

# Integrale Strategie Olten ost 2014-2021

## olten ost

GEMEINSAM GESTALTEN



# Impressum

Auftraggeber

**Stadtrat Olten**

Titel

**Integrale Strategie Olten ost 2014-2021**

Bezeichnung: 13-10-16 Olten ost integraler Strategie-Bericht 2014-2021

AutorInnen

**Projektteam Olten ost**

Eva Gerber, Stadtentwicklerin, Projektleiterin

Lorenz Schmid, Stadtplaner, stv. Projektleiter

Isabelle Brand, Assistenz Stadtentwicklung

Markus Dietler, Stadtschreiber

Regina Flury von Arx, Umwelt Energie Mobilität

Peter Hruza, Leiter Cultibo

Donata Mikosch, Integration

**Externe Fachpersonen**

Urs Blaser, Wirtschaftsförderung Region Olten

Markus Reichenbach, Kontextplan

Herausgeber

**Stadtrat Olten**

Stadthaus, Dornacherstrasse 1, Postfach, 4603 Olten

Kontakt

**Stadtpräsidium, Stadtentwicklung**

Telefon 062 206 12 82, Fax 062 206 12 03 [eva.gerber@olten.ch](mailto:eva.gerber@olten.ch), [www.olten.ch](http://www.olten.ch)

Olten, Oktober 2013

# Management Summary

## Ausgangslage

Im Rahmen des Bundesprogramms *Projet urbain 2012-2015* wurde in einem interdisziplinären und kooperativen Vorgehen die *Integrale Strategie* für den Stadtteil *Olten ost* erarbeitet. Auslöser für dieses Dokument war die Erkenntnis aus der ersten Programmphase *Projet urbain (2008-2011)*, dass Voraussetzung für die politisch erwünschte Immobilienentwicklung auf der rechten Aareseite ein Entwicklungskonzept ist, auf welches Private und die öffentliche Hand bei ihren Entscheiden aufbauen können. Die nun vorliegende Strategie stellt den politischen Gremien und der Verwaltung darüberhinaus einen verbindlichen Rahmen sowie eine langfristige Entwicklungsperspektive zur Verfügung, welche die Kohärenz und Koordination der politischen Entscheide unterstützen. Die im Bericht aufgeführten Massnahmen und Projekte dienen der Information, sie bilden nicht Bestandteil der behördenverbindlichen Strategie.

## Ziel

Die *Integrale Strategie* bettet sich ein in übergeordnete Politiken, namentlich das Regierungsprogramm und die Wohnpolitik. Sie hat zum Ziel, die rechte Aareseite als einen Wohn-, Arbeits- und Bildungsstandort zu positionieren,

- mit hoher Lebens- und Aufenthaltsqualität;
- in dem vielfältige Bevölkerungsgruppen ihr Zusammenleben und Umfeld mitgestalten;
- dessen Quartiere ihre je eigene Identität und Ausstrahlung schärfen und weiter entwickeln;
- dessen ökonomische, soziale und städtebauliche Entwicklungen der ganzen Stadt Olten nützen.

Die Strategie zeigt auf, wie die Stadt diese Entwicklung in Zusammenarbeit mit Privaten lenken, fördern und unterstützen kann.

## Stadt- und Gartenquartiere

*Olten ost* besteht aus zwei komplementären Gebietstypen mit unterschiedlichen Qualitäten, Nutzungen und Potenzialen. Die Stadtquartiere zeichnen sich durch Urbanität, bauliches Veränderungspotenzial und hohe Nutzungsmischung auf. Die Gartenquartiere sind als zentrumsnahe Wohnstandorte mit hohen Lage- und Umfeldqualitäten und eher geringem baulichem Veränderungsdruck charakterisiert.

## Vier Handlungsfelder für eine integrale Stadtentwicklung

In vier miteinander korrespondierenden Handlungsfeldern werden strategische Stossrichtungen formuliert, die hier summarisch dargestellt werden:

**Handlungsfeld 1 – Wohnen und Arbeiten:** In den bahnhofnahen Stadtquartieren sollen zeitgemässer Wohnraum und neue Wohnformen gefördert werden, die den demografischen Veränderungen gerecht werden und auch Besserverdienende anziehen. Gleichzeitig wird eine urbane Nutzungsmischung von Wohnen, Bildung, Dienstleistung, Gewerbe, Gastronomie und nicht etablierter Kultur angepeilt. Ein Schwerpunkt liegt zudem im Bereich Positio-

nierung und Revitalisierung der alten Aarauerstrasse. In den Gartenquartieren stehen die Themen Wohnen im Alter und Gartenkultur im Vordergrund.

**Handlungsfeld 2 – Stadt- und Freiräume:** Die vielfältigen Quartiere von Olten ost sollen differenziert weiterentwickelt werden. In den Gartenquartieren Fustlig und Wilerfeld gilt es, die intakten Wohn- und Umfeldqualitäten zu sichern und durch Massnahmen auf den Ebenen Freiraum/Grün und siedlungsgerechte Mobilität weiter zu stärken.

Grössere Defizite und vitale Chancen für die Innenentwicklung bestehen demgegenüber in den bahnhofsnahen Stadtquartieren. Verdichtetes und höheres Bauen soll Investitionen erleichtern und mit Qualitätsgewinnen auf der Stadtebene (attraktive Erdgeschosse, öffentliche und halböffentliche Räume) gekoppelt werden. Die Quartierentwicklung wird über Schlüsselprojekte und kooperative Planungen angestossen. Ziel ist eine stärkere Urbanität, Durchmischung und Durchwegung und letztlich eine bessere Verknüpfung der Zentrumsgebiete beidseits der Aare (Vision: Olten verfügt über *ein* starkes Zentrum mit sich ergänzenden Nutzungsschwerpunkten beidseits der Aare). Eine „grüne Fuge“ entlang Theodor Schweizer Park – Bifangplatz – Florastrasse soll einen Übergang zwischen den urbanen, dichten Stadtquartieren und den ruhigeren Wohn- und Gartenquartieren herstellen und als verbindendes Element dazwischen dienen. Weitere Schlüsselemente zur Verbesserung der Freiraumstruktur sind die „Bahnhofstrasse Ost“ (Tannwald-/ von Rollstrasse), die Aufwertung des zentral liegenden Bifangplatzes und die Aussenraumstruktur im Bifang (Fachhochschule, Einkaufsnutzungen, Entwicklung Giroud Olma-Areal).

**Handlungsfeld 3 – Identifikation und Image:** Basierend auf der vorliegenden Strategie soll die Kommunikation über die Potenziale und Qualitäten von Olten ost verstärkt werden. Die Identifikation mit dem Stadtteil und der Strategie soll über eine Weitführung des begonnenen Dialogs mit verschiedenen Bevölkerungs- und Anspruchsgruppen, über Vernetzungsplattformen sowie über Integrationsmassnahmen gestärkt werden. Ein Schlüsselprojekt bildet dabei das Begegnungszentrum Cultibo. In den Stadtquartieren wird zudem ein Schwerpunkt auf die Förderung nicht etablierter und Jugend-Kultur gelegt. In den Gartenquartieren liegt der Schwerpunkt auf der Kommunikation von Gartenqualitäten und –projekten.

**Handlungsfeld 4 - Mobilität:** Die Mobilität soll sich konsequent siedlungsverträglich entwickeln und im Hinblick auf die Ermöglichung von Innenentwicklung und Verdichtung gesteuert werden. Dies bedingt einen Ausbau beim öffentlichen und Langsamverkehr. Der motorisierte Individualverkehr wird aufgrund beschränkter Strassen-Kapazitäten eingedämmt, der quartierfremde Verkehr soll minimiert werden. Bei Arealentwicklungen kommen nachhaltige Mobilitätskonzepte zum Zug.

## Planungsverständnis

Der Strategie liegt die Haltung zugrunde, dass letztlich verschiedene Akteure für eine positive Entwicklung auf der rechten Aareseite notwendig sind. Diese Entwicklungen lassen sich nicht alle aus einer Hand steuern. Der öffentlichen Hand kommt die Aufgabe zu, im Austausch mit Dritten Vorstellungen über die künftige Entwicklung zu formulieren und zu klären, wie sie diese fördern und unterstützen will. In dieser prozessorientierten Haltung kommt dem regelmässigen Dialog und der Koordination mit verschiedenen relevanten Anspruchsgruppen entscheidende Bedeutung zu. Letztlich geht es darum, durch Entscheide, Aktivitäten und Kooperationen der öffentlichen Hand privates Engagement und private Investitionen anzuregen.

# Inhaltsverzeichnis

Vorwort .....	7
Einführung .....	8
Teil A - Olten ost im Kontext der gesamtstädtischen Ziele .....	11
1. Das Regierungsprogramm .....	12
2. Handlungsfelder der integralen Stadtentwicklung Olten ost .....	13
2.1 Handlungsfeld 1: Wohnen und Arbeiten .....	14
2.2 Handlungsfeld 2: Stadt- und Freiräume .....	17
2.3 Handlungsfeld 3: Identifikation und Image .....	22
2.4 Handlungsfeld 4: Mobilität .....	24
2.5 Übersicht der vier Handlungsfelder für eine integrale Stadtentwicklung .....	26
Teil B – Strategische Stossrichtungen .....	27
1. Bifang und Hardfeld — Die Stadtquartiere .....	27
1.1 Der Handlungsbedarf für die Stadtquartiere .....	27
1.2 Diese Ziele setzt sich der Stadtrat für die Stadtquartiere .....	30
1.3 Strategische Stossrichtungen für die Stadtquartiere .....	31
2. Wilerfeld, Fustlig, Chnoblach — Die Gartenquartiere .....	40
2.1 Der Handlungsbedarf in den Gartenquartieren .....	40
2.2 Diese Ziele setzt sich der Stadtrat für die Gartenquartiere .....	41
2.3 Strategische Stossrichtungen für die Gartenquartiere .....	41
3. Mobilität im Stadtteil Olten ost .....	44
4. Übersicht Strategische Stossrichtungen und Massnahmen 2014-16 .....	51
4.1 Zusammenfassung strategische Stossrichtungen Stadtquartiere .....	51
4.2 ➡ Massnahmenübersicht 2014-16 Stadtquartiere .....	51
4.3 Zusammenfassung strategische Stossrichtungen Gartenquartiere .....	52
4.4 ➡ Massnahmenübersicht 2014-16 Gartenquartiere .....	52
4.5 Zusammenfassung strategische Stossrichtungen Mobilität .....	52
4.6 ➡ Massnahmenübersicht 2014-16 Mobilität .....	52
5. Dran bleiben .....	53

Anhang .....	54
1. Reporting .....	54
2. Grundlagen .....	55
3. Partizipation als Schlüssel für Stadtentwicklung.....	56

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Olten ost – gemeinsam gestalten: Projektphasen.....	8
Abbildung 2 Quartiereinteilung Olten, Darstellung aus Datenmonitoring .....	9
Abbildung 3 Olten ost und Olten west ergänzen sich .....	11
Abbildung 4 Entwicklung eines vielfältigen Stadtteils .....	19
Abbildung 5 Erreichbarkeit und Nutzung de Freiräume – heute .....	20
Abbildung 6 Erreichbarkeit und Nutzung der Freiräume – Ziel .....	21
Abbildung 7 vier Handlungsfelder illustriert .....	26
Abbildung 8 Laufende Projekte Olten ost.....	29
Abbildung 9 Schlüsselprojekte Städtebau und Freiraum .....	33
Abbildung 10 Hohe Baudichten im Zentrumsgebiet .....	34
Abbildung 11 Hochhausleitplan Olten .....	35
Abbildung 12 Freiraumstruktur Stadtquartiere - Ziel.....	37
Abbildung 13 Stadtteil- und Quartierverbindungen.....	38
Abbildung 14 Freiraumstruktur Gartenquartiere – Ziel.....	42
Abbildung 15 öffentlicher Verkehr .....	46
Abbildung 16 Langsamverkehr .....	47
Abbildung 17 Stossrichtung siedlungsverträgliche Organisation des motorisierten Individualverkehrs.....	49

## Vorwort

Stadtentwicklung braucht Menschen, ihr Engagement, ihre Ideen, ihre Kritik. Daten, Studien und Pläne sind zwar unabdingbar für eine kohärente Stadtentwicklungspolitik, sie müssen aber an realen Interessen und Bedürfnissen anknüpfen und immer wieder an diesen gespiegelt werden.

Aus diesem Grund hat das Projekt Olten ost zahlreiche Interessengruppen und engagierte Menschen eingeladen, Stellung zu nehmen zu den Zielen, Strategien und Massnahmen für die rechte Aareseite. Eine detaillierte Auflistung der diesbezüglichen Aktivitäten findet sich im Anhang.

An den Mitwirkungsveranstaltungen haben wir viele Anregungen, Präzisierungen und kritische Kommentare erhalten, die in das vorliegende Dokument eingeflossen sind. Die Diskussionen über unterschiedliche Themen der Stadtentwicklung haben ein gemeinsames Verständnis gefördert – eine wichtige Voraussetzung für eine gelingende Umsetzung der Strategie.

An dieser Stelle möchten wir all denen ein ganz herzliches Dankeschön aussprechen, die sich an lauen Früh- oder Spätsommerabenden, in ihrer Mittagspause oder an Samstag Nachmittagen die Zeit genommen haben, um Ihre Erfahrungen einzubringen, uns herauszufordern oder konkrete Projekte zu realisieren.

Stadtrat

und

Projektteam Olten ost – gemeinsam gestalten

Oktober 2013

# Einführung

## Ausgangslage

Mit Abschluss der ersten Programmphase Projets urbains (Chance Olten ost, 2008-2011) reichte die Stadt Olten ein Anschlussgesuch für eine erneute Programmteilnahme ein. Da das bereits in der ersten Programmphase bestehende Teilprojekt „Liegenschaftenerneuerung“ infolge mangelnder Ressourcen kaum bearbeitet werden konnte, bildete es einen Schwerpunkt im neuen, vom Bund Ende 2012 genehmigten, Gesuch. Wie ein Expertenbericht Ende 2011 aufgezeigt hatte, stellt eine Stadtteilstrategie, welche für Stadt und Private Planungssicherheit bietet, eine wesentliche Basis für bauliche Erneuerungsprozesse dar. Im neuen Projekt Entwicklung Olten ost - gemeinsam gestalten (2012-2015), soll u.a. diese strategische Basis geschaffen werden.

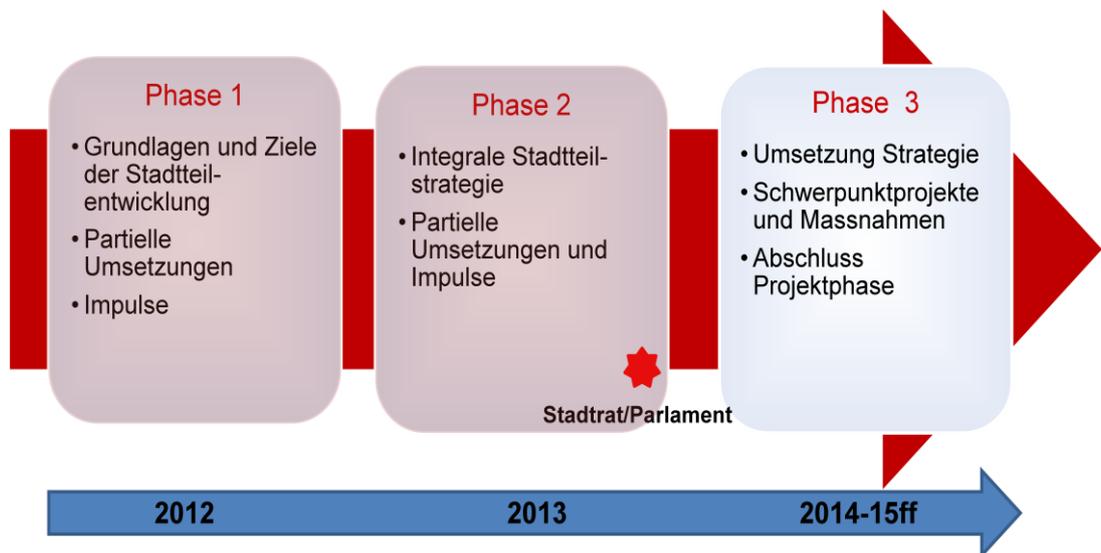


Abbildung 1 Olten ost – gemeinsam gestalten: Projektphasen

Im Jahr 2012 wurden unter Einbezug verschiedener Stakeholder und Grundlagen die Ziele der Stadtteilentwicklung erarbeitet und in einem Zwischenbericht dargestellt.<sup>1</sup> Darauf aufbauend konnten im Jahr 2013 die strategischen Stossrichtungen und Massnahmen formuliert werden, welche aufzeigen, wie der Stadtrat die Ziele erreichen und fördern will. Wiederum fand ein breiter Austausch mit verschiedenen Akteuren statt. Nach Abschluss der Strategiephase beginnt die Umsetzungsphase, in welcher entlang der strategischen Stossrichtungen Massnahmen und Konzepte sukzessive realisiert werden.

<sup>1</sup> Die Ausgangslagen und Grundlagen sind in diesem Strategie-Bericht nur gerafft wiedergegeben. Für ausführliche Informationen wird auf den Zwischenbericht vom 24.01.2013 verwiesen.

## Perimeter

Olten ost ist ein vielfältiger Stadtteil. Die im Rahmen des sozial- und wirtschaftsräumlichen Datenmonitorings erstellte Quartiereinteilung bildet die Grundlage für die strategischen Aussagen. Als zusätzliche Gliederungsebene hat sich im Lauf des Prozesses die Einteilung der Quartiere in „Stadtquartiere“ (Bifang, Hardfeld) und Gartenquartiere (Wilerfeld, Fustlig, Chnoblach) herausgeschält.

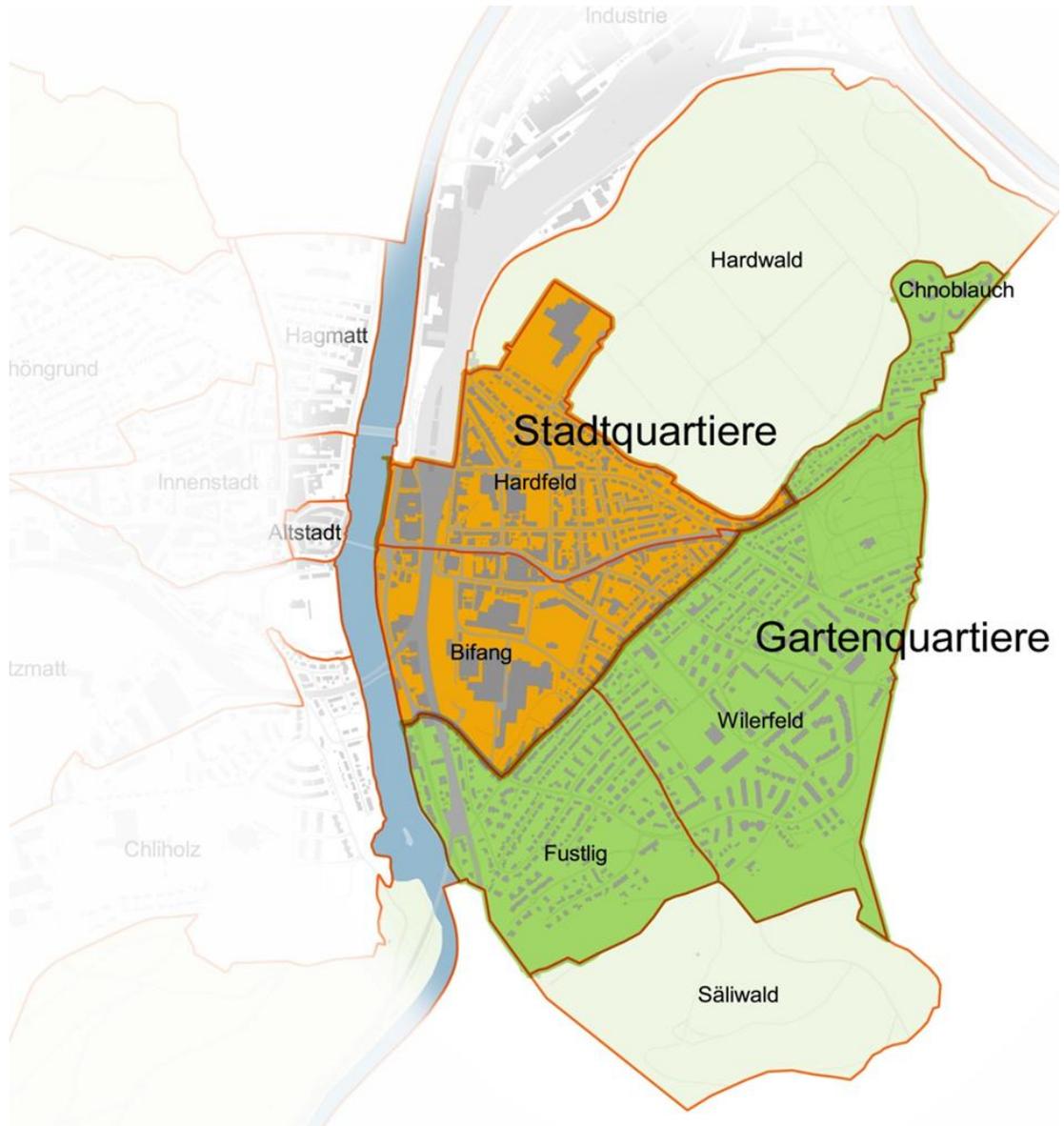


Abbildung 2 Quartiereinteilung Olten, Darstellung aus Datenmonitoring

## **Ziel und Verbindlichkeit**

Die integrale Strategie stellt den politischen Gremien und der Verwaltung einen verbindlichen Rahmen sowie eine langfristige Entwicklungsperspektive zur Verfügung, welche die Kohärenz und Koordination der politischen Entscheide unterstützen. Auslöser für dieses Dokument war die Erkenntnis, dass Voraussetzung für die politisch erwünschte Immobilienentwicklung auf der rechten Aareseite ein Entwicklungskonzept ist, auf welches Private und die öffentliche Hand bei ihren Entscheiden aufbauen können.

