planungs- und Baugesetz (PBG) sowie des Baureglements und das Zonenreglements der Stadt Olten.

## Nutzung und Bebauung

Die Nutzung des behandelten Gebiets weicht nicht von dem bestehenden Zonenreglement ab. Es sind Wohnbauten sowie nicht störende Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe zugelassen.

Der Gestaltungsplan teilt das Planungsgebiet in bebaubare sowie nicht bebaubare Bereiche auf. In den Baubereichen sind zwei- bzw. dreigeschossige Gebäude erlaubt. In Bezug auf Massstäblichkeit, Formensprache, Materialwahl und Fassadengestaltung ist eine in sich schlüssige ästhetische Gesamtwirkung zu erzielen.

### §10 Dimensionen der Gebäude

<sup>1</sup> Der Fussabdruck der Bauten soll zwischen 70 und 80 Prozent der Fläche des jeweiligen Baubereichs aufweisen.

<sup>2</sup> Die maximal zulässige Höhe der zweigeschossigen Gebäude beträgt 8 Meter, die der dreigeschossigen Gebäude 11 Meter.

<sup>3</sup> Bei allen Gebäuden in den Baufeldern A1-A8 und B1-B8 ist ein vertikaler Versatz zu erstellen.

<sup>4</sup> Die lange Fassade der Gebäude ist mit vor- und rückspringenden Versätzen zu gestalten..

## Freiraum

Der Freiraum ist identitätsstiftend. Er ist qualitativ hochstehend zu gestalten und allen Personen barrierefrei zugänglich zu machen. Zentrale Elemente des Freiraums sind ein Waldspielplatz, ein Quartierplatz und verschiedene Biodiversitätsflächen.

### §18 Grundsätze

<sup>1</sup> Sämtliche öffentlichen Einrichtungen sind barrierefrei und behindertengerecht auszugestalten.

## Erschliessung

Das Quartier ist vom MIV freizuhalten, daher sind die unterirdischen Parkieranlagen und die Besucherparkplätze direkt bei den beiden Quartiereingängen angeordnet. Die Quartierstrassen dienen neben dem Zugang zu den Bauten auch als Spiel- und Aufenthaltsflächen. Zur Veloförderung sind im ganzen Quartier Veloabstellplätze mit Ladestationen für E-Bikes angeordnet.

### §26 Veloparkierung

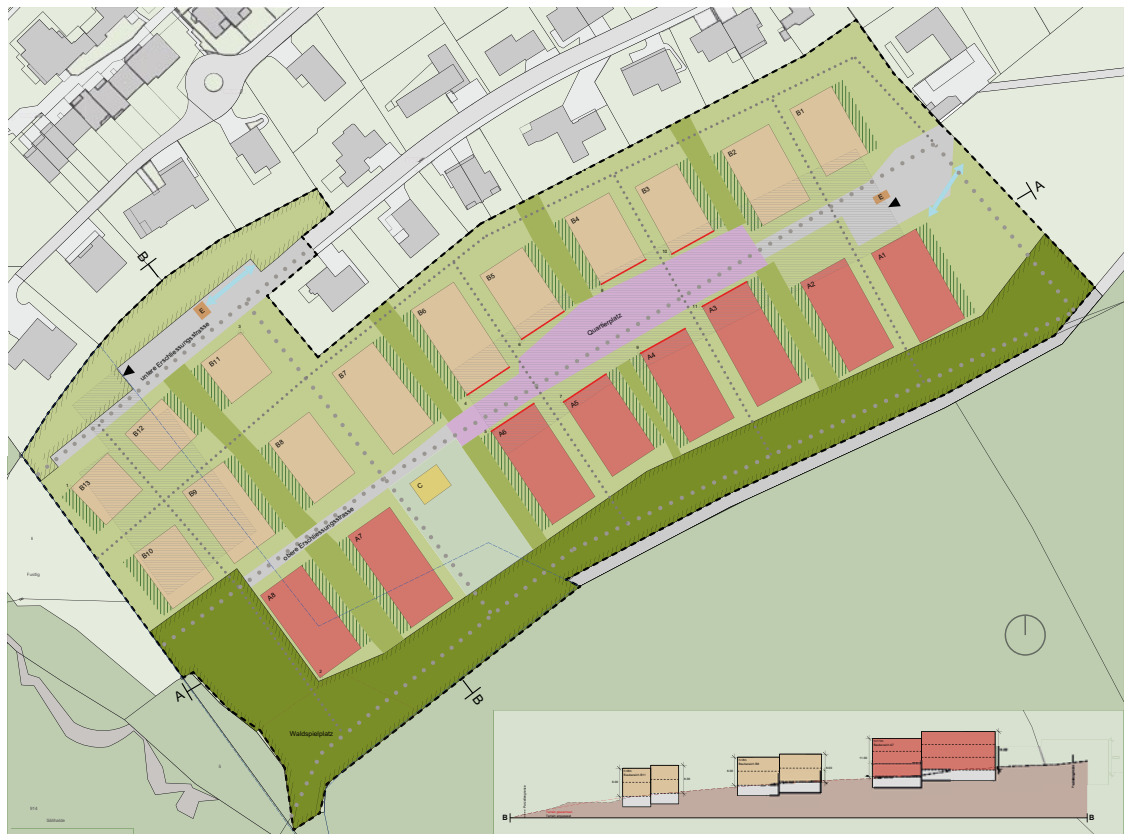
<sup>1</sup> Veloabstellanlagen sind bei jedem Baubereich in der Nähe des Eingangs anzubringen.

<sup>2</sup> Die Veloabstellanlagen sollen überdacht gestaltet und ebenerdig zugänglich sein.

## Umwelt

Um den Energieverbrauch der Siedlung minimal zu halten, sind die Bauten mindestens im Minergie-Standard zu erstellen. Einheimische Pflanzen passen das neu bebaute Gebiet in die bestehende Landschaft ein.

allgemeinverbindliche Elemente	
	Perimeter
	Baubereich A
	Baubereich B
	Baubereich C
	Baulinien
	Baubereich unterirdische Abstellplätze
	Erschliessung unterirdische Abstellplätze
	Privater Vorgarten
	Biodiversitätswiese
	Biodiversitätsfläche Sichtachsen
	Biodiversitätsfläche Waldrand
	Öffentlicher Platz
	Unversiegelte Fläche
	Erschliessungsbereich
	Abstellplätze Besucher
	Entsorgungsstelle
	öffentliche Fusswege (ungefähre Lage)
	Feinerschliessung (ungefähre Lage)
	Waldspielplatz
orientierende Elemente	
	Freihaltezone
	Geschützte Archäologische Fundstellen
	Wald
	Freifläche / Wiese
	Koordinatenpunkt



Plangrundlage: Amtliche Vermessung Kanton Solothurn; [17.07.2019]

Gestaltungsplan /  
Querschnitt B- B

# GESTALTUNGSPLAN FUSTLIGHALDE (II)

Beitrag von:

Livio Häfliger  
Jonas Spiegel  
Manuel Bleibler

## Aufgabe

Von 2013 bis 2030 prognostiziert die Stadt Olten einen Bevölkerungszuwachs von 5'700 Personen. Um dieses Wachstum aufzunehmen, sollen unter anderem die bestehenden Baulandreserven besser genutzt werden. Eine dieser Reserven befindet sich im Quartier Fustlighalde. Die Aufgabe für die Semesterarbeit im Modul Raumentwicklung 3 bestand darin, für dieses Areal eine teilörtliche Planung zu erarbeiten, die den Entwicklungszielen entspricht. Die Aufgabe gliederte sich in drei Teile. Erstens wurde ein Richtkonzept, zweitens eine Landumlegung und drittens ein Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften erarbeitet.

## Areal und seine Umgebung

Das Areal befindet sich an einer Hanglage am südlichen Siedlungsrand von Olten und hat eine Fläche von rund 3.8 Hektaren. Im Norden grenzt der Perimeter an ein Einfamilienhausquartier und im Süden an den Wald. Drei Viertel der Fläche sind der W2-Zone zugewiesen. Ein Viertel, ein Streifen entlang des Waldrands, gehört zur Freihaltezone. Da das Areal an Oltens Peripherie liegt, ist die Verkehrserschliessung nicht optimal. Einkaufsmöglichkeiten und das Primarschulhaus Säli, in dem sich auch der nächste Kindergarten befindet, liegen etwa 500 Meter entfernt.

## Zielsetzung für die Überbauung

Folgende Ziele sollen mit der Überbauung des Areals erreicht werden:

- Die ökologische Nachhaltigkeit wird in allen Aspekten hoch gewichtet, von der Materialisierung über die Freiraumgestaltung bis zur Mobilität.
- Die Bebauung entspricht dem Prinzip des haushälterischen Umgangs mit der Ressource Boden und soll eine höhere Dichte aufweisen, als in der Nutzungsplanung vorgesehen.

- Die Bebauung fügt sich hinsichtlich Gestaltung und Nutzung gut in ihre Umgebung ein und nimmt Bezug auf vorhandene Elemente.
- Die Bebauung ist auf die Bedürfnisse und Anforderungen ihrer potenziellen Bewohner ausgerichtet und bietet eine hohe Wohnqualität.

## Potenzielle Bewohner

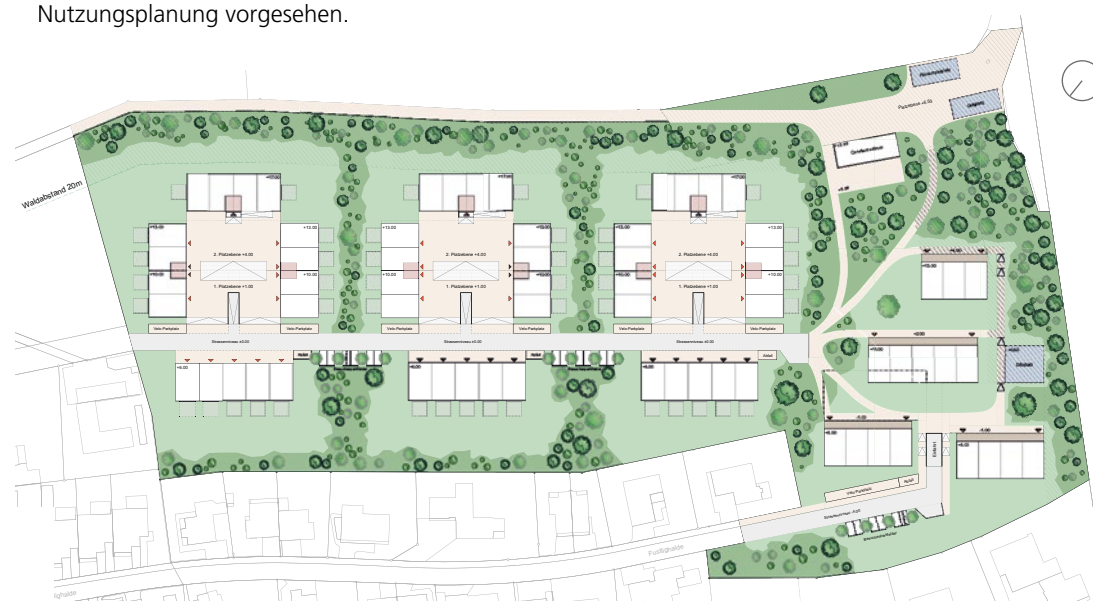
Aufgrund der Lage und der Beschaffenheit des Areals, werden die Wohnungen in der neuen Überbauung für bestimmte Personengruppen besonders attraktiv sein:

- Die Nähe zum Naherholungsgebiet, zur Primarschule und zum Kindergarten, sowie das geringe Verkehrsaufkommen und die Sicherheit im Quartier macht die Lage für Familien mit kleinen Kindern optimal.
- Die periphere Lage mit Aussicht spricht Personen an, die Ruhe und Privatsphäre schätzen, wie beispielsweise kinderlose Paare und Senioren.

## Richtkonzept

Das Richtkonzept schlägt zwei Teile mit unterschiedlichen Bautypologien vor, die sich nach den Bedürfnissen der Bewohnergruppen richten. Der westliche Bereich umfasst vier dreigeschossige Mehrfamilienhäuser mit einer gemeinsamen Tiefgarage, die auf Senioren oder kinderlose Paare ausgerichtet sind.

Der östliche Bereich besteht aus drei Ensembles. Die Gebäude sind in der Geschossigkeit abgestuft und weisen zwei, drei bzw. vier Stockwerke auf, wodurch sie sich der Topografie anpassen. Jedes Ensemble ist um einen Hof gruppiert, über den die fussläufige Erschliessung erfolgt. Unter jedem Hof befindet sich eine Tiefgarage. Die Hof-Anordnung soll spontane Begegnungen zwischen den Bewohnern ermöglichen und



Plangrundlage: Amtliche Vermessung Kanton Solothurn; [17.07.2019]

Richtkonzept

ein Zusammengehörigkeitsgefühl im Quartier fördern. Der geschützte Raum innerhalb solcher Mikro-Nachbarschaften dürfte insbesondere Familien ansprechen. Die Hof-Ensembles bzw. die vier Mehrfamilienhäuser im westlichen Teil werden von Grünräumen umschlossen, die wie Finger vom Wald her in die Siedlung hineinlaufen. In der Südwestecke des Areals entsteht ein gemeinschaftlich genutzter Freiraum. Dieser beinhaltet einen Park, einen Spielplatz mit Grillstelle und ein kleines Gemeinschaftszentrum, das von den Anwohnern für private Veranstaltungen genutzt werden kann.

### Landumlegung

Mit der Landumlegung wurden im zweiten Teil der Arbeit die bestehenden Parzellengrenzen so angepasst, dass die im Richtkonzept vorgesehene Bebauung für die Eigentümer umsetzbar wird. Die durch die Neuzuteilung entstandenen Flächendifferenzen werden von den Eigentümern untereinander finanziell kompensiert. Die ausgesonderte Fläche für den gemeinsam genutzten Aussenraum inklusive Gemeinschaftszentrum wird anteilmässig ins Miteigentum aller beteiligten Parteien überführt. Das Grundstück in der Freihaltezone, das sich im Eigentum der Stadt befindet, wurde in seiner Form an die geplante Bebauung angepasst, bleibt von der Fläche her jedoch unverändert. Um den Verlauf der Bauzonen den neuen Parzellengrenzen anzupassen, ist eine Teilrevision der Nutzungsplanung nötig.

### Sondernutzungsplan

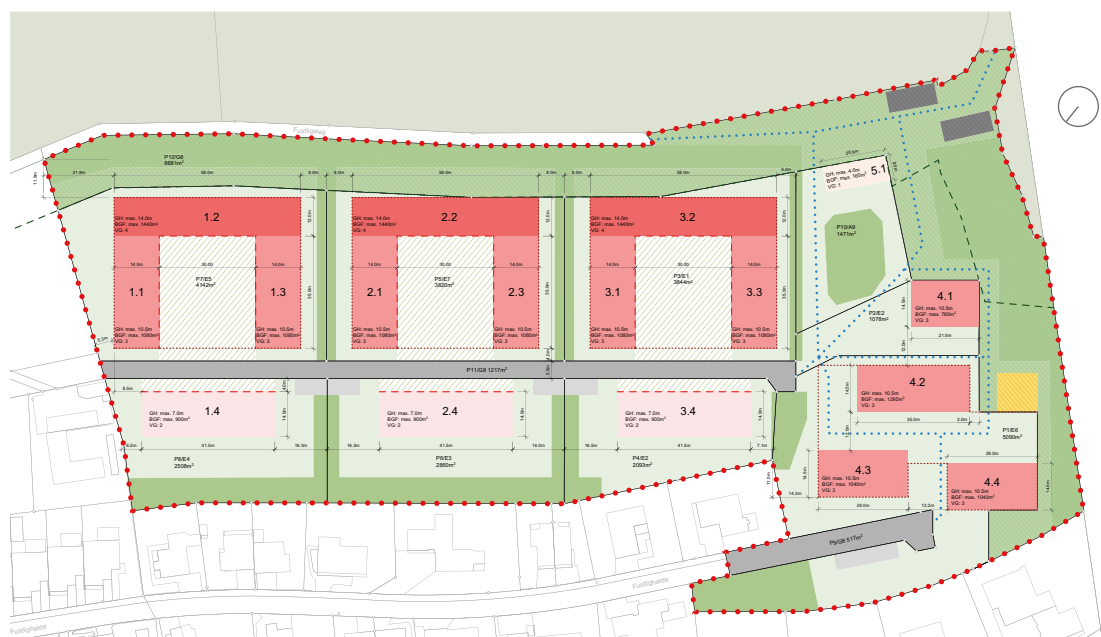
Um die Rahmenbedingungen für die Umsetzung der geplanten Überbauung rechtsverbindlich festzulegen, wurde im dritten Teil der Arbeit ein Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften ausgearbeitet. Im Plan selbst sind insbesondere die quantitativen Vorgaben festgehalten. Dazu gehören die maximalen Aussenmasse der einzelnen Baubereiche sowie die maximalen

Bruttogeschossflächen, Gebäudehöhen und Vollgeschosse. Die Baubereiche für die Etappen 1 bis 3 sind etwas grösser dimensioniert, als die im Richtkonzept vorgeschlagene Bebauung, um den ausführenden Architekten gestalterische Freiheiten zu ermöglichen. Um die geplanten Hofsituationen in den drei Ensembles zu sichern, wurden die hofseitigen Fassadenfluchten mit verpflichtenden Hausbaulinien fixiert.

Die qualitativen Vorgaben sowie die Nutzungsvorschriften werden in den Sonderbauvorschriften, die den Gestaltungsplan ergänzen, genauer geregelt. Diese Sonderbauvorschriften gliedern sich in fünf Kapitel:

- **Nutzung:** In den Baubereichen sind nur Wohnbauten und nicht störendes Gewerbe zulässig. Eine Ausnahme bildet der Baubereich 5.1 mit dem Gemeinschaftszentrum. Für den Unterhalt der gemeinschaftlichen Flächen und der öffentlichen Einrichtungen sind die Eigentümer gemeinsam zuständig.
- **Erschliessung und Mobilität:** Um das Verkehrsaufkommen zu begrenzen, wird die Zahl der Parkfelder mit einem Reduktionsfaktor von 0.8 berechnet. Als Kompensation sind Flächen für Car-Sharing und ausreichend Veloabstellplätze vorgesehen.
- **Freiraumgestaltung:** 50 Prozent der Grünflächen und 75 Prozent der bestockten Flächen müssen naturnah genutzt, gestaltet und gepflegt werden.
- **Bauweise und Architektur:** Die Gebäude innerhalb einer Bautappe müssen architektonisch einheitlich gestaltet sein. Es sind nur Pult- oder Flachdächer zulässig.
- **Umwelt:** Die einzelnen Wohngebäude sind im Minergie-A-Standard mit dem Zusatz ECO zu erstellen und zu betreiben. Der Boden der Höfe bei den Etappen 1 bis 3 muss zu einem möglichst grossen Anteil versickerungsfähig sein. Dächer mit einer Fläche von über 60m<sup>2</sup>, die nicht mit Photovoltaikanlagen belegt sind, müssen extensiv begrünt werden.

- Baubereich (4VG, 3VG, 2VG, 1VG)
- Hausbaulinie
- Strassenfläche
- Parkierungsfläche
- Tiefgarage und UG
- Fusswegverbindung
- Gemeinschaft. Innenhof
- Gemeinschaft. Sitzplatz
- Grünfläche
- Bestockte Fläche



Plangrundlage: Amtliche Vermessung Kanton Solothurn; [17.07.2019]

# RÄUMLICHES LEITBILD

## ERARBEITUNG EINES RÄUMLICHEN LEITBILDES FÜR DIE STADT OLTEN

**Gegenstand der Semesterarbeit im Herbstsemester 2019 war die Erarbeitung eines räumlichen Leitbilds für die Stadt Olten mit 3 bis 4 Schwerpunktthemen oder Schwerpunkträumen (räumlich oder thematisch). In einem ersten Schritt sollen die Grundlagen sowie über- und nebengeordnete Instrumente aktuelleren Datums gesichtet werden. Aufgrund dieser Erkenntnisse entwickelten die Studierenden im zweiten Schritt eine Vision für die weitere Entwicklung Oltens und formulierten diese in der Form eines räumlichen Leitbilds. Anschliessend wurde der Erarbeitungsprozess in einem Begleitbericht dokumentiert.**

### Erarbeitungsprozess Räumliches Leitbild

Der Erarbeitungsprozess wurde in folgende drei Phasen gegliedert:

#### Grundlagenstudium

Im Rahmen der ersten Phase stand die Sichtung der Grundlagen – wie beispielsweise das Planungs- und Baugesetz des Kantons Solothurn, die kantonale Arbeitshilfe zum räumlichen Leitbild und das Beschlussgeschäft des Oltner Stadtrates zur Ortsplanung vom 26. August 2019 – an. Daraus sollte beispielsweise abgeleitet werden, wie Form und Layout des räumlichen Leitbildes definiert sind und welche Vorgaben betreffend Verfahren und Mindestinhalte im Zusammenhang mit der Leitbilderarbeitung bestehen. Neben der Aufarbeitung gewisser statistischer Eckdaten etwa zur Bevölkerungs- oder Arbeitsplatzentwicklung sollten auch die über- und nebengeordneten Planungsinstrumente gesichtet und deren wichtigste Aussagen zusammengetragen werden.

#### Erarbeitung der Leitbildinhalte

Im Rahmen der zweiten Phase wurde ein räumliches Leitbild für die Stadt Olten – bestehend aus Plan und Text – mit inhaltlichen Schwerpunkten zu den Themenbereichen Siedlung, Verkehr sowie Natur und Landschaft erarbeitet.

#### Vertiefung Leitbildinhalt und Dokumentation

Im Rahmen der Vertiefung der Leitbildinhalte wurden ausgewählte Schwerpunktthemen wie beispielsweise Innenentwicklungspotenziale, Abstimmung von Siedlung und Verkehr oder Entwicklungspotenziale von öffentlichen Freiräumen vertieft abgehandelt oder Schwerpunktgebiete genauer betrachtet. Zum räumlichen Leitbild und dessen Erarbeitungsprozess wurde ein Begleitbericht verfasst, in welchem Vorgehen, Verfahren, Analyse, Schwerpunktthemen und Schwerpunktgebiete sowie die Einbettung in die Ortsplanung dargelegt wurden.

#### Fazit der Dozierenden

Da die Stadt Olten bis anhin noch über kein räumliches Leitbild verfügt, konnten die Studierenden im Rahmen dieser Semesterarbeit aufzeigen, wie unter Anwendung der kantonalen Arbeitshilfe «Modul 1 / räumliches Leitbild» ein solches aussehen könnte. Dass der Oltner Stadtrat just im August 2019 den Startschuss für die Erarbeitung eines räumlichen Leitbildes für die Stadt Olten beschloss (vgl. Beschlussgeschäft zur Ortsplanung vom 26. August 2019), motivierte die Studierenden zusätzlich, ein möglichst durchdachtes und strukturiertes räumliches Leitbild zu entwerfen, auf dessen Inhalte die Stadt Olten allenfalls bei der Erarbeitung zurückgreifen könnte.

Studienarbeit  
HS 2019/20  
5. Semester

Modul:  
Raumentwicklung 5

Dozierende:  
Esther Casanova  
Martin Schlatter

Beitrag von:

Joel Bernet  
Lukas Bögli  
Samuel Ammann

# RÄUMLICHES LEITBILD (I)

## Aufbau des räumlichen Leitbilds

Das räumliche Leitbild stellt die Grundzüge der anzustrebenden räumlichen Ordnung in Olten bis 2040 dar, insbesondere für die Bereiche Siedlung, Mobilität, Natur, Landschaft und Umwelt.

Das Leitbild setzt sich aus einem strategischen Teil (Leitsätze) und einem programmatischen Teil (Massnahmen) zusammen. Veranschaulicht werden diese in der Leitbildkarte.

Die aufgeführten Massnahmen und Umsetzungsvorschläge sind nicht verbindlich. Sie sind als nicht abschliessende Aufzählung von möglichen Massnahmen und Verfahren zu betrachten. Andere Ansätze sind nicht ausgeschlossen.

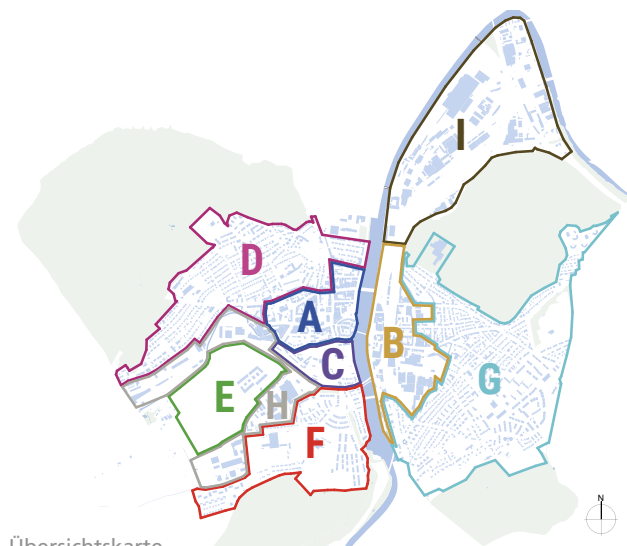
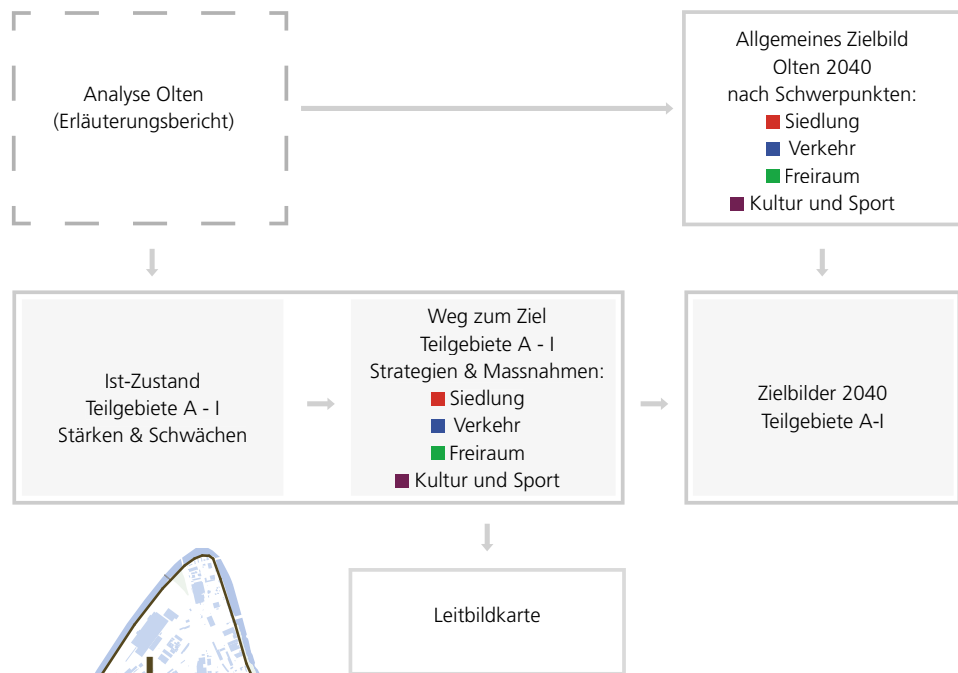
Das räumliche Leitbild wird begleitet von einem Erläuterungsbericht. Dieser enthält eine Analyse des Ist- Zustands und diverser übergeordneter Planungsvorgaben.

Die Erkenntnisse aus dem Erläuterungsbericht können als Grundlage für die formulierten Leitsätze im Leitbild verstanden werden und haben beschreibenden Charakter.

Die Entwicklung des räumlichen Leitbilds erfolgte in zwei Stufen, die sich mit unterschiedlichen Flughöhen beschäftigten. Auf der ersten Stufe wurden über das gesamte Gemeindegebiet allgemeingültige Zielbilder zu den vier übergeordneten Themenschwerpunkten Siedlung, Verkehr, Freiraum sowie Kultur und Sport formuliert. In der zweiten Stufe wurden die Zielbilder auf einer tieferen Betrachtungsebene in neun Teilgebiete projiziert und geschärft.

Auf den folgenden Seiten werden Auszüge vom exemplarisch ausgewählten Teilgebiet «Zentrum Bahnhof» dargestellt und erläutert.

