

# Teilzonenplan Zone für höhere Bauten Gestaltungsplan Tannwaldstrasse – Unterführungsstrasse - Rosengasse

Einwohnergemeinde Olten

Mitwirkungsbericht

Stand: 21. Januar 2019

---

### **Bearbeitung**

Artur Bucher, Direktion Bau Olten

Daniel Baeriswyl, Metron Raumentwicklung AG

### **Begleitung**

Reto Bernasconi, Bernasconi Liegenschaften AG

Eva Foitzik, Markstein AG

Urs Seiler, Scheitlin Syfrig Architekten AG

Mauritius Carlen, Scheitlin Syfrig Architekten AG

Eleonore Jacobi Wolter, Metron Verkehrsplanung AG

Titelbild: -

---

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>4</b>
1.1	Planungsgegenstand	4
1.2	Projektbeschreibung	4
1.3	Verfahren	4
1.4	Schwerpunktthemen der Mitwirkung	5
1.5	Stellungnahme der Planungsbehörde	5
<b>2</b>	<b>Stellungnahme zu den Mitwirkungseingaben</b>	<b>6</b>

# 1 Zusammenfassung

## 1.1 Planungsgegenstand

In unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Olten soll auf den Parzellen GB-Nr. 695, 1338 und 4332 eine neue Überbauung realisiert werden. Für die eigentümerverbindliche Verankerung dieses Projekts wurden hierzu folgende Elemente der Nutzungsplanungen erarbeitet:

- Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften
- Teilzonenplan „Zone für höhere Bauten“ mit Ergänzung des Zonenreglements der Stadt Olten

Zusätzlich sind folgende Dokumente erarbeitet worden:

- Mobilitätskonzept
- Richtprojekt Gebäude
- Richtprojekt Freiraum
- Lärmschutznachweis
- Planungsbericht

## 1.2 Projektbeschreibung

Das dem Gestaltungsplan zugrunde liegende Richtprojekt hat seinen Ursprung im Siegerprojekt des 2015 durchgeführten Projektwettbewerbs. Die Planung wurde von verschiedenen Fachexperten begleitet (Architekten, Raumplaner, Verkehrsplaner, Landschaftsarchitekten, Lärmspezialisten) und mit der Planungsbehörde der Stadt Olten koordiniert.

Das Areal liegt an zentraler und aus städtebaulicher Sicht bedeutender Lage. Es besitzt ein hohes Verdichtungs- und Umstrukturierungspotenzial. Das Projekt sieht entlang der Tannwaldstrasse ein höheres, 10-geschossiges Gebäude mit einem öffentlich zugänglichen Vorplatz vor. Gegen Osten schliesst der Bau mit niedrigeren Gebäuden an die bestehenden Gebäude der Unterführungsstrasse bzw. Rosengasse an. Die Strassenzufahrt erfolgt ab der Unterführungsstrasse via Neuhardstrasse über die Rosengasse bzw. auch über die von Rollstrasse/Tannwaldstrasse. Die Wegfahrt erfolgt über die Tannwaldstrasse / Martin-Disteli-Strasse / Neuhardstrasse auf die Unterführungsstrasse. Das Mobilitätskonzept geht von einem reduzierten Parkplatzangebot aus und sieht gleichzeitig weitere „flankierende“ Massnahmen vor (insb. hohe Anzahl Veloabstellplätze).

Aufgrund seiner Lage und Qualität entspricht das Projekt den Anforderungen an eine hochwertige Innenentwicklung und Verdichtung im Sinne der neuen Raumplanungsgesetzgebung.

## 1.3 Verfahren

Im Vorfeld der öffentlichen Mitwirkung wurde am 19. April 2018 im Rahmen einer kleinen Informationsrunde das Projekt vom Bauherrn und den Fachplanern den Nachbarn vorgestellt und diskutiert.

Die öffentliche Mitwirkung fand vom 19. Juni bis 6. Juli 2018 statt. Im Foyer des Stadthauses Olten standen während dieser Zeit eine Plakatausstellung sowie weitere Dokumente und ein Architekturmodell zur Einsicht bereit.

Im Rahmen der Mitwirkungsveranstaltung vom 28. Juni 2018 liessen sich die Anwesenden von der Baudirektion, dem Bauherrn und den Fachplanern über das Projekt informieren.

Bis zum Fristablauf sind bei der Stadt Olten insgesamt 10 Eingaben eingegangen:

- Swisscom
- Grüne Region Olten
- ein Privatunternehmen
- sieben Privatpersonen (wovon zwei Eingaben als Sammeleingabe mit 80 bzw. 7 Unterschriften eingereicht wurden).

#### **1.4 Schwerpunktthemen der Mitwirkung**

Generell begrüsst wurde der Ansatz einer hochwertigen Verdichtung an diesem Standort, wie auch die gemäss Mobilitätskonzept vorgesehene Verkehrslenkung mittels Reduktion der Anzahl Parkplätze.

Kritisch beurteilt wurden folgende Aspekte:

- Mehrere Eingaben bezogen sich auf die Höhe des 10-geschossigen Baus und den daraus erwachsenden Schattenwurf. In diesem Zusammenhang wurde auch die städtebauliche Integration des höheren Gebäudes in die bestehende Quartierstruktur in Frage gestellt.
- Mehrere Eingaben haben die Erschliessung über die Rosengasse als unzumutbar erachtet und als Alternative eine Zubringersignalisation oder eine Direkterschliessung ab der Unterführungsstrasse (Kantonsstrasse) vorgeschlagen. In diesem Zusammenhang wurde auch die momentane (aber seitens Stadt befristete) Aufhebung des Linksabbiegeverbots beim Knoten Rosengasse/Tannwaldstrasse kritisiert.

#### **1.5 Stellungnahme der Planungsbehörde**

Nachfolgend gibt der Mitwirkungsbericht Auskunft über den Inhalt der Eingaben und fasst die Stellungnahme der städtischen Planungsbehörde zusammen. Die Eingaben der Privatpersonen wurden aus Datenschutzgründen anonymisiert.

## 2 Stellungnahme zu den Mitwirkungseingaben

Nr.	Eingabe durch	Thema	Inhalt	Stellungnahme der Planungsbehörde / <i>Beschluss</i>
1	Swisscom Broadcast AG	Störung Antennen- anlage	Hierbei geht es um einen sehr speziellen Teilaspekt bezüglich der Realisierung des Bauwerkes. Swisscom Broadcast AG betreibt in der Nähe des Bauobjektes an der Neuherdstrasse 33 eine Satellitenempfangsanlage. <b>Unser Anliegen ist, dass der Empfang durch den Neubau nicht gestört wird.</b> Nach der heutigen Profilierung sollte die Gebäudehöhe kein Problem sein. Baukran oder spezielle Installationen könnten den Empfang jedoch beeinträchtigen. Daher erwarten wir, dass darauf Rücksicht genommen wird.	Dieser Aspekt betrifft nicht das vorliegende Nutzungsplanungsverfahren. Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens kann dieses Anliegen aber aufgenommen werden. Es obliegt der Swisscom, hier allfällige Störungsgründe oder -quellen im Rahmen der Auflage des Baugesuches der Stadt anzumelden, damit dem Rechnung getragen werden kann.  <i>Das Anliegen ist im Baugesuchsverfahren vorzubringen.</i>
2	Privatperson	a) Zonenplanrevision	Sicher macht es Sinn, das Areal mit den Nachbargebäuden verdichtet zu bebauen. Um die «städtebauliche Achse» entlang der Geleise weiterzuführen, müsste <b>gleichzeitig die Zonenplanrevision für dieses Gebiet</b> erfolgen und nicht erst in einigen Jahren.	Die Innenentwicklung im kleinteiligen Bestand des Hardfeldquartiers kann nur über konkrete Vorhaben gelingen – Chancen die es nach Auffassung des Stadtrates im Sinne einer Positivplanung zu ergreifen gilt. Es ist darum sinnvoll und rechtlich möglich, solche Umzonungen (mittels sogenannter Teilzonenpläne) ausserhalb der Ortsplanungsrevision durchzuführen. Dafür spricht auch der zeitliche Aspekt: Für die Gesamtrevision der Ortsplanung muss bis zu ihrer Inkraftsetzung mit einer Planungsdauer von 6 - 8 Jahren gerechnet werden. In dieser Zeit sollen Projekte, die grundsätzlich den Vorgaben des revidierten Raumplanungsgesetzes sowie den Entwicklungszielen der Stadt entsprechen, nicht blockiert werden. Die Realisierung einer städtebaulich hochwertigen Bebauung - auf Basis eines Konkurrenzverfahrens - an sehr gut erschlossener Lage entspricht der neuen Raumplanungsgesetzgebung, dem Agglomerationsprogramm AareLand und dem revidierten Richtplan des Kantons Solothurn. Zudem ist mit dem vorliegenden Mobilitätskonzept die Abstimmung mit dem Verkehr gewährleistet. Vor diesem Hintergrund ist es gerechtfertigt für Projekte, die derart erhöhten Anforderungen genügen, auch unabhängig von einer Ortsplanungsrevision eine Umzonung durchzuführen.  <i>Im Sinne der vorstehenden Erwägungen ist die Behandlung dieser Umzonung im Rahmen eines separaten Teilzonenplans gerechtfertigt.</i>