Die Ziele und die strategischen Stossrichtungen sollen behördenverbindlich sein. Zur einfacheren Orientierung werden die Ziele grau und die Strategischen Stossrichtungen farbig hinterlegt. Im Bericht werden zur Konkretisierung der Stossrichtungen Massnahmen und Lösungsansätze aufgeführt, diese bilden jedoch nicht Bestandteil des Beschlusses. Da mit der vorliegenden Strategie keine Massnahmen beschlossen werden, resultieren auch nicht unmittelbar Kosten aus dieser. Die Finanzierung der Massnahmen erfolgt vielmehr über das ordentliche Budget und die Investitionsplanung. Basierend auf dem geplanten Reporting kann das Massnahmenpaket der aktuellen Situation angepasst werden. Aufgrund der derzeitigen Finanzsituation liegt der Schwerpunkt der aufgeführten Massnahmen innerhalb der Laufzeit des Projektes. Ende 2015 kann aufgrund der vorliegenden Strategie erneut eine Lagebeurteilung vorgenommen werden.

## **Berichtsaufbau**

Die integrale Strategie gliedert sich in zwei Teile und einen Anhang. Im „Teil A - Olten ost im Kontext der gesamtstädtischen Ziele“ wird aufgezeigt, wie sich die Entwicklung der rechten Aareseite in Olten Stadtentwicklung und die Zielsetzungen des Regierungsprogramms 2013-17 einfügt. In den vier strategischen Handlungsfeldern „Wohnen und Arbeiten“, „Stadt- und Freiräume“, „Identifikation und Image“ sowie „Mobilität“ werden die Vorgaben des Regierungsprogramms sowie die daraus resultierenden Handlungsbedarfe und Ziele für Olten ost dargestellt.

Im „Teil B - Strategische Stossrichtungen“ wird dargestellt, wie die im ersten Teil formulierten Ziele räumlich umgesetzt werden. Die allgemeinen Ziele werden für die beiden unterschiedlichen aber miteinander verbundenen Gebiete, die Stadtquartiere (Bifang und Hardfeld) und die Gartenquartiere (Wilerfeld, Chnoblach, Fustlig), konkretisiert und mit strategischen Stossrichtungen im Sinne von Handlungsanleitungen unterlegt. Die Strategischen Stossrichtungen im Handlungsfeld Mobilität beziehen sich aus fachlichen Gründen auf den gesamten Perimeter Olten ost. Den Abschluss bildet das Kapitel „Dran bleiben“, welches auf die weitere Umsetzung und das Reporting verweist.

Im „Anhang“ finden sich der Entwurf für das Reporting, eine Auflistung der in den Bericht eingeflossenen Grundlagen sowie als Abschluss, eine kurze Übersicht über die Bedeutung der Partizipation im Projekt Olten ost – gemeinsam gestalten.

## Teil A - Olten ost im Kontext der gesamtstädtischen Ziele

Die rechte Aareseite muss in den Kontext der gesamten Stadtentwicklung gestellt werden. Sie leistet einen wesentlichen Beitrag zu einer nachhaltigen Gesamtentwicklung Olten. Wie die Darstellung zeigt, weisen die beiden Stadtseiten in den bahnhofnahen Gebieten unterschiedliche Nutzungsmischungen auf. Bei der weiteren Entwicklung gilt es, diese Komplementarität weiter zu beachten und zu schärfen.

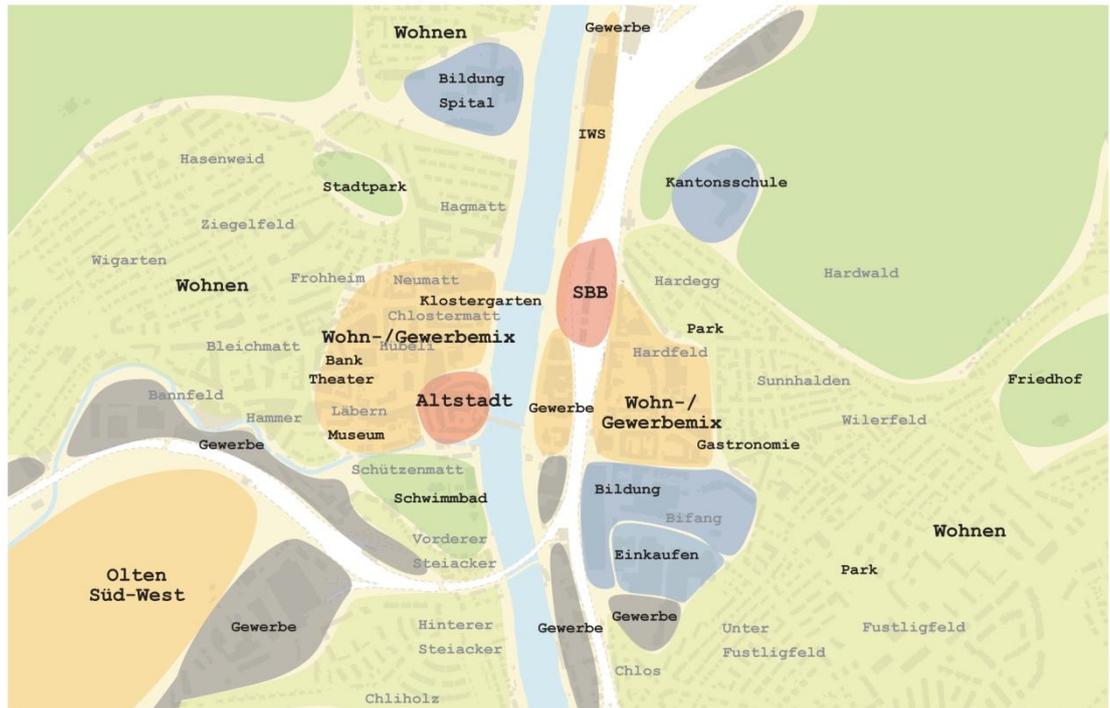


Abbildung 3 Olten ost und Olten west ergänzen sich

In die Strategie für das rechte Aareufer fließen somit, neben den vor Ort vorhandenen Bedürfnissen und Chancen, übergeordnete Zielvorgaben und Entwicklungen wie die Wohnpolitik, das Regierungsprogramm oder die geplante Mobilitätsstrategie ein. Teil B zeigt auf, wie sich die Strategie Olten ost in diese gesamtstädtischen Vorhaben einordnet und welchen Beitrag sie zur Stadtentwicklung als Ganzes leistet.

Da gelingende Stadtentwicklung auf mehreren Ebenen ansetzen muss, ist eine sogenannte „integrale Stadtentwicklung“ auch das Kennzeichen des im Programm Projets urbains gewählten Ansatzes. Das Kapitel 2 beschreibt daher die Handlungsfelder, den Handlungsbedarf und die Ziele der integralen Stadtentwicklung Olten ost.

## 1. Das Regierungsprogramm

Das Regierungsprogramm 2013-2017 gibt die für Olten angestrebte Positionierung vor. Olten 21 ist:

- das urbane Zentrum für Wohnen und Arbeiten zwischen den grossen Zentren Zürich, Basel und Bern;
- der nachhaltige Wachstumsmotor und Impulsgeber des AareLands;
- der Sport-, Kultur- und Bildungsstandort für die Region;
- der Einkaufsstandort mit vielfältigem Angebot und attraktivem Einkaufserlebnis.

Die Stadt Olten verfügt aufgrund ihrer zentralen Lage und ihrer hervorragenden Bahnerschliessung über gute Entwicklungspotenziale. Der Stadtrat will diese Schritt für Schritt realisieren, im Legislaturprogramm 2013-2017 legt er den Schwerpunkt auf qualitatives Wachstum.

Die Zahl der Arbeitsplätze sowie der EinwohnerInnen soll in den nächsten acht Jahren um je rund 3000 wachsen, insbesondere sollen neue Unternehmen und Haushalte mit gutem Steuerertrag zunehmen. Um dieses Wachstum qualitativ zu steuern und nachhaltig zu sichern, sind Massnahmen auf Ebene Mobilitätsmanagement, Wohnungsangebot, Geschäftsflächenentwicklung, stadträumliche Aufwertung, öffentliche Infrastrukturen und Dienstleistungen, Energie und Biodiversität sowie Kommunikation nötig. Nachhaltiger Wohlstand<sup>2</sup> für Olten entsteht nur durch qualitative, politische Steuerung des Wachstums. Die Teilstrategie zum Thema Wohnen hat der Stadtrat am 13. Mai 2013 verabschiedet. Sie liefert konkrete Ziele und Massnahmen zur Entwicklung des Wohnstandortes. Die Geschäftsflächen- und Mobilitätsstrategie sind derzeit in Erarbeitung.

---

<sup>2</sup> Nachhaltigkeit stellt gemäss Leitbild Olten 2020 eine zentrale Handlungsmaxime für die Oltnen Politik dar.

## 2. Handlungsfelder der integralen Stadtentwicklung Olten ost

Integrale Stadtentwicklung kann sich nicht auf einzelne Themen beschränken, sondern muss auf mehreren Ebenen ansetzen. Der Stadtrat verfolgt daher seine Strategie im Rahmen von vier Handlungsfeldern:

### **Handlungsfeld 1 – Wohnen und Arbeiten:**

Gutes Leben und modernes Arbeiten und Lernen - dazu braucht es zeitgemässe Wohnungen und Unternehmen aus Wissensindustrie und Bildung.

### **Handlungsfeld 2 – Stadt- und Freiräume:**

Sich in Olten wohlfühlen bedeutet, die Stadt lebenswert gestalten.

### **Handlungsfeld 3 – Identifikation und Image:**

Stolz auf den Standort und das Quartier sein – das geht, wenn man Teil der Stadt ist.

### **Handlungsfeld 4 - Mobilität:**

Ruhige Wohnquartiere und lebendige Geschäftsstrassen – das gelingt mit gut bewirtschafteter Mobilität.

## 2.1 Handlungsfeld 1: Wohnen und Arbeiten

Gutes Leben und modernes Arbeiten und Lernen - dazu braucht es zeitgemässe Wohnungen und Unternehmen aus Wissensindustrie<sup>3</sup> und Bildung.

### 2.1.1 Regierungsprogramm: Qualitätsvoll wachsen – Handlungsspielraum nutzen

Der Stadtrat hat am 13. Mai 2013 seine Wohnpolitik verabschiedet, mit welcher er das strategische Ziel 3000 neue Einwohner bis 2021 erreichen will (vgl. [www.wohnpolitik.olgen.ch](http://www.wohnpolitik.olgen.ch)). Ein besonderer strategischer Fokus liegt auf dem Gewinnen von neuen Einwohnerinnen und Einwohnern mit überdurchschnittlichem Steuerertrag. Die dort definierten Stossrichtungen gelten nun als übergeordnete Vorgaben für die Entwicklung der rechten Aareseite. Sie lauten zusammengefasst:

**1:** Der Stadtrat beeinflusst die städtische Dichte und Vielfalt differenziert. Unter anderem setzt er sich für einen Ausbau von Wohnungen mit gutem Ausbaustandard an gut versorgten, zentrums- und bahnhofsnahe Wohnlagen ein. Er unterstützt den Wohnungsbau in innerstädtischen Quartieren und an bahnhofsnahe Lagen. Er beobachtet die Quartiere nach Mischung der Generationen und nach sozialem Status und schafft Grundlagen mit denen er das Verdichtungspotenzial aktiv nutzen kann. Er unterstützt ein Angebot an Gewerbe- und Büroräumen mit unterschiedlichen Ausbaustandards, die zur städtischen Angebotsvielfalt beitragen. Der Stadtrat leistet einen aktiven Beitrag zur Entwicklung von Wohnraum und zur sozialen Vielfalt, indem er das Portfolio-Management der eigenen städtischen Liegenschaften ausbaut und die soziale Durchmischung sowie die Zu- und Wegzugsgründe weiterhin beobachtet

**2:** Der Stadtrat investiert in die Wohnqualitäten. Er investiert in städtische «Pull-Faktoren». Dazu zählen beispielsweise Kinderbetreuungs- und Freizeitangebote sowie Aufwertungsmassnahmen im Wohnumfeld. Als neuen Schwerpunkt baut er das Thema Wohnen im Alter auf.

**3:** Der Stadtrat schafft ein Wohnforum für den Dialog mit der Bevölkerung. In den Wohnforen holt er die Bedürfnisse der Bevölkerung ab.

**4:** Der Stadtrat kooperiert mit der Immobilienwirtschaft.

**5:** Der Stadtrat weist die Verwaltung an, sich intern zu vernetzen und kontrolliert die Umsetzung der Wohnpolitik.

**6:** Der Stadtrat vermarktet den Wohnstandort Olten. In Zusammenarbeit mit der Wohnregion vermarktet der Stadtrat die Wohnqualitäten nach aussen.

Zur Förderung des Wirtschaftsstandorts und der Steigerung der Arbeitsplätze um 3000 Einheiten bis 2021 erarbeiten die Stabsabteilung Stadtentwicklung und die Wirtschaftsförderung Region Olten die Strategie Geschäftsflächenentwicklung. Ein besonderer Fokus liegt auf der Ansiedlung von wertschöpfungsintensiven Unternehmen.

Die Strategie Olten ost bietet die Chance, die Zielsetzungen des nachhaltigen Wachstums im Rahmen von Projekten und Massnahmen konkret umzusetzen.

---

<sup>3</sup> Mit Wissensindustrie sind Branchen gemeint, deren Wertschöpfung primär auf spezialisiertem Knowhow basiert, z. B. Bildungs-, Finanz-, Gesundheits-, Biotech-, Informatik-, Kreativsektor.

## 2.1.2 Der Handlungsbedarf auf der rechten Aareseite

Im Handlungsfeld Wohnen und Arbeiten ergibt sich im Stadtteil folgender Handlungsbedarf:

**Vielfalt:** Die rechte Aareseite ist ein vielfältiger Stadtteil mit einer heterogenen Bevölkerung. Die bahnhofnahen Quartiere Bifang und Hardfeld haben das Potenzial, sich zu urbanen, lebendigen und durchmischten Quartieren zu entwickeln. Demgegenüber stehen in den grünen Gartenquartieren Wilerfeld, Fustlig und Chnoblach die Wohnqualität und das Zusammenleben im Vordergrund.

**Soziale Durchmischung:** Der im Vergleich hohe Ausländeranteil auf der rechten Aareseite, teilweise schlecht unterhaltene Liegenschaften sowie sog. „ethnisch“ und eintönig ausgerichtete Erdgeschossnutzungen führten in der Öffentlichkeit zur Wahrnehmung einer sozialen Abwertung und damit einhergehend zur Vermutung, dass Mittelstandfamilien deswegen zunehmend die rechte Aareseite verlassen. Die Auswertung der Einkommensentwicklung in den Oltner Quartieren zwischen 2000 und 2011 zeigt, dass zwar in allen Oltner Quartieren eine Steigerung der durchschnittlichen Einkommen stattgefunden hat, dass diejenigen Quartiere, die bereits im Jahr 2000 geringe durchschnittliche Einkommen auswiesen (Bifang, Chnoblach, Hardfeld) jedoch eine geringere Steigerung des Einkommens erzielten. Damit sind die Unterschiede in der Tat grösser geworden. Insgesamt weist die rechte Aareseite die tieferen durchschnittlichen Einkommen aus als die linke, einzig das Quartier Fustlig liegt über dem Oltner Schnitt und belegt den Spitzenplatz. Mit dem erhöhten Ausländeranteil verbunden ist die Befürchtung einer zunehmenden Segregation nach Nationalitäten auf der rechten Aareseite.

Das Bevölkerungsszenario für die Stadt Olten zeigt: Zentraler und bedürfnisgerechter Wohnraum für ältere Personen, der selbständiges Wohnen erlaubt, wird künftig auch auf der rechten Aareseite vermehrt nachgefragt werden. Voraussetzung ist, dass dieser im Vergleich zur vorherigen Wohnsituation auch preislich überzeugt.

Der Bedarf nach einer Verbesserung des Angebots für Kinder und Jugendliche wurde wiederholt (COO, Bevölkerungsbefragung 2013) geäussert. Einige Projekte wurden bereits umgesetzt (Midnight Olten, Open Sunday, Werken im Park etc.)

**Geschäftsflächen/Erdgeschossnutzungen:** Bereits in der ersten Projektphase von 2008 bis 2011 war von der „Chance“ Olten ost die Rede. Dies zu Recht, stellt doch die Zentralität und hervorragende Bahnerschliessung den eigentlichen Motor der Entwicklung dar. Der Fachhochschul-Neubau und allgemein die Fülle an Bildungseinrichtungen auf der rechten Aareseite können als Zeichen für eine positive Entwicklung des Stadtteils gelesen werden. Auch die Errichtung des Säliparks, des Hotels Arte und des Sälihof zeugen von der ökonomischen Entwicklung. Parallel dazu erlebten die Unterführungs- und die alte Aarauerstrasse – die früheren Einkaufsstrassen – einen Bedeutungsverlust und eine Abwertung. Chancen für eine grössere Vielfalt im gewerblichen Angebot bieten einerseits mehr Kaufkraft – sei dies durch neue Bewohnerschaft oder Arbeitnehmende und Studierende, welche eine steigende Nachfrage bewirken – und andererseits neue Angebote, die aus lokalen Initiativen im Verbund mit Immobilienbesitzenden entstehen.

**Liegenschaftenerneuerung:** Im Rahmen von „Chance Olten ost“ wurde von der Arbeitsgruppe Liegenschaften die Liegenschaftenerneuerung insbesondere an der Unterführungs- und der Aarauerstrasse, gefordert. Dazu sollten Kriterien definiert und Instrumente für eine aktive städtische Liegenschaftenpolitik geschaffen werden, z.B. eine Stiftung zur Förderung preisgünstiger Familienwohnungen. Auch in der Parlamentsdebatte zum Kredit für das Projekt wurde betont, dass die Liegen-

schaftserneuerung insbesondere um den Bifangplatz gefördert werden sollte. Die als zentrale Herausforderung postulierte Immobilienentwicklung lässt sich nicht auf rein städtebauliche und ästhetische Fragen beschränken. Es geht letztlich um die Frage, welche Entwicklungsszenarien sich für (primär) Private lohnend erweisen und wie diese mit den öffentlichen Anliegen koordiniert und unterstützt werden können. Somit stehen die Nutzungen, welche in diesen Liegenschaften vorgesehen oder möglich sind sowie Verdichtungspotenziale im Zentrum. Die Immobilienentwicklung kann durch aktives Portfoliomanagement der öffentlichen Hand und in gewissem Umfang auch durch das Gewährleisten von Planungssicherheit, durch planungsrechtliche Instrumente, Kooperation sowie Sensibilisierung und Beratung beeinflusst werden. Wesentlicher Anstoss für private Investitionen sind Investitionen der öffentlichen Hand in den öffentlichen Raum, wie dies die Entwicklung der Kirchgasse exemplarisch zeigt.

Ausgehend von den übergeordneten Zielen der Stadtentwicklung und den Herausforderungen auf der rechten Aareseite setzt sich der Stadtrat folgende Ziele.

### **2.1.3 Ziele für einen attraktiven und prosperierenden Wohn- und Arbeitsstandort**

- Die Wohnqualität und das Wohnungsangebot sollen sich differenziert und bedarfsgerecht entwickeln; insbesondere soll dem demografischen Wandel (Alterung, Individualisierung) Rechnung getragen werden.
- Die rechte Aareseite soll ein sozial durchmischter Stadtteil sein. Die Einkommensdifferenz im Vergleich zur linken Aareseite soll sich nicht weiter vergrößern.
- Das soziale Klima und die Integration verschiedener Bewohnergruppen soll gestärkt werden.
- Der Cluster aus Bildung und wissensbasierten Dienstleistungen und ergänzenden Angeboten in den bahnhofnahen Gebieten Bifang und Hardfeld soll ausgebaut werden, wobei an den Übergängen zu den ruhigen Wohnquartieren der Anteil Arbeiten sukzessive abnimmt.
- Die private Immobilienentwicklung soll gefördert werden. (aktives Portfoliomanagement, Planungssicherheit, Anreize, Kooperation sowie Dialog und Beratung).

## 2.2 Handlungsfeld 2: Stadt- und Freiräume

Sich in Olten wohlfühlen bedeutet, die Stadt lebenswert gestalten.

### 2.2.1 Ziel Regierungsprogramm 2013-2017: nachhaltige Förderung der Attraktivität

Das Wachstum von Arbeitsplätzen und Wohnbevölkerung setzt voraus, dass Olten attraktiv ist – hinsichtlich Stadträumen, Verkehrserschliessung, Sicherheit, Klima- und Aufenthaltsqualität. Bereits im Leitbild Olten 2020 von 2008 wird die „(i)lebenswerte Stadt“ angestrebt.

Die verschiedenen laufenden Vorhaben und Projekte der Areal- und Immobilienentwicklung bieten, sofern die öffentliche Hand ihre Vorstellungen entsprechend einbringt, die Chance, gleichzeitig die qualitativen Wachstumsziele sowie die Attraktivitätssteigerung zu realisieren.

Im Bereich Energie und Klima gelten die Ziele und Handlungsansätze, welche der Stadtrat im Rahmen des Reaudit Energiestadt 2012 seine Energie- und Klimastrategie verabschiedet hat.