Aufbau des Leitbilds



Übersichtskarte Teilgebiete

Plangrundlage: Amtliche Vermessung Kanton Solothurn; [17.07.2019]

### Übersicht Teilgebiete

- A Altstadt
- B Zentrum Bahnhof
- C Schützenmatte
- D Wohngebiet Nordwest
- E Olten Südwest
- F Kleinholz
- G Wohngebiet Ost
- H Gewerbegebiet West
- I Industrie Nord

## Teilgebiet Zentrum Bahnhof (B)

### Einleitung Teilgebiet Zentrum Bahnhof

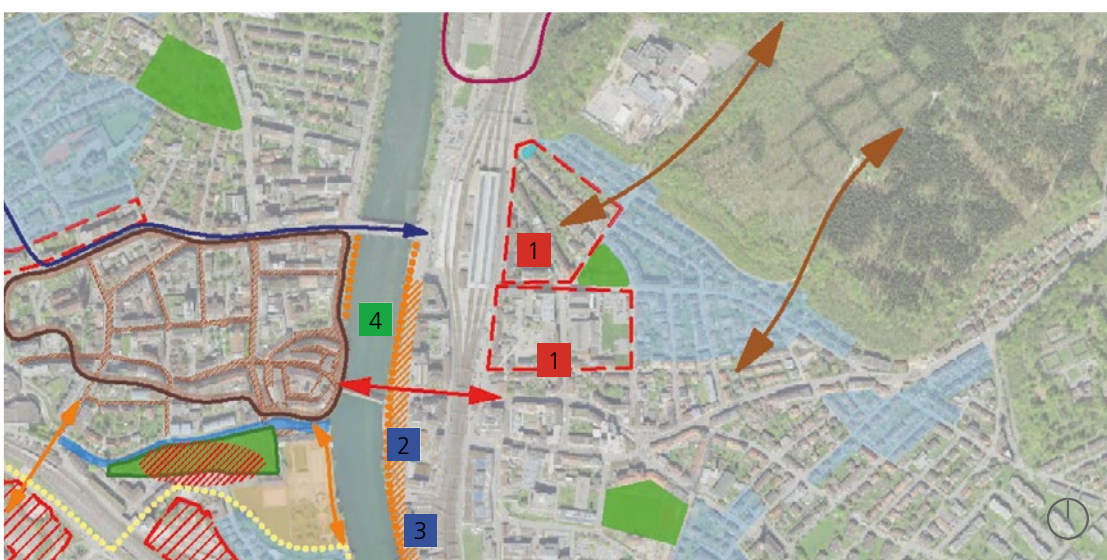
Der Oltnen Bahnhof ist einer der wichtigsten und betriebssamsten Knoten im Schweizer Bahnnetz. Mit dem Zug erreichen 80% der Landesbevölkerung dieses Nadelöhr im Mittelland innert einer Stunde, entsprechend stark ist der Bahnhof frequentiert. Die Bahnhofsgegend stellt das neue, urbane Stadtzentrum von Olten dar und kann als Gegenstück zur Altstadt angesehen werden. Das Erscheinungsbild ist geprägt durch diverse Zweckbauten aus verschiedenen Epochen, wodurch die Siedlungsstruktur sehr heterogen erscheint. Dies widerspiegelt sich auch im Nutzungsmix. Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Bildung sind hier unstrukturiert und auf engstem Raum vorzufinden. Stadtteilprägend sind neben dem Bahnhof vor allem die grossvolumigen und stark frequentierten Bauten der Fachhochschule Nordwestschweiz und des Einkaufszentrums Sälipark.

### Zielbild 2040

Die Vorder- und Rückseite des Bahnhofs sind die Visitenkarte der Stadt Olten und darum städtebaulich hochwertig zu entwickeln und die öffentlichen Räume zu stärken. Die Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur zwischen Olten Ost und West ist dabei sicher, direkt und hochwertig zu gewährleisten.

Leitsatz Zentrum  
Bahnhof

Stärken & Schwächen	Strategien & Massnahmen
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Ausgewogener Nutzungsmix</li> <li>+ Sehr gut erschlossen</li> <li>+ Aufgewerteter Bahnhofplatz und Zugang zu Aare dank neuem Betriebs- und Gestaltungskonzept</li> <li>– Zum Teil stark unternutzte Areale an zentralen und gut erschlossenen Lagen</li> <li>– Hohe Verkehrsmengen auf den Hauptverkehrsachsen</li> <li>– Hoher Versiegelungsgrad und geringe Aufenthaltsqualität in den öffentlichen Räumen</li> <li>– Grosse Flächen für oberirdische Parkieranlagen</li> <li>– Starke Trennwirkung und unattraktive Querung im Bereich Bahnhofsquai. Erschwerte Zugänge für Fuss- und Veloverkehr zu Altstadt und Quartier Kleinholz</li> <li>– Schlechte Zugänglichkeit und geringe Aufenthaltsqualität am östlichen Aareufer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Städtebauliche Entwicklung und Aufwertung in den Baufeldern östlich des Bahnhofs in und entlang der Flora-, Martin-Disteli- und Unterführungsstrasse. Spezielles Augenmerk soll dabei auf die Themen Verdichtung, Orientierung, Nutzungsvielfalt, Diversität des Wohnraumangebots und Hierarchisierung der Bauvolumen gelegt werden</li> <li>■ Bessere Anbindung der Holzbrücke für den Fuss- und Veloverkehr an die Gebiete östlich der Gleise</li> <li>■ Betriebs- und Gestaltungskonzept für Bahnhofquai und Aarburgerstrasse</li> <li>■ Wiederherstellung des Quaicharakters und Aufwertung der Aarezugänge beim östlichen Aareufer</li> </ul> <p>Übergeordnete Ziele: Aufwerten und Entwickeln</p>



Plangrundlage: Geodata © swisstopo

Auszug  
Leitbildkarte

## Vertiefung

### Ortsbildschutz versus Innenentwicklung

Im Rahmen der Vertiefung wurde der Gegensatz von Ortsbildschutz versus Innenentwicklung, der für die Oltner Stadtplanung ein Dauerthema ist, genauer untersucht. Anhand einer Schutzkarte, welche die kommunalen, kantonalen und bundesrechtlichen Inventare visualisiert und so die übergeordneten Interessen und evaluierten Stärken und Schwächen einzelner Gebiete abbildet, wurde eine Interessensabwägung erarbeitet. Der folgende Absatz ist ein kurzer Auszug aus der Interessenermittlung, -bewertung und -abwägung für das Gebiet Bahnhof / Hardegg.

### Interessenermittlung

Was spricht für die Innenentwicklung?

- Kantonales Interesse an Aufwertung der Bahnhofsgebiete und deren vielfältigen Nutzungen (kantonaler Richtplan)
- Gemeinden schaffen planungsrechtliche Voraussetzungen für Aufwertung der Bahnhofsgebiete (kantonaler Richtplan)
- In der Regel ist eine angemessene Entwicklung in zeitgemässer Architektur in hoher Qualität möglich (kantonaler Richtplan)
- Ungenügende Dichte für die erstklassige Lage
- Einseitiger Nutzungsmix (Wohnnutzung)
- Imageaufwertung / Visitenkarte der Stadt Olten

Was spricht für den Ortsbildschutz?

- Diverse Einträge im ISOS mit Erhaltungszielen A, B und C
- Handlungsanweisung aus kantonalem Richtplan: Bahnhofsareal entwickeln, aber unter Einbezug der Schutzziele des ISOS
- Kleinteilige Parzellierung mit hoher Anzahl verschiedener Grundeigentümer
- Hoher Stadtgrünanteil mit gepflegten Gärten

### Interessenbewertung und -abwägung

Das Hardeggquartier gilt als Zeitzeuge der Oltner Eisenbahnentwicklung, vermag jedoch die Ansprüche an eine zeitgemässe Bahnhofsumgebung einer mittelgrossen Stadt nicht zu erfüllen.

Sehr grosse Teile Oltnens sind mit Erhaltungsziel A im ISOS inventarisiert, doch ein vollumfänglicher Schutz aller Gebiete ist nicht mit dem Ziel der Innenentwicklung vereinbar. Daher wird in diesem hervorragend erschlossenen Gebiet das öffentliche Interesse an einer hochwertigen Innenentwicklung in der Gesamtbetrachtung höher gewichtet als das Schutzinteresse des Eisenbahnquartiers «Hardegg - Tannwaldstrasse».

Empfehlung:

Innenentwicklung bei hoher Qualität

■ ISOS Erhaltungsziel A  
■ ISOS Erhaltungsziel B  
■ ISOS Erhaltungsziel C  
--- Perimeter  
Gebiet Bahnhof / Hardegg



Plangrundlage: Amtliche Vermessung Kanton Solothurn; [17.07.2019]



Luftbild von der Stadt Olten zur Verfügung gestellt, Stand 2015

Ausschnitt Schutz-  
inventarkarte  
Gebiet Bahnhof /  
Hardegg

## RÄUMLICHES LEITBILD (II)

Beitrag von:

Florian Egli  
Manuel Heimberger  
Ramon Meier

Das räumliche Leitbild besteht aus drei Teilen: dem eigentlichen räumlichen Leitbild, dem dazugehörigen Plan sowie dem Begleitbericht, welcher die nötigen Erarbeitungsschritte des räumlichen Leitbildes darlegt. Mittels einer umfassenden Analyse der Rahmenbedingungen und der heutigen räumlichen Gegebenheiten wurden die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken der Stadt Olten eruiert und darauf aufbauend mit Handlungsfeldern und Leitsätzen die zu verfolgenden Ziele und Strategien definiert. Dabei wurde das Thema Innenentwicklung und Siedlungsverdichtung in einem gesonderten Schritt vertieft betrachtet.

### Analysefazit

Die Stadt Olten ist mit ihrem Standort im Mittelland an einem bedeutenden Knotenpunkt des Bahnverkehrs ein sehr wichtiger Arbeitsplatzstandort. Die Altstadt ist identitätsstiftend und die bestehenden Quartiere weisen eine relativ hohe Nutzungsdichte auf. Zudem gibt es an guten Lagen noch Baulandreserven. Die verschiedenen Naherholungsmöglichkeiten inklusive der Aare leisten einen grossen Beitrag zur Attraktivität Oltens. Die Stadt weist aber auch zahlreiche Schwächen auf. Der Stau durch die stetige Zunahme des motorisierten Individualverkehrs führt zu Behinderungen und Verspätungen im öffentlichen Verkehr. Die Naherholungsgebiete weisen eine schlechte Vernetzung auf und innerhalb des Siedlungsgebiets sind

wenig Freiflächen vorhanden. Eine weitere Herausforderung ist die geringe Zahl der Familien und die zunehmende Überalterung der Bevölkerung. Durch die vorhandenen Schwächen entstehen zahlreiche Chancen für Olten. Unter anderem könnten durch ein verbessertes Wohnraumangebot vermehrt Familien angezogen, durch die innere Verdichtung kann die Einwohnerdichte erhöht und durch die Förderung des öffentlichen Verkehrs der Stau und Lärm reduziert werden. Zudem kann durch die Aufwertung der Uferbereiche das Potenzial der Aare als Freiraum besser ausgeschöpft und mit Verbesserungen der Siedlungsränder ein attraktiver Übergang zur Umgebung geschaffen werden.

### Handlungsfelder und Leitsätze

Um die Ziele und die Strategie für die Entwicklung der Stadt Olten zu erarbeiten, wurden in einem ersten Schritt die Themen Siedlung, Verkehr sowie Landschaft und Umwelt betrachtet und jeweils in verschiedene Unterthemen gegliedert. Anhand der so gewonnenen Erkenntnisse wurden für diese Unterthemen Handlungsfelder definiert (siehe nächste Seite). Diese bilden wiederum die Grundlage für die anschliessend erarbeiteten Leitsätze. Die genauen Beschreibungen der Leitsätze sowie eine Auflistung möglicher Umsetzungsmassnahmen sind im räumlichen Leitbild vorzufinden.

### V1 Fuss- und Veloverkehr

Der Fuss- und Veloverkehr soll in Zukunft an Attraktivität gewinnen. Durch eine Vernetzung der verschiedenen Quartierstypen soll ein möglichst dichtes und komfortables Netz von Fuss- und Veloverbindungen angeboten werden, welches neue Nutzer anzieht.

#### Leitsatz V1.1

*„Die Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs ist zu steigern.“*

Die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf umweltschonende Fortbewegungsmittel ist anzustreben. Dieses Ziel wird durch eine Steigerung der Attraktivität der Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur gefördert.

#### Leitsatz V1.2

*„Die dank des kompakten Siedlungsgebiets vorhandenen Potenziale für den Fuss- und Veloverkehr sind zu nutzen.“*

Die Stadt Olten zeichnet sich durch ein kompaktes Siedlungsgebiet und kurze Wege aus. Dieses Potenzial gilt es für den nicht motorisierten Verkehr zu nutzen.

Auszug aus dem räumlichen Leitbild



### Handlungsfelder Siedlung

- S1 Innenentwicklung und Siedlungsverdichtung
- S2 Siedlungsqualität
- S3 Wohnen
- S4 Arbeiten

### Handlungsfelder Verkehr

- V1 Fuss- und Veloverkehr
- V2 Öffentlicher Verkehr
- V3 Parkierung
- V4 Motorisierter Individualverkehr

### Handlungsfelder Landschaft und Umwelt

- L1 Grünräume und Siedlungsränder
- L2 Gewässer und Naturgefahren

### Vom Leitbild zum Raum

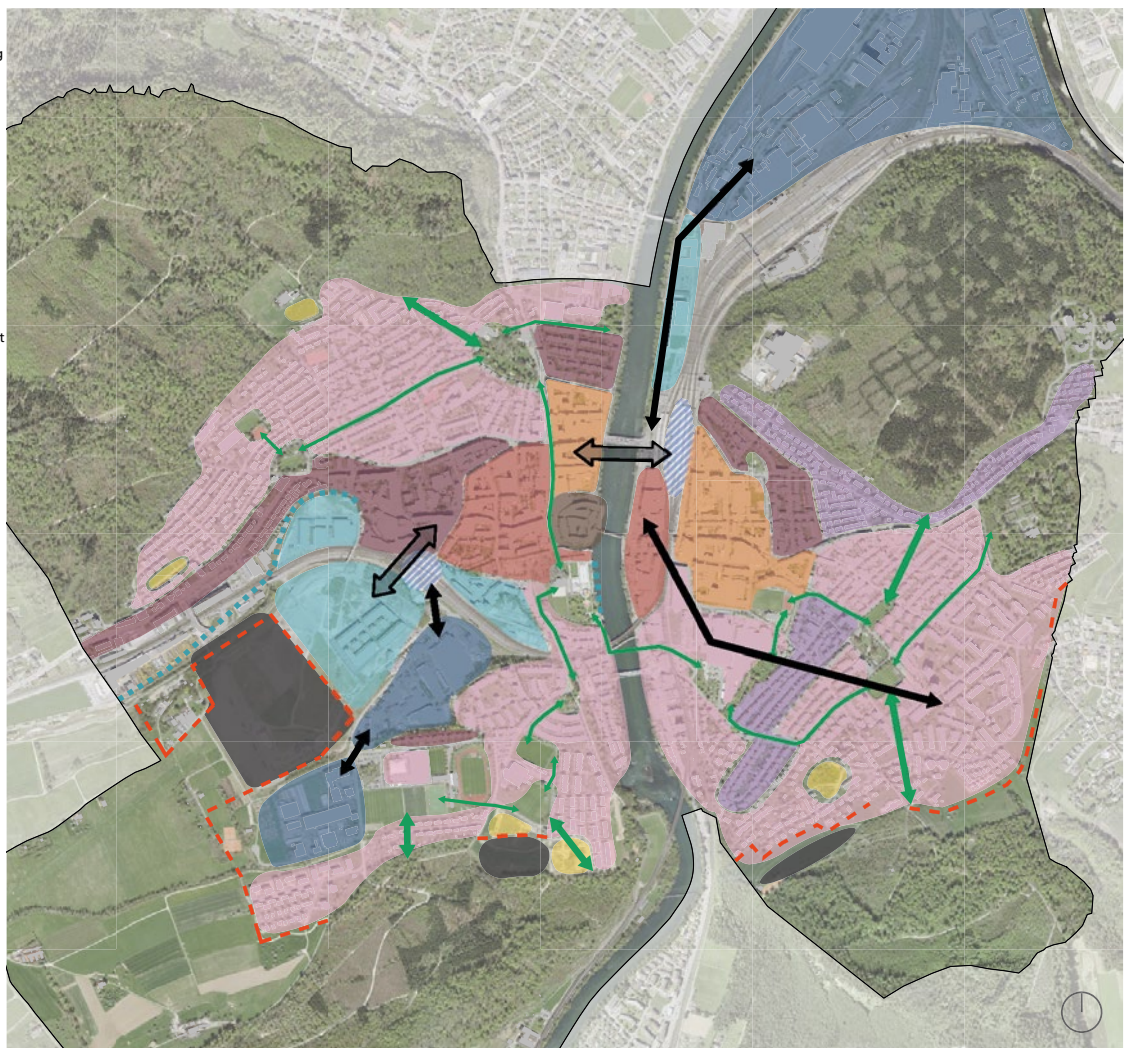
Neben dem Leitbildtext und dem Begleitbericht ist der zum Leitbild gehörende Plan das dritte Dokument, aus dem diese Arbeit besteht. Der Plan greift die erarbeiteten Handlungsfelder auf und verortet die räumlich bezogenen Leitsätze. Die Legende ist nach Handlungsfeldern aufgeteilt und unterstützt damit die Lesbarkeit.

### Vertiefte Auseinandersetzung mit der Verdichtung des Siedlungsgebiets

Die Siedlungsentwicklung nach innen ist ein gesetzlicher Auftrag und entspricht dem Willen der Bevölkerung. Auch die Stadt Olten soll sich entsprechend dem Handlungsfeld S1 «Innenentwicklung und Siedlungsverdichtung», nach innen entwickeln. Olten soll in Zukunft eine klare Verdichtungsstrategie verfolgen. Dazu wurden im Plan Flächen mit unterschiedlichen Verdichtungsintensitäten ausgeschieden, die Potenzial für eine Innenentwicklung oder eine Siedlungsverdichtung aufweisen. Die verschiedenen Intensitätskategorien werden als «starke Siedlungsverdichtung», «massvolle Siedlungsverdichtung» und «Siedlungsverdichtung im Bestand» bezeichnet. Diese drei Intensitäten wurden alle im Begleitbericht näher betrachtet und eine Verdichtungsstrategie ausgearbeitet.

Auf der folgenden Seite wird als Beispiel die starke Verdichtung näher betrachtet und anhand eines Beispielgebietes die Verdichtungsstrategie aufgezeigt.

- S1 Siedlungsentwicklung und Siedlungsverdichtung
    - Starke Siedlungsverdichtung
    - Massvolle Siedlungsverdichtung
    - Siedlungsverdichtung im Bestand
    - Siedlungsentwicklung
    - Erweiterung Siedlungsgebiet
    - Auszonung
    - Erhalt Siedlung
  - S2 Siedlungsqualität
    - Erhalt und Stärkung Altstadt
    - Zentrum stärken
  - S4 Arbeiten
    - Entwicklung / Stärkung Arbeitsplatzgebiet
  - V1 Fuss- und Veloverkehr
    - Minimierung Trennwirkung
    - Vernetzung Wohn- und Arbeitsplatzgebiete
  - V2 Öffentlicher Verkehr
    - Entwicklung / Stärkung von Bahnhofsgeländen
  - L1 Grünräume / Siedlungsränder
    - Vernetzung von Grünräumen
    - Aufwerten von Siedlungsrändern
  - L2 Gewässer und Naturgefahren
    - Verbesserung Gewässerzugänglichkeit
- Plan zum räumlichen Leitbild



Plangrundlage: Geodata © swisstopo

## Starke Verdichtung

Gebiete, die sich für starke Siedlungsverdichtung eignen, befinden sich zentral gelegen im Siedlungsinnern. Sie übernehmen entweder bereits heute eine wichtige Siedlungsfunktion als Mischgebiet oder sollen diese Rolle zukünftig einnehmen. Grundlage für die Entwicklung solcher Gebiete ist die Durchmischung von Wohnen und Arbeitsplätzen. Daraus resultiert eine starke Belebung des Gebiets und eine Mobilität der kurzen Wege, die sich nachhaltig auf die Siedlungsstruktur auswirkt. Eine starke Verdichtung solcher Mischgebiete bedeutet also die Verdichtung in den beiden Nutzungsbereichen Wohnen und Arbeiten. Durch Aufzonungen, Umzonungen, Anpassung der Nutzungsplanung und aktiver Kommunikation soll in solchen Gebieten mehr Arbeits- und Wohnraum geschaffen werden.

## Beispiel Hardfeld

Das Gebiet Hardfeld befindet sich direkt östlich des Bahnhofs Olten und ist daher sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Im Süden grenzt das Gebiet an publikumsintensive Einrichtungen wie die Fachhochschule und das Einkaufszentrum Sälipark. Vereinzelt sind Grünstrukturen vorhanden, welche der Naherholung dienen. Bereits bebauten Gebieten weisen teilweise eine dichte und teilweise eine sehr lockere Bebauungsstruktur auf, die grösstenteils aus der Vorkriegszeit stammt. Das Gebiet liegt in der «Kernzone mit Gestaltungsplanobligatorium», der

«Kernrandzone mit Gestaltungsplanobligatorium» und der «Gewerbezone mit Wohnanteil». Die zulässige Ausnutzung ist teilweise massiv unterschritten. Die Einwohner- und Arbeitsplatzdichte ist jedoch bereits auf einem guten Niveau. In der nächsten Nutzungsplanrevison sollen daher die gesetzlichen Grundlagen für eine Innenentwicklung im Gebiet Hardfeld geschaffen werden. Das verdichtungshemmende Gestaltungsplanobligatorium über die Zonenarten Kernzone und Kernrandzone ist grundlegend zu überdenken. Statt des Gestaltungsplanobligatoriums soll den Grundeigentümern die Möglichkeit eines freiwilligen Gestaltungsplans geboten werden. Als Anreiz für die Nutzung dieses Planungsinstruments könnte eine höhere Ausnutzung erlaubt werden. Es wird daher empfohlen, bei der nächsten Revision der Nutzungsplanung das Gestaltungsplanobligatorium abzuschaffen, die heutigen Zonenarten aber in ihren restlichen Bestimmungen zu erhalten.

Weiter sind die heutigen Zonen anhand ihrer Bebauung und Struktur hinsichtlich ihrer Zonenkonformität zu überprüfen. Das Gebiet Hardfeld verfügt teilweise über grosse unbebaute Flächen innerhalb der Bauzone. Durch veränderte gesetzliche Rahmenbedingungen, Umzonungen und eine aktive Kommunikation seitens der Stadt soll eine Überbauung dieser unbebauten Flächen angestrebt werden. Denkbar ist beispielsweise das Erlassen einer Überbauungsfrist, welche bei Nicht-Erfüllung mit einem Vorkaufsrecht der Stadt oder dem Verkauf an eine bauwillige Partei geahndet wird.



Beispiel für «Überbauen von Freiflächen»

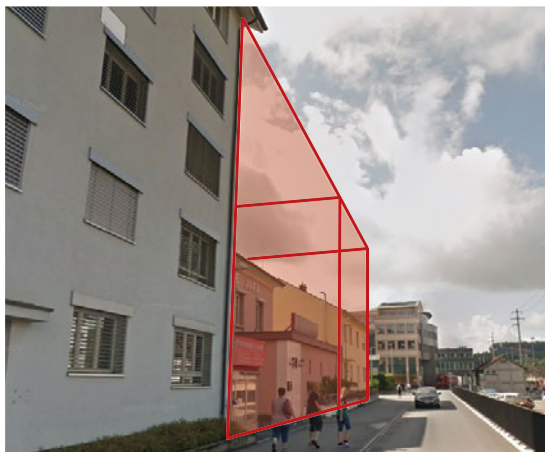


Abb. links: Beispiel für «Aufstockung»



Abb. rechts: Beispiel für «punktuelle Neubauten»

Plangrundlagen: Amtliche Vermessung, Kanton Solothurn [17.07.2019] / Bauzonenplan, Stadt Olten  
Fotos: Verfasser

Beitrag von:

Alessandra Visconti  
Mirjam Junod  
Sina Germann

## RÄUMLICHES LEITBILD (III)

### Ausgangslage

Die Stadt Olten hat ein räumliches Leitbild in Auftrag gegeben. Gemäss § 9, Abs. 4 lit. a., PBG wird von den Gemeinden im Kanton Solothurn ein solches räumliches Leitbild als Grundlage für die Ortsplanung gefordert. Dieses soll als Grundlage für die kommunale Nutzungsplanungsrevision dienen.

Der aktuelle Bauzonenplan und das Zonenreglement stammen von 2002 resp. 2006. Die konsolidierten Entwicklungsabsichten hinter diesen Instrumenten stammen also aus der Jahrtausendwende. Damals wurden wichtige raumplanerische Themen (z.B. Abstimmung Siedlung und Verkehr, Innenentwicklung, Umgang mit dem Ortsbild, Bevölkerungswachstum in Städten) noch kaum und oder nicht in der heutigen Ausprägung diskutiert.

### Analysefazit

#### Siedlung

Die Stadt Olten hat eine historisch und baulich wertvolle Bausubstanz, die identitätsstiftend wirkt. Ein grosser Teil des Siedlungsgebiets besteht aus Gartenstadtquartieren mit hoher Wohnqualität. Diese Strukturen führen jedoch zu tiefen Bevölkerungsdichten in Zentrumsnähe. Die Zentren haben einen urbanen Charakter und eine gute Nahversorgung. Die Stadt Olten weist eine grosse Zahl von Arbeitsplätzen auf, insbesondere im dritten Sektor. In der Wohnbevölkerung machen die 25- bis 40-Jährigen einen überdurchschnittlich hohen Anteil aus. Mit den Entwicklungsgebieten Olten Südwest, Industriegebiet Olten Nord und Schützenmatte bestehen gute Chancen die Entwicklung im bestehenden Siedlungsgebiet zu fördern oder Brachen zu recyceln. Das Entwicklungsgebiet Olten Südwest ist aber schlecht an die Stadt und den ÖV angebunden. Die Stadt Olten hat Bauzonenreserven, die für den Bedarf von mehr als 15 Jahren reichen.

Handlungsbedarf besteht vor allem bei der Dichte der bestehenden Siedlungen im Zentrum. Ebenso bei der richtigen Dimensionierung der Bauzonen. Weiter besteht auch Potenzial hinsichtlich des Schutzes der bestehenden Siedlungen. Dies steht teilweise im Widerspruch zu den Verdichtungsansprüchen im Zentrum und Bahnhofsnähe.

#### Landschaft

Die Aare und die Jurakette bieten wichtige Naherholungsmöglichkeiten für Olten. Das Siedlungsgebiet ist kompakt, weist aber auch viele innere Grünflächen auf, die jedoch kaum vernetzt sind. Im Stadtgebiet bestehen grosse Waldflächen, aber nur kleine Landwirtschafts- und Fruchtfolgefleichen. Die Aare und Dünnern weisen beengte Flussräume auf und sind nicht naturnah gestaltet. In der Brache Olten

Südwest hat sich eine grosse Biodiversität entwickelt. Es besteht in Olten das Risiko, dass durch eine weitere Ausdehnung der Siedlung wertvolle Landwirtschafts- und Grünflächen verloren gehen oder das Siedlungsgebiet noch stärker mit dem der Nachbargemeinden verschmilzt.

Die Landschaft ist besonders durch die Siedlungsausdehnungen und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur gefährdet. Zukünftig sollen daher der Siedlungstrenngürtel aufrechterhalten und die letzten Fruchtfolgefleichen geschützt werden.

#### Verkehr

Der Bahnhof Olten ist ein wichtiger Knotenpunkt im Fernverkehrsnetz der Bahn. Innerhalb des Siedlungsgebiets bestehen diverse Buslinien im Nahverkehr. Die Buserschliessung ist jedoch nicht optimal und es gibt zu den Hauptverkehrszeiten oft Verspätungen. Hauptgrund dafür ist das zeitweise überlastete Strassennetz. Im Fussverkehrsnetz bestehen Lücken, besonders von Olten Südwest ins Stadtzentrum sind die Fussverbindungen mangelhaft. Die Veloschnellrouten sind noch nicht realisiert und mancherorts ist die genaue Routenführung unbekannt. Eine weitere Zunahme des motorisierten Individualverkehrs hätte negative Auswirkungen.

Handlungsbedarf besteht besonders beim Ausbau des Fuss- und Veloverkehrs. Im Fokus stehen vor allem die Erstellung und Erweiterung der Veloschnellrouten. Optimierungspotenzial besteht ebenfalls beim öffentlichen Verkehr. Dabei soll der Bahnverkehr weiter ausgebaut und das Busnetz innerhalb des Siedlungsgebietes auf die Bedürfnisse angepasst werden.

