

### **3. Änderung des Gestaltungsplanes Sälistrasse – Theodor Schweizer Weg**

### **Änderung der Sonderbauvorschriften**

Raumplanungsbericht gemäss Art. 47 RPV

Kanton Solothurn  
Stadt Olten

**3. Änderung des Gestaltungsplanes  
Sälistrasse – Theodor Schweizer Weg**

**Änderung der Sonderbauvorschriften**

Raumplanungsbericht gemäss Art. 47 RPV

---

**Impressum**

---

Verfasser	Stadt Olten, Direktion Bau Dornacherstrasse 1, 4600 Olten
	und
	WAM Planer und Ingenieure AG Florastrasse 2, 4502 Solothurn
	Reto Affolter, Dipl. Geograf UZH +41 32 625 27 37, reto.affolter@wam-ing.ch
	Ladina Schaller, Raumplanerin MSc FH +41 32 625 27 55, ladina.schaller@wam-ing.ch

---

Datum, Revisionen	6. Januar 2022
-------------------	----------------

---

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Ausgangslage</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Bestandteile der Planung</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>Organisation und Ablauf</b>	<b>6</b>
3.1	Beteiligte	6
3.2	Eigentumsverhältnisse	6
3.3	Massgebliches Verfahren	7
3.4	Verfahrensschritte	7
<b>4</b>	<b>Bestehende planerische Rahmenbedingungen</b>	<b>9</b>
4.1	Kommunale Nutzungsplanung	9
4.2	Weitere planerische Rahmenbedingungen	14
<b>5</b>	<b>Projektbeschrieb</b>	<b>23</b>
5.1	Bebauung / Nutzungsdichte	23
5.2	Erschliessung, Parkierung und Verkehrsaufkommen	24
5.3	Mobilitätskonzept und -massnahmen	26
<b>6</b>	<b>Umsetzung in den Planungsinstrumenten</b>	<b>28</b>
6.1	Zielsetzungen und Änderungsbedarf	28
6.2	Änderungen am Plan	28
6.3	Änderungen an den Sonderbauvorschriften	28
	<b>Anhang: Gestaltungsplan «Sälistrasse – Theodor Schweizer Weg»</b>	<b>35</b>

## 1 Ausgangslage

In der Stadt Olten, im Gebiet zwischen Sälistrasse, Riggenbachstrasse, SBB-Linie und Theodor Schweizer Weg, sind mehrere Gestaltungspläne in Kraft. Einer davon ist der Gestaltungsplan (GP) mit Sonderbauvorschriften (SBV) Nr. 190 «Sälistrasse – Theodor Schweizer Weg».



Abbildung 1: Gebiet «Bifang» mit dem Perimeter des GP Nr. 190 im Luftbild (Quelle: Geoportal; 28.09.21)

Der Gestaltungsplan Nr. 190 umfasst 3 grössere Baufelder. Auf dem Baufeld 1 steht heute der «Sälipark 2000», das Baufeld 2 ist im wesentlichen Brachfläche und auf dem Baufeld 3 stehen die noch letzten Gebäulichkeiten aus dem industriellen Zeitalter (u. a. Fertigungs- und Montageräumlichkeiten der Firma Acutronic).

Die Stadt Olten und die Grundeigentümerin Giroud Olma AG beabsichtigen, den südlichen Teil des Areals mit den beiden brach liegenden bzw. unternutzten Baufeldern 2 und 3 zeitnah der gewünschten Nutzung gemäss Gestaltungsplan zuzuführen.

Das Gebiet Bifang ist ein Fokusgebiet mit grossem Entwicklungspotenzial für die Stadt Olten. Im Räumlichen Leitbild der Stadt Olten (Stand Mitwirkung, 4. Juni 2021) wird zur Ausgangslage im «Bifang» folgendes festgehalten:

*«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 ei-*

*ner 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.»*

Der südlichste Teil zwischen Sälistrasse und Theodor Schweizer Weg, also der Bereich der beiden unentwickelten Baufelder 2 und 3, wird im Räumlichen Leitbild als «Vorzugsgebiet Wohnen» definiert. Der rechtskräftige Gestaltungsplan sieht für diese Baufelder eine bis zu 5-geschossige Bebauung mit einem Wohnanteil von mindestens 80% vor, ist also konform mit den aktuellen Entwicklungsbestrebungen für dieses Gebiet.

Das Gebiet «Bifang» liegt an zentraler Lage, in Gehdistanz zum Bahnhof Olten. Es entwickelt sich dynamisch. Eine wichtige Rolle spielen hierbei die Bildungseinrichtungen und die zahlreichen Dienstleistungsnutzungen. Die Stadt Olten erkennt in den brach liegenden Flächen dieses Areals eine grosse Chance, den Auftrag zur Innenentwicklung gemäss dem revidierten Raumplanungsgesetz bestmöglich umzusetzen. Der Bedarf an Wohnnutzungen ist an dieser Lage besonders hoch, und die Grundeigentümerin ist bereit zu entsprechenden Investitionen in eine qualitätsvolle Entwicklung. Es besteht daher auch eine gewisse zeitliche Dringlichkeit.

Der rechtskräftige Gestaltungsplan «Sälistrasse – Theodor Schweizer Weg» stellt nach wie vor die richtige Grundlage für die gewünschte Entwicklung dar. Die Sonderbauvorschriften hingegen sehen als Voraussetzung für eine Realisierung der Baufelder 2 und 3 die Erstellung von «ergänzenden Gestaltungsplänen» vor. Dieses Instrument wird für die angestrebte Entwicklung als unzweckmässig und zu wenig spezifisch erachtet. Vielmehr wäre ein sorgfältig definierter, zielgerichteter Prozess zur Sicherstellung einer Wohnbebauung von angemessener Dichte und hoher Qualität angezeigt. Mit einem qualitätssichernden Verfahren kann eine höherwertige gestalterische und raumwirksame Planung und Realisierung erreicht werden als mit den Vorgaben des bestehenden Gestaltungsplanes.

Für die betroffenen Baufelder soll daher neu die Pflicht zur Durchführung von qualitätssichernden Verfahren festgeschrieben werden, was eine entsprechende Anpassung der Sonderbauvorschriften nötig macht. Am Gestaltungsplan selbst sind keine Änderungen erforderlich.

## 2 Bestandteile der Planung

- Änderung der Sonderbauvorschriften zum Gestaltungsplan «Sälistrasse – Theodor Schweizer Weg» (Genehmigungsinhalt)
- Raumplanungsbericht (Orientierungsinhalt)

## 3 Organisation und Ablauf

### 3.1 Beteiligte

Raumplaner:	Reto Affolter, WAM Planer und Ingenieure AG
Verwaltung Stadt:	Kurt Schneider und Artur Bucher, Direktion Bau Stadt Olten
Fachstellen Kanton:	Corinne Stauffiger, Amt für Raumplanung, Kreisplanerin

### 3.2 Eigentumsverhältnisse

Der Perimeter des GPs Nr. 190 umfasst wesentliche Teile der Parzellen GB Olten Nrn. 3528, 5440 und 5983 und Randbereiche der Parzellen 1902, 5438, 5984 und 6040. Mit Ausnahme der Parzellen 1902 und 6040 befinden sich alle im Eigentum der Giroud Olma AG.

Parzelle GB Nr.	Eigentümer/in	Fläche in m <sup>2</sup>
3528	Giroud Olma AG	7'983
5440	Giroud Olma AG	222
5983	Giroud Olma AG	20'682
1902	Div. Stockwerkeigentümer	nur Randbereich im GP-Perimeter
5438	Giroud Olma AG	nur Randbereich im GP-Perimeter
5984	Giroud Olma AG	nur Randbereich im GP-Perimeter
6040	Marcoda-Immobilien AG	nur Randbereich im GP-Perimeter

In der nachfolgenden Karte ist der Perimeter des Gestaltungsplangebietes als gelbe Fläche hervorgehoben.

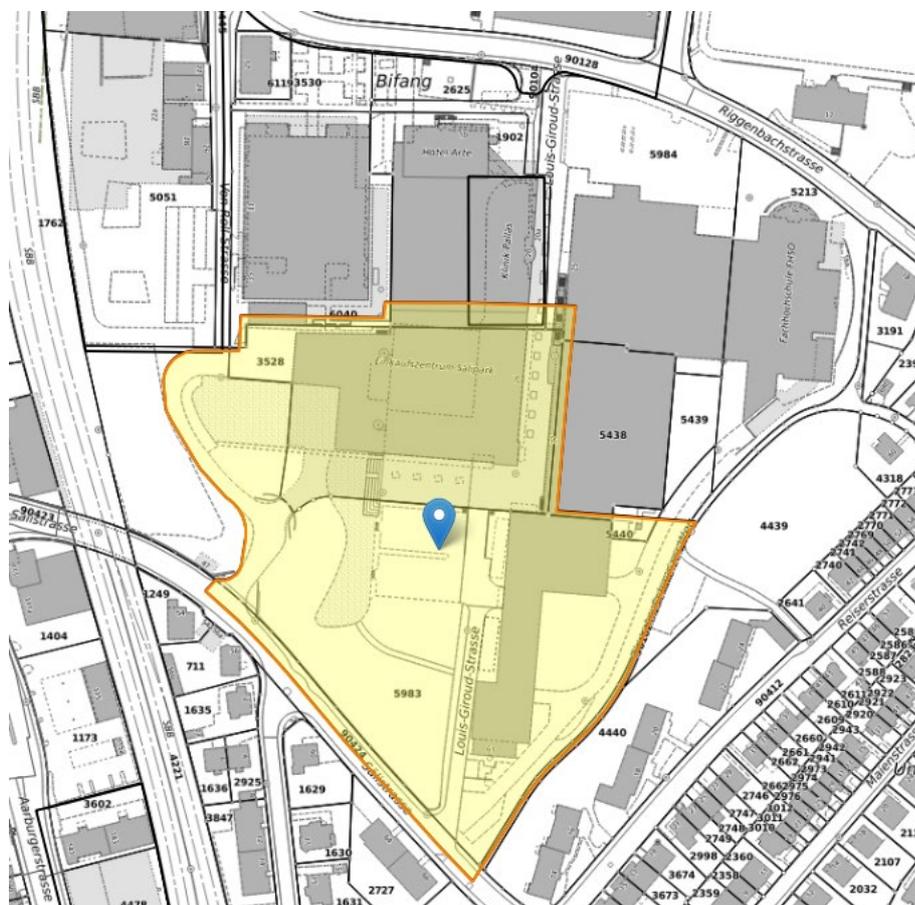


Abbildung 2: Parzellierung im Perimeter Gestaltungsplan Nr. 190 (Quelle: Geoportal; 28.09.21)

### 3.3 Massgebliches Verfahren

Der Gestaltungsplan «Sälistrasse – Theodor Schweizer Weg» ist ein kommunaler Nutzungsplan gemäss § 14 Planungs- und Baugesetz (PBG). Für das Verfahren gelten die Bestimmungen gemäss §§ 15 – 21 PBG.

### 3.4 Verfahrensschritte

#### 3.4.1 Entwurf Planungsunterlagen

Die Ausarbeitung der Planungsunterlagen erfolgte auf der Grundlage von Potenzial- und Wirtschaftlichkeitsstudien der Grundeigentümerin Giroud Olma AG zur Nutzung der Baufelder 2 und 3. Die WAM Planer und Ingenieure AG wurden Anfang 2021 mit der Anpassung der Sonderbauvorschriften und der Erstellung des Raumplanungsberichtes beauftragt. Während des Entwurfsprozesses fanden Koordinationsitzungen zwischen dem Planungsbüro, der Stadt Olten sowie dem Amt für Raumplanung statt.

### 3.4.2 Information und Mitwirkung

Die öffentliche Mitwirkung zur Teiländerung des Gestaltungsplans «Sälistrasse – Theodor Schweizer Weg» dauerte vom ... bis ... Die folgenden Akten konnten im Stadthaus eingesehen werden:

- Bestehender Gestaltungsplan:  
Baufelder Erd- und Obergeschosse, Situation 1:500  
genehmigt mit Regierungsratsbeschluss Nr. 1865 vom 28. September 1999  
(Bemerkungen: Es erfolgen keine Änderungen an diesem Plan)
- Bestehender Gestaltungsplan:  
Baubereiche Untergeschosse, Situation 1:500  
genehmigt mit Regierungsratsbeschluss Nr. 1865 vom 28. September 1999  
(Bemerkungen: Es erfolgen keine Änderungen an diesem Plan)
- Bestehender Gestaltungsplan (2. Änderung):  
Baufelder Erd- und Obergeschosse, Situation 1:500  
genehmigt mit Regierungsratsbeschluss Nr. 646 vom 3. April 2002  
(Bemerkungen: Es erfolgen keine Änderungen an diesem Plan)
- 3. Änderung des Gestaltungsplanes «Sälistrasse – Theodor Schweizer Weg»:  
Sonderbauvorschriften, dat. 6. Januar 2022  
(Bemerkungen: Änderungen der rechtskräftigen Sonderbauvorschriften sind durchgestrichen bzw. rot dargestellt)
- 3. Änderung des Gestaltungsplanes «Sälistrasse – Theodor Schweizer Weg»:  
Raumplanungsbericht, dat. 6. Januar 2022

### 3.4.3 Kantonale Vorprüfung

Der kantonale Vorprüfungsbericht zum Gestaltungsplan «Sälistrasse – Theodor Schweizer Weg»  
...

