



Areal Bahnhof Nord:
Vom Industriegebiet
zum neuen Arbeits-
und Wohnquartier –
ein zentrales Projekt
für die Oltnere
Stadtentwicklung.



Areal Bahnhof Nord
Arbeiten und Leben an bester Lage.



**Bericht zur öffentlichen
Mitwirkung**



SBB CFF FFS

Impressum

Herausgeber	Stadtrat der Stadt Olten
Kernteam	Roger Stöcklin, SBB (Projektleiter) Lorenz Schmid, Stadt Olten Markus Pfefferli, Stadt Olten Rudolf Bieri, Kanton Solothurn Markus Reichenbach, Kontextplan AG
Berichtversion	03.10.2013
Berichtverfasser	Kontextplan AG

1. Ausgangslage

Anlass für die Mitwirkung

Seit der Erweiterung des SBB-Industriewerks Tannwald an der Industrie-
strasse im Jahr 2005 wurde die 1855 errichtete Hauptwerkstätte beim Bahn-
hof an der Gösgerstrasse Schritt für Schritt stillgelegt. Ebenfalls in Etappen
soll nun auf dem Areal Bahnhof Nord an zentralster Lage unmittelbar neben
dem Bahnhof Olten ein neues Stadtquartier mit einem Nutzungsmix aus
Retail, Gewerbe, Dienstleistungen und Wohnen entstehen, mit rund 2'000 Ar-
beitsplätzen und 300 Bewohnerinnen und Bewohnern.

Der erste Schritt ist auf der Basis eines eisenbahnrechtlichen Verfahrens be-
reits seit vergangenem Jahr in Umsetzung: 2015 wird ungefähr in der Mitte
des Areals eine der schweizweit vier Betriebszentralen der SBB in Betrieb
genommen. Von hier aus werden künftig 350 Mitarbeitende den Bahnverkehr
der Region Mitte steuern. Die Zentralisierung von heute über hundert regiona-
len Standorten auf deren vier wurde notwendig, um den aktuellen und infolge
des weiteren Ausbaus steigenden bahnbetrieblichen Erfordernissen und Si-
cherheitsanforderungen gerecht zu werden.

Für das übrige Areal wird derzeit ein Nutzungsplanverfahren (Teilzonenplan
und Gestaltungsplan sowie kantonaler Erschliessungsplan) durchgeführt. Der
Gestaltungsplan legt die Rahmenbedingungen für die Nutzung fest. Im Rah-
men eines Mitwirkungsverfahrens erhielten dabei die Bevölkerung, die politi-
schen Parteien und weitere interessierte Organisationen Gelegenheit, sich
über die Planung zu informieren und dazu Stellung zu nehmen.

Das Areal in Gleisnähe ist hervorragend geeignet, um verdichtet in die Höhe zu
bauen und einen deutlichen, städtebaulichen Akzent, vor allem auch gegen-
über dem Bahnhofplatz, zu setzen. Geplant sind insgesamt sechs grossvolu-
mige Bauten mit einer Höhe von bis zu 46 Metern bzw. bis zu 13 Geschossen.
Die Silhouette wird das Stadtbild nachhaltig prägen.

Entlang einem öffentlich zugänglichen Boulevard sind in den Erdgeschossen
mehrheitlich publikumsorientierte Nutzungen mit Bezug zum öffentlichen
Raum wie Läden, Schalterbereiche, Hotelloobby, Freizeitnutzung oder Restau-
rants und Zwischennutzungen etc. vorgesehen; verkehrsintensive Anlagen wie
zum Beispiel Einkaufszentren sind hingegen nicht zugelassen. In der ge-
mischten Nutzung mit vorwiegend Dienstleistungen und Wohnen gilt ein Min-
destwohnanteil. Zwischen den Baufeldern für neue Gebäude bleiben ausge-
wählte Altbauten teilweise oder ganz erhalten und werden in die neue Über-
bauung integriert. Die Geschichte der Eisenbahnwerkstätte lebt somit weiter.

Durchführung der öffentlichen Mitwirkung

In der Eingangshalle des Stadthauses wurde eine Mitwirkungsausstellung
installiert. Die Ausstellung wurde am Montag, 29. Mai 2013, um 19 Uhr mit
einer Vernissage eröffnet und dauerte bis am Freitag, 28. Juni 2013.

Am Dienstag, 4. Juni, und Montag, 10. Juni, beantworteten jeweils von 19 bis
21 Uhr Fachleute die Fragen der Besucherinnen und Besucher. Stellungnah-
men konnten schriftlich bis am Montag, 1. Juli 2013, eingereicht werden.

Die Gelegenheit zur Mitwirkung wurde von politischen Parteien, von Vereinen
und Privaten genutzt. Insgesamt gingen 14 Stellungnahmen ein.

Die Stellungnahmen wurden im Kernteam geprüft und beantwortet.

Soweit sie Inhalte des laufenden Gestaltungsplanverfahrens betreffen, wurden sie nach Möglichkeit berücksichtigt und führen nun im weiteren Prozess zu entsprechenden Anpassungen des Planungsdossiers. Anliegen, welche das laufende Verfahren nicht unmittelbar betreffen, stehen in Form des vorliegenden Mitwirkungsberichtes den nachgelagerten Verfahren oder, soweit sie übergeordnete Sachverhalte betreffen, den zuständigen Behörden im Sinne von Materialien bzw. von Anregungen zur Verfügung.

Würdigung der Mitwirkungsergebnisse:

Der Grundtenor der Mitwirkungseingaben ist eindeutig positiv. Die Absicht, auf dem zentral und bahnhofnah gelegenen Areal einen urbanen neuen Stadtteil zu schaffen, wird allseits unterstützt und als Konkretisierung der Stadtentwicklung gewürdigt, wie sie die übergeordnete Richtplanung des Kantons vorzeichnet. Besonders hervorgehoben werden dabei die hohe Dichte, der Nutzungsmix sowie die gute öffentliche Zugänglichkeit.

Gegenstand von Vorschlägen sind vor allem das Anliegen der Belebung, die Qualität des Freiraums bzw. des Boulevards, Fragen der Erschliessung und des Langsamverkehrs, der Stadtintegration bzw. der Vernetzung mit den anderen Stadtteilen und der Koordination mit den benachbarten Planungen Bahnhofplatz und ANDAARE sowie der Energiestandard. Nebst den lokalen Aspekten werden auch Fragen der übergeordneten Stadtentwicklung angesprochen.

Mitwirkungsbericht

Der Mitwirkungsbericht gibt auf den folgenden Seiten die Stellungnahmen im Wortlaut wieder, klassiert die Stellungnahmen nach den angesprochenen Themenbereichen und fasst die Beurteilung durch das Kernteam zusammen.

Die Stellungnahmen privater Personen werden aus Gründen des Persönlichkeitsschutzes anonymisiert wiedergegeben.

Im Anhang befindet sich der Situationsplan aus dem Gestaltungsplan.

Der Mitwirkungsbericht wird durch den Stadtrat als Planungsbehörde der Stadt Olten verabschiedet und zur Veröffentlichung freigegeben.

2. Stellungnahmen und Beurteilungen tabellarisch

Stellungnahmen	Thema							Beurteilung
	Allgemein	Stadtentwicklung	Städtebau	Verkehr	Freiraum	Nutzung	Energie	

Grüne Region Olten

Die Grünen Olten möchten sich bedanken, dass es eine öffentliche Mitwirkung für dieses wichtige Gelände gibt. Ebenfalls bedanken möchten wir uns für die informativen Gespräche, die wir mit den Verantwortlichen der SBB sowie der Stadtverwaltung führen konnten. So stellen wir uns eine gute Zusammenarbeit vor und hoffen, dass unsere Anregungen in diesem Sinn aufgenommen werden.	X								Der Mitwirkungsbeitrag wird dankend entgegengenommen.
Unsere Haltung zum Wachstum in der Stadt Olten ist, dass kein Kulturland, sondern die vielen brach liegenden Grauf Flächen überbaut oder umgenutzt werden. In diesem Sinn haben wir in der Stadt Olten für die nächsten Jahrzehnte ausreichend Bauland/Raum für eine qualitative Entwicklung – eine hochwertige Entwicklung im Innern! Damit im hochinteressanten Projekt Bahnhof Nord die geplante Entwicklung stattfinden kann, muss die Stadt Olten definieren, dass dieses Gelände für die nächsten 3-5 Jahre ein Entwicklungsschwerpunkt ist. Gleichzeitig müssen andere Bauprojekte zurückgestellt werden. Die Priorisierung eines einzigen Standortes ist unumgänglich für eine gesunde, zielgerichtete Entwicklung. Auf dem Gelände Bahnhof Nord ist eine hohe Verdichtung anzustreben, die aufgrund geschickter Planung kein Gefühl der Enge oder der Batteriehaltung aufkommen lässt. Deshalb sind wir mit der geplanten Anzahl Geschosse einverstanden.		X	X						Das Areal Bahnhof Nord ist Teil einer Gesamtentwicklung mit paralleler Aufwertung des Bahnhofplatzes und dem Projekt ANDAARE. Weitere wichtige, in das kommunale Leitbild und den gültigen Zonenplan eingebettete Entwicklungsgebiete sind das Bornfeld, Olten SüdWest und Kleinholz. Die im kommunalen Leitbild definierten Wachstumsziele wurden durch die im Jahr 2013 verabschiedete Wohnpolitik bestätigt und für die weitere Entwicklung konkretisiert. Das definierte Ziel von zusätzlich 3'000 Einwohnern bis im Jahr 2021 wurde im Rahmen einer Angebots- und Nachfrageanalyse plausibilisiert. Darin eingerechnet sind nebst den Entwicklungsgebieten auch Verdichtungsmöglichkeiten im Bestand. Die bezeichneten Entwicklungsgebiete sind überwiegend rechtskräftig eingezont und erschlossen. Eine Sistung würde Auszonungen oder andere, rechtlich fragwürdige oder mit grossen Kosten verbundene Planungsmittel voraussetzen. Die Bebauung des Gebiets Bornfeld ist weit vorangeschritten. Die erste Etappe im Kleinholz ist in Bau. In beiden Gebieten wird eine sehr erfreuliche Nachfrage verzeichnet. Die Gebiete Bornfeld, Kleinholz, SüdWest und Bahnhof Nord bedienen unterschiedliche Marktsegmente. Das Areal Bahnhof Nord verzeichnet die höchste Zentralität und soll dementsprechend urban und mit einem hohen Anteil an Arbeitsflächen und gewerblichen sowie publikumsorientierten Nutzungen programmiert werden. Innerhalb der Stadt Olten und verglichen mit den Entwicklungsgebieten im Südwesten werden die Wohnangebote im Areal Bahnhof Nord ein neues, für die Stadtentwicklung wichtiges Segment abdecken. Aus den genannten Gründen kann der Antrag nicht berücksichtigt werden.

