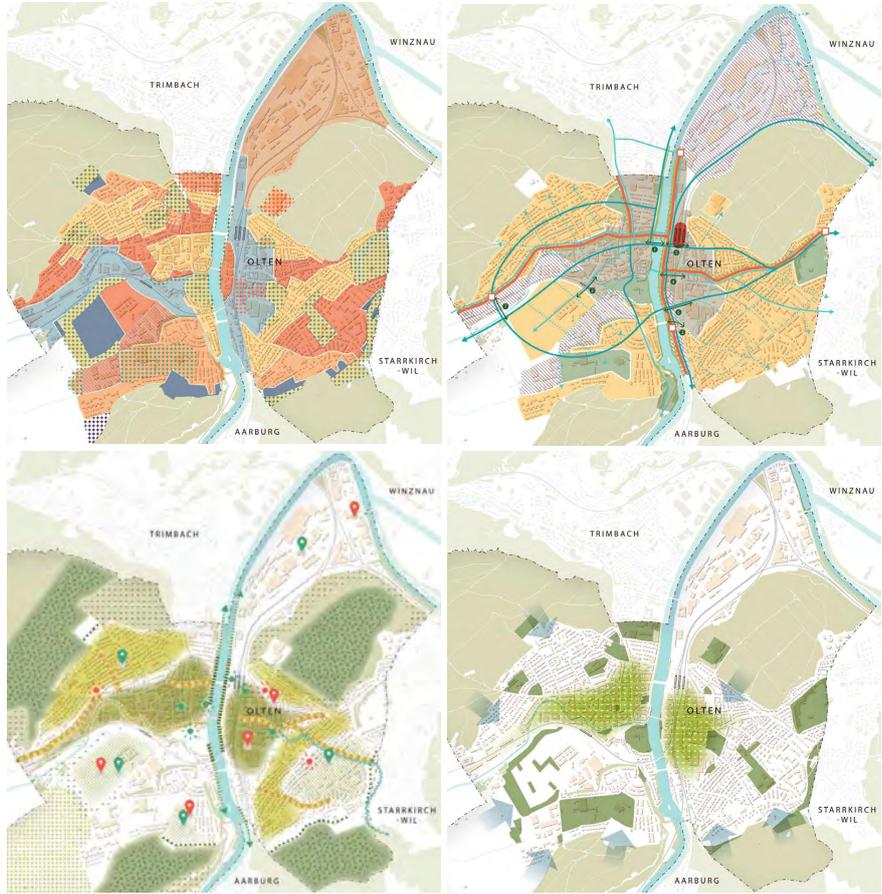


Räumliches Leitbild

Stadt Olten

14. März 2022



Räumliches Leitbild

Auftraggeberin

Stadt Olten, Direktion Bau
Dornacherstrasse 1
4601 Olten

Projektsteuerung und -leitung Stadt Olten

Thomas Marbet, Stadtpräsident
Marion Rauber, Baudirektorin
Kurt Schneider, Stadtbaumeister
Markus Dietler, Stadtschreiber/Stadtentwicklung
Lorenz Schmid, Stadtplaner
Artur Bucher, Stadtarchitekt

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

Titelbild: Auszug Strategien, Metron

Dieser Bericht ist für einen doppelseitigen Ausdruck gelayoutet

Inhaltsverzeichnis

	Zusammenfassung	7
1	Einleitung	9
1.1	Anlass	9
1.2	Inhalt, Horizont und Verbindlichkeit	9
1.3	Projektorganisation und Ablauf	10
2	Positionierung und Leitsätze	12
2.1	Übergeordnete Positionierung	12
2.2	Fünf Leitsätze	12
3	Räumliche Strategien	15
3.0	Positionierung	15
3.1	Arbeitsplatz- und Bildungsstandort	17
3.2	Siedlungsraum	18
3.3	Mobilität	25
3.4	Freiraum und Landschaft	30
3.5	Klima	33
	Anhang	36
	1 Fokusgebiete	37
	2 Gebietssteckbriefe	44

Zusammenfassung

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

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

Das vorliegende Leitbild wurde unter Einbezug einer grossen Echogruppe erarbeitet, welche verschiedene Interessengruppen vertrat. Die Bevölkerung konnte im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung ebenfalls zum Leitbild Stellung nehmen. Parallel dazu fand eine Vorprüfung durch den Kanton statt.

Die Stadt Olten wächst weiter. Im Vordergrund steht ein qualitatives Wachstum, das auf die Weiterentwicklung der Stärken und die Behebung von Defiziten abzielt. Eine übergeordnete Positionierung und fünf Leitsätze fassen die generellen räumlichen Entwicklungsziele zusammen:

- Olten ist im Fluss und positioniert sich als lebendiges Zentrum. Dafür ist auch künftig eine grosse Nutzungsvielfalt sicherzustellen. Sowohl Wohnungs- wie auch Arbeitsplatzangebote werden in einem breiten Spektrum angeboten, das sich an den jeweiligen Lage- und Erschliessungsqualitäten ausrichtet. Das erwartete Wachstum kann innerhalb des heutigen Baugebiets aufgenommen werden. Dabei setzt Olten auf Qualität und fördert eine hohe Baukultur.
- Olten ist dynamisch und bestätigt sich als wichtiger Standort für Industrie, Dienstleistungen, Gewerbe, Handel, Forschung, Innovation und Bildung. Wachstum und wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Olten sind seit jeher eng mit dem industriellen Ausbau verknüpft. Die Weiterentwicklungsmöglichkeiten des Wirtschafts-, Forschungs-, Innovations- und Bildungsstandorts sollen nun auch für künftige Bedürfnisse gesichert werden.
- Olten ist vielfältig und entwickelt sein Stadtbild behutsam weiter. Die Stadt Olten besitzt historisch bedeutsame Strukturen (Altstadt, Gartenstadtquartiere), die bewahrt werden sollen. Im Gegenzug dürfen geeignete Räume weiterentwickelt werden: Gebiete mit entsprechendem Potenzial (z.B. Neuhard/Bifang, Schützenmatt) sollen sich transformieren und neue urbane Identitäten und Qualitäten erhalten. Dazu gehört auch die Klärung des Umgangs mit Hochhäusern.
- Olten ist beweglich und setzt auf eine stadtverträgliche Mobilität. Raumsparende und umweltverträgliche Verkehrsmittel wie öffentlicher Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr werden gefördert. Unter anderem werden die Stadtkreuzungen für den Fuss- und Veloverkehr verbessert und die ÖV-Haltestellen aufgewertet. Gleichzeitig wird sichergestellt, dass der für die wirtschaftliche Entwicklung notwendige motorisierte Individualverkehr flüssig verkehren kann.
- Olten ist durchgrünt und pflegt seine vielseitigen Lebensräume. Künftige Entwicklungsgebiete werden mit grosszügigen Aussenräumen von hoher Qualität bezüglich Aufenthalt, Biodiversität und Mikroklima ausgestattet. Bestehende Freiräume wie Parks und Plätze sowie kleinräumige Potenziale und bisher