### Ziele

#### Siedlung

- S I. Siedlungsausdehnung begrenzen und reduzieren
- S II. Sicherung wertvoller und historischer Bausubstanz sowie Erhöhung der Wohnqualität
- S III. Olten als regionales Zentrum stärken

#### Landschaft

- L I. Versorgung der regionalen Bevölkerung mit lokalen Produkten sicherstellen
- L II. Siedlungsausdehnung begrenzen und reduzieren
- L III. Naherholung im Stadtgebiet sicherstellen
- L IV. Landschaft vernetzen

#### Verkehr

- V I. Nachhaltige Verkehrsentwicklung fördern

## Entwicklungsstrategie

Nachfolgend werden die Entwicklungsstrategien zu den einzelnen Bereichen beschrieben. Sie basieren auf den vorgängig formulierten Zielen und geben die Stossrichtung für das räumliche Leitbild vor.

### Siedlung

- S I.01 Innenverdichtung fördern
- S I.02 Siedlungsausdehnung begrenzen
- S II.01 Sicherung geschützter Bauten
- S II.02 Weiterentwicklung einer qualitativ hochwertigen Siedlung
- S II.03 Ver- und Entsorgung sicherstellen
- S III.01 Arbeitsplätze sicherstellen
- S III.02 Öffentlich nutzbare Infrastruktur bereitstellen und zugänglich machen

### Landschaft

- L I.01 Wertvolle Landwirtschaftsflächen erhalten
- L II.01 Siedlungsränder schaffen

- L II.02 Siedlungstrenngürtel sichern
- L III.01 Grünräume in der Siedlung ausscheiden und erhalten
- L III.02 Gewässerräume aufwerten
- L III.03 Gewässerräume zugänglich machen
- L III.04 Zusammenhängende Landschaftsräume sichern

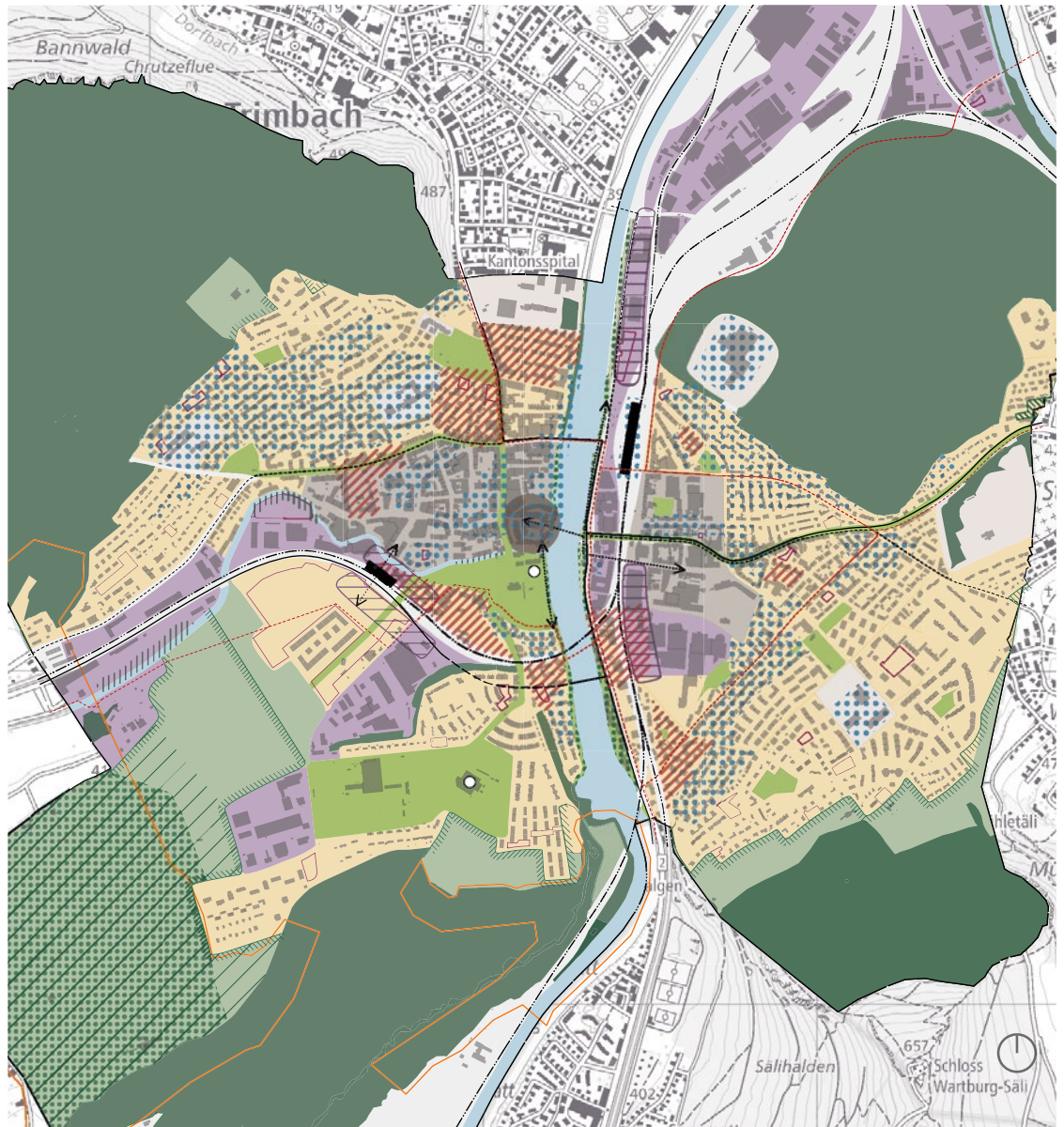
### Verkehr

- V I.01 3V Strategie anwenden (vermeiden, verlagern, verträglich machen)
- V I.02 Langsamverkehr fördern
- V I.03 Öffentlicher Verkehr fördern

### Leitbild 2035

Das Leitbild zeigt die zukünftige Entwicklung der Stadt Olten bis 2035 auf. Es gliedert sich in die drei Bereiche Siedlung, Landschaft und Verkehr. In jedem Bereich werden Schwerpunkte definiert und als Leitsätze (nur im vollständigem Bericht aufgeführt) festgehalten.

- |                   |                                    |
|-------------------|------------------------------------|
| <b>Siedlung</b>   |                                    |
|                   | S1 Altstadt                        |
|                   | S2 Zentrum                         |
|                   | S4 Verdichtungsgebiet              |
|                   | S4 Bauzonenreserven                |
|                   | S5 Hochhausgebiet                  |
|                   | S7 Wohnen                          |
|                   | S8 Erholungsgebiet                 |
|                   | S9 Erholungsräume                  |
|                   | S10 Freizeitanlagen                |
|                   | S12 öffentliche Bauten und Anlagen |
|                   | S15/16 Gewerbe und Industrie       |
| <b>Landschaft</b> |                                    |
|                   | L1 Landwirtschaftsfläche           |
|                   | L2 Fruchtfolgefläche               |
|                   | L3 Siedlungsränder                 |
|                   | L4 Siedlungstrenngürtel            |
|                   | L5 Wald                            |
|                   | L6 Gewässer                        |
|                   | L6 Revitalisierungsgebiet          |
|                   | L7 Wildtierkorridor                |
|                   | L8 naturnaher Grünräume            |
|                   | L9 Grünachsen                      |
| <b>Verkehr</b>    |                                    |
|                   | V2 Verkehrsfläche                  |
|                   | V5 Bahninfrastruktur               |
|                   | V5 Bahnhofgebäude                  |
|                   | V6 Prioritäre Fussverbindungen     |
|                   | V8 Veloschnellverbindung           |
|                   | V8 Velohaupttrouten                |
|                   | V10 Hauptverkehrsachse MIV         |



Räumliches Leitbild

Plangrundlagen: Geodata © swisstopo / Amtliche Vermessung Kanton Solothurn; [17.07.2019]

## Vertiefung: Umgang mit Bauzonendimensionierung

Die Bauzonenreserven in Olten sind deutlich überdimensioniert. Unbebaute Parzellen befinden sich als Baulücken im Siedlungsgebiet und als grosse Flächen am Siedlungsrand. Die Bauzonenreserven müssen reduziert werden und für eine Bebauung ungeeignete Parzellen sind rückzuzonen.



Übersicht Bauzonenreserven

Plangrundlage: Amtliche Vermessung Kanton Solothurn; [17.07.2019]

### Kriterien für Rückzonung

Gemäss den raumplanerischen Grundsätzen sind besonders Bauzonenreserven am Siedlungsrand und an schlecht erschlossenen Lagen problematisch. Auch Bebauungen auf der sogenannten grünen Wiese mit einer sehr geringen Ausnützung entsprechen nicht einem haushälterischen Umgang mit der begrenzten Ressource Boden. Baulücken im Siedlungsgebiet sind grundsätzlich für eine Bebauung geeignet, es sollte jedoch geprüft werden ob es sich um wichtige Freiräume handelt. In diesem Fall können sie in Grünzonen (oder Freihaltezonen) umgezont werden.

### Reduktion der Bauzonenreserven

Aufgrund der oben genannten Kriterien wurden die folgenden Rückzonungsgebiete innerhalb und am Rande des Siedlungsgebiets ausgeschieden.



Übersicht geplante Rückzonungen

Plangrundlage: Amtliche Vermessung Kanton Solothurn; [17.07.2019]

Die Rückzonungsgebiete innerhalb des Siedlungsgebiets wurden aufgrund ihres Freiraumpotenzials ausgewählt. Also Flächen, die bereits heute wichtige Freiräume darstellen oder das Potenzial dazu haben. Diese Auswahl muss allerdings genauer verifiziert werden. Für unbebaute Parzellen innerhalb des Siedlungsgebiets, die kein Freiraumpotenzial haben, ist eine Rückzonung weder verhältnismässig noch zweckmässig.

Die restlichen Rückzonungsgebiete befinden sich am Siedlungsrand oder an sehr peripheren Lagen. Diese Parzellen wurden genauer bewertet und in eine Rangfolge entsprechend ihrer Eignung für eine Rückzonung gebracht. Dieser Rangierung folgend, sollen so viele Parzellen rückgezont werden, bis die Bauzonenreserven auf den Bedarf von 15 Jahren reduziert sind.

### Interessenabwägung

Durch die relativ grosszügigen Rückzonungsgebiete wird vor allem dem Interesse, die Zersiedelung zu stoppen, Rechnung getragen. Die Rückzonungen im Siedlungsgebiet, um wichtige Freiräume zu sichern, stehen im Interesse einer besseren Wohnqualität.

Das Interesse der Gemeinde, keine Entschädigungen zahlen zu müssen, wird bei den Rückzonungen vernachlässigt. Denn ob eine materielle Enteignung und damit eine Entschädigungspflicht vorliegt, muss in jedem Einzelfall separat bestimmt werden. In der Regel hat darüber ein Gericht zu befinden. Ausserdem können Lösungen mit dem Kanton gesucht werden, sollte die Gemeinde nicht im Stande sein, die Entschädigungen zu zahlen.

Die Rückzonungen schliessen eine Entwicklung der Stadt Olten nicht aus und ein Bevölkerungswachstum ist mit den verbleibenden Baulandreserven problemlos möglich. Durch eine höhere Einwohnerdichte an raumplanerisch sinnvollen Lagen wird die Infrastruktur effizienter genutzt. Die Interessen der Eigentümer müssen den Interessen der Allgemeinheit nachgestellt werden, sofern deren Parzellen für eine Bebauung ungeeignet sind.

### Handlungsanweisung

Die Bauzonenreserven werden durch die Nutzungsplanung dimensioniert. Bei einer Reduktion der Baulandreserven müssen folglich Parzellen in der Bauzone einer Nichtbauzone zugewiesen werden. Diese Massnahme sollte in der nächsten Nutzungsplanungsrevision umgesetzt werden. Für jede Parzelle, welche rückgezont werden soll, muss eine sorgfältige Interessensabwägung vorgenommen werden und das Vorhaben begründet werden. Dazu gehört auch, rechnerisch nachzuweisen, dass die Rückzonungen nötig sind, um die Baulandreserven auf den Bedarf von 15 Jahren zu dimensionieren. Rückzonungen werden in der Regel von den Grundeigentümern angefochten. Es ist zu erwarten, dass die Genehmigung der revidierten Nutzungsplanung aufgrund von Einsprachen und politischem Druck verzögert wird.

# AREALENTWICKLUNG

## TRANSFORMATION «INDUSTRIEGEBIET NORD»

**Das «Profilprojekt Raumentwicklung» im 5. Semester ist die erste Einzelarbeit, welche sich über das ganze Semester erstreckt. Weitgehend selbstständiges Arbeiten mit individuellen Besprechungen gleichen der Betreuung während der Bachelorarbeit im 6. Semester. Im Profilprojekt geht es um die integrale Anwendung des in den ersten beiden Studienjahren vermittelten und trainierten Stoffs. Erworbenes Wissen in der Raumplanung bedient aktiv die Schnittstellen zum Städtebau sowie zur Verkehrsplanung.**

### Anlass und Ziel

Das Oltner Industriegebiet Nord ist heute geprägt durch grossflächige Gleisanlagen, das SBB Industriewerk Olten sowie andere grossflächige Industrienutzungen. Seine Lage zwischen Aareschlaufe und Hardwald stellt eine besondere Herausforderung bezüglich der Verkehrserschliessung dar. Trotzdem weist es mit nur 400 bis 2000 Metern Luftliniendistanz zum Bahnhof Olten ein hohes Potenzial für ÖV-affine Nutzungen auf. Neben den Industrie- und Verkaufsnutzungen weist das Gebiet heute auch zunehmend industrieferne Nutzungen wie Kleingewerbe, Lager, illegaler Wohnraum sowie Freizeit- und Kulturnutzungen auf. Direkt nördlich des Bahnhofs

ist auf dem SBB-Areal bereits ein erstes Projekt zur Transformation in Büros, Gastronomie, Kultur und Wohnen angelaufen. Eine Strategie der langfristigen Nutzungsentwicklung des Industriegebiets Nord besteht zurzeit jedoch nicht. Es gilt deshalb, die Zukunft dieses ehemaligen Industriegebiets Nord im lokalen und regionalen Kontext zu klären und unter den gegebenen Rahmenbedingungen eine Strategie der langfristigen Nutzungsentwicklung zu entwerfen.

### Aufgabenstellung

Es ist zu befürchten, dass sich die begonnene Transformation im Industriegebiet Nord mit Zwischennutzungen zufällig fortsetzt und dies den langfristigen Nutzungsvorstellungen für das gesamte Industriegebiet Nord zuwiderläuft. Ziel des Profilprojekts Raumentwicklung ist es, erste Anhaltspunkte für eine Strategie der Nutzungsentwicklung herauszuarbeiten. Zielhorizont für diese Strategie ist das Jahr 2050. Es sollen Rahmenbedingungen geklärt, Nutzungsvorstellungen entwickelt und ein möglicher Planungsprozess aufgezeigt werden. Damit leistet das Profilprojekt Raumentwicklung einen Beitrag, den zu erwartenden Transformationsprozess – auch mit Blick auf die anstehende Ortsplanung – planerisch zu steuern.

Projektarbeit  
HS 2019/20  
5. Semester

Modul:  
Profilprojekt  
Raumentwicklung

Dozierende:  
Andreas Schneider  
Dirk Engelke  
Martin Schlatter



Luftbild von der Stadt Olten zur Verfügung gestellt, Stand 2015

Luftaufnahme  
Industriegebiet  
Nord, Blickrichtung  
Zentrum

# TRANSFORMATIONSSTRATEGIE 2050 (I)

## Aufgabenstellung und Analysefazit

Das Industriegebiet Nord in der Stadt Olten befindet sich im Wandel. Es ist ein Arbeitsplatzgebiet von überregionaler Bedeutung, in dem die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) durch ihr Industrierwerk eine grosse Fläche einnehmen. Zusätzlich wird das Gebiet auf allen drei Seiten entweder durch die Aare oder den Hardwald beschränkt und lässt somit keine weitere Ausdehnung zu. Da das Gebiet direkt nördlich an den sehr gut erschlossenen Bahnhof Olten angrenzt, weist es ein sehr grosses Entwicklungspotenzial auf. Aufgrund einer unkontrollierten Transformation durch verschiedenste Zwischennutzungen läuft die Stadt Olten jedoch Gefahr, das Industriegebiet Nord als wichtiges Industrie- und Gewerbegebiet einer zufälligen Entwicklung zu überlassen.

Aus diesem Grund soll eine Entwicklungsstrategie erarbeitet werden, die eine kontrollierte Transformation bis 2050 und darüber hinaus ermöglicht. Eine geeignete Lösung muss auf verschiedene Herausforderungen eingehen, etwa die zahlreichen bestehenden Gleise innerhalb des Gebiets, die leistungsschwachen Zufahrtsmöglichkeiten und die hohe Lärmbelastung durch den Schienenverkehr. Dabei soll das Image des Areals verbessert und ein attraktives Arbeitsplatzgebiet geschaffen werden, damit neben der Stadt Olten auch die Unternehmen und Arbeitnehmenden im Gebiet profitieren können.

## Entwicklungsziele

Mithilfe der gewonnenen Erkenntnisse aus der breit abgestützten Analyse sind für das Zielbild 2050 Entwicklungsziele festgelegt worden. Durch das vorliegende Nutzungskonzept soll die willkürliche Ansiedlung von verschiedensten Nutzungen unterbunden werden. Am Standort sollen stattdessen adäquate Nutzungen ihren Platz finden. Bei der Entwicklung des Gebiets in den nächsten 30 Jahren sollen die Ressourcen effizient genutzt werden und die Entwicklung soll den Bedürfnissen der Stadt und der Region Olten entsprechen. Zusätzlich soll das Industriegebiet ein attraktiver und von der Bevölkerung akzeptierter Stadtteil werden.

## Entwicklungsvision

### Nutzungen

Das Industriegebiet Nord ist im kantonalen Richtplan als Entwicklungsgebiet Arbeiten mit den Schwerpunkten Produktion und Dienstleistung eingetragen und soll in Zukunft weiterhin als Arbeitsplatzgebiet für Industrie und Gewerbe dienen. Dabei soll die SBB mit ihrem Industrierwerk als wichtiger Partner am bestehenden Standort im Gebiet erhalten bleiben.

Nördlich des Bahnhofs Olten ist das Projekt «Bahnhof Nord», welches eine Mischnutzung mit Gewerbeflächen und Wohnungen in bis zu 46 Meter hohen Gebäuden vorsieht, bereits in Planung. Um einen geeigneten Übergang von diesem geplanten Wohn- und Gewerbegebiet zur Industrienutzung zu schaffen, sollen im südlichen Teil Gewerbefläche entstehen. Da Olten gut an den öffentlichen Verkehr angebunden ist und eine zentrale Lage im Schweizer Mittelland einnimmt, finden hier viele Tagungen statt. Aus diesem Grund soll ein multifunktionales Gebäude für «MICE – Meetings, Incentives, Conventions, Exhibitions» entstehen, das Unternehmen einen Platz für Veranstaltungen jeglicher Art bietet. Zusätzlich sollen Gewerbeflächen und Raum für zukunftsorientierte Arbeitsformen, wie kleine Ateliers und Coworking Spaces, entstehen.

Die weiter vom Bahnhof entfernten Gebiete werden auch in Zukunft hauptsächlich industriell genutzt und zusammen mit Ingenieurunternehmen einen Teil zur internationalen Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz im Bereich der Maschinen-, Elektro- und Metallindustrie beitragen. Im Osten soll angrenzend an das Aare-Wasserkraftwerk auf die Energiestrategie des Bundes eingegangen werden und mit einem Energie- und Klimacenter eine Ballung von Unternehmen mit Wissen im Klima- und Energiebereich entstehen.

### Freiräume

Das ganze Industriegebiet Nord soll durch ein zusammenhängendes Freiraumnetz mit mehreren Nacherholungsräumen verschiedener Grössen eine hohe Attraktivität für Arbeitende und Besucher erreichen. Die Vernetzung der Freiräume entsteht durch eine Begrünung und attraktive Ausgestaltung der Strassen und Wege. Die Freiräume sollen Erholungssuchenden von innerhalb und ausserhalb des Industriegebiets ein Angebot bieten.

### Verkehr

Um das Industriegebiet Nord in ein attraktives Arbeitsplatzgebiet weiter zu entwickeln, sollen der öffentliche Verkehr und die Fuss- und Velowegverbindungen gefördert werden. Durch ein verbessertes Angebot sollen Anreize geschaffen werden, mit dem Ziel mehr Personen dazu zu bewegen, auf diese Verkehrsmittel umsteigen, um an ihre Arbeitsplätze zu gelangen. Um dies zu erreichen, soll der Takt des Busses erhöht und die Buslinienführung einer kleinen Anpassung unterzogen werden, damit auch der südöstliche Teil des Industriegebiets an den öffentlichen Verkehr angebunden ist. Eine Neugestaltung der Strassen im Gebiet soll den Platz für den motorisierten Individualverkehr verringern und mehr Raum für den Velo- und Fussverkehr schaffen.

### Perimeter Vertiefungsgebiet

Die Nutzungsvision aus dem Zielbild 2050 wurde in einem der drei Teilgebiete vertieft ausgearbeitet. Die Auswahl fiel dabei auf das Teilgebiet Ost, in dem ein Cluster in den Bereichen Energie und Klima vorgesehen ist, das innovativen Unternehmen oder Nutzungen einen Platz bietet und so eine Entwicklung ermöglicht, die der überregionalen Bedeutung des Gebiets gerecht wird. Die bestehende und meist in die Jahre gekommene Bebauung sowie die ansässigen Zwischennutzungen im Teilgebiet lassen eine rasche Entwicklung zu. Zudem bietet die direkt ans Teilgebiet angrenzende Aare sehr viel Potenzial, um ein attraktives Arbeitsplatzgebiet mit nahegelegenen Erholungsräumen zu schaffen.

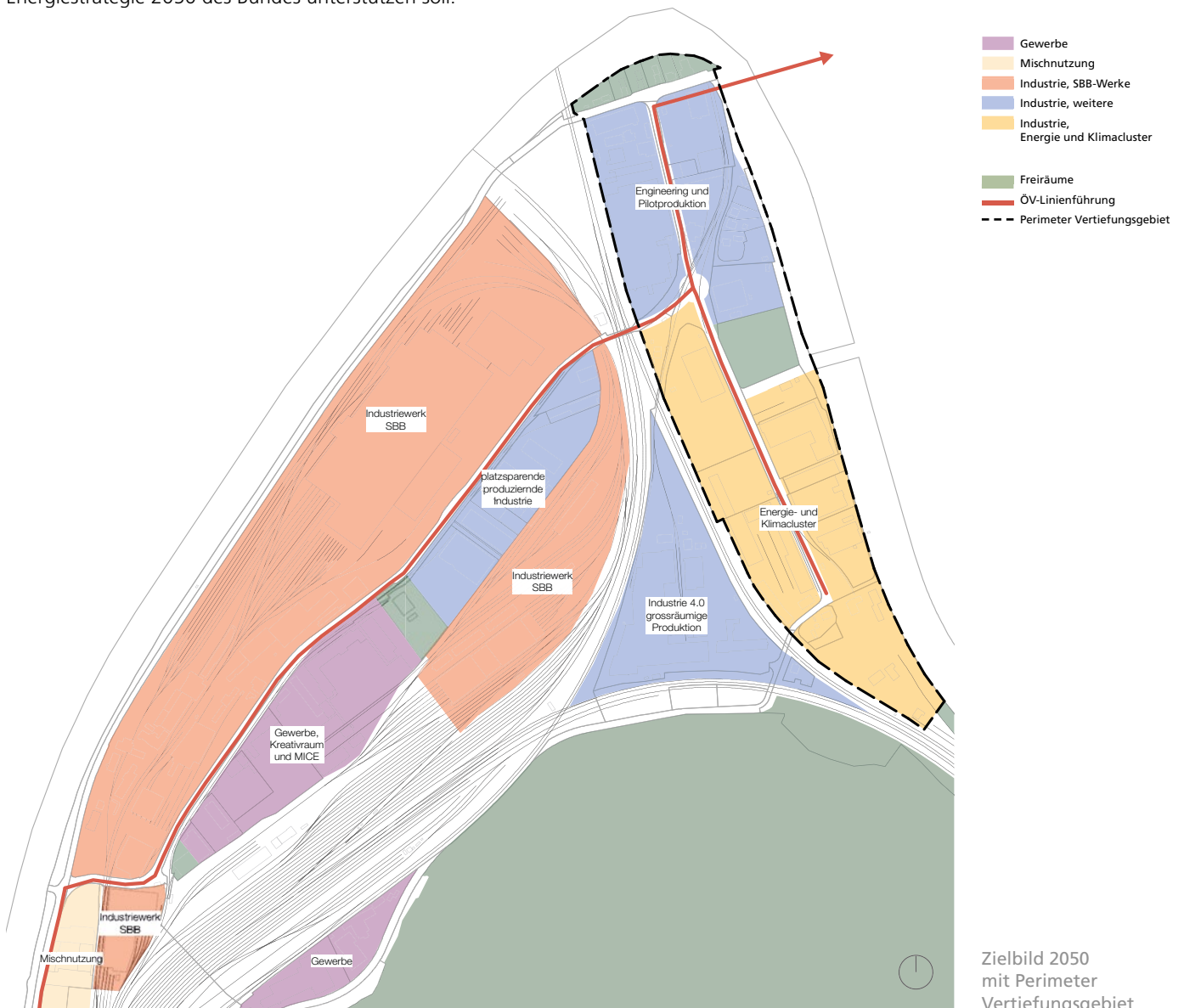
### Nutzungskonzept Teilgebiet Ost

Durch die zunehmende Globalisierung wird die Standortkonkurrenz zwischen den Regionen immer grösser. Um sich im Markt trotzdem zu etablieren, soll in Olten ein Firmencluster im Bereich Energie und Klima gebildet werden, welches die Umsetzung der Energiestrategie 2050 des Bundes unterstützen soll:

Im Industriegebiet Nord sollen sich Firmen aus dem Cleantech-Segment ansiedeln, die an dem Standort im Teilgebiet Ost von Clustervorteilen profitieren können. Im neuen Energie- und Klimacluster sollen hauptsächlich Unternehmen aus den Bereichen erneuerbare Energien, Energieeffizienz und Energiespeicherung angesiedelt werden. Ihr Know-how soll zur Optimierung oder zur Entwicklung von neuen Technologien genutzt werden.

Zusätzlich zu den Cleantech-Unternehmen soll im Industriegebiet Nord eine petrothermale Geothermie-Anlage ihren Standort finden. Die Tiefengeothermie soll sich mittel- bis langfristig als Energiequelle für Strom und Wärme etablieren, wobei die Anlage im Gebiet als Pilotanlage dienen soll.

Neben der Tiefengeothermie soll eine CO<sub>2</sub>-Sequestrierungsanlage zum Entzug von CO<sub>2</sub> aus der Umgebungsluft entstehen. Die Filteranlage kann von der geothermischen Energie profitieren und die Abwärme direkt nutzen.