### 3.4.4 Öffentliche Planaufgabe

Der Stadtrat beschloss an seiner Sitzung vom ... die Unterlagen und gab sie zur öffentlichen Auflage frei.

Die öffentliche Auflage erfolgte vom ... bis ...

### 3.4.5 Rechtsmittelverfahren und Genehmigung

Die Teiländerung des Gestaltungsplans «Sälistrasse – Theodor Schweizer Weg» mit Sonderbauvorschriften wurde am ... mit RRB Nr. ... durch den Regierungsrat genehmigt.

## 4 Bestehende planerische Rahmenbedingungen

### 4.1 Kommunale Nutzungsplanung

#### 4.1.1 Bauzonenplan der Stadt Olten

Der nördliche Teil des GP-Perimeters mit dem Baufeld 1 liegt in der Gewerbezone mit Wohnanteil GW, der südliche Teil mit den Baufeldern 2 und 3 in der dreigeschossigen Mischzone M3:

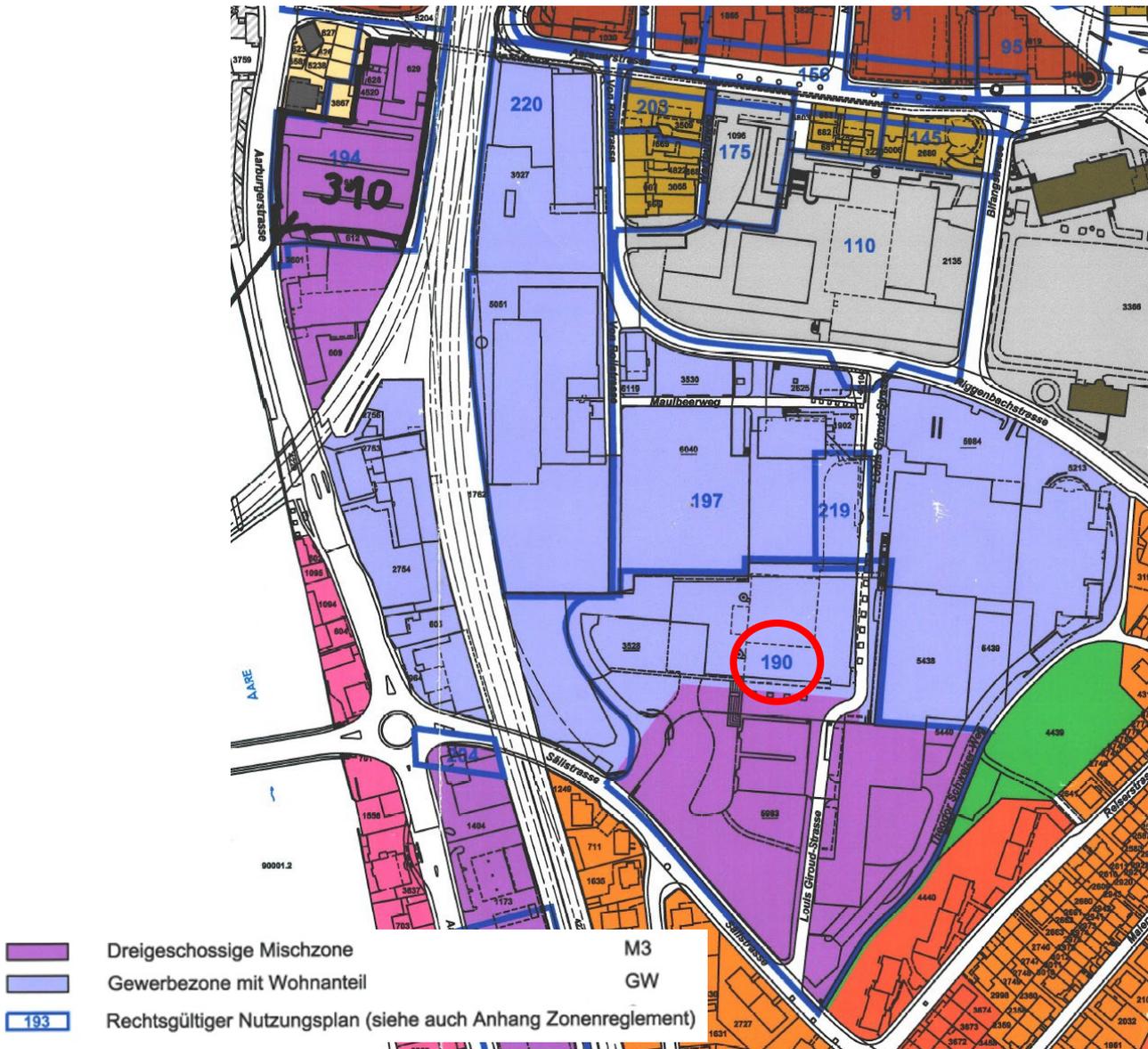


Abbildung 3: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Zonenplan der Stadt Olten (RRB Nr. 1222 vom 1.7.2008)

Nördlich des GP-Perimeters Nr. 190 sind in der Gewerbezone mit Wohnanteil weitere Nutzungspläne in Rechtskraft (vgl. Abbildung 3):

Plan Nr.	RRB Nr.	Datum	Name
197	790	11.04.2000	Erschliessungsplan Riggenbachstrasse, Theodor Schweizer Weg, Sälistrasse
219	965	12.06.2007	Gestaltungsplan Louis Giroud Strasse
220	722	29.04.2008	Teilzonen-, Gestaltungs- und Erschliessungsplan Von Roll Strasse, Aarauerstrasse, Tannwaldstrasse

#### 4.1.2 Erschliessungsplan der Stadt Olten / Strassenkategorienplan der Stadt Olten

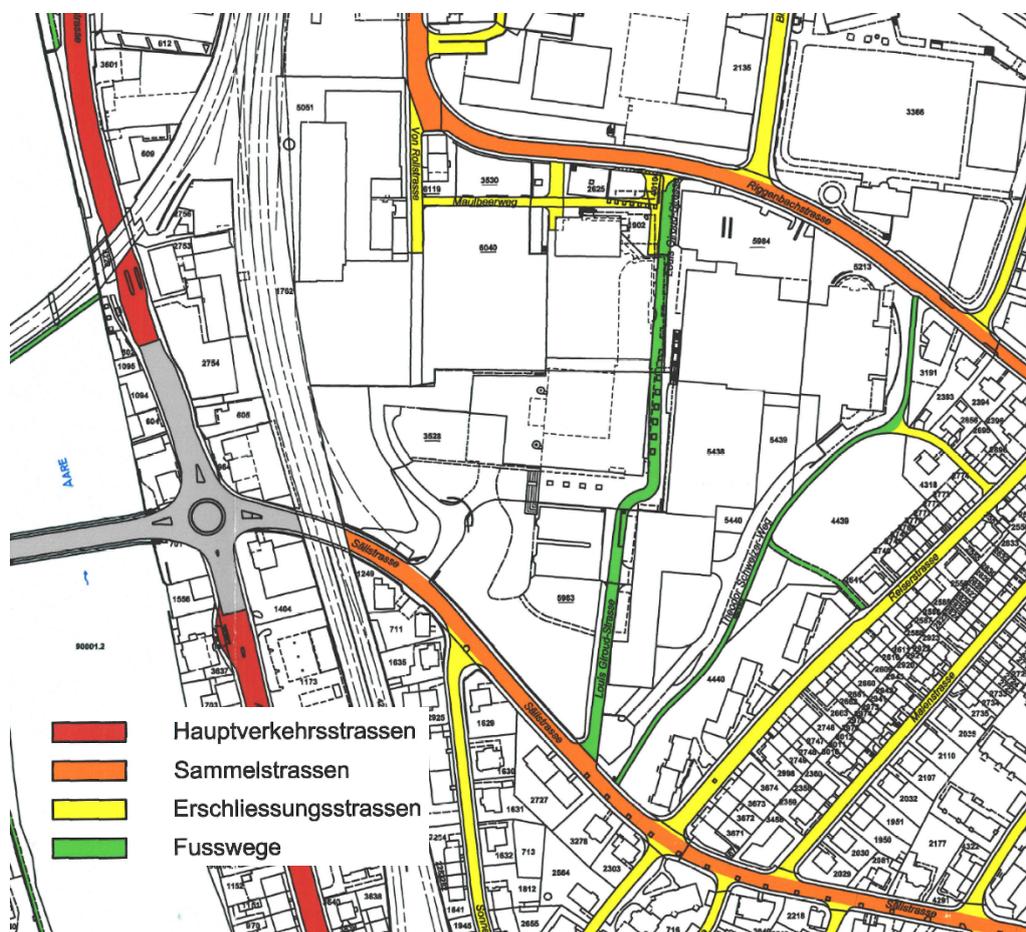


Abbildung 4: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Erschliessungsplan (RRB Nr. 1222 vom 1.7.2008)

Der Perimeter von GP Nr. 190 stösst an die Sälistrasse an, welche als öffentliche Sammelstrasse kategorisiert ist. Die arealinterne MIV-Erschliessung ist privat und gemäss Gestaltungsplan mit dem Baufeld 1 bereits realisiert. Am Rand des Perimeters verläuft der öffentliche Fussweg «Theodor Schweizer Weg». Mitten durch den Perimeter verläuft die «Louis Giroud Strasse», welche als öffentlicher Fussweg die Säli- und Riggenbachstrasse miteinander verbindet.

#### 4.1.3 Gestaltungsplan «Sälistrasse – Theodor Schweizer Weg»

Im Zusammenhang mit der Erweiterung des Einkaufszentrums «Sälipark» wurde eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. Das Nutzungsplanverfahren zur Änderung des Gestaltungsplanes «Sälistrasse – Theodor Schweizer Weg» war dabei das Leitverfahren. Der Gestaltungsplan trat am 28. September 1999 mit RRB Nr. 1865 in Kraft.

Der Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften regelt die Nutzung, Bebauung und Erschliessung dreier Baufelder, wovon das Baufeld 1 im Jahre 2003 mit der Erweiterung «Sälipark 2000» in Betrieb genommen wurde. Für die beiden Baufelder 2 und 3 sieht der Gestaltungsplan eine Mischnutzung vor, wobei ein Wohnanteil von mindestens 80% vorgeschrieben ist:

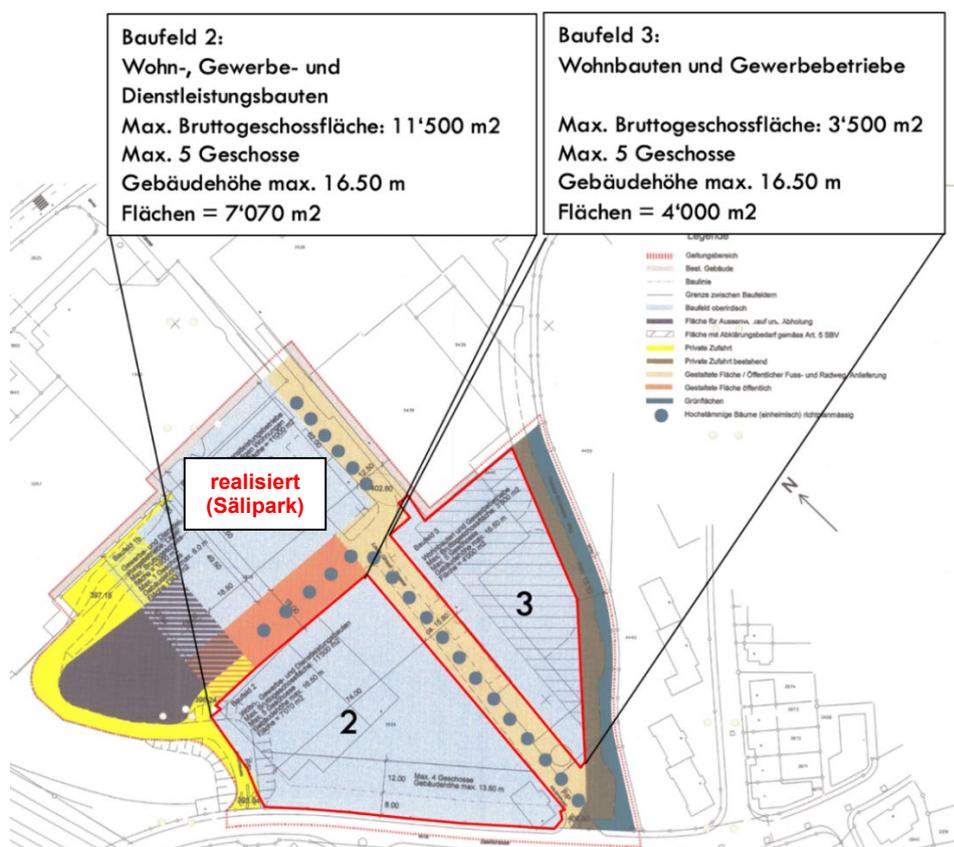


Abbildung 5: Gestaltungsplan «Sälistrasse – Theodor Schweizer Weg» / Baufelder Erd- und Obergeschosse (RRB Nr. 1865 vom 28.9.1999)

Allfällige neue Vorhaben auf den Baufeldern 2 und 3 können allerdings nicht direkt im Baugesuchsverfahren behandelt werden. Art. 9 der Sonderbauvorschriften besagt nämlich Folgendes:

Ergänzende Gestaltungspläne

**Art.9** <sup>1</sup> In den Baufeldern 2 und 3 dürfen Baubewilligungen für Neubauten und wesentliche Umbauten nur aufgrund von ergänzenden Gestaltungsplänen erteilt werden. Diese sind im Rahmen der vorliegenden Bestimmungen aufzustellen und haben jeweils eine planerisch und städtebaulich sinnvolle Arealfläche mit einem Minimalumfang von 4'000 m<sup>2</sup> zu erfassen und richten sich nach einem Gesamtkonzept des entsprechenden Baufeldes. Die Gebäudehöhen entlang der Sälistrasse sind zu überprüfen.