ungenutzte Nischen im Stadtkörper werden aufgewertet. Die siedlungsnahen Erholungsgebiete sind gut erreichbar, Nutzungskonflikte werden minimiert.

- Olten ist dem Klimaschutz verpflichtet und gestaltet seine Entwicklung umweltverträglich. Einen grossen Beitrag zu klimaangepassten Siedlungsstrukturen leisten Durchgrünungen, z.B. in Form von Strassenalleen, und Entsiegelungen von Flächen in hitzebelasteten Gebieten. Der Klimaschutz wird dank einem mit erneuerbaren Energien bewirtschafteten Gebäudepark und dank einer Verschiebung des Modal Splits im Verkehr verbessert.

Auf der Basis dieser Grundsätze werden im Folgenden räumliche Strategien definiert und bestimmte Gebiete und Themen (u.a. Hochhäuser und Fokusgebiete) vertieft behandelt.



1 Einleitung

1.1 Anlass

Die gültige Ortsplanung bzw. 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 hat sich daher zur Gesamtrevision ihrer Ortsplanung entschieden und in einem ersten Schritt das vorliegende räumliche Leitbild (gem. § 9 PBG) erarbeitet.

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

1.2 Inhalt, Horizont und Verbindlichkeit

Das räumliche Leitbild stellt die Grundzüge der angestrebten räumlichen Ordnung dar, insbesondere für die Bereiche Siedlung, Mobilität, Natur, Landschaft und Umwelt. Es ist auf einen Planungshorizont von rund 20 Jahren, das heisst auf ca. 2045 ausgerichtet. Die Aussagen des räumlichen Leitbilds erstrecken sich über das gesamte Gemeindegebiet, sowohl über den Siedlungs- als auch über den Landschaftsraum.

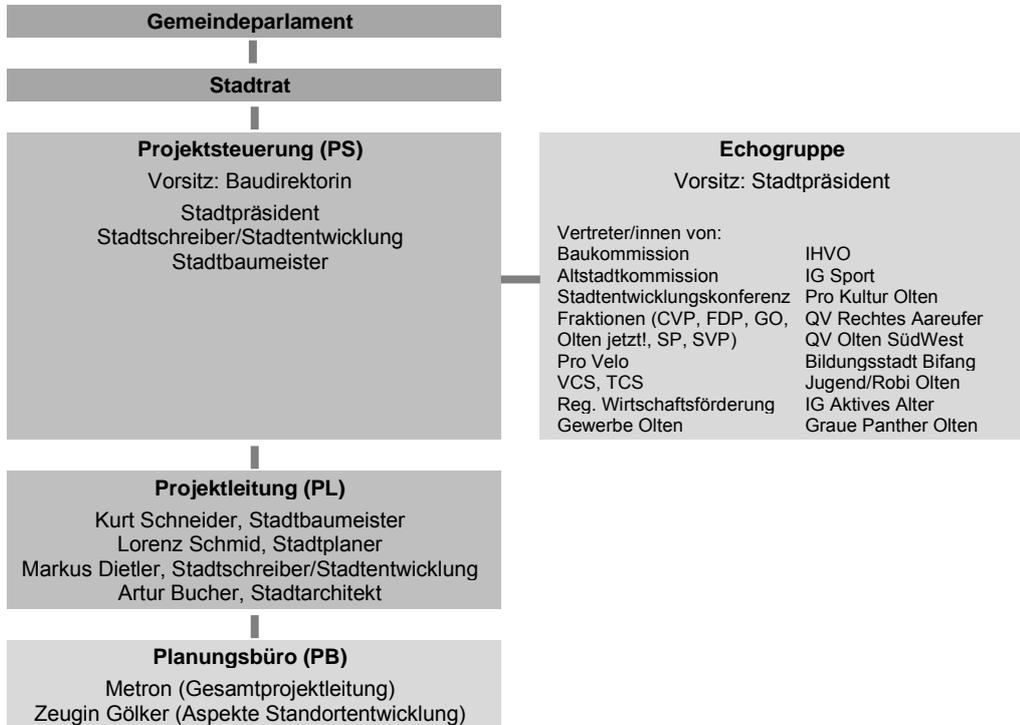
Das räumliche Leitbild dient der kommunalen Planungsbehörde als Grundlage für die anstehende Nutzungsplanung sowie für weitere raumrelevante Planungen oder Verfahren. Es ist nicht eigentümergebunden und die kartografischen Darstellungen sind nicht parzellenscharf. Als Leitbild will es bewusst einen Anwendungs-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

Das räumliche Leitbild setzt sich wie folgt zusammen:

Dokument	Inhalt	Status
Hauptteil räumliches Leitbild	Allgemeine räumliche Entwicklungsstrategien	behördenanweisend
Anhänge räumliches Leitbild	Weitergehende Aussagen zur angestrebten räumlichen Entwicklung für definierte Gebiete	richtungsweisend
Separater Grundlagenbericht	Analyse der aktuellen Situation sowie mögliche Handlungsansätze	orientierend

1.3 Projektorganisation und Ablauf

Das vorliegende räumliche Leitbild wurde von der Projektleitung zusammen mit der Projektsteuerung und dem beauftragten Planungsbüro erarbeitet, in der Echogruppe diskutiert und dann vom Stadtrat freigegeben. Die Bevölkerung hat im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung Stellung zum Leitbildentwurf nehmen können. Das Leitbild wird vom Gemeindeparlament verabschiedet.