Stellungnahmen	Thema							Beurteilung	
	Allgemein	Stadtentwicklung	Städtebau	Verkehr	Freiraum	Nutzung	Energie		Verfahren / Verträge / Vereinbarungen
Die Planung einer Überbauung mit Arbeitsplätzen, Wohnraum und Dienstleistungen auf dem bahnhofsnahen, ehemaligen Werkareal der früheren SBB-Hauptwerkstätte begrüßen wir sehr. Wir hoffen, dass die rund 2000 neuen Arbeitsplätze nicht zuletzt für jene, die an den Schulen in Olten gut ausgebildet werden, ein attraktives Betätigungsfeld bieten und der Stadt insgesamt eine Aufwertung bringen. Die Absicht, dass das Areal auch nach dem üblichen Arbeitsschluss belebt bleibt, ist sinnvoll aber auch sehr ambitioniert, da hier kein zufälliger FussgängerInnen-Durchgangsverkehr zu erwarten ist. Wir unterstützen die Idee, ein rund um die Uhr von Menschen begangenes Gebiet zu schaffen, denn ein belebter öffentlicher Raum gewährt den Mitarbeitenden mit Nachtschicht mehr Sicherheit auf dem Weg von und zur Arbeit.	X	X		X	X				Der Mitwirkungsbeitrag bestätigt die städtebaulichen Planungsziele der Stadt Olten.
Bei der konkreten Planung des Geländes sind Fachpersonen beizuziehen, die sich mit Siedlungsplanung, Nutzungsmix, allgemeine Raumnutzung und Fussgängerverhalten auskennen. Bei der Architektur muss Funktion vor Form kommen: Die Gebäude sollen von den ImmobilienbesitzerInnen, Arbeitnehmenden und MieterInnen langfristig sinnvoll genutzt werden. Die neuen Gebäude sollen multifunktional sein, damit spätere – aktuell noch gar nicht absehbare Nutzungen – nach kurzem, günstigem Umbau möglich sein werden.		X	X	X	X	X	X		Die Sonderbauvorschriften lassen ein breites Spektrum an Nutzungen auf dem Areal zu. Die Zielerfüllung der im Mitwirkungsbeitrag formulierten Anliegen wird massgeblich durch die vorgesehenen Nutzungs- und Qualitätsverfahren zu den einzelnen Baubereichen und des Freiraumes bestimmt werden.
Sehr gut finden wir das gleichberechtigte Nebeneinander von modernen Gebäuden und historischen Bauten, die für die Entwicklung der Stadt Olten wichtig waren. Diese Einbindung der historischen Bausubstanz macht das neue Areal einmalig und unterscheidet es von herkömmlichen, gesichtslosen, modernen Überbauungen.		X	X			X			Der Mitwirkungsbeitrag bestätigt die städtebaulichen Ziele und Absichten der Stadt Olten und der SBB.
Nach den schlechten Erfahrungen mit der zentralen Verkehrsachse Winkel muss die Stadt Olten auf einer Mehrwertabschöpfung beharren. Damit sollen die Langsamverkehrsflächen ausgebaut werden. Es ist zu prüfen, ob es sogar sinnvoll wäre, wenn das Wegerecht an die Gemeinde geht		X	X		X				Für eine eigentliche Mehrwertabschöpfung fehlt die gesetzliche Grundlage. Diese ist auf Ebene des revidierten Raumplanungsgesetzes lediglich für Neueinzonungen, nicht auch für Planungsgewinne aus Zonenänderungen vorgesehen. Die Planungskosten für das Areal werden durch die SBB getragen. Betreffend die Übernahme der Erstellungskosten für den öffentlichen Boulevard laufen Verhandlungen zwischen den SBB und der Stadt. Die öffentliche Zugänglichkeit des Boulevards wird in den Sonderbauvorschriften gesichert.
Boulevard, Veloanschluss: Wir begrüßen sehr, dass das Gelände mit einem Boulevard erschlossen wird. Auf diesem wird im Idealfall zeitweise regen Fussgängerverkehr herrschen. Trotzdem muss diese Erschliessung für den Veloverkehr offen sein (mit Fussgängervortritt). Gleichzeitig ist für schnelle Velofahrende weiterhin ein Velostreifen auf der Gösgerstrasse beizubehalten. Velofahrende sollen auch bei den beiden Arealanschlüssen berücksichtigt werden.				X					Die Befahrbarkeit des Boulevards für den Radverkehr wird gewährleistet. Die Radverkehrsführung entlang der Gösgerstrasse auf separat ausgewiesenen Verkehrsflächen und die Einbindung des Radverkehrs an den beiden Arealanschlüssen werden im kantonalen Erschliessungsplan berücksichtigt.

Stellungnahmen	Thema							Beurteilung	
	Allgemein	Stadtentwicklung	Städtebau	Verkehr	Freiraum	Nutzung	Energie		Verfahren / Verträge / Vereinbarungen
Boulevard, Einbindung: Der Standort ist zwar sehr bahnhofsnahe, doch das Gelände war bislang nur den Leuten vertraut, die dort gearbeitet haben. Für alle andern OltenrInnen und Auswärtigen war es ein „No Man's Land“. Deshalb darf der erschliessende Langsamverkehrs-Boulevard nicht erst nach dem neuen Bahnhofsplatz sichtbar sein, sondern muss schon bei den Langsamverkehr-Einstiegsstellen (Bahnhofunterführung, Fussgängerstreifen Richtung Bahnhofbrücke und Bushaltestellen) beginnen. Zu beachten ist die Anbindung des Geländes an die Ostseite des Bahnhofs. Insbesondere ist zu prüfen, ob die aktuelle Passarelle und die Hardeggunterführung dieser Anforderung genügen.		X	X	X	X	X		X	Die Anbindung des Boulevard an den Bahnhofplatz ist Gegenstand des Projekts „Neuer Bahnhofplatz Olten“ (Umsetzung ab 2017/18). Der Ausbau der Hardegg-Unterführung und die spätere Schaffung einer dritten Gleisquerung nördlich der Hardegg-Unterführung entspricht den konkreten Entwicklungsabsichten der SBB.
Boulevard, Publikumsverkehr: Das räumliche Angebot muss unterschiedliche kulturelle Nutzungen möglich machen. Die Parterre-Nutzung soll mit sinnvollen und angepasster Dienstleistungen ausgestattet, boulevardorientiert und hindernisfrei zugänglich sein. Die Mietpreise sind so attraktiv zu gestalten, dass UnternehmerInnen mit interessanten Produkten sich die Miete leisten können. Es ist zu prüfen, ob Räume zu attraktiven Konditionen JungunternehmerInnen mit Publikumsorientierung zur Verfügung gestellt werden können.		X				X		X	Der Mitwirkungsbeitrag betreffend die Parterre-Nutzung deckt sich mit den Zielvorstellungen und Absichten der Stadt Olten und den SBB und ist entsprechend in den Sonderbauvorschriften berücksichtigt. Der Beitrag betreffend die Mietpreise wird als berechtigtes Anliegen zur Kenntnis genommen. Regelungen diesbezüglich können jedoch nicht im Rahmen des Nutzungsplanverfahrens getroffen werden.
Boulevard, Sicherheit: Die Tatsache, dass der Boulevard durch Gebäude hindurchgeht, warf bei uns Fragen auf: Ist diese Verbindung 24 Std. für FussgängerInnen und Velofahrende zugänglich? Sind die Durchgänge durch die Gebäude sicher oder ergeben sich kaum einsehbare Ecken und schlecht beleuchtete Winkel, die nachts ein Gefühl der Unsicherheit aufkommen lassen? Ist es bezüglich Gebäudeisolierung sinnvoll, einen Durchgang zu machen? Diese Fragen sind sorgfältig zu prüfen. Priorität hat eine – auch nachts – sichere Verbindung für Fuss- und VelofahrerInnen.				X	X		X		Die Durchgängigkeit des Boulevards für den Fuss- und Veloverkehr ist gewährleistet. Der Boulevard ist als Mischverkehrsfläche konzipiert. Fragen zur Funktionalität, Gestaltung und Sicherheit im öffentlichen Raum werden aktuell im Rahmen eines vertiefenden Freiraumkonzeptes behandelt. Die Erkenntnisse aus dem Freiraumkonzept werden in das Gestaltungsplandossier einfließen.
Stadtgrün/Umgebungsgestaltung, Gebäudebegrünung: Bei der Planung ist seriös zu prüfen, wo und wie eine ökologische Begrünung von Fassaden, Innenräumen, Lichtschächten, Innenhöfen, Terrassen usw. möglich ist.					X				Die Thematik der Begrünung und Gestaltung der Aussenräume wird im Freiraumkonzept berücksichtigt. Die Frage der allfälligen Begrünung und der Gestaltung der Gebäude wird im Rahmen der Qualitätsverfahren zu den einzelnen Bauprojekten thematisiert.
Stadtgrün/Umgebungsgestaltung, Naturnahe Bepflanzung: Die in den Sondernutzungsvorschriften vorgesehene Bepflanzung mit einheimischen und standortgerechten Arten begrüßen wir. Es sollen auch möglichst viele Flächen mit der bahnearthy-pischen Ruderalvegetation (spontan) begrünt sein. Nach den schlechten Erfahrungen mit der Bepflanzung der Fachhochschule möchten wir dezidiert darauf hin weisen, dass keine invasiven Neophyten (gebietsfremde Pflanzenarten, die sich so stark und rasch ausbreiten, dass sie andere für den betreffenden Lebensraum charakteristische Arten verdrängen) gepflanzt werden dürfen. Beim Bepflanzungskonzept soll eine Fachperson mit entsprechendem ökologischem Wissen beigezogen werden.			X						Die Thematik der Begrünung und Gestaltung der Aussenräume wird im Freiraumkonzept berücksichtigt.