Die Gestaltungsplanpflicht gilt nicht für die unterirdischen Baubereiche.

Die mit den «ergänzenden Gestaltungsplänen» verfolgten inhaltlichen Ziele werden nicht im Detail beschrieben. Aus den Formulierungen in Art. 9 kann aber gefolgert werden, dass es um eine Präzisierung der Bebauung im Sinne der städtebaulichen Qualität gehen muss.

Die unterirdischen Baubereiche der drei Baufelder regelt der GP «Sälistrasse – Theodor Schweizer Weg» in einem separaten Plan. Die Baufelder 2 und 3 haben einen gemeinsamen unterirdischen Baubereich, welcher über die bestehende Einfahrt ab Sälistrasse erschlossen wird:

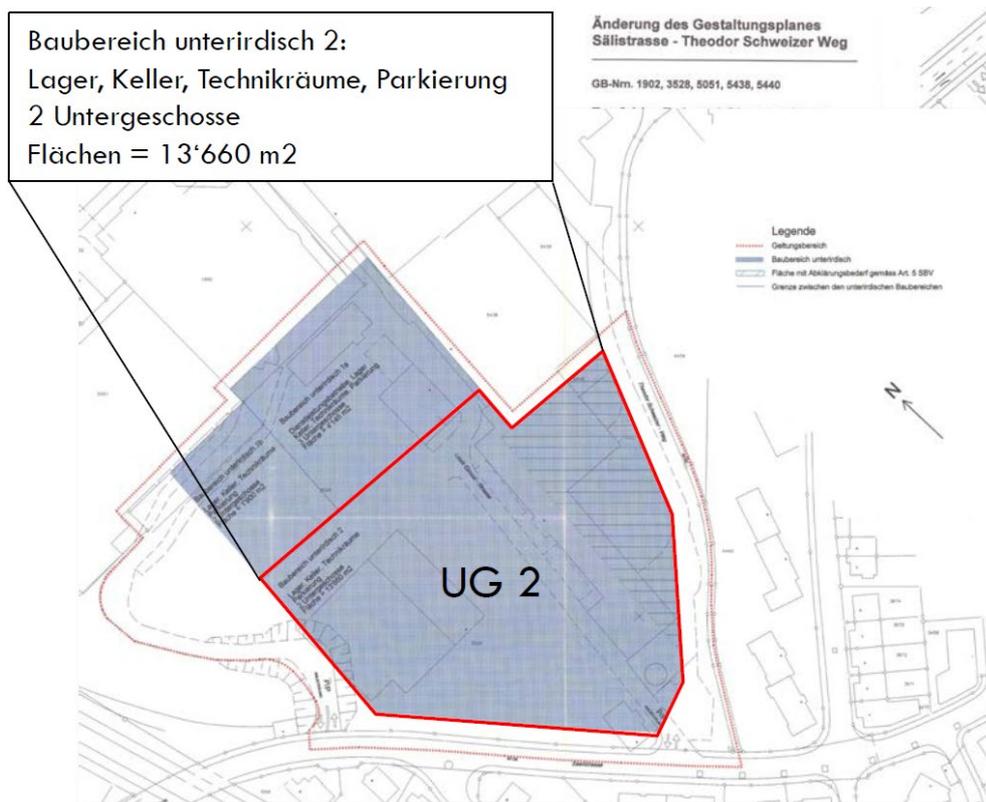


Abbildung 6: Gestaltungsplan «Sälistrasse – Theodor Schweizer Weg» / Baubereiche Untergeschosse (RRB Nr. 1865 vom 28.9.1999)

#### 4.1.4 Teilzonen- und Gestaltungsplan «Riggenbachstrasse (Sälipark)»

Im Zusammenhang mit der Neuentwicklung des nördlichen Arealteils (Projekt «Sälipark 2020») wurde im Herbst 2016 ein Teilzonen- und Gestaltungsplan mit Zonen- und Sonderbauvorschriften öffentlich aufgelegt. Eine 2. Auflage mit Ergänzungen erfolgte im Februar/März 2021. Der Plan ist noch nicht rechtskräftig, da zurzeit noch ein Beschwerdeverfahren läuft.

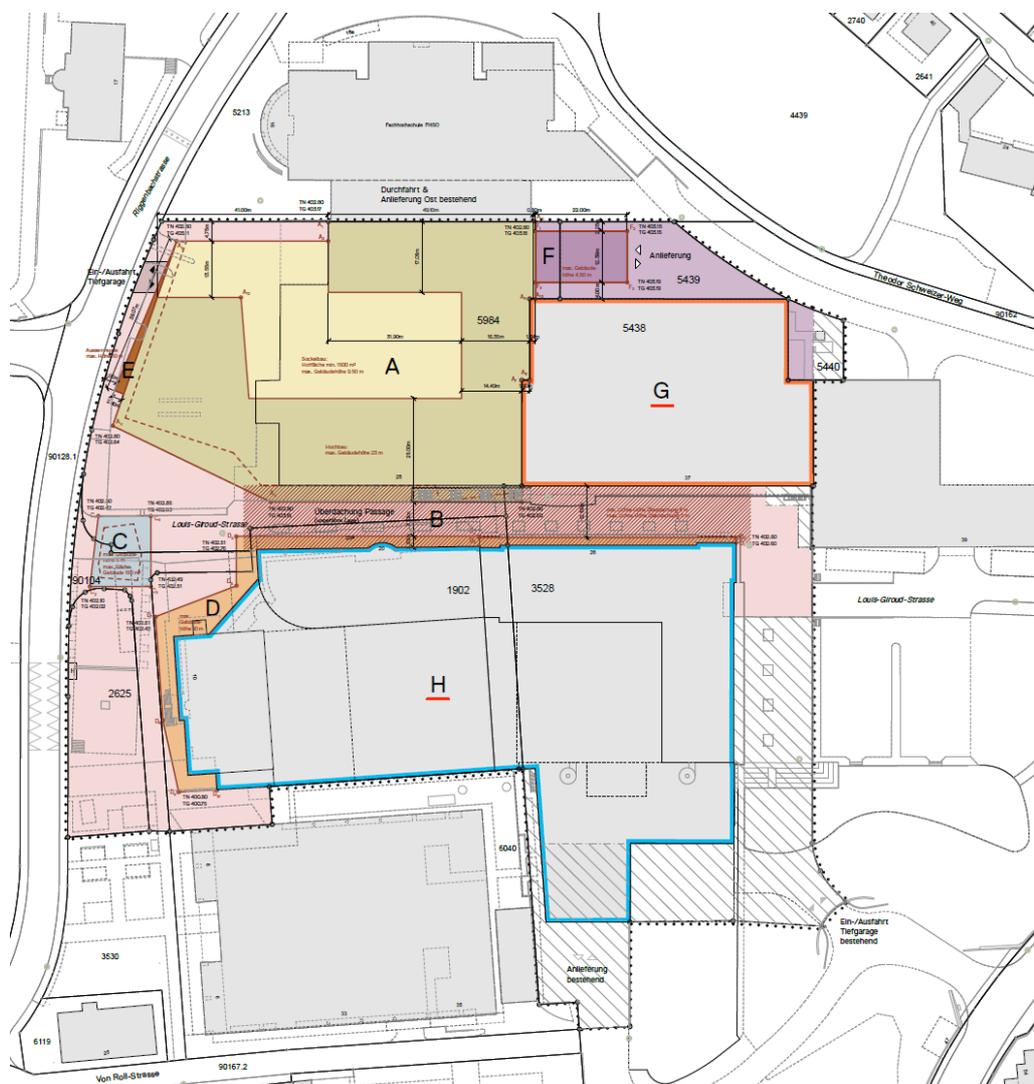


Abbildung 7: Teilzonen- und Gestaltungsplan «Riggenbachstrasse (Sälipark)» (Ausschnitt Auflageplan vom 21.10.2016, mit Ergänzungen vom 17.6.2019)

Bei der Erstellung des GP «Riggenbachstrasse (Sälipark)» wurden die bestehenden Nutzungspläne mitberücksichtigt, so dass Nutzung/Bebauung und Erschliessung/Freiraum über das Gesamtareal schlüssig sind und funktionieren. Zum GP «Sälistrasse – Theodor Schweizer Weg» hält der Raumplanungsbericht von 2016 in Kap. 2.3.2 folgendes fest:

*«Auf dem Areal bestehende, rechtsgültige Nutzungspläne oder Teile davon werden vom neuen Nutzungsplan (Teilzonenplan mit Zonenvorschriften und Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften Riggenbachstrasse) überlagert, bleiben aber erhalten. Insbesondere auf Teilgebieten der Grundbuchnummern 3528, 5438, 5439 und 5440 bleibt der bestehende Nutzungsplan (Änderung des Gestaltungsplanes Sälistrasse – Theodor Schweizer Weg) wirksam.»*

## 4.2 Weitere planerische Rahmenbedingungen

### 4.2.1 Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr

Das Gestaltungsplangebiet befindet sich mehrheitlich in der ÖV-Güteklasse C. Die nächstgelegenen Bushaltestellen sind «Reiserstrasse» (BOGG-Linie 503, Halbstundentakt) und «Sälipark» (BOGG-Linien 503 und 509, kombiniert Viertelstundentakt). Nördlich des Areals befindet sich in Fuss-/Velodistanz von ca. 900 m der Bahnhof Olten.

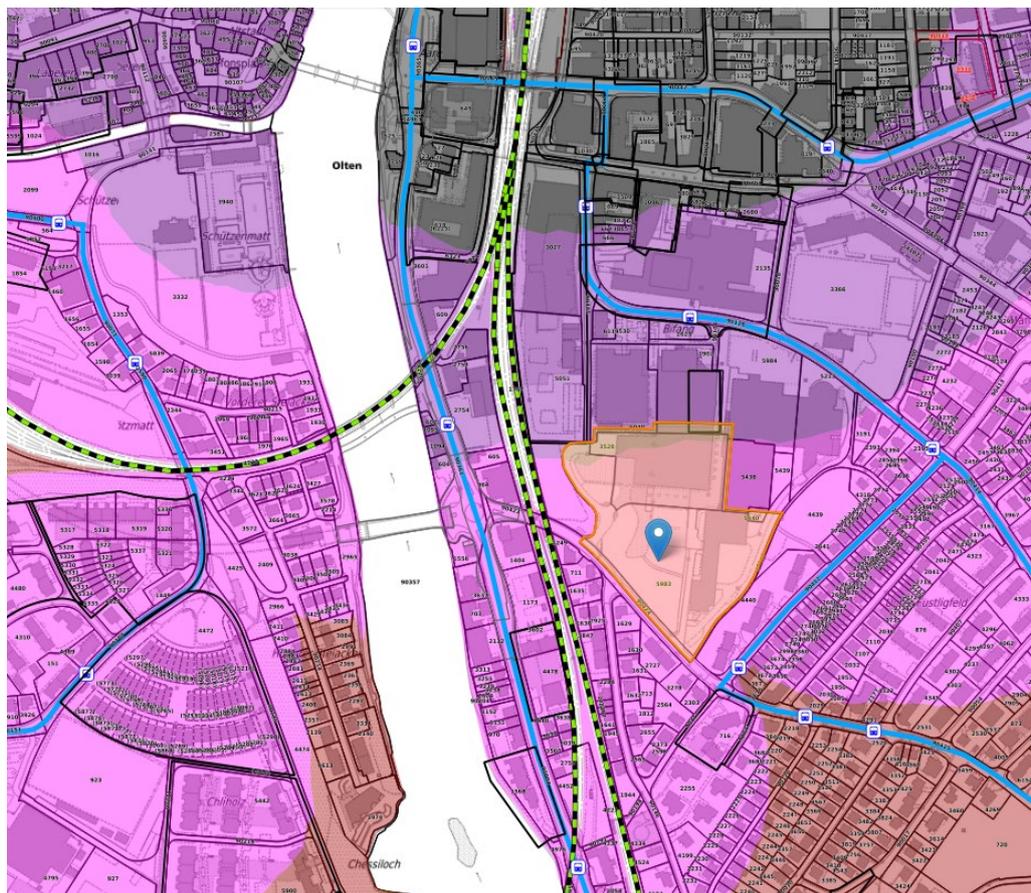


Abbildung 8: ÖV-Güteklassen (Quelle: Geoportal; 1.12.21)