Nr. Eingabe durch	Thema	Inhalt	Stellungnahme der Planungsbehörde / <i>Beschluss</i>
b)	Schattenwurf	Ostseitig bilden ein <b>drei- bzw. fünfgeschossiger Flachbau</b> den Anschluss an die angrenzende Blockrandbebauung. Das Ganze wäre sicher <b>auch nordseitig</b> möglich. Damit würde sich evtl. der Schattenwurf über meine Liegenschaft vermindern, der Bau sich an der unteren Rosengasse anpassen und von der Seite der Unterführungsstrasse her, die eh wie eine Schlucht wirkt, nicht stören.	<p>Höhere Bauten können an geeigneten Lagen in Qualitätsverfahren ausgelotet und, wo sinnvoll, umgesetzt werden. Der vorliegende Standort weist mit seiner Position an einer wichtigen Hauptverkehrsachse sowie in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof gute Voraussetzungen für eine höhere Baute aus.</p> <p>Die Sicherstellung einer hohen städtebaulichen Qualität von Gebäuden und Freiräumen wurde durch ein qualifiziertes Planungsverfahren (Projektwettbewerb) mit Fachjuroren gewährleistet. Die Frage nach der Gebäudehöhe und der Volumetrie der Bauten war Bestandteil des durchgeführten Projektwettbewerbs. In diesem Rahmen kamen alle beteiligten Büros unabhängig voneinander zum Schluss, dass ein höheres Gebäude mit 10 Geschossen den gleisseitigen, prägenden Auftakt der Blockrandbebauung markieren soll. Damit ist der höhere Bau Teil der von der Planungsbehörde erwünschten städtebaulichen Entwicklung entlang des Gleiskörpers. Es darf auch erwähnt werden, dass das Projekt den Anforderungen an eine qualitativ hochwertige, mit dem Verkehr abgestimmte Innenentwicklung im Sinne des Raumplanungsgesetzes entspricht.</p> <p>Die durchgeführten Schatten-Studien zeigen, dass sich die Beschattung der Liegenschaft auf der betroffenen Parzelle bei einer Überbauung mit 5 Vollgeschossen (anstelle des 10-geschossigen Gebäudes) nur geringfügig ändert. Dies liegt einerseits an der generell dichten Baustruktur in diesem Quartier, und andererseits an der Position des schattenwerfenden Gebäudes direkt südlich der betroffenen Parzelle. Grössere Unterschiede in der Schattenlänge ergeben sich nur am Morgen bzw. am Abend, dies allerdings für die weiter entfernten Liegenschaften.</p> <p><i>Aufgrund der Erwägungen wird am vorgestellten Projekt festgehalten.</i></p>
c)	Strassenzufahrt	Das jetzige Verkehrskonzept von der unteren Rosengasse her mit Linksabbiegeverbot in die Tannwaldstrasse war gut. Die momentane Aufhebung «Linksabbiegen gestattet» zeigt, dass dies wieder zu etlichem Mehrverkehr führt und darf nicht wiedereingeführt werden.	<p>Die Aufhebung des Linksabbiegers von der Rosengasse in die Tannwaldstrasse war Bestandteil der Verkehrsmassnahmen in Zusammenhang mit dem „Projekt Bahnhof Ost“ und Bau der neuen Fachhochschule, welche im Jahr 2010 beschlossen und schrittweise umgesetzt wurden (Änderung Einbahnregimes, Einführung Begegnungszone, Sperrung Tannwaldstrasse Nord). Das aktuelle Ausnahmeregime mit Aufhebung des Linksabbiegeverbots dient dem Baustellenverkehr von und zum Geviert Rosengasse/Neuhardstrasse/Martin Distelstrasse/Tannwaldstrasse (GB-Nr. 1137, befristete Verkehrsbeschränkung gemäss Publikation vom 12.04.2018, voraussichtliche Dauer bis Ende 2018). Anschliessend wird das ordentliche Regime mit Linksabbiegeverbot aus der Rosengasse und Einbahnregime auf der Brücke Unterführungsstrasse wiederhergestellt.</p> <p><i>Das Linksabbiegeverbot aus der Rosengasse in Richtung Tannwaldstrasse wird voraussichtlich anfangs 2019 (nach der Baustellenbeendigung) wieder eingeführt.</i></p>

Nr. Eingabe durch	Thema	Inhalt	Stellungnahme der Planungsbehörde / <i>Beschluss</i>
		Die Erschliessung darf nur über die Unterführungsstrasse - von Rollstrasse - untere Aarauerstrasse - südliche Tannwaldstrasse erfolgen und die untere Rosengasse von Ost und West her sollte nur noch als <b>Zubringer</b> möglich sein.	Eine ausschliessliche Erschliessung über die Unterführungsstrasse - von Rollstrasse - alte Aarauerstrasse - südliche Tannwaldstrasse würde eine dauernde Öffnung der südlichen Tannwaldstrasse für den Gegenverkehr bedeuten. Der neu gebaute Strassen- und Brückenquerschnitt ist dafür nicht ausgelegt und die Qualität und Verkehrssicherheit auf der Begegnungszone würden geschwächt. Der aus dem Niederamt kommende Erschliessungsverkehr würde via Bifangplatz durch die alte Aarauerstrasse geführt. Die Verbindung Neuhardstrasse – Rosengasse – Tannwaldstrasse – Sälipark würde für den Fluchtverkehr wieder attraktiv. Ein bedingtes Fahrverbot in der Rosengasse würde erfahrungsgemäss nicht von allen respektiert, d.h. es würde zu Missachtungen kommen, welche in diesem kurzen Abschnitt schwer kontrollierbar sind.  <i>Der Vorschlag wird daher nicht weiterverfolgt.</i>
		<b>Wurde eine Zufahrt von der Hauptstrasse aus überprüft?</b>	Die Kompetenz für die Anschlüsse an Kantonsstrassen liegt beim Kanton. Grundsätzlich ist eine direkte Erschliessung einzelner Grundstücke ab einer Kantonsstrasse nicht möglich. Die Erschliessung ist ab einer Sammel- oder ab einer Erschliessungsstrasse zu gewährleisten. Soll davon abgewichen werden, so ist nachzuweisen, dass keine andere verhältnismässige Lösung möglich ist und dass keine negativen Auswirkungen auf den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit zu erwarten sind (z.B. Rückstau auf Knoten). Eine direkte Erschliessung ab Unterführungsstrasse ist nicht realistisch, weil die Platzverhältnisse zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit nicht vorhanden sind (bspw. durch Ausbau des Knotens Unterführungsstrasse/Von Roll-Strasse mit viertem Knotenast und den nötigen Aufstellbereichen sowie Sichtwinkeln für die Zu- und Wegfahrt) und mit gravierenden Leistungseinbussen im sensiblen Abschnitt Postplatz bis Knoten Neuhardstrasse zu rechnen ist.  <i>Vor diesem Hintergrund erübrigt sich eine weitere Prüfung einer direkten Zufahrt ab der Unterführungsstrasse.</i>
3	Privatperson Strassenzufahrt	Die Zufahrt zur neuen Überbauung ist meiner Ansicht nach nicht optimal. Scheinbar ist aber die Zufahrt über die Hauptstrasse in diesem Bereich nicht möglich. Die Zufahrt über die Rosengasse und Tannwaldstrasse verläuft durch das Quartier. Die Wegfahrt vom neuen Gebäude über die Tannwaldstrasse / Martin-Disteli-Strasse / Neuhardstrasse belastet mit dem zusätzlichen Tagesverkehr die Strassen zusätzlich. Das „Einfahren“ in die Unterführungsstrasse ist zeitweise jetzt schon schwierig und wird dann zukünftig noch mehr belastet. Um dieses Szenario zu entschärfen liegt es nahe, dass in Zukunft ein <b>Linksabbiegen von der Rosengasse in die Tannwaldstrasse wieder erlaubt wird.</b>	Die beauftragten Verkehrsplanungsfachleute haben den zusätzlich durch das Projekt generierten Verkehr abgeschätzt und die Auswirkungen auf den Knoten Unterführungsstrasse/Neuhardstrasse geprüft (vgl. Berechnungen im Mobilitätskonzept). Aufgrund des resultierenden, geringen Mehrverkehrs von 10 bis 31 Fahrten während der Abend-Spitzenstunde kann der Knoten die geringe Mehrbelastung aufnehmen.  Die Aufhebung des Linksabbiegers von der Rosengasse in die Tannwaldstrasse war Bestandteil der Verkehrsmassnahmen in Zusammenhang mit dem „Projekt Bahnhof Ost“ und Bau der neuen Fachhauptschule, welche im Jahr 2010 beschlossen und schrittweise umgesetzt wurden (Änderung Einbahnregimes, Einführung Begegnungszone, Sperrung Tannwaldstrasse Nord). Das aktuelle Ausnahmeregime mit Aufhebung des Linksabbiegeverbots dient dem Baustellenverkehr von und zum Geviert Rosengasse/Neuhardstrasse/Martin Disteli-Strasse/Tannwaldstrasse (befristete Verkehrsbeschränkung gemäss Publikation vom 12.04.2018, voraussichtliche Dauer bis Ende 2018). Anschliessend wird das ordentliche Regime mit Linksabbiegeverbot aus der Rosengasse und Einbahnregime auf