### 2.2.2 Der Handlungsbedarf auf der rechten Aareseite

Im Handlungsfeld Stadt- und Freiräume ergibt sich auf Ebene Stadtteil folgender Handlungsbedarf:

**Städtebauliche Defizite:** Die rechte Aareseite war in den vergangenen Jahren grossen Veränderungen unterworfen. Neue Gewerbebauten und Publikumsnutzungen im Bifang (Sälipark, Sälihof, Hochschulen) und neue Wohnüberbauungen im Bestand und an den Siedlungsrändern haben den Druck auf die Aussenräume erhöht. Die Aussenräume des Campus Olten und an der Riggerbachstrasse (Giroud Olma-Areal) werden den Anforderungen und dem wachsenden Nutzungsdruck nicht gerecht. Das Erscheinungsbild der Freiflächen rund um den Bildungscluster Bifang und der Pärke erscheint heterogen und zufällig und ist zu wenig auf die Nutzerinteressen abgestimmt. Ähnlich zufällig und unattraktiv präsentieren sich der Bifangplatz und die Alte Aarauerstrasse. Auch die Verbindungen und öffentlichen Räume östlich der Tannwaldstrasse laden nicht zum Verweilen ein und erscheinen unstrukturiert.

**Parzellenübergreifende Planungen:** Die Potenzialanalyse zur Liegenschaftentwicklung hat aufgezeigt, dass aufgrund der zentralen Lage ein beachtliches ökonomisches Potenzial zur Immobilienentwicklung besteht. Dieses wird aber nur realisiert, wenn sich die Investitionen für die Eigentümer lohnen. Im Bifang und Hardfeld ist das Eigentum aufgesplittert und zu grossen Teilen in der Hand von Privateigentümern. Dies erschwert parzellenübergreifende Planungen. Entwicklungen erfordern daher Dialog und Kooperation, die Stadt kann hier als Moderatorin wirken.

**Aufenthaltsqualität:** Die Auswertung der Lebensraumkartierung sowie die Ergebnisse der Umfrage der Fachhochschule bestätigen den Eindruck, dass die Aussenräume für die Nutzenden eine ungenügende Aufenthaltsqualität aufweisen. Auffallend ist insbesondere der hohe Anteil versiegelter Flächen im Bereich Bifang / Campus Olten. Im Hardfeld sind einige grosse intakte und von öffentlichen Strassen nicht einsehbare Hinterhöfe charakteristisch, die durch eine dichte Randbebauung gefasst sind. Obwohl die Parzellen der Häuser und damit die privaten Gärten oft klein sind, wirken die Ensembles grosszügig und als „grüne Lungen“. In den Wohn-

gebieten weist die Gestaltung der Strassenräume trotz grossflächiger Einführung von Tempo 30-Zonen vielerorts Defizite auf.

**Innenentwicklung:** Olten soll sich nach Innen entwickeln. Die Quartiere Bifang und Hardfeld weisen ein beträchtliches Erneuerungs- und Verdichtungspotenzial auf. Chancen ergeben sich vor allem dort, wo grössere Investitionsabsichten bestehen oder motiviert werden können. Diese gilt es zu nutzen, um mit gemeinsamen Kräften zu Verbesserungen in den eng verflochtenen baulichen, aussenräumlichen und verkehrsmässigen Ecken und Kanten im Bifang und Hardfeld vorzustossen. Hier kann die Strategie zu Investitionen Anreiz geben, Planungssicherheit bieten und eine Guideline bilden.

### 2.2.3 Diese Ziele setzt sich der Stadtrat für eine lebenswerte Stadt

- die Siedlungsstrukturen auf der rechten Aareseite sollen sich nach Quartieren differenziert qualitativ und identitätsstiftend weiterentwickeln (Bauten, Stadträume, Nutzungen, Atmosphären);
- der öffentliche Raum soll in allen Quartieren auf der rechten Aareseite schrittweise aufgewertet werden. Dabei wird ein Ausgleich zwischen Nutzerbedürfnissen, Biodiversität und Städtebau gesucht;
- private Investitionen sollen durch Verlässlichkeit, Kooperation und planerische Anreize gefördert werden;
- bauliche Verdichtung soll gekoppelt sein mit Nutzungsverdichtung und Mehrwerten für das Quartier (Qualität in Städtebau und Architektur, Freiraumangebote, attraktive Erdgeschosse);
- bei der baulichen Entwicklung sollen der ökologische Ausgleich und die Vernetzung der Aussenräume und öffentlichen Freiflächen gefördert werden.

## Differenzierte Entwicklung eines vielfältigen Stadtteils

Die Vielfältigkeit des Stadtteils soll prinzipiell erhalten und sogar verstärkt werden. Dazu sind differenzierte Handlungsansätze nötig. In den urbanen Quartieren Bifang und Hardfeld soll eine eigentliche Strukturaufwertung zu namhaften Verbesserungen und Klärungen auf der baulichen und stadträumlichen Ebene führen. Wichtige Vorhaben wie das Areal Bahnhof Nord, die mittel- und längerfristigen Ausbaustufen im und rund um den Bahnhof und die laufenden kooperativen Planungen auf der rechten Aareseite dienen als Impulsgeber.

Demgegenüber sind die intakten Wohnlagen und Milieus in den Wohnquartieren eher zu sichern und durch laufende Verbesserungen im Wohnumfeld zu stärken. Die dazwischen liegenden Wohnquartiere (etwa westlich Reiser- und Martin-Disteli-Strasse) zeichnen sich durch ein mehr städtisches Umfeld mit zugleich starker Durchgrünung aus. Die fußläufige Nähe zum Bahnhof bildet hier eine hervorragende Basis für den Unterhalt und die Erneuerung von Liegenschaften.

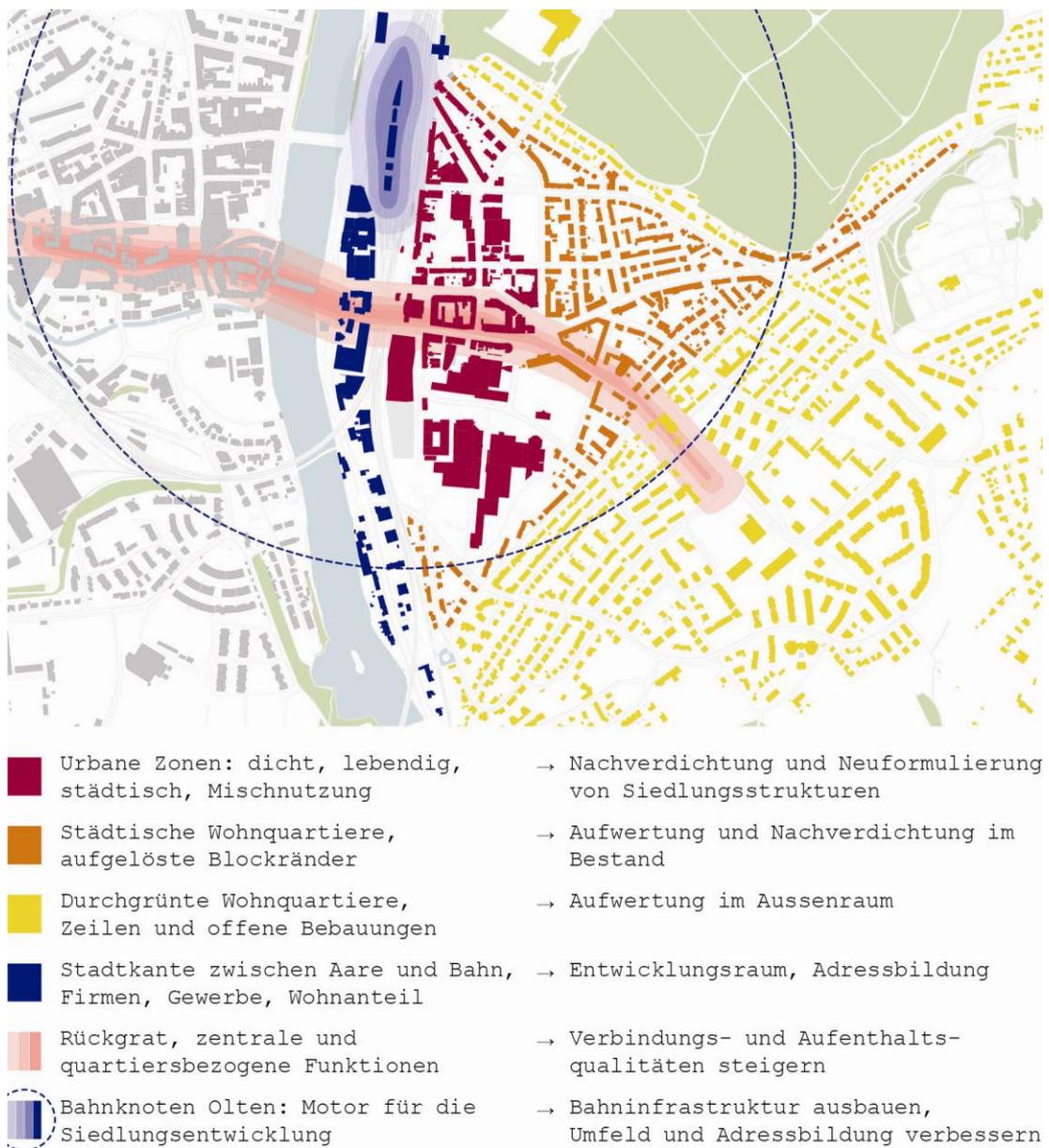


Abbildung 4 Entwicklung eines vielfältigen Stadtteils

## Erreichbarkeit und Nutzung der Freiräume – heute

In einem sich wandelnden Stadtraum werden sich die Anforderungen an das Freiraumangebot verändern. Das heutige Angebot wird überwiegend von den Bewohnern der Gartenquartiere genutzt. Zusätzlich bieten die umliegenden Waldflächen ein weiteres Naherholungsangebot. Der Bestand wird jedoch dem Bedarf des wachsenden/sich verdichtenden Stadtquartieres nicht gerecht.

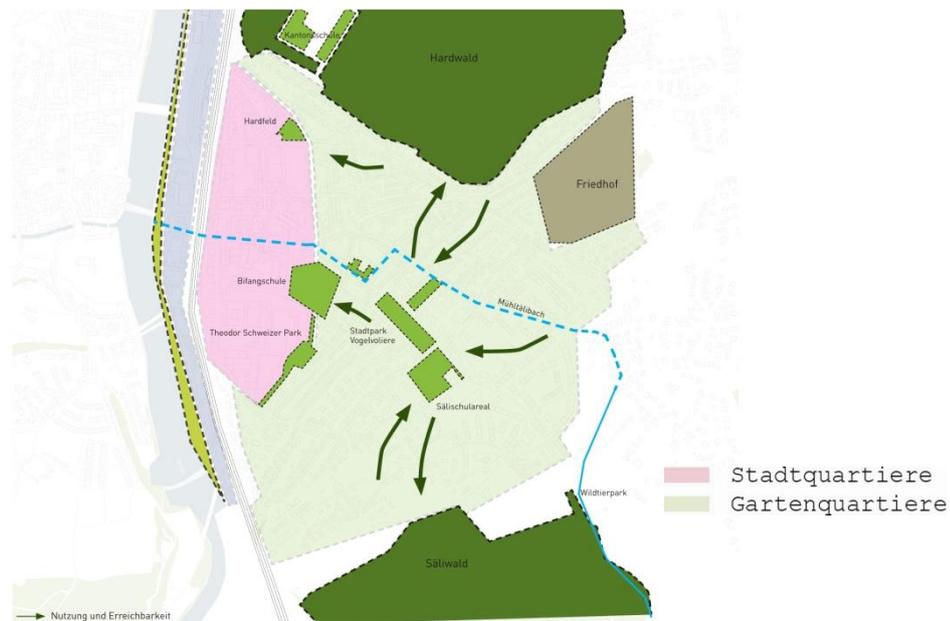


Abbildung 5 Erreichbarkeit und Nutzung de Freiräume – heute

## Erreichbarkeit und Nutzung der Freiräume – Ziel

Über eine Stärkung der bestehenden und in Teilen untergenutzten Freiräume bildet sich das Potential der Entwicklung neuer quartierübergreifender Freiraumstrukturen.

**Die „grüne Fuge“:** Durch eine Stärkung der Grünstrukturen zwischen der Trottenmatte und dem Theodor Schweizer-Park soll eine klare Schnittstelle zwischen den städtischen Quartieren Bifang/Hardfeld und den Gartenquartieren Fustlig/Wilerfeld herausgebildet werden. Die Fuge bietet zugleich die Chance für eine durchgehende öffentlich nutzbare Grünstruktur. Abschnitte der Fuge werden bereits heute entsprechend genutzt: Der Theodor-Schweizerpark mit seinen Spielanlagen, die Sportflächen der Bifangschule, der Wochenmarkt längs der Bifangstrasse und der Bifangplatz selber sind schon heute Teil des aktiven Quartierlebens.

**Stadtachse Aarauerstrasse:** Während die Verkehrsachse der Aarauerstrasse am Bifangplatz gegen Nordosten abschwenkt, bildet die Engelbergstrasse die Fortsetzung einer Langsamverkehrsverbindung bis zur Friedenskirche und dem Vögelgarten. Der westliche Abschnitt der Achse ist bereits heute als Fussgängerzone gestaltet und bildet gemeinsam mit der Winkel-Unterführung eine übergreifende Verbindung zum Aareraum.

**„Bahnhofstrasse Ost“:** Die Tannwaldstrasse und Von Rollstrasse bilden das Rückgrad für den Langsamverkehrsanschluss zum Bahnhof. Einzelne Querungspunkte verbinden den Strassenraum mit Aareraum und Altstadt. Die Gebäude der Fachhochschule haben bereits heute die Von Rollstrasse als ihre Adresse. Als Gesamtelement bildet die Bahnhofstrasse Ost das Potential, zu einer guten Adresse für die Bildungseinrichtungen und für die Ansiedlung weiterer öffentlicher und gewerblicher Nutzungen zu werden.

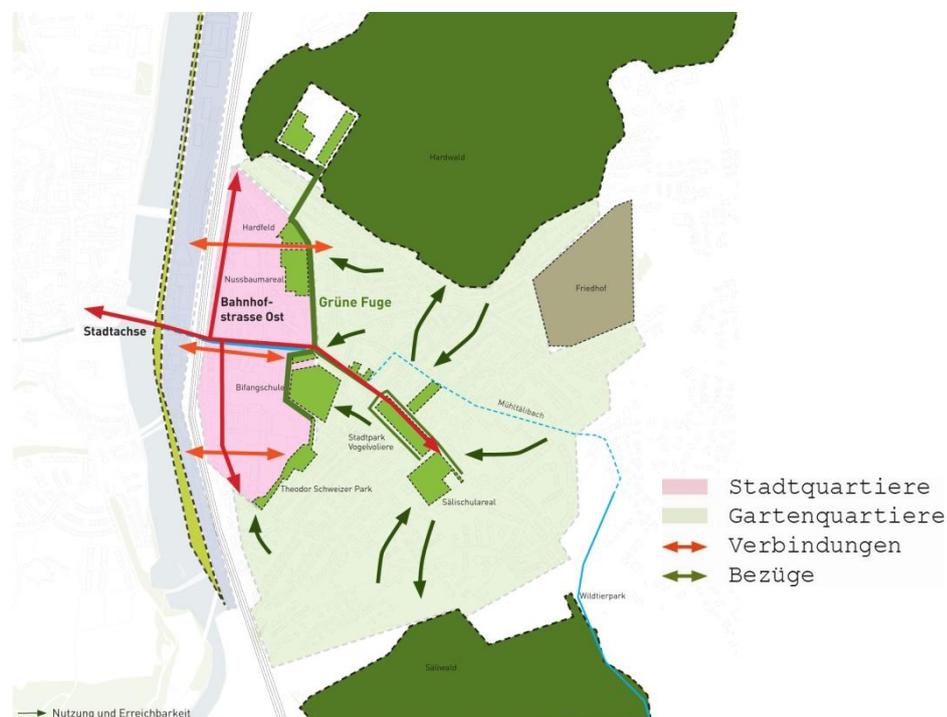


Abbildung 6 Erreichbarkeit und Nutzung der Freiräume – Ziel

## 2.3 Handlungsfeld 3: Identifikation und Image

Stolz auf den Standort und das Quartier sein – das geht, wenn man Teil der Stadt ist.

### 2.3.1 Ziel Regierungsprogramm 2013-2017: Agierende und aktivierende Politik und Verwaltung

Identifikation und Image sind wichtige Themen auf gesamtstädtischer Ebene wie für die nachhaltige Entwicklung der rechten Aareseite. Eine Bevölkerung, die ihren Wohnort positiv sieht, sich aus Eigeninitiative für diesen engagiert und z.B. als Liegenschaftsbesitzer oder als Gewerbetreibende auch in ihn investiert, ist die Basis jeder positiven Entwicklung. Zur Identifikation trägt die Teilhabe massgeblich bei. Wer dazu gehört, identifiziert sich. Aufgrund der heutigen Berufsmobilität ergeben sich soziale Kontakte häufig nicht von selbst. Es braucht Gefässe, über die sich soziale Netzwerke bilden können. Das Projekt urbain schafft mit verschiedenen Mitwirkungsgefässen, Integrationsförderung, Impulsprojekten und den Aktivitäten des Begegnungszentrums solche Gefässe.

Umgekehrt bergen fehlende Identifikation und soziale Isolation das Risiko für Lethargie und destruktive Verhaltensweisen.

Die Identifikation mit dem Stadtteil wirkt sich unmittelbar auf das Image aus, indem zivilgesellschaftliche Eigeninitiative und Engagement Aktivitäten hervorbringen, die von Aussenstehenden als positiv und lebendig wahrgenommen werden. Für das Image des Stadtteils ist zudem eine faktenbasierte und gezielte Kommunikation über die Qualitäten (Urbanität, Campus sowie Gartenstadtcharakter), Angebote und Entwicklungsprojekte auf der rechten Aareseite von entscheidender Bedeutung.

### 2.3.2 Der Handlungsbedarf

Im Handlungsfeld Identifikation und Image ergibt sich auf Ebene Stadtteil folgender Handlungsbedarf:

**Image:** Die rechte Aareseite war in den letzten Jahren starken baulichen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Veränderungen ausgesetzt. Die durchaus vorhandenen Stärken und Potenziale sind für viele OltenInnen noch nicht konkret spürbar. Insbesondere die im Alltag erfahrbare Veränderung des Stadtteil-Zentrums rund um den Bifangplatz hat bei vielen den Eindruck von Abwertung erzeugt. Die auch ausserhalb der Region bekannten schönsten Teile der Stadt, insbesondere die Altstadt, befinden sich zudem nicht hier. Auf dieser Stadtseite ist auch die Stadtverwaltung nicht vertreten; hier finden sich hingegen stark verkehrsbelastete Gebiete und Hochhausquartiere aus den sechziger Jahren. Der vielfach negativ konnotierte Ausländeranteil liegt auf dieser Seite der Aare höher. Das Gefühl, von der öffentlichen Hand z. B. bezüglich Investitionen in den öffentlichen Raum oder Stadtverbindungen vernachlässigt zu werden, ist nicht selten anzutreffen. Auch in der Wahrnehmung der linken Aareseite gilt der Stadtteil eher als problembelastet denn als Gebiet mit Potenzial. Den vielen auswärtigen Zupendlerinnen und Zupendlern zu Arbeits- und Ausbildungszwecken sind Olten oder die rechte Stadtseite zudem bislang kaum bekannt. Sie erleben von Olten zum grössten Teil nur diejenigen Teile, die auch von den Ansässigen als wenig attraktiv beurteilt werden. Ein grosses Potenzial zur positiven Beeinflussung von Oltens Image liegt bislang brach.

**Integration:** Die Auswertung der Einwohnerdaten zeigt, dass der Ausländeranteil, auf der rechten Aareseite höher ist als auf der linken. Die Bevölkerungszusammensetzung hat sich jedoch in den letzten 10 Jahren allmählich verändert. Der Anteil ausländischer Einwohnerinnen und Einwohner aus sogenannten neuen Herkunftsländern ist auf der rechten Aareseite gestiegen, während der Anteil der Menschen aus den sogenannten alten und sozial tendenziell unterschichtenden Herkunftsländern stagnierte.<sup>4</sup>

**Identifikation und Engagement:** Die rechte Stadtseite präsentiert sich Dank der Bildungsinstitutionen und der Bahnhofnähe als urbanes, lebendiges Quartier. Das Engagement vieler Bewohnerinnen und Bewohner für ihren Stadtteil ist ausserordentlich hoch. Die Bevölkerung verfügt zudem über wesentliche Erfahrungen mit Mitwirkungsverfahren (Olten 2020, Sicherheit in Olten, Chance Olten ost) und Integration. Dies hat einerseits zu quartierspezifischen Errungenschaften wie dem Begegnungszentrum Cultibo geführt, andererseits den Zusammenhalt und die Identifikation zumindest in Teilen der Bevölkerung gefördert.

### 2.3.3 Diese Ziele setzt sich der Stadtrat, damit mehr Menschen und Unternehmen stolz auf den Standort und ihr Quartier sind

- Die Identifikation mit dem Stadtteil soll unterstützt und gestärkt werden;
- Die Teilhabe vielfältiger Bevölkerungskreise soll gefördert werden;
- Das Image soll nach innen und aussen geschärft werden.

---

<sup>4</sup> Neue Herkunftsländer: dt. Sprachraum, EU Nord, restl. Neue Herkunftsländer. Alte Herkunftsländer: EU Süd, Balkan und Türkei, restl. Alte Herkunftsländer.

## 2.4 Handlungsfeld 4: Mobilität

Ruhige Wohnquartiere und lebendige Geschäftsstrassen – das gelingt mit gut bewirtschafteter Mobilität.

