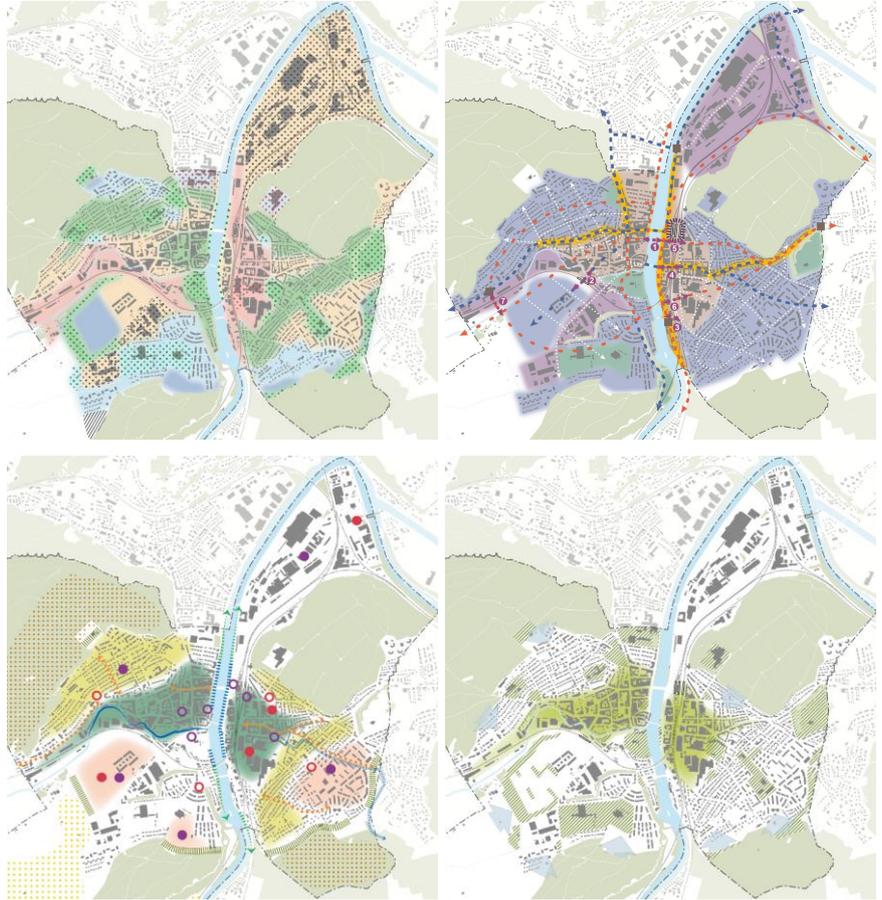


# Räumliches Leitbild

Stadt Olten

Entwurf für öffentliche Mitwirkung / kant. Stellungnahme

(Stand 4. Juni 2021)





**Räumliches Leitbild****Bearbeitung**

Daniel Baeriswyl

dipl. Ing. FH in Raumplanung FSU

Etienne Burren

MSc FHO in Raumentwicklung und Landschaftsarchitektur

Raphaëla Guin

M.A. in Architektur

Stefanie Liebisch

Dipl.-Ing. (FH) Landespflege BSLA

Alex Stahel

MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme

Externer Partner: Ulrike Gölker, Zeugin-Gölker Immobilienstrategien GmbH

Metron Raumentwicklung AG

Stahlrain 2

Postfach

5201 Brugg

T 056 460 91 11

info@metron.ch

www.metron.ch

**Begleitung Stadt Olten (Projektsteuerung)**

Martin Wey, Stadtpräsident

Thomas Marbet, Baudirektor

Kurt Schneider, Stadtbaumeister

Markus Dietler, Stadtschreiber, Stadtentwicklung

Lorenz Schmid, Stadtplaner

Artur Bucher, Stadtarchitekt

**Auftraggeber**

Stadt Olten, Direktion Bau

Dornacherstrasse 1

4601 Olten

Titelbild: Auszug Strategien, Metron

Dieser Bericht ist für einen doppelseitigen Ausdruck gelayoutet



# Inhaltsverzeichnis

	<b>Zusammenfassung</b>	<b>7</b>
<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>8</b>
1.1	Anlass	8
1.2	Inhalt, Horizont & Verbindlichkeit	8
1.3	Projektorganisation & Ablauf	8
<b>2</b>	<b>Leitsätze</b>	<b>11</b>
<b>3</b>	<b>Räumliche Strategien</b>	<b>13</b>
3.1	Generelle Positionierung	13
3.2	Siedlungsraum	15
3.3	Mobilität	19
3.4	Freiraum & Landschaft	24
3.5	Klima	27
<b>4</b>	<b>Fokusgebiete</b>	<b>30</b>
4.1	Hochhäuser / höhere Häuser	30
4.2	Schützenmatt / Stationsstrasse	32
4.3	Neuhard	33
4.4	Bifang	34
4.5	Chlos	36
4.6	Hauptachsen	37
	<b>Anhang</b>	<b>39</b>
	Anhang 1: Gebietssteckbriefe	39



# Zusammenfassung

Das räumliche Leitbild der Stadt Olten stellt die Weichen für die Zukunft. Auf den Horizont von ca. 2045 ausgerichtet, soll es eine breit abgestützte nachhaltige und zukunftsweisende Entwicklung von Siedlung, Mobilität, Landschaft und Umwelt gewährleisten.

Es ist nicht eigentümergebunden, sondern dient der kommunalen Planungsbehörde als Grundlage für die anstehende Nutzungsplanung sowie für weitere raumrelevante Planungen oder Vorhaben.

Das räumliche Leitbild wird von der Stadt erarbeitet, unter Einbezug einer grossen Echogruppe, welche die verschiedenen Interessengruppen vertritt. Die Bevölkerung wird am Leitbild ebenfalls mitwirken.

Olten wächst weiter. **Im Vordergrund steht ein qualitatives Wachstum**, das auf die Weiterentwicklung der Stärken und Behebung von Defiziten abstützt. Fünf Leitsätze fassen die generellen räumlichen Entwicklungsziele zusammen:

- **Olten ist im Fluss und positioniert sich als wachsendes Zentrum.** Dafür ist auch künftig eine grosse Nutzungsvielfalt sicherzustellen. Sowohl Wohnungs- wie auch Arbeitsplatzangebote werden in einem breiten Spektrum angeboten und auf die jeweiligen Lage- und Erschliessungsqualitäten ausgerichtet. Das Wachstum kann innerhalb des heutigen Baugebiets aufgenommen werden.
- **Olten ist vielfältig und entwickelt sein Stadtbild behutsam weiter.** Historisch bedeutsame Strukturen werden bewahrt (Altstadt, Gartenstadtquartiere). Im Gegenzug dürfen andere geeignete Räume weiterentwickelt werden. Gebiete mit einem entsprechenden Potenzial sollen sich transformieren und neue urbane Identitäten erhalten (z.B. Neuhard/Bifang, Schützenmatt). Dazu gehört auch die Klärung des Umgangs mit Hochhäusern.
- **Olten ist beweglich und setzt auf eine stadtverträgliche Mobilität.** Die raumsparenden und umweltverträglichen Verkehrsmittel wie öffentlicher Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr werden gefördert. Beispielsweise werden die Stadtquerungen für den Fuss- und Veloverkehr verbessert und die ÖV-Haltestellen aufgewertet. Gleichzeitig wird der öffentliche Verkehr mit Verkehrsmanagement priorisiert und sichergestellt, dass der wirtschaftlich notwendige motorisierte Individualverkehr flüssig verkehren kann.
- **Olten ist durchgrünt und pflegt seine vielfältigen Lebensräume.** Künftige Entwicklungsgebiete werden mit grosszügigen Aussenräumen von hoher Qualität (Aufenthalt, Biodiversität, Mikroklima) ausgestattet, bestehende Freiräume (Pärke, Plätze u.a.) sowie kleinräumige Potenziale und bisher ungenutzte Nischen im Stadtkörper aufgewertet. Die siedlungsnahen Erholungsgebiete sind gut erreichbar und Nutzungskonflikte minimiert.
- **Olten ist dem Klimaschutz verpflichtet und gestaltet seine Entwicklung umweltverträglich.** Einen grossen Beitrag für klimaangepasste Siedlungsstrukturen leisten Durchgrünungen (z.B. Strassenalleen) und Entsiegelungen von Flächen in hitzebelasteten Gebieten. Der Klimaschutz wird mit einem mit erneuerbaren Energien bewirtschafteten Gebäudepark und mit einer Verschiebung des Modal Splits im Verkehr verbessert.

Aufbauend auf diesen Leitsätzen wurden räumliche Strategien definiert und bestimmte Gebiete oder Themen vertiefter behandelt (z.B. Hochhäuser, Fokusgebiete u.a.).

# 1 Einleitung

## 1.1 Anlass

Die gültige Ortsplanung (Nutzungsplanung) der Stadt Olten wurde am 1. Juli 2008 vom Regierungsrat genehmigt (RRB-Nr. 2008/1222). Laut § 10 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG) ist eine Überprüfung der Ortsplanung alle 10 Jahre angezeigt. Die Stadt Olten SO hat sich daher zur Gesamtrevision ihrer Ortsplanung entschieden und erarbeitete in einem ersten Schritt das vorliegende räumliche Leitbild (gem. § 9 PBG).

Mit Inkrafttreten des revidierten Raumplanungsgesetzes und dem revidierten kantonalen Richtplan wurden die Anforderungen an die Ortsplanungen erhöht. Der Fokus der räumlichen Entwicklung liegt unter anderem in einer qualitätsvollen Innenentwicklung und der Entwicklung von strategischen Arealen, sowie generell der Abstimmung mit dem Verkehr.

## 1.2 Inhalt, Horizont & Verbindlichkeit

Das räumliche Leitbild stellt die Grundzüge der anzustrebenden räumlichen Ordnung dar, insbesondere für die Bereiche Siedlung, Mobilität, Natur, Landschaft und Umwelt. Es ist auf einen Planungshorizont von **ca. 20 Jahren auf 2045** ausgerichtet (im Gegensatz zum 15-Jahres-Horizont der Nutzungsplanung). Die Aussagen des räumlichen Leitbilds erstrecken sich über das gesamte Gemeindegebiet, sowohl über den Siedlungs- als auch über den Landschaftsraum.

Das räumliche Leitbild dient der kommunalen Planungsbehörde als Grundlage für die anstehende Nutzungsplanung sowie für weitere raumrelevante Planungen oder Verfahren. Es ist **nicht eigentümerverbindlich** und die kartografischen Darstellungen sind **nicht parzellenscharf**. Das räumliche Leitbild muss bewusst einen Anwendungs- und Interpretationsspielraum für die Nachfolgeplanungen offenhalten.

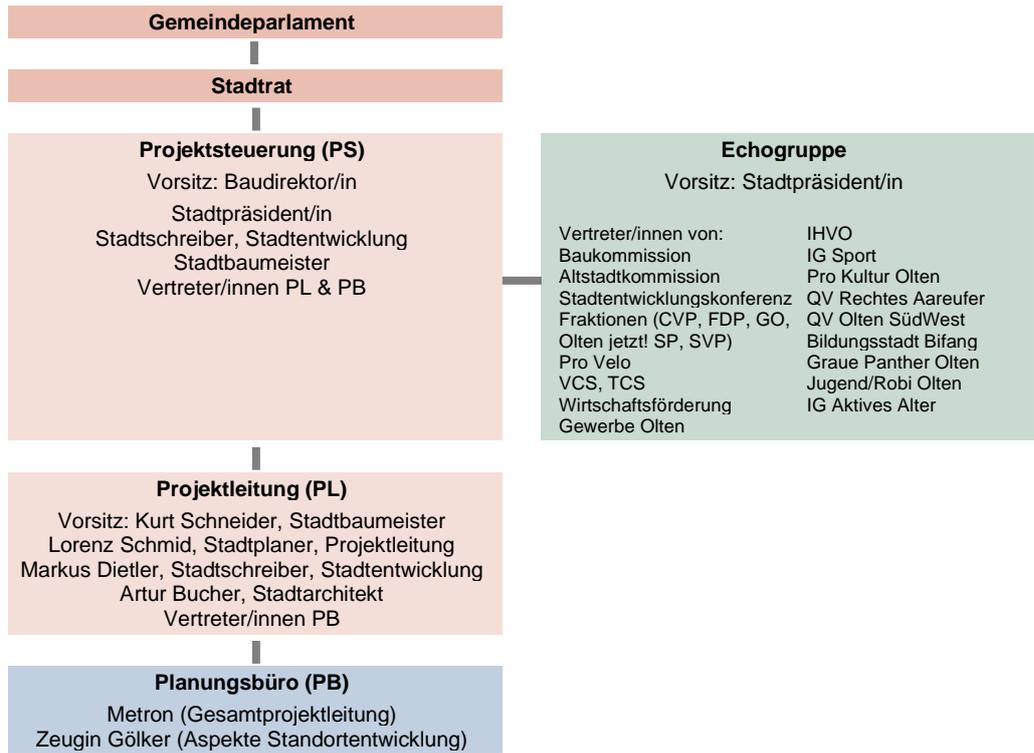
Das räumliche Leitbild wird begleitet vom Grundlagenbericht (siehe separate Beilage). Er enthält eine Analyse der aktuellen Situation sowie mögliche Handlungsansätze.

## 1.3 Projektorganisation & Ablauf

Der vorliegende Entwurf des räumlichen Leitbilds wurde von der Projektleitung zusammen mit der Projektsteuerung und dem beauftragten Planungsbüro erarbeitet, in der Echogruppe diskutiert und dann vom Stadtrat freigegeben. Das definitive Leitbild wird vom Gemeindeparlament verabschiedet. Die Bevölkerung nimmt im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung Stellung zum Leitbildentwurf

---

Räumliches Leitbild | Einleitung



Zeitraum	Arbeitsschritte
Sommer 2020	Analysen & Handlungsansätze
04.11. – 30.11.2020	Echogruppe: Präsentation & Vernehmlassung Handlungsansätze
Winter 2020/2021	Entwurf Leitbild
07.04.2021	Echogruppe: Diskussion Entwurf räumliches Leitbild
Mai 2021	Anpassungen & Bereinigungen
...	Beschluss Stadtrat
...	Öffentliche Mitwirkung Einreichung beim Kanton sowie den Nachbargemeinden zur Stellungnahme
...	Auswertung Mitwirkung / kant. Stellungnahme Anpassungen & Bereinigungen
...	Beschluss Stadtrat
...	Bericht und Antrag Gemeindepapament
...	Beschluss Gemeindepapament



## 2 Leitsätze

### **Leitsatz 1: Olten ist im Fluss und positioniert sich als wachsendes Zentrum**

Olten sieht sich als wichtiges Zentrum mit sehr guter Lagequalität innerhalb des Städtetetzes entlang des Jurasüdfusses. Es nutzt sein Wachstumspotenzial zur Stärkung seiner Zentrumsfunktion als attraktiver überregionaler Wohn-, Bildungs- und Arbeitsplatzstandort.

- Olten wächst weiter und stärkt seine Identität als regionale Zentrumsstadt mit hoher Lebensqualität.
- Olten plant seine Entwicklung im Dialog mit der Bevölkerung, den interessierten Gruppen und den Nachbargemeinden.
- Das Wohnraumangebot spricht alle Segmente an. Aufgrund der sehr guten Erschliessung eignen sich die zentralen Lagen um die Bahnhöfe (Hauptbahnhof, Hammer) auch für zukunftsgerichtete und innovative Wohnformen (autoarmes Wohnen, Atelierwohnungen u.a.).
- Das Arbeitsplatzangebot ist auch künftig diversifiziert. Es werden Flächen für unterschiedliche gewerbliche und industrielle Nutzungen angeboten. Die Nutzungen orientieren sich insbesondere an den jeweiligen Lage- und Erschliessungsqualitäten.
- Die kommunalen Infrastrukturen (Bildung, Sport/Freizeit, Gesundheit, Ver- und Entsorgung) werden auf die künftige Entwicklung abgestimmt.

### **Leitsatz 2: Olten ist vielfältig und entwickelt sein Stadtbild behutsam weiter**

Olten nutzt seine Innentwicklungs- und Verdichtungspotenziale zur Schaffung von qualitativ voll verdichteten und aufgewerteten urbanen Quartieren. Die historisch wertvollen Strukturen (unter Berücksichtigung des ISOS) sind Teil der Oltner Identität und bleiben in ihrer Qualität erhalten. Das Wachstum wird auf die zentrumsnahen, gut erschlossenen Räume, die strategischen Entwicklungsgebiete und auf die wichtigen Hauptachsen gelenkt.

- Die **Altstadt** und ihre angrenzenden **Zentrumsgebiete** sind das kommerzielle und kulturelle Zentrum von Olten. Die grosse Nutzungsvielfalt bleibt erhalten, wobei ein attraktives Angebot an gewerblichen Flächen gesichert wird.
- Die historischen **Gartenstadtquartiere** werden in ihrem Charakter erhalten. Partielle ortsbildverträgliche Verdichtungen sind möglich.
- Die **Gebiete angrenzend an das Kern- und Zentrumsgebiet, wie auch die Räume entlang der wichtigen Hauptachsen** besitzen Potenziale zur Schaffung von dichten, gemischten und urban geprägten Quartieren (Stadt der kurzen Wege). Ihre Entwicklung trägt zur Stärkung des Oltner Stadtbildes und der Oltner Identität bei.
- Die **Wohngebiete** besitzen je nach Lage und Dichte unterschiedliche Entwicklungspotenziale. Ihre Weiterentwicklung und massvolle Verdichtung geht einher mit einer qualitativen Aufwertung der Frei- und Aussenräume.
- Die **Arbeitsplatzgebiete** in Bahnhofsnähe sollen arbeitsplatzorientierte Nutzungen aufnehmen. Flächenorientierte Nutzungen finden Platz in der Industriezone nördlich des Bahnhofs.
- Die verschiedenen Arten von **Arealen mit besonderer Nutzung** (Schul- und Sportanlagen, Spital, Friedhof wie auch u.a.) sind speziell prägende Elemente im Stadtbild. Ihre Weiterentwicklung bettet sich in die Umgebung ein und nimmt Rücksicht auf ihre jeweiligen Funktionen und Qualitäten.

### Leitsatz 3: Olten ist beweglich und setzt auf eine stadtverträgliche Mobilität

Die Mobilitätsbedürfnisse werden auch künftig zunehmen, wobei der zur Verfügung stehende Raum beschränkt ist. Aus diesem Grund setzt Olten auf den Grundsatz der Angebotsorientierung und auf eine nachhaltige Mobilitätsstrategie. Diese steht für die Förderung von effizienten und umweltschonenden Verkehrsmitteln, für kurze Wege, die Verlagerung des Verkehrs auf raumsparende, stadt- und umweltverträgliche Verkehrsmittel wie öffentlicher Verkehr, Fuss- & Veloverkehr, und für eine siedlungsverträgliche Gestaltung der Strassenräume.

- Nutzungsdurchmischungen in den Entwicklungsgebieten und der Ausbau des Fuss- und Veloverkehrs fördern die **Stadt der kurzen Wege**. Die Stadtteile sind über grossräumige «Stadtquerungen» miteinander verbunden.
- Die **Bahnhofsgebiete** sind aufgewertet. Dazu gehören die Weiterentwicklung als Mobilitätsdrehscheiben, der Ausbau von Zugangswegen, Bahnhofsvorbereichen und Unterführungen, die Verbesserung der Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr, aber auch die attraktive Gestaltung dieser wichtigen Stadträume.
- Der **öffentliche Verkehr** ist mit Verkehrsmanagement-Massnahmen priorisiert.
- Der Verkehr auf den **Hauptachsen** wird so gesteuert und gelenkt, dass ein optimaler Verkehrsfluss in Längs- und Querrichtung, unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten, gewährleistet wird. Die urbane Qualität der Hauptachsen wird gleichzeitig erhöht (Adressbildung, Erdgeschosse, Gewerbe, Wohnqualität).
- Das **Parkierungsangebot** ist angebotsorientiert geplant und bewirtschaftet.

### Leitsatz 4: Olten ist durchgrünt und pflegt seine vielfältigen Lebensräume

Olten ist in eine attraktive Landschaft mit der Aare, bewaldeten Hängen und offenem Kulturland eingebettet, die es zu bewahren gilt. Es schafft ein tragfähiges Freiraumgerüst für die wachsende Bevölkerung, das den künftigen Anforderungen an eine lebenswerte Stadt hinsichtlich Freiraumversorgung, Erholungsmöglichkeiten und Lebensqualität gerecht wird.

- Die künftigen **Entwicklungsgebiete** sind mit grosszügigen Aussenräumen von hoher Qualität (Aufenthalt, Biodiversität, Mikroklima) ausgestattet.
- Freiräume (Pärke, Plätze u.a.) sowie kleinräumige Potenziale und bisher ungenutzte **Nischen** im Stadtkörper sind aufgewertet.
- Die **Stadtränder** sind qualitativvoll und nutzbar ausgebildet.
- Olten nutzt die Aufwertungspotenziale der **Gewässerläufe** für Erholung und Stadtökologie. Eine Schlüsselrolle nimmt die Entwicklung der Uferräume von Aare und Dünnern zu nutzbaren und lebenswerten Stadträumen in Zentrumsnähe ein.
- Die **Landschaftskammern** erhalten eine ökologische Aufwertung. Die siedlungsnahen Erholungsgebiete sind gut erreichbar und Nutzungskonflikte minimiert.
- Die **Biodiversität** innerhalb und ausserhalb der Siedlung wird erhöht.

### Leitsatz 5: Olten ist dem Klimaschutz verpflichtet und gestaltet seine Entwicklung umweltverträglich

Olten setzt sich für eine effiziente Nutzung von Energie, den Klimaschutz und erneuerbare Energie ein. Dazu gehört ganz wesentlich auch eine klimaverträgliche Mobilität. Parallel dazu reagiert die Stadt mit Anpassungsmassnahmen auf die zunehmenden lokalklimatischen Belastungen wie Hitze und Trockenheit.

- Die energetische Sanierung von **Gebäuden**, die Aufwertung der **Stadträume** und die Förderung der **Biodiversität** leisten dabei einen hohen Beitrag.
- Zur Entwicklung in Richtung einer klimaangepassten **Siedlungsstruktur** wird der Anteil unversiegelter Flächen in zentrumsnahen Stadtteilen erhöht und der Baum- und Grünflächenbestand gesichert und erweitert. Bei zukünftigen städtebaulichen Entwicklungen wird die Durchlüftung des Stadtgebietes stärker mitberücksichtigt.