### 4.2.3 Lärmschutz

Des Gestaltungsplangebiet ist mit Lärm vorbelastet. Genauer zu betrachten ist das Baufeld 2, welches relativ nahe an der stark befahrenen SBB-Bahnlinie liegt. Bei Baubewilligungen in lärm-belasteten Gebieten kommt Art. 31 der Lärmschutzverordnung (LSV) zur Anwendung:

#### - Art. 31 Baubewilligungen in lärmbelasteten Gebieten

<sup>1</sup> Sind die Immissionsgrenzwerte überschritten, so dürfen Neubauten und wesentliche Änderungen von Gebäuden mit lärmempfindlichen Räumen nur bewilligt werden, wenn diese Werte eingehalten werden können:

- a. durch die Anordnung der lärmempfindlichen Räume auf der dem Lärm abgewandten Seite des Gebäudes; oder
- b. durch bauliche oder gestalterische Massnahmen, die das Gebäude gegen Lärm abschirmen.<sup>25</sup>

<sup>2</sup> Können die Immissionsgrenzwerte durch Massnahmen nach Absatz 1 nicht eingehalten werden, so darf die Baubewilligung nur erteilt werden, wenn an der Errichtung des Gebäudes ein überwiegendes Interesse besteht und die kantonale Behörde zustimmt.

<sup>3</sup> Die Grundeigentümer tragen die Kosten für die Massnahmen.

Der Lärmbelastungskataster für Eisenbahnanlagen (<https://s.geo.admin.ch/944fe20ad5>, Abfrage im Dezember 2021) liefert folgende Informationen zur Immissionsituation:

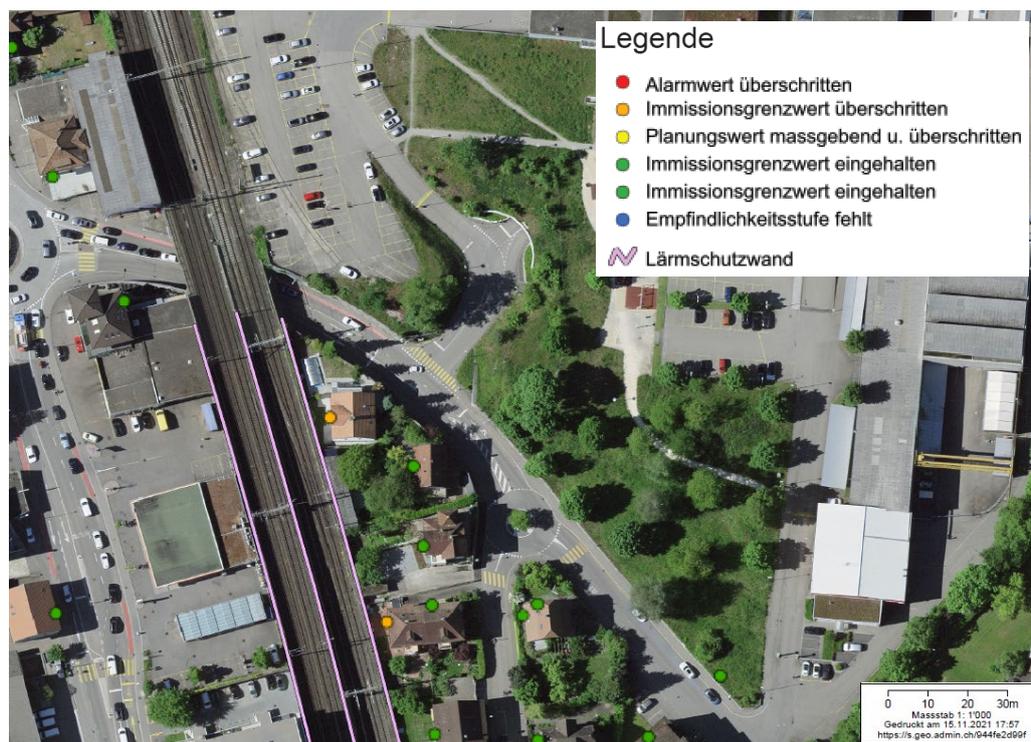


Abbildung 10: Lärmbelastungskataster für Eisenbahnanlagen – Eisenbahnlärm, tatsächliche Immissionen Tag (Bundesamt für Verkehr)



Abbildung 11: Lärmbelastungskataster für Eisenbahnanlagen – Eisenbahnlärm, tatsächliche Immissionen Nacht (Bundesamt für Verkehr)

Der massgebende Abschnitt der Bahnstrecke ist lärmsaniert; südlich der Sälistrasse verlaufen Lärmschutzwände. Aus den vorliegenden Daten kann gefolgert werden, dass die für die Baufelder im GP-Perimeter massgebenden Immissionsgrenzwerte der Empfindlichkeitsstufe ES III eingehalten werden.

Da die Baufelder eine 4- bis 5-geschossige Bebauung erlauben und die Sälistrasse als Lärmquelle hinzukommt, können Grenzwertüberschreitungen nicht vollständig ausgeschlossen werden. Da gemäss Art. 31 LSV vor allem durch Anordnung der Bauten bzw. Räume sowie mit baulich-gestalterischen Massnahmen reagiert werden kann, empfiehlt sich eine genauere Untersuchung der Lärmexposition bereits auf Stufe des qualitätssichernden Verfahrens.

### Umsetzung in der Nutzungsplanung

Der Lärmschutz wird in Artikel 14 der Sonderbauvorschriften behandelt. Absatz 1 wird wie folgt ergänzt:

<sup>1</sup> *Das Gebiet des Gestaltungsplanes wird der Empfindlichkeitsstufe III gemäss Lärmschutzverordnung vom 15.12.86 (LSV) zugeteilt. Für den Fall, dass zum Zeitpunkt der Baueingabe die massgebenden Belastungsgrenzwerte überschritten werden, sind geeignete Schallschutzmassnahmen in der Grundrissanordnung und an den Aussenbauteilen zu ergreifen. Die Lärmvorbelastung ist bereits im Rahmen der qualitätssichernden Verfahren zu berücksichtigen. Mit dem Baugesuch zum Baufeld 2 ist ein Fachgutachten einzureichen, welches den erforderlichen Nachweis gemäss Art. 31 LSV erbringt.*

#### 4.2.4 Störfallvorsorge

##### Ausgangslage

Treibstoffe, Brennstoffe sowie weitere chemische Grundstoffe sind für Gesellschaft und Wirtschaft notwendig. Ihre Produktion, Lagerung, Weiterverarbeitung oder der Transport innerhalb der bestehenden Verkehrs- und Siedlungsstrukturen, sind mit Risiken verbunden. Dabei eintretende Unfälle, welche erhebliche Auswirkungen auf Bevölkerung und Umwelt haben können, werden als Störfälle bezeichnet. Artikel 10 des eidgenössischen Umweltschutzgesetzes über den Katastrophenschutz sowie die darauf gestützte Störfallverordnung (StFV) haben zu Ziel, die Bevölkerung und die Umwelt vor schweren Schädigungen infolge von Störfällen zu schützen.

Gegenstand der Raumplanung ist die vorausschauende Lösung der räumlichen Konflikte, die sich aus der Begrenztheit des Lebensraumes und den vielschichtigen Anforderungen an ihn ergeben. Da zwischen Siedlungsentwicklung und Störfallvorsorge Konflikte entstehen können, muss sich die Raumplanung damit auseinandersetzen. Nach Art. 11a Abs. 3 StFV ist das Störfallrisiko im Rahmen von Richt- oder Gestaltungsplanverfahren zu prüfen.

Die Vollzugsbehörde muss zwecks Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge bei Betrieben, Verkehrswegen und Rohrleitungsanlagen den angrenzenden Bereich bezeichnen, in welchem mit einem erheblichen Risiko für neue Bauten und Anlagen zu rechnen sein könnte (→ Konsultationsbereich).

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Konsultationsbereiche entlang der SBB-Jurasüdfuss-Bahnlinie (rot) sowie entlang der Aarburgerstrasse (blau). Ein Teil des GP-Perimeters (gelb) liegt im Konsultationsbereich der Bahnlinie.



Abbildung 12: Konsultationsbereich Störfälle im Gebiet (Quelle: Gefahrenhinweiskarte SO!GIS, 10.06.2021)

## Auswertung

Störfallrisikorelevant ist eine Plananpassung dann, wenn ein definierter Bevölkerungsreferenzwert, Einwohner und Beschäftigte, innerhalb des Konsultationsbereichs überschritten wird und/oder empfindliche Nutzungen und Einrichtungen vorhanden sind.

Zur Bestimmung der Risikorelevanz werden die Hektarrasterdaten des BFS (zur Bevölkerung und den Haushalten von 2017 bzw. die Hektarrasterdaten zur Unternehmensstruktur von 2018) und Scannerzelle von 4 Hektaren (4 \* 100m\*100m-Quadrate) miteinander verschnitten und die anteilmässig resp. flächenmässig betroffenen Einwohner:innen und Beschäftigten ermittelt.



Abbildung 13: Konsultationsbereiche Eisenbahn und massgebende Scannerzelle (WAM)

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen die Ergebnisse der GIS-Analyse. Diese führen zum Schluss, dass gemäss Ist-Zustand der Referenzwert von 400 Personen in der massgebenden Scannerzelle nahezu erreicht und zusammen mit der Projektentwicklung definitiv überschritten wird.

Dies bedeutet, dass Schutzmassnahmen ergriffen werden müssen, um das Risiko zu verkleinern:

- Es muss die Vollzugsbehörde beigezogen werden, um abschätzen zu können, ob das Risiko tragbar ist.
- Es müssen die möglichen, allgemeinen Sicherheitsmassnahmen getroffen werden.
- Es müssen einfache, raumplanerische Massnahmen ergriffen werden.

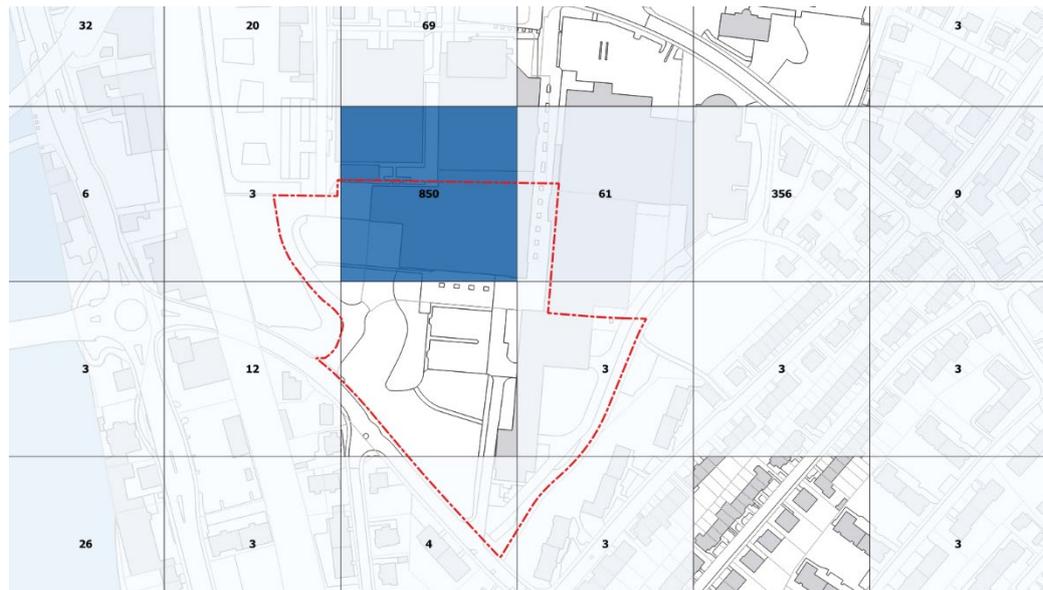


Abbildung 14: Hektarraster der Beschäftigten BFS und Planungsperimeter



Abbildung 15: Zuschnitt Hektarraster Beschäftigte auf Scannerzelle

In der Scannerzelle sind anteilmässig durch den Konsultationsbereich ca. 186 Vollzeitstellen-äquivalente betroffen.