### 2.4.1 Ziel Regierungsprogramm 2013-2017: Nachhaltige Förderung der Attraktivität

Die siedlungsverträgliche Bewältigung der steigenden Mobilitätsbedürfnisse ist Voraussetzung für eine lebenswerte Stadt und deren ökonomische Entwicklung. Für die rechte Aareseite ist die Frage der weiteren Verkehrsentwicklung besonders bedeutend. Auch oder gerade nach der Eröffnung der neuen Entlastungsstrasse und der Umfahrung Aarburg ist das Strassennetz im Umfeld der Engpässe Postplatz und Sälikreisel während den Hauptverkehrszeiten an seiner Leistungsgrenze angelangt. Bereits heute besteht ein deutlicher Verkehrsdruck auf die Quartierstrassen in Olten ost. Im Zuge der weiteren Nutzungsentwicklung auf Stadtgebiet wird die ohnehin stetige Verkehrszunahme markant fortschreiten, wenn nicht eine entschlossene Steuerung der Mobilitätsentwicklung erfolgt. Die Auswirkungen davon mindern die Attraktivität der Stadt und können in der Bevölkerung, bei Investoren und im Rahmen von Genehmigungsverfahren zu Hürden führen, welche angestrebte Stadtentwicklung behindern. Das Verkehrsnetz der Stadt und Region Olten ist auf längere Zeit hinaus „fertig gebaut“. Neue Umfahrungsprojekte würden lange Planungs- und Verfahrenszeit beanspruchen. Zudem steigt die Einsicht, dass weitere Ausbauten des Strassennetzes für den motorisierten Individualverkehr auf allen Ebenen der Nachhaltigkeit, ökologisch, ökonomisch und sozial, mehr Probleme als Lösungen bringen. Vor diesem Hintergrund ergibt sich die Aufgabe für Stadt und Kanton, die anstehende Herausforderung Mobilität auf der Basis der bestehenden Strasseninfrastruktur, eben angebotsorientiert, anzugehen.

Die zielgerichtete Mobilitätsentwicklung erfordert ein umfassendes Handeln, welches alle Verkehrsträger und alle Massnahmenebenen umfasst, also sowohl Restriktionen wie auch Anreize. Leitlinien bilden die übergeordneten Grundsätze der Angebotsorientierung sowie der sogenannten „3 V-Strategie“, Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten.

Die Mobilitätsentwicklung muss in ihrer Wirkung zu einer Eindämmung des motorisierten Individualverkehrs sowie zur Förderung des Langsam- und öffentlichen Verkehrs führen. Dazu sind ein gesamtstädtisches Konzept und dessen Einbettung in die Region notwendig. Derzeit sind Stadt und Kanton an der Vorbereitung zu einer entsprechenden Mobilitätsstrategie. Dort fliessen auch die Entwicklungsbedürfnisse der rechten Aareseite ein. Umgekehrt müssen im Rahmen der Strategie zur Entwicklung Olten ost die entsprechenden „Weichenstellungen“ koordiniert zu den übergeordneten Bestrebungen erfolgen und die entsprechenden Handlungsspielräume sind konsequent zu nutzen.

### 2.4.2 Der Handlungsbedarf auf der rechten Aareseite

Im Handlungsfeld Mobilität ergibt sich auf Ebene Stadtteil folgender Handlungsbedarf:

**Verkehrsaufkommen:** Insbesondere das Gebiet zwischen der Aarauerstrasse und der Aarburgerstrasse ist wegen der unbefriedigenden Verkehrssituation seit Jahren in Diskussion. Durch die Grösse dieses Stadtteils besteht auf den Quartierstrassen ein vergleichsweise grosses Aufkommen an Quartierverkehr. Die besondere Lage zwischen den beiden hochbelasteten Hauptachsen mit dem neuralgischen Knoten

Postplatz führt zu einem zusätzlichen Verkehrsdruck auf die Quartiere durch Fluchtverkehr. Das Gebiet Bifang mit zunehmender Nutzungsintensität und grossen Anteilen Publikumsnutzungen führt ebenfalls zu Belastungen des nebenliegenden Wohngebietes. Die aktuellsten Untersuchungen zur Verkehrssituation nach der Eröffnung der neuen Entlastungsstrasse zeigen folgendes Bild:

Das Verkehrsaufkommen auf den Sammelstrassen ist im Vergleich zu anderen Oltner Quartieren hoch. Die Anschlusskapazitäten an die Kantonsstrassen sind weitgehend ausgeschöpft, vor allem im Bereich Säliknoten und Unterführungsstrasse sowie beim Knoten Aarauerstrasse / Wilerweg. Der Durchgangsverkehr liegt heute im Bereich von 6% des Gesamtverkehrs im Gebiet. Auf der Achse Gartenstrasse-Feldstrasse beträgt der Anteil an Durchgangsverkehr heute rund 12% (Höhe Engelbergstrasse) des Tagesverkehrs an diesem Querschnitt. Die aktuelle Situation ist insgesamt nicht dramatisch und der Handlungsbedarf somit nicht dringend. Hingegen zeigt sich klar, dass das bestehende System an seine Grenzen stösst. Ein weiteres Wachstum des motorisierten Individualverkehrs wird zu deutlichen Problemen führen. Dabei wird auch der Verkehrsdruck auf Olten ost steigen. In Anbetracht der wesentlichen Nutzungsentwicklungen, wie sie für die Stadt und auch im Gebiete Olten ost geplant sind, verstärkt sich der Handlungsdruck deutlich. Deshalb ist das Handlungsfeld Mobilität ein wesentlicher Pfeiler von Oltens Entwicklungsplanung.

**Netzentwicklung öffentlicher Verkehr:** Für die zukunftsgerichtete Mobilitätsentwicklung bildet die Erschliessungsqualität mit dem städtischen Busverkehr und für die regionalen und überregionalen Verbindungen im Zusammenspiel mit der Bahn einen zentralen Pfeiler. Das bestehende Angebot, welches in den Linien auf der Aarauerstrasse/Unterführungsstrasse und der Linie 3 durch das Quartier besteht, führt zu einer Angebotsstufe C (15-Min.-Takt). Bahnhofsnah ist die Angebotsqualität höher, wobei dies ausschliesslich für die Bahnfahrenden, also nicht für Stadtverbindungen wie z.B. die Verbindung Richtung Innenstadt zum Tragen kommt. Die Flächenabdeckung ist in Teilgebieten suboptimal. Die durch die Linien 3 erschlossenen Gebiete weisen durch die indirekte Linienführung teilweise verhältnismässig lange Fahrzeiten auf.

**Langsamverkehr:** Dem Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr) wird in Olten ein grosses Entwicklungspotenzial zugeschrieben. Aufgrund der kompakten Stadtstruktur („Stadt der kurzen Wege“) und der insgesamt günstigen topografischen Verhältnisse bestehen dafür gute Voraussetzungen. Die Förderung des Langsamverkehrs als „Hauptakteur“ im städtischen Verkehr stellt nebst dem Ausbau des Busangebots ein wesentlicher Pfeiler für eine zukunftsgerichtete Mobilitätsstrategie dar. Das insbesondere auch für Olten ost zentrale Thema stellt dabei die Überwindung der starken Zäsur durch SBB-Trasse, Kantonsstrassenachse und Aare dar. Grundsätzlich sind alle Quartierstrassen auch Achsen des Langsamverkehrs und haben als solche hohe Ansprüche puncto Sicherheit, Funktionalität und stadträumlicher Qualität zu erfüllen.

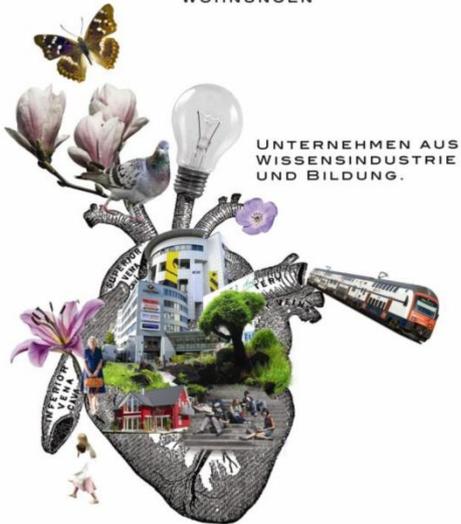
### 2.4.3 Diese Ziele setzt sich der Stadtrat für die stadtverträgliche Mobilitätsentwicklung

- Mobilität soll sich siedlungs- bzw. stadtverträglich entwickeln, so dass Innenentwicklung und –verdichtung ermöglicht werden;
- Der Anteil des Langsamverkehrs am Mobilitätsaufkommen soll wachsen;
- Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Mobilitätsaufkommen soll wachsen;
- Der motorisierte Individualverkehr soll stabilisiert und insbesondere der quartierfremde Verkehr soll minimiert werden.

## 2.5 Übersicht der vier Handlungsfelder für eine integrale Stadtentwicklung

### Handlungsfeld 1: Wohnen und Arbeiten

GUTES LEBEN  
MODERNES ARBEITEN UND LERNEN -  
DAZU BRAUCHT ES  
ZEITGEMÄSSE  
WOHNUNGEN



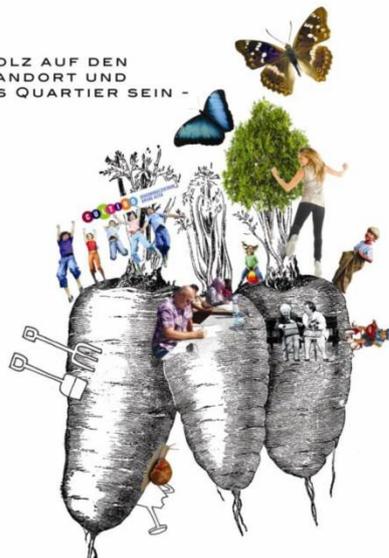
### Handlungsfeld 2: Stadt- und Freiräume

SICH IN OLTEN  
WOHLFÜHLEN  
BEDEUTET,



### Handlungsfeld 3: Identifikation und Image

STOLZ AUF DEN  
STANDORT UND  
DAS QUARTIER SEIN -



DAS GEHT, WENN  
MAN TEIL DER  
STADT IST.

### Handlungsfeld 4: Mobilität

RUHIGE WOHNQUARTIERE  
UND LEBENDIGE  
GESCHÄFTSSTRASSEN -



Abbildung 7 vier Handlungsfelder illustriert

## Teil B – Strategische Stossrichtungen

Im Teil A wurden die Handlungsbedarfe und Ziele auf Ebene Stadtteil beschrieben. Diese sind in den Stadt- und Gartenquartieren jeweils von unterschiedlichem Gewicht. Sie werden daher hier raumbezogen konkretisiert und mit den strategischen Stossrichtungen im Sinne von Handlungsanleitungen der Umsetzung zugeführt. Da das Handlungsfeld Mobilität fachlich nicht sinnvoll auf die beiden Gebiete aufgeteilt werden kann, wird es auf Ebene des gesamten Stadtteils dargestellt.

### 1. Bifang und Hardfeld — Die Stadtquartiere

Die Stadtquartiere sind der dynamische Teil der rechten Aareseite, in welchen auch in den nächsten Jahren bauliche Veränderungen anstehen. Aufgrund der zentralen Lage bestehen Investitionsinteressen Privater. Die Entwicklung der städtischen Zone ist daher ein wichtiger Pfeiler zur Verwirklichung des Regierungsprogramms. Durch eine integrale Herangehensweise soll die Stadt die Ziele in Zusammenarbeit mit Privaten Schritt für Schritt erreichen.

#### 1.1 Der Handlungsbedarf für die Stadtquartiere

**Nutzungsmischung:** Das Quartier Hardfeld ist stärker von Wohnnutzung geprägt als das Bifang-Quartier, welches durch Bildungs- und Einkaufsangebote charakterisiert ist. Beide Quartiere sind im Vergleich zu den anderen Oltner Quartieren ausgeprägt durch wissensbasierte Dienstleistungen und insbesondere durch den sogenannten Kreativsektor geprägt. Im Jahr 2008 kommen im Bifang auf 1000 Einwohner rund 1500 Beschäftigte. Die zentrale Lage dieser bahnhofsnahen Quartiere ist Treiber für eine urbane Nutzungsmischung von Wohnen und Arbeiten, sie macht die bahnhofsnahen Quartiere lebendig und sicher. Die Nutzung des öffentlichen Raums führt zunehmend zu Nutzungskonflikten, da für die zahlreichen Zupendler zu den Arbeits- und Bildungsstätten und für die Einkaufsnutzungen im Bifang zu wenig adäquate Aufenthaltsmöglichkeiten bestehen.

Die Erdgeschossnutzungen in den ehemaligen Einkaufsstrassen Alte Aarauerstrasse und Unterführungsstrasse werden von Bevölkerung, Liegenschaftsbesitzenden und Bildungsvertretern hingegen als wenig attraktiv bezeichnet, entsprechend werden die vorhandenen Angebote auch von Einheimischen und Zupendelnden wenig genutzt. Aus ökonomischer Sicht (bezogen auf die Kaufkraft im Stadtteil) ist der Stadtteil mit Einkaufsangeboten überversorgt. Massgebliche grössere Flächenangebote müssten durch Kaufkraft von aussen (Zupendler, sprich grösseres Verkehrsaufkommen) gedeckt werden. Eine Revitalisierung der ehemaligen Einkaufszonen muss somit primär auf einer Angebotsverbesserung, aber weniger auf einer Ausweitung der Flächen basieren. Das Gastroangebot wird insbesondere von den Bildungsvertretern als zu wenig vielfältig und zu stark an billigem Fast Food orientiert bezeichnet. Es ist anzunehmen, dass die erwarteten Erträge aus Erdgeschossnutzungen vielerorts zu hoch eingesetzt werden, was ein vielfältigeres und stabileres Angebot erschwert.

**Soziale Durchmischung:** Der Anteil ausländischer Wohnbevölkerung aus alten Herkunftsländern ist in der urbanen Zone (Bifang und Hardfeld) stadtweit am höchsten. In beiden Quartieren war der Anteil in den letzten 10 Jahren jedoch rückläufig. Der Anteil Ausländerinnen und Ausländer aus sogenannten neuen Herkunftsländern und damit eher überschichtender Migration ist in beiden Quartieren angestiegen. Die Einkommensschere hat sich gleichwohl weiter geöffnet, Bifang und Hardfeld

haben bei der Einkommensentwicklung weniger zugelegt als die anderen Oltnen Quartiere.

Beide Quartiere haben sich zudem in den letzten 10 Jahren weiter verjüngt, der Altersquotient ist im Bifang seit 2000 um 6% auf 24% gesunken. Gleichzeitig hat der Anteil Ein- und Zweipersonenhaushalte für Olten überdurchschnittlich zugenommen und liegt bei 41.2% im Bifang bzw. 42.3% im Hardfeld. Der Familienanteil war im Hardfeld stark rückläufig, minus 4% auf 15.3%, während er im Bifang als einzigem Oltnen Quartier nicht gesunken ist (+0.4%) und bei 19.5% liegt (2 Prozentpunkte über dem städtischen Schnitt). Das Bifang ist heute also stärker von Familien geprägt als das Hardfeld. Die zentrale bahnhofnahe Lage der beiden Quartiere eignet sich besonders für Einpersonen- oder Paarhaushalte, die nach der Familienphase kleineren, attraktiven und langfristig bedürfnisgerechteren Wohnraum suchen.

**Liegenschaftsentwicklung:** Die Liegenschaftsaufwertung ist für Private in der Regel nur attraktiv, wenn eine höhere Ausnützung ermöglicht und teurerer Wohnraum bzw. Wohneigentum geschaffen wird, welcher die Investitionskosten deckt. Eine Aufwertung der Liegenschaften und des Wohnangebotes bedeutet, dass der Anteil zahlungskräftigerer Bevölkerungsschichten zunimmt.

**Freiräume:** Die öffentlichen Räume und Freiräume stellen sich in ihrer Mehrheit zufällig und unattraktiv dar. Die Neugestaltung des Bifangplatzes und die Stärkung der Aufenthaltsqualität ist seit Jahren drängendes Anliegen der Bevölkerung. In Verbindung mit privaten Vorhaben zur Immobilienentwicklung am Bifangplatz kann dieses städtebaulich sinnvoll eingebunden werden.

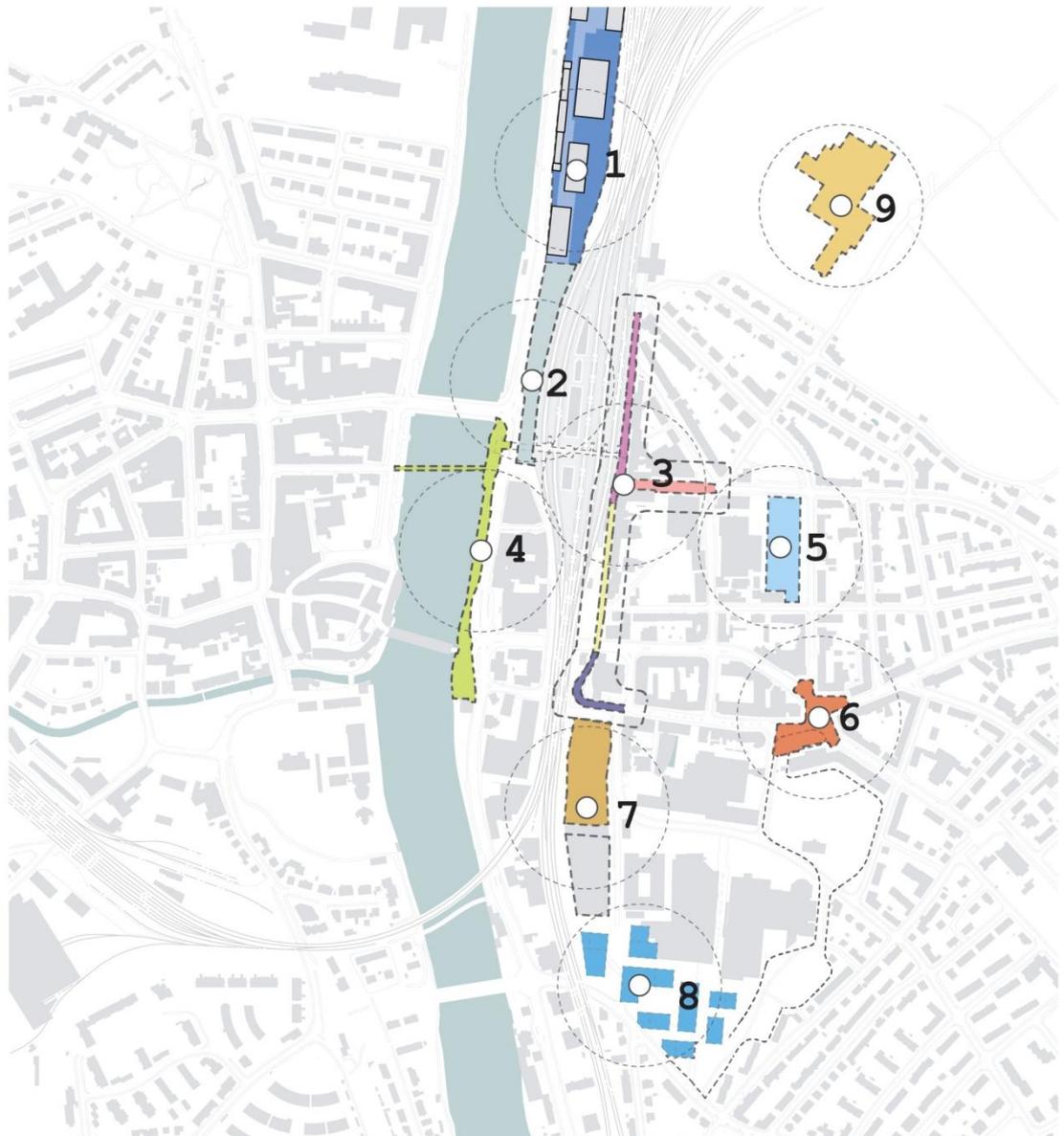
**Städtebauliche Projekte:** Namentlich in den urbanen Gebieten westlich der Reiser- und Florastrasse besteht ein grosses städtebauliches Veränderungspotenzial. In mehreren Arealen bieten sich in der Zukunft Chancen zur Strukturaufwertung. Es gilt, diese durch geeignete kooperative Verfahren zu nutzen und diese mit den gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Zielen zu verknüpfen.

Mit der Arealentwicklung Giroud Olma bietet sich u.a. die Chance zur Durchmischung des südlichen Bifang mit Wohnnutzungen. Damit kann eine Restrukturierung des Gebiets hin zu einem attraktiven, lebendigen Stadtteil gelingen. Voraussetzung sind eine genügende Durchbindung mit Wegen in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung und Lösungen in der Erschliessungs- und Parkierungsfrage.

Auf strategischer Ebene geht es also darum, die vorhandenen Arbeits- und Einkaufsnutzungen im Bifang mit einem substanziellen Wohnanteil zu ergänzen, sowie die Verbindungen und Aufenthaltsqualitäten zu verbessern. Nur so können letztlich die Chancen und Synergieeffekte aus dem Ausbau der Bildungsinstitutionen besser genutzt und langfristig in Wert gesetzt werden.

Die bereits laufenden Projekte (s. nachfolgende Darstellung) dienen als Impulsgeber für die Entwicklung Olten ost.

## Laufende Projekte Olten ost



- 1 IWS Areal Bahnhof Nord
- 2 Neuer Bahnhofplatz
- 3 Tannwaldstrasse Olten Ost
- 4 Andaare
- 5 Nussbaum Areal
- 6 Bifangplatz
- 7 Fachhochschule Nordwestschweiz
- 8 Giroud Olma Areal
- 9 Kantonsschule Olten

Abbildung 8 Laufende Projekte Olten ost

**Positionierung:** Die bahnhofnahen Quartiere Bifang und Hardfeld unterscheiden sich deutlich von der ebenfalls zentralen Oltner Alt- und Innenstadt. Die vielfältige Nutzungsmischung mit Wohnen, Arbeiten und Detailhandel, die z.T. auch unfertigen und damit entwicklungsfähigen Charakteristiken der Stadträume im Bifang und Hardfeld verkörpern den dynamischen Teil Oltens, während links der Aare das traditionelle, alteingesessene Olten mit Verwaltung, etablierter Kultur, Kleingewerbe und Gastronomie dominiert. Im Bifang und Hardfeld bestehen demgegenüber Ansätze für Urbanität (Nutzungsvielfalt, soziale Durchmischung und nicht etablierte, junge Kultur-Angebote). Ein Weg, das bislang wenig genutzte Potenzial besser aususchöpfen, besteht in standortgerechten Zwischennutzungen (Bsp. Reservefläche auf dem südlichen Areal der neuen Hochschule, Erdgeschossflächen alte Aarauerstrasse).