Nr. Eingabe durch	Thema	Inhalt	Stellungnahme der Planungsbehörde / Beschluss	
		<p>Das neue (zurzeit) gültige Verkehrskonzept in diesem Quartier finde ich gut. Die Verkehrslage an der Rosengasse hat sich sehr stark verbessert und sollte auch in Zukunft für ein wohnliches und lebenswertes Wohnen stehen. Mein Vorschlag: <b>Die Rosengasse sollte nur noch für Zubringer (beidseitig, also von West und Ost) gestattet sein.</b> So würde verhindert, dass der Schleichverkehr nicht über die Rosengasse verläuft. Es muss auch der Stadt Olten ein Anliegen sein, die Rosengasse in seiner jetzigen Form als „Wohnquartier“ zu stärken und als Wohnstrasse zu behandeln.</p>	<p>der Brücke Unterführungsstrasse wiederhergestellt.</p> <p><i>Das Linksabbiegeverbot aus der Rosengasse in Richtung Tannwaldstrasse wird voraussichtlich anfangs 2019, nach der Baustellenbeendigung wieder eingeführt.</i></p> <p>Das Verkehrsregime mit Einbahnverkehr und Linksabbiegeverbot in die Tannwaldstrasse leistet Gewähr, dass die westliche Rosengasse für den Fluchtverkehr gänzlich unattraktiv ist. Für die Einführung eines bedingten Fahrverbots besteht insofern kein Anlass. Mit einer Öffnung der Rosengasse für den Gegenrichtungsverkehr, kombiniert mit einer Aufhebung des Linksabbiegeverbots, würde die Rosengasse für Fluchtverkehr in beide Fahrrichtungen attraktiv. Das bedingte Fahrverbot wäre unter diesen Voraussetzungen schwer durchsetzbar. Die von allen angestrebte Verkehrssicherheit und Wohnqualität in der Rosengasse wäre nicht gewährleistet.</p> <p><i>Das bestehende Verkehrsregime gewährleistet die angesprochene Verkehrssicherheit und die Wohnqualität bezüglich Verkehrsaufkommen am besten. Die Eingabe wird nicht weiter verfolgt.</i></p>	
4	Privatperson	a) Strassenzufahrt	<p>Die untere Rosengasse hat durch das neue Verkehrskonzept, Tempo 20 und dem Abbiegeverbot Richtung FHNW an Wohnqualität gewonnen. Der zuweilen unerträgliche Schleichverkehr zum Sälipark konnte durch diese einfachen Massnahmen unterbunden werden. Ich mache mir nun Sorgen, dass mit der Überbauung Turuvani das alte Verkehrsregime schrittweise wieder eingeführt wird um eine Mehrbelastung der Einfahrt Neuhardstrasse-Unterführungsstrasse abzuwenden. Daher erwarte ich eine <b>Befahrung der unteren Rosengasse nur durch Anwohner und Zubringer zu gestatten.</b></p>	<p>Das Verkehrsregime mit Einbahnverkehr und Linksabbiegeverbot in die Tannwaldstrasse leistet Gewähr, dass die westliche Rosengasse für den Fluchtverkehr gänzlich unattraktiv ist. Für die Einführung eines bedingten Fahrverbots besteht insofern kein Anlass. Mit einer Öffnung der Rosengasse für den Gegenrichtungsverkehr, kombiniert mit einer Aufhebung des Linksabbiegeverbots, würde die Rosengasse für Fluchtverkehr in beide Fahrrichtungen attraktiv. Das bedingte Fahrverbot wäre unter diesen Voraussetzungen schwer durchsetzbar. Die von allen angestrebte Verkehrssicherheit und Wohnqualität in der Rosengasse wäre nicht gewährleistet.</p> <p><i>Das bestehende Verkehrsregime gewährleistet die angesprochene Verkehrssicherheit und die Wohnqualität bezüglich Verkehrsaufkommen am besten. Die Eingabe wird nicht weiter verfolgt.</i></p>
		b) Gebäudehöhe	<p>Die Alt- und Neubauten an der Rosengasse sind auffällig in ihrer Art. Die Überbauung Turuvani als Strassenkopf ist <b>in der Höhe zu dominant und sollte angepasst werden.</b> Bewohner der bestehenden Alt- und Neubauten schätzen die Rosengasse als Wohnstrasse und beleben das Quartier vielfältig. Ich erwarte, dem in der Planung dringlich Rechnung zu tragen.</p>	<p>Die Sicherstellung einer hohen städtebaulichen Qualität von Gebäuden und Freiräumen wurde durch ein qualifiziertes Planungsverfahren (Projektwettbewerb) mit Fachjuroren gewährleistet. Die Frage nach der Gebäudehöhe und der Volumetrie der Bauten war Bestandteil des durchgeführten Projektwettbewerbs. In diesem Rahmen kamen alle beteiligten Büros unabhängig voneinander zum Schluss, dass ein höheres Gebäude mit 10 Geschossen den gleisseitigen, prägenden Auftakt der Blockrandbebauung markieren soll. Damit ist der höhere Bau Teil der von der Planungsbehörde erwünschten städtebaulichen Entwicklung entlang des Gleiskörpers.</p> <p><i>Die am Wettbewerb beteiligten Fachleute haben u.a. auch die bauliche Vielfältigkeit des Quartiers umfassend berücksichtigt und beurteilen die im Projekt dargestellte Höhe als eine städtebaulich überzeugende Lösung. Das Projekt entspricht zudem den Anforderungen an eine qualitativ hochwertige, mit dem Verkehr abgestimmte Innenentwicklung im Sinne des Raumplanungsgesetzes.</i></p>

Nr.	Eingabe durch	Thema	Inhalt	Stellungnahme der Planungsbehörde / Beschluss
5	Rosengasse Olten AG	a) Strassenzufahrt	<p>Wir begrüßen die Bestrebungen der Bauherren die zentral und sehr nahe am Bahnhof gelegene Liegenschaft verdichtet zu bebauen, und dabei auch neue Elemente zu einem Verkehrskonzept zu entwickeln.</p> <p>Entschieden wenden wir uns aber gegen die geplante Erschliessung mit dem Autoverkehr von und zum Gebäude über die untere Rosengasse. Die untere Rosengasse ist jetzt nur einspurig befahrbar - und ist somit etwas verkehrsberuhigt. Da dort vor allem Wohnungen sind, gehört die Rosengasse wie eine <b>Wohnstrasse</b> behandelt zu werden. Vor dem aktuell geltenden Verkehrskonzept der Rosengasse diente diese als Schleich-Umfahrung zum Sälipark. Jetzt ist das Verkehrskonzept wieder in Frage gestellt, wegen der Bebauung auf dem ehemaligen Gärtnerei von Arx Areal, was spürbar zu unerträglichem Mehrverkehr führt. Wir fordern entschieden, dass das neue Gebäude mit dem Autoverkehr <b>nur über die Unterführungsstrasse - von Rollstrasse - untere Aarauerstrasse - südliche Tannwaldstrasse hin und zurück erschlossen</b> werden darf.</p>	<p><i>Die Planungsbehörde nimmt die positive Würdigung gerne zur Kenntnis.</i></p> <p>Der Begriff «Wohnstrasse» ist ein veralteter Begriff ohne Grundlage im aktuellen Strassenverkehrsrecht. In der Schweiz wurden ab 1979 nur vereinzelte Wohnstrassen eingeführt, mit dem Ziel, verkehrsberuhigte, vielfältig nutzbare Strassenräume mit Priorität für den Fussverkehr zu schaffen. Sinn und Zweck der Wohnstrasse wurde ab den 90er-Jahren als «Flanierzone» unter dem verkehrsrechtlichen Titel «Begegnungszone» weiterentwickelt. Die westliche Rosengasse ist bereits der Begegnungszone zugeteilt.</p> <p>Eine ausschliessliche Erschliessung über die Unterführungsstrasse - von Rollstrasse - alte Aarauerstrasse - südliche Tannwaldstrasse würde eine dauernde Öffnung der südlichen Tannwaldstrasse für den Gegenverkehr bedeuten. Der neu gebaute Strassen- und Brückenquerschnitt ist dafür nicht ausgelegt. Die Qualität und Verkehrssicherheit auf der Begegnungszone würden geschwächt. Der aus dem Niederamt kommende Erschliessungsverkehr würde via Bifangplatz durch die alte Aarauerstrasse geführt. Die Verbindung Neuhardstrasse – Rosengasse – Tannwaldstrasse – Sälipark würde für den Fluchtverkehr wieder attraktiv.</p> <p><i>Der eingereichte Vorschlag wird nicht weiterverfolgt.</i></p>
6	Privatperson	a) ISOS	<p>Grundsätzlich befürworte ich eine verdichtete Bauweise in direkter Nachbarschaft zum Bahnhof Olten sehr. Das ganze Quartier kann an Qualität erheblich gewinnen, wenn sich der grosse neue Nachbar organisch in das gewachsene Quartier einfügt. Ich erinnere daran, dass die Eisenbahnerhäuschen an der Rosengasse für die Identität und Geschichte der Eisenbahnerstadt Olten von grosser Bedeutung sind; nicht umsonst ist die Rosengasse ins <b>Inventar schützenswerter Ortsbilder der Schweiz</b> aufgenommen worden. Es ist für die Zukunft der Rosengasse und des Stadtteils von zentraler Bedeutung, dass der Neubau die anderen Häuser durch seine physische Wucht nicht einfach erdrückt, sondern in möglichst lebendigen und rücksichtsvollen Kontakt tritt.</p>	<p>Die erwähnten zweigeschossigen Eisenbahnerhäuschen an der Rosengasse sind Teil des rechtskräftigen, 2004 vom Regierungsrat genehmigten Gestaltungsplans Neuhardstrasse-Hardfeldstrasse-Rosengasse-Unterführungsstrasse (RRB Nr. 1237 vom 15.06.2004). Nach diesem Planwerk können bereits heute anstelle der Eisenbahnerhäuschen entlang der Rosengasse höhere Bauten realisiert werden (3 Geschosse südlich der Rosengasse; 3 Geschosse mit Attika nördlich der Rosengasse).</p> <p>Das ISOS bezeichnet für den Strassenzug entlang der Rosengasse („Restbestand der Erstbebauung an der Rosengasse“) das Erhaltungsziel A. Das ISOS selber hat aber noch keine Rechtskraft, und es ist vor allem kein Inventar, das dem Gebäudeschutz gleichgestellt werden darf. Das ISOS ist aber von den Behörden bei ihren Planungen zu berücksichtigen. Die Frage der Schutzwürdigkeit wurde bereits im Nutzungsplanverfahren 2004 ausführlich behandelt und in einer Abwägung wurde die Schutzwürdigkeit negativ beurteilt. Der rechtskräftige Gestaltungsplan (RRB Nr. 1237 vom 15.06.2004) zeigt denn auch den Ersatz aller niedrigeren Gebäude entlang der Rosengasse und der Unterführungsstrasse. Der Erhalt der räumlichen Qualitäten dieses Strassenzugs (geschlossene Bauweise, Vorzonen etc.) wird durch das vorliegende Projekt nicht in Frage gestellt. Die Massstäblichkeit der Verbindung des vorgestellten Projektes auch zu den aktuell noch bestehenden Eisenbahnerhäuschen ist durch die höchstens dreigeschossige Bauhöhe gewährleistet.</p> <p><i>Auf eine Überprüfung des Planwerkes wird verzichtet.</i></p>