Stellungnahmen	Thema							Beurteilung	
	Allgemein	Stadtentwicklung	Städtebau	Verkehr	Freiraum	Nutzung	Energie		Verfahren / Verträge / Vereinbarungen
Stadtgrün/Umgebungsgestaltung, Grüner Boulevard: Parallel zum Boulevard für die Menschen lassen sich auch auf beiden Aussenbereichen des neuen Quartiers je zwei Grüngürtel oder Grün-Boulevards beibehalten/anlegen: Einerseits soll entlang der Gleise eine zusammenhängende Ruderalfläche als Streifen mit Pionierstandorten beibehalten werden. Andererseits kann das Trottoir auf der Aussenseite der Gebäude zur Gösgerstrasse hin in einen Grünstreifen umgewandelt werden.					X				Der Bereich östlich der SBB-Interessenlinie ist nicht Bestandteil des Nutzungsplanverfahrens. Das Trottoir entlang der Gösgerstrasse wird auch weiterhin für die Führung des Langsamverkehrs vorgesehen (Velo Schnellverbindung). Die Begrünung und Gestaltung der Aussenräume innerhalb des Gestaltungsplanperimeters wird im Freiraumkonzept thematisiert.
Energie, Gebäude: Beim Bau ist ein ehrgeiziger Minergiestandard anzustreben. Es ist davon auszugehen, dass fossile Energien sowie zugekaufter Strom mittel- und langfristig teurer werden. Deshalb zahlen sich Energiesparmassnahmen über einen längeren Zeitraum hinweg aus.							X		Die Frage der nachhaltigen Energienutzung und -erzeugung wird in den Sonderbauvorschriften berücksichtigt (§17).
Energie; Energieproduktion und Dachnutzungen: Im Rahmen der Sondernutzungsvorschriften muss eine ökologische Nutzung der Dächer festgelegt werden. Darunter ist zu verstehen, dass ein grosser Anteil der Dachflächen genutzt werden muss durch Solarzellen und/oder Sonnenkollektoren und/oder Aquarien für Algenkraftstoffe und/oder Urban Gardening (Lebensmittelproduktion).			X		X	X			Eine Aufnahme dieser Thematik in die Sonderbauvorschriften wird im Rahmen der Überarbeitung der Sonderbauvorschriften geprüft.
Planung; Steuersubstrat optimieren: Im neuen Quartier ist hochwertiger Wohnraum geplant. Das ist per se nicht schlecht. Doch mit Massnahmen ist zu vermeiden, dass dasselbe passiert wie beim Prime Tower Zürich. Dort werden zwar teure Mieten gezahlt, doch weil die MieterInnen in Zürich nur einen Zweitwohnsitz haben, zahlen sie ihre Steuern anderswo. Darum soll die Stadt Olten für das Areal Bahnhof Nord einen (hohen) Mindestanteil an Erstwohnsitzen festlegen. Wird diese Schwelle unterschritten muss der Grundeigentümer Massnahmen ergreifen: Entweder darf er bei der Vermietung von neuen Wohnungen keine Zweitwohnsitz-Personen mehr berücksichtigen oder er übernimmt die Differenz der geschätzten Steuerverluste.		X				X			Für die Umsetzung der beschriebenen Massnahmen im Rahmen der Nutzungsplanung fehlt die gesetzliche Grundlage. Zur Schaffung dieser Grundlage in Olten müsste die Thematik zunächst politisch diskutiert und entschieden werden. Dies ist zurzeit nicht vorgesehen. Darüber hinaus ist die Situation in Olten nicht mit jener in Zürich vergleichbar.
Planung, Aare-Anschluss: Der Standort mit grosser Bahnhofsnähe liegt gleichzeitig praktisch am Aareufer mit romantischen, schattenspendenden Bäumen. Diese Standortqualität soll mit baulichen Massnahmen genutzt werden. Leider wurde der Vorschlag der Grünen, die Gösgerstrasse auf die Seite der Gleise zu verlegen, primär aus finanziellen Gründen abgelehnt. Als Alternative könnte die Gösgerstrasse entweder grossflächig überdeckt oder mit einer Brücke überspannt werden, um den BewohnerInnen Zugang zur Aare zu verschaffen. (z.B. für Gartenrestaurant, Terrasse, Badestelle,..)					X				Eine Überdeckung der Gösgerstrasse wäre städtebaulich keine gute Lösung und mit enormen Kosten verbunden. Parallel zum Gestaltungsplanverfahren erfolgt die Ausarbeitung und Auflage des kantonalen Erschliessungsplans für die Gösgerstrasse im Abschnitt Bahnhofplatz bis Knoten Trimbacherbrücke / Industriestrasse. Der Gestaltungsplan bzw. das Erschliessungskonzept für das Areal Bahnhof Nord weisen insgesamt drei Anschlüsse für den Langsamverkehr vom Areal zur Aare aus und geben Auskunft über die Anschlussqualität und die Sicherheitsaspekte.
Planung, Ein Ort für Kultur: Durch die Lage zwischen Gleis und Hauptstrasse sind auch laute kulturelle Anlässe möglich wie Konzerte, Discos usw. Damit die OltnnerInnen den Weg ins neue Quartier finden, sind grössere Marketingmassnahmen vorzusehen. Zu prüfen wäre, ob ein eisenbahnspezifisches Angebot wie ein Museum für Eisenbahnen oder Modelleisenbahnen sinnvoll ist.						X			Der Aufbau eines Gebietsmarketings und die Öffnung des Areals für Pionier- und Zwischennutzungen sind in Diskussion. Das Anliegen wird als Anregung aufgenommen.

Stellungnahmen	Thema							Beurteilung	
	Allgemein	Stadtentwicklung	Städtebau	Verkehr	Freiraum	Nutzung	Energie		Verfahren / Verträge / Vereinbarungen
Parkieren, 1: Aufgrund des optimal mit Bahn und Bus erschlossenen zentralen Standorts, sollte es möglich sein, unter das von der Stadt Olten geforderte Minimum an Parkplätzen zu gehen. Insbesondere die 110 Parkplätze für die 350 Mitarbeitenden der Betriebszentrale erscheinen uns sehr hoch. Mit einem guten Mobilitätsmanagement sollte es möglich sein, dass mehr Mitarbeitende mit dem öffentlichen Verkehr anreisen oder Fahrtengemeinschaften bilden. Zudem wäre zu begrüssen, wenn Mitarbeitende nach Olten umziehen und von ihrem neuen Wohnort aus zu Fuss oder per Velo anreisen. Wir möchten anregen, dass die SBB als Arbeitgeber Mitarbeitende beim Umzug nach Olten finanziell unterstützt. Gleichzeitig soll die Stadt Olten unkomplizierte Unterstützung anbieten für Mitarbeitende, die in Olten ein Wohnobjekt suchen.				X					In den Sonderbauvorschriften wurde keine Erstellungspflicht für Parkfelder festgelegt, lediglich eine Obergrenze. Diese orientiert sich am Minimum gemäss einschlägiger Norm. Der Nachweis und die genaue Festlegung der Parkfeldanzahl erfolgt im Baubewilligungsverfahren. Die Pflicht zur Ausarbeitung eines Mobilitätskonzeptes im Rahmen der Baubewilligung wird in die Sonderbauvorschriften (§14) aufgenommen. Dieses soll sich thematisch an das generelle Mobilitätskonzept anlehnen. Die Parkfelder für die Betriebszentrale wurden bereits in einem bahnrrechtlichen Verfahren genehmigt und sind nicht Gegenstand der Nutzungsplanung.
Parkieren, 2: Die Mietpreise für Parkfelder sind hoch anzusetzen. Ein Vergleich mit Preisen der Umgebung darf sich nicht auf das Preisniveau im Industriequartier beziehen, sondern muss die bahnhofsnahe Standortgunst des Areals berücksichtigen				X					Die Thematik der Parkfeldbewirtschaftung ist Gegenstand eines Mobilitätskonzeptes, welches im Rahmen eines Baubewilligungsverfahrens erstellt werden soll. Die Pflicht zur Ausarbeitung eines Mobilitätskonzeptes im Rahmen der Baubewilligung wird in die Sonderbauvorschriften (§14) aufgenommen.
Parkieren, 3: Die Anzahl der P&R-Plätze darf auf keinen Fall ausgedehnt werden. Denn die PendlerInnen aus der Agglomeration sollen per Bus zum Bahnhof gelangen. Zudem wird die Attraktivität des Busverkehrs steigen: Gemäss Versprechungen vor dem Bau der ERO soll der Bus nicht mehr im Stau stecken bleiben, zudem wird der geplante Busbahnhof positive Auswirkungen zeigen.				X					Die Anzahl und Anordnung der Parkfelder für P&R ist Gegenstand der Bahnhofplatzplanung. Gemäss Sonderbauvorschriften dürfen über die Anschlüsse des Areals nicht mehr Parkfelder für P&R angeschlossen werden, als gegenwärtig vorhanden sind.
Parkieren, 4: Bisher sind in der Projektdokumentation zwei Einfahrten ab der Gösgerstrasse zu den unterirdischen Einstellplätzen für Autos dargestellt. Autos sollen wenn möglich nicht oberirdisch abgestellt werden können – abgesehen von kurzen Zeiten für die Anlieferung. Demgegenüber sind oberirdisch und nahe an allen wichtigen Gebäudeeingängen gedeckte Velostellplätze mit gefahrenfreier Zu-/Wegfahrmöglichkeit vorzusehen.				X					Ausser für die Betriebszentrale der SBB (10 PP) sind keine oberirdischen Parkfelder für PW vorgesehen. Im Rahmen von Zwischenzuständen sind nutzungsgebundene Parkfelder des Areals oder des Bahnhofs an der Oberfläche möglich, solange für die entsprechende Nutzung keine Einstellhalle besteht. Die Situierung und Ausstattung der Veloparkplätze sind anhand der aktuell gültigen Normen im Baubewilligungsverfahren nachzuweisen. Langzeitparkplätze für Velos sind innerhalb der Baubereiche und in den bestehenden Gebäuden vorzusehen, Kurzzeitparkplätze auf dem öffentlichen Boulevard werden nicht überdacht.