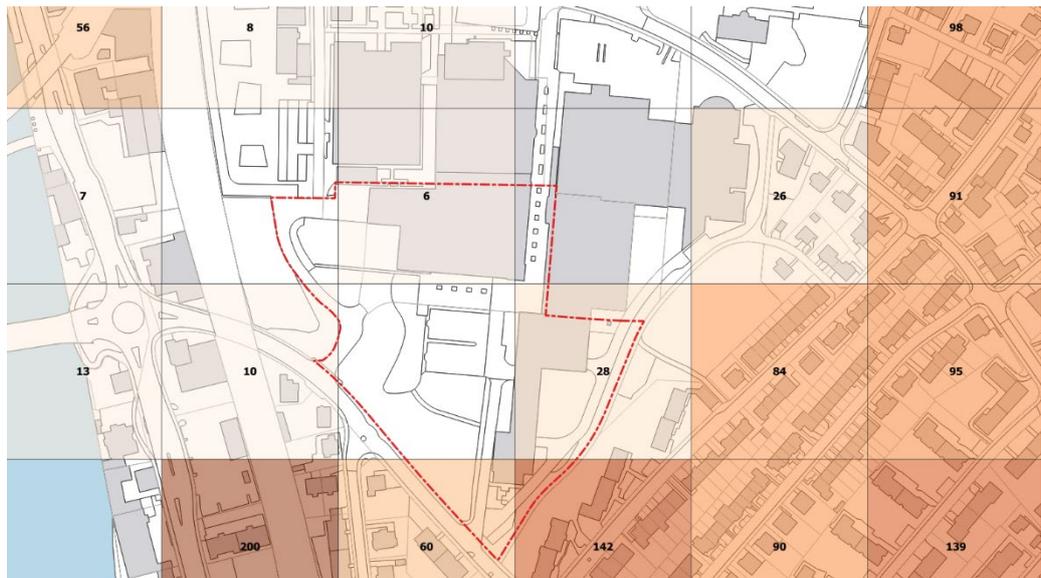


Abbildung 16: Hektarraster der Bevölkerung BfS und Planungsperimeter



Abbildung 17: Zuschnitt Hektarraster Einwohner:innen auf Scannerzelle

In der Scannerzelle sind anteilmässig durch den Konsultationsbereich ca. 184 Einwohner:innen betroffen.

## Mögliche Schutzmassnahmen

Gemäss Planungshilfe «Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge» kommen hauptsächlich nachfolgende Schutzmassnahmen für Gebäude in der Nähe von Bahnanlagen in Frage:

<b>Vorschriften zur Nutzung</b>	
<b>1</b>	Distanz der Gebäude zu den Anlagen möglichst gross halten und sekundäre Nutzungen anlage-seitig anordnen.
<b>2</b>	Nur Nutzungen für Personengruppen und Aktivitäten mit hinreichenden Möglichkeiten für Selbst- und Fremdrettung zulassen.
<b>3</b>	Nur Nutzungen zulassen, bei denen für spezifische Aktivitäten eine maximale Personendichte nicht überschritten wird.
<b>Architektur, Gebäudeausrichtung, Bau- und Haustechnik</b>	
<b>4</b>	Dichte Gebäudehülle / Massive Bauweise
<b>5</b>	Fassadenöffnungen sollten möglichst anlageabgewandt sein und/oder möglichst wenige und kleine, die städtebauliche Qualität berücksichtigende Fassadenöffnungen gegenüber der störfall-relevanten Anlage.
<b>6</b>	Hauseingänge sollten die natürlichen Fluchtwege sein und zudem kurz sowie von den Anlagen abgewandt.
<b>7</b>	Luftansaugstellen von Lüftungsanlagen sollten anlageabgewandt sowie möglichst hoch über dem Boden platziert sein.
<b>Umgebungsgestaltung</b>	
<b>8</b>	Der unmittelbar neben den Geleisen verlaufende Landstreifen trägt im Falle eines Unfalls auf der Schiene zur Ausbreitung bzw. zur Zurückhaltung des Gefahrgutes bei. Günstig sind daher un-versiegelte Flächen und Grünanlagen aller Art. Dies gilt insbesondere in Kombination mit bahn-seitigen Lärmschutzkonstruktionen.
<b>9</b>	Anzustreben ist eine Nutzung mit möglichst wenig Bodenversiegelung im gleisnahen Bereich.
<b>10</b>	In speziellen Fällen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Früherkennung durch Alarmierung von Personen auf angrenzenden Parzellen</li> <li>- Installation von Drehleuchten und akustischen Signalen</li> </ul>

## Umsetzung in der Nutzungsplanung

In den Sonderbauvorschriften zum Gestaltungsplan ist die Störfallvorsorge zu berücksichtigen. Es wird ein zusätzlicher Artikel 14a «Störfallvorsorge» zur Aufnahme in die Sonderbauvorschriften vorgeschlagen:

<sup>1</sup> *Um die Schutzinteressen der zukünftigen Nutzenden zu wahren, sind im Planungsperimeter Massnahmen zur Senkung des Gefährdungspotenzials gemäss der «Planungshilfe Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge, Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), 2013» zu prüfen. Alle Schutzmassnahmen, die wirtschaftlich tragbar sind, sind umzusetzen.*

<sup>2</sup> *Die Störfallvorsorge ist bereits im Rahmen der qualitätssichernden Verfahren zu berücksichtigen. Mit dem Baugesuch zum Baufeld 2 ist ein Fachgutachten einzureichen, welches die vorgesehenen Massnahmen prüft.*

## 5 Projektbeschreibung

### 5.1 Bebauung / Nutzungsdichte

In Übereinstimmung mit den Planungszielen der Stadt beabsichtigt die Grundeigentümerin Giroud Olma AG, den mehrheitlich brach liegenden Südteil ihres Areals in Richtung urbanem Wohnen mit Qualität und ortsgerechter Dichte weiterzuentwickeln. Aufbauend auf dem rechtsgültigen Gestaltungsplan soll eine zeitnahe Realisierung erreicht werden. Die Baufelder 2 und 3 des GP «Sälistrasse – Theodor Schweizer Weg» lassen einen Wohnanteil von 80 bis 100% zu.

#### Baufeld 2

Das Baufeld 2 ist heute unbebaut. Gemäss rechtskräftigem Gestaltungsplan gelten folgende Massvorschriften:

- Grundstücksfläche: 7'070 m<sup>2</sup>
- Max. BGF: 11'500 m<sup>2</sup>
- Max Gebäudehöhe: 16.50 m / 5 Geschosse  
(entlang Sälistrasse reduziert auf 13.50 m / 4 Geschosse)
- Grünflächenziffer: min. 40%
- Überbauungsziffer: max. 50%

Bei einer rein 4-geschossigen Bauweise und einer Beanspruchung der maximal zulässigen BGF würde eine Überbauungsziffer von rund 40% resultieren. Die maximale Nutzfläche würde hierbei bei ca. 8'950 m<sup>2</sup> (Faktor 0.78 von 11'500 m<sup>2</sup> BGF) betragen. Bei einer 5-geschossigen Bauweise, welche ebenfalls möglich ist, würde sich die Überbauungsziffer entsprechend reduzieren. Mit dem vorgesehenen Wohnanteil von 100% resultieren ca. 80 – 100 Wohnungen.

#### Baufeld 3

Auf dem Baufeld 3 befinden sich aktuell noch industriell genutzte Gebäude. Gemäss Gestaltungsplan gelten folgende Massvorschriften:

- Grundstücksfläche: 4'000 m<sup>2</sup>
- Max. BGF: 3'500 m<sup>2</sup>
- Max Gebäudehöhe: 16.50 m / 5 Geschosse
- Grünflächenziffer: min. 40%
- Überbauungsziffer: max. 50%

Bei einer rein 3-geschossigen Bauweise und einer Beanspruchung der maximal zulässigen BGF würde eine Überbauungsziffer von rund 30% resultieren. Die maximale Nutzfläche würde hierbei bei ca. 2'750 m<sup>2</sup> (Faktor 0.78 von 3'500 m<sup>2</sup> BGF) betragen. Bei einer 4- oder 5-geschossigen Bauweise, welche ebenfalls möglich ist, würde sich die Überbauungsziffer entsprechend reduzieren. Mit dem vorgesehenen Wohnanteil von 100% resultieren ca. 30 – 40 Wohnungen.

## 5.2 Erschliessung, Parkierung und Verkehrsaufkommen

### 5.2.1 Erschliessung

Gemäss Gestaltungsplan erfolgt die Erschliessung der Baufelder 2 und 3 über die bereits bestehenden zwei Anschlüsse an die Sälistrasse. Diese ist über den «Sälikreisell» unmittelbar an das übergeordnete Strassennetz angeschlossen. Der westliche Arealanschluss erschliesst den unterirdischen und oberirdischen Bereich des Baufelds 1 («Sälipark») und verfügt über eine Lichtsignalanlage, welche bei Bedarf in Betrieb genommen werden kann. Der östliche Anschluss erschliesst das Baufeld 3 und bindet gleichzeitig die Louis Giroud-Strasse an die Sälistrasse an. Diese ist dem Fuss- und Veloverkehr sowie der Anlieferung vorbehalten. In der Mitte des Areals befindet sich ein bereits realisierter öffentlicher Platz.

### 5.2.2 Parkplatzbedarf und -angebot

Die Berechnung des Parkplatzbedarfs für Motorwagen richtet sich grundsätzlich nach der VSS-Norm SN 640 281, welche als Richtwert für Wohnen 1 Abstellplatz pro Wohneinheit bzw. 0.1 für Besuchende festlegt. Für das vorliegende Projekt ist zudem der Mobilitätsplan Olten (MPO) zu beachten. Darin ist das Entwicklungsgebiet «Giroud Olma» dem Gebietstyp II zugeordnet. Aufgrund der Standortgüte ist der Bedarf an Abstellplätzen wie folgt zu reduzieren:

	Reduktion des Richtwertes auf					
	Wohnen		Arbeiten			
	Wohnen inkl. Besucher		Personal		Kunden/Besucher	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.
<b>Gebietstyp I</b>	40%	60%	20%	30%	40%	50%
<b>Gebietstyp II</b>	60%	80%	30%	40%	50%	60%
<b>Gebietstyp III</b>	80%	100%	40%	50%	70%	80%

Abbildung 18: Reduzierter Parkplatzbedarf gemäss Mobilitätsplan Olten

Die Zahl der minimal erforderlichen und der maximal zulässigen Abstellplätze (PP) für die Baufelder 2 und 3 berechnet sich demnach wie folgt:

Baufeld	Wohnungen	PP min.	PP max.	Besucher	Total PP min.	Total PP max.
Baufeld 2	80 – 100	48 – 60	64 – 80	8 – 10	56 – 70	72 – 90
Baufeld 3	30 – 40	18 – 24	24 – 32	3 – 4	21 – 28	27 – 36
<b>Summe</b>	<b>110 – 140</b>	<b>66 – 84</b>	<b>88 – 112</b>	<b>11 – 14</b>	<b>77 – 98</b>	<b>99 – 126</b>

Die Berechnung zeigt, dass für die geplante Wohnnutzung in den Baufeldern 2 und 3 je nach Anzahl Wohnungen und Reduktion des Richtwertes rund 80 – 120 PW-Abstellplätze für Bewohner:innen und Besucher erforderlich sind.

Gemäss Art. 11 Abs. 2 der Sonderbauvorschriften des rechtskräftigen Gestaltungsplanes sind im Perimeter maximal 534 unterirdische und 30 oberirdische Abstellplätze zulässig. Mit der Realisierung von Baufeld 1 (Sälipark II) wurde eine Einstellhalle mit 180 Abstellplätzen realisiert, ergänzt durch 13 oberirdische Kundenparkplätze für Aussenverkauf/Abholung. Mit der vorgesehenen Wohnnutzung kann das maximal zulässige Angebot an unterirdischen PW-Abstellplätzen von 534 auf 300 reduziert werden. Die maximal zulässigen 30 Abstellplätze im Aussenbereich (Besucher/Kunden) bleiben unverändert.

Die erforderliche Anzahl Veloabstellplätze richtet sich nach der VSS-Norm SN 640 065. Demnach ist pro Zimmer grundsätzlich 1 Veloabstellplatz bereitzustellen. Unter der Annahme von durchschnittlich 3 Zimmern pro Wohnung lässt sich der Bedarf wie folgt abschätzen:

Baufeld	Wohnungen	Veloabstellplätze
Baufeld 2	80 – 100	ca. 240 – 300
Baufeld 3	30 – 40	ca. 90 – 120
<b>Summe</b>	<b>110 – 140</b>	<b>ca. 330 - 420</b>

Die Anforderungen an die Anordnung der Abstellplätze sind in Art. 11 Abs. 3 der Sonderbauvorschriften geregelt.