Nr. Eingabe durch	Thema	Inhalt	Stellungnahme der Planungsbehörde / Beschluss
b)	Fussgängersteg	1. Sehr begrüßenswert finde ich in diesem Zusammenhang die geplante <b>Rampe vom Trottoir Unterführungsstrasse</b> hinauf auf die Tannwaldstrasse. Dadurch wird ein erheblicher Teil des Quartiers beatmet. Strassenzüge, Gehwege und Häuser treten in neuen Kontakt zueinander.	<i>Die Planungsbehörde nimmt die positive Würdigung gerne zur Kenntnis.</i>
c)	Strassenzufahrt	2. Erfreulich finde ich auch, dass die neue Überbauung in der Erschliessung das hauptsächlichste Augenmerk auf den öffentlichen Verkehr legt. Es ist nicht mehr zeitgemäss, noch mehr motorisierten Individualverkehr in die Innenstadt zu leiten. In diesem Zusammenhang würde ich es sehr begrüßen, wenn die <b>untere Rosengasse mittelfristig autofrei</b> würde. Die wenigen Autos, die dort täglich durchfahren, finden ihren Weg an die Unterführungsstrasse auch über die Martin Disteli-Strasse und die Aarauerstrasse.	<p>Falls die untere Rosengasse autofrei würde, wäre die MIV-Erschliessung für die Bewohnerinnen und Bewohner nicht mehr möglich.</p> <p>Das im Projekt vorgeschlagene Verkehrsregime gewährleistet, dass das Quartier vom Umfahrvverkehr verschont wird und – wie in der Eingabe erwähnt – autoarm ist.</p> <p><i>Die untere Rosengasse autofrei zu signalisieren wird nicht weiterverfolgt.</i></p>
d)	Innenhof	3. <b>Viel zu bescheiden</b> fällt meiner Ansicht nach hingegen der geplante begrünte <b>Innenhof</b> auf Parzelle 1338 aus. Das ist kein Garten, eher eine Art Lichtschacht mit begrünter Grundfläche am Fuss eines dreissig Meter hohen Gebäudes. Es ist kaum vorstellbar, dass sich dort Menschen aufhalten werden. Wenn die Überbauung auf den Gebäudeteil A3 verzichtet würde, wäre die Grünfläche ausreichend gross und der ganze Komplex samt Innenhof würde zur Rosengasse hin in Kontakt treten. Es ist mir klar, dass dies die kurzfristige Rentabilität des Projekts etwas schmälern würde. Aber der Qualität des neuen Quartiers wäre es in hohem Masse zuträglich, was wiederum die langfristige Rentabilität wieder verbessern könnte.	<p>Der Innenhof ist Teil des gesamten Freiraumes innerhalb der Blockrandbebauung des Strassenschildes Tannwaldstrasse-Rosengasse-Neuhardstrasse-Unterführungsstrasse. Der geplante Innenhof übernimmt die Breite des im östlichen Teil schon bestehenden und durch die baurechtlich festgelegten Ergänzungsbauten entlang der Unterführungsstrasse festgelegten Freiraumes. Das hier geplante und zum Teil verwirklichte Bebauungsmuster Blockrand hat sich seit Anfang des 20. Jahrhundert hinsichtlich Wohnqualität in städtischen Situationen bewährt. Das Bebauungsmuster des Blockrandes mit ruhigem, nicht öffentlichem Innenhof ist für eine partielle Öffnung der Randbebauung nicht geeignet.</p> <p><i>Das Planwerk wird im Sinne der Eingabe nicht überarbeitet.</i></p>
e)	Gebäudehöhe	4. Im Interesse einer harmonischen Einbindung des Neubaus in das Quartier bitte ich zu prüfen, ob statt eines Turms von 30 Metern Höhe und zehn Etagen auch ein Gebäude von <b>fünf oder sieben Etagen</b> zielführend sein könnte.	<p>Die Sicherstellung einer hohen städtebaulichen Qualität von Gebäuden und Freiräumen wurde durch ein qualifiziertes Planungsverfahren (Projektwettbewerb) mit Fachjuroren gewährleistet. Die Frage nach der Gebäudehöhe und der Volumetrie der Bauten war Bestandteil des durchgeführten Projektwettbewerbs. In diesem Rahmen kamen alle beteiligten Büros unabhängig voneinander zum Schluss, dass ein höheres Gebäude mit 10 Geschossen den gleisseitigen, prägenden Auftakt der Blockrandbebauung markieren soll. Damit ist der höhere Bau Teil der von der Planungsbehörde erwünschten städtebaulichen Entwicklung entlang des Gleiskörpers.</p> <p><i>Die am Wettbewerb beteiligten Fachleute haben u.a. auch die bauliche Einbindung ins Quartiers umfassend berücksichtigt und beurteilen die im Projekt dargestellte Höhe als eine städtebaulich überzeugende Lösung. Das Projekt entspricht zudem den Anforderungen an eine qualitativ hochwertige, mit dem Verkehr abgestimmte Innenentwicklung im Sinne des Raumplanungsgesetzes</i></p>

Nr. Eingabe durch	Thema	Inhalt	Stellungnahme der Planungsbehörde / <i>Beschluss</i>
	f) Schnittstelle zu Nachbarparzelle	<p>5. Aus persönlicher Betroffenheit muss ich in besagtem grünen Innenhof einen ganz präzisen Punkt monieren. Es geht um den <b>Anschluss des Gebäudeteils A2 an das Mehrfamilienhaus</b>, dessen Eigentümer ich bin. Gemäss den vorliegenden Plänen - welche übrigens nicht korrekt gezeichnet sind, die Bauprofile mussten nach der Nachmessung versetzt werden - würden die Balkone der Bewohner praktisch komplett eingemauert. Das würde die Wohn- und Lebensqualität meiner Mieter in einer Weise vermindern, die ich so keinesfalls akzeptieren könnte; ich habe gegenüber der Bauherrschaft bereits angekündigt, dass ich mich dagegen mit allen mir zur Verfügung stehenden rechtlichen Mitteln zur Wehr setzen müsste. Ich hoffe sehr, dass die Architekten hier eine für alle akzeptable Lösung finden.</p> <p>Zur Illustration lege Ihnen aktuelle Fotos der Balkone und der Bauprofile bei.</p> <p>Meines Erachtens müsste die <b>nördliche Baulinie des Gebäudeteils A2 soweit nach Süden verschoben werden, dass meine Balkone weiterhin im Freien lägen</b>. Mir ist klar, dass dadurch das Volumen dieses Trakts leicht reduziert würde. Gleichzeitig aber würde die Grünfläche vergrössert, was der Lebensqualität aller Anwohner - der alteingesessenen wie der neuen - zuträglich wäre.</p>	<p>Im Rahmen einer bilateralen Abstimmung zwischen dem Bauherrn und dem Eigentümer der betroffenen Parzelle wurde vereinbart das Richtprojekt im Bereich des Baufeldes A2 im hofseitigen Bereich der gemeinsamen Parzellengrenze grundrissmässig etwas zu reduzieren. Gleichzeitig wurde aber auch festgestellt, dass die offiziellen Vermessungsdaten die tatsächliche Situation der Balkone auf dieser Parzelle nicht ganz korrekt darstellen. Eine Neuvermessung dieses Sektors ist daher noch im Rahmen des Gestaltungsplanverfahrens vorgesehen.</p> <p><i>Die Anpassung des Richtprojekts wurde zwischen den beiden Privaten geregelt. Eine Anpassung des Gestaltungsplans ist nicht vorgesehen.</i></p>
	g) Photovoltaik	<p>6. Ich habe Anfang 2018 eine Photovoltaik-Anlage auf den Dächern meiner Liegenschaften installieren lassen. Meine Interessen wären erheblich tangiert, wenn deren Funktionieren durch neuen Schattenwurf der Turuvani-Überbauung beeinträchtigt würde. Ich darf Sie bitten, diesbezüglich <b>Abklärungen vornehmen</b> zu lassen.</p>	<p>Eine grobe Prüfung anhand des digitalen 3D-Modells (und für den Stichtag des 21. Juni) zeigt, dass das 10-geschossige Gebäudes die Dachflächen der betroffenen Liegenschaften erst ab ca. 17:30 Uhr beschattet wird. Da der Hauptertrag einer Photovoltaikanlage in der Regel zwischen 8 und 16 Uhr anfällt, müssen hier keine grösseren Energieeinbussen erwartet werden. Für präzisere Aussagen müssten zusätzliche Informationen zu den Photovoltaikanlagen vorliegen (Dach- und Anlagenneigungen, exakte Lage der Anlagen, Stichtage).</p> <p><i>Mit den obenerwähnten Grundlagen konnten die gewünschten Abklärungen vorgenommen werden. Für weitere Abklärungen wären zusätzliche Grundlagen nötig.</i></p>
7	Grünen Region Olten a) Generelles	<p>Unsere Haltung zum Wachstum in der Stadt Olten ist, dass kein Kulturland überbaut wird, sondern eine Verdichtung nach innen stattfindet. In diesem Sinne begrüssen wir grundsätzlich das geplante Projekt auf dem Turuvani Areal. Wir streben eine moderate Verdichtung an und möchten die Flächen in Mischnutzung verwenden. Dies ermöglicht eine Weiterentwicklung für zukünftige Generationen. Das Mobilitätskonzept mit der hohen Zahl der Veloparkierungsmöglichkeiten, sowie reduzierten Parkplätzen für den MIV, ist zeitgemäss und zukunftsorientiert. Eine Integration des neuen Gebäudekomplexes in die bestehenden Häuserzeilen an der Rosengasse und Unterführungsstrasse ist aus baulicher Sicht und für die Quartierentwicklung sinnvoll.</p>	<p><i>Die Planungsbehörde nimmt die positive Würdigung gerne zur Kenntnis.</i></p>