Stellungnahmen	Thema							Beurteilung	
	Allgemein	Stadtentwicklung	Städtebau	Verkehr	Freiraum	Nutzung	Energie		Verfahren / Verträge / Vereinbarungen
<p>Mobilitätskonzept, Allgemein: Gerne möchten wir den Verkehrsexperten zu ihrem Mobilitätskonzept gratulieren. Wenn alle Massnahmen so umgesetzt werden, ist das Projekt vorbildlich und modern. Deshalb empfehlen wir dringend, alle vorgesehenen Massnahmen im Gestaltungsplan und den Sonderbauvorschriften zu verankern. Durch die marktwirtschaftliche Ausgestaltung der Massnahmen mit finanziellen Anreizen ergibt sich eine selbstregelnde Organisation. Das Konzept berücksichtigt den zentralen Vorteil des Standortes Olten, nämlich dass Olten mit dem Eisenbahnverkehr optimal erschlossen ist.</p> <p>Folgende Punkte des Mobilitätskonzeptes sind uns ein besonders grosses Anliegen: Erläss der Erstellungspflicht für Parkplätze bei Vorliegen eines Mobilitätskonzeptes Minimale Anzahl Parkfelder Pflicht zur Parkierungsbewirtschaftung durch einen vom Vermieter entkoppelten Betreiber Pflicht der Unternehmen, ab einer gewissen Anzahl Mitarbeitenden ein Mobilitätskonzept zu erstellen Bevorzugte Behandlung von Velofahrenden und FussgängerInnen</p> <p>Ein dem öV-nahen Standort angepassten Modalsplit mit einer tiefen Anteil an motorisiertem Individualverkehr</p>				X					Die Pflicht zur Ausarbeitung eines Mobilitätskonzeptes im Rahmen der Baubewilligung wird in die Sonderbauvorschriften (§14) aufgenommen. Dieses soll sich thematisch an das generelle Mobilitätskonzept anlehnen.
<p>Mobilitätskonzept, Veloparkplätze: Es soll über das Areal verstreute, ebenerdige, überdeckte und sicher Veloparkplätze geben für KundInnen, die sich in der Nähe der Einkaufs-/Restaurationsorte befinden. ArbeitspendlerInnen sollen überdeckte und sichere Veloparkplätze möglichst nahe beim jeweiligen Personaleingang erhalten.</p> <p>Zu Beginn müssen noch nicht alle Veloabstellplätze voll ausgebaut sein, sondern es soll möglich sein, bedarfsgerecht weitere Veloabstellplätze zu erstellen oder bestehende Parkierungseinheiten dorthin zu verschieben, wo sie für die Velofahrenden optimal sind.</p>				X	X				Die Thematik wird im Freiraumkonzept behandelt, welches zurzeit in Erarbeitung ist. Ein Nachweis über die Anzahl, Situierung und Ausstattung der Veloparkplätze anhand der aktuell gültigen Normen, ist zudem im Rahmen des Baubewilligungsverfahren zu erbringen. Langzeitparkplätze für Velos sind innerhalb der Baubereiche und in den bestehenden Gebäuden vorzusehen, Kurzzeitparkplätze auf dem öffentlichen Boulevard sind nicht überdacht.
<p>Mobilitätskonzept, Veloverleih: Die Idee mit dem Veloverleih ist interessant. Die für Mitarbeitende attraktive Oltner Innenstadt weist allerdings keine grossen Höhendifferenzen auf. Deshalb ist der Verleih von E-Bikes nicht unbedingt notwendig. Zusätzlich oder alternativ zum Veloverleih ist zu prüfen, ob die Arbeitgeber ihren Mitarbeitenden Geschäftsvelos für Fahrten in Olten anbieten sollen. Für die Wartung dieser Geschäftsvelos ist sicher eine Zusammenarbeit mit der Velowerkstatt sinnvoll.</p>				X					Regulatorische Festlegungen diesbezüglich können nicht Gegenstand der Nutzungsplanung sein. Der Mitwirkungsbericht und die darin enthaltenen Mitwirkungsbeiträge sind aber ein fester Bestandteil der Prozessdokumentation und dienen damit auch als Ideensammlung für den weiteren Entwicklungsprozess für das Areal.

Stellungnahmen	Thema							Beurteilung	
	Allgemein	Stadtentwicklung	Städtebau	Verkehr	Freiraum	Nutzung	Energie		Verfahren / Verträge / Vereinbarungen
Mobilitätskonzept, Infrastruktur-Mix: Wir begrüßen den geplanten Infrastruktur-Mix mit einem Lebensmittelgeschäft (und ev. einer Bäckerei sowie einem Milch-/Käseladen) und Restaurants für die Verpflegung/Einkäufe der Mitarbeitenden sowie der MieterInnen. Fitnessangebote können von Mitarbeitenden, MieterInnen, ZugpendlerInnen und sonstigen aus Olten stammenden KundInnen genutzt werden.						X			Die beschriebenen Nutzungen sind zugelassen und erwünscht. Konkrete Regulatorische Festlegungen diesbezüglich können jedoch nicht Gegenstand der Nutzungsplanung sein. Der Mitwirkungsbericht und die darin enthaltenen Mitwirkungsbeiträge sind aber ein fester Bestandteil der Prozessdokumentation und dienen damit auch als Ideensammlung für den weiteren Entwicklungsprozess für das Areal.
Mobilitätskonzept, Velostadtplan: Mit grossem Interesse haben wir gelesen, dass das Mobilitätsset einen Velostadtplan bzw. Velowegkarten der Region Olten enthalten soll. Dass Olten auch bei den nationalen Velowegen ein wichtiger Kreuzungspunkt ist, ist uns bewusst. Leider fehlt für die Stadt Olten ein Velostadtplan. Einerseits muss Olten unbedingt die neuralgischen Gefahrenstellen für Velofahrende im aktuellen Verkehrsregime beseitigen. Andererseits sollen wie in Basel innerstädtische Veloverbindungen geplant, markiert und in einer Karte fest gehalten werden.				X					Die beschriebene Problematik ist nicht Gegenstand der Arealplanung. Diese bezieht sich auf eine gesamtstädtische Fragestellung.
Verschiedenes: Die Einrichtung eines bahnhofsnahe Mobilitätsbüros begrüßen wir. Die Ausführungen zur Anbindung an die öV-Haltestellen können wir nur unterstreichen. Ein Mobility-Standort im Norden des Areals soll eröffnet werden, sobald die Nachfrage von Mitarbeitenden und AnwohnerInnen vorhanden ist. Ausgewiesene Aufladestationen für E-Bikes und Elektro-Autos sind zu begrüßen. Es ist zu prüfen, ob einzelne Überbauungen auto- und parkplatzfrei zu planen sind. Die dadurch vom Investor eingesparten Kosten sollen den MieterInnen zu Gute kommen in Form tieferer Mieten oder in Form gemeinschaftlich genutzter Infrastruktur wie Sauna, Schwimmbad, Hobbyraum, Partykeller, ...				X		X			Regulatorische Festlegungen diesbezüglich können nicht Gegenstand der Nutzungsplanung sein. In den Sonderbauvorschriften ist keine Erstellungspflicht von Parkfeldern formuliert, sondern lediglich eine Obergrenze. Dadurch besteht Spielraum die genannten Vorschläge, wie z.B. auto- und parkplatzfreie Überbauungen umzusetzen.
Sonstiges: Abschliessend sei uns eine Bemerkung zur Namensgebung erlaubt: „Bahnhof Nord“. Seit ein paar Jahren bezeichnet Olten fast alle seine Planungsprojekte mit Himmelsrichtungen: Olten Ost, Bahnhof West, Olten Südwest, Bahnhof Ost etc. Das ist weder hilfreich für die Orientierung jener, die keinen Kompass im Kopf haben, noch sind die Bezeichnungen identitätsstiftend. Wir regen darum an, dass für das neue Quartier ein anderer Name entwickelt wird – vielleicht mit einem öffentlichen Wettbewerb?		X				X			Beim aktuellen Namen handelt es sich tatsächlich um einen Arbeitstitel. Ein Gebietsmarketing für das Areal ist in Diskussion. Die Suche nach einem „Branding“ für das Areal soll dort integriert werden.

Stellungnahmen	Thema							Beurteilung
	Allgemein	Stadtentwicklung	Städtebau	Verkehr	Freiraum	Nutzung	Energie	

Grünliberale Partei Olten

Die Grünliberale Partei Olten unterstützen das Projekt: Areal Bahnhof Nord. Das vorgeschlagene Projekt wird wertschöpfungsintensivere Arbeitsplätze schaffen als bei der jetzigen Arealnutzung. Die Nähe zum Bahnhof erlaubt die Vorteile des Eisenbahnknotenpunktes Olten zu nutzen.		X	X	X	X			X	Der Mitwirkungsbeitrag wird dankend entgegengenommen.
Bei der weiteren Entwicklung des Projektes sind folgende Punkte zu beachten. Die bestehenden Gebäude sollen erst abgerissen werden, wenn baureife Neubauprojekte vorliegen um weitere Baubrachen im Stadtzentrum zu vermeiden. Schlechte Beispiele in dieser Hinsicht sind das ehemalige Restaurant Berna, ehemaliger Posten Kantonspolizei.		X	X	X	X			X	Die vorgeschlagene Regelung könnte erwünschte temporäre Zwischennutzung verunmöglichen. Die zu erhaltenden Gebäude werden nicht abgerissen. Alle anderen Altbauten stehen zu Disposition. Falls konkrete Pläne für erwünschte temporäre Zwischennutzungen bestehen, können diese auch früher abgerissen werden.
Weiter muss auf eine gute Erschliessung für den Langsamverkehr ab dem Bahnhof geachtet werden. Aus diesem Grund kann die Neugestaltung Bahnhofplatz nicht isoliert von der Entwicklung des Areals Bahnhof Nord betrachtet werden.		X	X	X	X			X	Eine intensive Abstimmung zwischen den beiden Planungen findet bereits statt.

Stellungnahmen	Thema							Beurteilung
	Allgemein	Stadtentwicklung	Städtebau	Verkehr	Freiraum	Nutzung	Energie	

Sozialdemokratische Partei der Stadt Olten

<p>Zonenvorschriften § 1 Hochhauszone Areal Bahnhof Nord Wir teilen die Ansicht, dass sich das Areal Bahnhof Nord in hohem Mass als Zone für höhere Gebäude eignet. Deren Höhe, sollte sich an der Stadt Olten und den zu belastenden Gebäuden massstäblich ableiten lassen. Im Besonderen betrifft dies die Gebäude 1, 2 und das nicht der Mitwirkung zugehörnde Gebäude B. Die Verträglichkeit der Gebäudehöhe Nr. 1 misst sich im Besonderen an der zukünftigen Ausgestaltung des Bahnhofplatzgebietes sowie an der Wirkung der Gebäudehöhe für die Nutzer des Bahnhofplatzes gegenüber dem restlichen sichtbaren Stadtgebiet. Zum jetzigen Zeitpunkt kann aufgrund fehlender Resultate aus der Testplanung „Bahnhofplatz“ noch keine schlüssige Aussage zur idealen Gebäudehöhe im Kontext zum vorliegenden Platz gemacht werden. Die Signalwirkung des Gebäudes Nr. 1 und in der Folge auch des Gebäudes Nr. 2 schätzen wir aufgrund der geplanten Höhe und der städtebaulichen Situierung zum Bahnhofplatz und dem restlichen Stadtgefüge aber als zu prägnant ein. Die Maximalhöhe der beiden ersten Gebäude ist auf 9 Stockwerke (33 Meter) zu limitieren (s.a. SBV §7)</p>		X						<p>Die geplanten Gebäudehöhen und der Höhenverlauf basieren auf den Ergebnissen des städtebaulichen Konkurrenzverfahrens aus dem Jahre 2007. Sie bilden das Kernelement des städtebaulichen Konzepts und entsprechen den Erkenntnissen aus der Hochhausstudie der Stadt Olten von 2008. Das Konzept wurde von den Kommissionen für Stadtentwicklung und Bau mehrfach bestätigt. Eine Reduktion der Höhen in den Baufeldern 1 und 2 würde das Konzept umstossen. Deshalb werden in den Sonderbauvorschriften nicht lediglich die maximalen Höhen, sondern auch Mindesthöhen definiert.</p> <p>Die Höhenentwicklung dient dem Erreichen einer angemessenen baulichen Dichte in Verbindung mit der angestrebten hohen Aussenraumqualität. Die vorgesehenen 260 % respektive 290 % Ausnützung (ohne resp. inkl. geschützte Altbauten) sind für diese zentrale Lage angemessen. Eine geringere Dichte würde den raumordnungspolitischen Zielen zur Innenentwicklung und Verdichtung an ÖV-Knotenpunkten sowie den arealbezogenen Zielen zur Durchmischung und Belebung (Urbanität) entgegenlaufen.</p> <p>Der Bahnhofplatz ist ein offener, nicht von homogenen Gebäudekanten definierter Raum. Die schlanke Stirnfassade des Baubereichs 1 wird den langgestreckten Platz sinnvoll akzentuieren und das Areal optisch näher an die Stadt heranführen.</p> <p>Aus den dargelegten Gründen wird die in der Stellungnahme geforderte Beschränkung der Höhen für die Baufelder 1 und 2 abgelehnt.</p>
---	--	---	--	--	--	--	--	---