# 3 Räumliche Strategien

*Ausgehend von den Leitsätzen (Kap. 2) werden nun die räumlichen Strategien für die verschiedenen Themen und Bereiche entwickelt. Die jeweiligen «Hinweise zur Umsetzung» sind als mögliche Massnahmen zu lesen. Für die konkrete Umsetzung der Strategie können künftig auch andere oder weitere Massnahmen zum Einsatz kommen. Nicht alle Strategieziele können mit der Ortsplanung erreicht werden. Je nach Fall sind hierfür andere Instrumente oder Verfahren einzusetzen.*

**Abkürzungen (Instrumente/Verfahren):**

- OP: Ortsplanung
- GP: Gestaltungsplan
- MP: Masterplan (inkl. qualitätssicherndes Verfahren)
- QV: Qualitätssichernde Verfahren (Testplanung, Studienauftrag, Workshopverfahren u.ä.)
- MobP: Mobilitätsplan
- BGK: Betriebs- und Gestaltungskonzept
- LEK: Freiraum-/Landschaftsentwicklungskonzept

## 3.1 Generelle Positionierung

**Leitsatz 1**  
**Olten ist im Fluss und positioniert sich als wachsendes Zentrum**

### 3.1.1 Bevölkerungsziel

Langfristig strebt die Stadt Olten ein moderates Wachstum an. Für **2045** wird ein Wohnbevölkerungsstand von rund **23'000 bis 24'000** Einwohnenden angestrebt. Dies entspricht einem jährlichen Wachstum um rund 1 % oder rund 200 Personen pro Jahr. Für den Nutzungsplanungshorizont von **2038/40** entspricht dies in etwa **22'000** Einwohnenden.

Das langfristige Wachstum (ca. 2045) kann in den heutigen Bauzonen (ohne Reservezonen) sichergestellt werden - die entsprechenden Potenziale stehen zu einem sehr grossen Teil bereits heute zur Verfügung. Im Rahmen der Ortsplanung ist darauf zu achten, dass diese Potenziale umgesetzt werden können (Verfügbarkeit, Erschliessung). Allfällige Massnahmen zur Steuerung der Entwicklung in Abstimmung mit dem Bevölkerungsziel sind im Rahmen der Ortsplanung zu prüfen (inkl. allfällige Auszonungen).

Hinweise zur Umsetzung	Instrument Verfahren
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausschöpfung der Potenziale in den bestehenden Bauzonen (Innenentwicklung, Verdichtung, Transformation)</li> <li>- Sicherstellung der Entwicklung der heute noch unbebauten Bauzonenreserven (Verhinderung von Baulandhortung)</li> <li>- Steuerung / Monitoring der grösseren zu entwickelnden Arealen in Abstimmung mit dem Bevölkerungsziel</li> <li>- Prüfung von allfälligen Massnahmen zur Steuerung der zeitlichen Entwicklung von noch nicht überbauten Bauzonen am Siedlungsrand (Grund, Fustlig, Kleinholz) und neu zu entwickelnden Gebieten (z.B. Verfügbarkeit sicherstellen, Etappierung, Auszonungen).</li> </ul>	OP

### 3.1.2 Planung im Dialog

Die Stadt Olten setzt in ihren Planungsprozessen auf eine offene und transparente Kommunikation und lässt die Bevölkerung aktiv daran mitwirken.

Hinweise zur Umsetzung	Instrument Verfahren
Leitbild und Ortsplanung – Partizipationsveranstaltungen (Forum, Mitwirkung) – Direkter Miteinbezug Nachbargemeinden	OP
Weitere Projekte im Zusammenhang mit der Stadtentwicklung (z.B. Gestaltungspläne, Verkehrsprojekte, grössere Projekte auch aus anderen Bereichen) – Fallbezogene Partizipationsmodelle einsetzen	GP, Projekte

### 3.1.3 Wohnraumangebot

Die Stadt Olten setzt sich für ein ausgewogenes Wohnungsangebot ein. Sie lenkt das künftige Wohnraumangebot, indem sie mit in ihren eigenen Entwicklungsprojekten ein vielseitiges Wohnungsangebot sichert und bei privaten Projekten die Wohnungsangebote gemeinsam mit der Bauherrschaft auf die Bedürfnisse der Stadt ausrichtet.

Hinweise zur Umsetzung	Instrument Verfahren
– Klärung des Wohnungsangebots bei grösseren Projekten vorsehen (im Rahmen Gestaltungsplan)	OP GP
– Spezielle Wohnraumkonzepte bei grösseren Projekten im Stadtzentrum (z.B. Ateli-erwohnungen, Mehrgenerationenwohnen, Genossenschaftswohnungsbau)	
– Ggf. Vorgaben zu preisgünstigem Wohnraum bei grösseren Projekten (Gestaltungspläne, Beobachtung Migrationsverhalten und Marktentwicklung)	
– Aktive Bodenpolitik der Stadt aufbauen	

### 3.1.4 Arbeitsplatzangebot

Die Stadt Olten sichert auch künftig ein breites Angebot an Arbeitsplatzflächen indem sie für die verschiedenen grösseren Areale die Nutzungsprofile überprüft und anpasst. Insbesondere die grosse Industriezone nördlich des Bahnhofs bietet ein grosszügiges Flächenangebot, das im überregionalen Kontext exklusiv ist und in dieser Form beibehalten werden soll.

Hinweise zur Umsetzung	Instrument Verfahren
– Halten des Flächenangebots in der Industriezone Nord für spezielle gewerbliche Nutzungen (Gleisanschluss, Flächenbedarf, beschränktes Verkehrsaufkommen)	OP
– Prüfen der Nutzungsvorschriften in den übrigen Arbeitszonen (in Abhängigkeit ihrer Standort- und Erschliessungsqualitäten)	

### 3.1.5 Infrastrukturen Bildung, Sport und Freizeit

Die Stadt Olten überprüft ihre Infrastrukturen bezüglich Angebot und Kapazitäten laufend in Abstimmung mit dem künftigen Wachstum. Die für Institutionen von kommunaler wie auch überkommunaler Bedeutung (insb. als Bildungsstadt) notwendigen Flächen und Kapazitäten sind in den Planungen mitzubersichtigen bzw. sicherzustellen.

Hinweise zur Umsetzung	Instrument Verfahren
– Sportanlagen: Prüfung und ggf. Überarbeitung des Sportstättenkonzepts	Konzept (für OP)
– Schulraumplanung: laufende Prüfung in Abstimmung mit grösseren Stadtentwicklungsprojekten	
– Überkommunale Bildungsstätten: Sicherstellung der räumlichen Entwicklungsspielräume	OP

## 3.2 Siedlungsraum

### Leitsatz 2

**Olten ist vielfältig und entwickelt sein Stadtbild behutsam weiter**

#### 3.2.1 Entwicklungsstrategien Siedlungsgebiet

*Für die verschiedenen Stadtteile werden aufbauend auf ihren heutigen Qualitäten und Potenzialen allgemeine Entwicklungsstrategien formuliert. Die Abgrenzung der Strategieperimeter ist nicht parzellenscharf. Sie sind abstrakt zu lesen, damit für die Folgeplanungen der notwendige Interpretations- und Anordnungsspielraum gewährt bleibt.*

*In den nachfolgenden themenbezogenen Strategien (sowie den detaillieren Aussagen zu den Fokusgebieten) sind räumliche Präzisierungen und Ergänzungen möglich.*

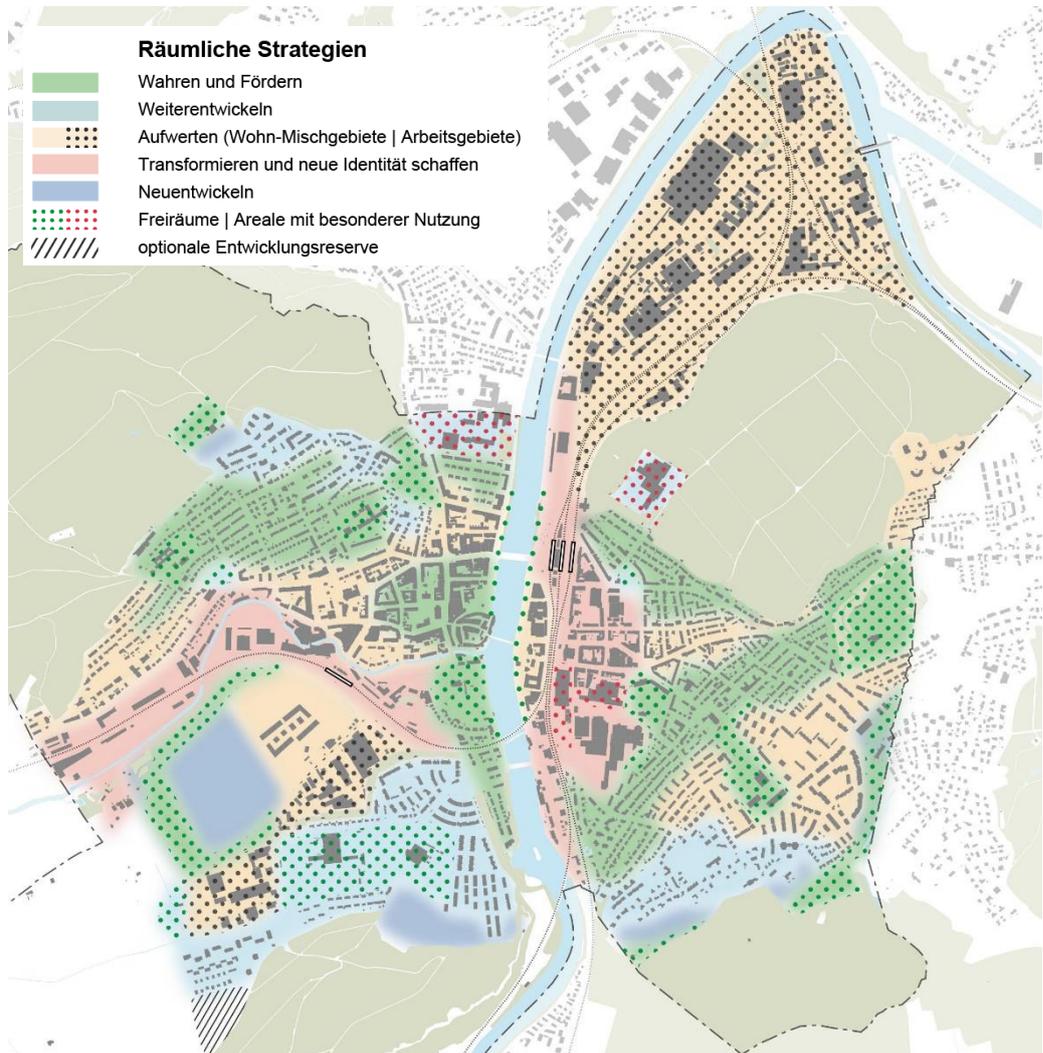


Abbildung 1: Räumliche Strategien Siedlungsgebiet

### Wahren und Fördern

Der Charakter der prägenden **historischen Gebiete** ist zu erhalten (Berücksichtigung ISOS). Partielle, qualitätsvolle Verdichtung ist, wo sinnvoll, möglich. Die Potenziale des öffentlichen Raums als Begegnungsorte für die Bevölkerung sind zu fördern. Eine durchgehend hohe Qualität der Freiräume ist anzustreben. **Freihalte- und Schutzzonen sowie bereits hochwertige öffentliche und zweckgebundene Freiräume (z.B. Stadtpark, Schulanlagen der Volksschule)** sind zu bewahren.

### Weiterentwickeln

Bestehende **Wohngebiete** sind unter Sicherstellung der Qualität und des Quartiercharakters weiterzuentwickeln und können, wo sinnvoll, verdichtet werden. Insbesondere ist auf ein gutes Angebot an qualitativen Freiräumen und Begegnungsorten zu achten. **Areale mit besonderer Nutzung (Kantonsspital, Kantonsschule)** sind nach Möglichkeit für die Allgemeinheit zu öffnen. **Bestehende öffentliche und zweckgebundene Freiräume** mit einem Angebotsdefizit sind weiterzuentwickeln (bspw. Römer- und Trottermatte; Sportpark Kleinholz).

### Aufwerten

In **Wohn- und Mischgebieten** ist die Siedlungsqualität gezielt zu verbessern. Wo nötig, ist eine bauliche Veränderung / Erneuerung unter Berücksichtigung des spezifischen Kontexts (Lärm, Dichte, Durchgrünung etc.) durchzuführen. Qualitative Freiräume sollen angeboten und, wo sinnvoll und nötig, Begegnungsorte geschaffen werden. Übergänge zu anderen Gebieten sind zu verbessern.

Bei **Arbeitsplatzgebieten** angrenzend an Wohnquartiere sind die Nutzungen auf ihre Wohnverträglichkeit zu prüfen. Für Gebiete nahe den Bahnhöfen sind arbeitsplatzorientierte Arbeitsnutzungen anzustreben. Im Industriegebiet im Norden ist die Durchlässigkeit für den Langsamverkehr und die damit verbundene Aufenthaltsqualität zu verbessern.

### Transformieren und neue Identitäten schaffen

Aufgrund der guten Lagen im gesamtstädtischen Kontext sind in besonders geeigneten Räumen mittels Transformationen neue, in den Kontext gut eingebettete urbane Identitäten zu schaffen. Durch bauliche Veränderung / Erneuerung unter Berücksichtigung des spezifischen Kontexts (Lärm, Dichte, etc.) ist eine hohe Siedlungsqualität sicherzustellen. Es sind Begegnungsorte und qualitative Freiräume zu schaffen, respektive das Potenzial der Flussräume ist zu aktivieren. **Areale mit besonderer Nutzung (Fachhochschule, Berufsbildungszentrum)** sind in das Siedlungsgefüge zu integrieren.

### Neuentwickeln

Das Entwickeln von bisher unbebauten Gebieten ist, orientierend am Bedarf, schrittweise auszulösen. Ihre Bebauungsdichte orientiert sich an ihrer Lage im gesamtstädtischen Kontext (Erschliessung, Versorgung). Insbesondere ist auf ein gutes Angebot von qualitativen Freiräumen und Begegnungsorten zu achten.

### Optionale Entwicklungsreserve

Das Gebiet Bornfeld-Süd/Bogenrain dient als langfristige Option für eine mögliche Erweiterung des Baugebiets. Eine Einzonung ist im Rahmen der anstehenden Ortsplanung nicht vorgesehen, weil der Bedarf nicht nachgewiesen werden kann. Im Rahmen der Ortsplanung ist zu klären ob das Areal als langfristiges Siedlungsgebiet (Reservegebiet) beibehalten wird oder nicht.

---

3.2.2 Handlungsansätze Gebietstypen

Der Stadtkörper lässt aufgrund der heutigen Nutzung, Form und Struktur in verschiedene, jeweils vergleichbare Gebiete einteilen. Nachstehend sind für diese Gebietstypen generelle Umsetzungshinweise formuliert. Die Gebietssteckbriefe im Anhang enthalten detailliertere Aussagen zu weiteren Handlungsansätzen. Diese gilt es im Rahmen von künftigen Projekten miteinzubeziehen.



Abbildung 2: Perimeter Gebietstypen (Bestandessituation, vgl. auch Anhang)

Gebietstyp	Hinweise zur Umsetzung (vgl. auch Handlungsansätze in den Steckbriefen im Anhang)	Instrument Verfahren
Generell	<p><b>Qualitätsvolle Siedlungsentwicklung</b></p> <p>Die Stadt Olten nutzt ihre Entwicklungspotenziale für eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung. Bei grösseren Vorhaben sind qualitätssichernde Verfahren vorzusehen. Bei Vorhaben am Siedlungsrand ist dem Übergang zwischen Siedlungs- und Landschaftsraum eine spezielle Beachtung zu schenken.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Bebauungskonzepte und fallweise Qualitätssicherungsverfahren vorsehen</li> <li>– Entwicklungsziele und Anforderungskatalog für künftige Gestaltungsplangebiete festlegen (inkl. Aussagen zur Mobilität, Freiraum, Umwelt/Klima/Energie).</li> <li>– Erarbeitung Schutzinventar der Kulturgüter (Bauten, Brunnen, Kreuze etc.)</li> </ul>	OP

<b>Kerngebiet</b>	<b>Historisches Bauerbe und Nutzungsvielfalt erhalten, Aufenthaltsqualität erhöhen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Erdgeschossnutzungen: bauliche Mindestanforderungen an Erdgeschoße für publikumsorientierte Nutzungen in Mischzonen (inkl. Kern- und Altstadtzonen)</li> <li>– Aufwertung von Strassen- und Knotenräumen an den Einfallsachsen</li> </ul>	OP
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Aufwertung Freiräume (Munzingerplatz, Amthausquai)</li> </ul>	Projekte
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Leerflächenmanagement, Standortförderung</li> </ul>	
<b>Äussere Zentrumsgebiete</b>	<b>Zentrum weiterentwickeln, Nutzungsdurchmischung erhalten, Aussenräume aufwerten</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Erarbeitung Entwicklungskonzept für den Raum östlich des Bahnhofs</li> <li>– Aufwertung von Strassen- und Knotenräumen an den Einfallsachsen</li> <li>– Erdgeschossnutzungen: bauliche Mindestanforderungen an Erdgeschoße für gewerbliche Nutzungen in Mischzonen prüfen</li> </ul>	OP
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Aufwertung und Schaffung von innerstädtischen Freiräumen</li> </ul>	OP
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Stärkere Durchgrünung im öffentlichen Raum</li> </ul>	Klimakonzept
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Aufwertung von Innenhöfen (städtebauliche Aufwertung, Anpassung an Klimawandel)</li> </ul>	OP Klimakonzept
<b>Gartenstadtquartiere</b>	<b>Historisches Bauerbe erhalten und Quartierqualitäten wahren</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Bauvorschriften prüfen (Schutzvorschriften für wertvolle Bauten oder Ensembles, Umgebungen, Vorgärten)</li> <li>– Qualitätssicherung im Baubewilligungsverfahren vorsehen (z.B. Fachgutachten)</li> </ul>	OP
<b>Wohngebiete (weniger dicht)</b>	<b>Ruhige Wohnlagen erhalten, Entwicklungspotenziale nutzen, qualitativ verdichten</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Bauvorschriften prüfen (Nutzungsmass für Verdichtungsmöglichkeiten prüfen)</li> <li>– Begegnungsorte / Treffpunkte schaffen</li> <li>– Aufwertung von Frei- und Strassenräumen</li> </ul>	OP
<b>Wohngebiete (dicht)</b>	<b>Ruhige Wohnlagen erhalten, Aufwertung der Wohnqualität</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Begegnungsorte / Treffpunkte / Grünräume schaffen</li> <li>– Aufwertung von Frei- und Strassenräumen</li> <li>– Aufwertung von sanierungsbedürftigen Siedlungsstrukturen</li> </ul>	OP
<b>Gemischte Gebiete</b>	<b>Stärkung von Gebieten mit gemischten Nutzungen, Identität schaffen, Entwicklungspotenziale nutzen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Erarbeitung Entwicklungskonzept für den Raum Schützenmatt / Stationsstrasse</li> <li>– Bauvorschriften prüfen (Nutzungsmass, Prüfung Wohnanteile und Art der Arbeitsnutzungen)</li> <li>– Aufwertung von Strassenräumen an den Einfallsachsen</li> </ul>	OP
<b>Arbeitsplatzgebiete</b>	<b>Entwicklungsmöglichkeiten sichern und an Lagequalitäten ausrichten (Erschliessungsgüte, Adressbildung etc.)</b> <p>Industrie-Nord</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Beschränkung von stark (Schwer-)verkehrserzeugenden Nutzungen</li> <li>– Arbeitsplatzorientierte Nutzungen (Fokus Gesundheit und Bildung) sowie allfällige Wohnnutzungen nur in Bahnhofsnahe vorsehen</li> </ul> <p>Rötzmatt</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– arbeitsplatzorientierte, wohnverträgliche Nutzungen fördern (inkl. Möglichkeiten für Zwischennutzungen oder alternative Modelle mit gemischten Nutzungen)</li> </ul>	OP
<b>Areale mit besonderer Nutzung</b>	<b>Weiterentwicklung nach Bedarf unter Wahrung der vorhandenen Qualitäten</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Projektbezogene Planungen (inkl. qualitätssichernde Verfahren)</li> <li>– Miteinbezug der Quartierbevölkerung</li> </ul>	P

### 3.3 Mobilität

#### Leitsatz 3 Olten ist beweglich und setzt auf eine stadtverträgliche Mobilität

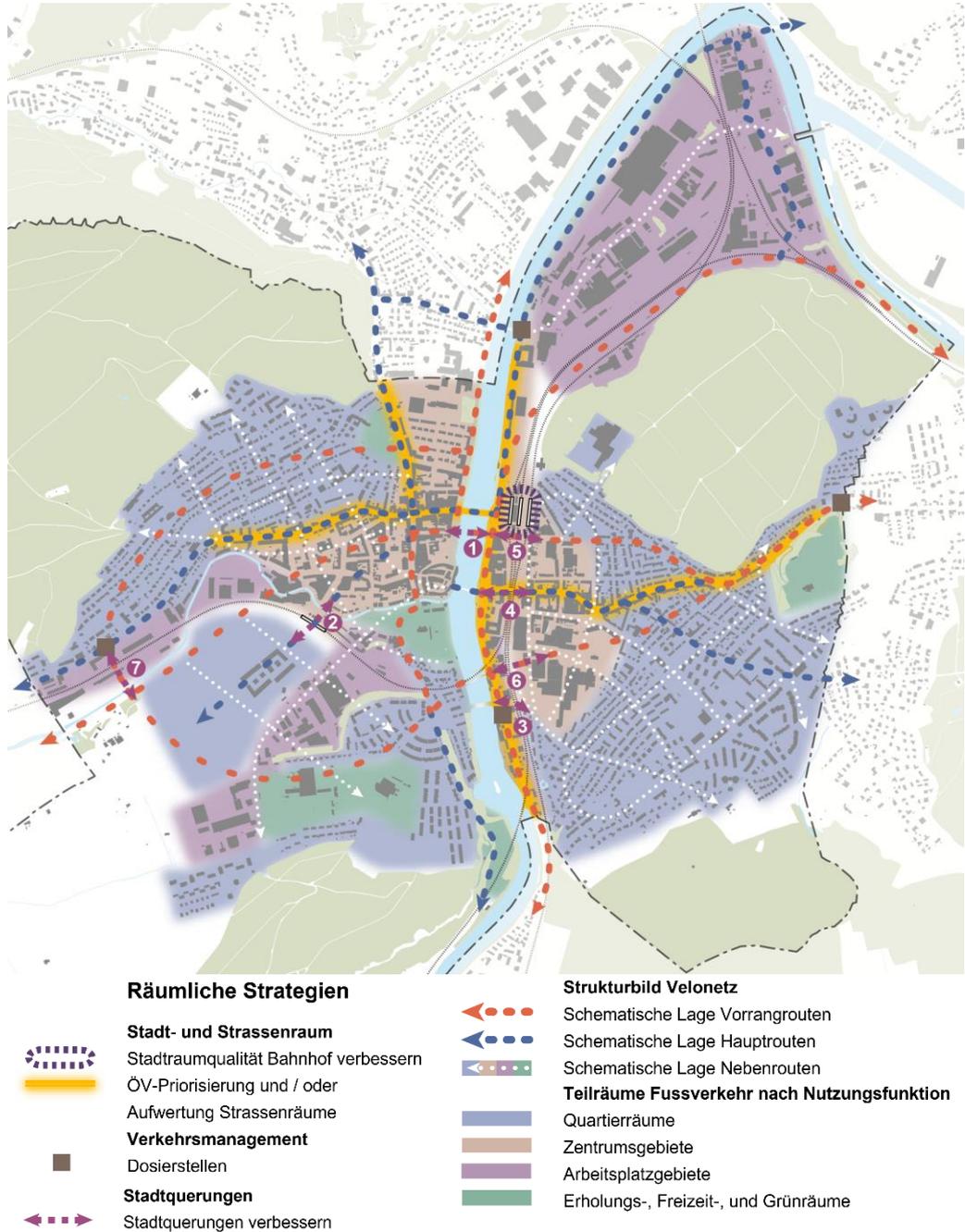


Abbildung 3: Räumliche Strategie Mobilität

#### 3.3.1 Bahnhofsgebiete

Die Bahnhofsgebiete sind wichtige öffentliche Räume und dienen als Drehscheiben für die Mobilität. Ihrer hohen Bedeutung entsprechend werden die Vorbereiche als grosszügige, attraktive Aufenthaltsräume ausgestaltet. Um die Vernetzung der Verkehrsmittel zu fördern, wird die Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr verbessert, so dass direkt, komfortabel und barrierefrei umgestiegen werden kann.