Nr. Eingabe durch	Thema	Inhalt	Stellungnahme der Planungsbehörde / <i>Beschluss</i>
b) Gebäudehöhe	II Sonderbauvorschriften zum Gestaltungsplan, Ziffer B Bauvorschriften und Gestaltung, §6 und §7:	<p>§7 der Sonderbauvorschriften schreibt vor, dass Gebäude- und Aussenraumgestaltung im Zusammenhang mit der baulichen Umgebung zu gestalten sind. Das vorliegende Projekt erfüllt diesen Punkt aus unserer Sicht nur teilweise. Insbesondere die geplante <b>Gebäudehöhe von zehn Geschossen ist aus Sicht der umliegenden Gebäude zu dominant</b>. Das geplante Gebäude auf dem Turuvani Areal überragt die bestehenden Gebäude an der Tannwaldstrasse um mehrere Geschosse. Noch dramatischer ist die Anbindung an die Gebäude der Rosengasse. Die Stufe von Bauabschnitt A3 und B gegenüber dem Abschnitt A ist zu massiv. Wir würden es begrüßen, wenn sich die <b>Gebäude Höhe an den umliegenden Gebäuden orientiert und diese nicht überragt</b>. Sehr gut gelungen ist dies mit der Anbindung an die bestehenden Gebäude an der Unterführungsstrasse. Analog sollte das Wohn- und Geschäftshaus Turuvani auch gegen die Tannwaldstrasse die Höhe der umliegenden Gebäude aufnehmen. Dies bedeutet konkret, dass sie <b>Höhe des Gebäudes an der Tannwaldstrasse 2 nicht überschritten werden sollte. Wir regen eine Höhe von sechs Geschossen an</b>. Dies würde zudem ermöglichen, dass der Erholungs- und Begegnungsraum für die künftigen MieterInnen mit der Nutzung der Dachfläche (siehe weiter unten) erweitert werden könnte.</p> <p>Ein sechsgeschossiges Gebäude fügt sich besser ins bestehende Quartier insbesondere in Richtung <b>Rosengasse</b> ein und dominiert dieses nicht wie das aktuelle Projekt.</p> <p>Einer Sonderbauvorschrift und einem Zonenplanreglement zum bestehenden Gestaltungsplan im vorgeschlagenen Umfang (10 Stockwerke) können wir, aus obigen Überlegungen, nicht zustimmen. Insbesondere auch weil wir überzeugt sind, dass mit einem sechsgeschossigen Gebäude, dass sich in die bisherige Gebäudezeile Tannwaldstrasse einfügt, <b>genügend Wohnraum im geplanten Preissegment</b> geschaffen werden kann, um der Nachfrage gerecht zu werden.</p>	<p>Die Sicherstellung einer hohen städtebaulichen Qualität von Gebäuden und Freiräumen wurde durch ein qualifiziertes Planungsverfahren (Projektwettbewerb) mit Fachjuroren gewährleistet. Die Frage nach der Gebäudehöhe und der Volumetrie der Bauten war Bestandteil des durchgeführten Projektwettbewerbs. In diesem Rahmen kamen alle beteiligten Büros unabhängig voneinander zum Schluss, dass ein höheres Gebäude mit 10 Geschossen den gleisseitigen, prägenden Auftakt der Blockrandbebauung markieren soll. Damit ist der höhere Bau Teil der von der Planungsbehörde erwünschten städtebaulichen Entwicklung entlang des Gleiskörpers. Es darf auch erwähnt werden, dass das Projekt den Anforderungen an eine qualitativ hochwertige, mit dem Verkehr abgestimmte Innenentwicklung im Sinne des Raumplanungsgesetzes entspricht.</p> <p>Die Bebauungsmöglichkeiten an der Rosengasse sind Teil des rechtskräftigen, 2004 vom Regierungsrat genehmigten Gestaltungsplans Neuhardstrasse-Hardfeldstrasse-Rosengasse-Unterführungsstrasse (RRB Nr. 1237 vom 15.06.2004) sind. Demnach können bereits heute aufgrund der baurechtlichen Vorgaben entlang der Rosengasse höhere Bauten realisiert werden: 3 Geschosse südlich der Rosengasse; 3 Geschosse mit Attika nördlich der Rosengasse.</p> <p><i>Aufgrund der vorstehenden Erwägungen wird der eingegangene Vorschlag nicht weiterverfolgt.</i></p>
c) Innenhof / Dachnutzung	Integration der neuen MieterInnen ins Quartierleben:	<p>Das Gebiet der unteren Rosengasse zeichnet sich aus durch ein aktives und integratives Quartierleben. Die Offenheit der Gärten und Balkone begünstigt den Austausch der BewohnerInnen. Dieser Charakteristik soll auch das neue Gebäude Turuvani Rechnung tragen, indem genügend Begegnungsraum für die künftigen MieterInnen für den Austausch untereinander aber auch mit BewohnerInnen der unteren Rosengasse geschaffen wird. <b>Der geplante Innenhof ist in seiner Dimension für die geplante Anzahl an Wohnungen zu klein dimensioniert und als Begegnungsraum nicht ausreichend.</b></p>	<p>Der Innenhof ist Teil des gesamten Freiraumes innerhalb der Blockrandbebauung des Strassenschildes Tannwaldstrasse-Rosengasse-Neuhardstrasse-Unterführungsstrasse. Der geplante Innenhof übernimmt die Breite des östlich davon bereits bestehenden Freiraumes (der wiederum durch einen eigenen Gestaltungsplan baurechtlich festgelegt ist). Das hier geplante und zum Teil verwirklichte Bebauungsmuster Blockrand hat sich seit Anfang des 20. Jahrhunderts hinsichtlich Wohnqualität in städtischen Situationen bewährt.</p> <p><i>Das Planwerk wird im Sinne der Eingabe nicht überarbeitet.</i></p>

Nr. Eingabe durch	Thema	Inhalt	Stellungnahme der Planungsbehörde / <i>Beschluss</i>
		<p>Eine Reduktion der Gebäudehöhe bietet die Möglichkeit das begrünte <b>Flachdach als zusätzlichen Begegnungsraum zu gestalten</b>. Zudem <b>sollte der Innenhof grösser dimensioniert werden</b>, um so Raum für Begegnungen im Quartier zu schaffen. Gerade für MieterInnen, deren Wohnungen zur Tannwaldstrasse hin ausgerichtet sind, ist ein ruhigerer Rückzugsort Richtung Rosengasse wichtig. Wir wünschen uns, dass die neuen MieterInnen nicht nur Ihren Wohnort verlegen, sondern Ihren Lebensmittelpunkt, genügend Begegnungsraum und ein aktives Quartierleben begünstigen dieses Ziel.</p>	<p>Die Nutzung der Dachflächen als Begegnungsräume ist aus folgenden Gründen nicht vorgesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Je nach Energiekonzept wird die Dachfläche des höheren Hauses für Photovoltaikanlagen benötigt. Zudem wäre der Dachrand mit der vorzusehenden Brüstung deutlich über 30 m hoch, was über der von der kantonalen Gebäudeversicherung zugestandenen Maximalhöhe liegt.</li> <li>- Für eine attraktive Dachterrasse benötigt es zusätzliche bauliche Elemente (gedeckte Bereiche, Materialraum, Sonnen- und Windschutz, ev. WC-Anlage). Es ist fraglich ob dies zusammen mit der gesamten Technik, die ebenfalls auf dieser Dachfläche installiert wird, realisiert werden kann bzw. ob damit ein attraktiver Aussenraum geschaffen werden kann.</li> <li>- Eine Dachflächennutzung auf den niedrigeren Häusern würde die angrenzenden Wohnnutzungen massiv stören. Zudem sind diese Dachflächen wegen der schlechteren Besonnung ungeeignet.</li> </ul>
	d) Strassenzufahrt	<p>II Sonderbauvorschriften zum Gestaltungsplan, Ziffer C Mobilität und Erschliessung:</p> <p>Wir begrüßen sehr, dass das Mobilitätskonzept als integraler Teil des Projektes geplant wurde. Das vorliegende Mobilitätskonzept ist in vielen Punkten richtungsweisend. So begrüßen wir, dass die Anzahl der Veloparkierungsmöglichkeiten nicht nur die Vorschriften des VSS erfüllt, sondern zusätzlicher Parkraum für Verlos, Elektrovelos und Cargo Velos geschaffen wird. Dies ist ganz in unserem Sinne und entspricht immer mehr auch einem Bedürfnis der MieterInnen.</p> <p>Wir würden uns jedoch wünschen, dass das Mobilitätskonzept noch einen Schritt weitergeht. Die Lage in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof und mit kurzen Distanzen zur Innenstadt und Einkaufsmöglichkeiten ist prädestiniert für eine autofreie Siedlung (z.B. nach dem Vorbild Zürich Kalkbreite). Das Gebiet untere Rosengasse und die Begegnungszone Tannwaldstrasse sind heute sehr wenig durch den MIV befahren. Dies begünstigt ebenfalls das beschriebene aktive Quartierleben. Bereits eine geringe Erhöhung der täglichen Fahrten ist aus unserer Sicht daher nicht verträglich mit den heutigen hohen Dichte an Langsamverkehr in diesem Gebiet. Wir würden daher anregen, das Mobilitätskonzept so umzugestalten, dass eine <b>autofreie Siedlung</b> geplant wird, bei der die Anzahl der Parkplätze soweit reduziert wird, dass einzig für Personen, die aufgrund von Invalidität oder Schichtarbeit auf ein Auto angewiesen sind, Parkplätze zur Verfügung stehen.</p>	<p><i>Die Planungsbehörde nimmt die positive Würdigung gerne zur Kenntnis.</i></p> <p>Aufgrund der Standorteignung ist nachvollziehbar, dass die Option autofreies Wohnen erwogen wird. Hier muss präzisiert werden, dass der Begriff der „autofreien Siedlung“ oder „autofreies Wohnen“ nicht klar definiert ist, weder in den einschlägigen Normen (z.B. VSS) noch in der Gesetzgebung. Eine mögliche Definition ergibt sich momentan einzig aus Erfahrungsprojekten. Auch in einer autofreien Siedlung muss demzufolge ein minimales Angebot an Parkplätzen vorhanden sein. Insbesondere sind Abstellflächen für die Aussenbeziehungen (Kunden, Besucher für Wohnungen) anzubieten. Im vorliegenden Fall hängt die minimale Anzahl Parkplätze von der effektiven Nutzungsart in den für Büro oder Dienstleistungen vorgesehenen Flächen ab und muss fallweise berechnet werden. Gemäss einer Abschätzung wären mindestens rund 10 Parkplätze anzubieten (wobei angenommen wird, für die Wohnungen gar keine Parkplätze anzubieten). Bei einem Verzicht auf das zweite vorgesehene Untergeschoss für die Tiefgarage müssten folglich alle Kellerräume im ersten Untergeschoss untergebracht werden. Es würde also noch Raum für ca. 4 bis 5 Parkplätze frei bleiben, mit denen - selbst unter Ausschluss jeglicher Parkplätze für die Bewohner - noch nicht einmal der Grundbedarf für die Aussenbeziehungen gedeckt werden könnte. Bei Behalten des zweiten Untergeschosses würden aber entweder Flächen nicht genutzt, oder es würden für Aussenbeziehungen so viele Parkplätze angeboten, dass die Autofreiheit inhaltlich hinterfragt werden könnte.</p>