Neu ergibt sich für den Gestaltungsplanperimeter folgende Aufteilung des Parkplatzangebotes:

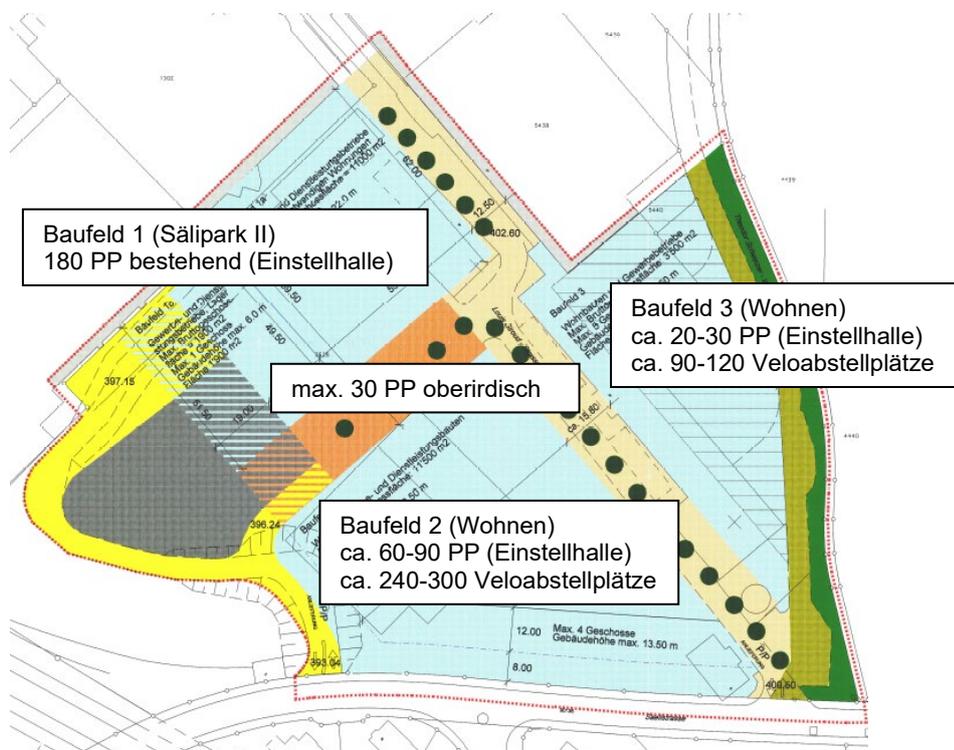


Abbildung 19: Verteilung des Parkplatzangebotes im Gestaltungsplanperimeter

### 5.2.3 Verkehrsaufkommen

Das MIV-Verkehrsaufkommen der Wohnnutzung ergibt sich aus der ortsspezifischen Anzahl Fahrten pro Parkfeld und Tag. Für die Agglomeration Olten kann von maximal 3.5 erzeugten Fahrten pro Parkfeld und Tag ausgegangen werden. Mit den Mobilitätsmassnahmen gemäss Kapitel 5.3) kann dieser Wert auf durchschnittlich 3.0 Fahrten/Tag reduziert werden. Die Bewohner:innen und Besucher der Baufelder 2 und 3 (80 - 120 Parkfelder) werden demnach ca. 240 – 360 Fahrten pro Tag erzeugen.

Von den 120 – 180 Wegfahrten werden gemäss Forschungsbericht «Verkehrsaufkommen von Wohnnutzungen» ca. 18 - 27 Wegfahrten (15%) in der Morgenspitze und 6 - 9 Wegfahrten (5%) in der Abendspitze stattfinden. Die 120 – 180 Zufahrten teilen sich wie folgt im Spitzenstundenverkehr der übergeordneten Strassen auf: 1 – 2 Zufahrten in der Morgenspitze (< 1%) und 18 – 27 Zufahrten (15%) in der Abendspitze.

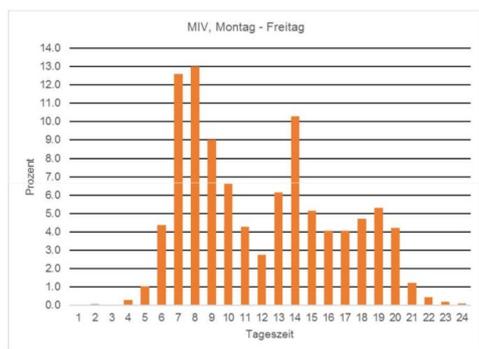


Abbildung 19: Tagesganglinie des heimbasierten Quellverkehrs, Montag – Freitag, MIV

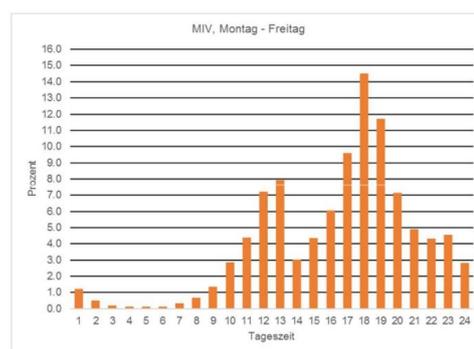


Abbildung 22: Tagesganglinie des heimbasierten Zielverkehrs, Montag – Freitag, MIV

Abbildung 20: Auszug aus Forschungsbericht «Verkehrsaufkommen von Wohnnutzungen», Forschungsprojekt VSS 2013/103, Juni 2017

Die mit der Wohnnutzung entstehenden zusätzlichen PW-Fahrten können durch die Sälistrasse problemlos aufgenommen werden. Der «Sälikreisel» beim Anschluss der Sälistrasse an die Aarburgerstrasse / Gäustrasse ist zu Spitzenzeiten an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit, und es kommt zu Staubildung. Die durch die neue Wohnnutzung entstehenden 18 – 27 Spitzenstundenfahrten führen zu keiner relevanten Veränderung dieser Situation.

### 5.3 Mobilitätskonzept und -massnahmen

Gemäss Mobilitätsplan Olten muss für Bauten und Anlagen, für die mehr als 50 Abstellplätze zu erstellen sind, im Rahmen des Planungs- oder Baubewilligungsverfahren ein Mobilitätskonzept erstellt werden. Das Mobilitätskonzept bezweckt die effiziente Steuerung des durch die Nutzung einer Baute oder Anlage erzeugten Verkehrs. Es erbringt den Nachweis, dass die durch die entsprechende Nutzung einer Baute oder Anlage entstehenden Mobilitätsbedürfnisse mit den vorgesehenen Massnahmen sichergestellt werden können.

Nachfolgend werden mögliche arealspezifische Mobilitätsmassnahmen aufgelistet und erläutert. Gemäss Art. 11 Abs. 2 der Sonderbauvorschriften ist mit den Baugesuchen jeweils ein Mobilitätskonzept einzureichen, welches die hier umrissenen Massnahmen auf Stufe Bauprojekt weiter konkretisiert.

#### 5.3.1 Massnahmen zum motorisierten Verkehr

##### Parkplatzbewirtschaftung

Die Parkfeldmiete entspricht mindestens den marktüblichen Preisen in der Stadt Olten. Die Miete einer Wohnung ist entkoppelt von der Parkfeldmiete.

##### Carsharing

Innerhalb der Wohnüberbauung wird ein Carsharing-Angebot eingerichtet. Im Kontext der benachbarten Nutzungen können allfällige Synergien genutzt werden. Die Benutzung durch Bewohner/Mieter kann entweder durch die Abgabe eines kostenlosen Mobility-Abos oder mit einer Gutschrift gefördert werden.

##### Förderung E-Mobilität

Die Infrastruktur der Wohnüberbauung wird so ausgelegt, dass die Parkfelder im Bedarfsfall mit Elektroladestationen ausgerüstet werden können.

### **5.3.2 Massnahmen zum ÖV, Fuss- und Veloverkehr**

#### **Veloförderung**

Die Zufahrt zu den Veloabstellanlagen in den Baufeldern ist direkt geführt und velofahrend von mehreren Seiten her erreichbar. Die Hälfte der Abstellanlagen ist ebenerdig und in Innenräumen angeordnet. Zusätzlich zu den Velohaltevorrichtungen werden Ablagemöglichkeiten für Regenschutz, Helm, Kindersitz usw. angeboten.

Ein Teil der Fläche in den Veloräumen ist ohne Parkierungssystem vorzusehen, damit Spezialvelos oder Veloanhänger parkiert werden können. Den Bewohner:innen werden verschiedene Leihfahrzeuge angeboten (E-Bikes, Cargo-Velo, Veloanhänger) um die wohnungsbezogene Mobilität ohne eigenes Auto zu fördern.

#### **Förderung öffentlicher Verkehr und Fussverkehr**

Das Areal verfügt über ein dichtes und attraktives Netz an öffentlichen Fusswegen, über welches die angrenzenden Publikumsnutzungen sowie die Bushaltestellen sehr direkt erreicht werden können.

Den Bewohner:innen soll die ÖV-Nutzung möglichst beliebt gemacht werden. Dies kann beispielsweise durch ein Begrüssungsgeschenk an Neumieter:innen (Rail Checks, Monatsabo etc.) oder durch einen jährlich wiederkehrenden ÖV-Gutschein erreicht werden.

### **5.3.3 Weitere Massnahmen**

#### **Nahversorgung**

Die Nahversorgung ist durch die benachbarten, zu Fuss erreichbaren Supermärkte bestens abgedeckt. Ein zusätzliches Förderangebot für Lieferdienste oder ein Angebot für Spezialvelos ist nicht notwendig. Zu prüfen ist ein Depot für Waren- und Paketannahme, damit sich Bewohner:innen Waren nach Hause liefern lassen können, auch wenn sie nicht da sind.

#### **Verankerung/Information**

Die Bewohner:innen werden regelmässig über für sie verfügbare Mobilitätsangebote informiert, z.B. mittels Newsletter, Website oder über den Infoscreen der Liegenschaftsverwaltung.

## 6 Umsetzung in den Planungsinstrumenten

### 6.1 Zielsetzungen und Änderungsbedarf

Wie in der Ausgangslage dargelegt, wird mit der vorliegenden Planänderung das Ziel verfolgt, im noch nicht realisierten Teil des Gestaltungsplanes «Sälipark – Theodor Schweizer Weg» eine qualitätsvolle Bebauung für urbanes Wohnen in massvoller und ortsgerechter Dichte an zentrumsnaher Lage zu ermöglichen.

Wie bereits in Kapitel 4.1.3 beschrieben, ist in Art. 9 der Sonderbauvorschriften festgelegt, dass in den Baufeldern 2 und 3 Baubewilligungen für Neubauten und wesentliche Umbauten nur aufgrund von «ergänzenden Gestaltungsplänen» erteilt werden dürfen. Ein oder zwei weitere Gestaltungspläne auf Baufeldern eines bereits genehmigten und teilrealisierten Gestaltungsplanes werden als unzweckmässiges Instrument zur Zielerreichung beurteilt. Angestrebt wird stattdessen ein sorgfältig definierter, zielgerichteter Prozess zur Sicherstellung einer Wohnbebauung von angemessener Dichte und hoher Qualität.

Mit einem qualitätssichernden Verfahren kann eine höherwertige gestalterische und raumwirksame Planung und Realisierung erreicht werden als mit den Vorgaben des bestehenden Gestaltungsplanes. Es wird daher vorgeschlagen, das Instrument der qualitätssichernden Verfahren an die Stelle der «ergänzenden Gestaltungspläne» treten zu lassen. Im Rahmen von Studienaufträgen sollen für die Baufelder 2 und 3 qualitätsvolle Lösungen zu Bebauung und Freiraum gefunden werden.

Bezüglich der Nutzungsplanung ergeben sich demnach folgende Konsequenzen:

- Beibehaltung des Gestaltungsplanes mit seinen nach wie vor zweckmässigen Festlegungen bezüglich Bebauung, Nutzung und Erschliessung
- Anpassung von Art. 9 der Sonderbauvorschriften (qualitätssichernde Verfahren anstelle ergänzender Gestaltungspläne)
- Aktualisierung bzw. Ergänzung der übrigen SBV-Artikel, gemäss den aktuellen Anforderungen der Baupraxis und Mobilitätsplanung

### 6.2 Änderungen am Plan

Der rechtskräftige Gestaltungsplan Sälistrasse – Theodor Schweizer Weg bleibt unverändert. Die darin enthaltenen räumlichen Festlegungen zu Bebauung, Freiraum und Erschliessung sind nach wie vor aktuell und zweckmässig. Zudem ist mit Baufeld 1 ein wesentlicher Teil des Planes bereits realisiert.

### 6.3 Änderungen an den Sonderbauvorschriften

Die Bestimmungen in den Artikeln 1 bis 8 der Sonderbauvorschriften werden als zweckmässig und übereinstimmend mit den kommunalen Entwicklungsabsichten für dieses Gebiet erachtet. Sie sollen daher beibehalten werden.