Hinweise zur Umsetzung	Instrument Verfahren
Hauptbahnhof – Westseitig: Umsetzung Bahnhofplatzprojekt (NBO) – Ostseitig: Aufwertung Rückseite Bahnhof (Schaffung Stadtraum Bahnhof/Tannwaldstrasse) – Anzahl und Komfort Veloabstellplätze schrittweise ausbauen	Projekt MP Bahnhof-Ost
Bahnhof Hammer – Umsetzung Stadtteilverbindung Hammer (Fuss- und Velounterführung in Verlängerung der Hammerallee) – Anzahl und Komfort Veloabstellplätze prüfen	Projekt

### 3.3.2 Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr ist und bleibt das leistungsfähigste Transportsystem zur Bewältigung der Mobilitätsnachfrage im engen städtischen Strassenraum. Um den bestehenden und auf den ÖV zu verlagernden Verkehr bewältigen zu können, wird das Bahn- und Busangebot weiter ausgebaut. Durch die Steuerung und Dosierung des Verkehrs (Verkehrsmanagement) werden kurze und zuverlässige ÖV-Reisezeiten, auch in den Spitzenstunden, sichergestellt.

Hinweise zur Umsetzung	Instrument Verfahren
– Optimierung des ÖV-Angebots (Taktverdichtungen, Verbesserung Umsteigebeziehungen, Systematisierung), Ausbau auf Erschliessungsgüte C im Stadtgebiet	STEP, ÖV-Angebotskonzepte
– Steuerung und Dosierung des Verkehrs zur Priorisierung des ÖV	MobP umsetzen (Steuerungs- und Dosierungskonzept)

### 3.3.3 Motorisierter Strassenverkehr

Der motorisierte Strassenverkehr wird verträglich abgewickelt. Mit Verkehrsmanagement-Massnahmen wird der Verkehr gesteuert und gelenkt, um die für eine effiziente und nachhaltige Entwicklung notwendigen Kapazitäten bereitzustellen. Dadurch wird der wirtschaftlich notwendige motorisierte Individualverkehr innerhalb der Stadt verflüssigt. Das Mit- und Nebeneinander der Verkehrsteilnehmenden (Koexistenz) wird gefördert. Die Hauptachsen werden siedlungsorientiert gestaltet und für die Umfeldnutzungen aufgewertet. Der Durchgangsverkehr wird auf den Hauptachsen kanalisiert und der Schleichverkehr in den Quartieren unterbunden.

In den Wohnquartieren werden Aufwertungsmassnahmen geprüft, um die Wohnumfeldqualität und die Attraktivität für den Fussverkehr und Aufenthalt zu steigern.

Hinweise zur Umsetzung	Instrument Verfahren
Hauptachsen – Verkehrsmanagement zur Verflüssigung des wirtschaftlich notwendigen motorisierten Individualverkehrs im Zentrum – Angebotsorientierter Entwurf der Strassenräume (im Rahmen der Umgestaltung) – Querungsmöglichkeiten für den Fuss- und Veloverkehr verbessern – Durchgangsverkehrs auf Hauptachsen kanalisieren	MobP umsetzen BGK, Verkehrskonzepte
Quartierstrassen – In den Wohnquartieren situativ Begegnungszonen prüfen (in Abstimmung mit der Quartierbevölkerung) – Schleichverkehr reduzieren	
– Steuerung und Dosierung des Verkehrs zur Verflüssigung und Verstetigung des wirtschaftlich notwendigen Strassenverkehrs	Verkehrsmanagement

### 3.3.4 Ruhender Verkehr

Das Parkierungsangebot wird angebotsorientiert geplant und richtet sich nach der Verträglichkeit des Strassennetzes. Mit einer stadtweit abgestimmten Bewirtschaftung wird eine effiziente Nutzung der Parkflächen sichergestellt. Es wird angestrebt, das Angebot an dispers verteilten, öffentlich zugänglichen Oberflächen-Parkfeldern im Zentrum (Innenstadt, Bahnhof, Bifang, Säliquartier) zugunsten einer Aufwertung für den Stadt-/Grünraum zu reduzieren. Das Parkierungsangebot soll in Sammelparkierungsanlagen konzentriert werden, die in ein Parkleitsystem eingebunden sind.

Hinweise zur Umsetzung	Instrument Verfahren
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Prozess Revision Parkierungsreglement neu lancieren (inkl. Veloabstellplätze, reduzierte Parkplatzangebote an gut erschlossenen Lagen bzw. in gut erschlossenen Entwicklungsgebieten)</li> <li>– Bestehende Bewirtschaftung weiterführen (Mobilitätsplan als Grundlage)</li> <li>– Klärung Umgang mit der öffentlichen Parkierung im Zentrum, u.a. mit dem Ziel disperse Oberflächen-Parkfelder aufzuheben, um eine attraktive Erschliessung und Aufwertung des öffentlichen Raums im Zentrum zu gewährleisten</li> </ul>	Verkehrs- und Parkierungskonzept Zentrum Olten (inkl. Veloabstellplätze)  Partizipativer Prozess

### 3.3.5 Fussverkehr

Zu Fuss gehen ist in der Stadt Olten direkt, sicher und attraktiv. Der Fussverkehr wird zu diesem Zweck nach Teilräumen differenziert betrachtet und gefördert. Die Teilräume unterscheiden sich bezüglich Nutzung, Nutzergruppen und Anforderungen. Entsprechend werden spezifische Handlungsansätze und Qualitätsstandards nach Teilräume (vgl. Abb. 3) angestrebt:

- Quartierräume: Flächig nutzbare Strassenräume, gute Querbarkeit, Verkehrsberuhigung
- Zentrumsgebiete: Durchgehendes Netz, grosszügige Verkehrs- und Verweilflächen, hohe Belags- und Raumqualität
- Arbeitsplatzgebiete: Direkte Verbindungen, gute Zugänglichkeit von ÖV-Haltestellen
- Erholungs-, Freizeit- und Grünräume: Hohe Umfeldqualität, kein oder nur minimaler MIV, grosszügige und vielfältige Verbindungen und Flächen

Hinweise zur Umsetzung	Instrument Verfahren
Umsetzung Fussverkehrsmassnahmen des Mobilitätsplans (z.B. Optimierung Bahnhofplatz und Aaresteg)	MobP umsetzen
Beseitigung Schwachstellen und Netzlücken im Rahmen der laufenden und geplanten Verkehrsplanungsprojekte	Aggloprogramm Massnahmen, PU Hammer u.A.
Schaffen von Qualitäten für den Fussverkehr und Aufenthalt nach Teilräumen	MobP umsetzen,
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Aufwertung der öffentlichen Räume in den Zentren auf beiden Stadtseiten sowie des BGG, Strassensanierungen</li> <li>– Weiterentwicklung Tempo 30-Zonen in den Wohnquartieren zu Begegnungszonen</li> </ul>	ungen

### 3.3.6 Veloverkehr

Dem Veloverkehr steht ein durchgehendes, sicheres und attraktives Netz zur Verfügung. Mit sogenannten Vorrangrouten werden hochwertige Verbindungen geschaffen, die von allen Nutzergruppen und Altersklassen (8-80 Jahre) für Wege im Alltag genutzt werden können. Die Vorrangrouten werden primär auf verkehrsberuhigten Quartierstrassen realisiert, können jedoch auch entlang von Hauptachsen zu liegen kommen, wenn es aus Netzsicht keine geeignete, direkte Alternativroute gibt. Es ist auf quartierverträgliche Lösungen zu achten.

Neben den Vorrangrouten umfasst das Velonetz auch Hauptrouten (als direkteste Verbindung für routinierte Velofahrende entlang der Hauptachsen) und Basisrouten (als Ergänzung in den Quartieren). Zudem gibt es für den Freizeitverkehr, wo der Weg das Ziel ist, attraktive Routen, die über eine hohe Umfeldqualität verfügen. Diese Freizeitrouten können sich abschnittsweise mit Vorrangrouten überlagern.

Hinweise zur Umsetzung	Instrument Verfahren
Umsetzung Veloverkehrsmassnahmen des Mobilitätsplans (z.B. genügend Veloabstellplätze schaffen);	MobP umsetzen
Beseitigung Schwachstellen und Netzlücken im Rahmen der laufenden und geplanten Verkehrsplanungsprojekte	Aggloprogramm Massnahmen, PU Hammer u.A.
Weiterentwicklung Velonetzplan in Zusammenarbeit mit dem Kanton und den angrenzenden Gemeinden	Konzept (für OP)

### 3.3.7 Kurze Wege / Stadtquerungen

Durch eine kompakte Siedlungsstruktur und ein feinmaschiges Fuss- und Velonetz ist Olten eine Stadt der kurzen Wege, welche bequem zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden können. Die Quartiere zeichnen sich durch eine gute Nutzungsdurchmischung (z.B. auch Nahversorgungseinrichtungen) aus und sind durch attraktive «Stadtquerungen» miteinander verbunden. Kurze Wege tragen so auch zu einer Entlastung der Hauptachsen bei. Um die Trennwirkung von Aare und Gleisanlagen zu reduzieren, werden an bedeutenden Lagen die Stadtquerungen verbessert:

Laufende Projekte (vgl. Abb. 3):

- Nr. 1: Realisierung Aaresteg zwischen Altstadt und Bahnhof
- Nr. 2: Umsetzung Stadtteilverbindung Hammer

Vorhaben 1. Priorität (vgl. Abb. 3):

- Nr. 3: Verbesserung Veloführung im Bereich Sälikreisel
- Nr. 4: Ausbau Gleisquerung im Bereich Postplatz/Winkel für den Veloverkehr

Vorhaben 2. Priorität (vgl. Abb. 3):

- Nr. 5: Durchgehende Radverbindung zwischen Aaresteg und Martin Disteli-Strasse anstreben
- Nr. 6: Veloverbindung zwischen Gäubahnsteg und Bifangquartier
- Nr. 7: Neue Gleisquerung Dünnermatt (inkl. Querung Gäustrasse)

Hinweise zur Umsetzung	Instrument Verfahren
Nutzungsdurchmischung fördern (inkl. Nahversorgungseinrichtungen)	OP
Stadtquerungen verbessern (vgl. obige Aufzählung)	Projekte

### 3.3.8 Künftige Technologien in der Mobilität

Die Elektrifizierung von Fahrzeugen (insb. E-Bikes, aber auch Motorfahrzeuge und der öffentliche Verkehr) trägt zur Senkung der Schadstoff- und Lärmimmissionen bei. Dies erfordert den Ausbau der notwendigen Basisinfrastruktur (Ladestationen). Die Digitalisierung und auch die Automatisierung nehmen in der Mobilität künftig einen höheren Stellenwert ein. Mit der Vernetzung der Informationen (Personen- und Fahrzeugstandorte, Routen, Tarife) kann ein intermodales Verkehrsangebot bereitgestellt werden. Die Grenzen zwischen Individual- und öffentlichem Verkehr werden stärker verwischen («Mobility as a Service»). Der sogenannte öffentliche Individualverkehr (ÖIV) «on demand» bringt neue Geschäftsmodelle hervor, die Taxidienste und Sharing-Ansätze mit

individuell bzw. kollektiv genutzten automatisierten Fahrzeuge vereinigen. Mehr Automatisierung, mehr Professionalisierung und maximaler Zugang zu den Mobilitätsdienstleistungen bergen sowohl Chancen wie auch Risiken. Die kollektive Nutzung von Fahrzeugen ist ressourcenschonend. Die in der «smart city» wachsenden Sharing-Modelle begünstigen die nachhaltige Mobilitätsentwicklung. Hinsichtlich des automatisierten Fahrens bestehen noch zahlreiche offene Fragen, und es ist aus heutiger Sicht noch unklar, wie der Fuss- und Veloverkehr in ein automatisiertes Gesamtsystem integrierbar ist. Die Auswirkungen der Digitalisierung und des Autonomen Fahrens auf das Verkehrssystem und insbesondere auf das Verkehrsvolumen sind zum aktuellen Zeitpunkt noch schwer vorhersehbar.

Hinweise zur Umsetzung	Instrument Verfahren
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bahnhofgebiete und Quartiere: Bereitstellung von Flächen für Sharing-Angebote</li> <li>- Öffentlicher Verkehr: Für die erste und letzte Meile werden innovative Ansätze der Digitalisierung/Automatisierung geprüft</li> </ul>	Projekte
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Künftige Mobilitätstechnologien: Schaffung von Planungsgrundlagen in überkommunalen Strukturen (Massnahme «Planungsgrundlagen Mobilität der Zukunft»)</li> </ul>	Aggloprogramm
<ul style="list-style-type: none"> <li>- E-Mobilität: Schaffung von Ladestationen (E-Bike, Elektroautos) im Rahmen von künftigen Projekten (private oder öffentliche Parkieranlagen, Lademöglichkeiten im öffentlichen Raum)</li> </ul>	Projekte

### 3.3.9 City-Logistik

Die Digitalisierung führt aktuell zu dynamischen Veränderungen in der Güterlogistik. Die vermehrt bis zum Endkunden führenden Transporte machen neuartige Vertriebssysteme notwendig. Ziel sind auch hier möglichst fahrten- und raumsparende Transportketten mit emissionsarmen Fahrzeugen im städtischen Gebiet. Es gilt, die städtische Versorgung mit Gütern möglichst effizient und stadtverträglich abzuwickeln, wobei auch neuartige City-Logistiksysteme geprüft werden.

Hinweise zur Umsetzung	Instrument Verfahren
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Neue Ansätze für die City-Logistik auf lokaler und regionaler Ebene prüfen</li> <li>- Einbettung in ein künftiges regionales und nationales Logistik- und Güterverkehrsnetz (z.B. Cargo sous terrain)</li> </ul>	Aggloprogramm so!mobil Projekte

### 3.4 Freiraum & Landschaft

**Leitsatz 4**  
**Olten ist durchgrünt und pflegt seine vielfältigen Lebensräume**

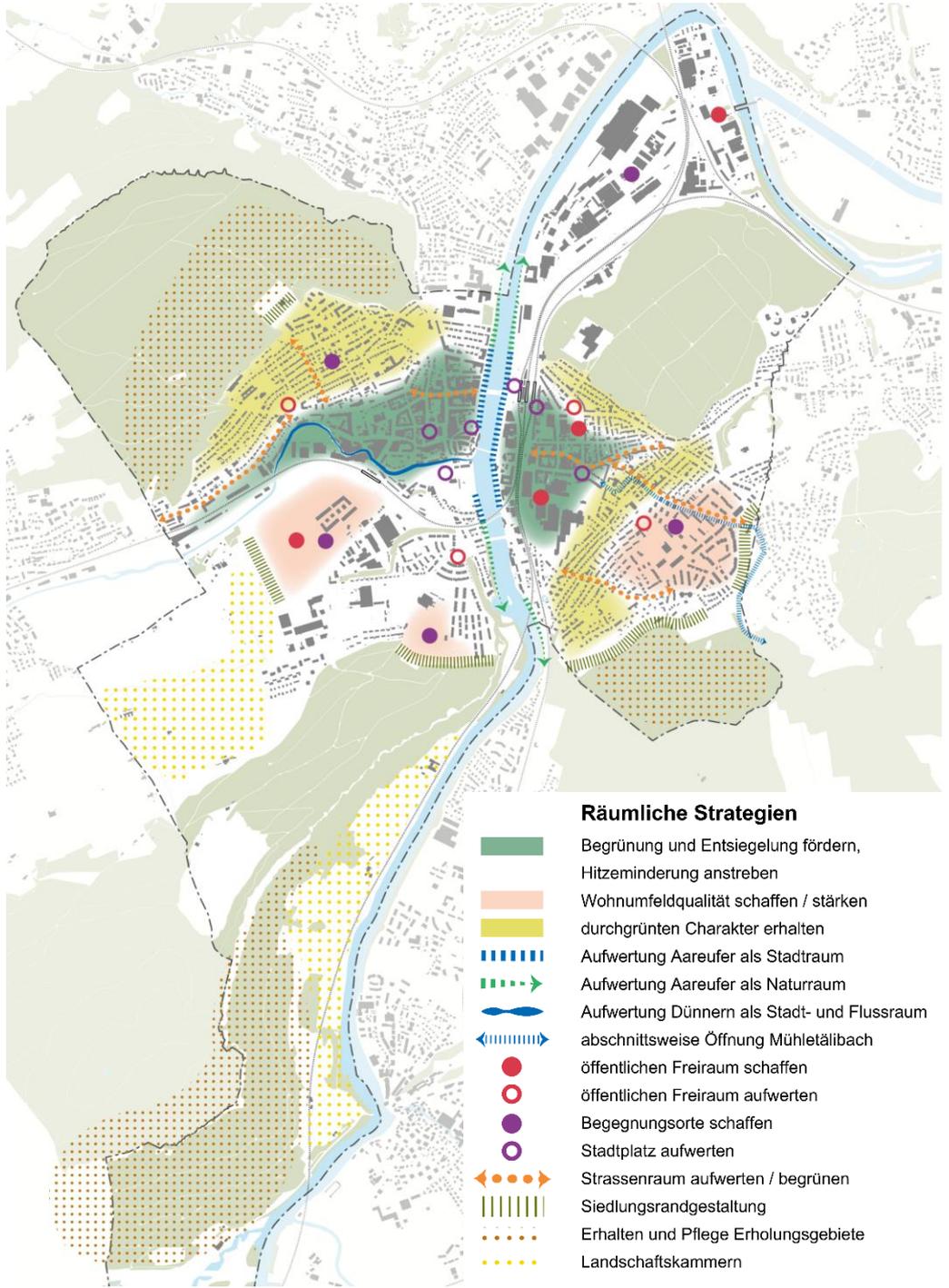


Abbildung 4: Strategie Freiraum & Landschaft

#### 3.4.1 Frei- und Aussenräume / Biodiversität

Um für die Bevölkerung der Stadt Olten eine hohe Lebensqualität zu sichern, wird ein tragfähiges Freiraumgerüst entwickelt, das eine gute Freiraumversorgung und vielfältige Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten für alle Bevölkerungsgruppen sicherstellt sowie gleichzeitig Lebensräume für Tiere und Pflanzen in der Stadt bietet. Dazu ist die Erarbeitung und anschliessende Umsetzung von umfassenden und zeitgemässen

Konzeptionen zum Umgang mit Siedlungsfreiraum und Stadtnatur notwendig. Flächenpotentiale müssen identifiziert und deren Aufwertung und Umgestaltung forciert werden. Die Anliegen der Bevölkerung sind dabei einzubeziehen.

Hinweise zur Umsetzung	Instrument Verfahren
<b>Freiräume</b>	OP, GP MP, QV
– Aussenraumgestaltung in Planungen berücksichtigen (erhöhte Anforderungen bzgl. Nutzbarkeit, Ökologie, etc.)	
– Vorgaben in den Baubestimmungen regeln; qualitätssichernde Verfahren (Wettbewerbe etc.) vorsehen	
– Potenzialflächen erfassen und Aufwertungsmöglichkeiten abklären (z.B. Brachen, Restflächen, Abstandsgrün, Innenhöfe, Dachflächen etc., auch Zwischennutzungen möglich)	Freiraumkonzept (für OP)
– Erarbeitung umfassender, zeitgemässer Grundlage zum Umgang mit dem Siedlungsfreiraum (Versorgung, Qualitäten und Funktionen)	
– Aufwertung bestehender Parkanlagen: Römermatte, Trottermatte, Spielplatz Platanen, insbesondere unter Schaffung von Angeboten / Treffpunkten für Jugendliche	P
– Entlastung von stark genutzten öffentlichen Freiräumen in Olten Ost (z.B. Vögelgarten, Schulanlage Bifang) durch Schaffung neuer Freiräume, Quartiertreffpunkte und Aufwertung des Wohnumfelds (Wilerfeld)	
– Aufwertung von Stadtplätzen: Munzingerplatz, Schützenmatte, Bahnhofplatz (beidseitig), Klosterplatz/Amtshausquai, Bifangplatz	P
– Öffentliche Freiräume / Parks neu schaffen (im Entwicklungsgebiet Rötzmatt und in den Transformationsgebieten)	P
– Verbindung / Vernetzung der Freiräume durch begrünte Strassen und Wege bis in die Naherholungsräume ausserhalb des Siedlungsgebietes	Freiraumkonzept (für OP)
– Erarbeitung und Umsetzung Baumkonzept / Alleenkonzent	
– Aktualisierung Naturinventar (inkl. Baumkataster) und Definition Schutzobjekte in der Nutzungsplanung	OP
<b>Biodiversität</b>	Naturkonzept (für OP)
– Aktualisierung Naturkonzept	
– Festlegung von Ziel/Leitarten, Schaffung entsprechender Lebensräume/Trittsteine resp. Aufwertung entsprechender Freiräume und Vernetzung untereinander und mit den Naturräumen (z.B. Hecken, Baumreihen, Flächen entlang Gewässerufer, Bahnliesen/ Böschungen etc.)	
– Förderung von Massnahmen zugunsten der Biodiversität im Wohnumfeld / bei Umgebungsgestaltung zu Wohnüberbauungen (MFH), bei der Innenhofgestaltung, in privaten Gärten (EFH)	
– aktives Neophytenmanagement (Erhebung, Bekämpfung, Monitoring)	
– Anforderungen in den Bauvorschriften definieren, Massnahmen der Bauverwaltung (z.B. Aufklärung und Anreize schaffen)	
<b>Ressourcen</b>	
– Für die Erarbeitung, Umsetzung und Betrieb der erwähnten Planungen und Projekte im Bereich Freiraum sind verwaltungsintern die nötigen Ressourcen bereitzustellen.	