Nr. Eingabe durch	Thema	Inhalt	Stellungnahme der Planungsbehörde / <i>Beschluss</i>
			<p>Zudem muss erwähnt werden, dass das Parkplatzangebot in diesem Gestaltungsplan bereits unter den minimalen Anforderungen des neuen kommunalen Parkierungsreglements (Entwurf September 2018) liegt.</p> <p>Die verkehrlichen Auswirkungen für ein Szenario mit autofreiem Wohnen sind im Mobilitätskonzept aufgeführt. Demnach besteht beim autofreiem Wohnen eine stark verminderte Parkplatzquote von 0 - 0.2 Autos pro Wohneinheit. Allerdings werden sich die so erreichten Effekte in diesem Fall nur gering spüren lassen: Gemäss Richtprojekt würden sich bei 52 Wohnungen in der Abendspitze daraus 3.4 Fahrten statt den mit dem Mobilitätskonzept berechneten 8.8 Fahrten ergeben.</p> <p><i>Aus diesen gesamtheitlichen Überlegungen (Kosten-Nutzen-Verhältnis, effizienter Flächenumgang) wird daher das Konzept mit einer „autoarmen“ Siedlung für diesen Standort als zweckmässigste Lösung betrachtet und beibehalten.</i></p>
	e) Energie	<p>Gestaltungsplan Energievorschriften:</p> <p>Die Grünen kritisieren, einmal mehr, dass der vorliegende Gestaltungsplan keinerlei Vorschriften zum Energiestandard definiert. Im Gestaltungsplan ist festzulegen, dass <b>im Betrieb mindestens Minergie P zu erreichen ist und für die bauliche Realisierung Minergie-Eco konforme Materialien vorzusehen sind</b>. Aus unserer Sicht gut umgesetzt wurde dies im Gestaltungsplan Ziegel-feldstrasse.</p> <p>Die Sonderbauvorschriften sind analog mit dem folgenden Zusatz zu ergänzen: <b>Neubauten und Erweiterungen von bestehenden Gebäuden (Aufstockungen, Anbauten etc.) müssen so gebaut und ausgerüstet werden, dass ihr Bedarf für Heizung, Warmwasser, Lüftung und Klimatisierung nahe bei null liegt.</b></p>	<p>Um ein nachhaltiges und auf erneuerbaren Energien abgestütztes Projekt sicherzustellen, werden im Gestaltungsplan entsprechende Vorgaben verankert. Dabei ist im Minimum die energetische Minergie-Kennzahl (MKZ) gemäss Minergie-P-Hauptanforderungen zu erfüllen. Eine Zertifizierung ist nicht obligatorisch. Zusätzlich werden noch ein Mindestanteil an erneuerbaren Energien (80%) und die Berücksichtigung von Minergie-Eco in Bezug auf schadstoffarme Baumaterialien vorgeschrieben.</p> <p><i>Die Sonderbauvorschriften werden entsprechend ergänzt.</i></p>
	f) Grünraum	<p>Grünflächengestaltung und Stadtklima, Sonderbauvorschriften §9:</p> <p>§ 9 der Sonderbauvorschriften beurteilen wir grundsätzlich sehr positiv. Die Vorschriften müssen jedoch auch zwingend umgesetzt werden, nicht wie die Baumreihe entlang der Tannwaldstrasse. Wichtig sich bei der Gestaltung der Grünflächen <b>an §9 zu orientieren und nicht an den Illustrationen</b>. Diese weisen nicht eine genügend hohe Qualität der Grünflächen aus. Wir regen an die Sonderbauvorschriften für die Frei- und Grünflächengestaltung in einigen Punkten zu ergänzen.</p> <p>1. Wir regen an, Sondervorschriften zur Nutzung der Fassadenflächen zu erlassen. Die Tannwaldstrasse ist bereits heute ein stadtklimatischer Hotspot im wörtlichen Sinne. Die Begegnungszone weist keine Bäume auf, die das Klima regulieren würden und heizt sich aus diesem Grund im Sommer stark auf. Die geplante spiegelnde Fassadenfläche verstärkt diesen Effekt noch zusätzlich. Wir regen an, die Sonderbauvorschriften dahingehend zu ergänzen, dass die <b>Fassadenfläche entweder zu begrünen ist, was einen kühlenden Effekt bewirken würde, oder aber zur Energiegewinnung zu nutzen.</b></p>	<p>Massgebend bezüglich die Aussenraumgestaltung sind die Sonderbauvorschriften. Die Illustrationen haben orientierenden Charakter.</p> <p>Es ist unbestritten, dass eine Fassadenbegrünung einen positiven Effekt auf das Mikroklima erzeugt. Eine solche Forderung wäre jedoch unverhältnismässig und entbehrt einer Rechtsgrundlage. <i>Inwiefern die Fassaden aber zur Energiegewinnung genutzt werden könnten, kann im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens geprüft werden.</i></p>

Nr. Eingabe durch	Thema	Inhalt	Stellungnahme der Planungsbehörde / <i>Beschluss</i>
		<p>2. Weiter ist bei der vorgeschriebenen Bepflanzung des Bereichs Tannwaldstrasse darauf zu achten, dass die Bäume auch klimaresistent sind. Die vorgesehene Vegetationsschicht im Wurzelbereich von 1.20m ist für Bäume mit einer Stammhöhe von 2.50m unzureichend. <b>Es ist eine Vegetationsschicht von min. 1.50-2m vorzusehen.</b></p>	<p>Innerhalb des Gestaltungsplanperimeters sind entlang der Tannwaldstrasse sechs Hochstamm-bäume vorgeschrieben. Gemäss Sonderbauvorschriften sind einheimische und standortgerechte Arten vorgesehen. Für die restliche Tannwaldstrasse lässt die Planungsbehörde die Situation in einem Gesamtkonzept beurteilen. <i>Die vorgegebenen Vegetationsschichten entsprechen der Praxis der Stadt Olten und werden auch seitens Landschaftsplaner als genügend tief beurteilt.</i></p>
8	Mieterschaft Rosengasse 4 und 75 Mitunterzeichnende	<p>a) ISOS / Gebäudehöhe</p> <p>Grundsätzlich stehen wir als Anwohner und Anwohnerinnen der Rosengasse und der umliegenden Gebäude einer baulichen Weiterentwicklung des ehemaligen Turuvani-Areals an der Ecke Tannwaldstrasse/ Rosengasse offen gegenüber. Allerdings muss diese so ausgestaltet sein, dass die Lebensqualität des Bereiches untere Rosengasse gewährleistet bleibt. Gegenüber dem aktuellen Stand der Planung haben wir einige Vorbehalte. Wir sehen insbesondere den Schutz des Ortsbildes und die behauptete Quartierverträglichkeit als nicht gegeben: Wir erwarten vom vorliegenden Gestaltungsplan und Teilzonenplan, dass diese nicht nur durch die Gebäudehöhe und den Namen „Loki“ auf die historischen Gebäude Bezug nehmen, sondern auch durch ihren architektonischen Charakter. Die Eisenbahner-Häuser an der Rosengasse wurden im späten 19. Jahrhundert erbaut. Sie widerspiegeln exemplarisch die Geschichte der Industrie- und Eisenbahnerstadt Olten. Es ist deshalb folgerichtig, dass die Rosengasse im Inventar schützenswerter Ortsbilder der Schweiz (ISOS) aufgeführt ist.<sup>1</sup> Die historische Ausstrahlung der Gebäude und der damit verbundene Charme sind ein wichtiger Teil der Oltners Identität und deren Vermittlung gegenüber Tagesgästen. Würden die vorliegenden Pläne umgesetzt, würde der geplante <b>zehnstöckige Bau durch seine wuchtige Ausgestaltung in Breite und Höhe die historischen zweistöckigen Gebäude in unmittelbarer Nachbarschaft wortwörtlich in den Schatten stellen und ihnen das Sonnenlicht drastisch reduzieren. Zudem würde es die historische, städtebauliche und architektonische Qualität der bestehenden Bauten schier erdrücken.</b> Für die Wohn- und Lebensqualität hätte das verheerende Folgen.</p>	<p>Die Sicherstellung einer hohen städtebaulichen Qualität von Gebäuden und Freiräumen wurde durch ein qualifiziertes Planungsverfahren (Projektwettbewerb) mit Fachjuroren gewährleistet. Die Frage nach der Gebäudehöhe und der Volumetrie der Bauten war Bestandteil des durchgeführten Projektwettbewerbs. In diesem Rahmen kamen alle beteiligten Büros unabhängig voneinander zum Schluss, dass ein höheres Gebäude mit 10 Geschossen den gleisseitigen, prägenden Auftakt der Blockrandbebauung markieren soll. Damit ist der höhere Bau Teil der von der Planungsbehörde erwünschten städtebaulichen Entwicklung entlang des Gleiskörpers. Es darf auch erwähnt werden, dass das Projekt den Anforderungen an eine qualitativ hochwertige, mit dem Verkehr abgestimmte Innenentwicklung im Sinne des Raumplanungsgesetzes entspricht.</p> <p>Die erwähnten zweigeschossigen Eisenbahnerhäuser an der Rosengasse sind Teil des rechtskräftigen, 2004 vom Regierungsrat genehmigten Gestaltungsplans Neuhardstrasse-Hardfeldstrasse-Rosengasse-Unterführungsstrasse (RRB Nr. 1237 vom 15.06.2004.). Nach diesem Planwerk können bereits heute anstelle der Eisenbahnerhäuschen entlang der Rosengasse höhere Bauten realisiert werden (3 Geschosse südlich der Rosengasse; 3 Geschosse mit Attika nördlich der Rosengasse).</p> <p>Das ISOS bezeichnet für den Strassenzug entlang der Rosengasse („Restbestand der Erstbebauung an der Rosengasse“) das Erhaltungsziel A. Das ISOS selber hat aber noch keine Rechtskraft, und es ist vor allem kein Inventar, das dem Gebäudeschutz gleichgestellt werden darf. Das ISOS ist aber von den Behörden bei ihren Planungen zu berücksichtigen. Die Frage der Schutzwürdigkeit wurde bereits im Nutzungsplanverfahren 2004 ausführlich behandelt und in einer Abwägung wurde die Schutzwürdigkeit negativ beurteilt. Der rechtskräftige Gestaltungsplan (RRB Nr. 1237 vom 15.06.2004) zeigt denn auch den Ersatz aller niedrigeren Gebäude entlang der Rosengasse und der Unterführungsstrasse. Der Erhalt dieses Strassenzugs wird durch das vorliegende Projekt nicht in Frage gestellt. Die Massstäblichkeit der Verbindung des vorgestellten Projektes auch zu den aktuell noch bestehenden Eisenbahnerhäuschen ist durch die höchstens dreigeschossige Bauhöhe gewährleistet.</p> <p><i>Aufgrund der vorerwähnten Erwägungen wird diesbezüglich am erarbeiteten Planwerk festgehalten.</i></p>