**Image und Identifikation:** Die Quartiere Bifang und Hardfeld sind imageprägend für Olten. Die heute zum Teil bestehenden städtebaulichen Defizite beeinflussen die Art und Weise, wie Pendler und mit dem Zug Durchfahrende die Stadt als Ganzes wahrnehmen. Gleichzeitig bildet der Arbeits- und Bildungsstandort mit den täglich Tausenden von Arbeitnehmenden und Studierenden ein Potenzial, um über Olten zu kommunizieren, das besser ausgeschöpft werden kann. Eine Befragung hat gezeigt, dass der Bildungscluster das Oltner Einkaufs- und Dienstleistungsangebot kaum kennt oder nutzt (Ausnahme Sälipark). Die Studierenden halten sich auch eher selten nach Unterrichtsende in Olten auf, was die Entwicklung eines Campus-Feelings oder des Charakters einer Studentenstadt erschwert. Der Bifangplatz wurde in allen Mitwirkungen als zentraler identitätsstiftender Ort für die rechte Aareseite genannt. Seine Aufwertung hat für die Entwicklung des Stadtteils eine grosse Signalwirkung nach innen (Identifikation) und aussen (Image).

## 1.2 Diese Ziele setzt sich der Stadtrat für die Stadtquartiere

- Die städtischen Quartiere sollen zentrale Wohnstandorte mit ausgeprägter sozialer und Nutzungsmischung (Wohnen, Bildung, Gewerbe, Dienstleistung, Gastronomie, (junge, nicht etablierte) Kultur) sein.
- Es soll mehr qualitativ hochwertiger Wohnraum für höhere Einkommensschichten entstehen und der Trend in der Einkommensentwicklung im Vergleich zum Rest der Stadt gebrochen werden.
- Der Standort für Bildung und wissensbasierte Dienstleistungen soll für ganz Olten in Wert gesetzt werden.
- Die „Bahnhofquartiere“ eignen sich für hohe Bebauungsdichten und urbane Mischung. An geeigneten Lagen soll auch höher gebaut werden; die Qualität muss aber stimmen.
- Arealbebauungen sollen zur städtebaulichen Strukturaufwertung beitragen.
- Der Bifangplatz soll ein identitätsstiftendes Stadtteilzentrum werden.
- Qualitäten und Angebote (Freizeit, Einkaufen, Gastronomie, Kultur) sollen den Studierenden, Arbeitnehmenden und Ansässigen bekannt sein.

### 1.3 Strategische Stossrichtungen für die Stadtquartiere

Diese Ziele will der Stadtrat erreichen, indem er in den strategischen Handlungsfeldern folgende Stossrichtungen verfolgt:

#### **Handlungsfeld 1: Wohnen und Arbeiten**

**Gutes Leben und modernes Arbeiten und Lernen - dazu braucht es zeitgemässe Wohnungen und Unternehmen aus Wissensindustrie und Bildung.**

##### Stossrichtung 1.1:

Unterstützung von Mehrgenerationenwohnen sowie zentralem, bedürfnisgerechtem Wohnraum für Babyboomer und ältere Personen im Rahmen von Areal- und Liegenschaftsentwicklungen oder durch eigene Projekte.

##### Stossrichtung 1.2:

Förderung von Wohnleuchttürmen, z. B. für „Wohnen am Gleis“, „Mehrgenerationen-Wohnen“, „nachhaltiges, autoarmes Wohnen“ im Rahmen von Areal- und Liegenschaftsentwicklungen.

##### Stossrichtung 1.3:

Urbane Nutzungsmischung (Wohnen, Gewerbe, Dienstleistung, Bildung, Gastronomie, (junge) Kultur) fördern.

##### Stossrichtung 1.4:

Positionierung und Revitalisierung alte Aarauerstrasse / Zentrum Bifang.

##### Stossrichtung 1.5:

Weiterführen Eigentümerdialog zur Entwicklung des Wohn- und Geschäftsstandortes.

##### Stossrichtung 1.6:

Dialog mit Wohnbevölkerung über Nutzungen und bauliche Entwicklung führen. (Wohnforum)

#### **⇒ Vorgesehene Projekte und Massnahmen**

- Pilotprojekte Revitalisierung Bifangplatz / alte Aarauerstrasse mit Gewerbetreibenden, Kulturakteuren und Eigentümern.
- Durchführung thematischer oder arealspezifischer Eigentümerforen und Wohnforen.
- Netzwerk Wohnen im Alter mit privaten Akteuren aufbauen.
- Formulieren der Strategie Geschäftsflächenentwicklung zur planvollen Lenkung der Wirtschaftsentwicklung.

## **Handlungsfeld 2: Stadt- und Freiräume**

**Sich in Olten wohlfühlen bedeutet, die Stadt lebenswert gestalten.**

Stossrichtung 2.1:

Städtebaulichen Ziele über Schlüsselprojekte anstossen (vgl. Abb.)

Stossrichtung 2.2:

Neugestaltung und Aufwertung Bifangplatz als Begegnungsraum.

Stossrichtung 2.3:

Qualitative Verdichtung und Erneuerung fördern (vgl. Abb.).

Stossrichtung 2.4:

Höheres Bauen an geeigneten Lagen in Qualitätsverfahren ausloten und wo sinnvoll umsetzen (vgl. Abb.).

Stossrichtung 2.5:

Die Qualität der öffentlichen und halböffentlichen Freiräume auf die intensive Nutzung durch Lernende und Mitarbeitende des „Campus“ Olten sowie die Bedürfnisse der Wohnbevölkerung ausrichten.

Stossrichtung 2.6:

Nutzungsbedürfnisse und Anliegen der Wohnbevölkerung in Areal- und Liegenschaftsentwicklung beachten.

## Schlüsselprojekte Städtebau und Freiraum

Die Schlüsselprojekte für Olten ost positionieren sich an strategischen Orten. Der Aufwertung der öffentlichen Räume kommt ein besonderer Stellenwert zu. Dem nachbarschaftlichen Übergang zu gewachsenen Wohnstrukturen wird eine besondere Bedeutung beigemessen. Dazu müssen adäquate stadträumliche Anschlüsse im Rahmen der laufenden Projekte (vgl. voranstehende Grafik) herausgearbeitet werden. Es sind dies Bausteine (Perlenkettenprinzip) entlang der Langsamverkehrsachse Ost-West, der „Bahnhofsstrasse Ost“ (Tannwald - von Rollstrasse und entlang der „grünen Fuge“ (Theodor Schweizer-Park – Florastrasse) als Freiraumelement zwischen den urbanen, bahnhofsnahe Stadtquartieren und den ruhigeren, östlich anschliessenden Wohn- und Gartenquartieren.



- |   |  |     |                                |
|---|--|-----|--------------------------------|
| 1 | Neuer Bahnhofplatz Olten                   | 7   | Bifangplatz/ LV-Achse Ost-West |
| 2 | Tannwaldstrasse Olten Ost                  | 8.1 | Entrée Giroud Olma Areal       |
| 3 | Andaare                                    | 8.2 | Theodor-Schweizer-Park         |
| 4 | Aufwertung Winkelunterführung              | 8.3 | Fuge Nussbaum Areal            |
| 5 | Platzgestaltung Riggenbachstr./Maulbeerweg | 8.4 | Trottermatte Platz             |
| 6 | Ausbau LV-Achse Bahnhofstr. Ost            | 8.5 | Entrée Kantonsschule Olten     |

Abbildung 9 Schlüsselprojekte Städtebau und Freiraum

## Hohe Baudichten im Zentrumsgebiet

In den Zentrumsgebieten sind aufgrund der guten Erschliessung höhere Baudichten anzustreben. Diese werden sich je nach Standort und historisch geprägten Situationen unterschiedlich ausprägen. Zusammenhängende Liegenschaften und Areale bieten mehr Möglichkeiten für verdichtetes Bauen als bestehende Blockrandstrukturen mit zumeist kleinteiliger Parzellierung. Wo sich Chancen für grössere Neubebauungen ergeben, können moderne Bebauungstypologien dazu verhelfen, hohe, urbane Dichten gepaart mit hohen Qualitäten auf der Stadtebene zu erzeugen.

In gebauten und kleinparzellierten Situationen richtet sich die Bauweise nach der gültigen Bau- und Zonenordnung. Erleichterungen und Vereinfachungen für das Verdichten im Bestand werden mit der nächsten Ortsplanung (kommunales Leitbild und Zonenplanrevision, ab 2016) umgesetzt.

Die Bezeichnung einer urbanen, dichten Zone im Stadtkern bedeutet im Umkehrschluss den Willen zum Erhalt der Wohn-/Umfeldqualitäten und Ensembles in den Gartenquartieren.

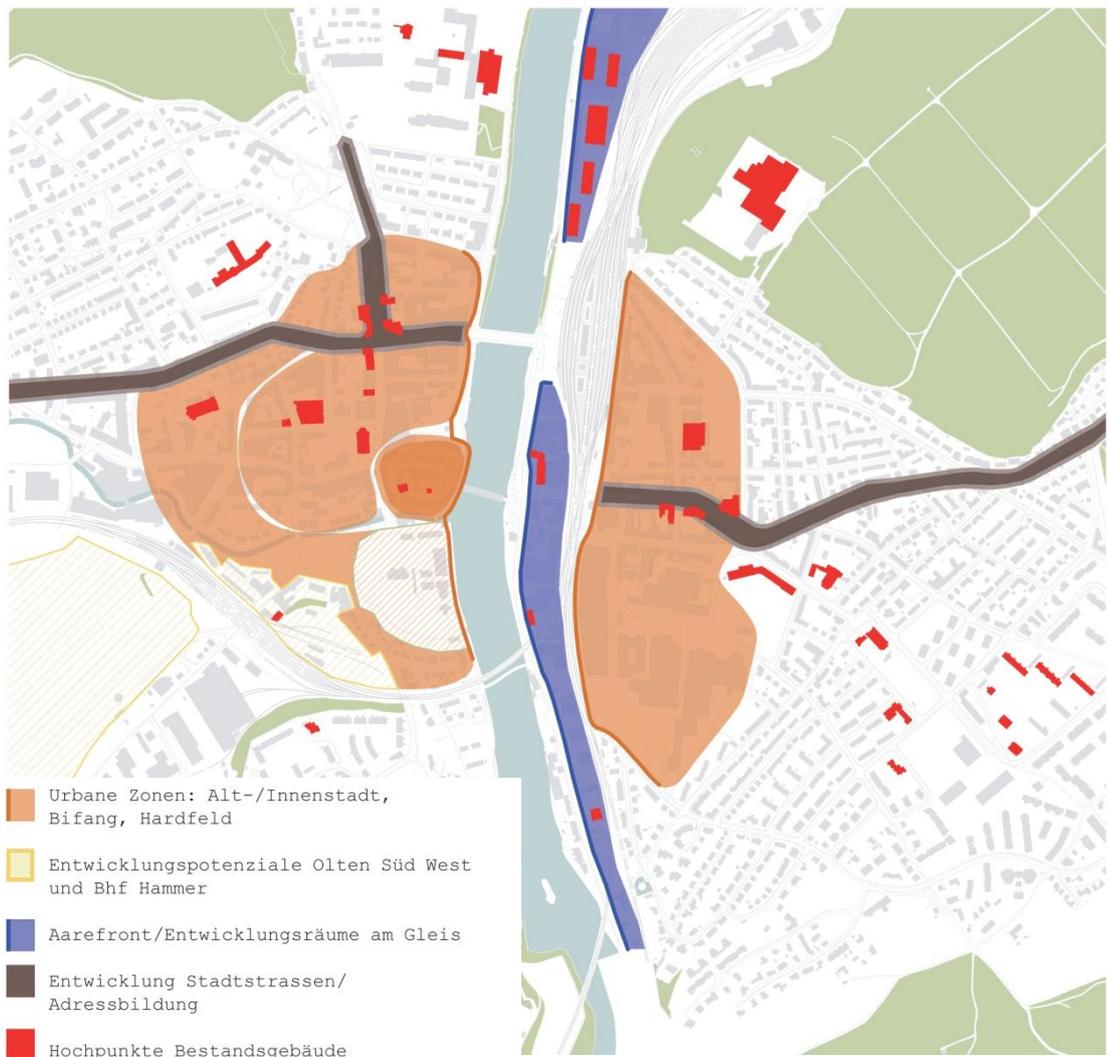


Abbildung 10 Hohe Baudichten im Zentrumsgebiet

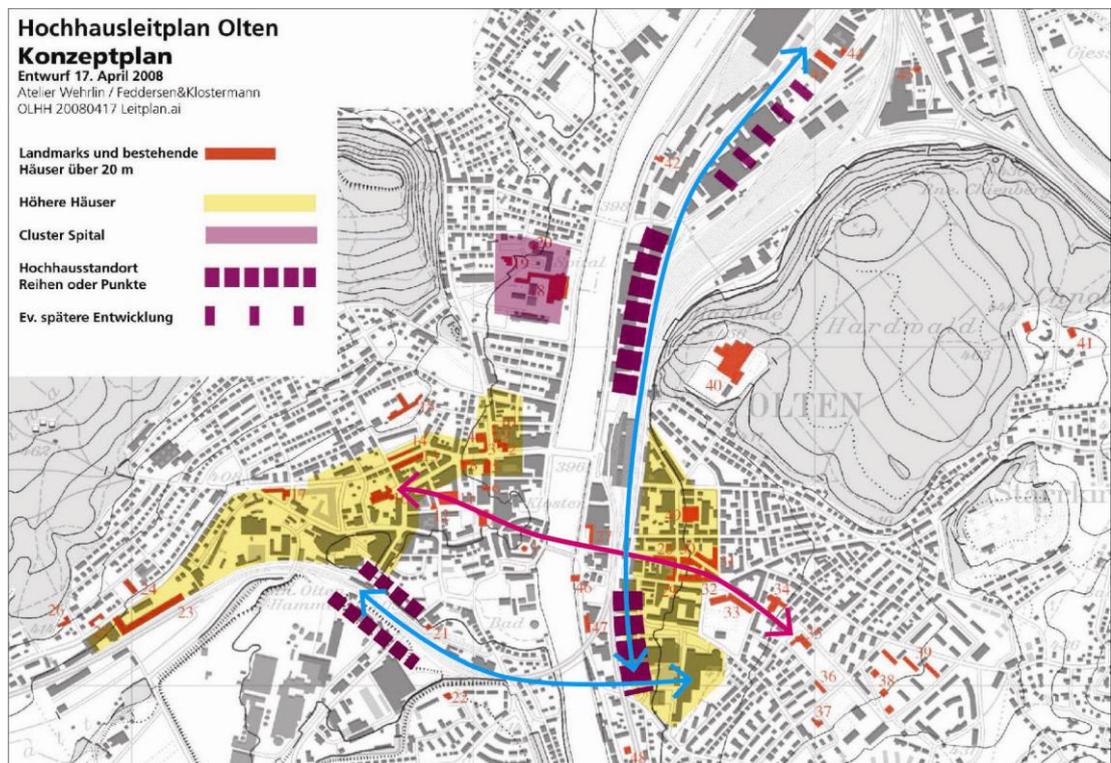
## Städtebaulich geeignete Lagen für höhere Gebäude

Mit ihrer Lage unmittelbar am Bahnknoten Olten sind die Stadtquartiere Bifang und Hardfeld für eine Innenentwicklung und Verdichtung und letztlich für eine zentrale Funktion im Städtenetz Aareland prädestiniert. Eine qualitätsvolle Innenentwicklung setzt generell voraus, dass bauliche Verdichtung mit entsprechenden Infrastrukturausbauten einhergeht. Bezogen auf die Freiraumstruktur bedeutet dies mitunter, dass beim Verdichten angemessene Mehrwerte auf der Stadtebene zu schaffen sind (Umgebungsgestaltung, Erdgeschossnutzungen, öffentlicher Raum). Dieser „Win-Win-Effekt“ ist prinzipiell nur durch ein Bauen in die Höhe realisierbar.

Die Eignungsgebiete sind in der gesamtstädtischen Hochhausstudie aus dem Jahr 2008 bezeichnet (s. Abbildung). Höhere Gebäude sollen möglichst zentral liegen (→ Auszeichnung Kernstadt und hochwertige OeV-Anbindung) und in Gruppen oder Linien angeordnet sein, zur Logik und Lesbarkeit der Stadtstruktur beitragen und den jeweiligen Kontext berücksichtigen. Es werden im Wesentlichen zwei Gebietstypen unterschieden:

- Innerstädtische Gebiete, geeignet für höhere Häuser
- Hochhaus Cluster oder Punkte entlang der Bahn (Bahnhof Nord, Giroud Olma, Bahnhof Hammer) und im Cluster Spital

Die Voraussetzungen und Kriterien sind in der Hochhausstudie näher definiert. Vor dem Hintergrund des revidierten Raumplanungsgesetzes und der Wachstumsziele gemäss Regierungsprogramm und Wohnpolitik sollen an den geeigneten Lagen auch Gebäudehöhen von über 40 Meter geprüft werden. Dies gilt besonders für die Entwicklungslinie zwischen Giroud Olma und Bahnhof Nord.



Quelle: Hochhausstudie 2008

↔ Historische Entwicklungslinie (eigene Darstellung)

↔ Aktuelle Entwicklungslinien und Potentiale (eigene Darstellung)

Abbildung 11 Hochhausleitplan Olten

Auch in der historisch gewachsenen Achse entlang des Zentrums Bifang und der Innenstadt können punktuelle Ergänzungen zu städtebaulich guten Lösungen führen (ausgenommen: Altstadt und Schutzgebiete).

Die stimmigen Höhen sind abhängig vom jeweiligen Vorhaben und städtebaulichen Kontext. Eine fundierte Beurteilung soll auf Basis konkreter Vorhaben mittels Arbeitsmodellen und Visualisierungen erfolgen. Der Arealentwicklung Bahnhof Nord und den kooperativen Planungen im Bifang und Hardfeld kommen Pilotfunktionen zu. Die laufenden Vorhaben sind politisch und öffentlich zu diskutieren.

Die Realisation von Hochhausprojekten ist mit den gültigen Planungsinstrumenten grundsätzlich machbar. Das nötige Teilzonenplan- und Gestaltungsplanverfahren ist anforderungsreich. Im Rahmen der nächsten Ortsplanung können instrumentelle Vereinfachungen geprüft werden (Einführung Hochhauszonen mit Gestaltungsplan-Pflicht).

## Freiraumstruktur Stadtquartiere - Ziel

Die bahnhofsnahen Stadtquartiere werden von den Freiraumstrukturen „Bahnhofstrasse Ost“ und „grüne Fuge“ eingebunden. Über Querverbindungen / Stadtstrassen wird direkte Erreichbarkeit der Freiräume sichergestellt. Die Stadtachse „Aarauerstrasse“ ist zentrales Verbindungselement vom östlichen Gartenquartier über die Aare zur Innenstadt. Über eine Öffnung des Bachlaufes könnte die Bedeutung der Achse weiter gestärkt werden. Die Durchlässigkeit der Parzellenstrukturen wird über eine Reihe von „Short-Cuts“ gesichert. Diese erlauben eine fussläufige Durchwegung der Parzellen.

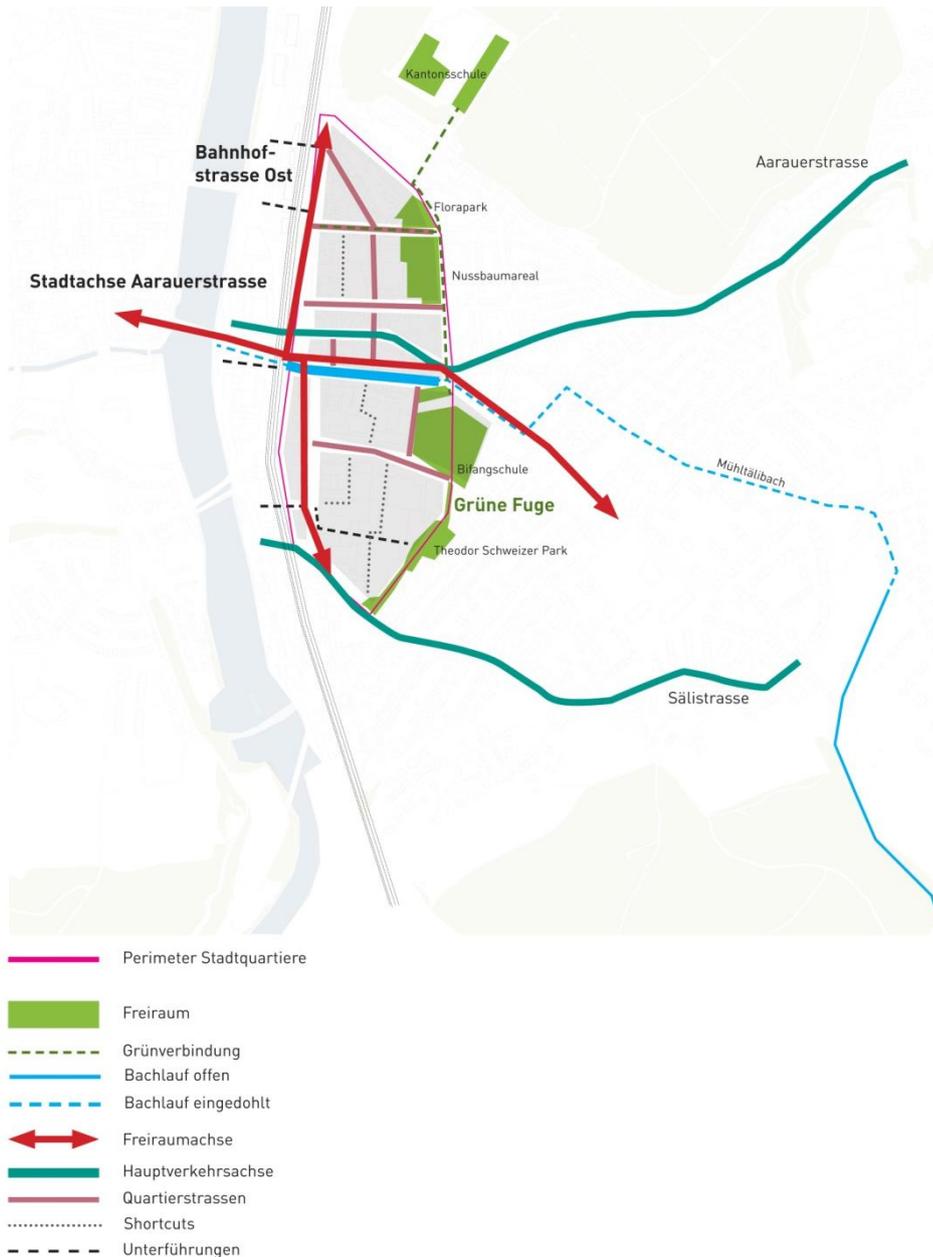


Abbildung 12 Freiraumstruktur Stadtquartiere - Ziel

## Stadtteil- und Quartierverbindungen

Ein wichtiges Element für die Entwicklung des rechten Aareufers ist – neben den quartiereigenen Strukturen – die Verbesserung der Durchlässigkeit zwischen den beiden Stadtseiten. Es gilt, die bestehenden Verbindungen unter dem Gleisfeld aufzuwerten, bis über die Aare weiter auszubauen und die Stadtseiten maximal zu verknüpfen. Durchlässige Verbindungen zwischen den beiden Ufern ermöglichen die Ausbildung echter Zentrumsqualitäten. Die Aare, als enormes Qualitätspotenzial innerhalb der städtischen Struktur, rückt dadurch in die Mitte. Olten west und ost wachsen zusammen und können ihre jeweils unterschiedlichen Qualitäten und Angebote weiter ausbauen und sich maximal komplementär ergänzen.