### 3.4.2 Gewässerläufe

Die Gewässer in der Stadt Olten werden als Stadt- und Lebensräume aufgewertet. Insbesondere die Ufer von Aare und Dünnern werden in Zentrumsnähe zugänglich und nutzbar gemacht und ergänzen so das Freiraumgerüst der Stadt. Ausserhalb des Zentrums werden Teile des Aareufers als Naturraum aufgewertet. Am Mühlitälibach wird durch abschnittsweise Öffnung und Renaturierung die Wohnumfeldqualität erhöht und der Hochwasserschutz optimiert.

Hinweise zur Umsetzung	Instrument Verfahren
Aare:	Umsetzung
– Aufwertung Aareufer abschnittsweise mit unterschiedlichem Charakter (Zentrumsbereich urban/Quaianlagen – nach aussen als grünes Ufer / Erholungs- und Naturraum)	Entwicklungsstudie rechtes Aareufer
– Wiederherstellung Charakter Quaianlagen im Zentrumsbereich (beidseitig)	
– durchgängiger zugänglicher Stadt- und Erholungsraum auf Flussniveau am zentralen Ostufer	Konzept zur ökologischen Aufwertung
– ökologische Aufwertung der Aareufer ausserhalb des Zentrumsbereiches	

Dünnern	OP (GewRaum) Revitalisierungsprojekt / Wasserbauprojekt)
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Revitalisierungsmöglichkeiten prüfen (Gewässersohle) und begleitende Bäume/ Begrünung/ Beschattung</li> <li>– Ufer punktuell als Stadtraum aufwerten (Promenade im Bereich Schützenmatte, Terrassen, Aufenthalts- und Begegnungsorte am Wasser)</li> </ul>	
Mühlitalbach:	OP (GewRaum) Revitalisierungsprojekt / Wasserbauprojekt)
<ul style="list-style-type: none"> <li>– abschnittsweise Öffnung/Umlegung, im Stadtgebiet jeweils mit anstehenden Bauvorhaben (Sanierung Strassen / Wege, Überbauung/Verdichtung, etc.), Renaturierung entlang der Stadtgrenze</li> </ul>	

### 3.4.3 Stadtränder

Die Stadtränder nehmen eine wichtige Funktion im Übergang vom Siedlungs- zum Landschafts- und Erholungsraum ein. Bei künftigen Projekten am Siedlungsrand ist ein besonderes Augenmerk auf ihre Gestaltung zu legen. Die notwendigen Grundlagen hierzu sind noch zu erarbeiten.

Hinweise zur Umsetzung	Instrument Verfahren
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Grundlagen für den Umgang mit dem Siedlungsrand erarbeiten</li> </ul>	Projekt „Siedlungsrand“, Innosuisse

### 3.4.4 Landschaftskammern und Erholungswälder

Die attraktive Landschaft um den Stadtkörper mit bewaldeten Hängen und offenem Kulturland ist wichtiger Naherholungsraum für die Bevölkerung. Sie wird bewirtschaftet und bietet Lebensraum für Flora und Fauna. Um diese Qualitäten zu erhalten, werden Nutzungskonflikte minimiert, die Erholungsnutzung gelenkt, die Landschaftskammern ökologisch aufgewertet und die Wälder klimaangepasst bewirtschaftet.

Hinweise zur Umsetzung	Instrument Verfahren
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Erhöhung Strukturvielfalt und angepasste Bewirtschaftung</li> <li>– Prüfen und Aktualisierung Gebiete mit Potenzial (gemäss Naturkonzept 2008)</li> </ul>	Vernetzungsprojekte, Landschaftsqualitätsprojekt
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Erholungsgebiete: gute Erreichbarkeit / Zugänge in die Landschaft aus den Quartieren sichern; Konfliktminimierung Natur - Erholung - Bewirtschaftung / Lenkung Erholungsnutzung &gt; Konfliktlage erheben und Konflikte reduzieren/minimieren, z.B. Littering, Nutzergruppen entflechten, Biken, Hunde, Erholung-Naturschutz, etc.); Instandhaltung der bestehenden Erholungsinfrastruktur (Grillstellen, Rastplätze, Aussichtspunkte, Themenwege etc.)</li> <li>– Förderung Anpassungsfähigkeit in Wäldern durch klimaangepasste Baumarten</li> </ul>	Freiraumkonzept (für OP)

### 3.5 Klima

#### Leitsatz 5 Olten ist dem Klimaschutz verpflichtet und gestaltet seine Entwicklung umweltverträglich



Abbildung 5: Räumliche Strategie Klimaanpassung

#### 3.5.1 Klimaschutz

Die Stadt Olten hat seit 2004 das Label Energiestadt inne, sie ist seither aktiv und erfolgreich in den Bereichen Energie, Mobilität und Klimaschutz tätig und verfolgt die Zielsetzung des Bundes zur Erreichung des Netto-Null-Ziels 2050. Für die Stadtverwaltung besteht eine Klimastrategie zur Erreichung des Netto-Null-Ziels 2040. Damit wird ein linearer Absenkpfad zur Emissionsreduktion verfolgt mit dem Zwischenziel die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Stadtverwaltung bis 2029 zu halbieren.

Hinweise zur Umsetzung	Instrument Verfahren
Reduktion der CO <sub>2</sub> -Emissionen der Stadtverwaltung auf Netto-Null bis 2040 – Verankerung Klimaziel in städtischer Verwaltung, Konzepten und Planungen – Verfassen einer Beschaffungsrichtlinie für Anschaffungen und Bauprojekte der Stadt – Eignerstrategien klimaneutral ausrichten (Stadttheater, Sportpark, Busbetrieb BOGG, Städtische Betriebe)	diverse

### 3.5.3 Gebäude

Um das gesetzte CO<sub>2</sub>-Ziel zu erreichen, gilt es die Gebäude effizient und klimaneutral zu heizen und den Wärmebedarf durch bauliche Massnahmen zu reduzieren.

Hinweise zur Umsetzung	Instrument Verfahren
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Gebäudehüllensanierungen und Umstellung der Heizungen auf erneuerbare Energieträger in allen Gebäuden im Besitz der Stadt Olten</li> <li>– Aktualisierung und Umsetzung Werterhaltungsstrategie</li> <li>– Aufzeigen möglicher Kollaborationen für nachbarschaftliche Nahwärmeverbunde</li> </ul>	Kom. Energierichtplan (im Gang)
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Energieanforderungen für künftige grössere Bebauungen/Projekte definieren</li> <li>– Prüfen grundeigentümergebundener Vorgaben für die Förderung erneuerbarer Energien und Nutzung von Nahwärmeverbunden</li> </ul>	OP / GP

### 3.5.4 Mobilität

Zur Erreichung des gesetzten CO<sub>2</sub>-Ziels trägt die Förderung einer klimaverträglichen Mobilität massgeblich bei (siehe auch Leitsatz 3). Der Verkehr wird stärker auf die umweltfreundlichen Verkehrsmittel wie öffentlicher Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr verlagert. Der motorisierte Strassenverkehr wird klimaverträglich abgewickelt. Zudem wird Verkehr durch kurze Wege und eine gute Nutzungsdurchmischung vermieden.

Hinweise zur Umsetzung	Instrument Verfahren
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Fokus auf Fuss- und Veloverkehr und ÖV</li> <li>– Reduktion des motorisierten Pendlerverkehrs, Beeinflussung Modalsplit / Mobilitätsverhalten in der Bevölkerung</li> <li>– Anpassung Beschaffungsprozess der Stadtverwaltung für erneuerbar betriebene Fahrzeuge</li> <li>– Förderung und Ausbau der E-Mobilität</li> <li>– Prüfung Parkplatzangebot bei Überbauungen / Umnutzungen an gut erschlossenen Lagen (bspw. in Kombination mit Mobilitätskonzepten)</li> </ul>	(vgl. auch Massnahmen unter Mobilität)

### 3.5.5 Siedlungsstruktur / Klimaanpassung

Um den negativen Auswirkungen des Klimawandels zu begegnen ergreift die Stadt Olten bei ihrer künftigen Entwicklung Anpassungsmassnahmen. Dazu ist die Erarbeitung eines konkreten Konzepts zur Klimaanpassung auf Basis einer kantonalen Klimaanalyse (aktuell in Arbeit) notwendig. Durch Erhöhung der unversiegelten und begrünten Flächen in zentrumsnahen Stadtteilen und Berücksichtigung der Durchlüftung im Stadtgebiet sollen die Hitzebelastung reduziert, die Wohnqualität gesteigert und insgesamt die Lebensqualität für die Bevölkerung erhöht werden. Damit einhergehend bildet die Förderung der Biodiversität einen integralen Bestandteil der künftigen Freiraumentwicklung der Stadt Olten.

Hinweise zur Umsetzung	Instrument Verfahren
<p><b>Wärmebelastung reduzieren</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Versiegelung begrenzen und Entsiegelung fördern</li> <li>– Vermeidung aufheizender Elemente und Materialien, Fassaden- und Dachbegrünung sowie Innenhofbegrünung</li> <li>– Grünflächen als Entlastungsflächen erhalten und neu schaffen sowie klimagerecht weiterentwickeln (Berücksichtigung mikroklimatischer Vielfalt)</li> <li>– Verdunstungsflächen schaffen</li> <li>– Anlage Baumbestände im Strassenraum mit angepasster Artenwahl</li> <li>– Beschattung im öffentlichen Raum erhöhen (z.B. Bäume, Sonnensegel, Markisen, Arkaden etc.)</li> <li>– Rückbau, Entsiegelung und Begrünung in stark verdichteten Innenhofbereichen im Bestand (Altstadt / Innenstadt):                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– prioritär Innenhofbegrünung, Entsiegelung, Stadtbäume, Beschattung in Entwicklungsgebieten / Transformationsgebieten:</li> </ul> </li> </ul>	<p>Klimakonzept (für OP, auf Basis kantonalen Klimaanalyse)</p> <p>Projekte / GP</p> <p>OP/GP</p>

## Räumliches Leitbild | Räumliche Strategien

- prioritär Dach- und Fassadenbegrünung, Regenwassermanagement, Vorgaben bzgl. Begrünung, Versiegelungsgrad und Unterbauung bei Neubebauungen

---

### Durchlüftung berücksichtigen

- Erhöhung Grün- und Freiflächenanteil gesamthaft
- Sichern von Frischluft- und Kaltluftentstehungsgebieten (z.B. Wald, Landwirtschaft, grössere Pärke)
- Berücksichtigung der wichtigen Durchlüftungskorridore/Luftleitbahnen (insb. Strassen, Flussräume, Grünflächen, stark durchgrünte Hanglagen), und wo nötig und zweckmässig Verbesserungsmaßnahmen prüfen (z.B. Ergänzung mit weiteren Grünstrukturen, Vermeidung von Austauschbarrieren))
- Bei Innenentwicklungsvorhaben ihre stadtklimatischen Auswirkungen prüfen (Gebäudeform- und -stellung, Gestaltung Aussenräume, ggf. Nachweise für stadtklimatisch Auswirkungen fordern).

Klimakonzept  
(für OP,  
auf Basis kantona-  
ler Klimaanalyse)

---

### Biodiversität fördern

- vgl. Massnahmen unter Freiraum und Landschaft

## 4 Fokusgebiete

Die oben aufgeführten räumlichen Strategien betreffen das gesamte Stadtgebiet und sind auf einer hohen Betrachtungsebene angeordnet. Einzelne Gebiete oder Themen bedürfen einer tieferen Betrachtungsebene. Einerseits sind es Gebiete mit einem grossen Entwicklungspotenzial und die aufgrund ihrer Komplexität eine spezifische Herangehensweise benötigen (Schützenmatt, Neuhard, Bifang, Chlos). Andererseits sind es Themenbereiche (Umgang mit Hochhäusern und Hauptachsen), die ebenfalls eine massgeschneiderte Herangehensweise benötigen. Für diese Gebiete und Themen werden nachstehend Planungsziele und -prinzipien sowie Hinweise zur Umsetzung definiert.

### 4.1 Hochhäuser / höhere Häuser

#### Ausgangslage

Die Frage nach Gebieten und Standorten für Hochhäuser stellt sich auch in der Stadt Olten. Eine Studie von 2008 hat diesbezüglich mögliche Räume bezeichnet. Im Rahmen der aktuellen Leitbildarbeiten wurden diese Grundlagen überprüft. Eine Überprüfung und Ergänzung (insb. bzgl. Erschliessungsqualität) der Kriterien ist nötig.

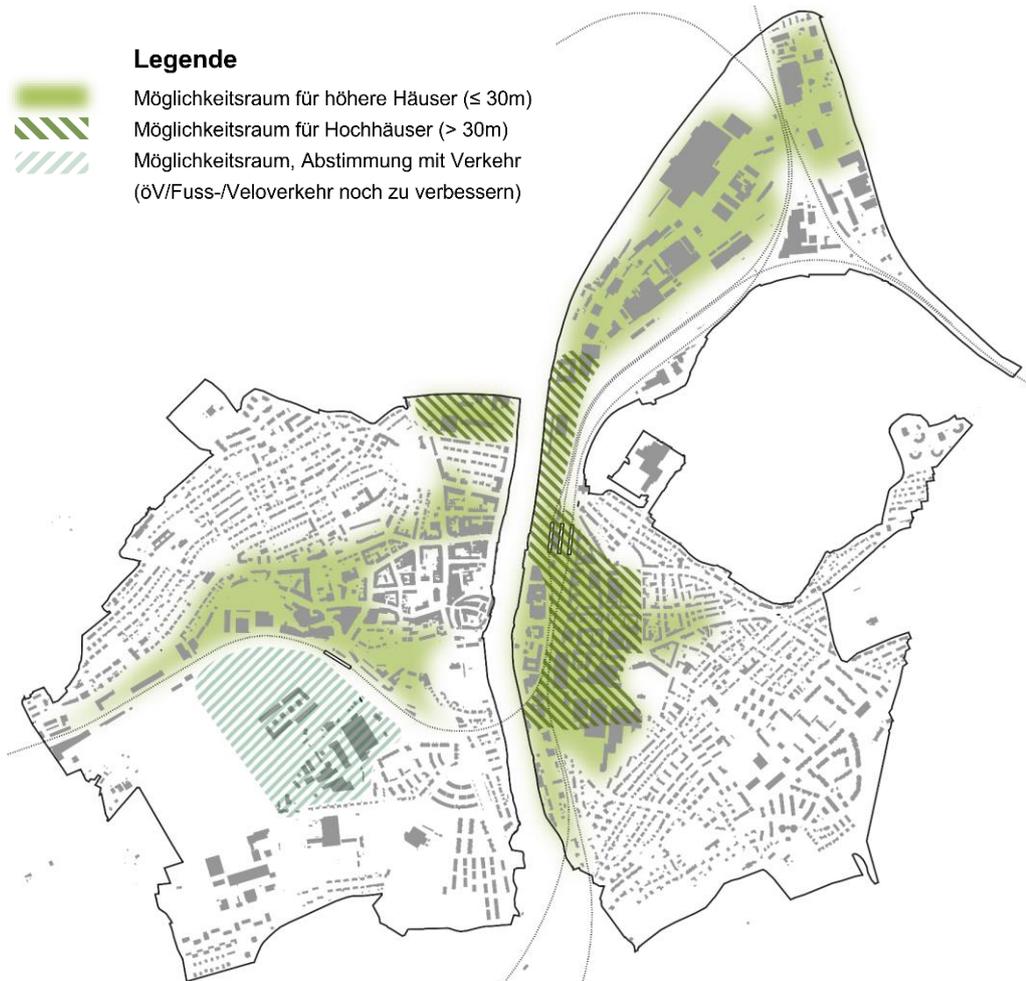


Abbildung 6: Möglichkeitsräume Hochhäuser/ höhere Häuser

### Planungsziele /-prinzipien

Die Methodik zur Ausscheidung von geeigneten Hochhausgebieten und schliesslich der Beurteilung von Hochhausprojekten ist iterativ. Über festgelegte Kriterien wird der Perimeter des Gebiets, das geeignet ist für Hochhäuser, in mehreren Stufen eingegrenzt. Die Flughöhe im Rahmen des vorliegenden räumlichen Leitbildes befindet sich auf der ersten Stufe. Die hierin hergeleiteten Möglichkeitsräume sind daher in einem gesamtstädtischen Hochhauskonzept anhand von zusätzlichen Kriterien (Eignungs- und Ausschlusskriterien, qualitative Kriterien) zu präzisieren. Im Rahmen der Ortsplanung sind die notwendigen Grundlagen hinsichtlich der Beurteilung von Hochhäusern/höheren Häusern zu schaffen.

Auf Basis der Strategien für das Siedlungsgebiet (vgl. Kap. 3.2.1) wurden übergeordnete Kriterien zur Herleitung von Möglichkeitsräumen für Hochhäuser/höhere Häuser für den gesamtstädtischen Kontext abgeleitet.

Möglichkeitsräume für **höhere Häuser (bis 30 m)** entsprechen folgenden Kriterien:

- Lage in der Ebene und im Siedlungsraum
- **ausgeschlossen** sind Freiräume und das Strategiegebiet «Wahren und Fördern»
- Lage in einem Strategiegebiet «Transformieren», «Aufwerten» oder «Areale mit besonderer Nutzung» (gem. Kap. 3.2.1)
- Mind. ÖV-Güteklasse C

Möglichkeitsräume für **Hochhäuser (über 30 m)** entsprechen folgenden Kriterien:

- Lage in der Ebene und im Siedlungsraum
- **ausgeschlossen** sind Freiräume und die Strategiegebiete «Wahren und Fördern» und «Aufwerten»
- Lage in einem Strategiegebiet «Transformieren» oder «Areale mit besonderer Nutzung» (gem. Kap. 3.2.1)
- Mind. ÖV-Güteklasse B

Hinweise zur Umsetzung	Instrument Verfahren
– Kriterienkatalog, Standortevaluation und Verfahrensgrundsätze für Hochhäuser/höhere Häuser bestimmen	Hochhauskonzept
Rötz matt	Regionales ÖV-Angebotskonzept
– Verbesserung der ÖV-Erschliessungsgüte im Raum Rötz matt anstreben (Bahnerschliessung)	
– Sicherstellung einer attraktiven Fuss- und Veloverkehrsführung, insb. zu den Haltestellen	OP / Projekt

## 4.2 Schützenmatt / Stationsstrasse

### Ausgangslage

Die Areale im Gebiet Schützenmatt / Stationsstrasse sind heute unternutzte Areale. Sie weisen grosses Entwicklungspotenzial durch ihre direkte Lage am Zentrum und eine gute Erreichbarkeit auf. Die Lage an der Dünnern, der Baumbestand und die heutigen kulturellen und Freizeitnutzungen (Badi, Schützi, Märkte, Vereinsnutzungen) sollen bei der Weiterentwicklung gefördert und in ein Gesamtkonzept integriert werden.

Grosser Handlungsbedarf liegt im Bereich des Strassen- und Wegenetzes: Aufwertung Strassenraum Rötzmattweg, (Haupterschliessung Areal und Anbindung an Rötzmatt) und feinmaschiges Wegenetz mit Anbindung an Bahnhof Hammer und Einbindung Areal Stationsstrasse. Für einen Teil der aufgehobenen Parkfelder der Schützenmatt soll an anderer Stelle im Gebiet eine Kompensationslösung gefunden werden (z.B. in Form einer unterirdischen Parkierung). Neben Wohnnutzungen sind vielfältige andere gewerbliche Nutzungen (insbesondere Kultur und Freizeit) sowie Freiraumnutzungen denkbar und auszuloten.