<sup>1</sup> Nach Art. 17 Abs. 1 lit. c des Raumplanungsgesetzes (RPG, SR 700) sind bedeutende Ortsbilder, geschichtliche Stätten sowie Natur- und Kulturdenkmäler zu schützen. § 36 Abs. 1 lit. a des Planungs- und Baugesetzes (PBG, BGS 711.1) wiederum hält die Einwohnergemeinden an, zum Schutze von Ortsbildern, historischen Stätten sowie Natur- und Kulturdenkmälern Schutzzonen auszuscheiden.

Nr. Eingabe durch	Thema	Inhalt	Stellungnahme der Planungsbehörde / <i>Beschluss</i>
b) Gestaltung entlang Rosengasse	Die untere Rosengasse zeichnet sich aus durch Häuser, die durch ihre Balkone und Vorgärten Offenheit ausstrahlen. Diese Offenheit ermöglicht den Austausch der Bewohner und Bewohnerinnen und die Schaffung wertvoller Sozialstrukturen im Quartier. Die aktuellen Pläne lassen befürchten, dass diese bauliche (und somit auch soziale) Offenheit mit dem Neubau auf dem ehemaligen Turuvani-Areal nicht gegeben ist. Wir fordern, die <b>Zonen-, Gestaltungs- und Baupläne dahingehend zu ändern, dass sie der bestehenden Lebensqualität im Strassenabschnitt entsprechen</b> . Denkbar sind z.B. Balkone, ebenerdige Gemeinschaftsräume, begehbare Dachflächen, ein Spielplatz oder grosszügigere Aufenthaltsflächen (z.B. Bäume und Sitzbänke) in Richtung Rosengasse.	Im Übergangsbereich (Parzelle GB-Nr. 1338) zwischen den bestehenden Reihenhäusern und der Neubebauung werden die gassentypischen Merkmale (Vorgarten, Sockelmauer mit quartiertypischem Zaun) übernommen und weitergeführt. Ab dem Restaurant Isebähnli weitet sich die enge Rosengasse etwas aus. Hier ändert sich mit dem Gebäudevolumen auch der Übergang vom privaten zum öffentlichen Raum. Bauvolumen und Vorraum reagieren auf diese Situation.  Gegen die Tannwaldstrasse hin hat die geplante Bebauung nicht mehr die gleiche Konzeption wie die historische Rosengasse (z.T. andere Nutzungen, andere Strassenräume). Das ist nicht zufällig, sondern bewusst als Abschluss der Blockrandbebauung gewählt. Dieses Konzept ist durch das Wettbewerbsergebnis bestätigt.  <i>Das Ergebnis aus dem Wettbewerbsverfahren wird weiterverfolgt.</i>	
c) Innenhof	Für die Entwicklung der Stadt Olten ist es von grosser Wichtigkeit, dass neue Bewohner und Bewohnerinnen in Olten nicht nur wohnen, sondern auch ihren Lebensmittelpunkt nach Olten verschieben. Im jetzigen Baukonzept sehen wir jedoch wenige Anreize für die Bewohner und Bewohnerinnen, ihr Sozialleben im näheren Umfeld um ihre Wohnung aufzubauen. Wir erachten dafür z.B. den (mit dem ersten Bauprojekt wahrscheinlich nicht zu realisierenden) <b>Innenhof als zu klein</b> .	Der Innenhof ist Teil des gesamten Freiraumes innerhalb der Blockrandbebauung des Strassenschildes Tannwaldstrasse-Rosengasse-Neuhardstrasse-Unterführungsstrasse. Der geplante Innenhof übernimmt die Breite des im östlichen Teil schon bestehenden und durch die baurechtlich festgelegten Ergänzungsbauten entlang der Unterführungsstrasse festgelegten Freiraumes. Das hier geplante und zum Teil verwirklichte Bebauungsmuster Blockrand hat sich seit Anfang des 20. Jahrhundert hinsichtlich Wohnqualität in städtischen Situationen bewährt.  <i>Das Planwerk wird im Sinne der Eingabe nicht überarbeitet.</i>	
d) Strassenzufahrt	Die Verkehrsführung durch die Rosengasse erschwert die Schaffung von Möglichkeiten zum Austausch im Quartier zusätzlich. Wir fordern die Prüfung einer <b>Sperrung der unteren Rosengasse für den motorisierten Verkehr</b> , sowie der entsprechenden Verkehrsführung über die Tannwaldstrasse oder über das Areal zwischen Hotel Amaris/rotes Swisscom-Gebäude. Dies gilt insbesondere auch für den Bauverkehr.	Die Rosengasse kann nicht für den Verkehr gesperrt werden, da die Liegenschaften nicht mehr erschlossen wären. Das Einbahnregime in der Tannwaldstrasse und Rosengasse bietet einen wirksamen Schutz vor Fluchtverkehr. Eine ausschliessliche Erschliessung des Turuvani-Areals über die Unterführungsstrasse - von Rollstrasse - alte Aarauerstrasse - südliche Tannwaldstrasse würde eine dauernde Öffnung der südlichen Tannwaldstrasse für den Gegenverkehr bedeuten. Der neu gebaute Strassen- und Brückenquerschnitt ist dafür nicht ausgelegt und die Qualität und Verkehrssicherheit auf der Begegnungszone würden geschwächt. Die Verbindung Neuhardstrasse – Rosengasse – Tannwaldstrasse – Sälipark würde für den Fluchtverkehr wieder attraktiv. Ein bedingtes Fahrverbot in der Rosengasse würde erfahrungsgemäss nicht von allen Verkehrsteilnehmenden respektiert, d.h. es würde zu Missachtungen kommen, welche schwer kontrollierbar sind.  Die bestehende Bebauung und die rechtsgültige Nutzungsplanung im Areal zwischen Hotel Amaris/rotes Swisscom-Gebäude lassen eine arealseitige Erschliessung nicht zu.  <i>Die Vorschläge werden daher nicht weiterverfolgt.</i>	