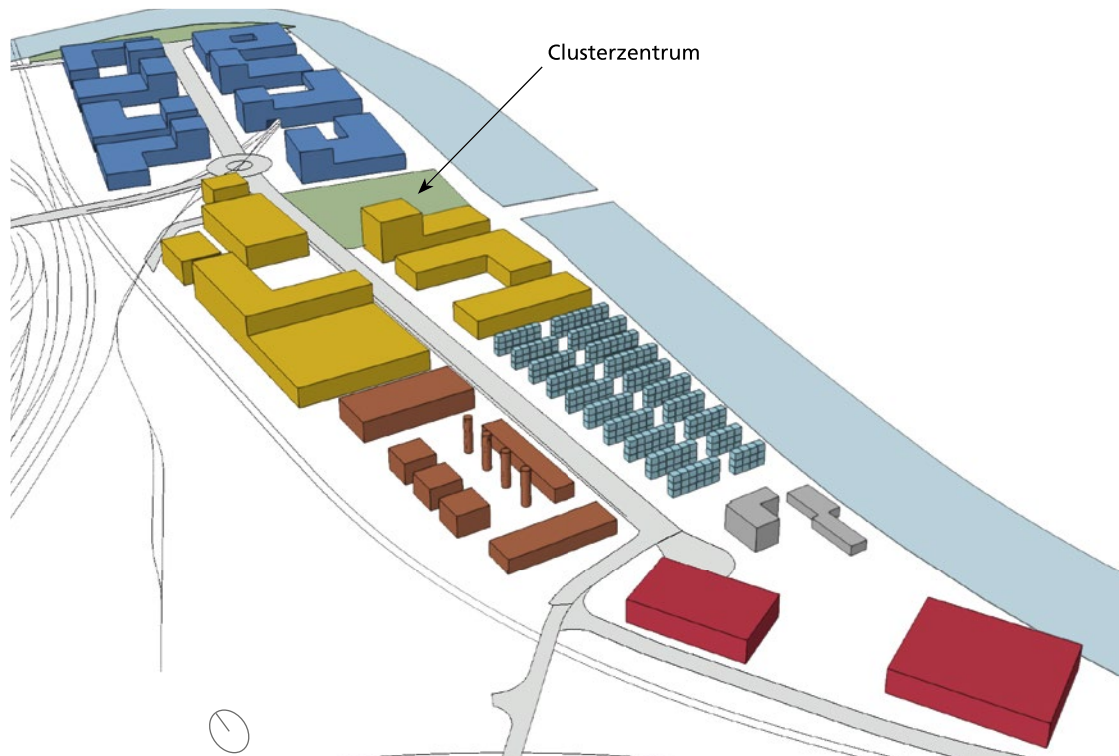
Plangrundlage: Amtliche Vermessung Kanton Solothurn; [17.07.2019]

Zielbild 2050 mit Perimeter Vertiefungsgebiet



Vertiefungsgebiet  
Energie- und Klimacenter:

- Engineering und Pilotproduktion
- Cleantech-Segment
- Geothermie-Anlage
- CO<sub>2</sub>-Sequestrierung
- Freiräume / Clusterzentrum
- Elektro-Recycling
- Gewässer



Vision Teilgebiet Ost

Plangrundlage: Amtliche Vermessung Kanton Solothurn; [17.07.2019]

Im Energie- und Klimacenter soll ein sogenanntes Clusterzentrum entstehen - ein Ort der Begegnung, der den Kontakt zwischen den verschiedenen Unternehmen fördert. Ein Restaurant soll den Austausch von Arbeitnehmern und Führungspersonen ermöglichen. Zudem soll das Clusterzentrum die Funktion eines Schulungsstandorts im Bereich erneuerbarer Energien, Energieeffizienz und Energiespeicherung einnehmen. Es soll Schulklassen, Lernenden und Studierenden einen Einblick in die Entwicklung der neuen und optimierten Technologien gewähren und auf die Bedeutsamkeit des Cleantech-Segments aufmerksam machen. Das Clusterzentrum soll städtebaulich und architektonisch eine repräsentative Gestaltung aufweisen, um seine Relevanz im Cluster zu unterstreichen.

**Plan B**

Die Geothermie ist stark standortabhängig und kann deshalb nicht als definitive Nutzung in der Entwicklungsstrategie eingeplant werden. Um sicherzustellen, dass eine wirtschaftlich sinnvolle Geothermie-Nutzung am geplanten Standort möglich ist, sind vorgängig Untergrunduntersuchungen durch Experten nötig. Falls die Resultate dieser Untersuchungen negativ ausfallen und nicht genügend Energie erzeugt werden kann, soll die Fläche für die CO<sub>2</sub>-Sequestrierung auf beide Strassenseiten verteilt werden. Dabei entsteht zusätzlich mehr Fläche für die Cleantech-Unternehmen. Da die Geothermie als Energiequelle im Plan B entfällt, sind Energiequellen ausfindig zu machen, die den Filteranlagen die Abwärme bereitstellen können. In Frage kommen die Abwärme der Industrie oder einer Kehrichtverbrennungsanlage.

**Raumplanerische Umsetzung**

Bei der Planung und Umsetzung der Entwicklungsstrategie werden verschiedene Interessen und Akteure tangiert. Diese gilt es alle zu berücksichtigen und in die Planung miteinzubeziehen. Dabei ist hauptsächlich vom Kanton, der Stadt, den Grundeigentümern, der Wirtschaftsförderung und der Politik die Rede. Zudem muss für die Planung eine geeignete Organisationsstruktur aufgebaut werden.

Um eine erfolgreiche Umsetzung der Entwicklungsstrategie zu erreichen, sind verschiedene planerische und kommunikative Instrumente notwendig. Die geplante Strategie muss im kantonalen Richtplan eingetragen werden und in das räumlichen Leitbild der Stadt Olten einfließen. Zusätzlich bildet sie die Grundlage für eine Teilrevision der kommunalen Nutzungsplanung. Für eine Geothermie-Anlage mit einer thermischen Leistung von mehr als 5 Megawatt ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) vorgeschrieben. Gemäss kantonalem Planungs- und Baugesetz (PBG) benötigen Bauten und Anlagen, für die eine UVP nötig ist, einen Gestaltungsplan. Im Gestaltungsplan für eine geothermische Energieerzeugungsanlage wird in den Sonderbauvorschriften umfassend auf die umweltrelevanten Themen eingegangen. Der dazugehörige Situationsplan regelt dabei nur den Geltungsbereich des Gestaltungsplans und den Baubereich.

# TRANSFORMATIONSTRATEGIE 2050 (II)

Beitrag von:

Manuel Heimberger

## Analysefazit

Das Industriegebiet Nord wird als attraktives Entwicklungsgebiet in Bahnhofsnähe wahrgenommen. Aufgrund zunehmend zonenfremder Nutzungen läuft das Gebiet bei Fortschreiten der heutigen Entwicklung Gefahr, seine Bedeutung als Industriestandort zu verlieren. Durch eine klar strukturierte Entwicklungsstrategie und die entsprechenden raumplanerischen Massnahmen soll die Entwicklung des Industriegebiets Nord den gesetzlichen Rahmenbedingungen sowie den Bedürfnissen der Stadt Olten entsprechend gesichert und das Wirtschaftswachstum im Raum Olten angekurbelt werden. Dabei sollen vorliegende Stärken beibehalten, Schwächen behoben, Risiken reduziert und Chancen genutzt werden.

In einem ersten Schritt soll die Entwicklung im Teilgebiet Süd gesichert werden. Denn aufgrund seiner Eingangsfunktion, den prägenden Bauten sowie der Nähe zum Bahnhof Olten und dem Entwicklungsgebiet Bahnhof Nord hängt die gesamte weitere Entwicklung des Industriegebiets von der Entwicklung dieses Teilgebiets ab.

## Entwicklungsziele

Basierend auf den Stärken, Schwächen, Risiken und Chancen der analysierten Ausgangssituation ergeben sich verschiedene, in der zukünftigen Entwicklung zu beachtende Ziele.

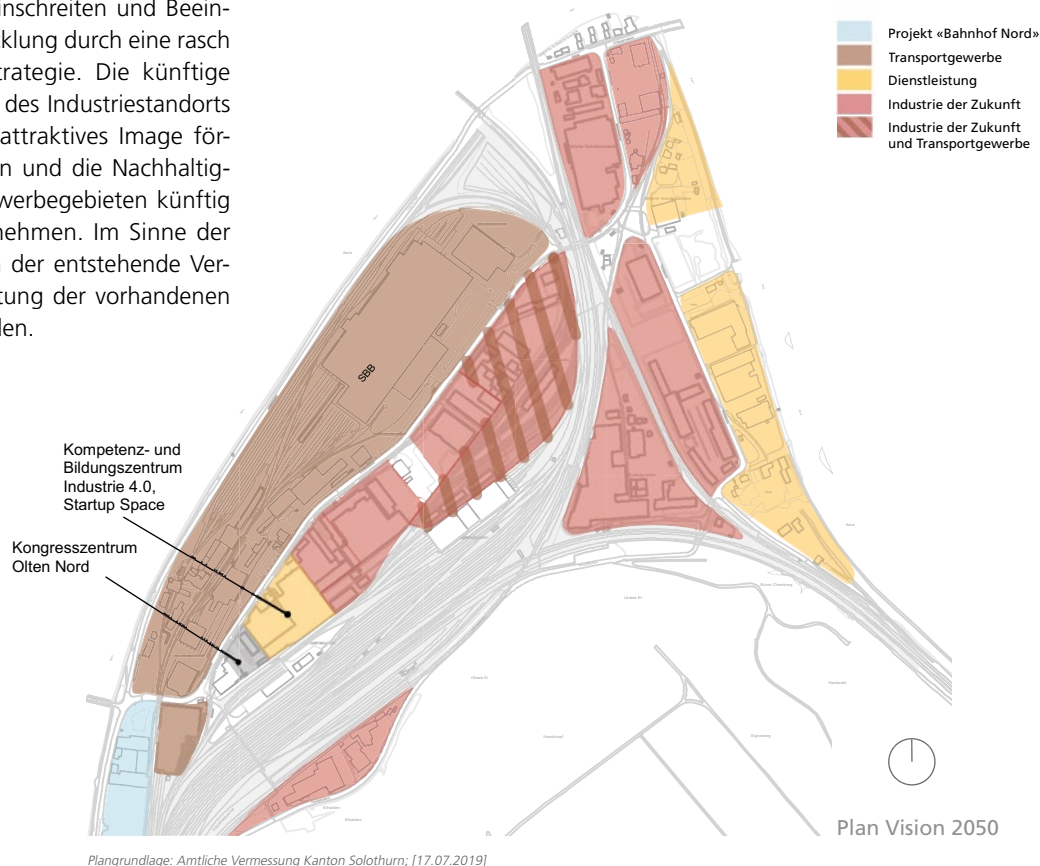
Oberstes Ziel ist das zügige Einschreiten und Beeinflussen der zukünftigen Entwicklung durch eine rasch initialisierbare Entwicklungsstrategie. Die künftige Entwicklung soll der Stärkung des Industriestandorts Olten dienen und dabei ein attraktives Image fördern. Dabei soll die Innovation und die Nachhaltigkeit in den Industrie- und Gewerbegebieten künftig einen hohen Stellenwert einnehmen. Im Sinne der Nachhaltigkeit soll somit auch der entstehende Verkehr ohne weitere Mehrbelastung der vorhandenen Infrastruktur abgewickelt werden.

## Vision 2050

Das Industriegebiet Nord soll sich bis 2050 als innovativer Gewerbe-, Bildungs-, und Kongressstandort etablieren und als Vorreiter der Industrie 4.0 sowie der vernetzten und nachhaltigen Industrie Standards für die Entwicklung weiterer Areale setzen.

## Industrie der Zukunft / Industrie 4.0

Die Innovation hält auch in der Industrie nicht inne und schreitet mit der bevorstehenden Industrialisierung 4.0 rasant voran. Vorhandene Qualitäten wie die zentrale Lage im Mittelland sowie die bereits bestehenden umgebenden Branchencluster bieten eine optimale Grundlage für dieses zukünftige innovative Gewerbe. Unter dem Ansatz der Industrialisierung 4.0 soll eine Art Innovationspark entstehen, in welchem miteinander vernetzte Smart Factories durch Datenaustausch, Forschung, Bildung und Produktion voneinander profitieren können. Dadurch soll sich im Gebiet ein Innovationscluster entwickeln, das durch die daraus resultierenden attraktiven Gegebenheiten weitere innovationshungrige Firmen anzieht.



## **Logistische Vernetzung**

Cargo Sous Terrain (CST) ist ein Gesamtlogistiksystem für den Transport kleinteiliger Güter, welches sich optimal in die Entwicklung der Industrie 4.0 eingliedert. Durch Tunnels werden Produktions- und Logistikstandorte mit städtischen Zentren verbunden und Güter automatisiert zwischen sogenannten Hubs befördert. Oberirdisch sollen die Güter umweltschonend und mittels optimierter Routenführung verteilt und gesammelt werden. Eine erste Teilstrecke dieses Systems soll bis 2030 zwischen Härkingen - Niederbipp und Zürich in Betrieb gehen und würde somit an Olten vorbeiführen. Am Bahnhof Olten, der eine wichtige Drehscheibe des Schweizer Schienennetzes ist, wäre eine Verbindung der beiden Infrastrukturen möglich. Das Industriegebiet Nord in Olten würde sich aufgrund seiner zentralen Lage gut für die Realisierung eines Cargo Sous Terrain Hubs eignen, welcher spezifisch der Umlagerung von Gütern des Schienenverkehrs auf das Gesamtlogistiksystem Cargo Sous Terrain dient und den ansässigen Industrien einen direkten Zugang zu dieser Infrastruktur bietet.

## **Kongresszentrum Olten Nord**

Olten ist als Kongresszentrum weit über die Stadtgrenzen hinaus bekannt. Der grossen Nachfrage nach geeigneten Standorten soll mit dem Bau eines neuen Kongresszentrums im Industriegebiet Nord nachgekommen werden.

## **Start-up Space**

Innovation und neue Ideen brauchen Raum für Forschung und Entwicklung. Dieser Raum soll jungen innovativen Firmen im Industriegebiet Nord geboten werden. Mittels innovativer ansässiger Firmen und einer Start-up-Förderung soll ein Inspirierendes Umfeld für neu gegründete Kleinfirmen geschaffen werden.

## **Nachhaltigkeit im Industrie- und Gewerbegebiet**

Die Nachhaltigkeit muss in Zukunft auch in der Industrie Einzug halten. Das Industriegebiet Nord soll dabei als Vorreiter mögliche Formen dieser nachhaltigen Industrie aufzeigen. Der durch die Nutzungen initiierte Berufsverkehr soll grösstenteils mit dem öffentlichen Verkehr beziehungsweise per Fuss- und Veloverkehr abgewickelt werden.

## **Entwicklungsstrategie Teilgebiet Süd**

Die Entwicklung des gesamten Industriegebiets Nord hängt grundlegend von der Entwicklung des Teilgebiets Süd ab. Deshalb wurde hinsichtlich der ersten Entwicklungsphase für das Industriegebiet Nord, eine Entwicklungsstrategie für das Teilgebiet Süd erarbeitet. Diese beinhaltet nebst einer Nutzungsstrategie, welche die Rolle der Nutzungen im gesamten Entwicklungsprozess und deren mögliche Initiierung thematisiert, auch eine städtebauliche Strategie, eine Freiraumstrategie und eine Erschliessungsstrategie.

## **Nutzungsstrategie**

### Initiierung Industrie der Zukunft / Industrie 4.0

Die Initiierung eines Standorts für innovative Industrie obliegt vorwiegend der Stadt Olten und kann dank der bestehenden Zonenordnung relativ kurzfristig erfolgen. Unter Einbezug der Wirtschaftsförderung der Region Olten und des Industrie- und Handelsvereins Olten und Region soll eine Institution mit dem Namen «Kompetenz- und Bildungszentrum Industrie 4.0» ins Leben gerufen werden. Diese Institution soll durch verschiedene Entwicklungspartner genutzt und von einer Trägerschaft geführt werden.

### Initiierung logistische Vernetzung

Die Entwicklung von Cargo Sous Terrain befindet sich noch in einem frühen Stadium. Eine Realisierung der Teilstrecke zwischen Härkingen-Niederbipp und Zürich bis ins Jahr 2030 scheint angesichts des momentanen Planungsstands eher unrealistisch. Die Initiierung eines Hubs für diese Nutzung müsste jedoch durch die Stadt Olten zusammen mit der Cargo Sous Terrain und dem Kanton Solothurn erfolgen. Eine weitere Entwicklung wäre einerseits stark abhängig von den Antworten dieser Parteien, andererseits aber auch von der Festlegung der für das Tunnelsystem der CST geeigneten Räume durch den Bund.

### Initiierung Kongresszentrum Olten Nord

Der Bau eines Kongresszentrums Olten Nord würde durch die Stadt Olten und mögliche Entwicklungspartner erfolgen, die in einer geeigneten Organisationsform zusammengefasst werden sollen. Eine Initiierung ist aufgrund der Voraussetzungen in der bestehenden Nutzungsplanung relativ kurzfristig möglich.

### Initiierung Nachhaltigkeit im Industrie- und Gewerbegebiet

Die Förderung der Nachhaltigkeit in den Industrie- und Gewerbegebieten erfolgt mittels der Umgestaltung der Industriestrasse und der Anpassung bzw. Schaffung gesetzlicher Rahmenbedingungen für Bewilligungen von Bauvorhaben in den Industrie- und Gewerbezone. Diese Umsetzung obliegt der Stadt Olten. Da vorliegende Massnahmen zugunsten der Nachhaltigkeit mit dem Städtebau, der Freiraumstruktur und der Erschliessung im Teilgebiet Nord einhergehen, werden diese in der städtebaulichen Strategie, der Freiraumstrategie und der Erschliessungsstrategie konkretisiert.

## **Städtebauliche Strategie**

Die städtebauliche Strategie zur Entwicklung des Teilgebiets Süd greift die Themen Adressbildung durch Prägung des Strassenraums und Einbindung von geschützten Gebäuden auf. Sie trifft aber auch Aussagen zum ökologischen Bauen und zur Reduktion des Flächenverbrauchs, was im Sinne der nachhaltigen Entwicklung von Industrie- und Gewerbegebieten ist.

## Freiraumstrategie

Das Industriegebiet Nord soll künftig als nachhaltiges Industrie- und Gewerbegebiet wahrgenommen werden und für Arbeitnehmer und Bewohner der Stadt Olten zu einem attraktiven Aufenthaltsort werden. Die Freiraumstruktur greift die bestehenden Freiraumqualitäten auf und fügt diese in ein gebietsübergreifendes Freiraumnetz aus Grünflächen und Grünachsen ein. Insgesamt sieht die Strategie vier öffentliche Parks entlang der mit einer Baumallee bestückten Industriestrasse vor.

## Erschliessungsstrategie

Die Erschliessungsstrategie setzt sich mit dem durch die Nutzungen generierten Verkehr und der Verkehrsabwicklung im Gebiet auseinander. Durch die Industrie 4.0 wird sich der An- und Ablieferungsverkehr grundlegend verändern. Im Gegensatz zu heutigen kleinteiligen Anlieferungen, welche über den ganzen Tag verteilt werden, können logistische Prozesse künftig aufeinander abgestimmt und gebündelt werden. Dies führt zu weniger Schwerverkehr. Der bestehende An- und Ablieferverkehr soll über eine neu zu erstellende rückwärtige Erschliessung geführt werden, um die Industriestrasse zu entlasten. Durch die Verlagerung dieses Lieferverkehrs ist es möglich, die Industriestrasse für andere Verkehrsträger attraktiver zu gestalten. Mittels beidseitiger Fusswege und einer Veloschnellroute, welche vom Bahnhof Olten direkt in und durch das Industriegebiet Nord führt, soll der Fuss- und Veloverkehr stark an Attraktivität gewinnen. Durch eine Verdichtung der Bushaltestellen wird zudem auch der öffentliche Verkehr an Bedeutung gewinnen.

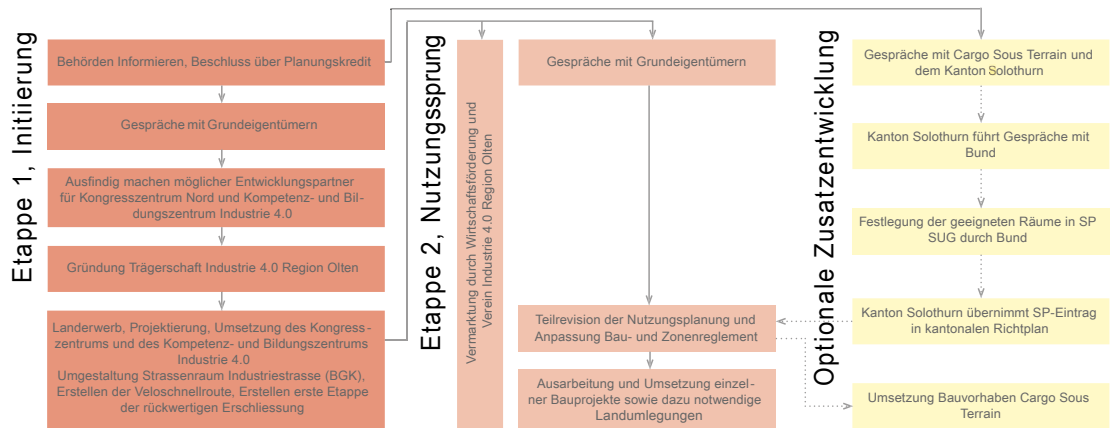


## Umsetzung

Die Umsetzung der vorliegenden Strategie erfolgt in zwei Etappen plus einer optionalen Etappe, welche den Planungsablauf mit Einbezug der Cargo Sous Terrain aufzeigt. In der Ersten Etappe erfolgt die Initiierung der Industrie 4.0 und des Kongresszentrums durch die Stadt Olten. Im gleichen Zug wird auch die Umgestaltung und Begrünung der Industriestrasse mittels eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes, die Erstellung der Veloschnellroute und die erste Etappe der rückwärtigen Erschliessung realisiert. Danach beginnt in einer zweiten Phase die Etappe der Ver-

marktung und des Nutzungssprungs. Verfügbare Flächen werden in Abstimmung mit den Grundeigentümern an geeignete Industrie- oder Gewerbetpartner vermittelt. Zur Steigerung der Attraktivität besteht in einem nächsten Schritt die Möglichkeit einer Umzonung von der Gewerbezone zur Industriezone. Dieser Schritt ist jedoch nicht zwingend notwendig, da sich die Zonen lediglich hinsichtlich der zulässigen Lärmemissionen unterscheiden. Schlussendlich folgt die bauliche Umsetzung der einzelnen Bauprojekte, welche in Abstimmung mit einer Erweiterung der rückwärtigen Erschliessung geschehen.

Ablauf Umsetzung



# VERKEHR / MOBILITÄT

# VERKEHRSBERUHIGUNG

## AUFWERTUNG DES STRASSENRAUMS ENGELBERGSTRASSE

Semesterarbeit

HS 2019/20

1. Semester

Modul:

Verkehrplanung 1

Dozierende:

Claudio Büchel

Gunnar Heipp

**Die vorliegenden Arbeiten befassen sich mit Massnahmen zur Strassenraumgestaltung und Aufwertung der Engelbergstrasse. Die ausgewählte Strasse weist teils funktionale Mängel auf. Ebenso sind Mängel in der Qualität des Strassenraums vorhanden. Innerhalb der abgegrenzten Perimeter sind konkrete Vorschläge zur Aufwertung und Umgestaltung der ausgewählten Strassenabschnitte zu machen.**

### Aufgabe und Ziel der Arbeit

Gesucht sind Vorschläge, die im zu bearbeitenden Strassenraum mit einer gesamthaften Umgestaltung eine möglichst positive Wirkung im Bereich der Strassenraumgestaltung erzielen und die funktionalen Mängel beheben. Dabei sollen gezielt Schwerpunkte und Prioritäten gesetzt werden. Die direkt an den Strassenraum angrenzenden privaten Vorflächen sollen, soweit sinnvoll, in die Betrachtungen einbezogen werden.

Ziele sind neben einer Verbesserung der Strassenraumgestaltung ein Gewinn an Aufenthaltsqualität und Komfort sowie Sicherheitsgewinne für den nicht-motorisierten Verkehr. Insbesondere der Sicherung der Schulwege und der sicheren Ausgestaltung der Fusswegquerungen ist besonderes Gewicht beizumessen. Beim Geschwindigkeitsregime ist als Zielgrösse Tempo-30 anzusetzen. Die öffentliche Parkierung soll jeweils als blaue Zone mit Anwohnerparken organisiert werden, wie dies bereits heute der Fall ist.

### Abschnitt A: Aarauerstrasse bis Reiserstrasse

Die Strasse beginnt am Knoten Aarauerstrasse / Unterführungsstrasse, welcher mit einer Lichtsignalanlage geregelt ist. Es bestehen Platzbereiche, welche vor dem Schulhaus hauptsächlich als Parkplatz genutzt werden. Auf Höhe des Gebäudes Engelbergstrasse mit der Nr. 3 beginnt die Tempo-30-Zone. Beide Seiten verfügen über ein Trottoir, auf der Südseite sind zudem Parkplätze angeordnet. Die Achse der Strasse läuft direkt auf die Friedenskirche zu, vor der ein weiterer Platzbereich liegt, welcher ebenfalls hauptsächlich als Parkplatz genutzt wird. Die Engelbergstrasse führt stadtauswärts nördlich um die Kirche weiter.

### Abschnitt B: Reiserstrasse bis Feldstrasse

Im Abschnitt B hat die Engelbergstrasse die Funktion einer Erschliessungsstrasse. Vom Bahnhof kommend, beginnt dieser Abschnitt mit einem sehr grosszügigen Strassenraum vor der Friedenskirche. Die Fläche wird hauptsächlich als Parkplatz genutzt. Die Strasse führt um die Kirche und folgt einer Parkanlage, welche bei der Quartierbevölkerung sehr beliebt ist. Nebst einem grosszügigen Spielplatz ist auch eine Vogel-Volière zu finden. Nordöstlich angrenzend befindet sich eine Wohnüberbauung mittlerer Dichte.

Auch dieser Abschnitt liegt, wie die Querstrassen, in einer Tempo-30-Zone. Sowohl auf dem Platz vor der Kirche als auch im Strassenverlauf befinden sich zahlreiche Parkplätze (blaue Zone).



Lageplan  
Bearbeitungs-  
perimeter  
Engelbergstrasse

Plangrundlage: map.geo.admin.ch

# ABSCHNITT A: AARAUERSTRASSE BIS REISERSTRASSE

Beitrag von:  
Flavia Oetliker  
Rahel Bugmann

## Ausgangslage

Die Engelbergstrasse befindet sich im Südosten des Bahnhofs Olten und führt durch ein Wohnquartier. Bereits heute ist im Bereich der Engelbergstrasse Tempo 30 vorgegeben. Die Strasse ist jedoch sehr breit und kaum mit Hindernissen ausgestattet, was dazu führt, dass die Geschwindigkeitsvorgabe kaum eingehalten wird. Der Platz vor dem Schulhaus wird vorwiegend als Parkplatz genutzt, dient aber zugleich als Zugangsweg für die Schüler zum Schulgebäude. Die Aufenthaltsqualität im ganzen Perimeter ist gering und weist Optimierungsbedarf auf.

## Massnahmen

Um die Sicherheit, die Aufenthaltsqualität und das Zusammenspiel zwischen den Verkehrsteilnehmern zu verbessern, wurden diverse Massnahmen geplant. Dabei wurde besonders darauf geachtet, den Fokus weg vom motorisierten Verkehr und mehr auf den Fuss- und Veloverkehr zu legen.

### Schulhausvorplatz (1)

Durch die Verengung der Strasse und die Verschiebung der Mauer entsteht auf der Strassenebene eine neue Parkierungsanlage. Die Mauer wurde bewusst versetzt, um die Parkplätze vom Schulhausvorplatz zu entfernen. Dies dient vor allem zur Sicherheit der Nutzer des Schulhauses. Der Schulhausvorplatz wurde zudem mit zwei zentral stehenden Bäumen ergänzt. Die so entstehende Temporeduktion führt zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit. Um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen, werden Gestaltungsmassnahmen wie Sitzgelegenheiten vor dem Schulhausgebäude vorgeschlagen.

### Platzgestaltung (2)

Durch das Einführen einer Begegnungszone direkt nach dem Abbiegen entsteht eine verbesserte Kreuzungs-

situation. Aus dem früheren Platz mit viel Raum für Verkehr und einer schlecht organisierten Parkplatzsituation in den Ladenbereichen entsteht so Raum, der auf den Fussgängerverkehr ausgerichtet ist. Die Parkplätze sind neu mittig angeordnet, um welche der Verkehr richtungsgrennt herumgeleitet wird. Der Aufenthaltsbereich wird durch Bäume und Sitzgelegenheiten vom Verkehr visuell leicht abgegrenzt. Eine überfahrbare Entwässerungsrinne dient im Sinne einer Gestaltungsmassnahme der optischen Begrenzung des Strassenraums.



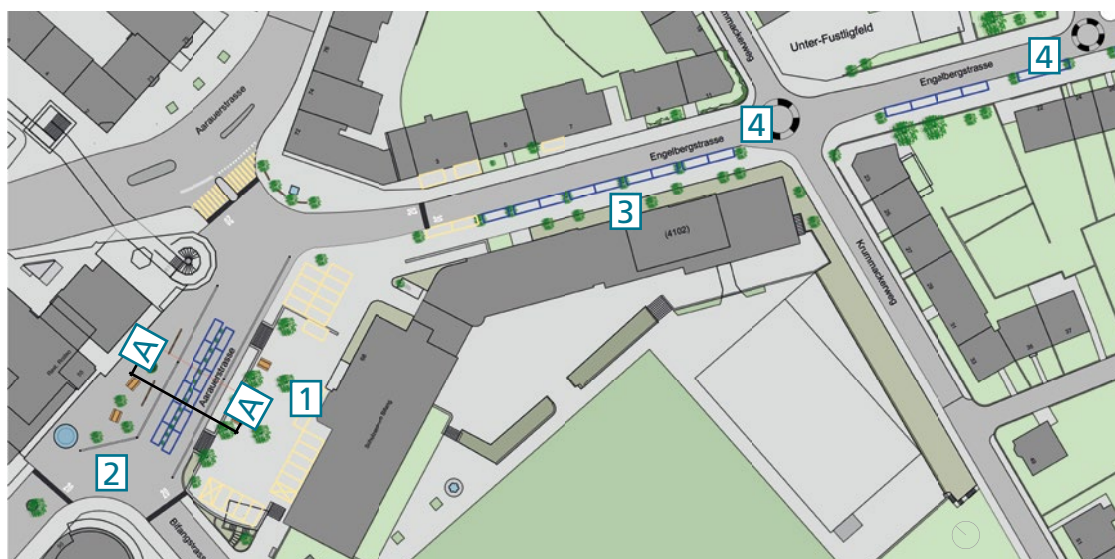
Querschnitt A-A  
Schulhausvorplatz

### Strassengestaltung (3)

Die Strassenbreite der Engelbergstrasse wurde auf der ganzen Länge verringert. Die Tempo-30-Zone bleibt weiterhin bestehen. Auf der Südseite befinden sich die Parkplätze neu auf dem Höhenniveau des Trottoirs und nicht mehr auf der Strasse. Die Reduktion der Strassenbreite zwingt die Autofahrer zum Verlangsamten, insbesondere bei Kreuzungsmanövern. Die Fussgänger sind durch die übersichtliche Parkplatzsituation sicherer unterwegs und haben durch den gewonnenen Platz neu 3 bis 5 Meter breite Trottoirs zur Verfügung.