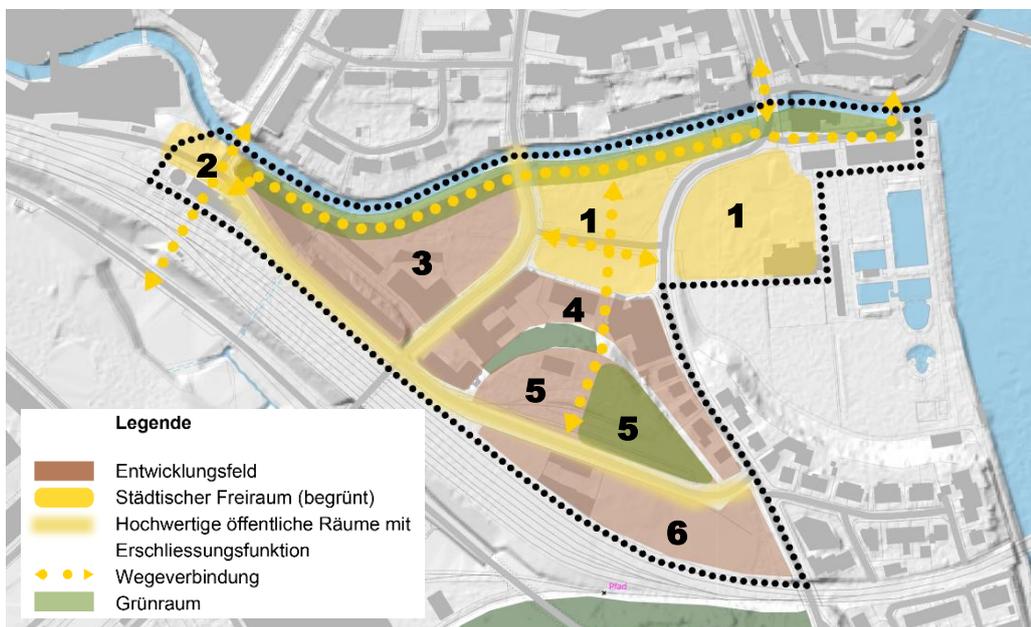


Abbildung 7: Fokusgebiet Schützenmatt / Stationsstrasse

### Planungsziele / -prinzipien

Folgende Planungsprinzipien sind im Rahmen eines **Masterplans** zu berücksichtigen

- Schaffung einer Promenade (sowie Freiraumnischen) entlang der Dünnern; Baumalleen entlang der Strassenräume; Klärung Umgang mit bestehenden Naturobjekten (insb. Hecken/Gehölze)
- Schaffung eines feinmaschigen Fuss- und Velowegnetzes (insb. attraktive Lösungen für topografische Niveauwechsel zur Stationsstrasse an den Gleisen)
- (1) Erhaltung des bestehenden Freiraums (inkl. Bepflanzung) und Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten
- (2) Schaffung stadträumlicher Qualitäten/Ankunftsort Bahnhof Hammer mit attraktiver Fusswegerschliessung ins Schützenmatt-Quartier, zum Areal Stationsstrasse und zur Siedlung Rötzmatt
- (3) Bebauung mit Mischnutzungen; Niveausprung und Bebauungstypologien aufeinander abstimmen (z.B. Parkierung im EG am Hang). «Lebendige» Zwischennutzungen und Integration bestehender Nutzungen prüfen.
- (4) Klärung Umgang mit Bestandsbauten (inkl. Silo als mögliches identitätsstiftendes Element)

- (5) Bebauung mit Mischnutzungen und Schaffung eines Freiraums im östlichen Bereich; Möglichkeit von Zwischennutzungen
- (6) Erhalt Freiverlad (SBB)
- Sicherstellung von effizienten Parkierungslösungen

Hinweise zur Umsetzung	Instrument Verfahren
- Erarbeitung Gesamtplanung für Schützenmatt / Stationsstrasse (Masterplan), als Grundlage für Ortsplanung (insb. Klärung der Nutzungs- und Dichteverteilung)	MP
- Aktivierung der Stationsstrasse (5) durch Zwischennutzungen	Projekt

### 4.3 Neuhard

#### Ausgangslage

Das Gebiet Neuhard ist zentral gelegen östlich des Bahnhofs. Heute ist es geprägt von einer hoch heterogenen über die Jahre gewachsenen Bau- und Nutzungsstruktur. Als Quartier direkt an den Gleisen hat es das Potenzial, ein urbanes Quartier hoher Dichte mit eigener Identität und einer neuen Visitenkarte östlich des Bahnhofs zu werden. Bislang ungenutzte Brachen können hierfür aktiviert und Parzellen mit zentrumsfremden Nutzungen (Gewerbenutzungen) umgenutzt werden. Handlungsbedarf besteht generell in der Ausbildung einer eigenen Quartieridentität, die einhergeht mit der Erweiterung des Grünraumangebots, der Attraktivierung der öffentlichen Freiräume (Strassenräume, insbesondere entlang der Gleise, differenzierte Begegnungsorte – für Quartier/Allgemeinheit) und dem Umgang mit sensiblen ortsbaulichen Strassenzügen innerhalb und im Übergang zu den benachbarten Gebieten.

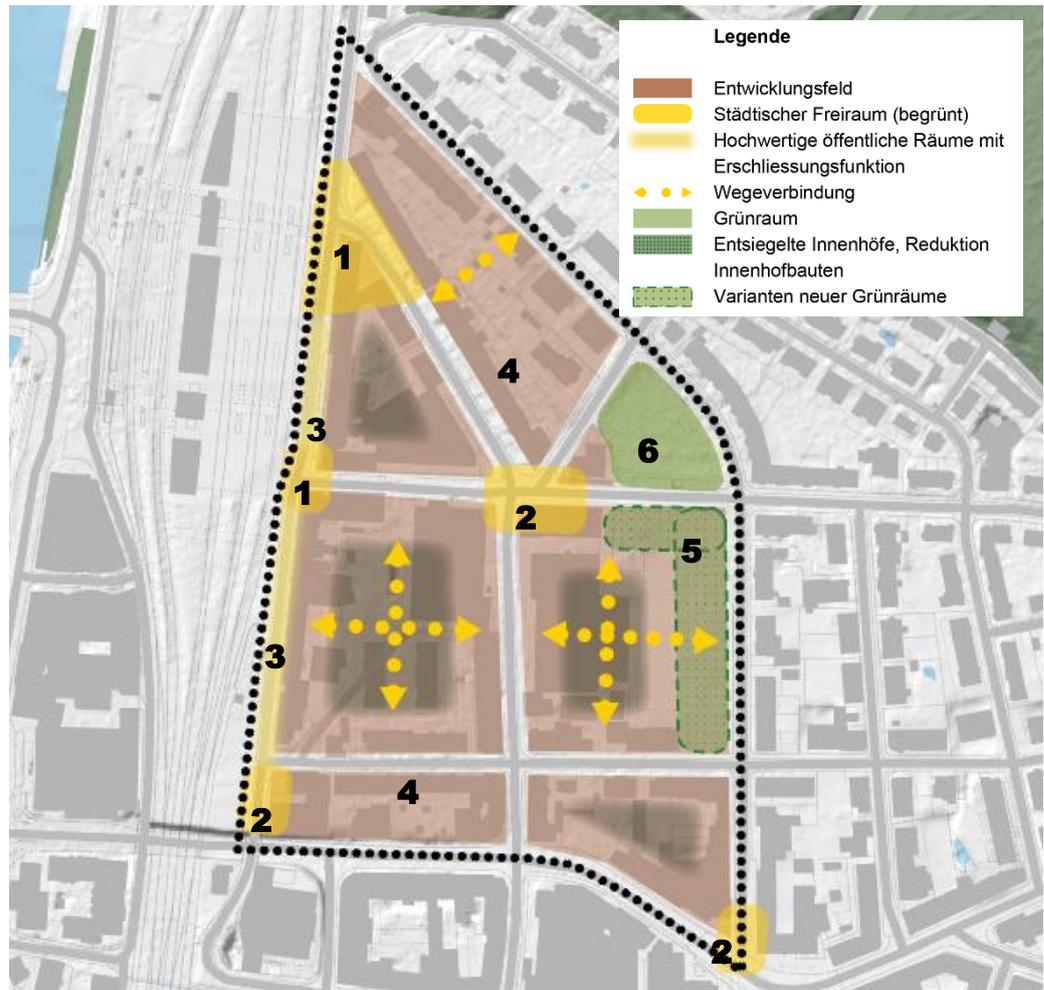


Abbildung 8: Fokusgebiet Neuhard

### Planungsziele /-prinzipien

Folgende Planungsprinzipien sind im Rahmen eines **Masterplans** zu berücksichtigen

- Hochwertige urbane Dichte, Bebauungen mit Mischnutzungen (Kleinwohnungen, Dienstleistungen) und städtebaulichen Merkzeichen (z.B. Hochpunkte/Höhenakzentuierung an geeigneten Lagen)
- Schaffung von grosszügigen, entsiegelten und begrüntem Innenhöfen (oder hofartigen Bauungsstrukturen) als Beitrag zu Hitzeminderung und als Gegenpol zu baulicher Dichte; Reduktion von Innenhofbauten
- Durchwegung innerhalb der Baufelder als sekundäre Fusswege
- (1) Stadträumliche Qualitäten/Ankunftsorte bei Bahnhofszugängen schaffen (Martin-Disteli- Unterführung, Hardegg-Unterführung, Klärung Logistikzugang für Bahnhofsleistungen)
- (2) Städtebauliche Gestaltung wichtiger Knoten (Platzräume, Eckgestaltung Bebauung)
- (3) Klärung Umgang mit Tannwaldstrasse (als wichtige verbindende Nord-Süd-Achse entlang der Gleise, wie auch die Prüfung einer allfälligen Rückversetzung der Fassadenfluchten zugunsten des Strassenraums)
- (4) Klärung Umgang mit wertvoller Bausubstanz (Rosengartenstrasse, Geissfluhweg, etc.) und Übergang zu benachbarten Gartenstadtquartieren
- (5) Schaffung neuer Freiräume (Varianten)
- (6) Bestehenden Freiraum Trottermatte aufwerten

Hinweise zur Umsetzung	Instrument Verfahren
– Erarbeitung Gesamtplanung für Gebiet Neuhard (Masterplan), als Grundlage für Ortsplanung (insb. Klärung der Wohnanteile, Erdgeschossnutzungen, Lagen für Hochpunkte)	MP

## 4.4 Bifang

### Ausgangslage

Das Gebiet Bifang ist heute durch wichtige öffentliche Bildungs-, Einkaufs-, Hotel-, Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen geprägt und schlecht in den Kontext der Stadt integriert. Die Bildungsnutzung wird als identitätsstiftendes Potenzial für das Quartier und die Stadt gesehen - insbesondere entlang der Gleise, wo es allgemein sichtbar werden kann. Gemeinsam mit einer Erhöhung des Wohnanteils kann die Integration des bislang nutzungsmässig isolierten Gebiets verbessert werden. Denkbar sind vielfältige Wohnformen von studentischem Wohnen bis hin zu Generationenwohnen. Neben einer erhöhten Nutzungsdurchmischung liegt Handlungsbedarf in der Gestaltung des öffentlichen Raums (innerhalb des Quartiers/an den Übergängen) und in der Schaffung neuer Grün- und Freiräume als Aufenthalts- und Begegnungsorte. Grossflächige Parkieranlagen im Freiraum sollten vermieden werden und nachhaltige, zukunftsweisende Lösungen des Verkehrs- und Parkierungskonzepts erarbeitet werden.

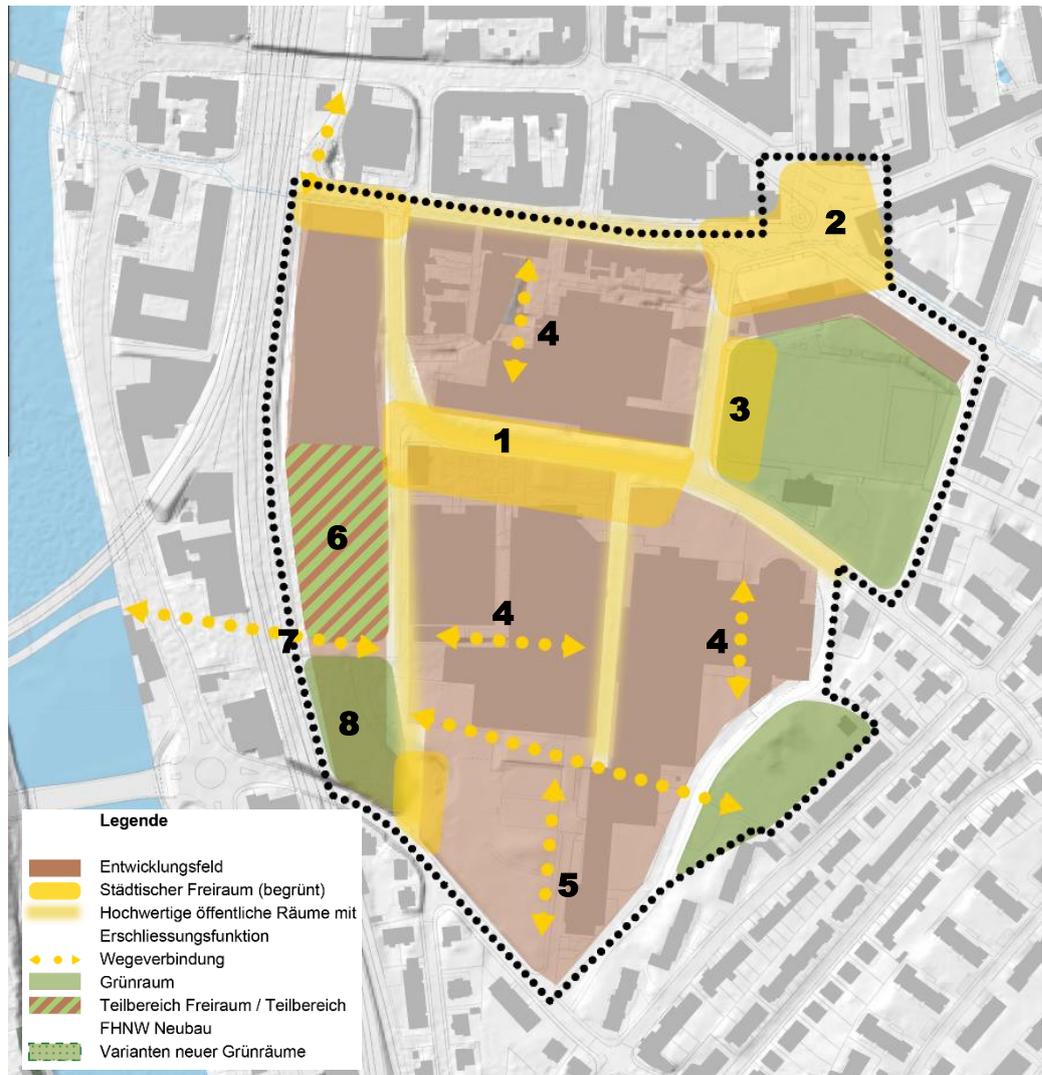


Abbildung 9: Fokusgebiet Bifang

### Planungsziele /-prinzipien

Folgende Planungsprinzipien sind zu berücksichtigen:

- Verbesserung des Freiraum- und Wegenetzes im Quartier und Einbindung in Umgebung (insbesondere für Fuss- und Veloverkehr)
- Hochwertige urbane Dichte, Standorte für Hochpunkte prüfen
- (1) Aufwertung Strassenraum Riggenbachstrasse als «Piazza» von Fassade zu Fassade (Fassung des Strassenraums; Schaffung von attraktiven, öffentlichen Aufenthaltsorten, Entsiegelung wo möglich)
- (2) Aufwertung des vorwiegend verkehrlich orientierten Bifangplatzes von Fassade zu Fassade (Verbesserung der Nutzbarkeit für den Fuss- und Veloverkehr, Aufenthaltsqualitäten fördern; Querungsmöglichkeiten zur Florastrasse verbessern, sofern möglich auf attraktive oberirdische Querung setzen etc.)
- (3) Öffentlicher Freiraum entlang Bifangmatte prüfen
- (4) Mischnutzungen anstreben
- (5) Vorzugsgebiet Wohnen
- (6) Erweiterung FHNW: Teilbereich als Freiraum realisieren zur Kompensation des Nutzungsdrucks auf die Bifangmatte. Temporär Nutzung der gesamten Branche als Freiraum
- (7) Verbindung zwischen Gäubahnsteg und Bifangquartier (Anschluss an Velohaupttroute)
- (8) Freiraum als Ausgleichsmassnahme für (5) Vorzugsgebiet Wohnen

Hinweise zur Umsetzung	Instrument Verfahren
– Umsetzung BGK Bifang (i.Z. Projekt Sälipark 2020)	BGK
– Schaffung Parkanlage (Parkplatz Sälistrasse oder Brache FHNW)	Projekt
– Gespräche Staat Solothurn und privaten Stakeholdern	
– Klärung Standorte für Hochpunkte	Hochhauskonzept
– Integration / Anschluss Velowegnetz (insb. Richtung Aarequerungen)	Konzept (für OP) gem. Kap. 3.3.4

## 4.5 Chlos

### Ausgangslage

Die Einfallsachse der Aarburgerstrasse im Bereich Chlos besitzt ein grosses Aufwertungspotenzial zur Stärkung dieser Eingangssituation und ihrer Adressbildung. Die räumlichen Spielräume sind allerdings sowohl im Kantonsstrassenbereich wie auch beidseits davon stark eingeschränkt: einerseits aufgrund der niedrigen Bautiefen, andererseits aufgrund der stark lärmexponierten Lagen (Strasse, Eisenbahn). Der Bereich westlich der Kantonsstrasse (1) bietet aber direkt an der Aare gelegen interessante Wohnqualitäten, die mit entsprechenden lärmschützenden Bautypologien entwickelt werden können. Der Bereich östlich der Kantonsstrasse ist aufgrund seiner zweiseitigen Lärmexposition für Wohnnutzungen wenig attraktiv. Er bietet aber gute Bedingungen für gewerbliche Nutzungen, die einen guten Strassenanschluss benötigen, jedoch nicht auf eine Zentrumslage angewiesen sind.

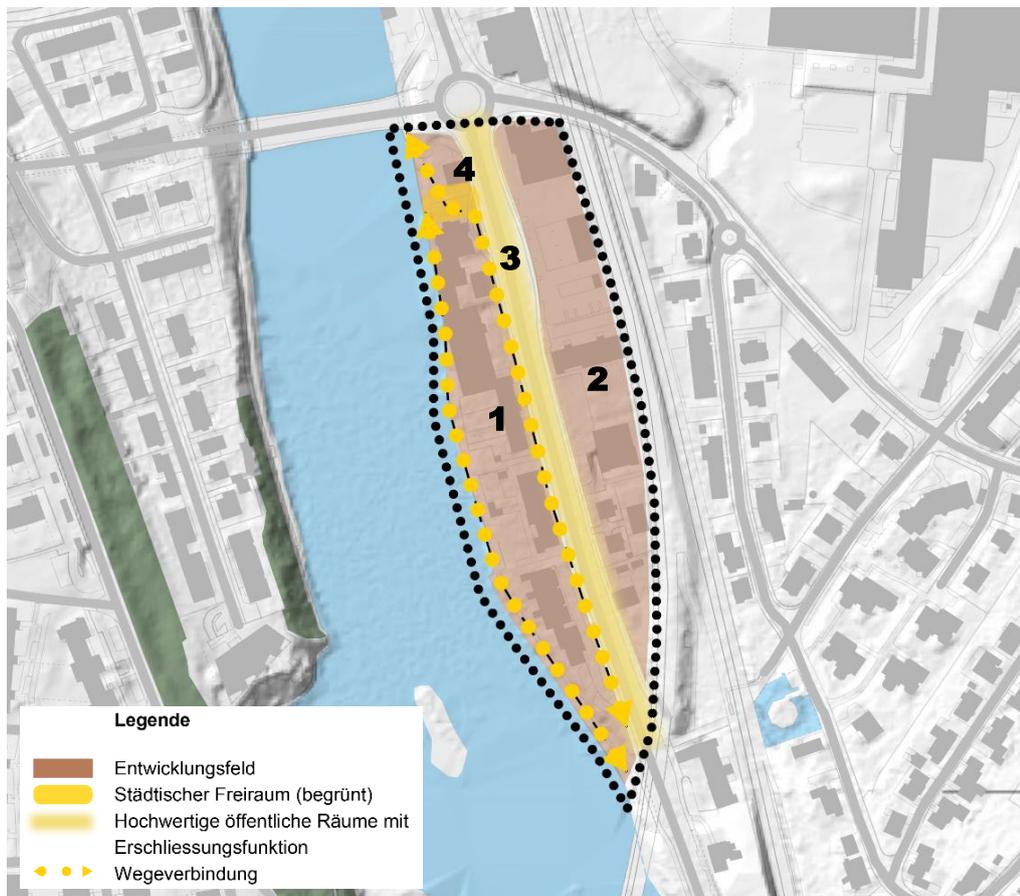


Abbildung 10: Fokusgebiet Chlos

## Planungsziele /-prinzipien

Folgende Planungsprinzipien sind zu berücksichtigen:

- (1) Kompakte Bebauung mit gemischten Nutzungen, 3 - 4 Geschosse, individuelle Zugänge zu Aareufer, Lärmtypologien (z.B. Kammstruktur mit Innenhöfen auf Aare ausgerichtet, Fussweg entlang Aare)
- (2) Vorrangig gewerbliche Nutzungen mit Bedarf an direktem Strassenanschluss, Geschossigkeit kann höher sein als im Sektor (1)
- (3) Kantonsstrasse: Stärkung Adressbildung mittels Aufwertungsmassnahmen und Verbesserung der Veloführung
- (4) Schaffung eines öffentlichen Freiraums zwischen Kantonsstrasse und Aare

Hinweise zur Umsetzung	Instrument Verfahren
– (1) Bebauungskonzept (inkl. Klärung Bebaubarkeit bzgl. Gewässerraum)	OP / GP
– (2) Nutzungsvorschriften überprüfen (Wohnanteile beschränken, vertikale Verdichtungsmöglichkeiten bieten)	OP
– (3) Prüfung Aufwertungsmassnahmen (Lärmbelag, Baumallee, zus. Querungen), Schaffung eines Fuss- und Veloweges (Überprüfung Baulinien)	OP / Projekt
– (4) Schaffung eines Freiraums (Lage zu prüfen)	OP / Projekt

## 4.6 Hauptachsen

### Ausgangslage

Die Hauptachsen sind im heutigen Zustand stark auf ihre Verkehrsfunktion (Durchleiten, Verbinden und Erschliessen) ausgerichtet und entsprechend verkehrsorientiert gestaltet. Es stellen sich jedoch diverse weitere Anforderungen an Hauptachsen. Sie sind wichtige öffentliche Stadträume, wo sich Menschen begegnen und aufhalten. Sie schaffen Identität und Orientierung. Daneben gibt es weitere städtebauliche Ansprüche wie Schönheit, Schutz vor Hitze, Lärm und Schadstoffen sowie Ansprüche der Wirtschaft wie Warenpräsentation, Anlieferung oder Aussengastronomie. Die Gestaltung und der Betrieb der Hauptachsen haben diesen vielfältigen Anforderungen angemessen Rechnung zu tragen. Die angrenzende Bebauung reagiert zudem oftmals nicht adäquat auf die besonderen Belastungen entlang der Hauptachsen. Dadurch können Anforderungen insbesondere an den Lärmschutz und die Wohn- und Siedlungsqualität nicht erfüllt werden. Dies wirkt sich zum Teil auch auf die Siedlungsqualität der nachgelagerten Quartiere aus. Eine Gesamtbetrachtung der Hauptachsen, über den reinen Strassenraum hinaus, sollte daher angestrebt werden.