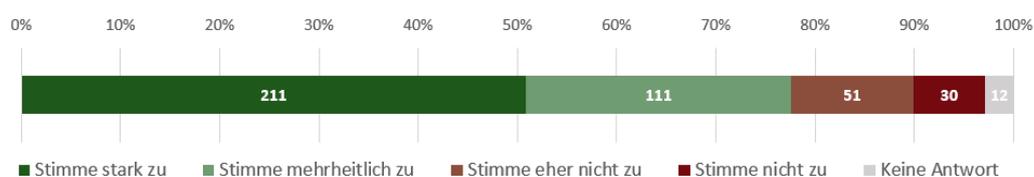
Zeitraum	Arbeitsschritte
Sommer 2020	Analysen und Handlungsansätze
4. bis 30. Nov. 2020	Echogruppe: Präsentation und Vernehmlassung Handlungsansätze
Winter 2020/2021	Entwurf Leitbild
7. April 2021	Echogruppe: Diskussion Entwurf räumliches Leitbild
Mai 2021	Anpassungen und Bereinigungen
21. Juni 2021	Beschluss Stadtrat (Freigabe zur öffentlichen Mitwirkung)
23. Aug. – 30. Sep. 2021	Öffentliche Mitwirkung, gleichzeitig Einreichung beim Kanton zur Stellungnahme
4. Quartal 2021	Auswertung Mitwirkung/kantonale Stellungnahme, Anpassungen und Bereinigungen
1. Quartal 2022	Kommunikation gegenüber Mitwirkenden und Nachbargemeinden
voraussichtlich April 2022	Beschluss Stadtrat
voraussichtlich Mai 2022	Beschluss Gemeindeparlament

1.4 Öffentliche Mitwirkung

Vom 23. August bis 30. September 2021 lagen die Unterlagen zum räumlichen Leitbild zur öffentlichen Mitwirkung auf; sie musste aus Pandemiegründen auf elektronischem Wege stattfinden. In ihren Rahmen sind rund 850 Einzelanträge von 84 interessierten Privatpersonen, Interessengruppen und politischen Parteien eingegangen.

Den Mitwirkungsbeiträgen konnte grossmehrheitlich Zustimmung zu den Leitsätzen, Strategien und Fokusthemen entnommen werden. Verschiedene Themen wurden kontrovers diskutiert und zusätzliche Anregungen wurden eingebracht. Daraus konnten – etwa in den Bereichen Wachstum, Wirtschaft, Kultur, Mobilität, Innenentwicklung oder Landschaftsschutz – einige Ergänzungen ins Leitbild aufgenommen werden.

Zusammenfassende Beurteilung der fünf Leitsätze:



1.5 Vorprüfung durch den Kanton

Parallel zur öffentlichen Mitwirkung wurde der Entwurf des räumlichen Leitbildes dem Kanton zur Vorprüfung eingereicht. In seinem Bericht vom 22. November 2021 anerkannte der Kanton, das räumliche Leitbild der Stadt Olten überzeuge und weise eine hohe inhaltliche wie formale Qualität auf: «Die Stadt Olten hat sich intensiv mit ihrer künftigen Entwicklung befasst. Die Schwerpunkte sind aus Sicht Kanton richtig gesetzt.» Als vorbildlich und sinnvoll bezeichnete der Kanton, dass verschiedene Interessengruppen bereits in der Erarbeitungsphase einbezogen wurden: «So konnten deren Anliegen früh im Prozess berücksichtigt werden.» Der Kanton empfahl den städtischen Behörden unter anderem, Baukultur und Erhalt des historischen Erbes noch mehr Beachtung schenken, zur Reservezone Bornfeld eine klare Haltung einnehmen und die Thematik Naturgefahren aufzunehmen. Um die Hauptachsen nicht weiter zu belasten, müsse der Modalsplit zugunsten des ÖV und Fuss- und Veloverkehrs ausgebaut werden. Und die Aufwertung des Strassenraumes auf Kantonsstrassen sei nur zielführend, wenn die Funktionalität der Hauptachsen nicht geschmälert werde.

2 Positionierung und Leitsätze

2.1 Übergeordnete Positionierung

Olten ist im Fluss und positioniert sich als lebendiges Zentrum

Olten stellt einen wichtigen Dreh- und Angelpunkt mit sehr guter Lage- und Aufenthaltsqualität innerhalb des Städtennetzes am Jurasüdfuss dar. Es baut auf seine Stärken als überschaubare Kleinstadt mit identitätsstiftender Altstadt und vielfältigen Quartieren mit hoher Lebensqualität. Die Stadt nutzt unter Berücksichtigung einer nachhaltigen Entwicklung ihr Wachstumspotenzial zur Stärkung ihrer Zentrumsfunktion als attraktiver überregionaler Wohn-, Kultur-, Bildungs- und Arbeitsstandort.

- Olten setzt sich für eine Vielfalt an Nutzungen und Bewohnenden ein – sowohl über die ganze Stadt als auch innerhalb der einzelnen Quartiere und Areale.
- Olten plant seine Entwicklung im Dialog mit der Bevölkerung, den interessierten Gruppen und den Nachbargemeinden.
- Das Wohnraumangebot spricht breite Bevölkerungssegmente an.
- Auch das Angebot für Arbeitsplätze, Gewerbe und Handel bleibt diversifiziert.
- Die kommunalen Infrastrukturen (Bildung, Sport, Kultur, Freizeit, Gesundheit, Versorgung und Entsorgung) werden auf die künftige Entwicklung abgestimmt.
- In der räumlichen und baulichen Entwicklung setzt Olten auf Qualität und fördert eine hohe Baukultur.
- Olten legt bei der Umsetzung Wert auf Klimaschutz, Energieeffizienz und stadtverträgliche Mobilität und sichert Freiräume für seine wachsende Bevölkerung.