Nr. Eingabe durch	Thema	Inhalt	Stellungnahme der Planungsbehörde / <i>Beschluss</i>
9 CCB Management AG, Baar	a) Gebäudehöhe	<p>Quartierkonformität / Erweiterung Gestaltungsplanperimeter: Unbestrittenermassen ist das geplante Bauvorhaben unter Berücksichtigung der heute für diesen Perimeter geltenden Plangrundlagen nicht zonenkonform. Vor diesem Hintergrund wurde der nun im Entwurf vorliegende Teilzonenplan entworfen, womit eine neue „Zone für höhere Bauten“ geschaffen werden soll. Die Schaffung einer solchen Zone soll nicht nur dem konkret vorliegenden Projekt zum Durchbruch verhelfen, sondern generell die Grundlage für zukünftige Hochhausprojekte in Olten bilden. Dieser Zielsetzung ist vor dem Hintergrund der zunehmend an Bedeutung gewinnenden inneren Verdichtung und dem allgemeinen Trend zu höheren Gebäuden grundsätzlich zu begrüssen. Allerdings ist festzuhalten, dass hohe Gebäude in erhöhtem Masse dazu geeignet sind, das Quartier- und Stadtbild massgeblich zu beeinflussen und Nachbarschaften zu beeinträchtigen. <b>Bezogen auf das konkrete Projekt bestehen begründete Zweifel daran, dass ein Hochhaus mit den vorgesehenen Ausmassen im geplanten Perimeter funktional und ästhetisch in Einklang mit dem bestehenden historischen Quartier zu bringen ist:</b> Gegenwärtig besteht das Quartier entlang der Rosengasse aus einzelnen, wenngleich auch zusammengebauten Liegenschaften von besonderem Charakter, welche vorwiegend der Wohnnutzung vorbehalten sind. Auch entlang der Tannwaldstrasse befinden sich vorwiegend Wohnliegenschaften oder Gastronomiebetriebe. Ein zu einem grossen Teil gewerblich genutztes Hochhaus würde nicht nur das Quartier dominieren und könnte sich nicht in dessen besonderen Charakter einfügen, sondern würde das gesamte Stadtbild nachhaltig beeinflussen.</p>	<p>Die Sicherstellung einer hohen städtebaulichen Qualität von Gebäuden und Freiräumen wurde durch ein qualifiziertes Planungsverfahren (Projektwettbewerb) mit Fachjuroren gewährleistet. Die Frage nach der Gebäudehöhe und der Volumetrie der Bauten war Bestandteil des durchgeführten Projektwettbewerbs. In diesem Rahmen kamen alle beteiligten Büros unabhängig voneinander zum Schluss, dass ein höheres Gebäude mit 10 Geschossen den gleisseitigen, prägenden Auftakt der Blockrandbebauung markieren soll. Damit ist der höhere Bau Teil der von der Planungsbehörde erwünschten städtebaulichen Entwicklung entlang des Gleiskörpers. Es darf auch erwähnt werden, dass das Projekt den Anforderungen an eine qualitativ hochwertige, mit dem Verkehr abgestimmte Innenentwicklung im Sinne des Raumplanungsgesetzes entspricht. Bezüglich Charakter und Eignung muss der eigentliche Gassenraum entlang der Rosengasse vom Raum entlang der Tannwaldstrasse differenziert betrachtet werden: Letztere hat aufgrund der Orientierung, Strassenführung und der Personenfrequenzen andere Anforderungen und Qualitäten. Mit den vorgesehenen Nutzungen wird eine gewünschte Durchmischung angestrebt, wobei der weitaus grössere Teil der Flächen dem Wohnen gewidmet wird.</p> <p><i>Aus Sicht der Planungsbehörde entsprechen die vorgesehenen Nutzungen sowie das Konzept mit dem höheren Gebäude an der Tannwaldstrasse dem bahnhofsnahen, innerstädtischen Quartiercharakter.</i></p>
	b) Perimeter	<p>In Anbetracht der Dimensionen des Bauprojekts und der Auswirkungen auf die nähere Umgebung sind deshalb die Grundstücke bzw. Liegenschaften in unmittelbarer Nachbarschaft in den Gestaltungsplanperimeter miteinzubeziehen. <b>Der Perimeter des Gestaltungsplans ist in diesem Sinne über die gemäss § 2 des Entwurfs aufgeführten Grundstücke hinaus zu erweitern, namentlich sind die Rosengasse als Erschliessungsstrasse sowie die direkt hieran angrenzenden Liegenschaften miteinzubeziehen, insbesondere auch unse-re Liegenschaften.</b> Andernfalls kann die Quartierkonformität nicht bejaht werden.</p>	<p>Die östlich vom Perimeter liegenden Areale sind zudem bereits durch den rechtskräftigen Gestaltungsplan Neuhardstrasse-Hardfeldstrasse-Rosengasse-Unterführungsstrasse (RRB Nr. 1237 vom 15.06.2004) geregelt, der wiederum seinerseits ein Gesamtkonzept für diesen Teil des Quartiers definiert. Es ist offensichtlich, dass die betroffene Liegenschaft planerisch im Zusammenhang mit diesem Gestaltungsplan betrachtet werden muss.</p> <p><i>Es ist denkbar, den betroffenen Gestaltungsplan (RRB Nr. 1237 vom 15.06.2004) um die bezeichnete Liegenschaft zu erweitern. Dies tangiert jedoch nicht das vorliegende Planwerk.</i></p>
	c) Schattenwurf	<p>Das Bauprojekt wird bei einer Realisierung einen erheblichen Schattenwurf verursachen. Die Beeinträchtigung der Nachbargrundstücke durch den Schattenwurf und das konkrete <b>Ausmass bedarf unseres Erachtens zwingend einer Erwähnung bzw. Regelung im Gestaltungsplan</b> (analog der entsprechenden Regelungen und Praxen andernorts, Stichwort 2h-Schatten an einem mittleren Wintertag). Die Ausführungen und Visualisierungen des Schattenwurfs in den Unterlagen zur Mitwirkungsausstellung sind ungenügend. <b>Es ist ein detailliertes Schattendiagramm zu erstellen</b>, um die Auswirkungen beurteilen zu können. Immerhin ist bereits jetzt ersichtlich, dass die sich die in unserem Eigentum befindlichen Liegenschaften durch den Schattenwurf und damit die Wohnnutzung sowie der Betrieb des Gastronomiebetriebes erheblich beeinträchtigt werden.</p>	<p>Der Kanton Solothurn kennt keine gesetzlichen Vorgaben betreffend Schattenwurf, wie z.B. der Kanton Zürich. Die Schattenwurfthematik wird indirekt durch die kantonal festgelegten Grenz- und Gebäudeabstände und durch die Baulinien geregelt. Trotzdem hat die Bauherrschaft auf Wunsch der Stadt ein Schattenwurfmodell für bestimmte Kalendertage ausarbeiten lassen. Daraus ist ersichtlich, dass die Auswirkungen der erwartenden Beschattung jener eines innerstädtischen Zentrumsgebiets entspricht, das nach gültigem Zonenplan hier vorliegt. Auch wenn die Geschosshöhe deutlich reduziert würde, wären die betroffenen Liegenschaften je nach Zeitpunkt vom Schattenwurf tangiert.</p> <p><i>Auf die Ausarbeitung eines umfassenden 2h-Schattendiagramms, z.B. nach Zürcher Modell, wird verzichtet.</i></p>

Nr. Eingabe durch	Thema	Inhalt	Stellungnahme der Planungsbehörde / Beschluss
d) Baustellenorganisation / Etappierung	<p>Generell bemängeln wir bei den öffentlich freigegebenen Unterlagen, dass die Baustellenorganisation offensichtlich bisher noch kein Thema war. Sollte das Projekt ausgeführt werden, ist mit erheblichen Beeinträchtigungen während der Bauphase und einem zeitweiligen Wertverlust der betroffenen Liegenschaften zu rechnen. <b>Die Bauinstallation und die gesamte Organisation der Baustelle während der Bauphase sind sorgfältig vorzubereiten und aufzuzeigen.</b></p> <p>Die Realisierung des Bauprojekts wird mit erheblichen Beeinträchtigungen der näheren Umgebung einhergehen. Vor diesem Hintergrund und gestützt auf die Tatsache, dass es sich in jeder Hinsicht um ein Gesamtprojekt handelt, ist für uns nicht nachvollziehbar, weshalb das <b>Baufeld B</b> gemäss § 18 des Gestaltungsplanes von der Etappierung ausgenommen ist. <b>Sämtliche Bauarbeiten sind gleichzeitig vorzunehmen</b>, um die Belastungen für die Nachbarschaft in zeitlicher Hinsicht möglichst gering zu halten.</p>	<p><i>Das Aufzeigen der Baustellenorganisation ist in der aktuellen Planungsphase noch zu früh. Diese wird im Rahmen der Baubewilligung geregelt.</i></p> <p><i>Innerhalb des Gestaltungsplanperimeters sind verschiedene Grundeigentümer betroffen. Diese Eigentumsverhältnisse bleiben nach heutigem Wissensstand bestehen. Daher muss eine Etappierung möglich bleiben.</i></p>	
e) Bestandesaufnahmen / Rissprotokolle	<p>Die Bauherrschaft ist ausdrücklich anzuhalten, vor Baubeginn und unter Mitwirkung von uns Bestandsaufnahmen an unseren Liegenschaften aufzunehmen (Rissprotokolle). Bei Bauprojekten der vorliegenden Dimension sind Rissprotokolle zwingend. <b>Eine entsprechende Regelung im Gestaltungsplan wäre angezeigt.</b></p>	<p>Es ist unbestritten, dass vor Baubeginn eine saubere Zustandsaufnahme von Strassen und Gebäuden erforderlich sein wird, insbesondere aufgrund der sehr heterogenen Bauweise und der unterschiedlichen Realisierungszeitpunkte. Der Perimeter für die Bestandesaufnahmen wäre daher auch bewusst grossräumiger auszulegen.</p> <p><i>Dieser Aspekt wird im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens behandelt und kann nicht Teil der Sonderbauvorschriften sein.</i></p>	
f) Verkehrsaufkommen	<p>Gemäss Planung und Mobilitätskonzept soll die Erschliessung für den motorisierten Verkehr über die Rosengasse erfolgen. Wengleich das Projekt mittels öffentlichem Verkehr gut erschlossen ist und Massnahmen getroffen werden sollen, um den zusätzlich zu erwartenden motorisierten Individualverkehr gering zu halten (Reduktion Anzahl Parkplätze, Veloabstellplätze, etc.) wird in Abrede gestellt, dass der projektbedingte Mehrverkehr gering ausfallen wird. Während der durch die Wohnnutzung verursachte Mehrverkehr in etwa abgeschätzt werden kann, ist daran zu erinnern, dass neben der Wohnnutzung das Projekt <b>vorwiegend einer publikumsorientierten Nutzung</b> zugeführt werden soll. Es ist davon auszugehen, dass diese Nutzung, abhängig der konkreten Ausgestaltung, einen erheblichen Mehrverkehr verursachen wird, sei es durch Mitarbeiter, Kunden, Besucher oder die Anlieferung von Waren. Vor diesem Hintergrund sind die <b>Planungswerte, welche von 10 bis 31 zusätzliche Fahrten während der täglichen Spitzenstunden ausgehen, zu korrigieren und geeignete Massnahmen zur Abwicklung des Mehrverkehrs vorzusehen.</b> Die Rosengasse als kleine Quartierstrasse ist nicht für die Aufnahme der zu erwartenden zusätzlichen Kapazitäten ausgelegt und daher gänzlich ungeeignet, eine Erschliessungsfunktion wahrzunehmen. <b>Gestützt hierauf ist eine alternative Erschliessung zu erarbeiten.</b></p>	<p>Im Mobilitätskonzept wurden drei Viertel der Nutzungen (gemäss Richtprojekt) als Wohnnutzungen berechnet, was also den klar überwiegenden Teil ausmacht. Der von den Dienstleistungsnutzungen ausgehende Mehrverkehr macht vom gesamten abgeschätzten Mehrverkehr ca. 16% aus und kann als gering eingestuft werden. Dabei wurde auf allgemein anerkannte Normwerte aufgebaut (VSS SN 640 283 und Mobilitätsplan Olten). Die erwarteten 10 bis 31 Fahrten pro Tag sind entsprechend aus dem Zusammenspiel zwischen Nutzungen und Parkplatzangebot abgeleitet. Ein derart reduziertes Parkplatzangebot kann gar nicht viel mehr Fahrten generieren, ausser man geht von stark erhöhten Parkplatzrotationen aus, die aber den vorgesehenen Nutzungen nicht entsprechen würden.</p> <p><i>Eine Korrektur der Fahrtenanzahl und die Prüfung weiter gehende Massnahmen ist nicht angezeigt.</i></p>	
10 Anwohnerschaft Rosengasse 22 und 5 Mitunterzeichnende	<p>Gleicher Eingabetext wie bei Eingabe 8 (aber diesmal von Hauseigentümer signiert)</p>	<p>siehe Nr. 8</p>	

metron

Stahlrain 2  
Postfach

5201 Brugg  
Schweiz

[info@metron.ch](mailto:info@metron.ch)  
[www.metron.ch](http://www.metron.ch)

T +41 56 460 91 11  
F +41 56 460 91 00