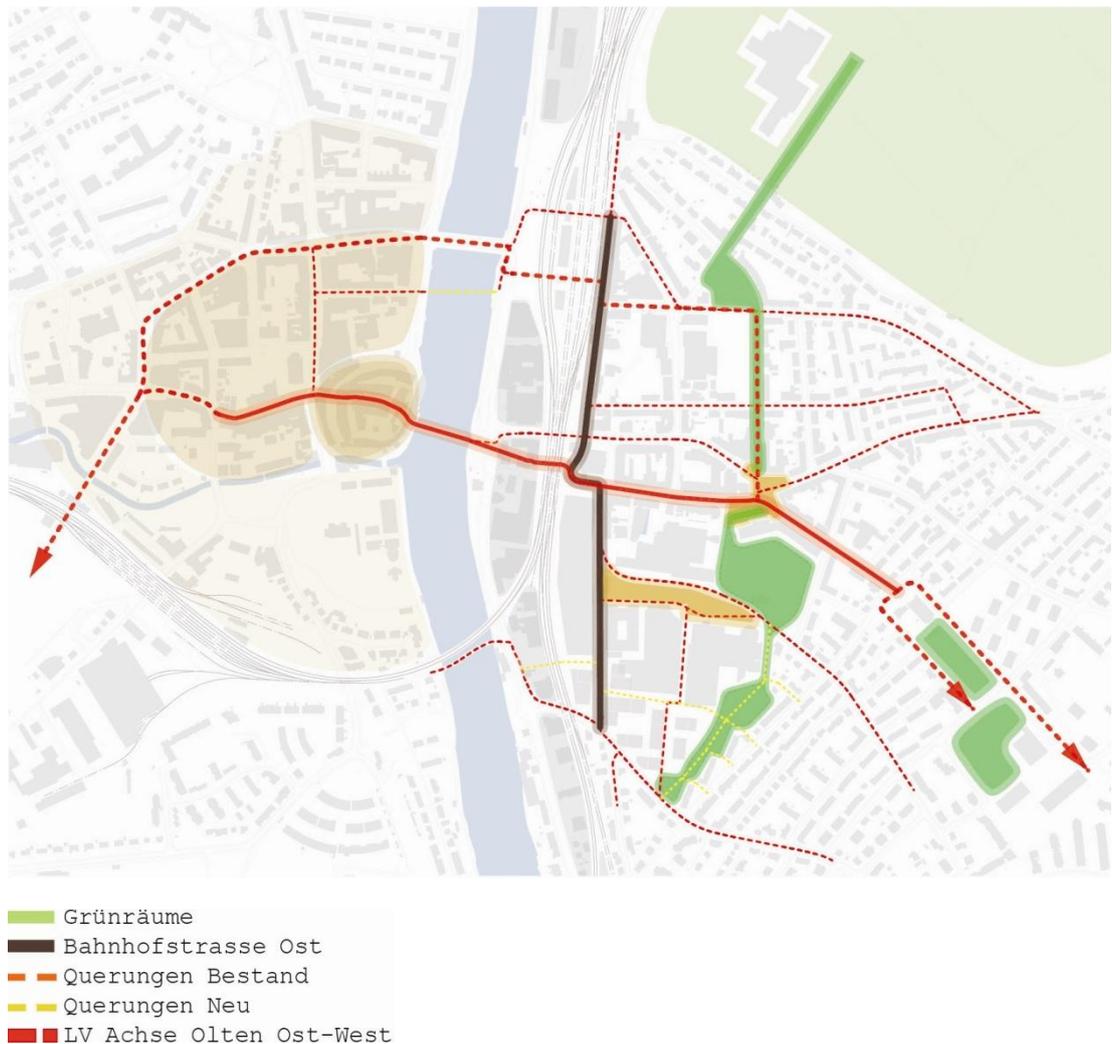


Abbildung 13 Stadtteil- und Quartierverbindungen

### ➔ Vorgesehene Projekte und Massnahmen

- Städtebauliches Konzept Bifangplatz (Hochbau/Freiraum/Verkehr)
- Aufnahme Umgestaltung Bifangplatz in Investitionsplanung
- Pilotprojekt Siedlungserneuerung Geviert Engelbergstr./ Krummackerweg/Aaraustrasse
- Weiterführende Hochhausdiskussion auf Basis konkreter Projekte
- Definition Verdichtungsspielräume in der nächsten Ortsplanung

- Partizipation Quartierbevölkerung und weitere Stakeholder in Arealentwicklung sicherstellen
- Kooperative Planungen Giroud Olma und Nussbaum-Areal

### **Handlungsfeld 3: Identifikation und Image**

#### **Stolz auf den Standort und das Quartier sein – das geht, wenn man Teil der Stadt ist.**

##### Stossrichtung 3.1:

Integration, Teilhabe und Vernetzung verschiedener Bevölkerungsgruppen fördern.

##### Stossrichtung 3.2:

Dialog mit verschiedenen Stakeholdern (Wohnbevölkerung, Bildungsstadt, Eigentümer, Gewerbe, Investoren, Arbeitnehmende) über Projekte sowie Standortqualitäten und Entwicklungsvorhaben.

##### Stossrichtung 3.3:

Das gesellschaftliche Stadtteilzentrum (alte Aarauerstrasse, Bifangplatz-Engelbergstrasse) vielfältig nutzen und inszenieren.

##### Stossrichtung 3.4:

Fördern von (nicht etablierter, junger) Kultur durch Vernetzung und Zwischennutzungen.

### **➔ Vorgesehene Projekte und Massnahmen**

- Begegnungszentrum Cultibo weiter führen (Parlamentsvorlage)
- „Fit in den Kindergarten“ (Frühförderung)
- Integrationsmassnahmen weiterführen (gem. Integrations-Konzept)
- Informationskonzept über die Strategie Olten ost nach innen und aussen
- Kommunikation mit Campus-Studierenden und Mitarbeitenden intensivieren.
- Impulsprojekte öffentlicher Raum (Cultibovorplatz, Kunst im öffentlichen Raum)
- Künstlerische Aufwertung Unterführung in der Unterführungsstrasse
- Durchführen Wohnforen, Echoveranstaltungen, Bevölkerungsbefragungen
- Angebote für Jugendliche und Alternativkultur, z. B. im Rahmen von Zwischennutzungen, fördern.
- Leistungsauftrag Jugendarbeit überprüfen.

## 2. Wilerfeld, Fustlig, Chnoblach — Die Gartenquartiere

Die Gartenquartiere der rechten Aareseite sind intakte, attraktive Wohnlagen entlang der sanften Hanglage. Die Gartenidee soll übergreifend für Olten weiterentwickelt und imageprägend für den Wohnstandort inwert gesetzt werden. Zur Gartenidee gehören neben den klassischen (Vor-) Gärten von (Reihen-) Einfamilienhäusern die öffentlichen Grünanlagen, die Grünzonen von Mehrfamilienhausanlagen und öffentliche Einrichtungen wie Kirchen, Plätze, Schulen. Der omniprésente Wald als herausragendes Qualitätsmerkmal und Naherholungsraum des Wohnquartiers, die Waldränder und Übergänge zur Landschaft gehören mit zum Thema. Auf der rechten Aareseite findet sich damit ein grosses Potenzial, um Olten als Wohnstandort für verschiedene Lebensphasen und soziale Schichten zu stärken und bekannt zu machen. Und mit den (Reihen-) Einfamilienhäusern in den Gartenquartieren verfügt die Stadt über idealen Wohnraum für Familien.

### 2.1 Der Handlungsbedarf in den Gartenquartieren

**Soziale Durchmischung:** In den Gartenquartieren findet primär Wohnnutzung statt. In den letzten 10 Jahren lässt sich ein Rückgang der Familien, im Wilerfeld gar um minus 4.5% auf knapp 20%, feststellen. Fustlig und Wilerfeld haben sich seit 2000 weiter verjüngt, das Verhältnis der über 65jährigen zu Personen im Erwerbsfähigen Alter war weiter rückläufig, während das Quartier Chnoblach weiter gealtert ist. Der Anteil junger Paare ist in allen Quartieren gestiegen, besonders aber im Wilerfeld, wo er über 8% beträgt. Hier besteht ein hohes Potenzial für die Zunahme des Familienanteils. Der Anteil an 1- und 2 Personenhaushalten hat seit 2012 im Wilerfeld und Fustlig um 3% bzw. 3.5% zugenommen auf 37.5. bzw. 34.0 Prozent.

Der Anteil ausländischer Wohnbevölkerung aus alten Herkunftsländern ist in den Gartenquartieren gesunken, ausser im Chnoblach, wo er um fast 9% angestiegen ist. Umgekehrt ist der Anteil an der Wohnbevölkerung aus den neuen Herkunftsländern im Fustlig und Wilerfeld gestiegen. Im Wilerfeld stammt fast jeder 10. Einwohner ursprünglich aus einem sog. neuen Herkunftsland. Im Chnoblach beträgt der Anteil demgegenüber nur 3.6 Prozent.

**Image:** Die Idee des Gartenquartiers ist grundsätzlich positiv besetzt und bietet ein grosses Potenzial für Oltens Image als Wohnstandort. Aussenstehenden sind die Gartenqualitäten Oltens jedoch kaum bekannt.

**Freiraum:** Die Qualität der Grünräume obliegt in den Gartenquartieren primär Privaten, die Stadt kann unterstützen und beschränkt selber tätig werden. Die Gartenkultur wird nur teilweise aktiv gepflegt, es besteht zudem Druck, die wertvollen und typischen Vorgärten zu Autoabstellplätzen umzunutzen. Das Wohnumfeld bei Mehrfamilienhausanlagen präsentiert sich meist strukturarm, unattraktiv und wird wenig genutzt. Vögelgarten, die Schulhausanlage Säli und die Waldränder sind wichtige Freizeit-, Begegnungs- und Naherholungsgebiete. Der Gestaltung des Siedlungsrandes ist in der Vergangenheit eher wenig Beachtung geschenkt worden.

**Liegenschaftsentwicklung:** Von Besitzern unter Ensemble-Schutz stehender Liegenschaften wird ein Konflikt zwischen Energiezielen, Ensembleschutz und Nutzungsbedürfnissen (zeitgemässe Weiterentwicklung Wohnraum) moniert.

## 2.2 Diese Ziele setzt sich der Stadtrat für die Gartenquartiere

- Den durchgrüneten Wohnstandort für verschiedene Generationen und soziale Schichten stärken.
- Unter Wahrung des Gesamtcharakters wo sinnvoll massvoll verdichten und dadurch eine zeit- und bedarfsgerechte Anpassung des Wohnraums ermöglichen.
- Wertvolle städtebauliche Grün-Strukturen bewahren und stärken.
- Den Übergang von Siedlung und Landschaft/Wald pflegen.
- Die Wohnqualitäten der Gartenstadt nach innen und aussen bekannt machen.
- Die Identifikation der Wohnbevölkerung mit dem Wohnumfeld und der Gartenkultur stärken.

## 2.3 Strategische Stossrichtungen für die Gartenquartiere

Diese Ziele strebt der Stadtrat an, indem er die Teil-Strategien vor Ort folgendermassen umsetzt:

### **Handlungsfeld 1: Wohnen und Arbeiten**

**Gutes Leben und modernes Arbeiten und Lernen - dazu braucht es zeitgemässe Wohnungen und Unternehmen aus Wissensindustrie und Bildung.**

Stossrichtung 1.1:

Selbständiges Wohnen im Alter (Versorgung, Förderung von bedürfnisgerechtem Wohnangebot, Mobilität, Beratung).

Stossrichtung 1.2:

Impulsprojekte Gartenkultur.

Stossrichtung 1.3:

Öffentliche Freiräume und Angebote für die Wohnbevölkerung verbessern.

### **➔ Vorgesehene Projekte und Massnahmen**

- Nutzungskonzept Spielplätze und Freiflächen
- Zusatzangebot Robi „Werken im Park“ unterstützen
- Aktivierungsprojekt Buvette im Vögelgarten
- Netzwerk Wohnen im Alter mit privaten Akteuren aufbauen
- Reaktivierung Bauerngarten Fustligweg
- Projekt Aufwertung Wohnumfeld „Wilergarten“

## Handlungsfeld 2: Stadt- und Freiräume

Sich in Olten wohlfühlen bedeutet, die Stadt lebenswert gestalten.

### Stossrichtung 2.1:

Stärkung der Freiraumstruktur und Gestaltung der Siedlungsränder bei Sanierung und baulicher Entwicklung. (vgl. Abb.)

### Stossrichtung 2.2:

Sicherung und Aufwertung der Qualität von Innenhofensembles.

### Stossrichtung 2.3:

Ganzheitliche Sanierungsstrategien für Siedlungen unter Ensembleschutz hinsichtlich städtebaulichen, energetischen und Nutzungsanforderungen.

## Freiraumstruktur Gartenquartiere – Ziel

Die heterogene Struktur des Quartiers im Mantel des grünen Gartens soll als Charakter des Quartiers erhalten und gestärkt werden. Die „Stadtachse Aarauerstrasse“ verknüpft die Gartenquartiere über den Bifangplatz mit den Stadtquartieren im Westen. Um die Erreichbarkeit der übergeordneten Freiraumstrukturen (Waldbereiche und Grüne Fuge) zu stärken, ist die Durchlässigkeit über zusätzliche fussläufige Wegeverbindungen zu stärken. Solche intimeren Wege verleihen dem Wohnquartier besonderen Charme.



Abbildung 14 Freiraumstruktur Gartenquartiere – Ziel

### ➔ **Vorgesehene Projekte und Massnahmen**

- Pilotprojekt Ensembleentwicklung

### **Handlungsfeld 3: Identifikation und Image: Stolz auf den Standort und das Quartier sein - das geht, wenn man Teil der Stadt ist.**

#### Stossrichtung 3.1:

Kommunikation Gartenprojekte und –qualitäten gegenüber Wohnbevölkerung, Liegenschaftsbesitzenden und im Wohnmarketing.

#### Stossrichtung 3.2:

Integration, Teilhabe und Vernetzung verschiedener Bevölkerungsgruppen fördern.

### ➔ **Vorgesehene Projekte und Massnahmen**

- Integrationsmassnahmen weiterführen (gem. Integrationskonzept)
- „Fit in den Kindergarten“ (Frühförderung)
- Aktivierung und Information Bevölkerung im Projekt Wilergarten
- Aktivierung und Information Bevölkerung im Projekt Bauergarten Fustligweg
- Sensibilisierung gegen illegale Abfallentsorgung

### 3. **Mobilität im Stadtteil Olten ost**

In diesem Kapitel sind die strategischen Stossrichtungen und Lösungsansätze für die Mobilitätsentwicklung auf der rechten Aareseite, basierend auf den im Teil A (Kapitel 2.4) formulierten Herausforderungen dargestellt. Der Stadtrat setzt sich folgende Ziele für die Mobilitätsentwicklung auf der rechten Aareseite ein:

- Mobilität soll sich siedlungs- bzw. stadtverträglich entwickeln, so dass Innenentwicklung und –verdichtung ermöglicht werden;
- Der Anteil des Langsamverkehrs am Mobilitätsaufkommen soll wachsen;
- Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Mobilitätsaufkommen soll wachsen;
- Der motorisierte Individualverkehr soll stabilisiert und insbesondere der quartierfremde Verkehr soll minimiert werden.

Diese Ziele will der Stadtrat mit folgenden Strategischen Stossrichtungen erreichen:

#### **Handlungsfeld 4: Mobilität**

##### **Ruhige Wohnquartiere und lebendige Geschäftsstrassen – das gelingt mit gut bewirtschafteter Mobilität.**

- Stossrichtung 4.1:  
Das Mobilitätsverhalten ist siedlungsverträglich und abgestimmt auf die Innenentwicklung und –verdichtung zu steuern.
- Stossrichtung 4.2:  
Der öffentliche Verkehr ist konsequent auszubauen. Die Attraktivität und die Erschliessungsqualität soll durch Angebotsverdichtungen und der besseren Erreichbarkeit des Bahnhofs verbessert werden. (vgl. Abb. und Erläuterung)
- Stossrichtung 4.3:  
Der Langsamverkehr wird konsequent gefördert. Massnahmenebenen sind die Aufwertung und die Ergänzung des Langsamverkehrsnetzes. (vgl. Abb. und Erläuterung)
- Stossrichtung 4.4:  
Der motorisierte Individualverkehr ist konsequent siedlungsverträglich zu organisieren. Das Verkehrsaufkommen soll eingedämmt, mindestens plafoniert werden. Im Zentrum steht die Minimierung des quartierfremden Verkehrs sowie die Beeinflussung über das Parkierungsangebot und –bewirtschaftung. (vgl. Abb. und Erläuterung)
- Stossrichtung 4.5:  
Umsetzen nachhaltiger Mobilitätskonzepte bei Arealentwicklungen. (vgl. Erläuterung)

## Stossrichtung Ausbau öffentlicher Verkehr

Für die zukunftsgerichtete Mobilitätsentwicklung bildet die Erschliessungsqualität mit dem städtischen Busverkehr und für die regionalen und überregionalen Verbindungen im Zusammenspiel mit der Bahn einen zentralen Pfeiler. Ein zukunftsgerichtetes Busangebot, welches Anreiz bietet, um vom Auto auf den Bus umzusteigen, muss mit folgenden Schwerpunkten weiterentwickelt werden:

- Flächenabdeckung verbessern durch zusätzliche / modifizierte Linienführungen und Haltestellen.
- Fahrplan verdichten, auf städtischen Standard 7.5 bis max. 10 Min.-Takt. Dies kann auch durch Linienüberlagerungen an den wesentlichen Erschliessungsschwerpunkten erfolgen. Die enge Taktfolge führt gegenüber dem heutigen 15 oder 30 Min.-Takt zu einer markante Zunahme der Angebotsqualität, da bei engem Takt die Abhängigkeit vom Fahrplan reduziert wird. BusbenutzerInnen können so das Busangebot ohne Zwang zur Konsultation des Fahrplanes nutzen. Die Anschlüsse Bus / Bahn werden flexibilisiert.
- Erreichbarkeit Bahnhof verbessern durch direktere Linienführungen und Anbindung auf Ostseite Bahnhof über Tannwaldstrasse / Martin-Disteli-Strasse.

Die Konkretisierung dieser Lösungsansätze bedingt ein umfassendes Angebotskonzept. Darüber hinaus sprengen die als notwendig erachtete Angebotsqualität geltende Angebots- und Finanzierungsgrundsätze. Diese Themenebene kann nicht im Rahmen des Projet urbain gelöst werden, sondern muss Gegenstand sein der vorstehend erwähnten, übergeordneten Mobilitätsstrategie. Die Zuständigkeit für das Busangebot liegt grundsätzlich beim Kanton als Besteller. Unmittelbare Aufgabe der vorliegenden Quartierentwicklungsplanung ist es jedoch, die Möglichkeiten für den angestrebten Ausbau des Busangebotes zu sichern, im Sinne der konzeptionellen Festlegung der Trassen für bestehende und künftige Linienführungen.

- **Tannwaldstrasse im Bereich von Rollstrasse bis Martin Disteli-Strasse**  
Die Tannwaldstrasse ist heute Einbahnstrasse. Für eine künftige hochwertige Buserschliessung der Ostseite Bahnhof ist die Möglichkeit für einen Busbetrieb in beiden Fahrrichtungen zu berücksichtigen bzw. als Option sicherzustellen. Die Tannwaldstrasse ist ebenfalls eine wichtige Langsamverkehrsachse und stellt die lokale Erschliessung der anliegenden Grundstücke sicher. Die heutige Funktion als Zufahrtsachse für den MIV zum Bahnhof bzw. in das Hardfeldquartier ist grundsätzlich zu hinterfragen und aus fachlicher Sicht nicht zwingend. Somit kann für die Tannwaldstrasse im erwähnten Abschnitt eine Entwicklung mit Busbetrieb in beiden Richtungen, überlagert mit der Funktion als Hauptverbindung für den Langsamverkehr und lokalem Erschliessungsverkehr als Szenario definiert werden.
- **Verbindung Sälistrasse – Von Rollstrasse**  
Namentlich auch im Hinblick auf die absehbare weitere, dichte Nutzungsentwicklung im Bereich Giroud-Olma ist die Verbindung zwischen Sälistrasse und Von Rollstrasse für eine künftige Buslinie sicherzustellen. Dies eröffnet zusammen mit der bestehenden Anbindung der Von Rollstrasse an die Unterführungsstrasse, der Tannwaldstrasse und auch der Riggerbachstrasse sowie südlich der Anbindung über den Sälikreisel vielfältige Möglichkeiten für künftige Busführungen.