### Kreuzungsbereiche (4)

Der Verkehr auf beiden Kreuzungen wird mithilfe einer Niveauerhöhung aller Einlenker im Kreuzungsbereich entschleunigt. Durch die runde Form der Kissen ist jeder Fahrzeuglenker dazu gezwungen, diese mit mindestens einem Rad zu befahren, was eine Entschleunigung zur Folge hat.



Massnahmenplan

Plangrundlage: Amtliche Vermessung Kanton Solothurn; [17.07.2019]



Beitrag von:

Jan Lai  
Melanie Bless  
Rouven Renggli

## ABSCHNITT B: REISERSTRASSE BIS FELDSTRASSE

### Ausgangslage

Für den 150 Meter langen Abschnitt der Engelbergstrasse zwischen Reiser- und Feldstrasse sollen konkrete Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität erarbeitet und konzeptionell dargestellt werden. Besonderes Augenmerk liegt dabei auf Massnahmen zur Steigerung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr.

Der bearbeitete Strassenabschnitt verläuft in Nordwest-Südost-Richtung. Nordöstlich befindet sich ein Wohngebiet. Südwestlich wird die Strasse von der Parkanlage Vögelgarten begrenzt, in der sich eine Vogelvoliere und ein Spielplatz befinden. Westlich an den Vögelgarten anschliessend liegt die Friedenskirche mit einem Vorplatz zur Reiserstrasse hin, der heute vor allem der Parkierung dient.

### Zielsetzung

Die Zielsetzung richtet sich vor allem nach den Bedürfnissen der heutigen Nutzer. Wie die Analyse zeigte, sind die Besucher des Parks grösstenteils zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs. Deshalb soll bei der künftigen Strassenraumgestaltung dem Fuss- und Veloverkehr eine höhere Priorität zukommen. Die Hierarchie zwischen dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem nicht motorisierten Verkehr soll klarer strukturiert werden. Aufgrund dieser Überlegung wurden folgende Ziele für die Neugestaltung des Vögelgartens bzw. der Engelbergstrasse formuliert:

- Der Bereich beim Vögelgarten ist für den Fuss- und Veloverkehr attraktiv und sicher gestaltet. Der motorisierte Verkehr nimmt lediglich eine untergeordnete Rolle ein.
- Durch die neue Gestaltung wird der soziale Austausch im Vögelgarten, insbesondere im Bereich der Volieren begünstigt.
- Strassen und Plätze im ganzen Abschnitt sind offen gestaltet und eignen sich für verschiedenste Zwecke.

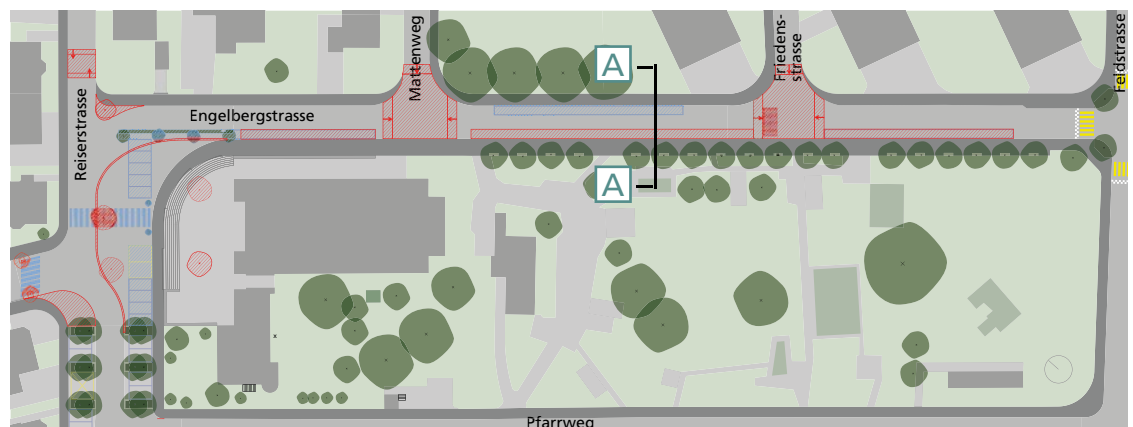
### Massnahmen

Der Spielplatz «Vögelgarten» wird optisch vergrössert, indem der anliegende Teil der Engelbergstrasse und der Vorplatz der Friedenskirche zur Begegnungszone wird. Die Begegnungszone wird aber nicht nur ausgeschildert, sondern auch entsprechend gestaltet. Durch die bessere Gestaltung sowie durch die Verlangsamung des MIV wird der Bereich für den Fussverkehr attraktiver. Die verbesserte Aufenthaltsqualität lädt zum Verweilen ein, was den sozialen Austausch und Zusammenhalt in der Umgebung stärkt.



Eine weitere Massnahme, um den sozialen Austausch im Quartier zu begünstigen, ist die Einführung von sogenannten «Pop-Ups» entlang der Engelbergstrasse. Pop-Ups sind begrenzte Bereiche, welche unabhängig voneinander individuell gestaltet werden können. Meist sind sie temporär und bleiben nur solange bestehen, wie sie den Bedürfnissen der Anwohner entsprechen. Mögliche Ideen für diese Pop-Ups sind beispielsweise Strassenkioske, Sitzmöglichkeiten oder urbane Kleingärten. Die Absicht dieser Strassenraumgestaltung ist, dass Schulen, Quartiervereine und Anwohner in Kontakt treten, gemeinsam Ideen entwickeln und so ein sozialer Austausch gefördert wird.

Visualisierung  
Strassenraum-  
gestaltung  
A-A



Massnahmenplan

Plangrundlage: Amtliche Vermessung Kanton Solothurn; [17.07.2019]

# MASTERPLAN VELO

## MIT VERTIEFUNG TEILGEBIET WESTLICH BZW. ÖSTLICH DER AARE

**Die Stadt Olten will gemäss Mobilitätsplan 2017 die Nutzung des Veloverkehrs und damit auch den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr erhöhen, um das Ziel einer allgemeinen «Dämpfung der Verkehrsentwicklung» zu erreichen. Dazu soll das Velofahren in Olten attraktiv, schnell und sicher werden. Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr sollen dabei vermieden werden.**

### Aufgabe und Ziel der Arbeit

Aufgabe dieser Semesterarbeit ist die Erarbeitung eines Masterplans Velo für die Stadt Olten. Dabei soll das Veloverkehrsnetz für einen der beiden Teilbereiche (westlich bzw. östlich der Aare) ausgearbeitet werden. In beiden Teilbereichen ist das Ufer der Aare enthalten. Dieses Teilnetzkonzept soll sich in das Gesamtnetz der Stadt einfügen und den Stellenwert des Veloverkehrs in Olten erhöhen.

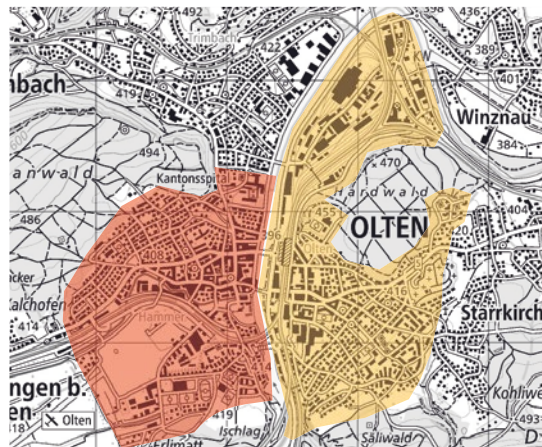
Als Grundlage für die Netzkonzeption sollen (realistische) Visionen für die Stadt Olten, unter der Berücksichtigung der künftigen Entwicklung (u.a. Stichwort E-Bike, Stichwort Gesundheit), entwickelt werden. Diese Visionen sollen auch zur Kommunikation der Bedeutung des Veloverkehrs genutzt werden, damit auch alle Verkehrsteilnehmenden für das Thema sensibilisiert werden. Damit soll das Veloklima in Olten verbessert werden.

Auf gesamtstädtischer Ebene sollen die wichtigsten Fahrziele im Veloverkehr und darauf aufbauend ein Netz der Hauptverbindungen auf Grundlage des heutigen Netzes dargestellt werden. Dabei sollen die im Agglomerationsprogramm dargestellte Veloschnellroute und evtl. weitere Veloschnellrouten in das Netz integriert werden.

Für einen der beiden Teilbereiche soll ein detaillierteres Netzkonzept mit entsprechenden Massnahmen und beispielhaften Gestaltungsvorschlägen erarbeitet werden. In die Betrachtung beider Teilbereiche sind der Bahnhof (mit Aggloprojekt «Neuer Bahnhofplatz Olten») bzw. die Innenstadt und dabei insbesondere die Aarequerungen und Aareufer einzubeziehen.

### Netz- und Massnahmenkonzept Teilbereich

Auf Grundlage der Analyse, Ziele und Anforderungen soll im fünften Arbeitsschritt das Netz- und Massnahmenkonzept ausgearbeitet werden. Dazu muss das Wunschliniennetz auf das Strassen- und Wegenetz umgelegt werden. Eine Erweiterung des Teilbereichs gegenüber der Abgrenzung gemäss untenstehender Abbildung kann dabei notwendig werden. Veloverbindungen durch Freiräume ausserhalb des Siedlungsgebiets sind in der Netzkonzeption ebenfalls zu berücksichtigen. Das Konzept soll exemplarische Aussagen zur Aufteilung und Organisation der Strassenräume (Fahrbahnbreite, Breite Seitenräume), zur Veloführung, zur Verbesserung der Attraktivität des Veloverkehrs sowie zur Gestaltung umfassen.



Plangrundlage: map.geo.admin.ch

Semesterarbeit  
HS 2019/20  
3. Semester

Modul:  
Verkehrsplanung 3

Dozierende:  
Carsten Hagedorn  
Gunnar Heipp

Teilbereiche östlich  
und westlich des  
Aareufers

Beitrag von:

Dominik Christen  
Livia Lutz  
Silas Odermatt

# MASTERPLAN VELO OLTEN - TEIL WEST

## Ausgangslage

Die Stadt Olten möchte in Zukunft auf eine umweltverträglichere Mobilität setzen und die Verbindung zwischen den Stadtteilen vor allem für den Fuss- und Veloverkehr verbessern. Dies wird im Mobilitätsplan Olten aus dem Jahr 2017 festgelegt. Dieser beruht auf dem Fuss- und Veloverkehrskonzept der Stadt Olten aus dem Jahr 2009. Das Konzept verfolgt das Ziel, im städtischen Verkehrsnetz flächendeckend sichere, zusammenhängende und attraktive Verkehrsflächen zu schaffen. Insbesondere soll die Sicherheit von Schulkindern verbessert werden. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, hat die Stadt Olten ihre Planung von einer Nachfrage- auf eine Angebotsorientierung umgestellt. Die angebotsorientierte Planung dient zum einen dazu, stadtverträglichen Verkehr zu ermöglichen, und zum anderen, die notwendigen Kapazitäten im Verkehrssystem für neue Siedlungsentwicklungen zu schaffen.



## Gesamtstrategie 2030 «let's move»

Um diese Ziele des Konzepts und des Mobilitätsplans zu erreichen, ist in dieser Arbeit die Vision «let's move» entstanden. Die Vision bedeutet übersetzt, eine Verschiebung vom motorisierten Individualverkehr auf den Veloverkehr. Konkret wurden dazu vier Leitideen entwickelt, die eine Steigerung der Velonutzung von 30% bis zum Jahre 2030 sicherstellen sollen. Die Leitideen sind «innovative Veloinfrastrukturen», «direkte und schnelle Velorouten», «hochwertige Veloabstellplätze» und «Sensibilisierung der Bevölkerung».

## Analyse

Das bestehende Velonetz von Olten wurde im Rahmen einer Begehung analysiert. In den meisten Gebieten der Stadt, beispielsweise in der Altstadt, bestehen Tempo-30 oder Tempo-20-Zonen. Dadurch herrscht eine attraktive Ausgangslage für den Veloverkehr, welcher somit im Mischverkehr geführt werden kann.

## Schwachstellen

Auf den Hauptachsen besteht in vielen Bereichen ein durchdachtes sowie ein gut ausgebautes Velonetz. An einzelnen Stellen fehlen jedoch Velostreifen oder andere Infrastrukturen, die aufgrund der gefahrenen Geschwindigkeiten zwingend nötig wären. Die Hauptschwachstellen liegen in den vom motorisierten Individualverkehr am meisten befahrenen Strassen; einerseits in der Innenstadt im Bereich des Knotens

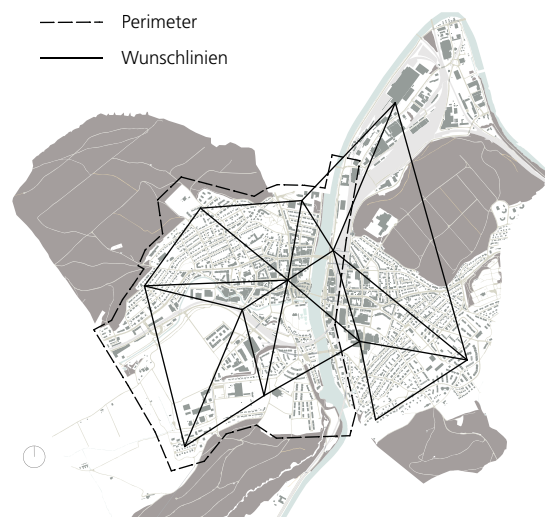
Ziegelfeldstrasse - Baslerstrasse - Frohburgstrasse (bzw. zwischen der Capitol- und der Handelshofkreuzung), die den gesamten Verkehr zwischen Wangen bei Olten und Trimbach aufnehmen muss und andererseits auf der Hauptstrasse vom Bahnhof Olten Richtung Aarburg. Dort sind die Infrastrukturen jeweils mangelhaft oder gar nicht vorhanden. Dieses Problem betrifft sowohl die Fahrbahnabschnitte als auch die Knoten.

## Veloabstellanlagen

Die Veloabstellanlagen befinden sich meist an Orten mit vielen Velonutzern und sind dadurch oft überlastet, was zu «wildem» Parkieren auf dem Trottoir führt. Die Standorte der Abstellanlagen sind jedoch grundsätzlich richtig gewählt.

## Wunschlinienplan

In einem weiteren Schritt ist der Wunschlinienplan der zukünftigen Velorouten erarbeitet worden. Dieser ist auf der Grundlage einer Analyse der Ziele und Quellen aller Velonutzer in der Stadt Olten entstanden. Zuerst wurden alle Ziele mit allen Quellen als Luftlinie verbunden und zwischen drei Zielgruppen (Pendler, Schüler und Freizeitfahrer) unterschieden. Die am stärksten frequentierten Punkte aller drei Zielgruppen wurden gebündelt und zusammengefasst. Durch diesen Prozess sind Wunschlinien entstanden, auf denen aufbauend das neue Velonetz erarbeitet wurde.



Plangrundlage: Amtliche Vermessung Kanton Solothurn; [17.07.2019]

## Netzerarbeitung

Nach Abschluss der Analyse wurde ein neues Velonetz für die Stadt Olten geplant. Dieses beruht auf den bestehenden Veloinfrastrukturen und der detaillierten Analyse. Zudem dienten der Wunschlinienplan und die vier Leitideen, welche die Vision für die Stadt Olten darstellen, als Grundlage für die Netzerarbeitung. Es wird zwischen Direkt- und Komforttrouten unterschieden.

Wunschlinienplan

## Überarbeitung Netzplan

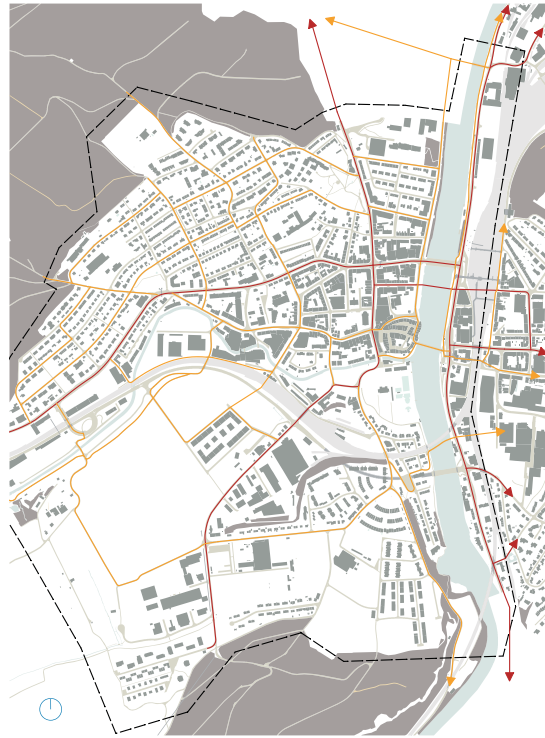
Nach Abschluss der Analyse wurde ein neues Velonetz für die Stadt Olten geplant. Dieses beruht auf den bestehenden Veloinfrastrukturen und der detaillierten Analyse. Zudem dienten der Wunschlinienplan und die vier Leitideen, welche die Vision für die Stadt Olten darstellen, als Grundlage für die Netzerarbeitung. Es wird zwischen Direkt- und Komfortrouten unterschieden.

### Direktrouten (Rot)

Mit den Direktrouten soll für die Velofahrenden ein Idealzustand für eine schnelle und direkte Route entstehen. Diese Routen sind auf geübte Velofahrende wie Pendler ausgelegt.

### Komfortrouten (Orange)

Die Komfortrouten führen oft auf einem indirekten Weg zum Ziel, nämlich durch verkehrsberuhigte Zonen und sichere Strassenraum. Wo dies nicht möglich ist, gelten erhöhte Sicherheitsanforderungen an den Strassenraum. Der Fahrkomfort soll auf diesen Routen besonders hoch sein. Die Routen sind für weniger geübte Velofahrende wie Familien und Jugendliche gedacht.



Plangrundlage: Amtliche Vermessung Kanton Solothurn; [17.07.2019]

Überarbeitung Netzplan

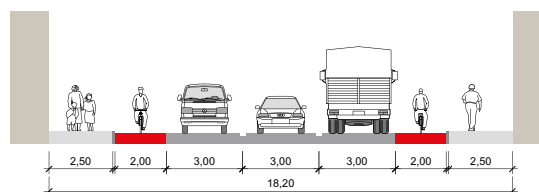
## Massnahmen Capitol- und Handelshofkreuzung

Die Capitol- und die Handelshofkreuzung haben beide eine sehr hohe Verkehrsbelastung. Daher wurde eine Lösung nach niederländischem Vorbild für starkbelastete Knoten geplant. Dabei handelt es sich um eine Knotenlösung mit allseitig abgesetzten Velospuren. Mit dieser Lösung kann auf allen Fahrbeziehungen ein hohes Mass an Separation und Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erreicht werden.

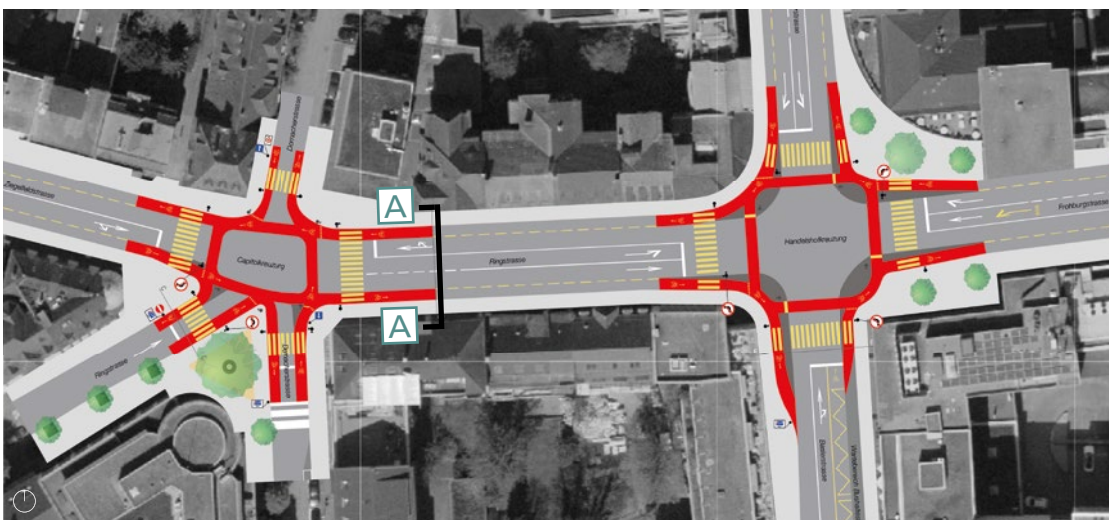
### Innovative Veloinfrastrukturen

Die Wahl der niederländischen Knotenlösung anstelle einer Schweizer Standardlösung mit Velostreifen erfolgte aus mehreren Gründen. Hauptsächlich spricht der Sicherheitsgewinn für den Veloverkehr für die niederländische Lösung. Durch die separat geführte und durchgehende Velospur entfallen Abbiegeinseln in der

Kreuzungsmitte oder Velostreifen für Linksabbieger, die zwischen MIV-Fahrspuren liegen. Auch entstehen sichere Wartebereiche am Fahrbahnrand für abbiegende Velofahrende, sodass auf Wartebereiche innerhalb oder vor den MIV-Fahrspuren verzichtet werden kann. Insgesamt wird die Übersichtlichkeit sowohl für den Veloverkehr als auch für den MIV gesteigert. Ein weiterer Grund ist die durchgehende Velospur, welche ein freies Rechtsabbiegen (Velo-Bypass) ermöglicht.



Schnitt A-A



Plangrundlage: Geodata © swisstopo

Massnahmen Capitol- und Handelshofkreuzung

Beitrag von:

Jonas Spiegel  
Livio Häfliger  
Manuel Bleibler

# MASTERPLAN VELO OLTEN - TEIL OST

## Ausgangslage

Im Jahr 2017 hat die Stadt Olten einen Mobilitätsplan verabschiedet, der die Förderung des Veloverkehrs vorsieht. Das erklärte Ziel der Stadt ist es, insbesondere im Zuge des erwarteten Bevölkerungswachstums, den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen zu erhöhen. Um dieses Ziel zu erreichen, will die Stadt Olten direkte und sichere Velorouten sowie hochwertige Abstellplätze anbieten.

## Analyse

Die Stadt Olten eignet sich aufgrund der relativ flachen Topografie im Zentrumsbereich gut für den Veloverkehr. In den Wohngebieten ergibt sich bereits heute dank den flächendeckenden Tempo-30-Zonen eine gute Ausgangslage für den Veloverkehr. Die Altstadt ist seit einigen Jahren autofrei und kann komfortabel mit dem Velo befahren werden. Auf den Hauptstrassen fällt jedoch die unausgewogene Flächenverteilung zugunsten des MIV ins Auge. Insbesondere die Knoten sind aus Sicht des Veloverkehrs verbesserungswürdig. Vor allem im Bereich der Sicherheit sind Defizite erkennbar. Die starke Trennwirkung von Aare, Hauptstrassen und Bahnlinien wirkt sich ebenfalls negativ auf den Veloverkehr aus. Sichere, schnelle und komfortable Stadtteilverbindungen fehlen. Im Bereich des Bahnhofs ist zudem eine teils starke Überlastung der Abstellanlagen ersichtlich.

## Aufbau des Masterplans

Um die Zielvorgaben des Mobilitätsplans umzusetzen und die in der Analyse erkannten Mängel zu beseitigen, wurde ein Masterplan Velo erarbeitet. Der Masterplan beinhaltet zwei Teile. Im ersten Teil wird in einer Gesamtstrategie die Stossrichtung für die Entwicklung des Veloverkehrs für die gesamte Stadt vorgegeben. Der zweite Teil beinhaltet einen konkreten, aus der Analyse abgeleiteten Massnahmenkatalog und drei Gestaltungsvorschläge. Im zweiten Teil beschränkt sich der Masterplan auf das Stadtgebiet östlich der Aare und die Überwindung der Trennelemente Aare, Hauptstrasse und Bahnlinie.

## Gesamtstrategie Veloverkehr Olten 2030

Um das Potenzial des Veloverkehrs in der Stadt Olten besser ausschöpfen zu können, bedarf es einer gesamtstädtischen Strategie. Die bauliche Umsetzung dieser Strategie wird von einer Kommunikationskampagne begleitet. Damit soll erreicht werden, dass die geplanten Massnahmen von der Bevölkerung mitgetragen werden. Gleichzeitig kann sich Olten damit als nachhaltige und zukunftsorientierte Stadt in ihrer Region profilieren. Die Gesamtstrategie basiert auf den folgenden drei Leitprinzipien:

### «Verbindend & Direkt»:

Um die Stadtteile besser miteinander zu verbinden, sind mehr und direktere Verbindungen für den Veloverkehr zu erstellen.

VERBINDEND & DIREKT



### «Sicher & Schnell»:

Dank neuen Veloschnellverbindungen, welche die umliegenden Gemeinden mit Olten verbinden, können sichere und schnelle Routen angeboten werden, die eine echte Alternative zum MIV-Achsen darstellen.

SICHER & SCHNELL



### «Attraktiv & Komfortabel»:

Dank attraktiven, komfortablen und diebstahlsicheren Abstellanlagen soll auch das Ende jeder Velofahrt erfolgreich verlaufen. Mit Bike-Sharing und E-Bike-Ladestationen unterstützen diese Anlagen die Förderung des Veloverkehrs.

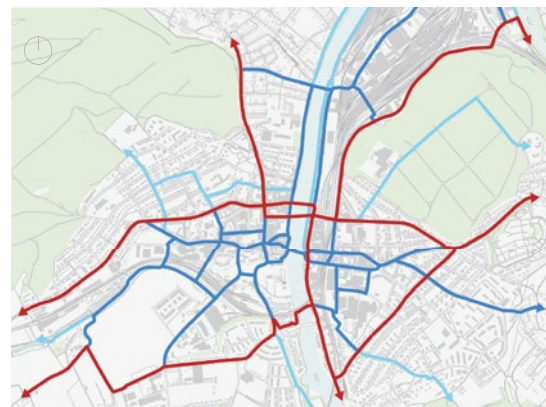
ATTRAKTIV & KOMFORTABEL



## Netzkonzept

Um die wichtigsten Ziel- und Quellorte wie Bildungs-, Arbeits- und Einkaufsstätten sowie Freizeitanlagen zu verbinden, wurde ein Netzkonzept erarbeitet. Für die überregionalen Verbindungen sind Veloschnellrouten (rot) zu erstellen. Sie orientieren sich in erster Linie an den Anforderungen von Pendlern, die möglichst schnell und sicher von A nach B wollen. Die im Netzkonzept (dunkelblau) eingefärbten Routen verbinden innerhalb der Stadt die wichtigsten Ziele für den Veloverkehr. Sie werden für alltägliche Erledigungen benutzt und sind relativ feinmaschig, um direkte Wege zu ermöglichen. Die Freizeitrouten (hellblau) bieten alternative Wegführungen zu den Alltagsrouten. Das Erleben von attraktiven Umgebungen in Kombination mit einer hohen Sicherheit steht dabei in Vordergrund.

- Veloschnellroute
- Alltagsroute
- Freizeitroute



Plangrundlage: Amtliche Vermessung Kanton Solothurn; [17.07.2019]

Leitprinzipien  
Gesamtstrategie

Netzkonzept  
Gesamtstrategie

## Massnahmen

Nebst der Gesamtstrategie wurde ein Massnahmenkatalog mit insgesamt 54 Massnahmen erarbeitet. Die Massnahmen beheben die in der Analyse des östlichen Stadtteils ermittelten Problemstellen. Hinzu kommen einige Massnahmen, die sich aus dem Netzkonzept ergeben. Der Katalog enthält für jede Problemstelle einen kurzen Beschrieb der Ausgangslage, der Massnahme(n) sowie Angaben zur Umsetzung.