Stellungnahmen	Thema							Beurteilung	
	Allgemein	Stadtentwicklung	Städtebau	Verkehr	Freiraum	Nutzung	Energie		Verfahren / Verträge / Vereinbarungen
<p>Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften zum Areal Bahnhof Nord</p> <p>§1 Ziele</p> <p>Aus dem Zweck lässt sich die Zielvorstellung für das Areal nicht direkt ableiten. Es stellen sich aus unserer Sicht zwei Fragen, die im Vorlauf zur Zielformulierung beantwortet werden müssten:</p> <p>Welche Funktion soll das Areal Bahnhof Nord im Bezug auf die übrige Stadt haben? Ist es denkbar oder sogar sinnvoll, dass das Areal wenig mit der Stadt Olten zu tun hat? Kann es für sich allein funktionieren?</p> <p>Ist es denkbar oder sogar sinnvoll, dass dieses Quartier, das vollumfänglich auf den (Pendler-) Bahnhof orientiert sein wird, einseitig als Dienstleistungsquartier ausgebildet wird?</p> <p>Die Antworten auf diese Fragen haben unweigerlich Konsequenzen für grundlegende Rahmenbedingungen in den SBV. Für die Ausgestaltung (bzw. die Notwendigkeit) eines Boulevards, die Nutzung der Parterregeschosse, den Wohnanteil u.a.m. müssten gegebenenfalls in den SBV andere Forderungen formuliert werden. Aktuell erscheint uns eine eindeutige Ausrichtung nicht vorzuliegen, gibt es doch Elemente, die für eine städtische Anbindung und solche für eine klare Stadtinsel sprechen.</p> <p>Es ist in den Zielen klar zu formulieren, welche Art von Stadtteil im Areal langfristig beabsichtigt wird. Je nach Ausformulierung sind die SBV anzupassen.</p>						X		X	<p>Die typologische und nutzungsmässige Ausrichtung des Quartiers sind in den Ziel- und Zweckartikeln der Sonderbauvorschriften hinreichend genau und detailliert formuliert und durch die Kommissionen und den Stadtrat mehrfach bestätigt worden.</p> <p>Die Mischnutzung des neuen Stadtteils ist ausdrücklich formuliert. Der neue Stadtteil hat eine primäre Anbindung über den Bahnhofplatz und das Projekt ANDAARE an die Innenstadt und an die übrigen Stadtteile.</p>
<p>§ Nutzungen</p> <p>Wir begrüßen die unter Ziffer 2 geforderte publikumsorientierte Nutzung der Erdgeschosse und regen an, in einem der Erdgeschosse ein Hallenbad zu betreiben. Der Betrieb kann durch die Stadt und/oder einen privaten Betreiber erfolgen. Zur Heizung des Hallenbades regen wir an, die Abwärme der technischen Anlagen in der SBB Betriebszentrale (Gebäude B) zu nutzen.</p>						X			<p>Die Errichtung und der Betrieb eines Hallenbades werden durch die Regelungen der Sonderbauvorschriften ermöglicht. Eine konkrete Festlegung von Nutzungen ist jedoch hier bewusst nicht Gegenstand der Nutzungsplanung.</p>
<p>§7 Bau- und Nutzungsvorschriften</p> <p>Die Baubereiche 1 und 2 sind auf max. 33 Meter beschränken (s.o. und § 10).</p>			X					X	<p>Siehe Beurteilung des ersten Beitrages der SP zu den Zonenvorschriften und §1 (Hochhauszone Areal Bahnhof Nord).</p>
<p>§9 Qualität der Bebauung</p> <p>Der Weg zur Sicherstellung der überdurchschnittlichen städtebaulichen und architektonischen Qualität ist nicht eindeutig lesbar. Die Bezeichnung Varianzverfahren kennt das solothurnische planungsrechtliche Vokabular bisher nicht.</p> <p>Das Verfahren ist eindeutiger zu formulieren, resp. der Unterschied zwischen dem normalen und dem vertieften Varianzverfahren zu erläutern.</p>			X					X	<p>Die Formulierung ist bewusst so gewählt. Die Konkretisierung erfolgt innerhalb eines Vertrages zwischen Stadt und SBB, welcher bis zur Planaufgabe vorliegen wird.</p>

Stellungnahmen	Thema							Beurteilung	
	Allgemein	Stadtentwicklung	Städtebau	Verkehr	Freiraum	Nutzung	Energie		Verfahren / Verträge / Vereinbarungen
<p>§10 Denkmalpflege Die Massstäblichkeit von Neubauten zu den erhaltenswerten Altbauten ist zu überprüfen. Die neuen Volumina in unmittelbarer Nähe der Altbauten scheinen diese bei den jetzigen Grössenverhältnissen massiv zu dominieren. Die Bauten in unmittelbarer Nähe der wertvollen Altbauten müssen auf ihre Volumina und ihre Gesamtwirkung, welche sie auf die alten Bauten haben, überprüft werden.</p> <p>Die Kostentragung für die Sanierung der Altbauten sowie für die Zwischen- und Endnutzung sind zu regeln. Im Sinne einer Mehrwertabschöpfung soll die SBB die ganzen Kosten für die Sanierung und Zwischennutzung übernehmen. Die Kosten für Endnutzung soll je nach Nutzung zwischen 1/2 und 2/3 zu Lasten der heutigen Grundeigentümerin anfallen. Die Massstäblichkeit der Neubauten ist in Bezug auf die Bestandsbauten zu überprüfen Die Kostentragung für die erhaltenswerten Altbauten ist zu regeln</p>			X					X	<p>Die vorliegende Planung ist Ergebnis eines langjährigen Planungsprozesses, in welchem die für die Denkmalpflege Zuständigen des Kantons, des Bundes und der SBB eingebunden wurden und die Massstäblichkeit der Neubauten zu den Altbauten intensiv diskutiert wurde. Das daraus resultierende Ergebnis wird von allen beteiligten Seiten akzeptierte und getragen (weitere, ausführliche Erörterung diesbezüglich siehe auch Beurteilung des ersten Beitrages der SP zu den Zonenvorschriften und §1 (Hochhauszone Areal Bahnhof Nord).</p> <p>Die Kostentragung für die Sanierung der Altbauten ist Sache der jeweiligen Grundeigentümer bzw. der zukünftigen Nutzer.</p>
<p>§11 Aussenraum Die Aussenraumgestaltung hat für das Erreichen einer hohen architektonischen Qualität des Gesamtareals die Ansprüche gemäss § 9 zu erfüllen.</p>					X			X	<p>Die Aussenraumgestaltung ist Gegenstand des Freiraumkonzepts, welches bis zur öffentlichen Auflage der Nutzungsplanung vorliegen wird. Ein qualifiziertes Landschaftsarchitekturbüro erarbeitet aktuell ein Freiraumkonzept. Die Erkenntnisse aus dem Freiraumkonzept werden in das Gestaltungsplandossier einfließen.</p>
<p>§12 Erschliessung Die Erschliessung über rechtwinklige Knoten oder Einfahrten in die Gösgerstrasse betrachten wir als äusserst kritisch. Ist die Reduktion auf jeweils eine geografisch getrennte oder kongruente Erschliessung mit additiven Tiefgaragen möglich (Verbundene Tiefgaragen)? Auf Erschliessungen für den MIV ab der Strecke Gösgerstrasse zwischen Baufeld Nr. 2 und dem Baufeld Nr. 03 ist zu verzichten</p>				X				X	<p>Durch die beengten Platzverhältnisse, die angestrebte hohe Überbauungsdichte, die Erfordernisse der Leistungsfähigkeit und der Verkehrssicherheit und weitere Randbedingungen ergab sich die nun gewählte Anbindung an die Gösgerstrasse im Rahmen umfangreicher Variantenabklärungen als Bestlösung- Als Alternative zum Anschluss Mitte wurde die Situierung des zweiten Anschlusses an der Industrie-strasse geprüft. Aufgrund des weiterhin benutzten Industriegleises und der Etap-pierung des Gesamtareals erwies sich dies jedoch als nicht zweckmässig. Die Anschlussknoten auf der Gösgerstrasse wurde in enger Zusammenarbeit mit dem Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn erarbeitet und optimiert. Die Stellungnahme enthält keine klare Begründung für den geforderten Verzicht auf den Anschluss im beschriebenen Abschnitt.</p>
<p>§16 Langsamverkehr Es fehlen die Aussagen zu den Anschlüssen des Langsamverkehrs über die Gösge-rstrasse zu dem Uferweg (Eggerallee) hinweg. Die Massnahmen sind anlässlich die-ser Nutzungsplanung aufzuzeigen. Auf eine Delegation der Fragestellung an Drittpro-jekte ist zu verzichten. Die LV-Wege sind über den Geltungsperimeter hinaus aufzuzeigen und haben einer hohen Anschlussqualität und -sicherheit zu genügen.</p>				X				X	<p>Parallel zum Gestaltungsplan erfolgt die Ausarbeitung und Auflage des kantonalen Erschliessungsplans an der Gösgerstrasse. Dieser bzw. das Erschliessungskonzept weisen insgesamt drei Anschlüsse für den Langsamverkehr vom Areal zur Aare aus und geben Auskunft über die Anschlussqualität und die Sicherheitsaspekte.</p>