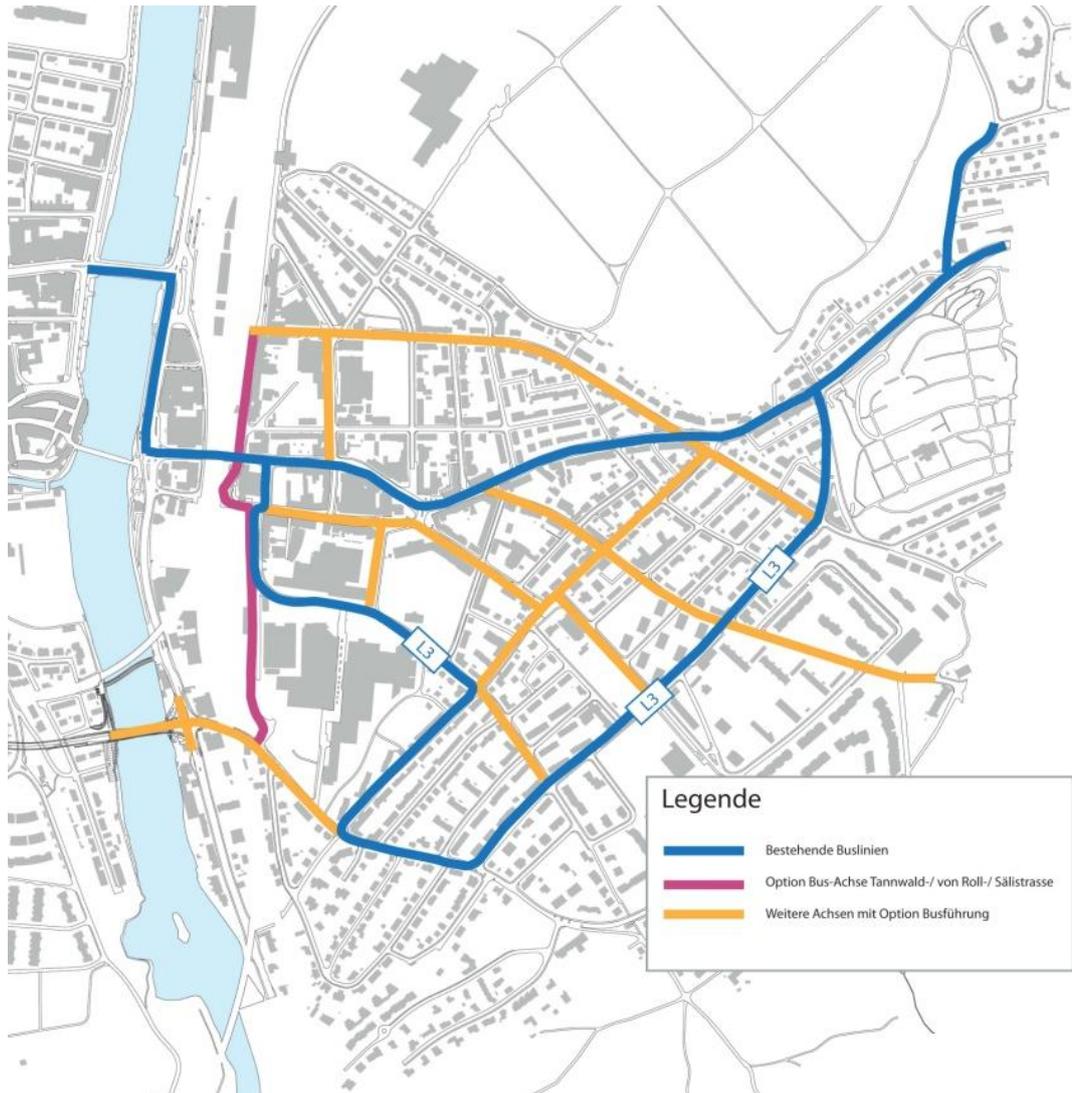


Abbildung 15 öffentlicher Verkehr

### Stossrichtung Netzentwicklung Langsamverkehr

Dem Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr) wird in Olten ein grosses Entwicklungspotenzial zugeschrieben. Das insbesondere auch für Olten ost zentrale Thema stellt dabei die Überwindung der starken Zäsur durch SBB-Trasse, Kantonsstrassenachse und Aare dar.

Grundsätzlich sind alle Quartierstrassen auch Achsen des Langsamverkehrs und haben als solche hohe Ansprüche puncto Sicherheit, Funktionalität und stadträumlicher Qualität zu erfüllen.

#### – Hauptachsen

Aufgrund der Netzstruktur, der Nutzungsschwerpunkte und auch durch die Kanalisierung bestehender und künftig angestrebter Querungen der SBB- und der Anbindung an die weiterführenden Achsen ergeben sich Hauptachsen. Grundsätzlich besteht das Ziel, dass diese sowohl für den Fuss- als auch den Veloverkehr nutzbar, also auch fahrbar sind. An die Hauptachsen sind besonders hohe Anforderungen an die Qualität für den Langsamverkehr zu stellen.

#### – Netzergänzungen

Heute bestehen lediglich zwei fahrbare Querungen des SBB-Trassees, über die Sälistrasse und die Unterführungsstrasse. Diese Verbindungen weisen aus Sicht

des Veloverkehrs (und auch des Fussverkehrs) deutliche Defizite auf. Dies sowie die ungenügende Flexibilität durch die lediglich zwei weit auseinanderliegenden Verbindungen führen zu einer unhaltbaren Situation. Auf den Hauptachsen fehlende Verbindungen bzw. die relativ kleinräumige Vernetzung zwischen Olten ost und dem übrigen Olten sind zu schliessen.

– **Wichtige Schnittpunkte**

Die Überlagerung der Langsamverkehrs-Hauptachsen mit stark frequentierten Verbindungen des MIV stellen besondere Herausforderungen dar. Die Kohärenz/ Durchgängigkeit des LV-Netzes in Bezug auf die Direktheit und die Sicherheit ist eine zentrale Voraussetzung für die Attraktivität der LV-Verbindungen. Die entsprechenden „Brennpunkte“ mit Handlungsbedarf stellen deshalb wichtige Aufgabestellungen für die Weiterentwicklung des LV-Netzes dar.

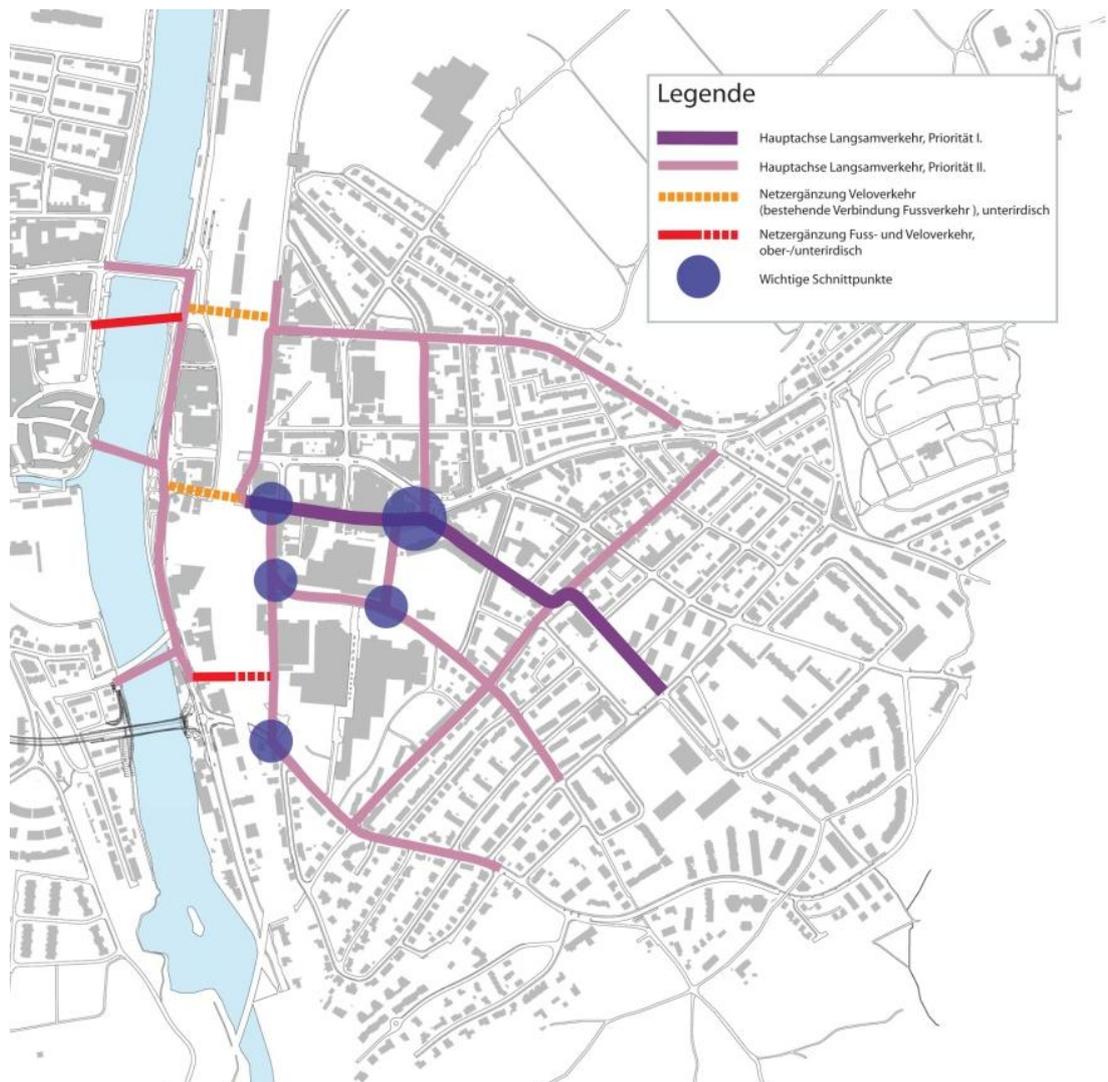


Abbildung 16 Langsamverkehr

## **Stossrichtung siedlungsverträgliche Organisation des motorisierten Individualverkehrs**

Als Voraussetzung für die Siedlungsverträglichkeit des Verkehrs in Olten ost besteht die Stossrichtung, den motorisierten Individualverkehr einzudämmen, mindestens zu plafonieren. Entlang dieser Zielsetzung können die folgenden Handlungsebenen formuliert werden:

- **Vermeidung quartierfremder Verkehr**  
Zur Vermeidung von quartierfremden Verkehr hat in Olten ost die Vermeidung von Durchgangsverkehr zwischen den Kantonsstrassen Priorität. Auf der nördlichen Seite wurde die Sperrung der Tannwaldstrasse für Ausweichverkehr zwischen der Gösgerstrasse bzw. der Industriestrasse und der Aarauerstrasse bereits umgesetzt. Somit bleiben die Umfahrungsmöglichkeiten zwischen Aarauerstrasse, Wilerweg und Aarburgerstrasse. Mit geeigneten weiteren Massnahmen soll der Durchgangsverkehr minimiert werden.
- **Überprüfen der Quartierserschliessung**  
Mit der heutigen Erschliessungskonzeption führt der Erschliessungsverkehr des einen Teilgebietes zu Durchgangsverkehr durch andere Teilgebiete. Hier stellt sich die Frage nach der Klärung der Quartierabgrenzungen und der jeweiligen legitimen Erschliessungsansprüche. Die Quartierserschliessung soll unter diesen Aspekten überprüft werden. Gegebenenfalls sind in Abstimmung zum Ziel, den Durchgangsverkehr zu minimieren, entsprechende Massnahmen umzusetzen.
- **Steuerung über die Parkierung**  
Die Verfügbarkeit von Parkplätzen ist ein Schlüsselement für die Beeinflussung des individuellen Mobilitätsverhaltens. Der Einfluss reicht von der täglichen Verkehrsmittelwahl bis hin zur Frage des Autobesitzes. Die Verfügbarkeit umfasst verschiedene Faktoren wie die Anzahl, die Lage, die Nutzungsberechtigung und die zeitliche und monetäre Bewirtschaftung. In der bisherigen Praxis konzentrierten sich Beschränkungen vorwiegend auf Parkplätze für den Arbeitspendlerverkehr. Im Quervergleich zu anderen Städten ist die Verfügbarkeit von öffentlichen Parkplätzen eher hoch, die Parkgebühren sind eher tief. Und die Parkplatzbewirtschaftung ist noch nicht lückenlos umgesetzt. Der zukunftsgerichtete Umgang mit der privaten (im Rahmen von Neubau- und Umbauprojekten) wie auch der öffentlichen Parkierung soll in einem städtischen Parkraumkonzept geklärt und darauf basierend umgesetzt werden.
- **Quartierverträgliche Abwicklung**  
Im Gebiet Olten ost sind in den Wohnquartieren Tempo 30 eingeführt. Teilweise bestehen die ursprünglich als Provisorien eingeführten Massnahmen immer noch. Bei anstehenden Sanierungsarbeiten sind diese durch integrierte Gestaltungsmassnahme abzulösen. Aktuell ist geplant, Tempo 30 auf das Gebiet Bifang und Bahnhof Ost auszudehnen.

Im Zusammenhang mit den beiden ersten Handlungsebenen werden derzeit Handlungsbedarf und Lösungsansätze untersucht. Aufgrund des Planungsstandes zeichnet sich der in der nachfolgenden Abbildung dargestellte Ansatz ab.

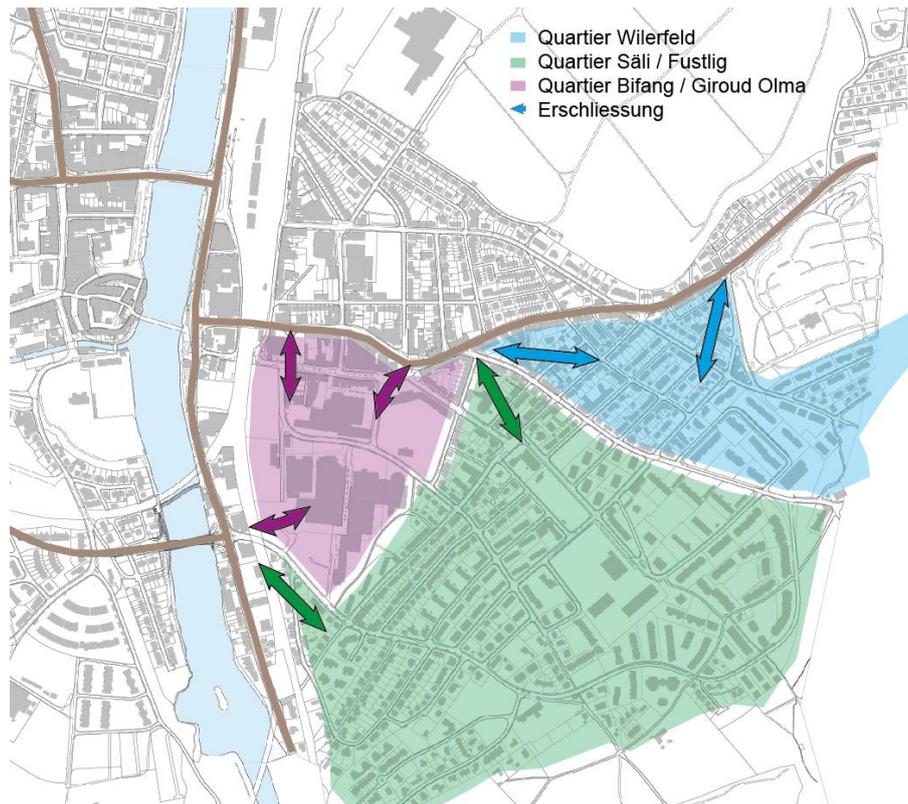


Abbildung 17 Stossrichtung siedlungsverträgliche Organisation des motorisierten Individualverkehrs

Die wesentliche Änderung gegenüber heute besteht in der klaren Differenzierung der Erschliessungskonzeption je Quartier ohne gegenseitige Durchfahrtslegitimation.

Mit dieser Konzeption erfährt der Knoten Aarauerstrasse / Wilerweg Mehrbelastung. Der Knoten ist bereits heute hoch ausgelastet. Die Beurteilung der Auswirkungen der aufgezeigten Erschliessungskonzeption ist Gegenstand der laufenden Arbeiten. In diesem Sinn stellt die dargestellte Konzeption eine Zielsetzung dar, welche noch der Konkretisierung bedarf, unter Berücksichtigung der Machbarkeiten.

### **Stossrichtung Mobilitätskonzepte im Rahmen von Arealentwicklungen**

Bei grösseren Entwicklungsvorhaben ist der Umgang mit den Mobilitätsbedürfnissen in einem Mobilitätskonzept zu regeln. Dabei sind die Zielsetzungen, wie sie vorstehend formuliert sind, für das jeweilige Vorhaben zu konkretisieren und entsprechende Massnahmen auf Ebene Infrastruktur und Mobilitätsmanagement zu definieren.

Der Themenbereich Infrastruktur beinhaltet die Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs, das Angebot des Langsamverkehrs, des kombinierten Verkehrs sowie die Verfügbarkeit von Parkplätzen für den motorisierten Individualverkehr. Zudem betrifft dies auch Fragen der Nutzungsmischung sowie der Angebote für Freizeit, Einkauf usw., soweit damit Mobilitätsbedürfnisse bzw. Wege minimiert werden können.

Das Mobilitätsmanagement betrifft Anreize zur Beeinflussung des angestrebten Mobilitätsverhaltens.

## ➔ **Vorgesehene Projekte und Massnahmen**

- Einführung Tempo 30-Zone ausserhalb Wohnzonen (Dezember 2013)
- Angebotsverbesserung Bus Linie 3 (Dezember 2013)
- Entwicklungsplanung öffentlicher Verkehr im Rahmen der geplanten Mobilitätsstrategie (2014)
- Schrittweise Qualitätsverbesserungen für den Langsamverkehr (Grundlage: Mobilitätsstrategie)
- Massnahmenkonzept zur Vermeidung von quartierfremdem Verkehr und siedlungsgerechten Quartierschliessung (laufend)
- Parkraumkonzept über die private und öffentliche bzw. die nutzungsgebundene und –unabhängige Parkierung (Grundlage: Mobilitätsstrategie)
- Leitlinien Mobilitätsmanagement (Grundlage: Mobilitätsstrategie)

Anmerkung: Die Mehrheit der erforderlichen Planungen haben durch ihren sachlichen Zusammenhang (Angebotsplanung öffentlicher Verkehr, Langsamverkehrsnetz an den Schnittstellen zur übrigen Stadt) oder aufgrund des Gebotes der Gleichbehandlung (Parkraumkonzept, Mobilitätskonzept) auf städtischer Ebene zu erfolgen. Zumindest der Ausbau des öffentlichen Verkehrs betrifft auch geltende kantonale Regelungen und Finanzierungsmechanismen, welche voraussichtlich angepasst werden müssten. Eine engere Koordination zwischen Stadt und Kanton und die Erarbeitung von Konzepten in den Handlungsfeldern MIV, OeV und Langsamverkehr ist Gegenstand der geplanten Mobilitätstrategie.

## 4. Übersicht Strategische Stossrichtungen und Massnahmen 2014-16

In diesem Kapitel werden übersichtshalber die strategischen Stossrichtungen zusammengefasst und als Information die vorgesehenen Massnahmen mit Terminen, Zuständigkeit und Finanzierung präzisiert. (DA=Daueraufgabe)

### 4.1 Zusammenfassung strategische Stossrichtungen Stadtquartiere

#### Handlungsfeld 1: Wohnen und Arbeiten Gutes Leben und modernes Arbeiten und Lernen - dazu braucht es zeitgemässe Wohnungen und Unternehmen aus Wissensindustrie und Bildung.

Stossrichtung 1.1:  
Unterstützung von Mehrgenerationenwohnen sowie zentralem, bedürfnisgerechtem Wohnraum für Babyboomer und ältere Personen im Rahmen von Areal- und Liegenschaftsentwicklungen oder durch eigene Projekte.

Stossrichtung 1.2:  
Aktive Förderung von Wohnleuchttürmen, z. B. für „Wohnen am Gleis“, „Mehrgenerationen-Wohnen“, „nachhaltiges, auto-armes Wohnen“ im Rahmen von Areal- und Liegenschaftsentwicklungen.

Stossrichtung 1.3:  
Urbane Nutzungsmischung (Wohnen, Gewerbe, Dienstleistung, Bildung, Gastronomie, (junge) Kultur) fördern.

Stossrichtung 1.4:  
Positionierung und Revitalisierung alte Aarauerstrasse / Zentrum Bifang.

Stossrichtung 1.5:  
Weiterführen Eigentümerdialog zur Entwicklung des Wohn- und Geschäftsstandortes.

Stossrichtung 1.6:  
Dialog mit Wohnbevölkerung über Nutzungen und bauliche Entwicklung führen. (Wohnforum)

#### Handlungsfeld 2: Stadt- und Freiräume Sich in Olten wohlfühlen bedeutet, die Stadt lebenswert gestalten.

Stossrichtung 2.1:  
Städtebaulichen Ziele über Schlüsselprojekte anstossen (vgl. Abb.)

Stossrichtung 2.2:  
Neugestaltung und Aufwertung Bifangplatz als Begegnungsraum realisieren.

Stossrichtung 2.3:  
Qualitative Verdichtung und Erneuerung fördern (vgl. Abb.).

Stossrichtung 2.4:  
Höheres Bauen an geeigneten Lagen in Qualitätsverfahren ausloten und wo sinnvoll umsetzen (vgl. Abb.).