Ab Artikel 9 der Sonderbauvorschriften gibt es einzelne Themen, welche auf die aktuellen Erkenntnisse und die baurechtlichen Rahmenbedingungen der Stadt Olten anzupassen sind. Die geänderten Artikel werden nachfolgend dargestellt und kommentiert.

### Art. 9 «Ergänzende Gestaltungspläne» (geändert)

Die Pflicht zu «ergänzenden Gestaltungsplänen» in den Baufeldern 2 und 3 wird ersetzt durch die Pflicht, als Grundlage für Baugesuche qualitätssichernde Verfahren durchzuführen. Diese sollen in Form eines Studienauftrages in Anlehnung an die SIA-Ordnung 143 durchgeführt werden. Die Grundeigentümerin und die Stadt Olten arbeiten bei der Vorbereitung der Studienaufträge eng zusammen.

Ergänzende Gestaltungspläne  
Qualitätssicherung

#### Art. 9

<sup>1</sup> In den Baufeldern 2 und 3 dürfen Baubewilligungen für Neubauten und wesentliche Umbauten nur aufgrund von ergänzenden Gestaltungsplänen qualitätssichernden Verfahren (Studienauftrag in Anlehnung an SIA 143) erteilt werden. Bei der Wahl der Teilnehmenden und dem Beurteilungsgremium bzw. der Jury, wie auch der Ausarbeitung des Pflichtenheftes sind die Stadtbehörden miteinzubeziehen. Diese sind im Rahmen der vorliegenden Bestimmungen aufzustellen und haben jeweils eine planerisch und städtebaulich sinnvolle Arealfläche mit einem Minimalumfang von 4'000 m<sup>2</sup> erfassen und richten sich nach einem Gesamtkonzept des entsprechenden Baufeldes. Die Arealfläche hat mindestens ein Baufeld (2, 3) zu umfassen. Die Gebäudehöhen, insbesondere entlang der Sälistrasse, sind zu überprüfen. Das Resultat des qualitätssichernden Verfahrens ist für Volumetrie und die Gestaltung der Bauten und der Umgebung massgebend. Die Gestaltungsplanpflicht gilt nicht für die unterirdischen Baubereiche.

Für den Studienauftrag gelten die nachstehenden Vorgaben:

- Im Rahmen der Organisation ist die Stadt Olten an der Verfahrensart wie folgt zu beteiligen: Verfahrensart, Juryzusammensetzung und Auswahl der Teilnehmenden.
- Es sollen sich mindestens 5 Planerteams am Verfahren beteiligen; die Stadt Olten kann zwei dieser Teams bestimmen.
- Die Fachjurorinnen und -juroren müssen zahlenmässig in der Mehrzahl sein. Diese müssen zudem unabhängig von den Teilnehmerteams sein und über gleichwertige Qualifikationen wie die teilnehmenden Büros verfügen.
- Die Kosten des Verfahrens trägt die Bauherrschaft und/oder die Grundeigentümerin.

**Art. 10 «Erschliessung» (Abs. 7 aufgehoben)**

Abs. 7 der Bestimmungen zur Erschliessung enthält eine Regelung zur möglichen Durchbindung der unterirdischen Parkhäuser. Diese ist aus heutiger Sicht weder nötig noch erwünscht. Die Bestimmung wird daher gestrichen.

Erschliessung	<p><b>Art. 10</b></p> <p><sup>1</sup> Die Fahrverkehrserschliessung ist nur im Bereich der im Gestaltungsplan bezeichneten Flächen zulässig. Die Erschliessung ab bzw. auf die Sälistrasse muss im Zeitpunkt der Erstellung von unterirdischen Autoabstellflächen realisiert werden.</p> <p>...</p> <p><del><sup>7</sup> Die vorgesehene durchgehende Erschliessung Sälistrasse - Riggbachstrasse durch das Parkhaus darf erst realisiert werden, wenn ein entsprechender Erschliessungsplan rechtskräftig ist.</del></p>
---------------	---

### Art. 11 «Abstellplätze» (geändert und ergänzt)

Dieser Artikel enthält in Abs 2 Bestimmungen zur Berechnung und zur maximal zulässigen Anzahl der PW-Abstellplätze im GP-Perimeter. Mit der vorgesehenen Wohnnutzung reduziert sich der Bedarf deutlich (s.a. Kapitel 5.2.2). Die maximal zulässige Anzahl PW-Abstellplätze in Einstellhallen beträgt demnach noch 300 anstelle der bisher festgelegten 534 Abstellplätze. Diese stark verminderte Parkplatzzahl wirkt sich positiv auf die potenzielle Verkehrserzeugung des Areals aus. Oberirdisch sind wie bisher 30 Abstellplätze zulässig.

Mit den Baugesuchen zu den Baufeldern 2 und 3 ist neu auch jeweils ein Mobilitätskonzept einzureichen, welches neben den Aspekten der Erschliessung und Parkierung sämtliche projektspezifischen Massnahmen und Angebote einer zeitgemässen Mobilität umschreibt. Der entsprechende Massnahmenkatalog ist in Kapitel 5.3 beschrieben.

Die Bestimmungen zur Veloparkierung wurden präzisiert und enthalten neu Hinweise auf die massgebenden Normen und die zu erbringenden Nachweise. Damit ist auch für die Zweiräder als wichtiges städtisches Verkehrsmittel ein zeitgemässes, attraktives Angebot gewährleistet.

Abstellplätze,  
Veloparkierung

#### Art. 11

<sup>1</sup> In den unterirdischen Baubereichen ist die Parkierungsanlage ausgehend vom bestehenden oberen Parkgeschoss des Parkhauses Sälipark auf ein Untergeschoss zu beschränken. Dabei ist der Bedarf für Drittnutzungen in unmittelbarer Umgebung des Gestaltungsplanes nach Massgabe entsprechender Vereinbarungen zu berücksichtigen, sowie eine differenzierte Bewirtschaftung sicherzustellen. Die Parkgeschoss-Durchfahrt für Fremdverkehr ist durch geeignete Massnahmen auszuschliessen.

<sup>2</sup> Die erforderliche bzw. zulässige Anzahl Parkplätze wird im Baubewilligungsverfahren ~~nach dem sinnvollen~~ **gemäss einem reduzierten Bedarf nach VSS 640 281** berechnet und festgelegt. Sie ist auf **insgesamt max. 300 Plätze im Parkhaus in den Einstellhallen** und **30 Plätze im Bereich der Fläche für Aussenverkauf und Abholung Aussenbereich** beschränkt. **Diese Zahl von maximal 330 Parkplätzen bezieht sich auf den ganzen Perimeter des Gestaltungsplans. Mit dem Baugesuch zu den Baufeldern 2 und 3 ist ein Mobilitätskonzept über mindestens ein Baufeld einzureichen.**

<sup>3</sup> Je nach Nutzung müssen an geeigneten Lagen für Mopeds, Velos und Kinderwagen genügend gedeckte ebenerdige Abstellflächen ausgewiesen werden. Die genaue Anzahl wird im Baugesuchsverfahren bestimmt. Für die Nutzungen der Baufelder 1a und 1b sind die entsprechende Anzahl Abstellplätze entlang der Ost- und Südfassade anzuordnen. **Für die Anzahl der Veloabstellplätze ist die Norm VSS 640 065 massgebend. Die Veloabstellplätze sind mit jedem Baugesuch über den gesamten Perimeter auszuweisen und darzustellen. Mindestens die Hälfte der Veloabstellplätze für die Baufelder 2 und 3 ist ebenerdig und im Gebäudeinnern anzuordnen. Die Ausgestaltung hat nach der VSS Norm 640 066 zu erfolgen.**

#### Art. 14 «Lärmschutz» (ergänzt)

Die bereits bestehenden Bestimmungen zum Lärmschutz werden, wie in Kapitel 4.2.3 dargelegt, um eine Bestimmung ergänzt, wonach die Lärmvorbelastung bereits im Rahmen der qualitätssichernden Verfahren zu berücksichtigen ist. Dies mit dem Ziel, ein möglichst lärmoptimiertes Bauungskonzept zu erreichen. Mit dem Baugesuch zu Baufeld 2 ist ein entsprechendes Lärmgutachten einzureichen.

Lärmschutz

##### Art. 14

<sup>1</sup> Das Gebiet des Gestaltungsplanes wird der Empfindlichkeitsstufe III gemäss Lärmschutzverordnung vom 15.12.86 (LSV) zugeteilt. Für den Fall, dass zum Zeitpunkt der Baueingabe die massgebenden Belastungsgrenzwerte überschritten werden, sind geeignete Schallschutzmassnahmen in der Grundrissanordnung und an den Aussenbauteilen zu ergreifen. Die Lärmvorbelastung ist bereits im Rahmen der qualitätssichernden Verfahren zu berücksichtigen. Mit dem Baugesuch zum Baufeld 2 ist ein Fachgutachten einzureichen, welches den erforderlichen Nachweis gemäss Art. 31 LSV erbringt.

<sup>2</sup> Bei der Zufahrt zur unterirdischen Einstellhalle ist im unmittelbaren Gebäudebereich eine lämmindernde Überdachung zu installieren; im Bereich der Anlieferung kann eine solche bei Bedarf erstellt werden.

#### Art. 14a «Störfallvorsorge» (neu)

Wie in der Untersuchung zur Störfallrelevanz in Kapitel 4.2.4 hergeleitet, sind aufgrund der Nähe zur SBB-Bahnlinie für das Baufeld 2 Massnahmen zur Störfallvorsorge zu prüfen. Die Sonderbauvorschriften werden daher mit einem zusätzlichen Artikel 14a ergänzt.

Störfallvorsorge

##### Art. 14a

<sup>1</sup> Um die Schutzinteressen der zukünftigen Nutzenden zu wahren, sind im Planungssperimeter Massnahmen zur Senkung des Gefährdungspotenzials gemäss der «Planungshilfe Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge, Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), 2013» zu prüfen. Alle Schutzmassnahmen, die wirtschaftlich tragbar sind, sind umzusetzen.

<sup>2</sup> Die Störfallvorsorge ist bereits im Rahmen der qualitätssichernden Verfahren zu berücksichtigen. Mit dem Baugesuch zum Baufeld 2 ist ein Fachgutachten einzureichen, welches die vorgesehenen Massnahmen prüft

### Art. 14b «Energie» (neu)

Dieser Artikel wird neu in die Sonderbauvorschriften aufgenommen. Er enthält die aktuellen energetischen Anforderungen der Stadt Olten an grössere Neubauten.

<b>Energie</b>	<b>Art. 14b</b> <b><sup>1</sup> Für Neubauten und Erweiterungen, Umbauten sowie Sanierungen von bestehenden Bauten ist im Minimum die energetische Minergie-Kennzahl (MKZ) gemäss Minergie-Hauptanforderung zu erfüllen. Eine Zertifizierung ist nicht obligatorisch.</b> <b><sup>2</sup> Für Neu- und Umbauten sind 80% der für Heizung, Kühlung, Lüftung und Klimatisierung benötigten Energie mittels erneuerbaren Energien bereitzustellen.</b> <b><sup>3</sup> Mit dem ersten Baugesuch ist ein Energiekonzept einzureichen, welches die unter Abs. 1 und 2 dargestellten Bedingungen über mindestens einem Baufeld umfassend darstellt.</b>
----------------	--

### Art. 15a «Dachgestaltung» (neu)

Dieser Artikel wird neu in die Sonderbauvorschriften aufgenommen. Er enthält die aktuellen Anforderungen der Stadt Olten an die Gestaltung und Ausstattung von Flachdächern. Die in [blauer Farbe](#) dargestellte Bestimmung zur Dachbegrünung existierte bereits in den SBV und wurde von Art. 16 hierher verschoben (s.u.).

<b>Dachgestaltung</b>	<b>Art. 15a</b> <b><sup>1</sup> Flachdächer sind zu begrünen, soweit dadurch die ordentliche Nutzung der Gebäude nicht übermässig erschwert wird. Es ist eine minimale Substratstärke von 10 cm umzusetzen.</b> <b><sup>2</sup> Zwingend notwendige, technische Aufbauten (wie Anlagen für Haustechnik, Liftaufbauten etc.) dürfen maximal 20% der darunterliegenden Geschossfläche beanspruchen. Sie sind als Teil der Architektur zusammenzufassen und werden nicht an die Gebäudehöhe angerechnet, sofern sie mindestens um das Mass ihrer Höhe von der Fassadenflucht zurückversetzt sind. Zudem dürfen sie eine Maximalhöhe von 2.50 m ab Dachrand nicht überschreiten.</b> <b><sup>3</sup> Energiegewinnungssysteme auf den Dächern dürfen die ganze Fläche unter den nachstehenden Bedingungen bedecken:</b> <b>a) Es gilt eine maximale Höhe von 40 cm ab der obersten Gebäudekote (Dachrand).</b> <b>b) Sie müssen grundrissmässig minimal um das Mass ihrer Höhe vom Dachrand zurückversetzt sein.</b> <b>c) Es sind reflexionsfreie Oberflächen und dunkle Hintergrundfolien sowie dunkle Rahmenteile anzuwenden.</b>
-----------------------	--

### Art. 16 «Umgebungsgestaltung» (ergänzt)

Der Artikel wurde um einen Absatz ergänzt. Dieser enthält die aktuellen Bestimmungen der Stadt Olten zur Anrechnung von Grünflächen. Die in **blauer Farbe** dargestellte Bestimmung zur Dachbegrünung existierte bereits in den SBV und wurde von hier in den neuen Art. 15a verschoben (s.o.).