2.2 Fünf Leitsätze

Leitsatz 1:

Olten ist dynamisch und bestätigt sich als wichtiger Standort für Industrie, Dienstleistungen, Gewerbe, Handel, Forschung, Innovation und Bildung

Olten ist ein traditioneller Industrie- und Arbeitsplatzstandort von überregionaler Bedeutung. Auch künftig werden gute Voraussetzungen für die Weiterentwicklung von Industrie, Dienstleistungen, Forschung, Innovation, produzierendem Gewerbe und Handel sichergestellt.

- Für die Wirtschaft werden die erforderlichen Entwicklungsflächen für unterschiedliche gewerbliche, industrielle und Dienstleistungs-Nutzungen angeboten.
 - Für die Weiterentwicklung der bedeutenden Arbeitsplatzgebiete (Industriezone Nord, Kleinholz, Rötzmatt und Bornfeld) werden ausreichende Landreserven sichergestellt.
 - Die Attraktivität der Altstadt und der angrenzenden Zentrumsgebiete als Arbeits-, Dienstleistungs- und Einkaufsorte wird gefördert und ihre Weiterentwicklung gewährleistet.
 - Der Technologie-, Innovations- und Bildungsstandort Olten wird gestärkt.
-

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 Bundesinventars der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) sind Teil der Oltnen Identität und bleiben in ihrer Qualität erhalten. Das Wachstum wird auf die zentrumsnahen, gut erschlossenen Räume, die strategischen Entwicklungsgebiete und auf die Gebiete entlang der wichtigen Hauptachsen gelenkt.

- Die Altstadt bleibt in ihrer historisch wertvollen Substanz erhalten. Bauliche Vorhaben müssen die übergeordneten Schutzziele beachten.
- Die historischen Gartenstadtquartiere werden in ihrem Charakter erhalten. Ortsbildverträgliche Verdichtungen sind partiell möglich. Ortsbildgerechte energetische Sanierungen werden gefördert.
- Die Gebiete angrenzend an das Kern- und Zentrumsgebiet wie auch die Räume entlang der wichtigen Hauptachsen besitzen Potenzial zur Schaffung von dichten, gemischten und urban geprägten Quartieren (Stadt der kurzen Wege). Ihre Entwicklung trägt zur Stärkung des Stadtbildes und der Oltnen Identität bei.
- Die Wohngebiete besitzen je nach Lage und Dichte unterschiedliche Entwicklungspotenziale. Ihre Weiterentwicklung und massvolle Verdichtung knüpfen an vorhandene Qualitäten an und gehen einher mit einer qualitativen Aufwertung der Frei- und Aussenräume. Aufgrund der sehr guten Erschliessung und Zentralität eignen sich insbesondere die Lagen um die Bahnhöfe (Hauptbahnhof, Hammer) auch für zukunftsgerichtete und innovative Wohn- und Arbeitsformen.
- Die Gebiete in Bahnhofsnähe sollen weiterhin arbeitsplatzorientierte Nutzungen aufnehmen. Flächenorientierte Nutzungen finden Platz in der Industriezone nördlich des Bahnhofs.
- Die Areale mit besonderer Nutzung (u.a. Schul- und Sportanlagen, Spital, Friedhof, wichtige Bildungseinrichtungen) sind prägende Elemente im Stadtbild. Ihre Weiterentwicklung nimmt Rücksicht auf die jeweiligen Funktionen und Qualitäten der Umgebung.

Leitsatz 3:

Olten ist beweglich und setzt auf eine stadtverträgliche Mobilität

Die Mobilitätsbedürfnisse werden auch künftig zunehmen; der zur Verfügung stehende Raum ist jedoch beschränkt. Aus diesem Grund setzt Olten auf den Grundsatz der Angebotsorientierung unter Weiterentwicklung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur¹ und auf eine nachhaltige Mobilitätsstrategie. Diese steht für kurze Wege, für die Förderung von effizienten und umweltschonenden Mobilitätsformen, für die Verlagerung auf raumsparende und stadtverträgliche Verkehrsmittel 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 Mobilitätsdrehscheibe, der Ausbau von Zugangswegen, Bahnhofsvorbereichen und Unterführungen, die Verbesserung der Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr, aber auch die attraktive Gestaltung dieser wichtigen Stadträume.

¹ Eine angebotsorientierte Verkehrsplanung richtet sich nicht rein nach der Nachfrage, sondern berücksichtigt die vorhandenen Anlagen und die Belastbarkeitsgrenzen von Verkehrsinfrastruktur, Umfeld und Umwelt. Dabei sollen die Mobilitätsbedürfnisse trotz begrenzter, an die Verträglichkeit mit Siedlung und Umwelt angepasster Strassenkapazitäten durch eine sinnvolle Kombination der von den Nutzerinnen und Nutzern weiterhin frei wählbaren Verkehrsmittel erfüllt werden.

- Der öffentliche Verkehr ist mit Verkehrsmanagement-Massnahmen priorisiert.
- Der Verkehr auf den Hauptachsen wird so gesteuert und gelenkt, dass – unter Gewährleistung der erforderlichen Strassenkapazitäten und unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten – ein möglichst optimaler Verkehrsfluss in Längs- und Querrichtung gesichert ist. Die urbane Qualität der Hauptachsen wird gleichzeitig unter den Aspekten Adressbildung, Erdgeschosse, Gewerbe und Wohnqualität erhöht.
- Das Parkierungsangebot ist koordiniert mit den Ressourcen des Strassennetzes. Sammelparkierungsanlagen schaffen neue Freiräume im Stadtzentrum.

Leitsatz 4:

Olten ist durchgrünt und pflegt seine vielseitigen Lebensräume

Olten ist in eine attraktive Landschaft mit der Aare, bewaldeten Hängen und offenem Kulturland eingebettet, die es zu bewahren gilt. Die Stadt sorgt in- und ausserhalb des Siedlungsgebiets für ein Freiraumangebot für die wachsende Bevölkerung, das den künftigen Anforderungen an eine lebenswerte Stadt bezüglich Erholungsmöglichkeiten und Lebensqualität gerecht wird. Der wichtigen Funktion der Landschaft als vielfältiger Lebensraum, attraktives Naherholungsgebiet und wertvolle Produktionsstätte wird dabei Sorge getragen.