Stossrichtung 2.5:  
Die Qualität der öffentlichen und halböffentlichen Freiräume auf die intensive Nutzung durch Lernende und Mitarbeitende des „Campus“ Olten sowie die Bedürfnisse der Wohnbevölkerung ausrichten.

Stossrichtung 2.6:  
Nutzungsbedürfnisse und Anliegen der Wohnbevölkerung in Areal- und Liegenschaftsentwicklung beachten.

#### Handlungsfeld 3. Identifikation und Image: Stolz auf den Standort und das Quartier sein - das geht, wenn man Teil der Stadt ist.

Stossrichtung 3.1:  
Integration, Teilhabe und Vernetzung verschiedener Bevölkerungsgruppen fördern.

Stossrichtung 3.2:  
Dialog mit verschiedenen Stakeholdern (Wohnbevölkerung, Bildungsstadt, Eigentümer, Gewerbe, Investoren, Arbeitnehmende) über Projekte sowie Standortqualitäten und Entwicklungsvorhaben.

Stossrichtung 3.3:  
Das gesellschaftliche Stadtteilzentrum (alte Aarauerstrasse, Bifangplatz-Engelbergstrasse) vielfältig nutzen und inszenieren.

Stossrichtung 3.4:  
Fördern von (nicht etablierter, junger Kultur durch Vernetzung und Zwischennutzungen.

### 4.2 ➔ Massnahmenübersicht 2014-16 Stadtquartiere

Massnahmen je Handlungsfeld (HF)	Stossrichtungen HF	Zeitraum	Zuständigkeit/ Kooperation	Finanzierung
<b>HF 1 Gutes Leben &amp; modernes Arbeiten</b>				
Pilotprojekt Revitalisierung Bifangplatz / alte Aarauerstrasse mit Gewerbetreibenden Kulturakteuren und Eigentümern	1.3, 1.4, 1.5	2014-2015	Stadtentwicklung/ Wirtschaftsförderung	Projekt urbain/ Geschäftsfl. Entw.
Durchführung thematischer oder arealspezifischer Eigentümerforen und Wohnforen	1.5, 1.6	2013-2015	Stadtentwicklung/ Stadtplanung	Projekt urbain
Netzwerk Wohnen im Alter mit privaten Akteuren aufbauen	1.1, 1.2	2014-2016	Stadtentwicklung	Projekt urbain/ Wohnpolitik
Strategie Geschäftsflächenentwicklung	1.3	2013-2014	Stadtentwicklung/ Wirtschaftsförderung	LR
<b>HF 2 Die Stadt lebenswert gestalten</b>				
Städtebauliches Konzept Bifangplatz (Hochbau/Freiraum/Verkehr)	2.2, 2.5	2014	Stadtplanung	Projektkredit
Aufnahme Bifangplatz in Investitionsplanung	2.2, 2.6	2014	Stadtrat	
Pilotprojekt Siedlungserneuerung Geviert Engelbergstr. / Krummackerweg / Aarauerstrasse	2.3	2013-2014	StP	Bund/wirtschaftspartner
Hochhausdiskussion auf Basis kooperativer Planungen	2.3, 2.4	2014	Stadtplanung	LR
Definition Verdichtungsspielräume im Zuge der nächsten Ortsplanung	2.3, 2.4	2016-2020	Stadtplanung	Projektkredit
Partizipation Quartierbevölkerung und weitere Stakeholder in Arealentwicklung sicherstellen	2.6	DA	Stadtplanung	Personalressourcen StP und StE
Kooperative Planung Giroud Olma, Bifangplatz und Nussbaum	2.1, 2.4, 2.6	2013-2015	Stadtplanung	Projektkredit
<b>HF 3 Stolz auf und Teil der Stadt sein</b>				
Begegnungszentrum Cultibo weiterführen	3.1, 3.3	Ab 2014	Gemeindeparlament / Verein Cultibo	Laufende Rechnung
„Fit in den Kindergarten“ (Frühförderung)	3.1	Ab 2014	Integrationsfachstelle	Projekt urbain
Integrationsmassnahmen gem. Integrationskonzept	3.1	DA	Integrationsfachstelle	Laufende Rechnung
Informationskonzept über die Strategie Olten ost nach innen und aussen	3.2	2014	Stadtentwicklung	Projekt urbain
Kommunikation mit Campus-Studierenden und Mitarbeitenden intensivieren	3.2	DA	Stadtschreiber	Laufende Rechnung
Impulsprojekte öffentlicher Raum (Cultibovorplatz, Kunst im öffentlichen Raum)	3.3	2012-2015	Stadtentwicklung/ Kunstmuseum	Projekt urbain
Künstlerische Aufwertung Unterführung in der Unterführungsstrasse	3.3	2014-15	Stadtentwicklung/ Kunstmuseum	Projekt urbain
Durchführen Wohnforen, Echoveranstaltungen, Bevölkerungsbefragungen	3.2	DA	StE/Stadtschreiber	Projekt urbain, Laufende Rechnung
Angebote für Jugendliche und nicht etablierte Kultur, z. B. im Rahmen von Zwischennutzungen, fördern.	3.4	DA	Stadtentwicklung/ Wirtschaftsförderung	Personalressourcen
Leistungsauftrag Jugendarbeit überprüfen	3.4	2013-2014	BiSpo	Personalressourcen

### 4.3 Zusammenfassung strategische Stossrichtungen Gartenquartiere

**Handlungsfeld 1: Wohnen und Arbeiten**  
**Gutes Leben und modernes Arbeiten und Lernen - dazu braucht es zeitgemässe Wohnungen und Unternehmen aus Wissensindustrie und Bildung.**

Stossrichtung 1.1:  
 Selbständiges Wohnen im Alter (Versorgung, Förderung von bedürfnisgerechtem Wohnangebot, Mobilität, Beratung).

Stossrichtung 1.2:  
 Impulsprojekte Gartenkultur.

Stossrichtung 1.3:  
 Öffentlicher Freiräume und Angebote für die Wohnbevölkerung verbessern.

**Handlungsfeld 2: Stadt- und Freiräume**  
**Sich in Olten wohlfühlen bedeutet, die Stadt lebenswert gestalten.**

Stossrichtung 2.1:  
 Stärkung der Freiraumstruktur und Gestaltung der Siedlungsränder bei Sanierung und baulicher Entwicklung. (vgl. Abb.)

Stossrichtung 2.2:  
 Aufwertung und Sicherung der Qualität von Innenhofensembles.

Stossrichtung 2.3:  
 Ganzheitliche Sanierungsstrategien für Siedlungen unter Ensembleschutz hinsichtlich städtebaulichen, energetischen und Nutzungsanforderungen.

**Handlungsfeld 3: Identifikation und Image**  
**Stolz auf den Standort und das Quartier sein - das geht, wenn man Teil der Stadt ist.**

Stossrichtung 3.1:  
 Kommunikation Gartenstadtprojekte und –qualitäten gegenüber Wohnbevölkerung, Liegenschaftsbesitzenden und im Wohnmarketing.

Stossrichtung 3.2:  
 Integration, Teilhabe und Vernetzung verschiedener Bevölkerungsgruppen fördern.

### 4.5 Zusammenfassung strategische Stossrichtungen Mobilität

**Handlungsfeld 4: Mobilität**  
**Ruhige Wohnquartiere und lebendige Geschäftsstrassen – das gelingt mit gut bewirtschafteter Mobilität.**

Stossrichtung 4.1:  
 Die Mobilitätsentwicklung ist siedlungsverträglich und abgestimmt auf die Innenentwicklung und –verdichtung zu steuern.

Stossrichtung 4.2:  
 Der öffentliche Verkehr ist konsequent auszubauen. Die Attraktivität und die Erschliessungsqualität soll durch Angebotsverdichtungen und der besseren Erreichbarkeit des Bahnhofs verbessert werden. (vgl. Abb. und Erläuterung)

Stossrichtung 4.3:  
 Der Langsamverkehr wird konsequent gefördert. Massnahmenebenen sind die Aufwertung und die Ergänzung des Langsamverkehrsnetzes. (vgl. Abb. und Erläuterung)

Stossrichtung 4.4:  
 Der motorisierte Individualverkehr ist konsequent siedlungsverträglich zu organisieren. Das Verkehrsaufkommen soll eingedämmt, mindestens plafoniert werden. Im Zentrum steht die Minimierung des quartierfremden Verkehrs. (vgl. Abb. und Erläuterung)

Stossrichtung 4.5:  
 Umsetzen nachhaltiger Mobilitätskonzepte bei Arealentwicklungen. (vgl. Erläuterung)

### 4.4 Massnahmenübersicht 2014-16 Gartenquartiere

Massnahmen je Handlungsfeld	Stossrichtungen HF	Zeitraum	Zuständigkeit/Kooperation	Finanzierung
<b>HF 1 Gutes Leben &amp; modernes Arbeiten</b>				
Nutzungskonzept Spielplätze und Freiflächen	1.3	2014-15	Stadtentwicklung/Cultibo	Projet urbain
Zusatzangebot Robi „Werken im Park“ unterstützen	1.3	2013-2014	Robi / Stadtentwicklung	Robi/Sponsoren/Projet urbain
Aktivierungsprojekt Buvette im Vögelgarten	1.3	2013-15	Cultibo	Freiwilligenarbeit
Netzwerk Wohnen im Alter mit privaten Akteuren aufbauen	1.1	2014	Stadtentwicklung	Projet urbain/Wohnpolitik
Reaktivierung Bauergarten Fustligweg	1.2	2013-2014	Fachstelle UEM	Projet urbain/Freiwilligenarbeit
Projekt Aufwertung Wohnumfeld "Wilergarten"	1.2	2014-2016	Fachstelle UEM/Integration	Projet urbain/Private
<b>HF 2 Die Stadt lebenswert gestalten</b>				
Pilotprojekt Ensembleentwicklung	2.3	2015	Stadtentwicklung/Stadtplanung	Projet urbain/Wohnpolitik
<b>HF 4 Stolz auf und Teil der Stadt</b>				
Integrationsmassnahmen gem. Integrationskonzept	3.2	DA	Integrationsfachstelle	Laufende Rechnung
„Fit in den Kindergarten“ (Frühförderung)	3.2	Ab 2014	Integrationsfachstelle	Projet urbain
Reaktivierung Bauergarten Fustligweg/Aktivierung und Vernetzung	3.1	2013-2014	Fachstelle UEM	Projet urbain/Freiwilligenarbeit
Projekt Aufwertung Wohnumfeld "Wilergarten" / Aktivierung Bevölkerung	3.2	2014-2016	Integrationsfachstelle/UEM	Projet urbain
Sensibilisierung gegen illegale Abfallentsorgung	3.2	2014-2015	Fachstelle Integration/Werkhof	Laufende Rechnung

### 4.6 Massnahmenübersicht 2014-16 Mobilität

Massnahmen je Handlungsfeld	Stossrichtungen HF	Zeitraum	Zuständigkeit/Kooperation	Finanzierung
<b>HF Mobilitätsbewirtschaftung</b>				
Tempo 30-Zone ausserhalb Wohnzonen	4.1	Dez. 2013	Baudirektion	Projektkredit
Angebotsverbesserung Bus Linie 3	4.2	Dez. 2013	Baudirektion/Kanton	Investitionsrechnung
Entwicklungsplanung öffentlicher Verkehr im Rahmen Mobilitätsstrategie	4.2	Vorhaben 2014	Stadtplanung/Kanton	Projektkredit
Qualitätsverbesserungen Langsamverkehr (Grundlage: Mobilitätsstrategie)	4.3	Vorhaben	Stadtplanung	
Massnahmenkonzept zur Vermeidung von Durchgangsverkehr und siedlungsgerechten Quartierserschliessung	4.4	laufend	Stadtplanung	Projektkredit
Parkraumkonzept (Grundlage: Mobilitätsstrategie)	4.4	Vorhaben	Stadtplanung	
Leitlinien Mobilitätsmanagement (Grundlage: Mobilitätsstrategie)	4.1 / 4.5	Vorhaben	Stadtplanung	

## 5. Dran bleiben

Die Relevanz einer Strategie steht und fällt mit dem politischen Willen, diese auch zu verfolgen. Es gilt daher Instrumente zu schaffen, welche die politischen Gremien dabei unterstützen, dass die Verbindlichkeit der Ziele und Strategischen Stossrichtungen gesichert bleibt.

Die Weiterführung der direktionsübergreifenden Zusammenarbeit ist für die Umsetzung der mehrdimensionalen Strategie zentral. Mit der operativen Umsetzung der Strategie und dem Reporting wird daher die **verwaltungsinterne, direktionsübergreifende Projektleitung** beauftragt

Im **Reporting** ist zuhanden Stadtrat und Öffentlichkeit aufzuzeigen, welche Strategischen Stossrichtungen in welcher Form bearbeitet (Leistungscontrolling) und welche Fortschritte in der Zielerreichung (Wirkungscontrolling) gemacht wurden. Es ist geplant, das Leistungscontrolling alle 2 Jahre durchzuführen, also erstmals per Ende 2015, zeitgleich mit dem Ende des Projeet urbain Olten ost – gemeinsam gestalten. Das Wirkungscontrolling wird alle 4 Jahre durchgeführt, erstmals ebenfalls Ende 2015. Das Wirkungscontrolling wird erst in einer längerfristigen Perspektive wirklich aussagekräftig, da Wirkungen sich erst nach mehreren Jahren zeigen. Weitere Ausführungen zum und ein Entwurf für das Reporting finden sich im Anhang.

# Anhang

## 1. Reporting

### Leistungscontrolling

Das Leistungscontrolling bezieht sich auf die strategischen Stossrichtungen. Hier wird ein Reporting über den Stand der Massnahmenumsetzung erstellt.

### Wirkungscontrolling

Das Wirkungscontrolling will Antwort darauf geben, ob die anvisierten Ziele mit den ergriffenen Strategien erreicht wurden. Naturgemäss ist ein Wirkungscontrolling im Bereich Stadtentwicklung langfristig ausgelegt, da sich Wirkungen erst nach mehreren Jahren zeigen. Zudem lassen sich Wirkungen selten auf isolierte Faktoren oder Massnahmen zurück führen.

Da objektiv messbare, quantitative Indikatoren aufwändig zu erheben sind, können nicht für alle Ziele solche formuliert werden. Es muss z.T. auf qualitative Einschätzungen zurück gegriffen werden. Bei den quantitativen Indikatoren kann zu einem grossen Teil auf die Systematik des Datenmonitorings Wirtschafts- und Sozialraum zurück gegriffen werden, welches periodisch aktualisiert werden könnte.

Bei den qualitativen Indikatoren werden zum einen faktengestützte Einschätzungen durch die zuständigen Stellen vorgenommen. Zum andern werden qualitative Einschätzungen der verschiedenen Stakeholder (Wohnbevölkerung, Liegenschaftsbesitzende, Gewerbetreibende, Bildungsinstitutionen, Investoren) mit geeigneten Verfahren erhoben.

Ziele städtische Quartiere	Indikatoren	Zuständig
zentraler Wohnstandort mit ausgeprägter Nutzungsmischung (Wohnen, Gewerbe, Dienstleistung, Gastronomie, (nicht etablierter)Kultur)	- Entwicklung Laden- und Gastromix (quantitativ) - Entwicklung Wohnraumangebot (quantitativ)	WF BI
qualitativ hochwertiger Wohnraum für höhere Einkommenschichten. Halten der Einkommensdifferenz oder Verkleinerung.	- Entwicklung Wohnraumangebot (quantitativ) - Einkommensentwicklung (quantitativ)	BI StE
Standort für Bildung und wissensbasierte Dienstleistungen für ganz Olten in Wert setzen.	- Zunahme Arbeitsplätze in der Branche Wissensindustrie (quantitativ) - Vermehrte Dienstleistungsnutzung durch Studierende und Mitarbeitende (qualitativ)	StE StE
Qualitätsvoll erneuern und verdichten, höher bauen an geeigneten Lagen fördern.	- Anzahl Sanierungen und Ersatzneubauten (quantitativ)	BI
Areal- und Liegenschaftsentwicklung als Chance zur städtebaulichen Strukturaufwertung nutzen.	- Stadträumliche Aufwertung (qualitativ) - Mehrwert für Quartier (qualitativ)	StP StE
Identitätsstiftendes und aufgewertetes Stadtteilzentrum rund um den Bifangplatz	- Nutzungsentwicklung Bifangplatz / Alte Aarauerstr. (Aktivitäten, Gewerbe, Frequenzen)	WF
Qualitäten und Angebote (Freizeit, Einkaufen, Gastronomie, Kultur) sind den Studierenden, Arbeitnehmenden und Ansässigen bekannt	- Vermehrte Angebotsnutzung (qualitative Rückmeldungen Gewerbe/Kultur) - Evtl. quantitative Befragung (analog Campus-Studie 2012)	StE StE

Ziele Gartenquartiere	Indikatoren	Zuständig
Durchgrünten Wohnstandort für verschiedene Generationen und soziale Schichten stärken.	- Soziale Durchmischung nach Haushaltsform, Alter, Einkommen, Nationalität (quantitativ) - Entwicklung Grünflächen (quantitativ)	StE StE
Unter Wahrung des Gesamtcharakters wo sinnvoll massvoll verdichten und dadurch eine zeit- und bedarfsgerechte Anpassung des Wohnraums ermöglichen.	- Erneuerungsvorhaben (Quantitativ)	BI
Wertvolle städtebauliche Strukturen bewahren und stärken.	qualitativ	StP
Den Übergang von Siedlung und Landschaft/Wald pflegen.	qualitativ	BI
Die Wohnqualitäten der Gartenquartiere nach innen und aussen bekannt machen.	- Erwähnungen des Begriffs Gartenquartiere im Wohnmarketing - Medienberichte über Garten-Projekte	Wohnregion StE
Die Identifikation der Wohnbevölkerung mit dem Wohnumfeld und der Gartenkultur stärken.	- Privatinitiativen im Bereich Gartenkultur und Wohnumfeld	StE
Ziele Mobilität	Indikatoren	Zuständig
Mobilität soll sich so entwickeln, dass Innenentwicklung und –verdichtung ermöglicht werden;	- Reduziertes Fahrtenaufkommen MIV bei Nutzungsentwicklungen (Grundlage: Mobilitätsstrategie)	StP
Der Anteil des Langsamverkehrs am Mobilitätsaufkommen soll wachsen;	- Modal Split	StP
Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Mobilitätsaufkommen soll wachsen;	- Modal Split	StP
Der quartierfremde Verkehr soll minimiert werden.	- geringer Anteil (Verkehrserhebungen)	StP

## 2. Grundlagen

Folgende Konzepte und Datengrundlagen sind in diese Strategie eingeflossen und können auf [www.oltent.ch](http://www.oltent.ch), Publikationen, heruntergeladen werden:

- Olten ost Zwischenbericht, Grundlagen und Ziele der Stadtteilentwicklung, vom 24.01.2013
- Datenmonitoring Sozial- und Wirtschaftsraum der Stadt Olten vom 06.01.2013
- Einkommensentwicklung in den Quartieren vom 15. Juli 2013
- Gemeindemonitoring der Stadt Olten vom 18. Januar 2013
- Fachbericht Wohnpolitik Olten. Mai 2013
- Hochhausstudie der Stadt Olten vom November 2008
- Evaluationsbericht Cultibo vom Mai 2011 bis Juni 2013
- Entwicklung Olten ost / Beurteilung Verkehrssituation und verkehrskonzeptionelle Ansätze, Oktober 2013

### **3. Partizipation als Schlüssel für Stadtentwicklung**

Partizipation kann einerseits dazu dienen, politische Entscheide vorzubereiten, indem die Meinungen und Anliegen verschiedener Stakeholder einbezogen werden. Sie kann aber auch ein effizientes Mittel der Integration sein, indem sie Menschen bei der Umsetzung beteiligt und Anstoss dafür gibt, im Rahmen von Projekten das Umfeld mitzugestalten. Diese Form der Partizipation dient auch der Mobilisierung von freiwilligem, ehrenamtlichem Engagement und Privatinitiative. Im Projekt Olten ost – gemeinsam gestalten werden beide Formen angewandt, z.T. überlappen sie sich auch. Zwischen 2012 und 2013 wurden folgende Formen der Mitwirkung durchgeführt und aufgegleist.

#### **Partizipation im Hinblick auf Entscheide**

- Präsentation Zwischenbericht vor Parlament, 24. Januar 2013
- Stadtentwicklungskommission, 22.9.11, 26.4.12, 20.9.12, 31.1.13, 6.6.13, 24.10.13
- Echoveranstaltungen für Bevölkerung, 28.9.12 und 7.6.13
- Strategisches Gremium Olten ost, 5 Feed back-Sitzungen
- Campus-Befragung (Institutionen, Studierende Mitarbeitende), Sommer 2012
- Diskussionen in Interessengemeinschaft Bildungsstadt Olten.Bifang, 31.10.11, 10.10.12 und 2.9.13
- Eigentümerbefragung Bifang/Hardfeld, Sommer 2012
- Eigentümerforen Bifang/Hardfeld, 22.10.12, 26.6.13
- Bilaterale Gespräche mit ausgewählten Wirtschaftsvertretern April/Mai 2012
- Informationsanlass Eigentümer Geviert Aarauerstrasse-Engelbergstrasse-Krummackerweg, 19.9.2013
- Begleitgruppe Kinder & Jugendliche, 7 Koordinations-Sitzungen
- Kinderspionage, September 2012
- Quartierspionage Jugendliche, September 2012

#### **Partizipation im Hinblick auf Umsetzung und Integration**

- Bepflanzung Bifangplatz (Beeren(t)raum und Stadtmües vom Bifangplatz), Sommer 2012/2013
- Reaktivierung Bauerngarten am Fustligweg, ab Frühjahr 2013
- Buvette im Vögelgarten, Sommer 2013
- Spielnachmittag im Vögelgarten, jeweils September, seit 2011
- Aktivitäten Cultibo, wie z. B. das Begegnungsfest (laufend, vgl. separater Evaluations-Bericht Cultibo)
- Aufwertung Wohnumfeld „Wilergarten“ (in Vorbereitung)