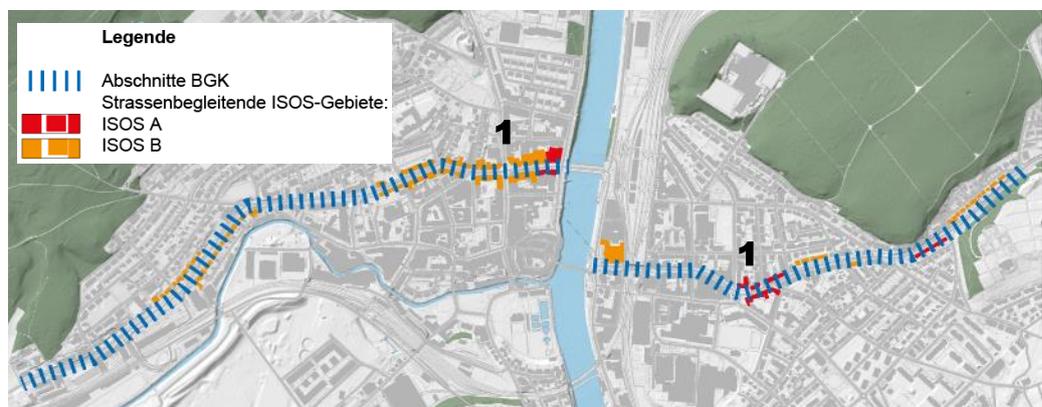


Abbildung 11: Fokusgebiet Hauptachsen

**Planungsziele / -prinzipien**

Prioritär sollen folgende Hauptachsen aufgewertet werden, und die Bebauungsqualität überprüft und wo nötig verbessert werden:

- Achse Unterführungs-/Aarauerstrasse
- Achse Ziegelfeld-/Ring-/Frohburgstrasse
- Achse Solothurnerstrasse

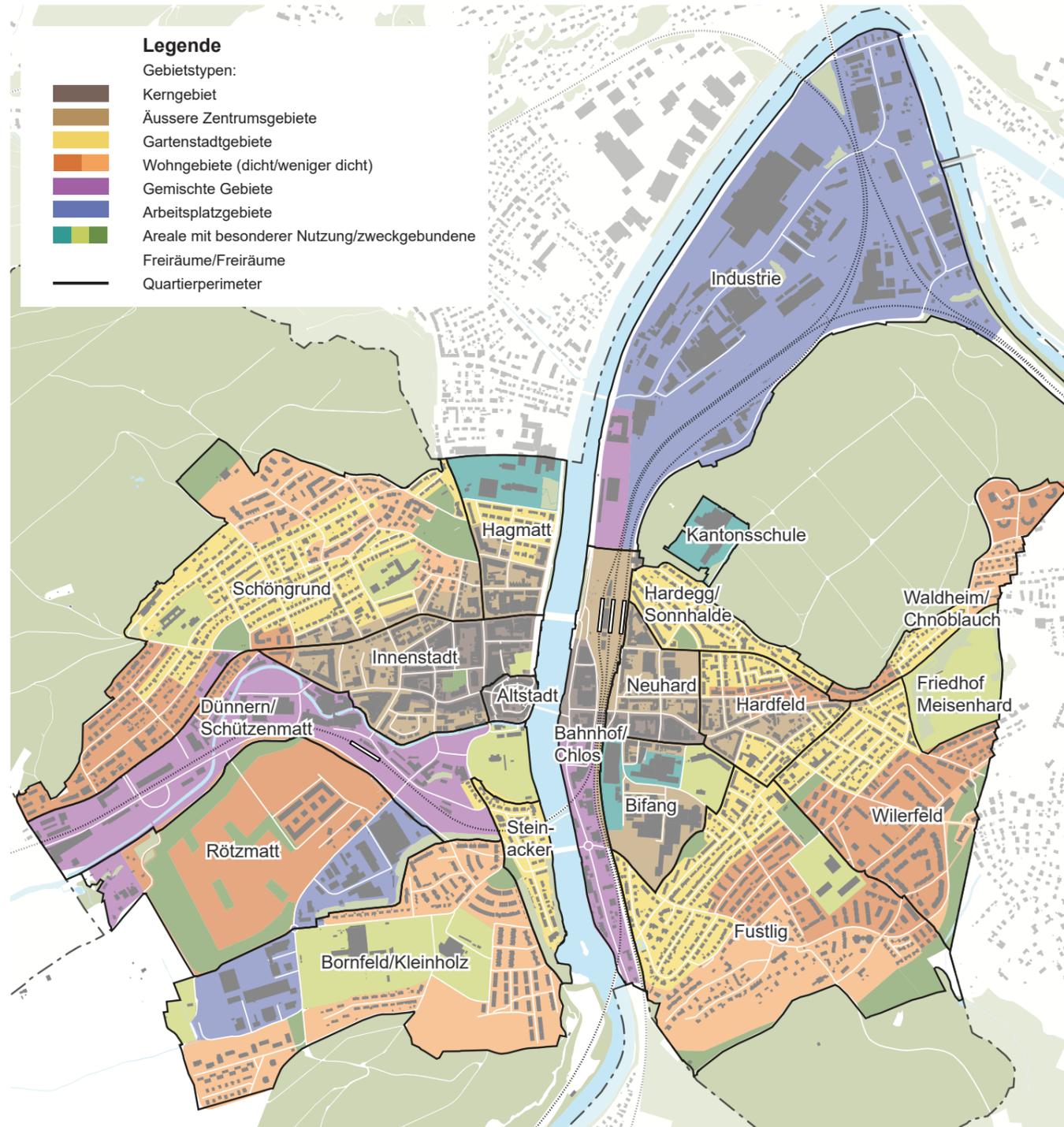
Bei der Gestaltung der Hauptachsen sind die folgenden Grundsätze zu beachten:

- Aufwertung der stadträumlichen Qualität der Einfallachsen: Erhaltung der charakteristischen stadtbildprägenden Elemente (Vorgartenbereiche, spezielle Fassaden-/Gebäudestellungen). Der Strassenraum wird von Fassade zu Fassade betrachtet, die angrenzenden Nutzungen werden bei der Umgestaltung einbezogen.
- Die Bebauungs- und Nutzungsstruktur wird auf ihre Eignung überprüft, wo nötig und sinnvoll werden Ersatzneubauten (z.B. Lärmtypologien) und Nutzungsänderungen vorgenommen (z.B. von Wohnen zu Büronutzungen). Der Mehrwert für die Siedlungsqualität der Strassenbebauung und die dahinterliegenden Gebiete wird bei der Einschätzung bezüglich des Erhalts der historischen Bebauung in Betracht gezogen.
- Die Priorisierung des ÖV wird durch eine intelligente Steuerung und Dosierung des Verkehrs gewährleistet.
- Die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden wird gefördert und die Aufenthaltsqualität entlang der Hauptachsen gesteigert.
- Die räumliche Verbindung zwischen den Quartieren wird gestärkt.
- Grünelemente und eine reduzierte Versiegelung tragen zur Hitzeminderung bei (Materialisierung entsprechend wählen).
- (1) Bifangplatz, Citykreuzung: Die Querungsmöglichkeiten werden aufgewertet; sofern möglich wird prioritär auf attraktive oberirdische Querungen gesetzt.

Hinweise zur Umsetzung	Instrument Verfahren
- Erarbeitung Masterpläne gesamter Strassenraum inkl. die begleitende Bebauung (erste Bautiefe) und angrenzende Quartiere (Typologie, Nutzung, Freiraumqualitäten, Abwägung Erhalt Bestand/Neubau)	MP
- Erhaltung charakteristischer Elemente prüfen (Vorgärten, Gärten, Gebäudestellungen, Mauern; sei es in ihrer Substanz oder in ihrer Form/Stellung), insb. in den ISOS-Perimetern mit Erhaltungsziel A oder B	OP
- Umgestaltung Bifangplatz - Umgestaltung Ringstrasse / Frohburgstrasse - Umgestaltung Solothurnerstrasse	BGK

# Anhang

## Anhang 1: Gebietssteckbriefe



- Legende**
- Gebietstypen:
- Kerngebiet
  - Äussere Zentrumsgebiete
  - Gartenstadtgebiete
  - Wohngebiete (dicht/weniger dicht)
  - Gemischte Gebiete
  - Arbeitsplatzgebiete
  - Areale mit besonderer Nutzung/zweckgebundene Freiräume/Freiräume
  - Quartierperimeter

**Kerngebiet**



**Äussere Zentrumsgebiete**



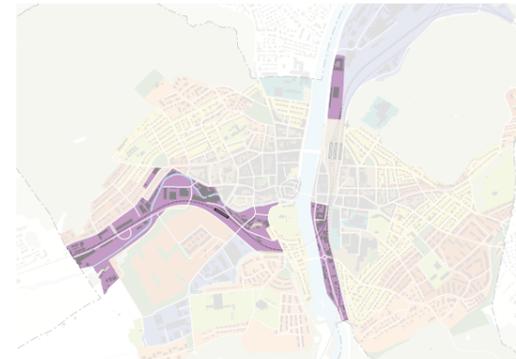
**Gartenstadtgebiete**



**Wohngebiete (dicht/weniger dicht)**



**Gemischte Gebiete**



**Arbeitsplatzgebiete**



**Areale mit besonderer Nutzung, zweckgebundene Freiräume, Freiräume**



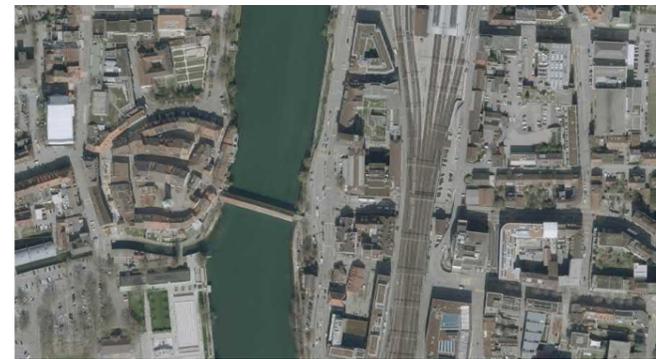
Die obige Darstellung zeigt die in der Bevölkerung verankerten Quartierperimeter und -bezeichnungen. Für die nachfolgende Analyse wurden, unabhängig von den Quartierperimetern, sogenannte *Gebietstypen* ausgeschieden (farblich hinterlegt). Die Übergänge der Gebietstypen sind fließend und nicht parzellenscharf abzugrenzen. Auf den nachstehenden Blättern werden diese analysiert und daraus Handlungsansätze abgeleitet.



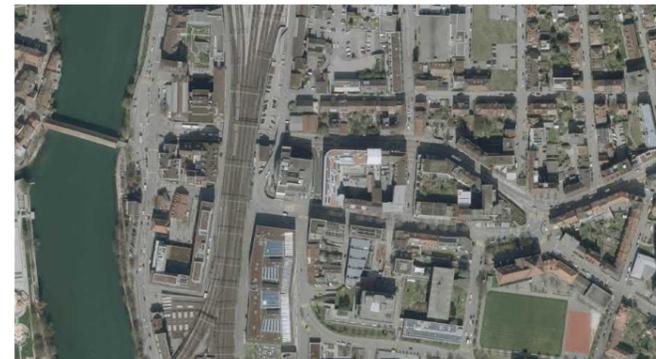
**Innenstadt**



**Altstadt**



**Bahnhof**



**Neuhard**

## Generelle Merkmale

### Ortsbauliche Struktur

- Struktur: teilweise sehr homogen (Altstadt) bis heterogener
- wichtige Orientierungspunkte (röm. Kath. Kirche mit Kirchtürmen, Stadthaus, Stadtkirche)
- kleinteilige, parzellenorientierte Baustruktur
- Typologie mit gewerblicher Nutzung im EG und Wohnen/Büros in den OG's
- Bauweise: (fast) geschlossen, Erschliessung strassen-seitig für Wohnen und Gewerbe (Verkauf, Dienstl.)
- 3-6 geschossig, mit höheren Bauten bis 13 Geschosse
- grossteils ISOS A

### Freiraum Landschaft

- sehr geringer Grünflächenanteil/hoher Versiegelungsgrad
- öffentlicher Freiraum Munzingerplatz mit Spielplatz, Plätze und Gassen, vor allem in der Altstadt
- wenig Bezug zur Aare und der Dünnern

### Erschliessung/Verkehrsnetz

- Groberschliessung über die Solothurner- und Ziegel-feldstrasse
- Durchgangsverkehr wird teilweise über die Ent-las-tungsstrasse geführt
- Grosse, zusammenhängende Begegnungszone
- Gute bis sehr gute öV- Erschliessung

### Nutzung

- Grösstenteils Mischnutzung (Dienstleistung/stilles Gewerbe im EG, Wohnnutzung im OG), Nahversor-gung, Verkauf, Büros und Verwaltung, öffentliche Einrichtungen, Kultur und Freizeit, Gastronomie, etc.
- Ladennutzungen sind teilweise leer stehend

## Handlungsansätze

### Ortsbauliche Struktur

- Erhalt der wertvollen Baustruktur
- Partielle Verdichtung in hoher städtebaulicher Quali-tät möglich
- Innenhofbauten (insb. Garagenboxen) zur Steige-rung der Hofqualitäten reduzieren
- Aufwertung der Stadtachsen, insbesondere Kreuzungspunkte wie Citykreuzung

### Freiraum

- Stärkere Durchgrünung im Strassenraum anstreben
- Durchgrünung und Entsiegelung in Innenhöfen (insb. bei Blockrändern) fördern
- Öffentliche Frei-/Grünräume schaffen, resp. aufwer-ten (nicht zweckgebunden/nutzungsoffen, anei-gnungsbar); Bsp: Amthausquai
- Qualitäten im öffentlichen Raum/Strassenraum stei-gern (Begrünung/Beschattung Strassenbäume, Ent-siegelung/Hitzeminderung)
- Dachbegrünung fördern, insb. bei Flachdächern
- Bezug zur Aare schaffen

### Verkehr

- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten der Aare/der Gleise und Einbindung der Querungen in ein zu-sammenhängendes Fuss-/Velonetz
- Wichtige öffentliche Freiräume von Parkierung frei-spielen
- Aufwertung von Stadtachsen: städtebauliche Auf-wertung, Verbesserung von Querungsmöglichkeiten für den Fuss-/Veloverkehr, Aufenthaltsqualitäten schaffen
- Aufwertung von Kommunalstrassen: Flächige Ge-staltung als Begegnungszonen, weitere Begrünung, Schaffung von Aufenthalts-, Nutzungs- und Zent-rumsqualitäten mit einheitlicher, zurückhaltender Gestaltungssprache, Parkraumreduktion im Stra-ssenraum prüfen, ggf. Angebot von zentralen Parkie-rungsmöglichkeiten schaffen (z.B. Parkhaus)

### Nutzung

- Mischnutzungen, mit Wohnen fördern; insbesondere an Übergängen zu reinen Wohngebieten
- Entlang Stadtachsen stilles Gewerbe als Puffer

## Spezielle Handlungsansätze für einzelne Gebiete

### Bahnhof

- Bessere und attraktivere Verbindung(en) vom Gebiet Bahnhof zu den östlichen Gebieten der Stadt schaffen

### Neuhard

- Aufwertung der Unterführungsstrasse (Nutzbarkeit für Fuss-/Veloverkehr, Aufenthaltsqualitäten)
- Bauliche Erneuerung aufgrund von Nutzungskonflikt (Lärm/Wohnen) prüfen (Lärmschutztypologie, Bü-ros als Puffernutzungen in den unteren Geschossen, etc.)
- Innenhofqualitäten fördern
- Gebiet in Transformationsprozess der angrenzenden Gebiete miteinbeziehen



**Innenstadt**



**Hardfeld**



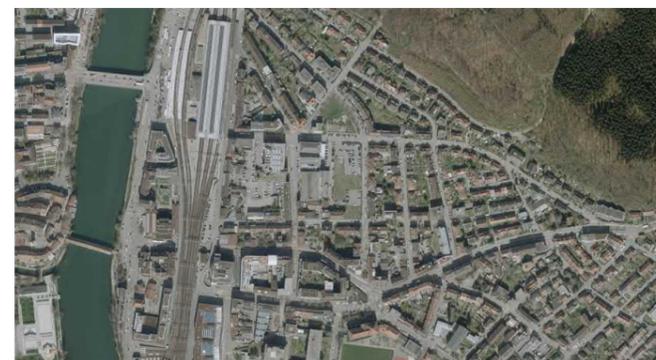
**Schöngrund/Hagmatt**



**Bifang**



**Bahnhof**



**Neuhard**

## Generelle Merkmale

### Ortsbauliche Struktur

- sehr heterogen: Parzellenorientierte, kleinteilige Einfamilienhausgebiete neben grobkörnigen Industrie-, Gewerbebauten und Dienstleistungsbauten
- Typologien: EFHs, MFHs, Bürobauten, Gewerbebauten und Hallen
- Bauweise: offene und geschlossene Bauweise
- Geschossigkeit: 4-6 Geschosse, teilweise 2-geschossig, und punktuell 8 Geschosse
- Wohnbauten mit Hochparterreerschliessung
- Läden vor allem in Bauten entlang der Ein-/Ausfallsachsen
- starke Lärmbelastung entlang der Ein-/Ausfallsachsen

### Freiraum Landschaft

- geringer Grünflächenanteil/hoher Versiegelungsgrad
- öffentlicher Freiraum mehrheitlich Verkehrsfläche/Strassenraum
- kaum Bezug zur Aare und Dünnern
- fehlende Identität, Orientierung schwierig

### Erschliessung/Verkehrsnetz

- Erschliessung direkt über Kantonsstrassen (Solithurner-, Gösgen-, Aarburger- und Aarauerstrasse)
- Verkehrsberuhigte Gebiete (Tempo 30 oder Begegnungszone) ausserhalb der Aus- und Einfallsachsen
- Sehr gute ÖV-Erschliessung (Bahnhof), übrige Gebiete ebenfalls gut erschlossen
- Parkierung teilweise in Parkhäusern

### Nutzung

- Grösstenteils Mischnutzung (Dienstleistung/stilles Gewerbe im EG, Wohnnutzung im OG), Nahversorgung, Verkauf, Büros, öffentliche Einrichtungen insbesondere Bildung, Freizeit, Gastronomie, etc.
- Gewerbebauten teilweise leer stehend

## Handlungsansätze

### Ortsbauliche Struktur

- Einbindung der heterogenen Zentrumsrandlagen in eine urbane «Qualität Zentrum Olten» (Zentrumsentwicklung, Stärkung der Urbanität und Aufwertung öffentlicher Raum mit Aare als Rückgrat), im Speziellen in den Gebieten östlich der Aare
- Aufgrund teilweise räumlicher und nutzungsmässiger Konflikte gezieltes Aufwertungs-/Transformationspotenzial aktivieren wie:
  - Ersatzneubauten, die auf den öffentlichen Raum und die Lärmsituation reagieren (insb. entlang der Stadtausfallsachsen)
  - Räumliche Verbesserung von Übergängen zwischen verschiedenen Baustrukturen und Nutzungen (z.B. Übergang hoch verdichtete Bauten zu reinen Wohngebieten) anstreben
  - Orientierung verbessern, z.B. durch Platzgestaltungen im Strassenbereich (insb. bei Strassenkreuzungen)

### Freiraum

- Schaffen einer einheitlichen und erhöhten «Qualität Zentrum Olten» (funktional und gestalterisch hochwertig) im öffentlichen Raum
- Öffentliche Freiräume und Begegnungsorte schaffen
- Stärkere Durchgrünung im öffentlichen Raum und im Strassenraum anstreben, auch als Beitrag zur Hitze mindering
- Durchgrünung und Entsiegelung in Innenhöfen (oder hofartigen Bebauungsstrukturen) fördern
- Dach- und Fassadenbegrünung fördern (insb. bei Flachdächern)

### Verkehr

- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten der Aare/Gleise und Einbindung der Querungen in ein zusammenhängendes Fuss-/Velonetz
- Siedlungsorientierte Gestaltung von Stadtachsen: Verbesserung von Querungsmöglichkeiten für den Fuss- und Veloverkehr, Attraktivierung, Aufenthaltsqualitäten schaffen
- Stadtanschlüsse an den Bahnhof von Osten attraktivieren (z.B. mit zusätzlichen Aufenthaltsqualitäten)

### Nutzung

- Mischnutzungen, mit Wohnen an Übergängen zu reinen Wohngebieten fördern
- entlang Stadtachsen stilles Gewerbe als Puffer anstreben

## Spezielle Handlungsansätze für einzelne Gebiete

### Bahnhof

- Weiterentwicklung Stadtraum Bahnhof als leistungsstarke und identitätsbildende Mobilitätsdrehscheibe
- Durchlässigkeit für Fuss- und Veloverkehr verbessern, insb. bei Unterführungen (teilw. in Planung)
- Schaffung einer identitätsstiftenden Adressbildung des Eingangs Bahnhof Ost

### Neuhard

- Parzellen von zonenfremden Nutzungen umwidmen (Gewerbenutzungen sinnvollerweise anderweitig platzieren: an Orten mit geringerem Landwert)
- Sensibler ortsbaulicher Umgang zu historisch wertvollen Strassenzügen (insb. Rosengasse) z.B. mithilfe eines qualitativen Freiraumgerüsts als Rückgrat des neuen Quartiers

### Hardfeld

- Potenzial der unternutzten Parzellen höhenmässig ausschöpfen (3-4 Geschosse)
- Innenhofparkierung/Garagenboxen zur Steigerung der Freiqualität reduzieren

### Bifang

- Quartierentwicklung durch Einbindung und stärkere Öffnung der clusterhaften, öffentlichen Bildungs- und Gewerbenutzung
- Profilierung als Eingangs-Visitenkarte «Bildungsstadt Olten»: bessere Vernetzung mit Quartier und Stadt, angebotsgerechter Wohnraum für Bildungsbeschäftigte/Studierende
- lebendiges Mischquartier mit hohem Wohnanteil
- Aufwertung öffentlicher Raum insbesondere im Gebiet Bifangplatz/Riggenbachstrasse und Schaffen von hochwertigen Freiräumen/Begegnungsorten



Schöngrund



Wilerfeld



Hagmatt



Waldheim



Steinacker



Hardegg/Sonnhalde



Fustlig

## Generelle Merkmale

### Ortsbauliche Struktur

- homogene Struktur aus Einfamilienhausgebieten mit Privatgärten (Gartenstadtgebieten) und Mehrfamilienhausquartieren
- kleinteilige, parzellenorientierte Struktur
- Punkt- und längliche Mehrfamilienhausstruktur
- 1- bis max. 4-geschossig
- meist mit ISOS-Erhaltungsziel A

### Freiraum Landschaft

- Durchgrünte Wohngebiete
- öffentliche Grünanlagen: Stadtpark, Römermatte, Trottermatte, Grünanlage Theodor-Schweizer Weg
- einige zweckgebundene Freiräume von Schulen und Pflegeheimen
- Blickbeziehungen in Richtung Innenstadt / Altstadt gut möglich
- Nähe zu begrüntem Hügelzügen/Wäldern (Bannwald, Hardwald)
- teilweise Lage direkt am Waldrand
- Versiegelungsgrad relativ niedrig aufgrund hohem Gartenanteil

### Erschliessung/Verkehrsnetz

- Erschliessung über kommunale Sammelstrassen, die in die übergeordneten Kantonsstrassen in Ost-West-Richtung (Solithurner-/Ziegelfeldstr. - Aarauerstr.) und Nord-Süd-Richtung (Baslerstr. - Aarburgerstr.) münden
- parallel zu Höhenlinien verlaufende Erschliessungsstrassen, bilden längliche Baufelder
- Fuss- und Veloverkehrerschliessung entlang verkehrsberuhigter Quartierstrassen, teilweise Fusswegenetz quer zu Höhenlinien als Abkürzung, teilweise keine Trottoirs
- Gute bis mittelmässige öV-Erschliessung (öV-Güteklassen B und C, einzelne kleine Gebiete mit Güteklasse D)
- Parkierung entlang Strassen (Blaue Zone)

### Nutzung

- vorwiegend Wohnnutzung
- an Kantonsstrassen auch Dienstleistungen
- vereinzelt Bildungseinrichtungen (Kindergärten, Schulen etc.)