Stellungnahmen	Thema							Beurteilung	
	Allgemein	Stadtentwicklung	Städtebau	Verkehr	Freiraum	Nutzung	Energie		Verfahren / Verträge / Vereinbarungen
<p>Allgemeine Anmerkung / Umfeld Betriebszentrale</p> <p>Im Gegensatz zum Teilzonenplan ist der Bereich der Betriebszentrale im Gestaltungsplan als relevanter Planungsbestandteil ausgearbeitet. Namentlich die Nutzung und das funktionale Gelingen des Boulevards und der bestehenden Bestandsbaute entlang (L1-L5) der Gösgerstrasse sind in grossem Mass von der planungsrechtlichen Sicherstellung abhängig. Diese stützt sich aber gemäss Gestaltungsplan auf privatrechtliche Vereinbarungen ab.</p> <p>Die Verträge müssen Bestandteil des Nutzungsplan-Verfahrens sein (also nicht im Nachhinein entstehen)</p>	X							X	Der Bereich der Betriebszentrale inkl. dem entsprechenden Abschnitt des Boulevards ist eisenbahnrechtliches Areal und daher nicht Bestandteil des Nutzungsplanverfahrens. Der durchgängige Boulevard inkl. der Abstimmung der Gestaltung ist klar beabsichtigt und wird durch Verträge sichergestellt. Die SBB-Infrastruktur ist bei der Erstellung des Freiraumkonzepts eingebunden.
<p>Allgemeine Anmerkung / privatrechtliche Vereinbarungen</p> <p>Privatrechtliche Vereinbarungen sollten mit der Auflage des Nutzungsplanverfahrens ausgearbeitet und allseitig genehmigt sein. Sie stellen einen Teil des orientierenden Inhalts der Planung dar.</p>								X	Dies ist so im Planungsprozess vorgesehen. Die entsprechenden Vereinbarungen und Verträge werden zur öffentlichen Auflage der Nutzungspläne vorliegen.
<p>Gestaltungsplan</p> <p>Es sind auf dem Auflageplan Längsansichten und Längsschnitte durch das Areal darzustellen.</p>			X						Längsschnitte und Ansichten bringen hier keine weiteren Erkenntnisse in Ergänzung zum Model und zu den bestehenden Visualisierungen. Die Architektur und die Fassadengestaltung sind Gegenstand des vorgegebenen qualitätssichernden Variantenverfahrens.
<p>Profilierung der Gebäudehöhen</p> <p>Für die Auflage sind die maximal zulässigen Gebäudevolumen zu profilieren.</p>			X						Dies ist gesetzlich so vorgesehen und wird zur öffentlichen Auflage hin erfolgen.
<p>Mangel am Prozess</p> <p>Für ein Projekt dieser Grössenordnung müsste die Bevölkerung über das Mass des gesetzlich Notwendigen eingebunden werden.</p> <p>Der Mitwirkungsbericht soll öffentlich publiziert werden</p>								X	Der Mitwirkungsbericht wird öffentlich (über das Internet) zugänglich sein.
<p>Einsprachefähigkeit</p> <p>Es sollen im Vorfeld öffentlich die Einsprache-Berechtigten benannt werden.</p>								X	Die Einspracheberechtigung richtet sich nach der Gesetzgebung sowie der Gerichtspraxis: Einspracheberechtigt ist, wer durch das Planungsvorhaben berührt ist und ein schützenswertes Interesse an dessen Nichtgenehmigung oder Änderung hat. Dies kann nicht zuverlässig vorweggenommen werden. Eine vorgängige Festlegung ist somit nicht zweckmässig.

Stellungnahmen	Thema							Beurteilung
	Allgemein	Stadtentwicklung	Städtebau	Verkehr	Freiraum	Nutzung	Energie	

CVP Olten

Der Mitwirkungsbeitrag der CVP Olten ist nach der Eingabefrist für die Mitwirkung eingetroffen, wird jedoch bei der Beurteilung der Eingaben berücksichtigt

Die Verdichtung unserer Städte ist eine entscheidende Voraussetzung, um die Ziele des revidierten Raumplanungsgesetzes überhaupt zu erreichen. Darüber sind sich zwar alle einig, doch niemand will diese Verdichtung vor der eigenen Haustüre. Das Areal Bahnhof-Nord ist eines der wenigen Areale, auf dem eine solche Verdichtung ohne grössere Beeinträchtigung bestehender Wohngebiete möglich ist. Aus diesem Grund ist es richtig, dort eine hohe Ausnutzung anzustreben.	X							Der Mitwirkungsbeitrag wird dankend entgegengenommen.
Die vorgeschlagenen Gebäudevolumen sind zwar für kleinstädtische Verhältnisse hoch, die topografischen Verhältnisse zwischen Aare und dem angrenzenden Hardwald lassen diese Massstäblichkeit aber zu. Das Konzept lebt von der Spannung zwischen den bestehenden niedrigen Gebäude, welche unter Schutz stehen, und dem Massstabssprung der bis zu 13 geschossigen Gebäudevolumen.			X					Der Mitwirkungsbeitrag wird dankend entgegengenommen.
Dass die eigentliche Gestaltungsidee, Auskragungen der oberen Stockwerken, bereits bei der bald fertig gestellten Betriebsleitzentrale, dem ersten realisierten Baukörper des Areals, nicht eingeflossen ist, bedauern wir. Dies lässt Zweifel aufkommen, ob die Bauherrschaft überhaupt bereit ist, den Gestaltungsplan im genehmigten Detaillierungsgrad umzusetzen. Das Konzept mit seinen unterschiedlichen Baukörpern benötigt genau solche übergeordneten feinmassstäblichen Massnahmen.			X					Die Planung und der Bau der Betriebszentrale der SBB erfolgt weitestgehend losgelöst vom Nutzungsplanverfahren des restlichen Areals in einem eigenen eisenbahnrechtlichen Verfahren. Die Gestaltungsgrundsätze des Gesamtareals werden soweit wie möglich in die Planungen miteinbezogen (z.B. bei der Entwicklung des Freiraumkonzepts). Für die Betriebszentrale haben strenge betriebliche und sicherheitstechnische Anforderungen Vorrang vor gestalterischen Anliegen.
Auch der Belebung des Areals ist höchste Beachtung zu schenken. Die bald fertig gestellte Betriebsleitzentrale wird dazu kaum etwas beitragen können. Ebenso drohen reine Büronutzungen nach Feierabend zu verweisen. Wir unterstützen deshalb alle Bemühungen, einen hohen Anteil an städtischem Wohnen im Areal zu integrieren. Der geplante verkehrsfreie Boulevard bietet dazu eine gute Grundlage Die CVP der Stadt Olten begrüsst aber die Investitionswillen der SBB sehr und unterstützt das Projekt Areal Bahnhof Nord.		X			X	X		Zur Thematik der Belebung des Areals fand während dem gesamten Planungsprozess eine intensive Auseinandersetzung und Diskussion statt. Die Belebung des Areals basiert im Wesentlichen auf dem Zusammenspiel der Durchmischung von Arbeiten, Wohnen (Mindestwohnanteil ist vorgegeben) und Gewerbe in Verbindung mit einer vorgeschriebenen publikumsorientierten Nutzung in den Erdgeschossen, der angestrebten hohen Nutzungsdichte und einer qualitativ hochwertigen Aussenraumgestaltung (das Freiraumkonzept befindet sich in Bearbeitung).

Stellungnahmen	Thema							Beurteilung
	Allgemein	Stadtentwicklung	Städtebau	Verkehr	Freiraum	Nutzung	Energie	

Pro Natura Solothurn

<p>Generell: Wir begrüßen die Planung auf dem Bahnhofareal Nord der früheren SBB Hauptwerkstätte. Es ist im Sinne des revidierten Raumplanungsgesetzes und des in Vernehmlassung stehenden kantonalen Richtplans, dass Industriebrachen wieder genutzt werden und eine verdichtete Überbauung mit gemischter Nutzung entsteht. Die Entwicklung der Stadt Olten sollte genau in dieser Richtung gehen: Überbauung und Umnutzung der vielen brach liegenden Graufächen damit möglichst kein neues Kulturland eingezont werden muss. In diesem Sinn hat die Stadt Olten für die nächsten Jahrzehnte ausreichend Bauland für eine qualitative und hochwertige Entwicklung nach innen.</p>	X							Der Mitwirkungsbeitrag wird dankend entgegengenommen.
<p>Zu den Sonderbauvorschriften</p> <p>1) Die Ziele sind gut formuliert. Insbesondere die Umsetzung zeitgemässer Standards bezüglich Umwelt und Energieeffizienz. Dieses Ziel könnte noch etwas ergänzt werden in Sinne von: „Umsetzung gemäss den aktuellsten höchsten Standards bezüglich Umwelt und Energie.“</p> <p>11) Aussenraum: Wir begrüßen und unterstützen die Punkte 6 und 7 zur Begrünung mit einheimischen, standortgerechten Pflanzen und der Dachbegrünung. Dabei wäre zu prüfen, wo und wie eine Begrünung von Fassaden, Innenhöfen, Terrassen usw. möglich wäre. Zum Beispiel zeigt das Merkblatt für die Praxis der WSL Nr. 48/2012 „Biodiversität in der Stadt – für Mensch und Natur“ von M.K. Obrist et al. gute Beispiele auf. Möglichst viele unversiegelte Flächen und ökologisch wertvolle Ruderalflächen mit Spontanbegrünung sind anzustreben. Natürlich aufkommenden Neophyten ist besondere Aufmerksamkeit zu schenken, damit sie frühzeitig fachgerecht entfernt werden können.</p> <p>17) Energie: Wir schlagen vor den Abschnitt 2 wie folgt zu ergänzen: die Neubauten haben den Zielen des energieeffizientesten Minergiestandards „Minergie A“ und „Minergie A-Eco“ zu entsprechen. Bestehende Gebäude sind ebenfalls gemäss diesen Standards umzubauen. Ein weiterer Punkt würden wir hinzufügen: Eine Energiegewinnung mit Fotovoltaikanlagen auf geeigneten Dächern ist anzustreben und umzusetzen.</p>				X		X	X	Mit Hinblick auf sich ständig ändernde Anforderungen, Vorschriften und Standards wurde auf eine Präzisierung hinsichtlich des zu wählenden Standards verzichtet, auch um mögliche Komplikationen hinsichtlich anderer Randbedingungen zu vermeiden. Die Standards müssen zum Zeitpunkt der Baubewilligung den aktuell gültigen Standards entsprechen. Die Anwendung eines höheren Standards ist dadurch nicht ausgeschlossen.