- Die künftigen Entwicklungsgebiete sind mit grosszügigen Aussenräumen von hoher Qualität bezüglich Aufenthalt, Biodiversität und Mikroklima ausgestattet.
- Freiräume wie Parks und Plätze sowie kleinräumige Potenziale und bisher ungenutzte Nischen im Stadtkörper sind aufgewertet.
- Die Stadtränder sind qualitativ und nutzbar ausgebildet. Die heutigen Siedlungstrennräume zu den Nachbargemeinden werden beibehalten.
- Olten nutzt die Aufwertungspotenziale der Gewässerläufe für Erholung und Stadtökologie. Eine Schlüsselrolle nimmt die Entwicklung der Uferäume 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 gehören unter anderem die Entwicklung hin zu einer klimaverträglichen Mobilität und Anpassungsmassnahmen an die zunehmenden lokalklimatischen Belastungen wie Hitze, Trockenheit oder Starkregen.

- Die energetische Sanierung von Gebäuden, die Aufwertung der Stadträume und die Förderung der Biodiversität leisten dabei einen hohen Beitrag.
- Die Potenziale der erneuerbaren Energien werden bestmöglich ausgeschöpft.
- 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 städtebaulichen Entwicklungen wird die Durchlüftung des Stadtgebietes mitberücksichtigt.

3 Räumliche Strategien

Ausgehend von der übergeordneten Positionierung und den Leitsätzen wurden räumliche Strategien für die verschiedenen Themen und Bereiche entwickelt. Die jeweiligen «Hinweise zur Umsetzung» sind als mögliche Massnahmen zu lesen, die für die konkrete Umsetzung der Strategie noch ergänzt oder geändert werden können. Nicht alle Strategieziele können zudem 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, Workshop-Verfahren u.ä.)
- ISOS: Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz
- MobP: Mobilitätsplan
- BGK: Betriebs- und Gestaltungskonzept
- LEK: Freiraum-/Landschaftsentwicklungskonzept
- STEP: Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur

3.0 Positionierung

Olten ist im Fluss und positioniert sich als lebendiges Zentrum

3.0.1 Bevölkerungsziel

Langfristig rechnet die Stadt Olten mit einem moderaten Wachstum: Bis 2045 wird ein Wohnbevölkerungsstand von rund 23'000 **bis 24'000** Einwohnenden angestrebt, um die Nutzung und Finanzierung der für die Funktion als regionale Zentrumsstadt erforderlichen Angebote und Infrastrukturen breiter abzustützen. Dies entspricht einem jährlichen Wachstum um rund 1% oder rund 200 Personen. Bis zum Nutzungsplanungshorizont von 2038/40 bedeutet dies in etwa **22'000** Einwohnende.

Das langfristige Wachstum bis 2045 kann in den heutigen Bauzonen 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 mit Blick auf Verfügbarkeit und Erschliessung umgesetzt werden können. Allfällige Massnahmen zur Steuerung der Entwicklung sind in Abstimmung mit dem Bevölkerungsziel im Rahmen der Ortsplanung zu prüfen (inkl. allfällige Auszonungen).

Hinweise zur Umsetzung	Instrument/Verfahren
<ul style="list-style-type: none"> - Ausschöpfung der Potenziale in den bestehenden Bauzonen (Innenentwicklung, Verdichtung, Transformation) - Sicherstellung der Entwicklung der heute noch unbebauten Bauzonenreserven (Verhinderung von Baulandhortung) - 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). 	OP

3.0.2 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 (Echogruppe, Mitwirkung) – Information der Nachbargemeinden	OP
Weitere Projekte im Zusammenhang mit der Stadtentwicklung (z.B. Gestaltungspläne, Verkehrsprojekte, grössere Projekte auch aus anderen Bereichen) – Fallbezogen Partizipationsmodelle einsetzen	GP, Projekte

3.0.3 Wohnraumangebot

Die Stadt Olten setzt sich für ein ausgewogenes Wohnungsangebot ein. Sie sichert dieses in eigenen Entwicklungsprojekten und sensibilisiert bei privaten Projekten die Bauherrschaft für die Anliegen der Stadt.

Hinweise zur Umsetzung	Instrument/Verfahren
– Klärung des Wohnungsangebots bei grösseren Projekten vorsehen (im Rahmen Gestaltungsplan) – Zeitgemässe, nachhaltige und innovative Wohnraumkonzepte bei grösseren Projekten an dafür geeigneten Lagen (z.B. Atelierwohnungen, Mehrgenerationenwohnen, Genossenschaftswohnungsbau, Alterswohnen, Wohnen für Menschen mit Beeinträchtigungen, Wohnformen mit einem hohen Anteil an gemeinsam genutzten Flächen und Mobilitätsmittel u.a.) – Ggf. Vorgaben zu preisgünstigem Wohnraum bei grösseren Projekten (Gestaltungspläne, Beobachtung Migrationsverhalten und Marktentwicklung)	OP GP
– Aktive Bodenpolitik der Stadt aufbauen (wo aufgrund des öffentlichen Interesses und der Entwicklungsziele eine aktive Rolle der Stadt zielführend ist)	

3.0.4 Infrastrukturen für Bildung, Sport, Kultur und Freizeit

Die Stadt Olten stimmt ihre Infrastrukturen bezüglich Angebot und Kapazitäten laufend auf das künftige Wachstum ab. Die für Institutionen von kommunaler wie auch überkommunaler Bedeutung, insbesondere als Bildungs- und Kulturstadt, notwendigen Flächen und Kapazitäten sind in den Planungen mitzuberücksichtigen bzw. sicherzustellen.