## Handlungsansätze

### Ortsbauliche Struktur

- Hohe Wohnqualität und private Gärten erhalten
- Mehrheitlich historisch wertvolle Bebauung erhalten und fördern
- Einheitliche Quartiercharaktere sichern
- Wohnumfeldqualitäten sichern, Nutzungskonflikte vermeiden
- Geringer Bedarf an Transformation aufgrund bereits heute gesuchter Wohnlagen

### Freiraum

- Starke Durchgrünung erhalten und fördern
- Vorgartenschutz erhalten und fördern. bzw. steigern (Schottergärten ausschliessen)
- Fahrzeugparkierung im privaten Grünraum nur in Ausnahmefällen
- Qualitäten im Strassenraum erhöhen (Begrünung/Beschattung Strassenbäume, Entsiegelung/Hitzeminderung)
- Begegnungsorte schaffen, bspw. an ÖV-Haltestellen, möglichst mit Aufenthaltsnutzungen verbinden (z.B. Kleinkaffee/Quartierbeck)

### Verkehr

- Schutz der Wohnquartiere vor quartierfremdem Durchgangsverkehr Fremdverkehr
- Ausbau attraktives Fuss- und Velonetz: v.a. auch zu ÖV-Haltestellen
- Takterhöhung ÖV auf Erschliessungsgüte C prüfen
- Schaffung von Begegnungszonen, wo sinnvoll und erwünscht
- Reduktion der Strassenraumparkierung partiell prüfen, bzw. Parkflächen für Sharing oder Freefloating (unter Erhalt der Grünraumqualität in den privaten Grundstücken) prüfen
- Hochwertige und gut erschliessbare Veloabstellplätze insb. bei Nahversorgung und öffentlichen Einrichtungen/ Schulen schaffen

### Nutzung

- Wohnen

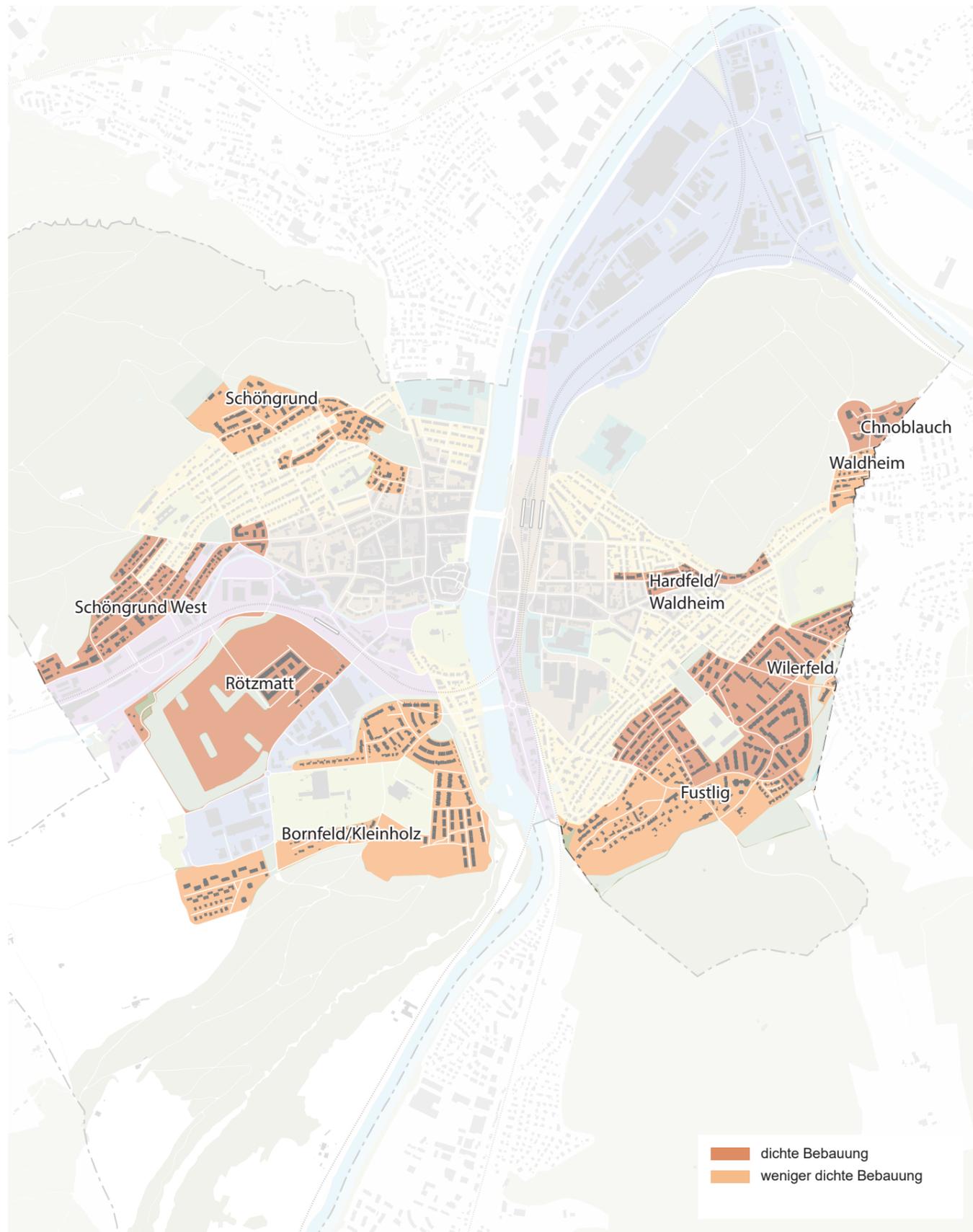
## Spezielle Handlungsansätze für einzelne Gebiete

### Fustlig

- Gebietsauftakt von Westen (nach Bahnunterführung: Sälistrasse) verbessern
- Typologische Struktur im Gebiet Wiesenstrasse bei späteren Ersatzbauten überdenken

### Waldheim

- Prüfen von lärmreduzierenden Massnahmen an der Quelle im Strassenraum (Geschwindigkeitsreduktion, Materialisierung)



Schöngrund



Fustlig



Schöngrund West



Wilerfeld



Rötzmatt



Waldheim/Chnoblach



Bornfeld/Kleinholz



Hardfeld/Waldheim

## Generelle Merkmale

### Ortsbauliche Struktur

- heterogene Baustruktur teilweise aus EFH, vorwiegend aus MFH
- teilweise grössere Parzellenstrukturen/zusammenhängende Arealüberbauung mit gleichem Charakter
- Typologie: meist zeilenförmige MFH-Typologie mit Hochparterresituation
- Bauweise: offen
- 3-6 geschossig
- gebietsweise Quartier(spiel-)plätze und/oder Nahversorgung als Begegnungsorte

### Freiraum Landschaft

- Durchgrünte Wohngebiete in Hanglagen/mehrheitlich am Waldrand (Bannwald, Hardwald, Säliwald, Bornwald)
- Lage am Siedlungsrand/Kulturland (Fustlig, Bornfeld/Olten Südwest)
- oftmals grosse Flächen unbebauter Bauzonen am Siedlungsrand (tw. landwirtschaftlich genutzt, alte Höfe, Hochstammobstwiesen)
- vereinzelt öffentliche Grünanlagen: Känzeli (Kleinholz), Vögelgarten (Fustlig)
- kaum halböffentliche/zweckgebundene Freiräume, aber Nähe zu Friedhof, Schul-/Sportanlagen

### Erschliessung/Verkehrsnetz

- Unterschiedliche Erschliessungsformen, teilweise über kommunale Sammelstrasse, teilweise direkt über Kantonsstrasse
- grösstenteils mittelmässige öV- Erschliessung (ÖV-Güteklasse C)
- Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr aufgrund der Topographie eher ungünstig
- Verkehrsberuhigte Gebiete (Tempo 30 oder Begegnungszone)
- Parkierung vorwiegend entlang Strassen (Blaue Zone)

### Nutzung

- vorwiegend Wohnen
- vereinzelt Nahversorgung und Bildungseinrichtungen

## Handlungsansätze

### Ortsbauliche Struktur

- Dichtere Bebauung: Qualitative Aufwertung bezüglich Wohnqualität anstreben
- Weniger dichte Bebauung: Räumliches Entwicklungspotential vorhanden: qualitativ verdichten
- Ruhige Wohnlagen erhalten und weiterentwickeln
- Begegnungsorte implementieren, z.B. Spielplätze, Quartiercafés etc.
- Bestehende Treffpunkte aufwerten

### Freiraum

- Durchgrünung erhalten, bzw. fördern
- Öffentliche Frei-/Grünräume schaffen (nicht zweckgebunden / nutzungs offen, aneignungsbar)
- Qualitäten im Strassenraum erhöhen (Begrünung/Beschattung Strassenbäume)
- Ebenerdige Parkierung (inkl. best. Garageboxen) reduzieren und als Aufenthaltsort/Grünfläche für die Bewohnenden nutzen
- Quartierplätze/Quartierparks in zukünftigen Entwicklungsbereichen vor Baubeginn schaffen
- Qualitäten am Siedlungsrand bewahren und entwickeln
- Übergänge und Zugang zur Landschaft verbessern
- Wo möglich, sinnvoll und verträglich: Etablieren von neuen Freizeit- und Erholungsangeboten in den Übergangszonen zwischen Siedlung und Landschaft

### Verkehr

- Ausbau attraktives Fuss- und Velonetz: v.a. auch zu ÖV-Haltestellen, breite Trottoirs
- Takterhöhung ÖV auf Erschliessungsgüte C prüfen
- Aufwertung Quartierstrassen durch gute Gestaltung, Begrünung und Schaffung von Begegnungszonen wo sinnvoll und erwünscht
- Aufhebung Strassenraumparkierung partiell prüfen (unter Einbezug der Grünraumqualität bei den Siedlungen), Umwidmung von Parkflächen für Sharing oder Freefloating angehen
- Hochwertige und gut erschliessbare Veloabstellplätze insb. bei Nahversorgung und öffentlichen Einrichtungen/Schulen
- Öffentliche Durchwegungen von Arealbebauungen fördern

### Nutzung

- Vorwiegend Wohnen
- Vereinzelt Nahversorgung mit Lebensmittelversorgung verbessern

## Spezielle Handlungsansätze für einzelne Gebiete

### Schöngrund

- Bisher unbebaute Gebiete schrittweise entwickeln, orientierend an Bedarf der Stadt Olten

### Schöngrund West

- Entlang von lärmbelasteten Achsen (Eingangssachen): Prüfung, ob Ersatzneubauten sinnvoll sind (Lärmtypologie, Nutzungsmischung, höhere Dichte, etc.)

### Rötzmatt

- Anschluss via direkter Unterführung an Bahnhof Hammer bereits vor Weiterbebauung umsetzen
- Nördlicher Quartiersauftakt Rötzmatt (heutiges OltenSüdWest) an neuer Bahnstufunterführung bereits vor nächster Bauetappe umsetzen (im Baufeld A im Gestaltungsplan)
- Für Neubauten identitätsstiftenden Charakter ausbilden; vielfältige Wohnformen und Altersdurchmischung anstreben
- Freiraumqualitäten bestehender Freiräume verbessern; zusätzliche Frei-/Grünräume nutzungs offen und aneignungsbar gestalten
- Berücksichtigung Klimaanpassung und Biodiversität bei der Freiraumentwicklung/-gestaltung
- Dichte zu überprüfen bezüglich zukünftiger Wohnqualität
- Bisher unbebaute Gebiete schrittweise entwickeln, orientierend an Bedarf der Stadt Olten
- Mischnutzung anstreben (geplant)

### Bornfeld/Kleinholz

- Räumlich und verkehrlich besser anschliessen (ÖV-Verbindung und insb. Veloroute)
- Entwicklungs-, bzw. Erneuerungspotenzial im Siedlungsstreifen südlich Sportpark (Teil des Erlimattweges; 1940er-Baujahre) nutzen; wichtiges Bindeglied zum Bornfeld

### Wilerfeld

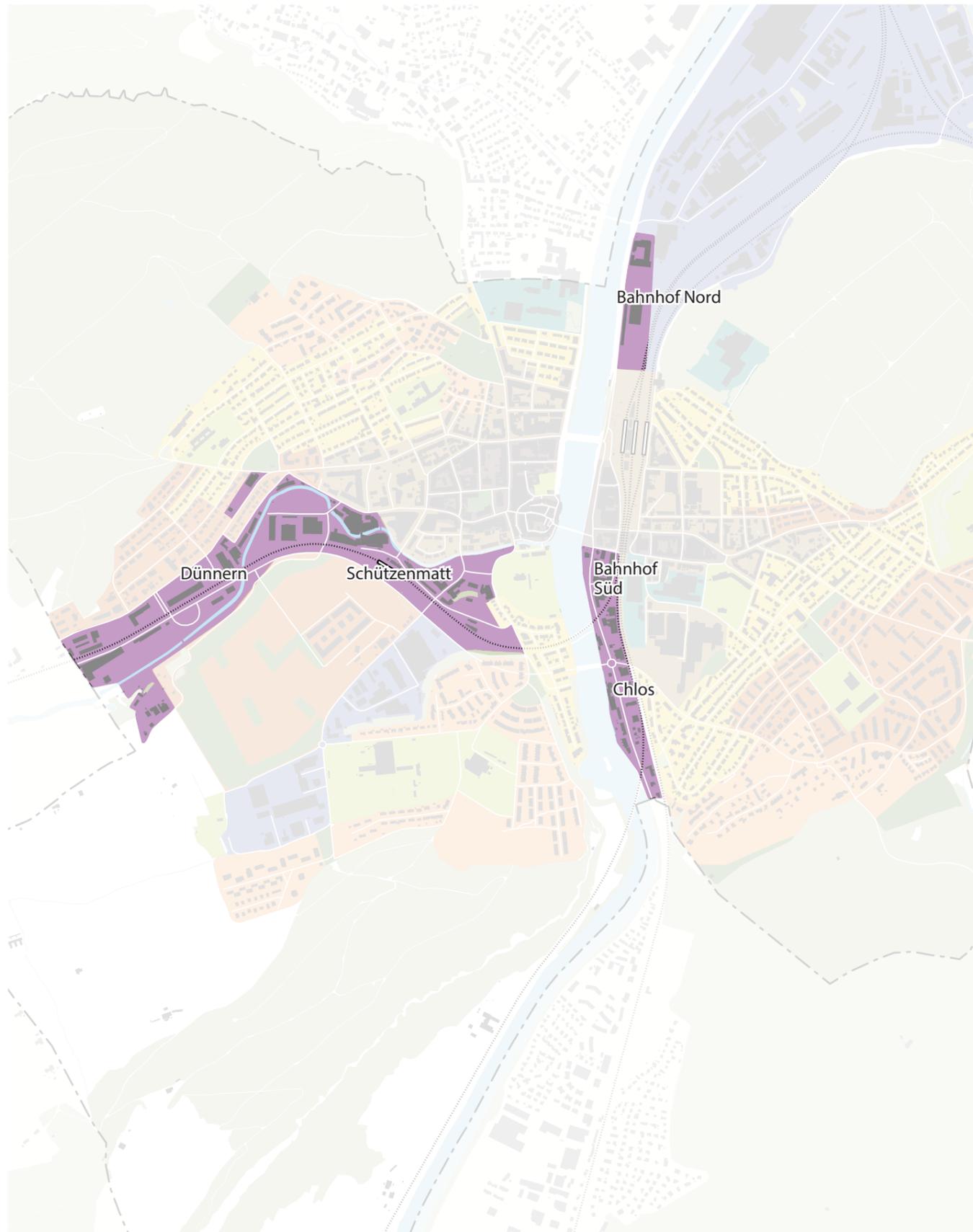
- Wohnumfeldqualität steigern/Schaffung von qualitativ hochwertigen Aufenthaltsräumen im Wohnumfeld unter Berücksichtigung von Klimaanpassung und Biodiversität (Beschattung, Wasserflächen, angepasste Pflege etc.) zur Entschärfung des Nutzungsdrucks im Vögelgarten

### Chnoblach

- stark sanierungsbedürftige, isolierte Wohnlage: Sanierungs-, bzw. Erneuerungspotential ausschöpfen und umsetzen, damit auch zukünftig eine gute soziale Durchmischung vorhanden ist

### Hardfeld/Waldheim

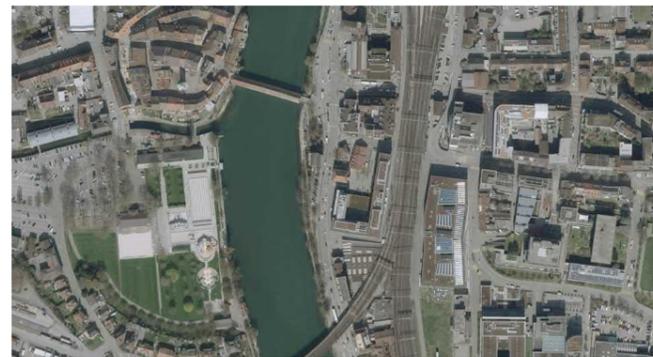
- Entlang von lärmbelasteter Achse (Eingangssachen): Prüfung, ob Ersatzneubauten sinnvoll sind (Lärmtypologie, Nutzungsmischung, höhere Dichte, etc.)



**Bahnhof Nord**



**Dünnern**



**Bahnhof Süd**



**Chlos**



**Schützenmatt**

## Generelle Merkmale

### Ortsbauliche Struktur

- heteroge Struktur mit mittlerer bis grosser Körnigkeit
- Industrie und Gewerbebauten mit grossem Fussabdruck
- teilweise Restbestände kleinteiliger, parzellenorientierter EFH-Strukturen (teilweise Villen) entlang von Haupteinfallssachsen
- stark von Verkehrsinfrastruktur geprägte Gebiete (Lärmbelastung)

### Freiraum Landschaft

- sehr geringer Grünflächenanteil/hoher Versiegelungsgrad
- öffentlicher Freiraum mehrheitlich Verkehrsfläche/Strassenraum, Parkierung (Schützenmatte)
- kein Bezug zur Dünnern/Aare
- starke Trennwirkung durch Strassen, Gleise, Kanal
- fehlende Identität, Orientierung schwierig

### Erschliessung/Verkehrsnetz

- Erschliessung direkt über Kantonsstrassen (Solithurner-, Gösigen-, Aarburgerstrasse), teilweise mit hoher Trennwirkung
- Mittelmässige ÖV-Erschliessung
- Fuss-/Velowegnetz mit Schwachstellen und Netzlücken
- Parkierung in Parkhäusern oder im Strassenraum (PP Schützenmatte gering ausgelastet)

### Nutzung:

- stark unterschiedliche Nutzungen: reine Industriebauten und Gewerbebauten, reine Wohnbauten, vereinzelt Mischnutzungen

## Handlungsansätze

### Ortsbauliche Struktur

- Förderung von lärmunsensiblen Nutzungen an stark lärmbelasteten Situationen (Einfallssachsen, Bahntrassen) anstelle von Wohnen prüfen
- Wo Wohnen trotzdem sinnvoll: mit Bautypologien auf Lärm reagieren
- Umgang mit Einfamilienhäusern an Einfallssachsen klären
- Neue Gebiete mit eigener Identität schaffen
- Durchlässigkeit und Durchwegungen erhöhen, Barrierewirkungen mindern
- Übergänge zu Nachbargebieten ausbilden (Identität und Orientierung)

### Freiraum

- Entsiegelung und stärkere Durchgrünung anstreben
- Öffentliche Freiräume/Quartierfreiräume/Begegnungsorte schaffen
- Strassenräume aufwerten (Begrünung/Hitzeminderung)
- Dach- und Fassadenbegrünung fördern
- Bezug zu Flussräumen schaffen, insbesondere Zugang und Aufenthaltsqualität an der Dünnern

### Verkehr

- Steuerung und Dosierung des Verkehrs auf Stadtachsen
- Durchgängiges engmaschiges Fuss- und Veloverkehrs-Netz
- Abstimmung Siedlung und Verkehr bei Entwicklungsschwerpunkten und Verdichtungsgebieten: ÖV-Erschliessung entsprechend ausbauen, Ideal: Mobilitätshub realisieren (z.B. am Bahnhof Hammer)
- Aufwertung von Strassenraum der Ein-/Ausfallssachsen: Verbesserung von Querungsmöglichkeiten für den Fuss- und Veloverkehr, Attraktivierung und Aufenthaltsqualitäten schaffen

### Nutzung

- Chancen für vielfältige Wohn- und Arbeitsformen nutzen, clusterartige Strukturen fördern (Innovation, Freizeit und Kultur, Co-Working-Spaces, generationenübergreifendes Wohnen und Arbeiten, etc.)
- Nutzungskonflikte bezüglich Lärm zu benachbarten Wohnlagen beachten

## Spezielle Handlungsansätze für einzelne Gebiete

### Bahnhof Nord

- Bezug zur Aare schaffen (Identität und Orientierung)
- Anschluss an Trimbach über Trimbacherbrücke: langfristiges Potenzial zur Aufwertung des strategischen Querung und Bereich um Brückenkopf sichern (Platzbedarf im Freiraum/Bebauung sichern)

### Bahnhof Süd

- Bezug zu Aare aktivieren und Uferraum attraktiver gestalten
- Identitätsstiftende Elemente (z.B. Zollhaus) wahren
- Strassenraum aufwerten (Aufenthaltsqualitäten, Nutzbarkeit Fuss-/Veloverkehr)