Stellungnahmen	Thema							Beurteilung
	Allgemein	Stadtentwicklung	Städtebau	Verkehr	Freiraum	Nutzung	Energie	

Mobility Genossenschaft Schweiz

<p><i>Mobility schickte verschiedenen Informationsbroschüren / Werbeprospekte. Dabei handelt es sich um ein Angebot, dass sich an Eigentümer und Verwalter von nachhaltig bewirtschafteten Wohnüberbauungen richtet. Es zielt darauf ab, Parkplätze und durch Individualverkehr belegte Flächen einzusparen, zugunsten von nachhaltiger Mobilität und mehr Frei- und Grünraum.</i></p>	X			X				X	Der Mitwirkungsbeitrag wird dankend zur Kenntnis genommen.
--	---	--	--	---	--	--	--	---	--

Gemeinde Trimbach, vertreten durch den Gemeindepräsidenten

<p>Zum laufenden Mitwirkungsverfahren habe ich folgende Bemerkungen: Die Gebäude sind für diesen Standort sehr hoch und unüblich. Mit den geplanten Gebäuden ist darauf zu achten, dass Liegenschaften in Trimbach durch Schattenwurf nicht beeinträchtigt werden. Es dürfen keine Einschränkungen resultieren für Liegenschaften mit bestehenden und geplanten Solaranlagen (Wärme und Photovoltaik).</p> <p>Detaillierte Angaben zum Schattenwurf sind in der weiteren Bauplanung explizit auszuführen, auch über die Aare hinweg, speziell auf dem Gemeindegebiet Trimbach.</p> <p>Die Gemeinde Trimbach ist bei der weiteren Planung einzubeziehen.</p>		X	X					X	Eine Abschätzung des Schattenwurfs auf Basis eines Schattendiagramms zeigt, dass Trimbach zu keiner Zeit im Jahr beschattet wird. Die Gemeinde Trimbach wird durch die Stadt Olten über die wesentlichen Planungsfortschritte informiert.
---	--	---	---	--	--	--	--	---	---

Stellungnahmen	Thema							Beurteilung
	Allgemein	Stadtentwicklung	Städtebau	Verkehr	Freiraum	Nutzung	Energie	

Privatperson A

<p>Der städtebauliche Akzent gefällt: ein urbanes, nachhaltig-ökologisches Projekt, das die Geschichte der Örtlichkeit miteinbezieht – dessen Gelingen natürlich stark von der Qualität der Architektur abhängen wird (deshalb finde ich auch löblich, dass diese Absicht über Wettbewerbsverfahren gesichert werden soll) aber auch vom Gelingen einer guten Zugänglichkeit zum Stadtzentrum (nicht nur zum Bahnhof).</p> <p>Ich habe einige Anregungen, die nach meiner Meinung berücksichtigt werden müssten:</p>		X				X		Der Mitwirkungsbeitrag wird dankend entgegengenommen.
<p>Reichen für die Belegung des öffentlichen Raumes (Boulevard) 300 Einwohnerinnen? Stimmt das Verhältnis Arbeitsplätze-Wohnraum?</p>		X				X		Die Belegung des öffentlichen Raumes wird nicht alleine durch die Einwohner erreicht. Die Belegung des Areals basiert im Wesentlichen auf dem Zusammenspiel der Durchmischung von Arbeiten, Wohnen (Mindestwohnanteil ist vorgegeben) und Gewerbe in Verbindung mit einer vorgeschriebenen publikumsorientierten Nutzung in den Erdgeschossen, der angestrebten hohen Nutzungsdichte und einer qualitativ hochwertigen Aussenraumgestaltung (das Freiraumkonzept befindet sich in Bearbeitung).
<p>Die meisten im Quartier Arbeitenden werden wohl die zentrale Lage nutzen, um möglichst schnell nach Hause zu fahren..... ausser in Olten gibt es bald mal neuen, zusätzlichen Wohnraum.</p> <p>Ich gehe davon aus, dass urban-orientierte Menschen an Wohnraum im Quartier-Nord angesprochen werden sollen. Ist das richtig? Wenn ja.. das sind doch meist jüngere, gut ausgebildete Personen (sind ja auch interessante SteuerzahlerInnen), die längerfristig nur bleiben, wenn die Infrastruktur der Umgebung ihnen die Möglichkeit bietet, auch längerfristig zu planen. Kulturell ist Olten für dieses Publikum auf jeden Fall attraktiv. Es braucht aber noch anderes: so wissen wir, z.B. aus Zürich, dass diese Bevölkerungsgruppe bei Kinderwunsch nur örtlich bleibt, wenn ihr die Verbindung Beruf und Arbeit ermöglicht wird. Sprich: ein qualitativ und quantitativ gutes Angebot an familienergänzender Betreuung vorhanden ist. Wird diese Realität auch in die Planung miteinbezogen?</p> <p>Lebensmittelgeschäfte werden wohl in diesem begrenzten Umfeld kaum die notwendige Frequenz finden. Diese finden sich aber in der Innenstadt/Hammer. Nur: heute gibt es keine attraktive Verbindung zwischen Areal Bahnhof Nord und diesem Zentrum.</p>	X					X		<p>Mit den Entwicklungsgebieten Areal Bahnhof Nord, Bornfeld, Olten SüdWest und Kleinholz sowie Verdichtungsmöglichkeiten im Bestand ist ausreichend Potential vorhanden, um den bis zum Jahr 2021 als Ziel formulierten zusätzlichen 3'000 Einwohnern ausreichend Wohnraum anbieten zu können.</p> <p>Nutzungen wie familienergänzende Betreuungsangebote sind möglich und auch erwünscht. Konkrete Regelungen diesbezüglich sind aber nicht Gegenstand der Nutzungsplanung.</p> <p>Der neue Stadtteil hat eine primäre Anbindung über den Bahnhofplatz und über das in einer Volksabstimmung angenommene Projekt ANDAARE an die Innenstadt und die restlichen Stadtteile. Für die Zielerfüllung findet bereits eine intensive Abstimmung mit den beiden Projekten Neuer Bahnhofplatz und ANDAARE statt.</p>

Stellungnahmen	Thema							Beurteilung	
	Allgemein	Stadtentwicklung	Städtebau	Verkehr	Freiraum	Nutzung	Energie		Verfahren / Verträge / Vereinbarungen
<p>Die Verbindung des Projektes mit den Projekten ANDAAREANDAARE und Bahnhofplatz ist daher sicher zwingend und erfolgsversprechend. Nur: sind Stadtrat und Gemeinderat bereit diese Projekte prioritär zu puschen, damit zukünftige/interessierte Investoren (und zukünftigen Bewohnerinnen) sicher sein können, dass es eine angenehm gestaltetet Fussgänger-Verbindung zum Zentrum (Bifang / Stadtzentrum / Hammer und Bahnhof) der Stadt gibt. - Heute wirkt diese Verbindung doch eher abschreckend (Aarebereich, die enge SBB-Bahnhof-Unterführung usw.).</p> <p>Zudem: sind die zuständigen Behörden bereit im Projekt Bahnhofplatz dem Langsamverkehr jene Bedeutung zuzumessen, damit die gute Lage des Nord-Projektes durch die Bewohnerinnen auch wirklich genutzt werden kann – also auch leichter, attraktiver, ebenerdiger Zugang über den Bahnhofplatz in die Altstadt für Velofahrer. Und sind sie bereit den ÖV entsprechend zu priorisieren? Eine Voraussetzung, um das Areal Nord an das jetzt in einem ersten Schritt aufgewertete, fussgängerfreundliche Stadtzentrum anzubinden.</p> <p>Nochmals: das Projekt gefällt mir und ich bin überzeugt, werden (siehe oben) die Voraussetzungen für eine nachhaltige (menschenfreundliche) Anbindung an die Innenstadt geschaffen wird dies der Lebendigkeit der Stadt gut tun.</p>	X	X	X	X					<p>Dies ist eine politische Fragestellung und nicht Gegenstand der Nutzungsplanung. Die Planungen ANDAARE, Neuer Bahnhofplatz und Areal Bahnhof Nord sind planerisch durchgängig aufeinander abgestimmt.</p>

Privatperson B

<p>In den Gestaltungsplan-Unterlagen wird sehr kurz auf das Energiekonzept eingegangen. Unser Erachtens kommt das Energiekonzept zu kurz. Eine gesamte Neuüberbauung sollte ein attraktives Energiekonzept vorweisen können, z.B. wie im Bornfeld. Möchte Olten an Attraktivität gewinnen, so gehört dies dazu. Das Aare Grundwasser lässt eine umfangreiche Wärme- und Kältenutzung zu und wird z.B. von der Alpiq stromaufwärts wie auch von anderen stromabwärts bereits genutzt. Es sind Leistungen im MW-Bereich möglich, die ausreichen würden, ein Grossteil der Heizenergie zu liefern. Sollte die Grundwasservariante nicht in Frage kommen, können auch Erdwärmesondenfelder als Geospeicher die Wärme- und Kälteversorgung übernehmen, wie es immer mehr zu Ausführung kommt, z.B. Novartis Campus mit mehreren Feldern. Besonders die Kältenutzung ist in Bürogebäuden ein wichtiger Punkt, der mittels Nutzung des Erdreichs sehr ökologisch und wirtschaftlich gelöst werden kann. In einem Gestaltungsplan wäre die Möglichkeit, solche Energieformen zu puschen und eine gewisse Vorreiterrolle zu spielen. Es muss angemerkt werden, dass solche Energieformen in der Zwischenzeit trotz höherer Anfangsinvestitionen dank viel tieferer Betriebskosten absolut wirtschaftlich gegenüber anderen Energieformen sind.</p>							X	X	<p>Nach der Genehmigung des Gestaltungsplans wird ein Energiekonzept über den gesamten Perimeter erarbeitet, als Grundlage für die weiteren Baugesuchsverfahren.</p>
---	--	--	--	--	--	--	---	---	--

Stellungnahmen	Thema							Beurteilung
	Allgemein	Stadtentwicklung	Städtebau	Verkehr	Freiraum	Nutzung	Energie	