Hinweise zur Umsetzung	Instrument/Verfahren
– Sportanlagen: Überprüfung und gegebenenfalls Überarbeitung des Sportstättenkonzepts	Konzept (für OP)
– Schulraumplanung: laufende Überprüfung in Abstimmung mit grösseren Stadtentwicklungsprojekten	
– Überkommunale Bildungsstätten: Sicherstellung der räumlichen Entwicklungsspielräume	OP
– Flächen für kulturelle Nutzungen: Prüfung von Möglichkeiten im Rahmen von Zwischennutzungen	OP

3.1 Arbeitsplatz- und Bildungsstandort

Leitsatz 1:

Olten ist dynamisch und bestätigt sich als wichtiger Standort für Industrie, Dienstleistungen, Gewerbe, Handel, Forschung, Innovation und Bildung

Die Stadt Olten sichert auch künftig ein breites Angebot an Arbeitsplatzflächen, indem sie für die grösseren Areale die Nutzungsprofile überprüft und anpasst. Die Nutzungen orientieren sich an den jeweiligen Lage- und Erschliessungsqualitäten.

Insbesondere die grosse Industriezone nördlich des Bahnhofs umfasst ein grosszügiges Flächenangebot, das im überregionalen Kontext exklusiv ist und in dieser Form – abgestimmt mit den Verkehrskapazitäten – beibehalten werden soll.

Die Altstadt und die angrenzenden Zentrumsgebiete beidseits der Aare bilden das kommerzielle und kulturelle Zentrum von Olten. Die grosse Nutzungsvielfalt bleibt erhalten, wobei ein attraktives Angebot an gewerblichen und Dienstleistungs-Flächen gesichert wird.

Der Technologie- und Innovationsstandort Olten wird durch eine gute Vernetzung der ansässigen Wirtschafts-, Forschungs- und Bildungsstätten gestärkt.

Hinweise zur Umsetzung	Instrument/ Verfahren
<ul style="list-style-type: none"> - Halten des Flächenangebots in der Industriezone Nord für spezielle gewerbliche Nutzungen (Gleisanschluss, Flächenbedarf, beschränkte Verkehrskapazitäten) - Überprüfen der Nutzungsvorschriften in den Arbeitszonen in Abhängigkeit ihrer Standort- und Erschliessungsqualitäten (u.a. auch Möglichkeit für höheres Bauen) - Überprüfung der Erschliessungsangebote (Strasse, öffentlicher Verkehr, Parkraumangebot) in Abstimmung mit den räumlichen und verkehrlichen Kapazitäten. - Sicherstellung von guten Rahmenbedingungen für die Weiterentwicklung der verschiedenen Zentrumsgebiete (inkl. Altstadt) als Arbeits- und Wirtschaftsräume. 	OP
<ul style="list-style-type: none"> - Pflege des Netzwerks mit den ansässigen Bildungs- und Forschungsinstitutionen. 	
<ul style="list-style-type: none"> - Sicherstellung einer optimalen Infrastruktur (Energie, Telekommunikation u.a.) 	Energiericht- plan

3.2 Siedlungsraum

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

3.2.1 Entwicklungsstrategien Siedlungsgebiet

Für die verschiedenen Stadtteile werden auf der Basis ihrer heutigen Qualitäten und Potenziale allgemeine Entwicklungsstrategien formuliert. Die Abgrenzungen der Strategieperimeter ist nicht parzellenscharf. Sie sind nicht abschliessend definiert, so dass für die Folgeplanungen der notwendige Interpretations- und Anordnungsspielraum gewährt bleibt und räumliche Präzisierungen und Ergänzungen möglich sind.

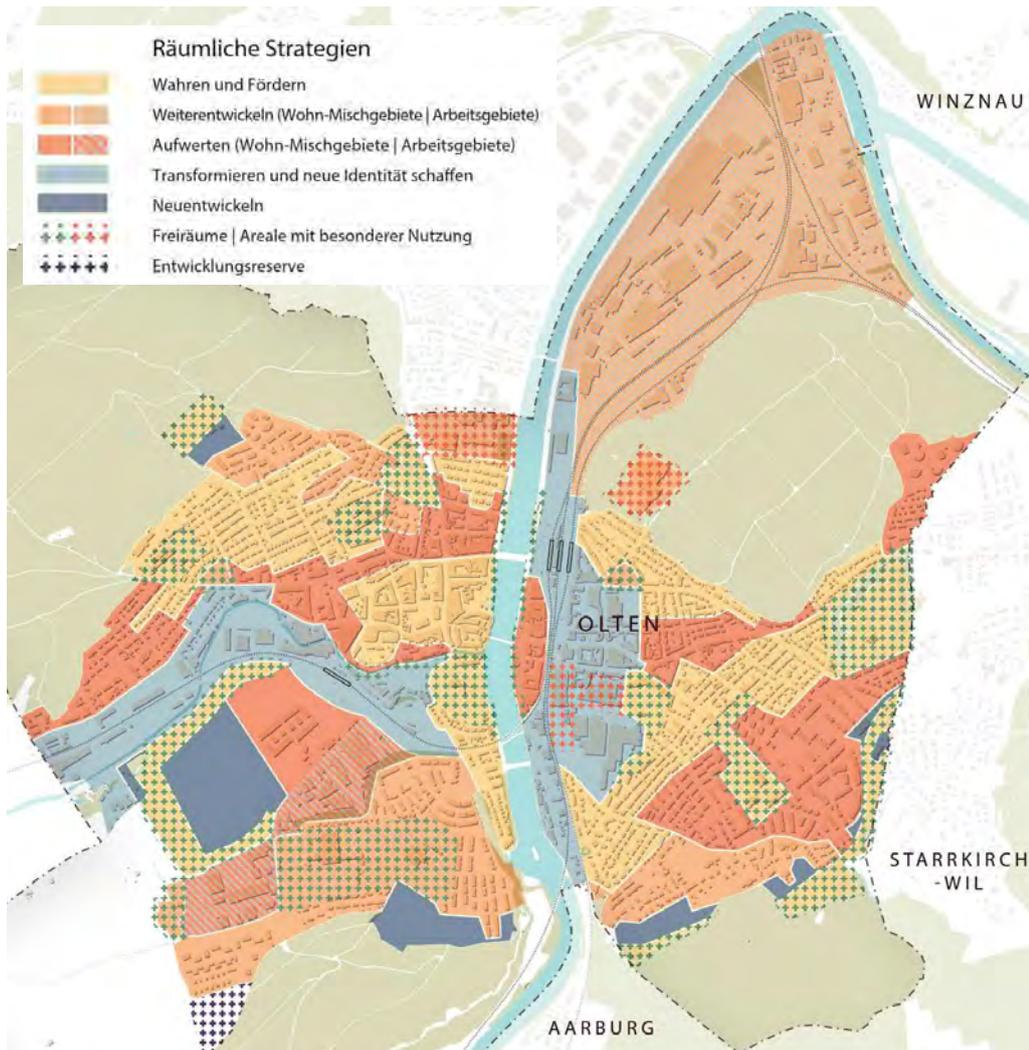


Abbildung 1: Entwicklungsstrategien Siedlungsgebiet

Strategie «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.