Eine Häufung von Problemstellen ist vor allem auf den Hauptachsen und den Knoten entlang der Aare ersichtlich. Mehrere sich überlagernde Massnahmen sind für die beiden Knoten Bahnhofplatz und Postplatz vorgesehen. Nebst einer beispielhaften Führung der Veloschnellroute auf der Reiserstrasse wurden für diese beiden Knoten detaillierte Gestaltungsvorschläge ausgearbeitet.

### Gestaltungsvorschlag Bahnhofplatz

Die Umgestaltung des Knotens am Bahnhofplatz orientiert sich am Vorbild von nordeuropäischen Knotenlösungen. Insbesondere in den Niederlanden und in Dänemark hat sich der Veloverkehr in den letzten Jahren stark entwickelt. Eine neue Führungsart am Knoten, die den Veloverkehr auf einer deutlich sichtbaren Markierung um den Knotenbereich führt, wurde entwickelt. Sie dient den Gestaltungsvorschlägen als Vorbild und wurde in angepasster Weise übernommen. Eine weitere wichtige Grundlage für den Entwurf des Knotens Bahnhofplatz war das neue Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) aus dem Projekt «Neuer Bahnhofplatz Olten». Während der Erarbeitung des Masterplans, im Verlauf des Herbstsemesters 2019/20, befand sich das Projekt in der öffentlichen Mitwirkung.

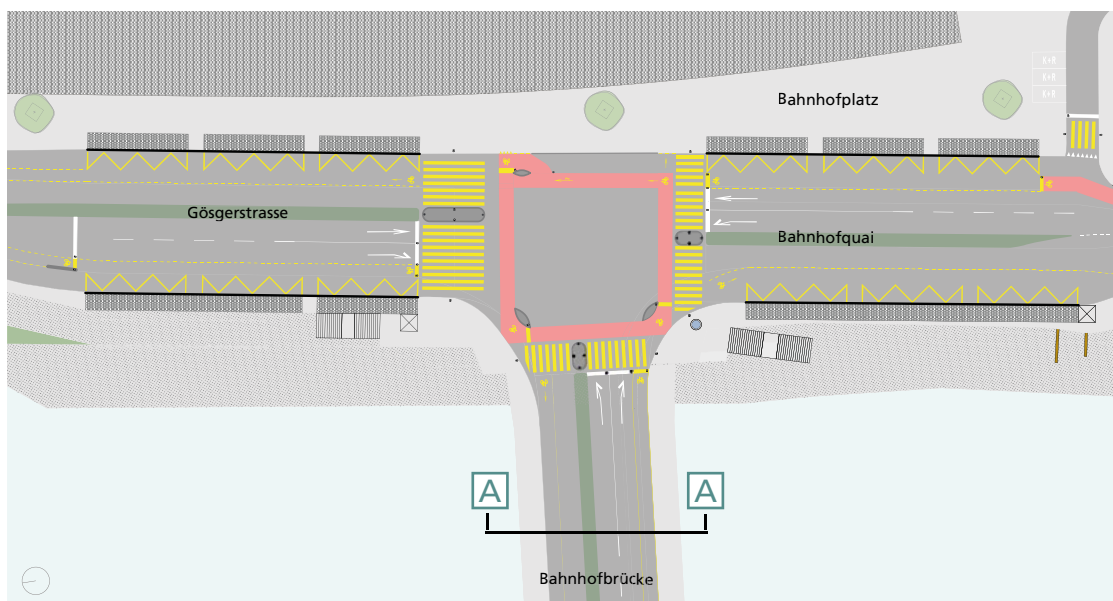
Der neue Aarestieg und die neue Abstellanlage wurden aus dem BGK übernommen. Vom neuen Aarestieg soll zudem ein direkter Zugang auf den Bahnhofquai ermöglicht werden, was im BGK des Projekts NBO

nicht vorgesehen ist. Die Veloabstellanlage Nord soll, entgegen dem BGK, nicht aufgehoben werden, um die Zahl der Abstellplätze auf der westlichen Bahnhofseite zu erhöhen. Mit der neuen unterirdischen Abstellanlage, welche nebst dem Zugang vom Aarestieg über eine Rampe direkt vom Bahnhofplatz erschlossen ist, können so in Zukunft zwei komfortable und gut erreichbare Anlagen mit genügend Abstellplätzen angeboten werden. Von der unterirdischen Abstellanlage soll im Rahmen der Umgestaltung des Bahnhofplatzes eine direkte Verbindung zur Martin-Disteli- bzw. Tannwaldstrasse, auf der anderen Seite der Gleise, geschaffen werden. Für die Schaffung dieser Verbindung könnte der bestehende PTT-Tunnel unterhalb der Gleisanlagen einbezogen werden. Dadurch kann eine neue, direkte Stadtteil-Verbindung erstellt werden.

Der Veloverkehr im Bereich des Bahnhofquais und der Bahnhofbrücke wird neu auf 2.20 Meter breiten Velostreifen geführt (vgl. Schnitt A-A). Dies ermöglicht das Überholen innerhalb des markierten Velostreifens. Die Gösgerstrasse, für den Veloverkehr eine Alltagsroute, wird mit 1.80 Meter breiten Velostreifen auf beiden Seiten ausgerüstet. Im Bereich des Knotens wird das Velo über rot markierte Fahrbereiche geführt, die überall 2.20 Meter breit sind. In den Wartebereichen vor den Lichtsignalanlagen (LSA) werden die Velofahrenden von kleinen Inseln geschützt. Die LSA sind auf der Schutzinsel anzulegen, um den fahrenden Veloverkehr nicht zu behindern.



Schnitt A - A



Plangrundlage: Amtliche Vermessung Kanton Solothurn; [17.07.2019]

Gestaltungsvorschlag Bahnhofplatz

# PARKRAUMKONZEPT

## SIEDLUNGSGEBIET OLTEN

Projektarbeit  
HS 2019/20  
5. Semester

Modul:  
Profilprojekt  
Verkehrsplanung

Dozierende:  
Carsten Hagedorn  
Gunnar Heipp

**Im Profilprojekt Verkehrsplanung soll für die Stadt Olten ein Parkraumkonzept mit einem besonderen Fokus auf die Themen Elektromobilität einerseits und autoarmes Wohnen andererseits erarbeitet werden. Die Arbeit soll sich auf das Management der Parkplätze im öffentlichen Raum konzentrieren.**

### Ziel der Arbeit

Ziel der Arbeit ist ein Parkraumkonzept für die Stadt Olten zu erarbeiten. Dieses berücksichtigt die Ziele der Stadt im Bereich Mobilität und Verkehr. Aufgrund der Analyse soll festgestellt werden, ob und in welchem Umfang die Parkstände in Olten reduziert werden können. Zudem sind alternative Möglichkeiten zur Bewirtschaftung der öffentlichen Parkfelder gesucht sowie die Berücksichtigung des Parkleitsystems, welches in Grundzügen vorhanden ist. Zusätzlich zum Parkraumkonzept werden Teilkonzepte zu den Themen Elektromobilität und Autoarmes Wohnen erarbeitet. Diese sollen in geeigneter Weise in das Parkraumkonzept einfließen. Die Teilkonzepte tragen dazu bei, dass neue Technologien, Angebote wie Carsharing und das Aufzeigen von Alternativen zum eigenen Auto zusätzlich in das Parkraumkonzept einfließen können. Schlussendlich soll eine zukunftsgerichtete Arbeit generiert werden, welche in einzelnen Schritten umsetzbar ist.

### Aufbau der Projektarbeit

Die vorliegende Arbeit gliedert sich grob in drei Arbeitsschritte:

In einem ersten Schritt findet eine Analyse der aktuellen Situation statt. Das Parkraumangebot und die Parkraumnachfrage werden durch drei Momentaufnahmen ermittelt. Zusätzlich wird dabei das Angebote bezüglich des Fuss- und Veloverkehrs untersucht. Relevante planerische Grundlagen und Erfahrungen, Technologien und Angebote im Bereich der nachhaltigen Mobilität fließen in die Analyse mit ein.

Im zweiten Schritt werden drei Strategien erarbeitet. Zum einen die Strategie Elektromobilität, um diese auf lokaler Ebene in Olten zu fördern. Die Standortfrage bezüglich der Ladestationen im öffentlichen Raum und den sogenannten «grünen Parkfeldern» spielt dabei eine Rolle. Die zweite Strategie setzt sich mit dem Thema Autoarmes Wohnen in Olten auseinander. Es werden Kriterien entwickelt, welche bei einer Planung

und Realisation als Hilfestellung dienen sollen. Als Drittes wird eine Strategie zur Parkraumorganisation in Olten entwickelt. Es zeigt das neue Parkierungsangebot im öffentlichen Raum inklusive der neuen zeitlichen und tariflichen Bewirtschaftung.

Als letzter Schritt wird ein Parkraumkonzept mit Fokus auf die öffentlichen Parkfelder erarbeitet. Dieses enthält Angaben zur möglichen Reduzierung von Parkfeldern und zur Bewirtschaftung. Dabei sollen die Themen der drei zuvor erarbeiteten Strategien und das Thema Parkleitsystem in die Arbeit mit einfließen. Das Parkraumkonzept konzentriert sich vor allem auf das Stadtzentrum und lässt wichtige Parkanlagen des Umkreises miteinfließen. Das Ergebnis ist ein Parkraumplan für die Stadt Olten.

### Lernziel

Mit dem Profilprojekt sollen die Studierenden nachweisen, dass sie selbstständig Lösungen für ein komplexes Planungsproblem der Verkehrsplanung erarbeiten können. Im Projekt soll der in den ersten beiden Studienjahren vermittelte und trainierte Stoff integral angewendet und übertragen werden. Die bisherigen Kenntnisse in der Verkehrsplanung werden dabei gleichzeitig vertieft, die Schnittstellen zur Raumplanung sollen in die Arbeit integriert werden.

Im Gegensatz zu den bisherigen Aufgabenstellungen im Studium ist die Aufgabe im Profilprojekt Verkehrsplanung offener formuliert. Der Aufbau und das Setzen der inhaltlichen Schwerpunkte des Parkraumkonzeptes mit Bausteinen in E-Mobilität oder autofreiem Wohnen sind Teil der Aufgabe.

# PARKRAUM- UND MOBILITÄTSKONZEPT (I)

Beitrag von:  
Pascal Annen

## Analyse der Verkehrsproblematik

Die Stadt Olten hat deutliche Verkehrsprobleme die in Zukunft zunehmen könnten. Die Hauptverkehrsstrassen stossen an ihre Kapazitätsgrenzen. Damit der Verkehr in Zukunft plafoniert werden kann, muss die heutige Parkraumsituation überarbeitet werden. In dieser Arbeit wurde die Auslastung von rund 5'500 Parkfeldern untersucht. Relativ viele der Parkfelder im Stadtgebiet sind der blauen Zone zugeordnet. Die Anwohner können zu günstigen Tarifen eine Parkkarte für die blaue Zone beziehen und so unbegrenzt in ihrem Sektor parkieren. Diese Anwohnerbevorzugung begünstigt die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs, insbesondere auf kurze Distanzen. Zudem ist davon auszugehen, dass manche Oltnen private Parkfelder an Pendler vermieten, damit diese mit dem Auto zur Arbeit fahren können.

Im Rahmen von mehreren Bestandesaufnahmen konnte festgestellt werden, dass die Auslastung der Parkfelder im gesamten Stadtgebiet gering ist – mit anderen Worten, dass ein Überangebot an Parkfeldern besteht. Die Reorganisation des Parkplatzangebotes könnte somit zur Plafonierung des motorisierten Individualverkehrs beitragen.

## Stossrichtungen für das Parkraumkonzept

Bei der Erarbeitung eines Parkraumkonzepts sollen mögliche Lösungsansätze aufgezeigt werden, wie die zukünftige Verkehrssituation betreffend Parkierung verbessert werden kann. Folgende Stossrichtungen sollen durch die Ausarbeitung des Parkraumkonzeptes berücksichtigt werden:

### Förderung der Elektromobilität

Die Elektromobilität bekommt in der zukünftigen Verkehrsthematik eine immer wichtigere Bedeutung. Aus diesem Grund soll das Parkraumkonzept spezifische Aussagen zur zukünftigen Entwicklung der Elektromobilität machen.

### Förderung autoarmes Wohnen

Durch die Einzonung neuer Siedlungsgebiete kann sich das Verkehrsaufkommen erhöhen. Deshalb müssen neue und innovative Lösungsansätze angestrebt werden, wie der Gebrauch des motorisierten Individualverkehrs reduziert werden kann. Das Parkraumkonzept soll spezifische Gebiete festlegen, die in Zukunft für autoarmes Wohnen in Frage kommen.

### Massnahmen zur Parkraumsituation

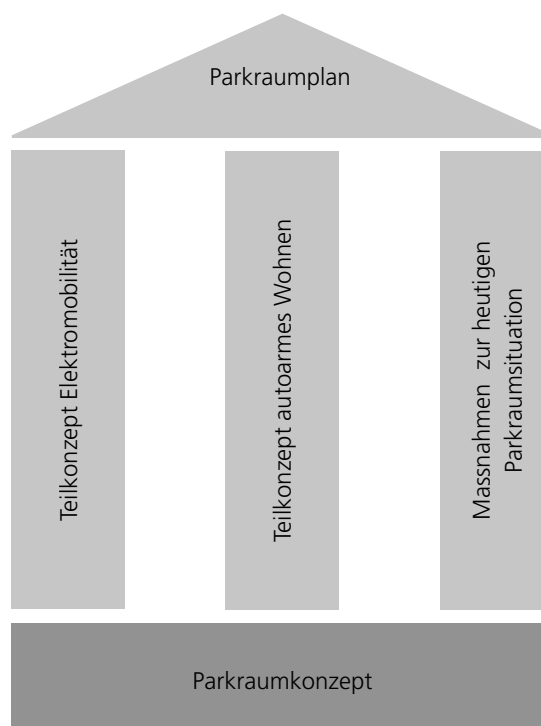
Gemäss der Analyse ist die heutige Parkraumsituation in der Stadt Olten verbesserungswürdig. Aus diesem Grund sollen gezielte Massnahmen festgelegt werden, damit die zukünftige Parkraumsituation verbessert werden kann.

## Erstellung eines Parkraumplanes

Damit die verschiedenen Lösungsansätze und Massnahmen in Zukunft umgesetzt werden können, soll ein Instrument in Form eines Parkraumplanes erstellt werden. Dieser soll spezifisch auf die Stadt Olten zugeschnitten sein und alle Massnahmen aus dem Parkraumkonzept beinhalten.

## Parkraumkonzept

Für das Parkraumkonzept wurde ein Aufbau gewählt, bei dem die formulierten Stossrichtungen berücksichtigt werden. Das Parkraumkonzept ist das Fundament für die Verbesserung der heutigen Parkraumsituation. Darauf aufbauend werden drei Säulen (Teilkonzept Elektromobilität, Teilkonzept autoarmes Wohnen und Massnahmen zur heutigen Parkraumsituation) festgelegt, welche neue und innovative Lösungsansätze für die Stadt Olten aufzeigen. Schlussendlich bildet der Parkraumplan das Dach für das Parkraumkonzept, bei dem alle Lösungsansätze und Massnahmen von den drei Säulen in einem Plan dargestellt werden. Der Parkraumplan soll bei der Umsetzung als Begleitinstrument dienen.



Aufbau  
Parkraumkonzept



### **Teilkonzept Elektromobilität**

In der Stadt Olten sind die Voraussetzungen für die Nutzung von Elektromobilität grundsätzlich gegeben. Bereits heute sind vereinzelte öffentliche Ladestationen für Elektrofahrzeuge vorhanden. Die öffentlichen Ladestationen werden vor allem an Wochenenden genutzt, unter der Woche werden die Fahrzeuge privat geladen. Die vorhandene Infrastruktur reicht voraussichtlich, um den prognostizierten Anstieg des Bedarfs mittelfristig zu decken.

Die vermehrte Nutzung von Elektrofahrzeugen wird die Probleme des motorisierten Individualverkehrs wie hohes Verkehrsaufkommen und Flächenverbrauch jedoch nicht lösen. Dafür stossen die Elektrofahrzeuge keine Abgase aus, was sich positiv auf die Luftqualität im Stadtgebiet auswirkt. Diese Vor- und Nachteile der Elektromobilität müssen bei einer nachhaltigen Verkehrsplanung berücksichtigt werden.

Deswegen konzentriert sich das Teilkonzept Elektromobilität auf Verkehrsmittel, die Einfluss auf das Verkehrsaufkommen und den Flächenverbrauch nehmen können. Dies bedeutet, dass in Zukunft die Busse und die Carsharing-Fahrzeuge nur noch elektrisch angetrieben werden sollen. Die bestehenden öffentlichen Ladestationen sollen ausgebaut werden. Neue Ladestationen-Standorte sind in den nächsten Jahren aber keine vorgesehen.

Die Stadt Olten soll die Entwicklung der Elektromobilität beim Individualverkehr aktiv verfolgen, damit bei einem plötzlichen schnellen Anstieg des Gebrauchs von Elektrofahrzeugen genügend Ladestationen bereitgestellt werden können. Aus diesem Grund sollte eine gesetzliche Grundlage geschaffen werden, die sicherstellt, dass bei zukünftigen Überbauungen für alle Parkfelder vorsorglich die Grundinfrastruktur für die Elektroerschliessung erstellt werden muss.

### **Teilkonzept autoarmes Wohnen**

In der Stadt Olten wurden in den vergangenen Jahren noch keine autoarmen Gebiete ausgeschieden. Anhand dieses Teilkonzeptes wurden fünf Gebiete festgelegt, welche Potential für autoarme Gebiete aufweisen. Dabei wurden wichtige Standortaspekte definiert, die für die Festlegung von Gebieten berücksichtigt werden müssen:

- ÖV- Güteklasse
- Nähe zur Bushaltestelle
- Taktdichte der Buslinien
- Nähe zum Bahnhof
- Nähe zu Einkaufsmöglichkeiten
- Nähe zu Carsharing
- Nähe zur Radroute

Zusätzlich muss in einem nächsten Schritt die Akzeptanz seitens der Oltnen Bevölkerung vorhanden sein. Dementsprechend sieht das Teilkonzept vor, dass zuerst ein Testversuch mit einem bestimmten Gebiet gestartet wird. Auf diese Weise kann überprüft werden, wie hoch die Nachfrage nach diesem Wohnmodell ist. Bei einer hohen Nachfrage können weitere autoarme Siedlungen umgesetzt werden. In grösseren Städten wie Zürich, Basel und Bern wurden bereits autoarme Siedlungen geplant und umgesetzt. Die Erfahrungen aus diesen Siedlungen fallen positiv aus. Die Nachfrage nach preisgünstigem Wohnraum ist in den Städten sehr hoch, deshalb gehen viele den Kompromiss für einen autofreien Haushalt ein. Damit dieses Modell auch in der Stadt Olten umgesetzt werden kann, müssten die gesetzlichen Grundlagen angepasst werden.

### **Massnahmen zur heutigen Parkraumsituation**

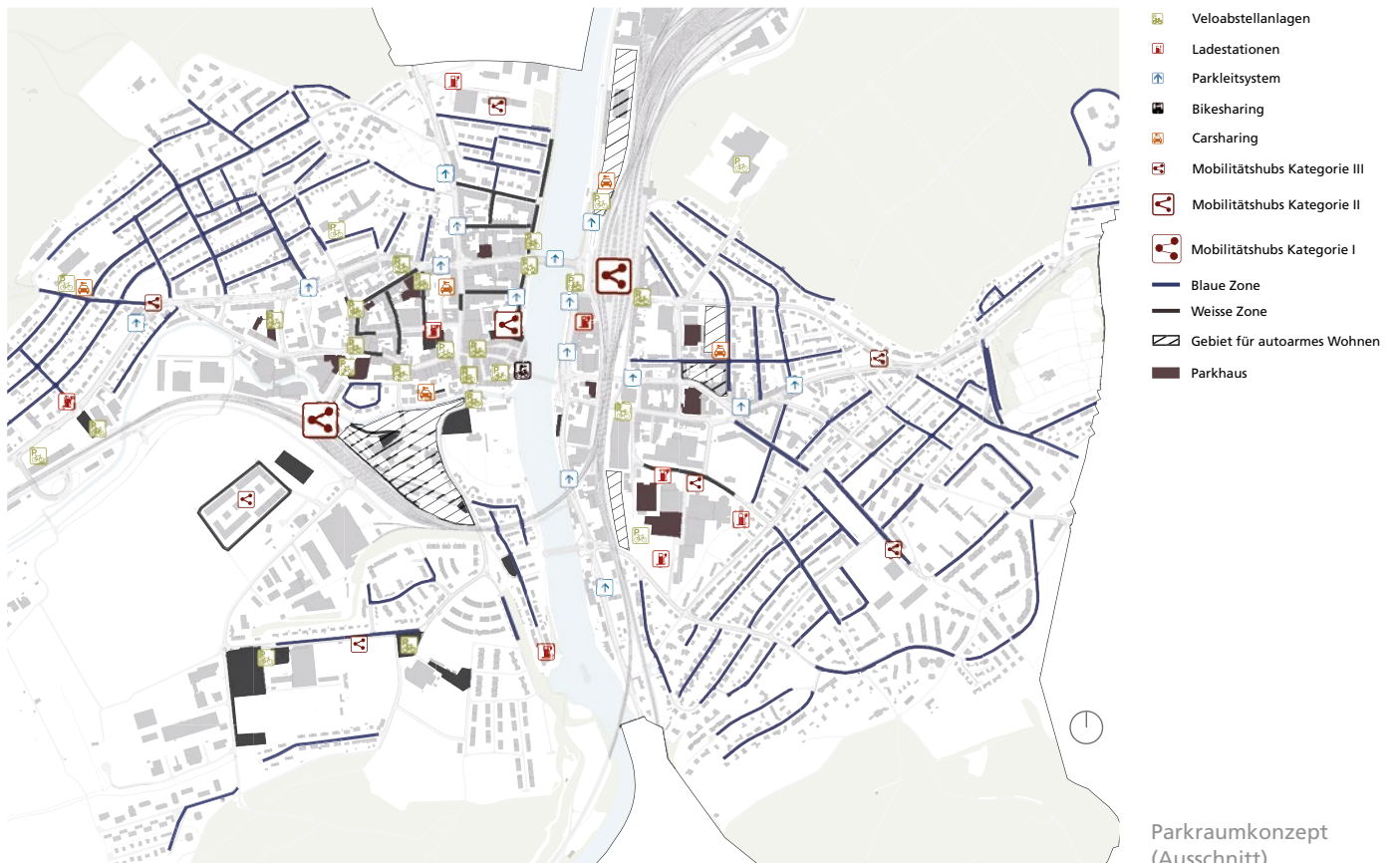
Neben den beiden Teilkonzepten wurden spezifische Massnahmen für die heutige Parkraumsituation festgelegt. Die Massnahmen betreffen öffentliche und private Parkfelder. Die beiden Teilkonzepte, welche einen Bezug zum Parkraumkonzept haben, werden bei der Festlegung der Massnahmen berücksichtigt. Die verschiedenen Massnahmen sollen aufeinander abgestimmt werden. Folgende Massnahmen sind bei der heutigen Parkraumsituation vorgesehen:

- Neues Parkierungsreglement
- Revision Reglement Blaue Zone
- Ausbau Infrastruktur Veloverkehr
- Ausbau Infrastruktur Fussverkehr
- Ausbau Veloabstellanlagen
- Erstellung von Mobilitätshubs
- Parkleitsystem
- Shuttlebusse für Veranstaltungen
- Reorganisation öffentliche Ladestationen
- Reorganisation Parkplatzangebot MIV
- Tarifregelung Weisse Zone

## Parkraumplan

Im Parkraumplan werden alle relevanten Parkfelder für die verschiedenen Verkehrsarten dargestellt. Der Plan soll dieser von den Behörden als Instrument für Monitoring und Controlling genutzt werden. Deswegen ist der Parkraumplan behördenverbindlich festgesetzt. Der Parkraumplan wird als interaktives PDF in digitaler Form genutzt, damit kann der Papierverbrauch in der Verwaltung deutlich reduziert werden. Zusätzlich ist er durch die interaktive Form für die zuständigen Personen immer in einem aktuellen Stand abrufbar. Dies setzt allerdings voraus, dass das Instrument von allen Beteiligten gewissenhaft aktualisiert wird.

Die vorgesehenen Massnahmen werden im Parkraumplan und im dazugehörigen Massnahmeblatt erfasst. Dabei können die wichtigsten Meilensteine, welche für die Umsetzung der Massnahmen von Relevanz sind, aus dem Massnahmeblatt herausgelesen werden. Auf diese Weise wird der Benutzer durch die bevorstehende Planung geleitet, indem der nächste Schritt aufgezeigt wird.



## PARKRAUM- UND MOBILITÄTSKONZEPT (II)

### Analyse

Für die Analyse wurden neben den relevanten planerischen Grundlagen vor allem das vorhandene Mobilitätsangebot sowie die aktuelle Parkraumsituation und -auslastung untersucht. Als Ergebnis wurden Qualitäten und Defizite zu diesen Thematiken definiert.

### Qualitäten

- Der Mobilitätsplan Olten als strategisches Planungsinstrument behandelt schon verschiedenste Themen.
- Der Bahnhof Olten ist eine ÖV- Drehscheibe.
- Es gibt ein Angebot an diversen E- Ladestationen und Mobility- Standorten im Zentrum von Olten.
- Die Fussgängerzone im Stadtzentrum sowie die zahlreichen Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren bewirken eine Verkehrsberuhigung.
- Olten hat neu ein Parkleitsystem eingeführt.

### Defizite

- Das Parkierungsreglement wurde durch die Stimmbewölkerung von Olten abgelehnt.
- Das Strassennetz stösst in Spitzenstunden an seine Kapazitätsgrenzen.
- Die Fuss- und Veloinfrastruktur weist diverse Mängel auf.
- Der Einsatz von Elektromobilität bezieht sich nur auf Elektroautos und nicht auf weitere Verkehrsmittel.
- Ein Angebot für ein spontanes Veloverleihsystem ist nicht vorhanden.
- Die Auslastung der Parkfelder ist werktags gering.
- Die Parkplatzbewirtschaftung weist keine klare zeitliche und tarifliche Regelung auf.
- Die Fremdparkierung ist in zentrumsnahen blauen Zonen problematisch.
- Im Zentrum und im Siedlungsgebiet mangelt es an Veloabstellplätzen.

### Schlussfolgerungen aus der Analyse

Der Bahnhof Olten als eine der wichtigsten ÖV-Drehscheiben der Schweiz erschliesst die Stadt sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr. Deshalb gibt es in Olten ein grosses Potenzial zu einer Veränderung des Modal Splits in Richtung des Umweltverbunds. Für eine umweltfreundliche Veränderung muss gemäss des Mobilitätsplans die 3V- Strategie konsequent angewendet werden. Eine Umstrukturierung sowie Neuorganisation der Parkraumsituation mit flankierenden Massnahmen kann die 3V- Strategie unterstützen und zu einer zusätzlichen Verlagerung führen. Im Fokus stehen dabei die blauen Zonen in den Wohnquartieren, die grösstenteils überdimensioniert sind, sowie die öffentlichen Parkfelder im Zentrum.

### Das Parkraumkonzept

Das erarbeitete Parkraumkonzept für die Stadt Olten setzt sich aus den drei Strategien Elektromobilität, autoarmes Wohnen und Parkraum zusammen. Zu jeder der drei Strategien gibt es ein Hauptziel und detailliertere Teilziele, welche helfen, die Strategie zu umschreiben. Abschliessend gibt es für jede Strategie eine Liste von Massnahmen für die Umsetzung.

Ein weiteres wichtiges Element neben diesen drei Strategien ist der Parkraumplan. Alle räumlich verortbaren Massnahmen aus den Strategien werden im Parkraumplan von Olten aufgeführt. Der Parkraumplan dient als Instrument zur Umsetzung und zum Monitoring und Controlling. Daher wird eine alternative und zeitgemässe Form für die Darstellung gesucht.

### Ziele

Die Zielsetzung des Parkraumkonzepts setzt sich aus dem Hauptziel der drei Strategien Elektromobilität, autoarmes Wohnen und Parkraum zusammen.

- Förderung der Elektromobilität in der Stadt Olten.
- Förderung von autoarmem Wohnen in Olten.
- Reduktion des motorisierten Individualverkehrs durch eine Neuorganisation des Parkraums.