Privatperson C

Vielen Dank, dass Sie die Möglichkeit eröffnen, mitzuwirken. Vorweg: Mitwirkung bedeutet meist, dass nur Kritik kommt. Dabei geht meist das Lob vergessen. Deshalb vorweg: Insgesamt ist es super, dass das Gebiet attraktiv und verdichtet überbaut wird, dass versucht wird alte Substanz zu integrieren, dass an Langsamverkehr und ökologisch gedacht wird. Ein in die Höhegehen, ist in diesem Gebiet bestimmt eine sinnvolle Sache.	X								Der Mitwirkungsbeitrag wird dankend entgegengenommen.
Architektonisch sind mir die Blöcke bisher zu schwach und eintönig. Die Blöcke werden Olten prägen, da jeder der nach Olten kommt, sei es mit Zug oder Auto, diesen begegnen wird.			X						Der städtebauliche und architektonische Ausdruck der Bauten soll eine überdurchschnittliche Qualität aufweisen. Dies ist in den Sonderbauvorschriften festgeschrieben. Sichergestellt wird dies mit dem vorgeschriebenen qualitätssichernden Varianzverfahren.
Auch finde ich, dass Alt und Neu nicht integriert sind. Es werden einfach neue Blöcke zwischen die alten Gebäude gepflanzt. Es ist bestimmt eine Herausforderung, aber warum wird nicht versucht ein interessantes Ineinanderfliessen von Alt und Neu zu gestalten.			X						Die vorliegende Planung ist Ergebnis eines langjährigen Planungsprozesses, in welchem die für die Denkmalpflege Zuständigen des Kantons, des Bundes und der SBB eingebunden wurden und die Massstäblichkeit der Neubauten zu den Altbauten berücksichtigt wurde.
Für viele neue Veloplätze wird gesorgt (hoffentlich so bahnhofnah wie möglich), aber viele Velofahrer, die aus Westen kommen, nutzen die Veloparkplätze auf der Seite Aare-Bahnhofeingang. Damit die neuen Veloplätze genutzt werden sollen, sollte auch daran gedacht werden, wie diese dorthin kommen. Bisher muss man langwierig und gefährlich über die Strasse dorthin. Mit den weiteren Überbauungen Bornfeld, Kleinholz und Olten Südwest wird das Veloparkplatzproblem am bestehenden Standort Aare-Bahnhofeingang noch prekärer. Es wäre toll, wenn ein attraktiver Anschluss an die neuen Veloparkplätze ermöglicht würde.				X					Auf dem Areal entstehen nutzungsgebunden Veloabstellanlagen für das Areal, welche ebenfalls die Ansprüche der aktuellsten Normen erfüllen müssen. Das formulierte Anliegen ist Gegenstand der Planungen zum Neuen Bahnhofplatz.
Die bestehende Strasse parallel der Aare und des neuen Areals ist derzeit schon sehr eng, wenn gleichzeitig Velofahrer und Fahrzeuge unterwegs sind. Die Gesamtbreite wird bestehen bleiben, da die alten Gebäude erhalten bleiben. Der bestehende Raum für den Langsamverkehr (Velo und Fussgänger) ist heute schon sehr knapp und unattraktiv und wird es mit der neuen Situation bleiben. Eigentlich schade, insbesondere wenn dieser gefördert werden soll.			X	X					Der Erschliessungsplan für die Gösgerstrasse, welcher auf die Arealentwicklung abgestimmt ist und parallel zum Gestaltungsplan aufgelegt werden soll, sieht Optimierungen für den Langsamverkehr vor.

Stellungnahmen	Thema							Beurteilung
	Allgemein	Stadtentwicklung	Städtebau	Verkehr	Freiraum	Nutzung	Energie	

Privatperson D

Mich interessiert, ob im Baufeld 2 grosszügige Wohnungen realisiert werden. Eigentums- oder Mietwohnungen ? Ab wann kann man reservieren? Wer ist zuständig?	X							X	Dies steht zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht fest.
--	---	--	--	--	--	--	--	---	---

Privatperson E

In Olten fehlt ein gut ausgebauter Käseladen. Falls ein solcher ins neue Quartier käme, würde das nicht nur die zukünftigen EinwohnerInnen freuen, sondern auch OltnernInnen aus andern Quartieren anlocken.	X					X			Die Regelungen der Sonderbauvorschriften ermöglichen eine solche Nutzung. Eine konkrete Festlegung ist jedoch nicht Gegenstand der Nutzungsplanung.
--	---	--	--	--	--	---	--	--	---

Privatperson F

Gerne mache ich von der Möglichkeit Gebrauch, an der öffentlichen Mitwirkung des Areal Bahnhof Olten Nord - als privat Person - mitzuwirken. Ich erachte die vorgesehene Entwicklung des Areal Bahnhof Nord als absolut notwendig für die Stadt Olten. Genau an diesem Standort ist verdichtetes Bauen angesagt, was mit diesem Projekt auch geschieht. Es fällt mir Leicht die Bauvorhaben persönlich unterstützen zu können			X						Der Mitwirkungsbeitrag wird dankend entgegengenommen.
Nur einen Wunsch habe ich, an der Front des Gebäudes 1, gegen den Bahnhof muss unbedingt wieder ein Grafito angebracht werden und eine Uhr. Warum nicht wieder ein Grafito mit Bezug zur Eisenbahn, siehe Beilage.			X						Die Fassadengestaltung ist Gegenstand des Qualitätssicherungsverfahrens. Regulatorische Festlegungen diesbezüglich können jedoch nicht Gegenstand der Nutzungsplanung sein. Der Mitwirkungsbericht und die darin enthaltenen Mitwirkungsbeiträge sind aber ein fester Bestandteil der Prozessdokumentation und dienen damit auch als Ideensammlung für den weiteren Entwicklungsprozess für das Areal.

Stellungnahmen	Thema							Beurteilung
	Allgemein	Stadtentwicklung	Städtebau	Verkehr	Freiraum	Nutzung	Energie	

Privatperson G

Boulevard und Anlieferung Die Überlagerung der Anlieferungsfunktion mit dem mittig durchs neue Quartier führenden Boulevard, welcher als solcher begrüssenswert empfunden wird, erscheint uns sehr problematisch. Die Qualitäten, welche auf diesem Boulevard erhofft werden, sind durch die Doppelfunktion als Anlieferungskorridor gefährdet oder werden zumindest beschnitten.			X	X	X				Der neue Stadtteil ist ausgeprägt urban. Lokale Überschneidungen verschiedener Nutzungsansprüche lassen sich nicht verhindern, insbesondere auch nicht durch die beschränkten Platzverhältnisse auf dem Areal. Mischverkehr stellt unter diesen Umständen eine gebräuliche und vertretbare Situation dar.
Freiraumkonzept Wir vermissen beim Mitwirkungsexemplar ein eigentliches Freiraumkonzept, welches unserer Auffassung nach für einen Gestaltungsplan dieser Grössenordnung ein zwingender Bestandteil des Auflageprojekts sein sollte und einen wesentlichen Beitrag zur späteren Aufenthaltsqualität im neuen Quartier für Arbeitende, Bewohner und Besucher leisten kann.					X				Ein in städtebaulichen Fragen qualifiziertes und erfahrenes Landschaftsarchitekturbüro erarbeitet zurzeit ein Freiraumkonzept. Die Erkenntnisse aus dem Freiraumkonzept werden in das Gestaltungsplandossier einfließen.
Verbindungen in den Aareraum Die Mitwirkung macht keinerlei Aussagen über die Verbindungsmöglichkeiten vom Boulevard über die Gösgerstrasse ans Aarebord. Wir sind der Auffassung, dass hierfür zwei bis drei klar bezeichnete und gesicherte Verbindungen à Niveau oder mittels Überführungen ins Auflageprojekt zu integrieren sind.			X						Parallel zum Gestaltungsplan erfolgt die Ausarbeitung und Auflage des kantonalen Erschliessungsplans an der Gösgerstrasse. Dieser bzw. das Erschliessungskonzept weisen insgesamt drei Anschlüsse für den Langsamverkehr vom Areal zur Aare aus und geben Auskunft über die Anschlussqualität .
Definition Baufelder Die Definition der Baufelder soll auf die eher modisch anmutenden Auskragungen als zwingende Festlegung verzichten, solche aber zulassen.			X					X	Der Gestaltungsplan und die Sonderbauvorschriften werden dahingehend geändert, dass ein Verzicht auf Auskragungen bereits innerhalb eines architektonischen Varianzverfahrens möglich ist.
Qualitätssicherung Die erforderlichen Konkurrenz- oder Varianzverfahren sollen gemäss den bewährten und klar definierten Regeln der SIA-Ordnung 142 durchgeführt werden. Im Rahmen der Baubewilligungsverfahren sollen die Bau- und Altstadtkommission der Stadt Olten durch eine externes, fachlich kompetentes Begleitgremium (z.B. Baukollegium) unterstützt werden. Ein solches Gremium soll empfehlenden Charakter haben und paritätisch durch die Baugesuchstellenden und die Einwohnergemeinde Olten finanziert werden.			X					X	Die Formulierung zum qualitätssichernden Varianzverfahren ist bewusst so gewählt. Eine Konkretisierung erfolgt innerhalb eines Vertrages zwischen Stadt und SBB, welcher bis zur Planaufgabe vorliegen wird. Die Inhalte SIA-Ordnungen 142 und 143 werden dabei in geeigneter Form in den Vertrag einfließen. Der Vertrag gibt unter anderem auch Auskunft über die qualitativen Anforderungen an die Fachjurymitglieder und an die einberufenen Planungsbüros. Die Unterstützung der Kommissionen durch weitere Fachkompetenzen liegt im Ermessen der Exekutive.

Stellungnahmen	Thema							Beurteilung	
	Allgemein	Stadtentwicklung	Städtebau	Verkehr	Freiraum	Nutzung	Energie		Verfahren / Verträge / Vereinbarungen
<p>Zwischennutzungen</p> <p>Wir sind überzeugt, dass zur erfolgreichen Entwicklung des Areals Zwischennutzungen förderlich sein werden. Hierbei erscheint es jedoch als kritisch, dass Fussabdrücke der südlichen Baufelder für temporäre, oberirdische Parkierungsflächen ausgeschieden werden sollen, wodurch keinerlei positive Inputs auf die künftige Entwicklung des Areals zu erwarten sind. Vielmehr sollen auch die als <i>Reminder</i> an die vormalige Arealnutzung durch die Hauptwerkstätten der SBB verbleibenden Bestandsgebäude für attraktive Zwischennutzungen freigegeben werden, um eine zeitnahe Belegung des Areals zu fördern und eine positive Imagebildung anzustossen.</p>				X		X		X	<p>Innerhalb der „Fussabdrücke“ der südlichen Baufelder 1 und 2 sind keine temporären, oberirdischen Parkierungsflächen zulässig, sondern nur in den dafür im Plan ausgeschiedenen Flächen. Zwischen der Betriebszentrale und dem Altbau M4 sind temporäre, an das Areal oder den Bahnhof nutzungsgebundene Parkierungsflächen zulässig, solange die entsprechenden Einstellhallen nicht erstellt sind. Die (publikumsorientierte) Zwischennutzung der bestehenden Gebäude ist sehr erwünscht.</p>

Anhang

Auszug Gestaltungsplan zur Orientierung

Genehmigungsinhalt:

- Perimeter Gestaltungsplan
- Bestehende Bauten, erhaltenswert
- Baubereiche
- Bereich maximale Auskragung Gebäude
- Baubereich B Betriebszentrale, max. 5 Geschosse
- Boulevard versiegelt; Erschliessung
- Boulevard versiegelt; Durchgang Erschliessung
- Wege und Plätze versiegelt
- Wege und Plätze sickerfähig
- Koordinationsbereich Bahnhofplatz - Areal Bahnhof Nord
- Zone für PP-Zwischennutzung (Personenwagen)
- Zone für PP-Zwischennutzung (Velo/Motorrad)
- Ein- / Ausfahrt
- Anlieferung (Lage schematisch)
- Bereich Sicherstellung Langsamverkehrsverbindung (Niveaubergang, Lage schematisch)