Umgebungsgestaltung

#### Art. 16

<sup>1</sup> Die Umgebungsgestaltung ist mit dem Baugesuch einzureichen und unterliegt der Genehmigung durch die Baukommission.

<sup>2</sup> Es ist darauf zu achten, dass zwischen der Sälistrasse und der Baulinie mittels eines Grünstreifens aus Sträuchern und Bäumen ein deutlicher Abschluss entsteht.

Die Anordnung der im Situationsplan festgelegten Baumbepflanzung entlang der Fussgängerachse und in den übrigen Gestaltungsflächen ist nicht verbindlich, die diesbezüglichen Details werden im Baugesuchsverfahren festgelegt. Es sind vor allem einheimische Bäume und Sträucher zu verwenden. Über der Einstellhalle ist ein für die Pflanzen genügender Wurzelraum sicherzustellen.

<sup>3</sup> ~~Flachdächer sind zu begrünen, soweit dadurch die ordentliche Nutzung der Gebäude nicht übermässig erschwert wird.~~ Zur Grünfläche werden nur Flächen angerechnet, welche eine minimale Vegetationsschicht von 80 cm aufweisen. Das Baumäquivalent gemäss Zonenreglement der Stadt Olten vom 29.10.2010, Art. 6, Abs. 5 kann bis zu maximal 20% der Grünfläche in Anspruch genommen werden. Die Vegetationsschicht hat bei Bäumen mindestens 150 cm zu betragen. Die Baumgrube selbst hat eine Grundrissfläche von 200 cm x 200 cm aufzuweisen.

## **Anhang: Gestaltungsplan «Sälistrasse – Theodor Schweizer Weg»**

**Änderung des Gestaltungsplanes  
Sälistrasse - Theodor Schweizer Weg**

GB-Nrn. 1902, 3528, 5051, 5438, 5440

**Baufelder Erd- und Obergeschosse  
Situation 1:500**

Bereinigte Version gemäss Beschluss des Stadtrates, Protokoll Nr. 44 vom 8. Februar 1999

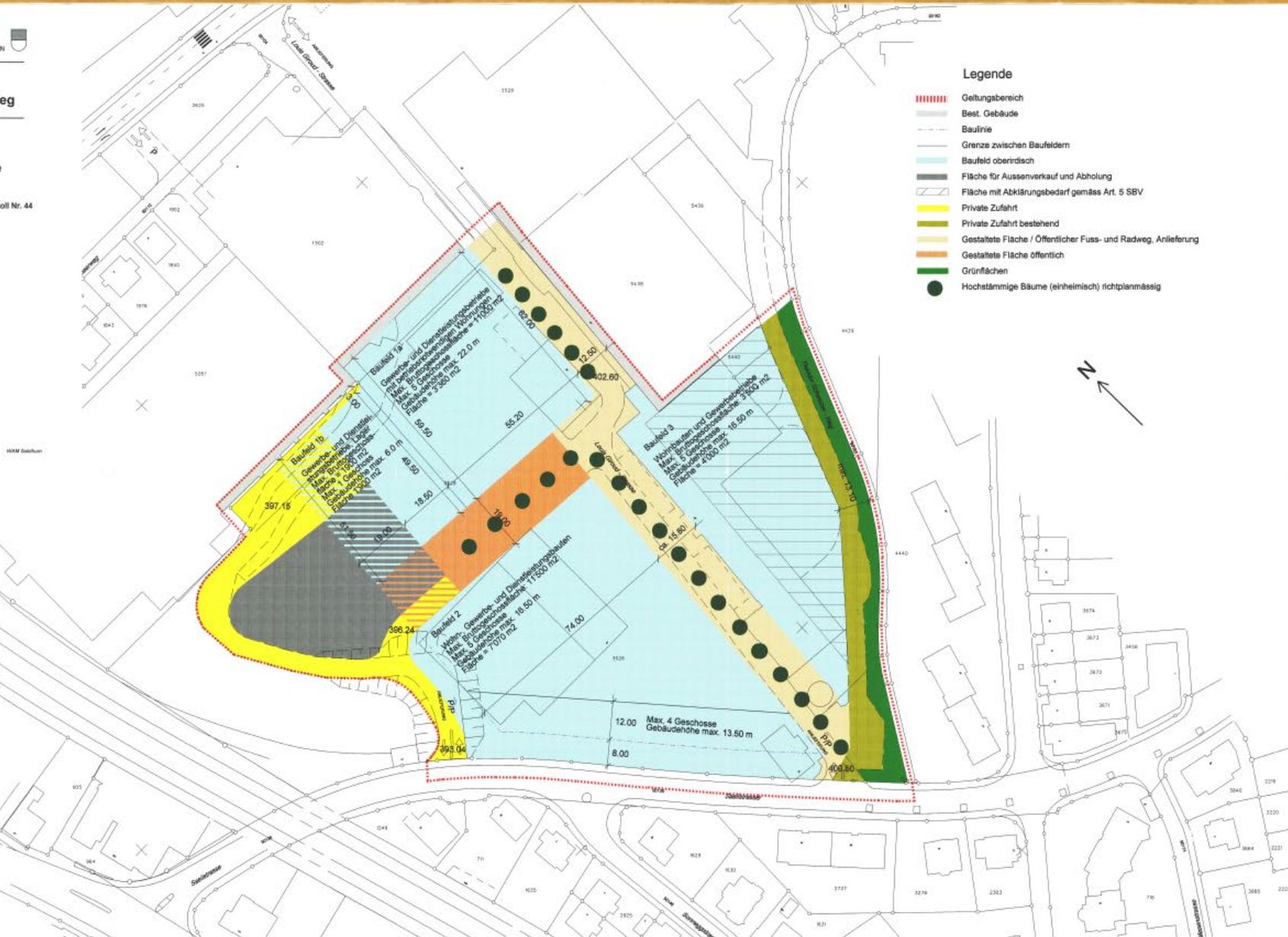
Stadtrot  
Beschluss zur Planaufgabe am 8. Juni 1998  
Öffentliche Planaufgabe 12. Juni 1998 – 13. Juli 1998  
Genehmigung 8. Februar 1999

Für die Richtigkeit Olten, den 12. April 1999

Der Stadtpräsident: Der Stadtschreiber:

Der Regierungsrat  
Vom Regierungsrat durch hiedl. b. Beschl. Nr. 1902/99 genehmigt. Solothurn, den 28. Okt. 1999  
Der Stadtschreiber: Dr. K. Ammann

Plan-Nr. 3003.00-300/07.3.1309



### Änderung des Gestaltungsplanes Sälistrasse - Theodor Schweizer Weg

GB-Nrn. 1902, 3528, 5051, 5438, 5440

**Baubereiche Untergeschosse**  
Situation 1:500

**Stadtrat**

Beschluss zur Planaufgabe am 8. Juni 1998  
Öffentliche Planaufgabe 12. Juni 1998 – 13. Juli 1998  
Genehmigung 8. Februar 1999

Für die Richtigkeit Olten, den 12. April 1999

Der Stadtpräsident: Der Stadtschreiber:

*[Signature]* *[Signature]*

**Der Regierungsrat**

Vore Reglementsrat durch heutige Reglementsrat Nr. 1904/95 genehmigt, Solothurn, den 29. SEPT. 1995

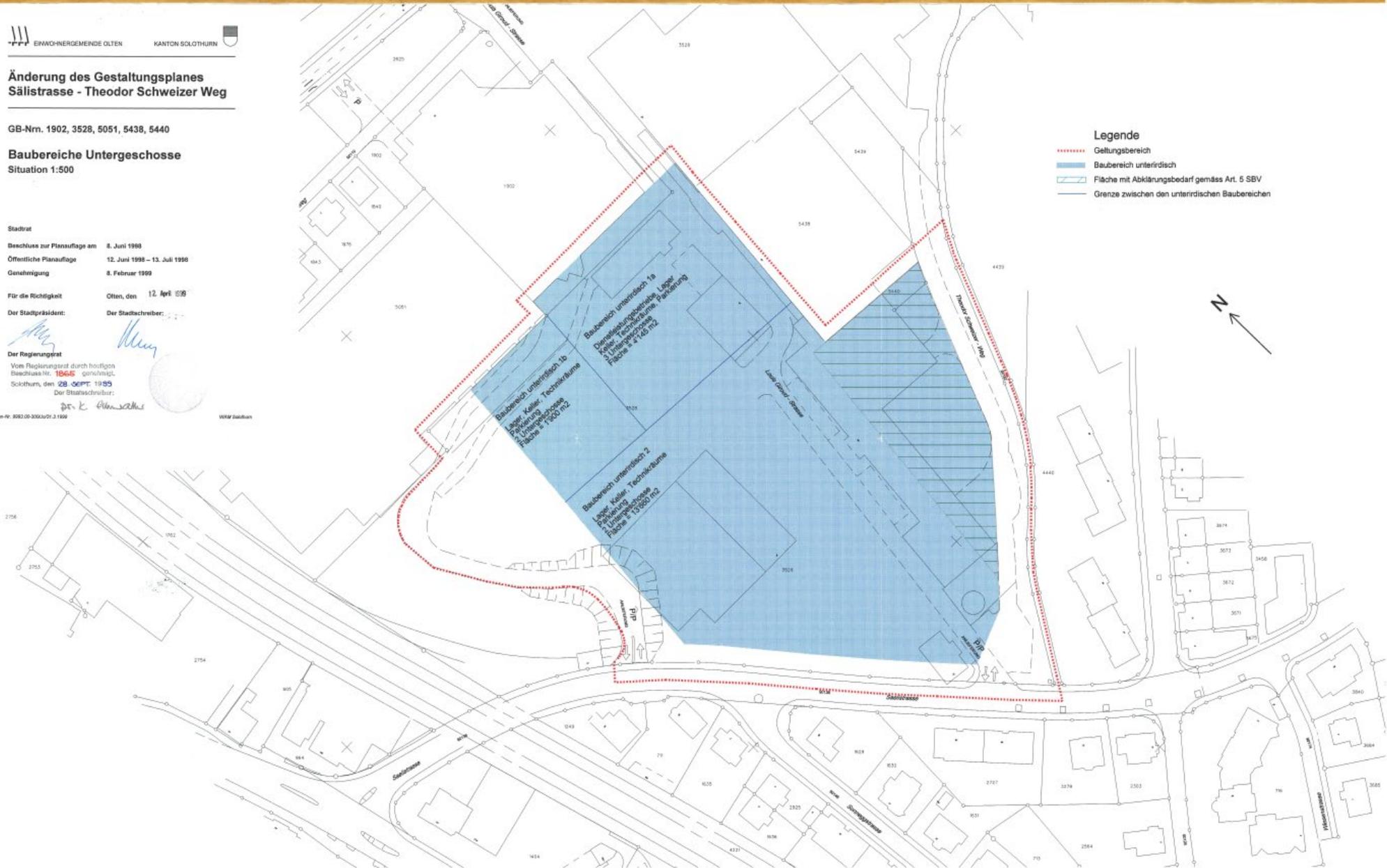
Der Stadtschreiber:

*[Signature]*

Plan-Nr. 9202.00-300/01/1-1998

WMR Stadtkart

- Legende**
- ..... Geltungsbereich
  - Baubereich unterirdisch
  - ▨ Fläche mit Abklärungsbedarf gemäss Art. 5 SBV
  - Grenze zwischen den unterirdischen Baubereichen



## 2. Änderung des Gestaltungsplanes Sälistrasse - Theodor Schweizer Weg

GB-Nm. 1902, 3528, 5081, 5438, 5440

### Baufelder Erd- und Obergeschosse Situation 1:500

Stadttrat

Beschluss zur Planaufgabe am 07.01.2002

Öffentliche Planaufgabe vom 11.01.2002 bis 11.02.2002

Genehmigung am 18.02.2002

Für die Richtigkeit

Olten, den 20.03.02

Der Stadtpräsident:

Der Stadtschreiber:

Der Regierungsrat

Vom Regierungsrat durch heutigen

Beschluss Nr. 646 genehmigt

Solothurn, den 20. APRIL 2002

Stadtschreiber:



Plan-Nr. SP\_A\_172201

H.S. REY AG ARCHITECTEN OLTEN

### LEGENDE

- - - Geltungsbereich
- 0 GESCHOSS
- 1 GESCHOSS
- + +0.00
- + Geometrisches bestehendes Terrain