Strategie «Weiterentwickeln»

Bestehende Wohngebiete sind unter Sicherstellung der städtebaulichen und architektonischen Qualitäten und des Quartiercharakters weiterzuentwickeln und können, wo sinnvoll, verdichtet werden. Insbesondere ist auf ein gutes Angebot an qualitativ hochwertigen Freiräumen und Begegnungsorten zu achten. Areale mit besonderer Nutzung (Kantonsspital, Kantonsschule) sind nach Möglichkeit für die Allgemeinheit zugänglich zu machen. Bestehende öffentliche und zweckgebundene Freiräume mit einem Angebotsdefizit sind weiterzuentwickeln (bspw. Römer- und Trottermatte).

In den wichtigen Arbeitsplatzgebieten sind die Entwicklungs- und Nutzungsmöglichkeiten (inkl. Landreserven) sicherzustellen. Im Industriegebiet im Norden sind die Durchlässigkeit für den Langsamverkehr und die damit verbundene Aufenthaltsqualität zu verbessern.

Strategie «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.) anzustreben. Qualitativ hochwertige 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.

Strategie «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 Qualitäten 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; dabei ist das Potenzial der Flussräume zu aktivieren. Areale mit besonderer Nutzung (Fachhochschule, Berufsbildungszentrum) sind in das Siedlungsgefüge zu integrieren.

Strategie «Neuentwickeln»

Das Entwickeln von bisher unbebauten Gebieten ist, orientiert 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.

Strategie «Entwicklungsreserven sichern»

Die Reservezone Bornfeld-Süd/Bogenrain dient als langfristige Option für eine Erweiterung des Wohngebiets und soll im Siedlungsgebiet verbleiben. Im Planungshorizont der Ortsplanung wird eine Einzonung mittels Kompensation mit vergleichbaren Gebieten am Siedlungsrand angestrebt.

3.2.2 Handlungsansätze Gebietstypen

Der Stadtkörper lässt sich aufgrund der heutigen Nutzung, Form und Struktur in verschiedene Gebiete einteilen. Nachstehend sind für diese Gebietstypen generelle Umsetzungshinweise formuliert. Die Gebietssteckbriefe im Anhang enthalten Aussagen zu Handlungsansätzen, die in künftigen Projekten miteinzubeziehen sind.

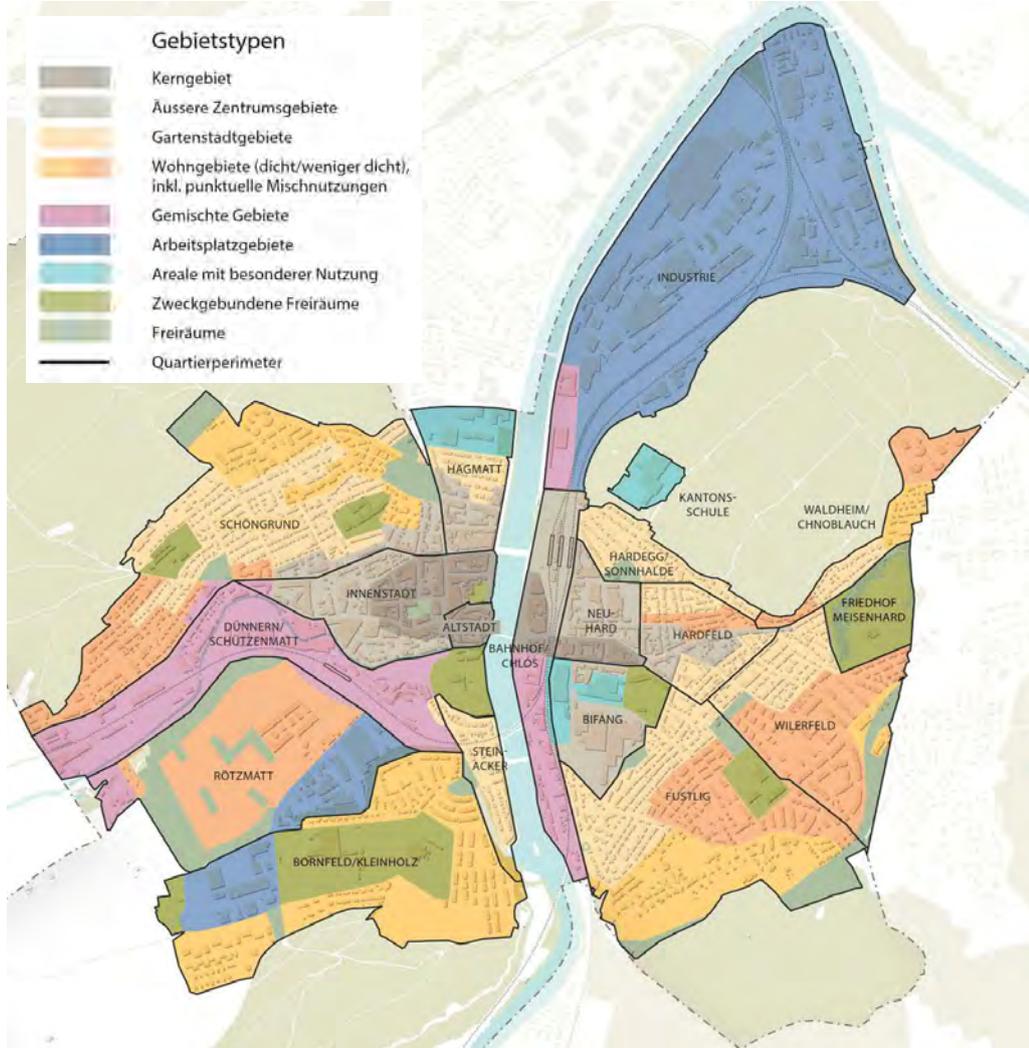


Abbildung 2: Perimeter Gebietstypen (Bestandessituation, vgl. auch Anhang)