### Strategie Elektromobilität

In Olten soll es ein Elektromobilitätsangebot geben, das den Bedürfnissen der Bevölkerung entspricht. Die Gesamtstrategie soll verhindern, dass planlos neue Ladestationen entstehen, die gar nicht nachgefragt werden, oder teure Anschaffungen getätigt werden, welche danach nicht genutzt werden. Vielmehr sollen Ansätze gefunden werden, die zu Olten passen und deren Umsetzung Erfolg versprechen. Die Strategie baut auf vier Schwerpunkten auf, welche koordiniert und abgestimmt werden müssen.

### Vorbildfunktion

Die Stadt Olten nimmt eine Vorbildfunktion im Bereich Elektromobilität gegenüber ihren Bewohnern ein. Sie geht mit gutem Beispiel voran und zeigt die einfachen und vielfältigen Einsatzmöglichkeiten der Elektromobilität im Alltag auf. Dazu werden nur noch elektrische Gemeindefahrzeuge eingesetzt und es befindet sich neu eine E-Ladestation direkt vor der Stadtverwaltung.

### Infrastruktur und Dienstleistungen

In Olten gibt es ein optimales Angebot an Infrastrukturen und Dienstleistungen für die Elektromobilität. Es wird auch auf neuartige Technologien und den Einsatz der Elektromobilität bei den Stadtbussen gesetzt.

### Information und Beratung

Die Stadt Olten sensibilisiert die Bevölkerung für die Themen Elektromobilität und umweltfreundliche

Mobilität. Es wird eine Fachstelle für Elektromobilität in der Stadtverwaltung geschaffen und die Oltnen werden durch Broschüren und Veranstaltungen informiert. Zur Zielgruppe gehören auch Pendler und ortsansässige Firmen.

### Planung

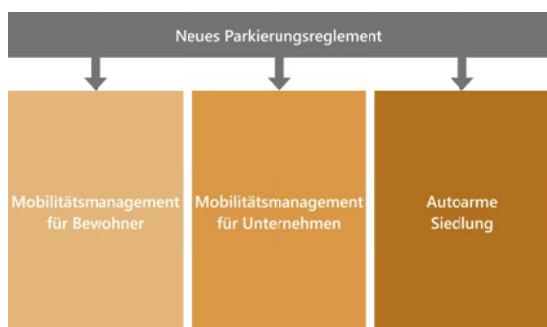
Die Elektromobilität wird in die bestehenden Gesetze und Planungsinstrumente aufgenommen. Dies vereinfacht die Umsetzung von Massnahmen, welche in Zukunft koordiniert geplant werden. E- Ladestationen sind neu in allen öffentlichen Parkhäusern vorgesehen und werden in den blauen Zonen erweitert. E- Bikes werden auch bereits bei der Planung berücksichtigt.

### Strategie Autoarmes Wohnen

Autoarmes Wohnen ist ein steigendes Bedürfnis in der Gesellschaft. Auch in der Stadt Olten wird die Nachfrage nach dem Autoarmen Wohnen in Zukunft steigen. Daher muss sich die Stadt mit den Möglichkeiten rund um das Thema auseinandersetzen und eine Strategie dazu entwickeln. Die Strategie sieht vor, dass autoarmes Wohnen je nach Teilgebiet anders gefördert wird. Als Grundlage dient ein neues Parkierungsreglement. Das Ziel ist aber nicht, dass es zukünftig nur noch autoarme Siedlungen gibt.

### Neues Parkierungsreglement

Die Umsetzung der Strategie für autoarmes Wohnen wird durch ein neues Parkierungsreglement vereinfacht. Wichtig ist, dass dieses keinen Zwang ausübt, sondern auf Freiwilligkeit basiert und Anklang findet.



### Mobilitätsmanagement für Bewohner

Das Mobilitätsmanagement für Bewohner richtet sich an die einzelnen Haushalte. Autoarmes Wohnen ist unabhängig vom Quartier überall möglich und von jedem Eigentümer selbst umzusetzen. Mit dem Mobilitätsmanagement unterstützt die Stadt Olten ihre Bewohner dabei. Dazu werden eine Fachstelle für autoarmes Wohnen in der Stadtverwaltung angesiedelt und Merkblätter und Informationsbroschüren entwickelt.

### Mobilitätsmanagement für Unternehmen

Das Mobilitätsmanagement für Unternehmen soll aufzeigen, dass auch Unternehmen autoarm geführt werden können. Die Mitarbeiter verzichten auf ein Auto und kommen mit dem öffentlichen Verkehr, dem

Velo oder zu Fuss zur Arbeit. Die Stadt Olten geht dabei als gutes Beispiel voran und wird zukünftig in der Verwaltung auf den Einsatz von Autos, ausgenommen Carsharing, verzichten.

### Autoarme Siedlung

Eine autoarme Siedlung ist eine zusammenhängende Überbauung, in welcher die Autonutzung stark reduziert ist. Die geeigneten Gebiete werden über die Nutzungsplanung grundeigentümergebunden festgesetzt. Die Bauherren werden durch die Fachstelle für autoarmes Wohnen in der Stadtverwaltung und einen spezifischen Leitfadens bei der Planung unterstützt.

### Strategie Parkraum

Die Gesamtstrategie Parkraum folgt den Forderungen des Mobilitätsplans. Nach dessen Erarbeitung ist es notwendig, die aktuelle Parkraumorganisation zu untersuchen, anzupassen und weiterzuentwickeln. Dies dient als Grundlage für das neue Parkleitsystem. Es soll jedoch nicht die gesamte Parkraumorganisation verändert werden, sondern vor allem an den Schwachstellen spezifische Massnahmen ergriffen werden. Die vier Teilbereiche der Parkierung werden umgeben und gestützt von diversen flankierenden Massnahmen.

### Blaue Zonen

Die blauen Zonen befinden sich vorwiegend in den Wohngebieten und sind nur für die Bewohner und ihre Zubringer zugänglich. Daher wird das Angebot auf diese abgestimmt. Die Anzahl Parkfelder wird so reduziert, dass die Auslastung abends jeweils 75% beträgt. Durch vermehrte Kontrollen soll die Fremdparkierung in zentrumsnahen Strassen reduziert werden. Durch die Beschränkung auf eine Anwohnerparkkarte pro Haushalt wird das private Auto nicht weiter gefördert.

### Weisse Zonen

Die weissen Zonen befinden sich zentrumsnah. Eine einfache zeitliche sowie tarifliche Bewirtschaftung fördert das Verständnis. Auch die halböffentlichen Parkfelder sollen zukünftig bewirtschaftet werden, damit es keine gratis Parkfelder mehr gibt. Die weissen Zonen sind für eine Parkdauer von 30 Minuten bis zu vier Stunden vorgesehen.

### Parkhäuser

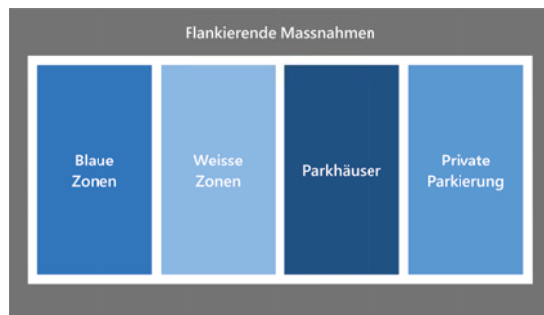
Die Parkhäuser bleiben in ihrer heutigen Form bestehen. Darin ist eine Parkdauer von einem Tag möglich. Auch hier soll die Bewirtschaftung vereinfacht werden.

### Private Parkierung

Das neue Parkierungsreglement kann die private Parkierung beeinflussen. Da dieses aber unter dem Grundsatz «mehr Freiheit und keinen Zwang» funktioniert, ist die Wirkung schwer abzuschätzen.

## Flankierende Massnahmen

Flankierende Massnahmen stützen und umgeben die Anpassungen des Parkierungsangebots. Sie sorgen dafür, dass die Parkfeldreduzierungen Erfolg bringen. Denn nur Parkfelder zu reduzieren, bringt allein noch keinen Erfolg. Es muss zusätzlich in anderen Bereichen investiert werden, damit erfolgreich eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf die umweltfreundlichen Verkehrsmittel erreicht werden kann. Die gewonnenen Flächen müssen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs umgenutzt werden. Es braucht Mobilitätshubs mit einem Veloverleihsystem und Mobility-Standort sowie attraktive ÖV-Verbindungen. Ein zentrales Element ist das Mobilitätsmanagement.



## Der Parkraumplan

Der Parkraumplan dient bei der Planung, Umsetzung sowie beim Monitoring und Controlling der Stadtverwaltung und den betroffenen Dienststellen. Er ist ein Instrument, das sich zeitlich immer wieder verändern kann und auf dem aktuellen Stand zu halten ist. Der Plan soll vor allem in seiner Form als interaktives PDF

verwendet werden. Zu jeder verorteten Massnahme auf dem Plan wird ein eigener Steckbrief erstellt. Dieser lässt sich mit einem Klick auf den Strassenraum, das ausgeschiedene Gebiet oder das Piktogramm der Massnahme öffnen. Das PDF kann beliebig ausgetauscht werden und von allen Personen geöffnet werden, ohne dass dazu ein zusätzliches Programm notwendig ist. In dieser Form kann es auch als Controlling-Instrument direkt vor Ort eingesetzt werden. Alle Änderungen werden von einer Fachperson kontrolliert, bevor sie in die öffentliche PDF-Datei überführt werden. Zusätzlich gibt es jährlich einen aktualisierten Ausdruck auf Papier, welcher für alle gut sichtbar bei der Stadtverwaltung aufgehängt werden soll.

## Inhalt Parkraumplan und Steckbriefe

Der Parkraumplan gibt Auskunft über alle räumlich verortbaren Massnahmen, welche im Parkraumkonzept erarbeitet wurden. An erster Stelle stehen dabei die öffentlichen Parkfelder für den motorisierten Individualverkehr und alle Abstellanlagen für Fahrräder. Aber auch alle weiteren Massnahmen, welche mit der Parkierung zu tun haben, werden festgehalten. Das sind unter anderem die Gebiete für autoarmes Wohnen, die Mobility-Standorte und E-Ladestationen. Zu jedem Eintrag gibt es einen eigenen Steckbrief, welcher in drei Themenbereiche unterteilt ist. Er gibt Auskunft über die Ausgangslage, die Handlungsansätze und die Erkenntnisse aus Monitoring und Controlling.

- Parkierung MIV**
  - Blaue Zone
  - Weisse Zone, Kurzzeitparkplatz
  - Weisse Zone, Langzeitparkplatz
  - Weisse Zone, Halboffentlicher Parkplatz
  - Parkhaus
  - Aufgehobener Parkplatz
  - Parkierungsreglement Gebietstyp I
  - Parkierungsreglement Gebietstyp II
  - Referenznummer der Tabelle
  - Mobility-Standort
  - Park & Ride Parkplatz
- Parkierung Fahrrad**
  - Fahrradverleih
  - Fahrradstation
  - Abstellanlage Bestehend belassen
  - Abstellanlage Bestehend erweitern
  - Abstellanlage Neu 1. Etappe
  - Abstellanlage Neu 2. Etappe
  - Abstellanlage Gross
  - Abstellanlage Klein
  - Abstellanlage gedeckt
- Autoarmes Wohnen**
  - Mobilitätsmanagement für Bewohner
  - Mobilitätsmanagement für Unternehmen
  - Autoarme Siedlung
- Mobilitätshubs**
  - 1. Stufe - Grosser Mobilitätshub
  - 2. Stufe - Mittlerer Mobilitätshub
  - 3. Stufe - Kleiner Mobilitätshub
- Elektromobilität**
  - E-Ladestation Bestehend
  - E-Ladestation Neu
- Orientierender Inhalt**
  - Gebäude
  - Strassen
  - Bahngleis
  - Gewässer
  - Wald



Plangrundlage: Amtliche Vermessung Kanton Solothurn; [17.07.2019]

Parkraumplan

# STÄDTEBAU / STADTENTWICKLUNG

# SIEDLUNGSENTWURF

## AUF DEM AREAL «OLTEN SÜDWEST»

Studienarbeit  
FS 2020

2. Semester

Modul:  
Städtebau 3

Dozent:  
Lucas Steiner

**Für die Semesterarbeit steht das 1.5 ha grosse Areal «Olten Südwest» zur Verfügung, das im grössten Entwicklungsgebiet von Olten liegt. Mit dem Siedlungsentwurf sollen städtebauliche Vorschläge erarbeitet werden, die wesentlich zur zukünftigen Attraktivität des neuen Stadtteils beitragen. Die Gruppen entwickeln einen eigenen Vorschlag, wie künftig in «Olten Südwest» gewohnt werden könnte. Unter Berücksichtigung der allgemeinen Rahmenbedingungen sowie spezifischer Themen (Erschliessung, Wohnungsmix, Aussenräume, Orientierung, Parkierung, Umgang mit dem Bestand usw.) werden die Ideen im Lauf der ersten Semesterhälfte zu einem konkreten Siedlungsentwurf im Massstab 1:500 verdichtet.**

### Planungsperimeter

Für die Semesteraufgabe wurde ein rund 1.5 ha grosses Areal ausgewählt. Die Parzelle mit privater Eigentümerschaft ist Teil von «Olten Südwest», dem mit 33.8 ha und einem Potenzial bis zu 3'000 Wohnungen grössten Entwicklungsgebiet der Stadt. Der 2010 genehmigte Gestaltungsplan basiert auf einem Entwurf, der 2002 als Sieger aus einem internationalen städtebaulichen Wettbewerb hervorgegangen ist. Auf dem bis heute einzigen überbauten Baufeld wurden 2012 rund 420 Wohnungen und einige Gewerbeflächen realisiert. Gemäss dem Oltnr Tagblatt gab diese erste Etappe in der Bevölkerung Anlass zu Diskussionen: *«Sowohl städtebaulich als auch in Bezug auf die Wohnqualität entstanden Zweifel an der bestehenden Überbauung und an den weiteren Bautappen. Bemängelt wurden insbeson-*

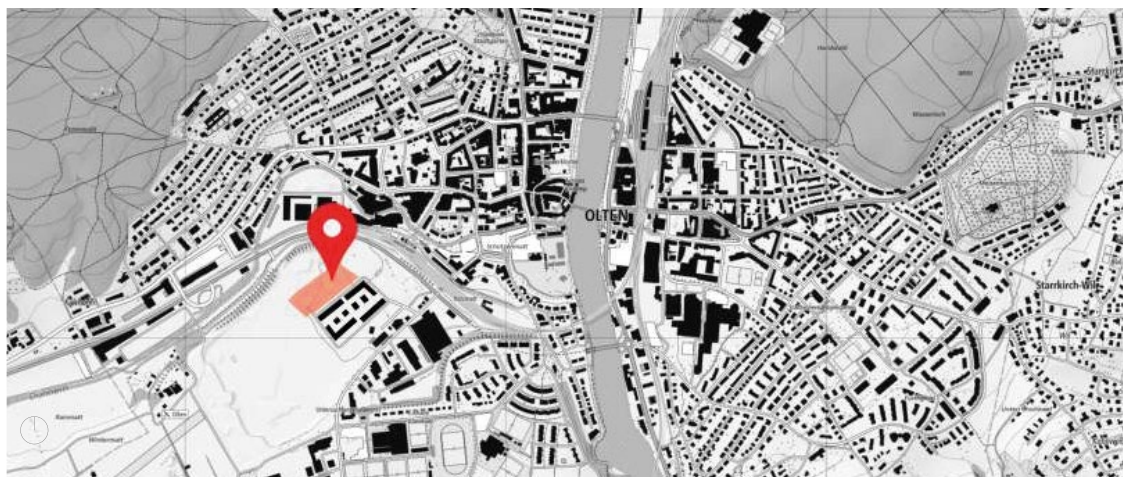
*dere die enge räumliche Situation, das fehlende Grün sowie der monoton wirkende Charakter der Überbauung.»* Der Stadtrat hat die geäusserte Kritik aufgenommen und liess in der Folge das städtebauliche Konzept nochmals überarbeiten. Es resultierte daraus ein modifizierter Masterplan, auf dessen Erkenntnissen der bisherige Gestaltungsplan revidiert wurde.

Die Studierenden sind im Rahmen des Kurses aufgefordert, die nächste Etappe von Olten Südwest zu planen. Auf einem der zentralen Baufelder soll nach den Vorgaben des revidierten Gestaltungsplans eine Wohnüberbauung mit hoher Lebensqualität und zeitgemässen Ausdruck entworfen werden. Obwohl rein fiktiv, gilt es stimmungsvolle Eindrücke zu vermitteln, die Wegweiser für das weitere Vorgehen sein können.

### Aufgabe

Die Aufgabe umfasst den kritischen und qualitätsorientierten Umgang mit dem Thema Wohnen und dafür geeigneten Gebäude- und Freiraumtypologien. Ziel ist eine Siedlung, die eine innere konzeptionelle Logik erkennen lässt, einen eigenständigen Charakter besitzt und damit über das Potenzial verfügt, von den Bewohnern als hochwertige Wohnumgebung wahrgenommen und geschätzt zu werden.

Die Siedlung soll barrierefrei sein. Das heisst, dass auch für Menschen mit körperlichen Einschränkungen eine attraktive Zugänglichkeit gewährleistet sein muss. Sie soll zudem ökonomisch erschwinglich sein und für Menschen in unterschiedlichen Lebensabschnitten nicht nur Wohnraum bieten, sondern ein echtes Zuhause sein.



Plangrundlage: map.geo.admin.ch

Planungsperimeter  
«Olten SüdWest»

# OLTEN SÜDWEST (I)

Beitrag von:

Janosch Thalmann  
Nadine Zbinden  
Severin Germann

## Konzeptidee

Das Ziel war es, trotz der hohen Dichte die später im Quartier Olten Südwest vorherrschen wird, eine attraktive Wohn- und Aufenthaltsqualität zu schaffen. Die Überbauung soll sich in das Quartier eingliedern, aber auch einen eigenen Charakter ausstrahlen, damit sich die Bewohner mit ihrem direkten Wohnumfeld identifizieren können. Es entstehen 2.5- bis 5.5-Zimmer-Wohnungen und somit ein vielfältiges Angebot für eine möglichst breite Zielgruppe.

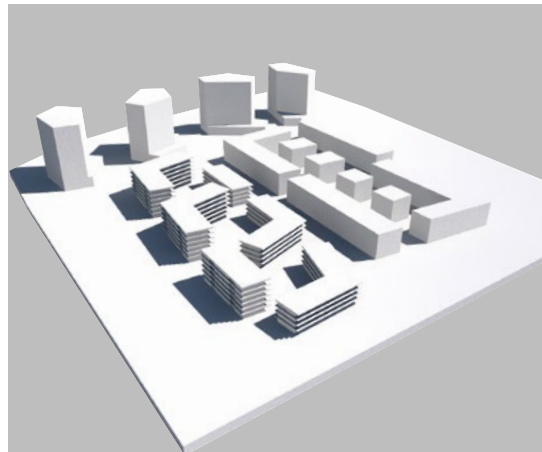
## Freiraum- und Erschliessungskonzept

Der Freiraum wird hauptsächlich von den drei grossen Innenhöfen geprägt. Diese haben unterschiedliche Hauptnutzungen. Unabhängig von den Nutzungen wurde Wert darauf gelegt, dass die Innenhöfe ein einheitliches Konzept widerspiegeln. Grundsätzlich sollen sie sehr grün und natürlich wirken. Findlinge, einzelne Baumgruppen und andere Bepflanzungen, wie auch Sitzgelegenheiten werden immer wieder als Gestaltungs- und Freiraumelemente eingesetzt.

Auch die Erschliessungswege sind in einem regelmässigen Muster angeordnet. Die Wege im Inneren der Siedlung sind grundsätzlich für den quartierinternen, halbprivaten Fussverkehr gedacht und werden durch verschiedene Breiten hierarchisiert. So sollen Wunschlinien für Fussgänger und eine Veloverbindung hervorgehoben werden. Der Platz im Nordosten bildet mit grossen Kastanienbäumen das «Tor» zur Siedlung. Die Strassenräume im Osten und Westen werden mit einer Baumallee abgeschlossen. Entlang der Autorenstrasse sind zwischen den Bäumen Besucherparkplätze angeordnet. Vor den Eingängen zu den Gebäuden befinden sich Veloabstellanlagen. Die private Tiefgarage ist ebenfalls von der Autorenstrasse her erschlossen.

## Städtebauliches Konzept

Der Baubereich besteht aus vier «bumerangförmigen» und zwei rechteckigen Baukörpern. Diese wurden so angeordnet, dass drei gleichwertige Innenhöfe entstehen, die vom öffentlichen Strassenraum klar abgetrennt sind. Jedoch wurden die Baukörper bewusst nicht strikt in einer Flucht oder parallel zueinander angeordnet. Die verschiedenen Winkel, die dadurch im Inneren der Bebauung entstehen, erzeugen eine lockere Atmosphäre. Auch gegen aussen wird so ein spannender Strassenraum geschaffen. Die Gebäude I, III und V wurden sechsgeschossig geplant. Die im Süden liegenden Baukörper II, IV, und VI sind hingegen nur viergeschossig. Damit soll eine geeignete Besonnung auf die Innenhöfe und die Wohnungen in den anderen drei Gebäuden gewährleistet werden. Die Balkone und Sitzplätze wurden in den Südost- bis Südwestfassaden angebracht. Damit der Bezug und die Integration zu den Innenhöfen bei den Wohnungen der Baukörper II, IV und VI trotzdem zustande kommt, sind allseitig kleine Balkone vorgesehen.



3D- Modell

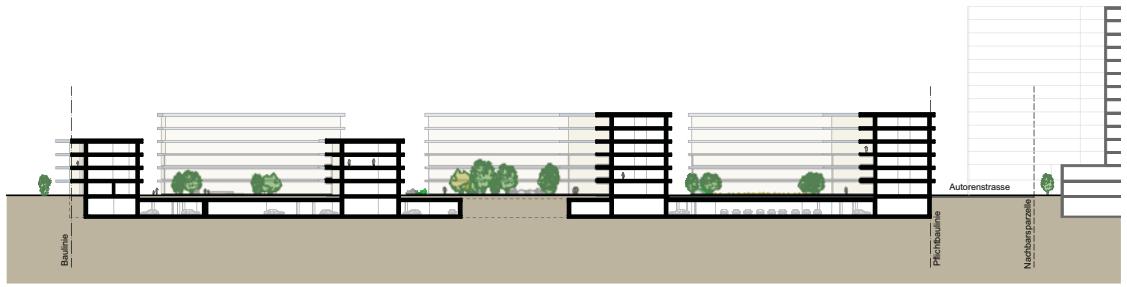


Plangrundlage: Amtliche Vermessung Kanton Solothurn; [17.07.2019]

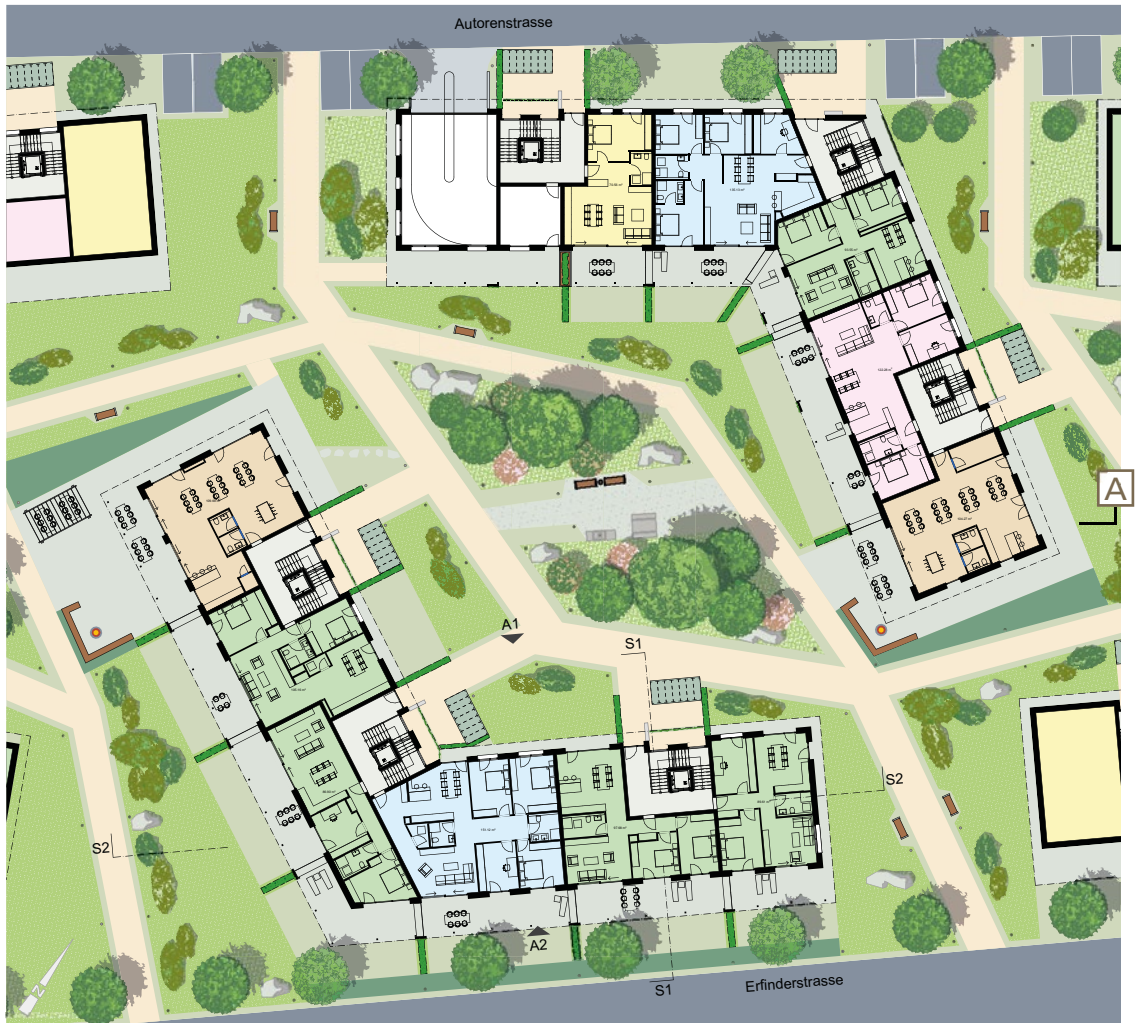
Situationsplan



Längsschnitt  
Siedlungsentwurf  
A-A



- 2.5 Zimmer-Wohnung
- 3.5 Zimmer-Wohnung
- 4.5 Zimmer-Wohnung
- 5.5 Zimmer-Wohnung
- Gemeinschaftsräume



Erdgeschoss- und  
Umgebungsplan,  
Gebäude III & IV

Plangrundlage: Amtliche Vermessung Kanton Solothurn; [17.07.2019]

3D-Visualisierungen:

Abb. links:  
Südfassade Geb. IV

Abb. mitte:  
Innenhof

Abb. rechts:  
Fassadengestaltung



# OLTEN SÜDWEST (II)

## Analyse, Ziel und Konzept

Die Analyse deckte mehrere Probleme der bestehenden Bebauung Olten Südwest auf. Daher ist das Ziel der neuen Überbauung, eine lebendige Wohnumgebung mit gemischter Nutzung für Jung und Alt zu schaffen. Daher wird eine hohe Nutzungsdichte bei einem gleichzeitig attraktiven Wohnumfeld angestrebt.

## Städtebauliches Konzept

Die Überbauung besteht aus sieben Gebäuden. Diese sind so angeordnet, dass im Innern der Überbauung ein Hof entsteht. Entlang der Erfinder- und Autorenstrasse sind drei, respektive zwei identische Gebäude angeordnet. Die Holzanbauten dieser Gebäude ragen von den Hauptgebäuden aus in den Hof und greifen wie Finger ineinander. Mit ihrem pavillonartigen Ausdruck gliedern sie sich im grünen Hof gut ein, dieser wirkt gleichzeitig nicht zu gross und es bilden sich spannende Räume. Die Überbauung weist eine relativ hohe Dichte auf, diese ist jedoch für ein urbanes Wohnen angebracht und mit dem Aussenraum und den gemeinschaftlichen Flächen vereinbar.

## Freiraum und Mobilität

Der sich aus der Anordnung der Gebäude ergebende Freiraum drückt sich in verschiedenen kleineren Räumen aus. Die Verzahnung der Gebäude ergibt spannende Raumfolgen, welche mit unterschiedlichster Bepflanzung versehen wird und private sowie öffentliche Gartenflächen beinhalten. Die Wege sind mit einem sickerfähigem Belag versehen und erschliessen die Gebäude.