### Chlos

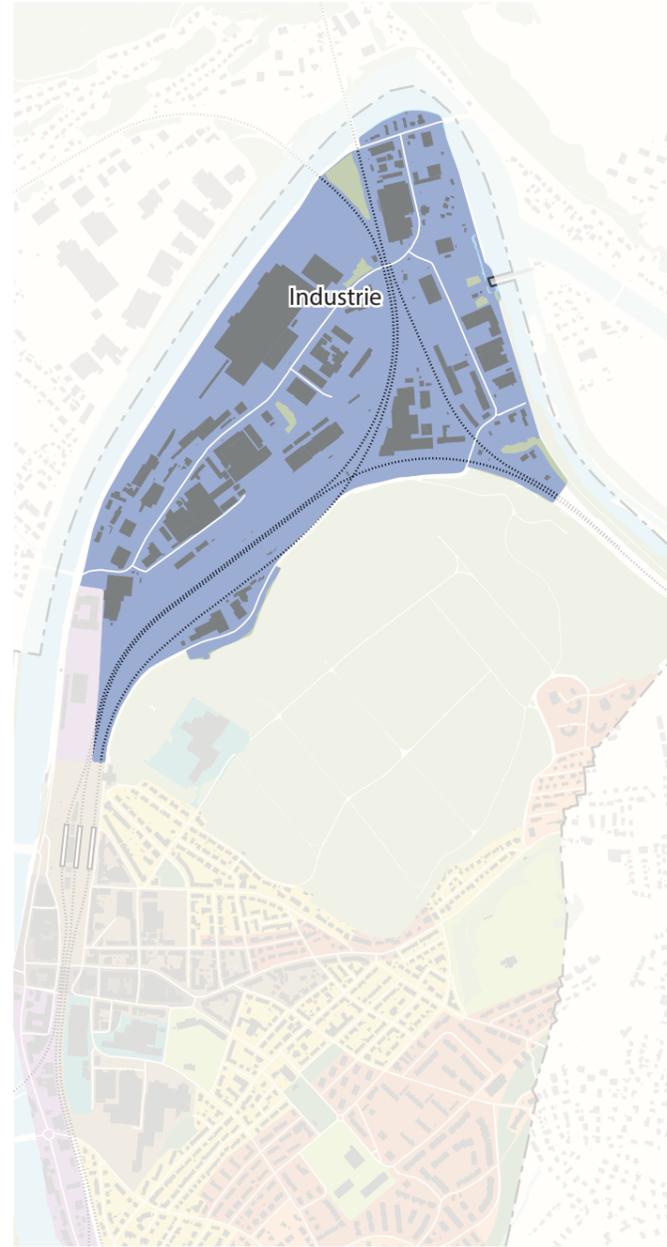
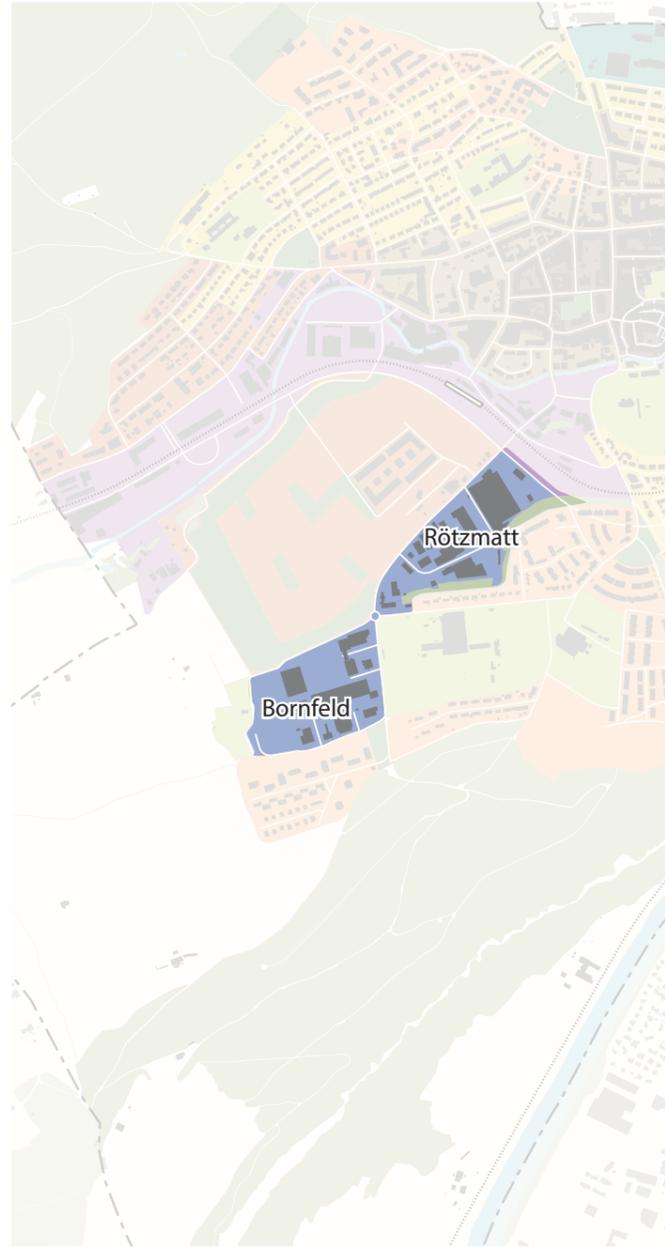
- Eignung des Gebiets als Standort für Wohnen überprüfen (insbesondere Teilgebiet östlich der Aarburgerstrasse; spezielle Bautypologien notwendig)
- Bezug zu Aare schaffen und Zugang prüfen

### Schützenmatte

- Starkes Entwicklungspotenzial für Wohnen und gemischte Nutzungen
- Bezug zur Dünnern schaffen (Identität und Orientierung)
- Aufwertung Flussraum als öffentlicher Raum raumspezifisch prüfen
- Reduktion Strassenraumparkierung anstreben

### Dünnern

- Starkes Entwicklungspotenzial baulich umsetzen
- Gemischte Nutzungen zwischen reinen Wohn- und Gewerbenutzungen anstreben
- Gewerbliche Nutzungen an stark lärmbelasteten und isolierten Lagen (Einfallssachsen, Bahntrassen, etc.) anstelle von Wohnen prüfen



**Industrie**



**Rötzmatt**



**Bornfeld**

## Generelle Merkmale

### Generelle Merkmale

#### Ortsbauliche Struktur

- grösstenteils Struktur mit grosser Körnigkeit
- Industrie und Gewerbebauten mit grossem Fussabdruck
- Lagerhallen, Produktionsstätten, Bürobauten, teilweise Verkauf

#### Freiraum Landschaft

- sehr geringer Grünflächenanteil/hohes Versiegelungsgrad
- keine öffentlichen oder halböffentlichen Freiräume mit Aufenthaltsqualität
- raumwirksame Geländekante (bewaldete Böschung Olten Südwest)

#### Erschliessung/Verkehrsnetz

- Groberschliessung über kommunale Sammelstrassen, teilweise über Entlastungsstrasse
- Feinerschliessung über kommunale Erschliessungsstrassen, auch für den Fuss- und Veloverkehr
- Gebiete nur vereinzelt verkehrsberuhigt
- Mittelmässige ÖV-Erschliessung
- Grössere offene Parkieranlagen

#### Nutzung

- vorwiegend Industrie
- vereinzelt Wohnen

## Handlungsansätze

### Handlungsansätze

#### Ortsbauliche Struktur

- Flächenbedarf für Industrienutzung prüfen
- Punktuell: Nutzungsmix mit attraktiven Services für Unternehmen, Belegschaft und Besucher fördern (synchron mit «Quartierfreiräume schaffen», siehe unten)
- Punktuelle Einführung Wohnanteile an geeigneten, gut erschlossenen Lagen prüfen

#### Freiraum

- Entsiegelung und Erhöhung Grünflächenanteil (Hitzeminderung)
- Dach- und Fassadenbegrünung fördern
- Strassenräume aufwerten (Adressbildung, Begrünung)
- Quartierfreiräume mit Aufenthaltsqualität schaffen für Unternehmen, Belegschaft, Kunden und Besucher

#### Verkehr

- Verkehrsnetz qualitativ verbessern:
  - Durchwegungen für Fuss- und Veloverkehr verbessern
  - Taktverdichtung ÖV prüfen

#### Nutzung

- Industrie mit Publikumsorientierung/repräsentativer Charakter entlang von wichtigen Strassen für das Gebiet fördern
- Grössere Nutzungsvielfalt anstreben (Tag und Abendnutzungen)
- Mögliche Standorte für City Logistik prüfen

## Spezielle Handlungsansätze für einzelne Gebiete

### Industrie

- Ansiedelung von Freizeit- und Kulturnutzungen prüfen; auch für temporäre Nutzungen (z.B. Lokdepot)
- Vernetzung von Erholungsräumen im Gebiet Industrie nördlich Bahnhof (Aare im Osten und Aare im Westen und Hardwald)

### Rötz matt

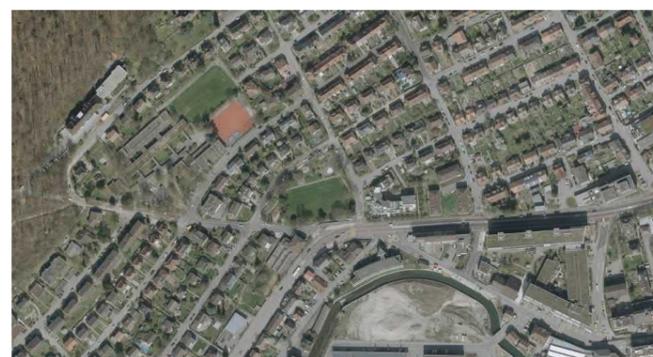
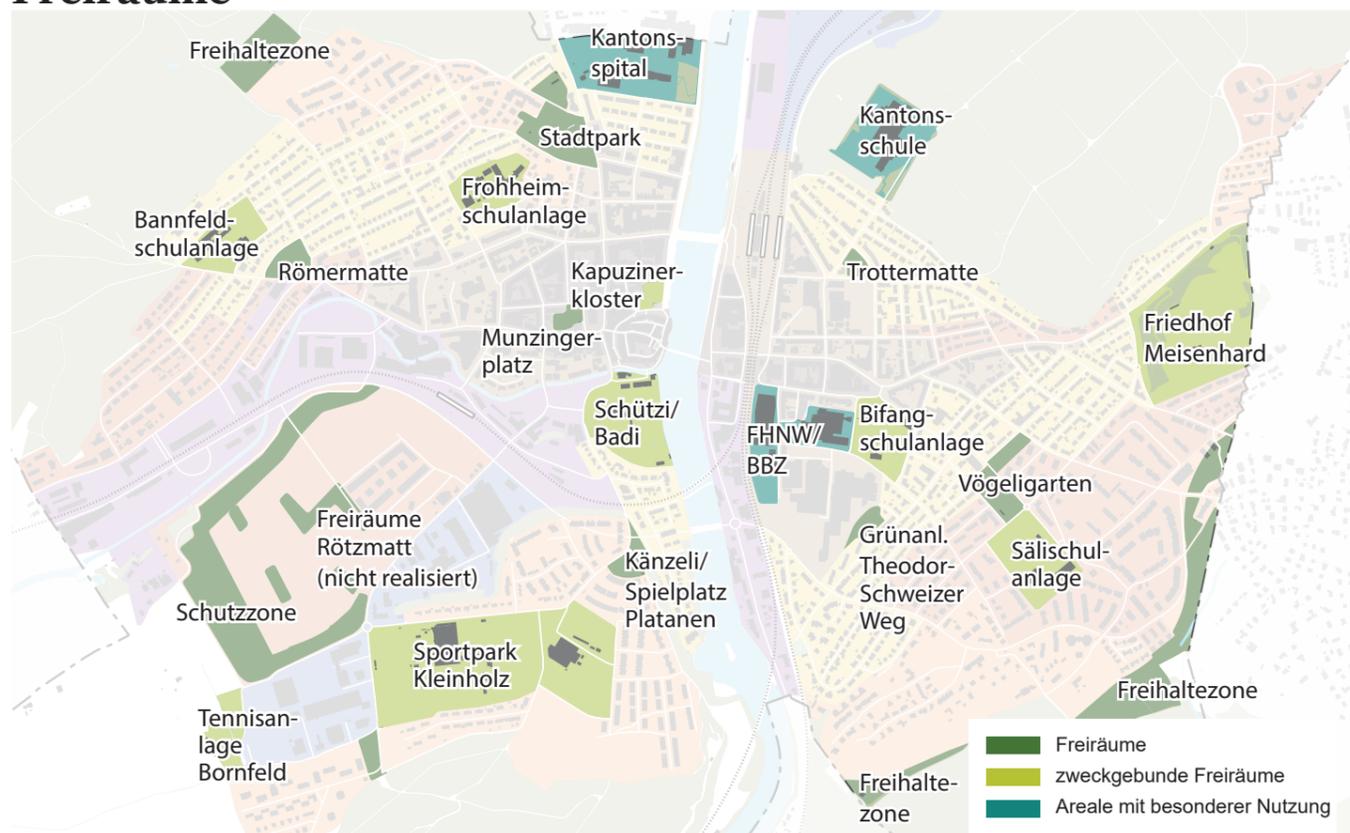
- Möglichkeit für Zwischennutzungen prüfen oder alternative Modelle mit gemischten Nutzungen prüfen
- Im nördlichen Teil der Industrie: Prüfung einer Kreativzone mit Wohnexperiment (Loftwohnen u.a.)
- Im südlichen Teil der Industrie: Aufwertungspotenzial und Reduktion des Nutzungskonflikts mit Wohngebieten (z.B. durch arbeitsplatzorientierte gewerbliche Nutzungen)
- Durchlässigkeit erhöhen/Verbindung zu Nachbargebieten herstellen

### Bornfeld

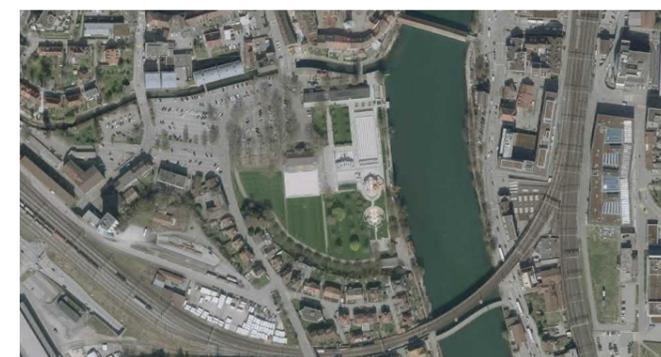
- Verlagerung an andere Standorte prüfen aufgrund naher Lage zu Wohngebieten
- Durchlässigkeit erhöhen

# Areale mit besonderer Nutzung, zweckgebundene Freiräume, Freiräume

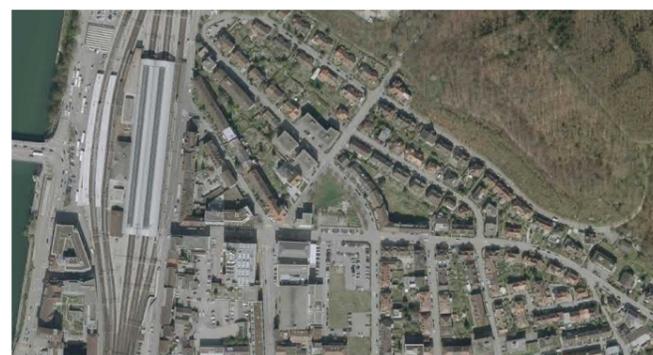
Stand 04.06.2021



Römermatte



Schützi/Badi



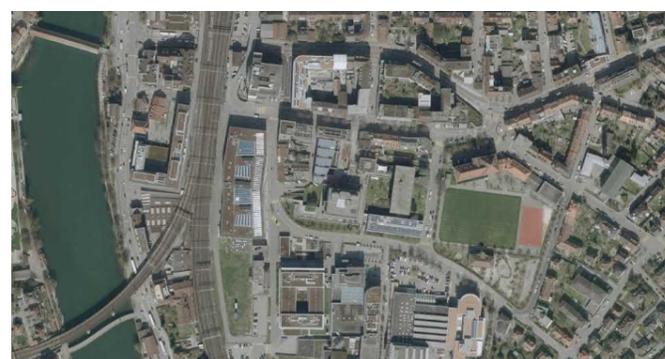
Trottermatte



Sportpark Kleinholz



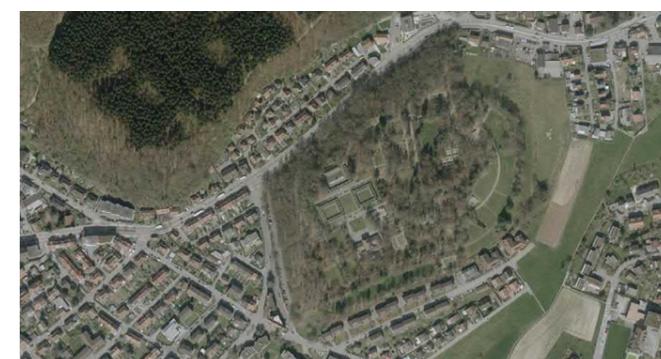
Kantonsspital



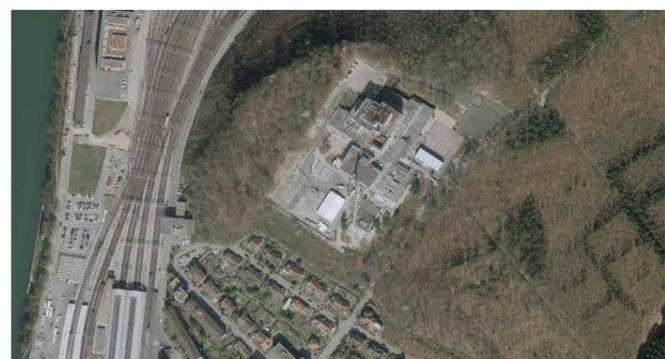
FHNW/BBZ



Vögelgarten



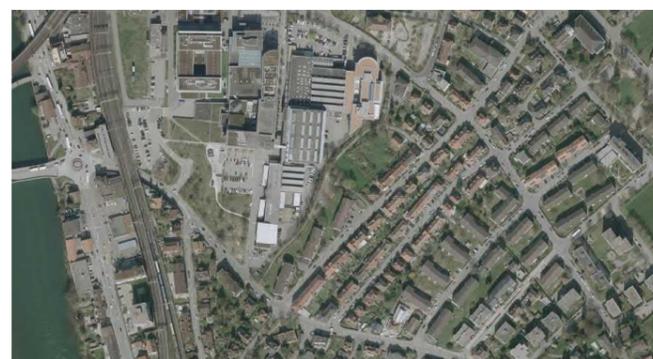
Friedhof Meisenhard



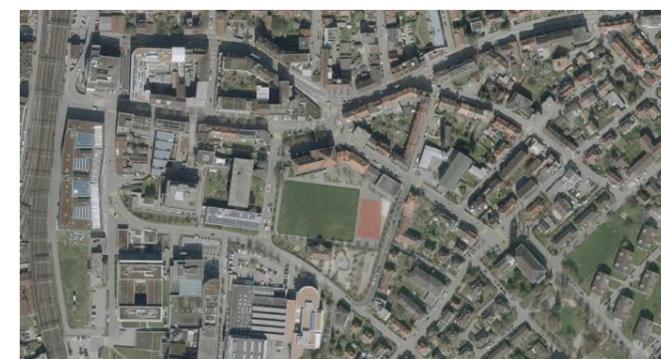
Kantonsschule



Stadtpark



Grünanlage Theodor-Schweizer Weg



Bifang Schulanlage

## Freiräume

### Generelle Merkmale

#### Besondere Nutzungen:

##### Ortsbauliche Struktur

- in sich geschlossene Areale mit nutzungsorientierter Bebauung
- Bildungsbauten, Spitalbauten

##### Freiraum Landschaft

- hoher Grünanteil/mehrheitlich geringer Versiegelungsgrad
- stark zweckgebundene Freiräume, Zugänglichkeit eingeschränkt/halböffentlicher Charakter

##### Erschliessung/Verkehrsnetz

- Erschliessung über kommunale Sammelstrassen
- Unterschiedliche Qualität der ÖV-Erschliessung, teilweise sehr gut, teilweise mittelmässig
- Verkehrsberuhigte Areale
- Teilweise attraktive Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr
- Parkierung in Parkhäusern

##### Nutzung

- öffentliche Nutzungen: Spital, Schule

#### Freiräume/Grünräume:

- öffentliche Freiräume und Grünräume
- zweckgebundene Freiräume: Schulanlagen, Sportpark, Friedhof
- Freihalte- und Schutzzonen

### Handlungsansätze

#### Ortsbauliche Struktur

- Mehrfachnutzungen zur optimalen Auslastung prüfen (insbes. Schulen)
- Einbindung der Areale ins Quartier (z.B. Mitnutzung von Mensa/Cafés; z.B. FHNW) fördern

#### Freiräume/Grünräume

- Qualitativ aufwerten und aneignungsbar gestalten
- Entsiegelung von Freiräumen prüfen
- Nutzungsfreispielung insbesondere von Parkierung
- Zugänglichkeit, bzw. Öffnung von heute eher geschlossenen Anlagen prüfen; insb. an Orten, welche den räumlichen Zugang zur Aare ermöglichen
- Durchwegungen verbessern
- Schaffen von Freiräumen zur Reduktion von vorhandenem oder zunehmendem Nutzungsdruck bei bestehenden Schularealen (s. unten).
- Qualitäten am Siedlungsrand (Freihaltezone/Schutzzone) bewahren, steigern oder generieren (für das Orts- und Landschaftsbild wie auch als Freizeit- und Erholungsraum)

#### Verkehr

- Takterhöhung ÖV prüfen
- Hochwertige und gut erschliessbare Veloabstellplätze sicherstellen

### Spezielle Handlungsansätze für spezifische Areale mit besonderer Nutzung oder Freiräume

#### Schulanlagen

- Freiräume/Nischen/Begegnungsorte für Jugendliche prüfen/schaffen

#### Sportpark

- Ergänzungen im Angebot nach Bedarf (z.B. Skatepark/Pumptrack für Jugendliche)

#### Schützi

- Nach Möglichkeit von Parkierung freispielen (z.B. Teilfläche) und als Aufenthaltsraum aufwerten (Marktnutzung muss möglich bleiben)

#### Munzingerplatz

- Von Parkierung freispielen und aufwerten (nicht zweckgebunden/nutzungs offen, aneignungsbar);

#### Badi

- Öffnung/Durchgängigkeit prüfen, Zugang zur Aare für breite Öffentlichkeit schaffen

#### FHNW und Berufsbildungszentrum (BBZ)

- Schaffung von qualitativ hochwertigen Freiräumen und Aufenthalts-/Begegnungsorten zur Entschärfung des Nutzungsdrucks auf das angrenzende Bifang-Schulareal

#### Spielplatz Platanen

- Erneuerung/Modernisierung und Angebot für Jugendliche prüfen

#### Römermatte, Trottermatte

- Erneuerung/Modernisierung
- Nutzungsangebote für alle Alters- und Nutzergruppen
- Aufwertung hinsichtlich Klimaanpassung (Wasserflächen, Beschattung) und Biodiversität (Zonierung, Pflege)
- Angebot für Jugendliche prüfen

#### Vögelgarten

- Erneuerung/Modernisierung
- Angebot für Jugendliche prüfen
- Entschärfung des Nutzungsdrucks durch Schaffung weiterer Freiräume und Aufenthalts-/Begegnungsorte in den umliegenden Quartieren resp. Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Wohnumfeld (Wilerfeld)

metron

Stahlrain 2  
Postfach

5201 Brugg  
Schweiz

info@metron.ch  
+41 56 460 91 11