Plangrundlage: Amtliche Vermessung Kanton Solothurn; [17.07.2019]

Beitrag von:

Marcel Bertschi  
Mathias Flepp  
Vivianne Lott

Schwarzplan



Plangrundlage: Amtliche Vermessung Kanton Solothurn; [17.07.2019]

Situationsplan mit Umgebung

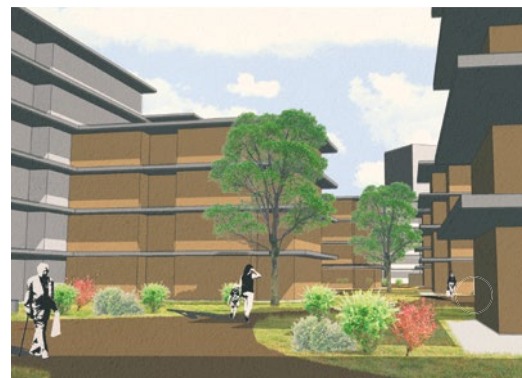


Abb. links: Visualisierung mit Durchgang

Abb. rechts: Visualisierung Hofsituation mit Anbauten

Visualisierung  
mit Sicht von der  
Erfinderstrasse



Situation Balkon  
mit Paneelen



### Wohnungen

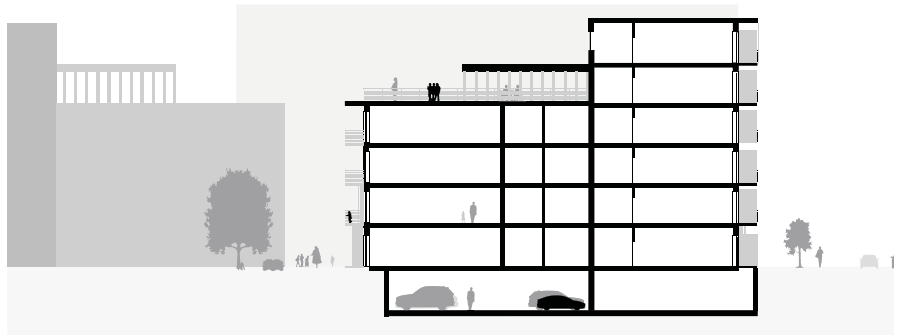
Die Überbauung in Olten Südwest umfasst gesamthaft 243 Wohnungen. Dabei handelt es sich um Wohnungen mit 1.5 bis 5.5 Zimmern. So soll unter anderem eine gute Durchmischung erreicht werden. Im nördlichsten Gebäude befinden sich öffentliche Gewerbeflächen sowie die Gemeinschaftsräume für die Bewohnerinnen und Bewohnern der Überbauung. Auf jedem der fünf Holzanbauten befindet sich eine grosse Sonnenterrasse mit Pergola für die Bewohnenden, welche zu einem gemütlichen Beisammensein unter Nachbarn einlädt oder Platz für das Bepflanzen von Hochbeete bietet. Die Wohnungen zeichnen sich durch viel natürliches Licht durch die grossen Fenstern und durch die flexibeln Grundrisse aus. Die verschiebbaren Holzpaneelen erzeugen eine abwechslungsreiche Fassade gegen aussen und spannende Spiele mit dem Licht ins Innern der Gebäude.

Grundriss EG mit  
Umgebung



Plangrundlage: Amtliche Vermessung Kanton Solothurn; [17.07.2019]

Querschnitt A-A  
(östl. Baute)



# STÄDTEBAULICHES LEITBILD

## FÜR DAS AREAL SCHÜTZENMATTE

**In dieser Übung befasste sich eine interdisziplinäre Gruppe aus Studierenden der Bereiche Landschaftsarchitektur sowie Stadt-, Verkehrs- und Raumplanung mit dem Bahnhofsgelände Hammer und dessen Nachbarquartieren. Als Ergebnis wurde ein städtebauliches Leitbild mit dazugehörigen Handlungsanweisungen in den Bereichen Siedlungs- und Freiraumentwicklung erstellt. Dieses baut auf einer ersten Gebietseinschätzung und einer detaillierten Analyse auf, in welcher alle relevanten Planungsfragen geklärt wurden. Es wurden mehrere Pläne und Handlungsansätze erstellt, in welchen die wesentlichen Resultate der Arbeit dargestellt werden.**

### Aufgabenstellung

Für die Schützenmatte gilt es ein Leitbild zu entwickeln, das auf einer lösungsorientierten Analyse basiert. Dieses soll die künftige Rolle des Gebiets als zentraler Stadtteil von Olten klären. Zusammen mit dem dazugehörigen Konzept soll ausserdem aufgezeigt werden, inwiefern sich die Schützenmatte bezüglich Nutzungen, Nutzern, Dichte, Bebauung, Freiräume und Erschliessung entwickeln soll. Besondere Herausforderungen sind dabei der Umgang mit den Gegebenheiten der Schützenmatte und die Frage, wie die Potenziale des Gebietes ausgeschöpft werden können, ohne ihren Charakter zu zerstören und das Zentrum von Olten zu konkurrenzieren.

Ausserdem soll für die Stadt Olten dargelegt werden, wie die gewünschte Entwicklung erzielt werden kann, welche Schritte dazu gemacht werden müssen und was die Herausforderungen dabei sind.

### Herausforderungen

Es geht darum, für eine strategisch denkende kommunale Verwaltungsbehörde langfristige Ideen für eine Entwicklung aufzuzeigen (= Leitbild), dabei einerseits die Chancen und Möglichkeiten darzustellen, aber andererseits auch die zu erwartenden Hürden, Probleme, Wechselwirkungen und Abhängigkeiten aufzuzeigen und zu diskutieren.

### Auszug Leitfragen

Es soll im Leitbild aufgezeigt werden, wie der Ort unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten künftig genutzt werden soll. Heute bestehen auf dem allmendartigen Areal neben dem Strandbad niederschwellige Kreativ-, Kultur- und Gewerbenutzungen, Lagerräume und Wohnungen. Die flächenintensive Oberflächenparkierung wird zudem regelmässig für temporäre Veranstaltungen wie Chilbi, Schulfest etc. genutzt. Wichtige Fragen, die im Leitbild beantwortet werden sollen sind:

- Welche künftige zentralörtliche Bedeutung des Areals soll vorgesehen werden?
- Wie erfolgt ein strategisch und finanziell sinnvoller Einsatz des städtischen Immobilienbesitzes?
- Was für eine Freiraumstruktur wird auf dem Areal definiert und wie wird diese in das städtische Netz integriert?
- Welche möglichst schlüssigen Szenarien für eine verkehrliche Lösung sind denkbar?
- Welche Bedeutung haben die Aspekte Ökologie, Gewässernutzung, Hochwasserschutz und Erholung?

Übung  
HS 2019/20  
5. Semester  
Modul:  
Städtebau 7 /  
Freiraumplanung 6  
Dozierende:  
Joachim Schöffel  
Markus Gasser  
Roman Hanimann  
Tabea Michaelis



Plangrundlage: Geodata © swisstopo

Perimeter Areal  
Schützenmatte

Beitrag von:

Elias Conrad  
Stefanie Bregenzer  
Xenia Fraefel

und Studentin des  
HSR-Studiengangs  
Landschaftsarch.:  
Riccarda Schmid

# DAZWISCHEN - LEITBILD FÜR DIE SCHÜTZENMATTE

## Einleitung

Das Gebiet Schützenmatte liegt direkt südlich des Zentrums von Olten auf der westlichen Aareseite. Der Fluss Dünner trennt das Zentrum und die Schützenmatte voneinander. Das Gebiet liegt topografisch tiefer als das Zentrum. Südlich der Schützenmatte steigt das Terrain wieder stark an und wird dort zusätzlich vom Bahntrasse begrenzt. Die östliche Begrenzung bildet die Aare. Aufgrund dieser Trennelemente ist die Schützenmatte von den umliegenden Gebieten abgekoppelt. Durch ihre Lage würde sie sich jedoch hervorragend als Bindeglied zwischen Zentrum und den südlich gelegenen Wohngebieten eignen. Ausserdem stellt das Gebiet die einzige grössere, öffentliche Freifläche in Zentrumsnähe dar.

Auf dem Gebiet befinden sich neben dem Stadtschwimmbad und dem Kulturzentrum «Schützi» nur wenige Bauten, von denen die meisten Erneuerungsbedarf haben. Dennoch ist ein starker Mix von privaten bis öffentlichen Nutzungen in den Bereichen Wohnen, Gewerbe, Dienstleistung, Bildung, Kultur und Sport vorhanden. Den grössten Flächenanteil der Schützenmatte machen versiegelte Parkierungsflächen aus, die aufgrund des Parkraumangebots des angrenzenden Zentrums nur spärlich besetzt sind (ca.50%).

## Erkenntnisse aus der Analyse

Die Topografie ist beim Aufenthalt im Gebiet spürbar. Man fühlt sich eingegrenzt von Geländekanten und Gewässern. Dennoch ist es aufgrund der grossen Freiflächen kein beengendes Gefühl. Die Freiflächen sind weitgehend versiegelt und stehen in starkem Kontrast zum alten und grossen Baumbestand. Die Dünner liegt künstlich in einem tiefen Kanal aus Beton, der eingezäunt und dadurch nicht besonders erlebbar ist. Auffällig ist zudem die Vielzahl unterschiedlicher Strukturen der wenigen Bauten, die sich in der Schützenmatte befinden. So findet man alles: von alt bis

neu, klein- bis grossteilig und künstlich bis gewachsen. Doch nichts scheint so richtig zueinander zu passen. Die auffälligste Landmarke im Gebiet ist das alte Getreidesilo. Diese markante Betonkonstruktion ist das höchste Gebäude in der Schützenmatte und von fast überall innerhalb des Gebietes zu sehen. Den Kontrast dazu bildet ein kleiner Dorfbrunnen am nordöstlichen Eingang des Perimeters, der einsam auf einer gepflasterten Fläche steht.

Die Nutzungen, die sich am stärksten bemerkbar machen, sind Freizeit und Sport durch das Schwimmbad sowie Kultur, Kunst und Kreativität durch das Kulturzentrum, die Musikschule und das Jugendzentrum. Auch Kleingewerbe und Wohnen sind vertreten, fallen jedoch weniger auf. Die Kreativität zeigt sich unter anderem an den kunstvollen Graffiti-malereien entlang der Garagenwände beim Jugendzentrum.

Das Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Gebiet ist eher gering, aber doch spürbar. Die Strassen werden grösstenteils vom Durchgangsverkehr befahren. Die Parkierungsflächen in der Schützenmatte wirken überdimensioniert. Mit den drei Bushaltestellen in der Schützenmatte und der Nähe zum Bahnhof Hammer wäre das Gebiet eigentlich hervorragend erschlossen. Doch gerade der Bahnhof Hammer scheint nur eine untergeordnete Rolle im ÖV- Netz von Olten zu spielen und nur gering genutzt zu werden.

Insgesamt lässt sich die Schützenmatte als Ort der Gegensätze beschreiben. Zentral und abgeschnitten, grün und grau, gross und klein, hoch und tief, alt und neu, heruntergekommen und schön, leer und lebendig, künstlich und gewachsen, eng und weit. Diese Unterschiede geben der Schützenmatte eine unglaubliche Vielfältigkeit und einen etwas alternativen Charakter. Das Gebiet weist somit viele Potenziale auf, von denen, wenn sie ausgeschöpft würden, die ganze Stadt profitieren könnte.

- Siedlungsstruktur
- Raumdefinierende Gebäudekanten
- Kleinteilige Siedlungsstruktur
- Grossflächige Bauten
- Neue Arealbebauungen
- Identitätsstiftende Merkmale
- Altstadt
- Bauten + Anlagen
- Objekte
- Baumbestand
- St. Martinskirche

Identitätsmerkmale  
und Siedlungsstruktur



Plangrundlage: Amtliche Vermessung Kanton Solothurn; [17.07.2019]

## Potenziale und Herausforderungen

Die Wege, welche durch das Gebiet führen, dienen der Verbindung zwischen den Wohngebieten und dem Zentrum. Das Gebiet wird von Elementen mit räumlicher Trennwirkung eingefasst. Potenzial ist vorhanden, diese Trennwirkungen wo möglich einzudämmen. Der Zusammenhalt des Zentrums und der Schützenmatte über die Dünnern hinweg soll gefördert werden. Dazu gehört vor allem die Einbindung des bestehenden Gewerbes nördlich der Dünnern an der Leberngasse. Eine Herausforderung ist es, die Dünnern als Erholungselement auszugestalten, ohne in Konflikt mit dem Hochwasserschutz zu treten. Die Erschliessung des Gebietes soll bestmöglich für alle Verkehrsteilnehmenden erfolgen. Es gibt Potenzial, einen attraktiven Nutzungsmix anzustreben und so ein buntes Quartier zu entwickeln. Der wertvolle Baumbestand, der bereits heute vorhanden ist, gilt es auch künftig zu erhalten. Das Strandbad Olten prägt den Ort, zum einen wegen dem Flächenverbrauch für Parkfelder und Liegewiese, zum anderen trägt es jedoch zu einem positiven Image im Gebiet bei.

## Leitbild

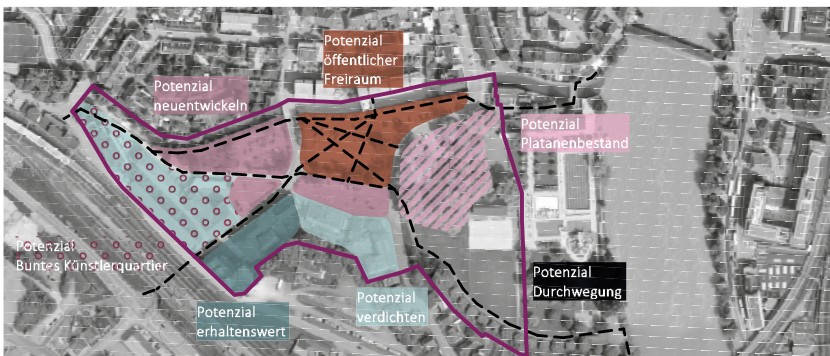
Im Leitbild werden die gefundenen Potenziale aufgenommen und die anzustrebende Nutzungsentwicklung festgehalten. Das Leitbild ist aus unterschiedlichen Teilgebieten zusammengestellt. Diese Gebietstypen sind durch ihre Nutzung und die Gegebenheiten der

Lage ausgeschieden worden. So kann in Zukunft ein attraktiver Nutzungsmix die Schützenmatte zu einem beliebten Stadtteil Oltens machen.

Das Herzstück des Gebiets bildet der neue Stadtplatz «Schützenplatz». Der grosszügige Platz bietet Raum für Aufenthalt, Austausch, Vergnügen und Erholung von Gross und Klein. Darauf finden die unterschiedlichsten Veranstaltungen statt. Der Stadtplatz soll möglichst naturnah ausgestaltet sein und bietet viele Grünelemente sowie einen Zugang zur Dünnern. Um diesen grossen Platz an einer so zentralen Lage zu rechtfertigen, ist der Ansatz «Verhältnis Dichte zu Freiraum» angewendet worden.

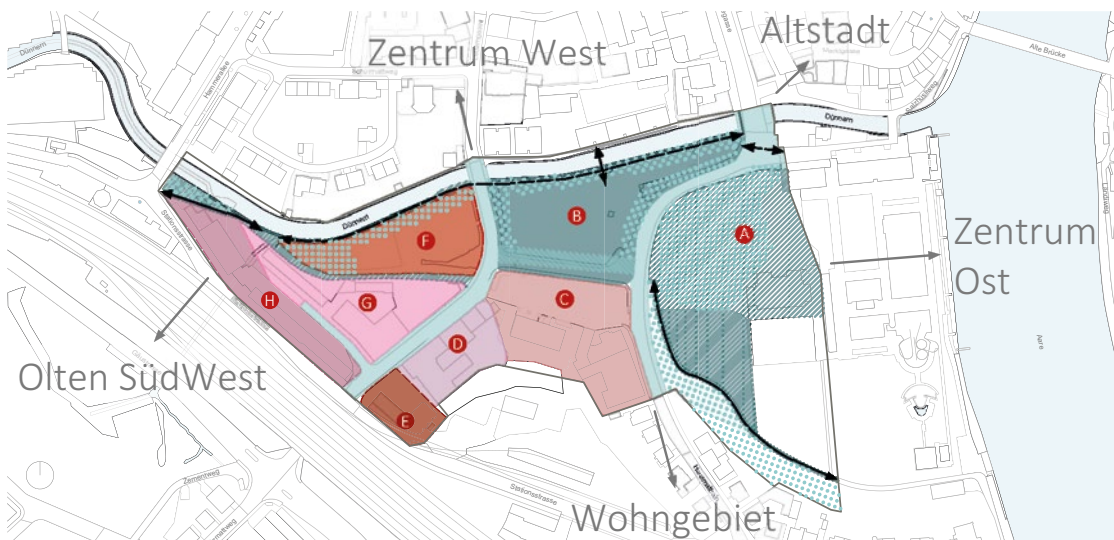
Die Bebauung im restlichen Teil der Schützenmatte hat dementsprechend dicht auszufallen. Abgestimmt auf den Charakter der heutigen Gebietstypen wurden Nutzungsentwicklungen und -dichten definiert. Die mit Buchstaben verorteten Teilgebiete werden anhand eines Steckbriefes erläutert.

Im Bereich Verkehr und Erschliessung ist eine wichtige Festlegung, dass die Strasse Hausmattrain in ihrer Bedeutung zurückgestuft wird und der Platz durchgehend bis zu den neuen Geschäftshäusern priorisiert wird. Die Strasse Hausmattrain wird neu als Begegnungszone klassiert. So funktioniert die Anlieferung aller Betriebe weiterhin, die Strasse dominiert jedoch nicht mehr den Gesamteindruck der Schützenmatte. Mit der Aufgabe als Bindeglied, sollen die Verbindungen in die umliegenden Stadtteile gestärkt werden.



Plangrundlage: Geodata © swisstopo

Potenzialplan



- Öffentlicher Stadtplatz
- Öffentlicher Raum
- Grünraum
- Bestehende Verbindungen
- Neue Verbindungen
- Verkehrsraum
- Begegnungszone
- Atelier-Gewerbe
- Mix Büro / Wohnen
- Oben Wohnen - unten arbeiten
- Wohnen und Gewerbe nebeneinander
- Wohnen durch und durch
- Potenzial für Neues

Städtebauliches Leitbild

Plangrundlage: Amtliche Vermessung Kanton Solothurn; [17.07.2019]

## Konzept

**Rolle für die ganze Stadt:** Der Ort soll die bestehenden Kulturinstitutionen stärker mit den umliegenden Quartieren verbinden. Die heutige Identität soll auch in Zukunft sichtbar sein. Der Schützenplatz nimmt eine wichtige Rolle für die Stadt ein und ergänzt das Stadtzentrum West als hochwertigen Aufenthaltsraum mit vielen Grünelementen. Das Konzept zeigt auf, wie im Areal Schützenmatte ansprechender, urbaner Wohnraum geschaffen werden kann. In der Schützenmatte soll individuelles Wohnen ermöglicht werden. Wohnen an den Gleisen oder Wohnen am Wasser ist vorgesehen. Es sollen flexible Wohnformen entstehen.

**Dichte vs. Freiraum:** Durch die Neubebauungen wird eine hohe Dichte angestrebt. Eine Verdichtung innerhalb der Schützenmatte sowie im Zusammenspiel mit den Bauten in der nahen Umgebung wird als absolut verträglich einzustufen. Der grosse Stadtplatz wirkt als Gegenpol. So bilden Dichte und Freiraum ein spannendes Zusammenspiel. Der Freiraum besteht schon als oberirdische Parkfläche, sein Wert liegt heute aber weit unter dem vorhandenen Potenzial. Das Leitbild sieht vor, diesen Freiraum aufzuwerten, um seine Lage mitten im Zentrum rechtfertigen zu können.

**Schützenplatz mit Aufenthaltsqualität:** Die Bauten um den Schützenplatz sollen diesem Stadtraum einen gewissen Halt geben, sind aber nicht darauf ausgelegt ihn zu formen. Der Platz wird von Baumreihen in den

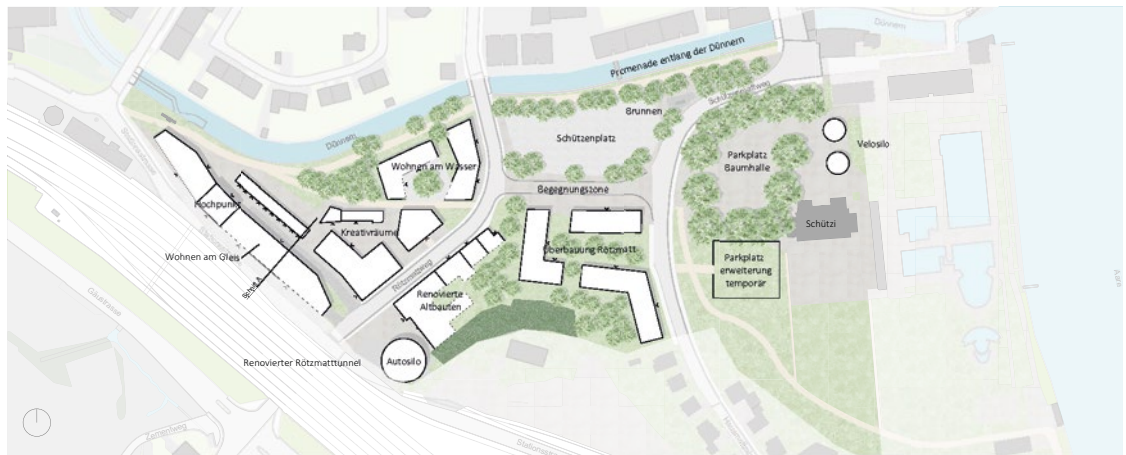
Randbereichen eingefasst. Zur Überbauung Rötzmatt hin öffnet sich der Platz und gibt durch diese Ausrichtung dem Hauptgebäude eine hohe Bedeutung. Erdgeschossnutzungen beleben den Platz und lassen die beiden Teilgebiete verschmelzen. Wichtig ist, dass der Platz multifunktional genutzt werden kann und die unterschiedlichsten Veranstaltungen darauf stattfinden können.

**Verkehr:** Mit der Reduzierung der Parkplätze soll der motorisierte Individualverkehr in der Schützenmatte abnehmen. Die Querverbindung der Hausmattrainstrasse wird neu als Begegnungszone mit Tempo-20 ausgestaltet. Zudem wird neu eine wichtige Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr entlang der Dünern geschaffen.

**Kreativraum:** Der Ort sollte seinen «Künstlercharakter» beibehalten und ein Ort der Veränderung werden. Gerade die im Gebiet aktiven Interessenorganisationen (Ludothek, Musikschule etc.) sollen über Freiräume für verschiedene kreative Aktivitäten verfügen.

## Kennzahlen/Abschätzungen

Mit den neuen Überbauungen werden diverse neue Nutzungen geschaffen. Die Anzahl der Einwohner und Arbeitsplätze steigt je um rund 500. Zudem entsteht neuer Platz für freischaffende Künstler. Es sollen Ateliers und Werkstätten für rund 100 Kreative entstehen.



Plangrundlage: Amtliche Vermessung Kanton Solothurn; [17.07.2019]

## Konzeptplan

- Wohnen
- Genossenschaftlich
- Kita
- Kreativgewerbe
- Produzierendes Gewerbe
- Werkstatt / Ateliers
- Büro
- Publikumsorientiert
- Gastronomie
- Autoparkierung
- Veloparkierung

## Plan Stockwerknutzung 3D- Visualisierung



Plangrundlage: Amtliche Vermessung Kanton Solothurn; [17.07.2019]





## Bachelorarbeiten in der Partnerstadt Olten

Die Bachelorarbeiten des Abschlussjahres 2020 werden in einer separaten Broschüre «Bachelorarbeiten 2020, Bachelor of Science FHO in Raumplanung» zusammengefasst:

### Bachelorarbeiten im Bereich Raumentwicklung

#### **Bachelor-Thema: «Innenentwicklungsstrategie für Olten»**

Elias Conrad, Fabio Oldani, Francesco Alianiello, Jan Tellenbach, Lukas Thomas Bögli, Manuel Heimberger, Max Bühler, Pascal Annen, Sina Germann, Ramon Meier, Vitus Tanner

## Studierende des Studiengangs «Stadt-, Verkehrs- und Raumplanung»

Studentische Arbeiten zur Partnerstadt Olten wurden durch folgende Studierende erarbeitet:

### R16

Aghil Yasin, Alianiello Francesco, Bütschi Svenja, Kauer Marco, Markus-Pidgorna Galyna, Mehmeti Hanumshahe, Sivec Marco, Schweizer Fabian, Tanner Vitus

### SVR17

Ammann Samuel, Annen Pascal, Arnold Cédric Olivier, Auberson Zoé Claire, Bernet Joel, Bögli Lukas Thomas, Bregenzer Stefanie, Bühler Max, Conrad Elias, Costanza Pietro, Debrot Michelle, Duppich Pascal, Egli Florian, Engler Ladina, Flückiger Elias, Fraefel Xenia, Gerber Dominique Alain, Germann Sina, Haltner Mathias, Heimberger Manuel, Hiestand Katrin, Iseli Tabea, Junod Mirjam, Karlen David, Lambova Izabel, Meier Ramon, Müller Mauro, Oldani Fabio, Roth Manuel, Sidler Noah, Strub Iwan, Tellenbach Jan, Visconti Alessandra, Weibel Florian, Wyss Larissa

### SVR18

Arnold Philipp, Bleibler Manuel, Calouri Janic, Christen Dominik, Friedlos Daniel, Gafner Lukas Florian, Gloor Leon, Häfliger Livio, Heusner Malaika Yvonne, Hirsiger Andri, Hofmann Vanessa, Ita Benz, Jeanneret Maxime, Kahler Michael, Kälin Fabian, Lüthi Daniel, Lutz Livia, Mindik Bahri, Odermatt Silas, Rüegg Jennifer, Schmid David, Schmid Xenia, Spiegel Jonas, Steiner David, Teepe Ferdinand, Yaacoub Elias, Zeidler Jan

### SVR19

Bapst Christian, Beaud Olivier, Bertschi Marcel, Bless Melanie Vanessa, Blum Benjamin, Bovens Filip, Brändle Felix, Bugmann Rahel, Do Cabo Pires André, Erni Dominik, Flepp Mathias, Fuchs Reto, Germann Severin, Grob Nicole, Gubler Larissa, Häussler Noemi, Kallumkal Tijo, Kammermeier Lisa, Keiser Katrin, Lai Jan Philippe, Lott Viviane, Matos Jessica, Nasser Fadi, Nützi Julian, Oetliker Flavia, Puga Natascha, Renggli Rouven, Schäfer Lukas, Schneider Tobias Silvan, Schrepfer Lea, Schuler Pascale, Seiler Jeffrey, Strauss Lena, Summermatter David, Thalmann Janosch, Widmer Sandro, Wiebe Tamara, Wüthrich Marc, Zbinden Nadine, Ziegler Matthias, Zinggeler Stefan, Zurbrug Flavio

## IMPRESSUM

Herausgeber	HSR Hochschule für Technik Rapperswil Studiengang Stadt-, Verkehrs- und Raumplanung mit freundlicher Unterstützung der Stadt Olten
Koordination	Pascal Honegger
Redaktion	Projektverfasserinnen und Projektverfasser, Manuel Bleibler, Martin Schlatter, Pascal Honegger
Layout	Jürg Neidhart, Optivision Zürich
Druck	Spälti Druck AG, 8750 Glarus
Copyright	HSR Hochschule für Technik Rapperswil und Projektverfasserinnen und Projektverfasser Coverbild: Luftbild von der Stadt Olten zur Verfügung gestellt, Stand 2015 Abbildungen und Grafiken ohne Quellenangabe wurden von den Verfassern erstellt. Reproduziert mit Bewilligung von <a href="#">swisstopo</a> (BA20078)
	ISBN 978-3-9524834-3-5 Oktober 2020
Bestellung	Die Partnerstadtbroschüre Olten sowie die Broschüre zu den Bachelorarbeiten 2020 können unter <a href="mailto:raumplanung@ost.ch">raumplanung@ost.ch</a> bestellt werden.

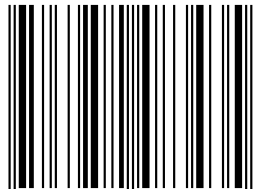


STUDIENGANG STADT-, VERKEHRS- UND RAUMPLANUNG

HSR Hochschule für Technik ■ Oberseestrasse 10 ■ Postfach 1475 ■ CH-8640 Rapperswil  
Telefon +41 (0)55 222 41 11 ■ office@hsr.ch ■ www.hsr.ch



ISBN 978-3-9524834-3-5



9 783952 483435 >