Gebiets-typ	Hinweise zur Umsetzung (vgl. auch Handlungsansätze in den Steckbriefen im Anhang)	Instrument/Verfahren
Generell	<p>Qualitätsvolle Siedlungsentwicklung</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 spezielle Beachtung zu schenken.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Bebauungskonzepte und fallweise Qualitätssicherungsverfahren vorsehen – Entwicklungsziele und Anforderungskatalog für künftige Gestaltungsplangebiete festlegen (inkl. Aussagen zu Mobilität, Freiraum, Umwelt/Klima/Energie) – Erarbeitung Schutzinventar der Kulturgüter (Bauten, Brunnen, Kreuze etc.), Prüfung Schutzbestimmungen für historische Verkehrswege – Einführung einer Stadtbildkommission prüfen 	OP
Kernge-biet	<p>Historisches Bauerbe und Nutzungsvielfalt erhalten, Aufenthaltsqualität erhöhen</p> <ul style="list-style-type: none"> – Erdgeschossnutzungen: bauliche Mindestanforderungen an Erdgeschosse für publikumsorientierte Nutzungen insbesondere in der Altstadt, aber auch in anderen geeigneten Gebieten, Prüfung Perimeter für Erdgeschoss-Vorgaben – Aufwertung von Strassen- und Knotenräumen an den Einfallsachsen – Überarbeitung Schutzverordnung Altstadt 	OP

	– Aufwertung Freiräume (Munzingerplatz, Amthausquai)	Projekte
	– Altstadt: Leerflächenmanagement, Standortförderung, Eigentümer- und Investorengespräche zwecks Klärung standortbezogener Nutzungsprofile und Verfahren (Bsp. Investorenwettbewerb Kirchgasse)	Andere
Äussere Zentrumsgebiete	Zentrum weiterentwickeln, Nutzungsdurchmischung erhalten, Aussenräume aufwerten	OP
	– Erarbeitung Entwicklungskonzept für den Raum östlich des Bahnhofs	
	– Aufwertung von Strassen- und Knotenräumen an den Einfallsachsen	
	– Erdgeschossnutzungen: bauliche Mindestanforderungen an Erdgeschosse für gewerbliche Nutzungen in Mischzonen prüfen	
	– Aufwertung und Schaffung von innerstädtischen Freiräumen	OP
	– Stärkere Durchgrünung im öffentlichen Raum	Klimakonzept
	– Aufwertung von Innenhöfen (städtebauliche und wohnwertmässige Aufwertung, Anpassung an Klimawandel)	OP Klimakonzept
Gartenstadtquartiere	Historisches Bauerbe erhalten und Quartierqualitäten wahren	OP
	– Bauvorschriften prüfen (Schutzvorschriften für wertvolle Bauten oder Ensembles, Umgebungen, Vorgärten; Vorschriften zu energetischen Sanierungen)	
	– Qualitätssicherung im Baubewilligungsverfahren vorsehen (z.B. Fachgutachten)	
Wohngebiete (weniger dicht)	Ruhige Wohnlagen erhalten, Entwicklungspotenziale nutzen, qualitativ verdichten	OP
	– Bauvorschriften überprüfen (Nutzungsmass für Verdichtungsmöglichkeiten prüfen)	
	– Begegnungsorte/Treffpunkte schaffen	
	– Aufwertung von Frei- und Strassenräumen	
Wohngebiete (dicht)	Ruhige Wohnlagen erhalten, Aufwertung der Wohnqualität	OP
	– Begegnungsorte/Treffpunkte/Grünräume schaffen	
	– Aufwertung von Frei- und Strassenräumen	
	– Aufwertung von sanierungsbedürftigen Siedlungsstrukturen	
Gemischte Gebiete	Stärkung von Gebieten mit gemischten Nutzungen, Identität schaffen, Entwicklungspotenziale nutzen	OP
	– Erarbeitung Entwicklungskonzept für den Raum Schützenmatt/Stationsstrasse	
	– Bauvorschriften überprüfen (Nutzungsmass, Prüfung Wohnanteile und Art der Arbeitsnutzungen)	
	– Aufwertung von Strassenräumen an den Einfallsachsen	
Arbeitsplatzgebiete	Entwicklungsmöglichkeiten sichern und an Lagequalitäten ausrichten (Erschliessungsgüte, Adressbildung etc.)	OP
	Industrie-Nord	
	– Beschränkung von stark (schwer)verkehrserzeugenden Nutzungen	
	– Arbeitsplatzorientierte Nutzungen (Fokus Gesundheit und Bildung) sowie allfällige Wohnnutzungen schwergewichtig in Bahnhofsnähe vorsehen	
	Rötz matt	
	– arbeitsplatzorientierte, wohnverträgliche Nutzungen fördern (inkl. Möglichkeiten für Zwischennutzungen oder alternative Modelle mit gemischten Nutzungen)	
Areale mit besonderer Nutzung	Weiterentwicklung nach Bedarf unter Wahrung der vorhandenen Qualitäten	P
	– Projektbezogene Planungen (inkl. qualitätssichernde Verfahren)	
	– Miteinbezug der Quartierbevölkerung	

3.2.3 Hochhäuser/höhere Häuser

Eine Studie von 2008 hat mögliche Gebiete und Standorte für Hochhäuser und höhere Häuser in der Stadt Olten bezeichnet. Die Überprüfung im Rahmen der aktuellen Leitbildarbeiten ergab, dass die in der Studie angewendeten Kriterien ergänzt und gegebenenfalls – insbesondere bezüglich Erschliessungsqualität – angepasst werden sollten. Mögliche Herangehensweisen sind im Grundlagenbericht zum räumlichen Leitbild aufgezeigt.

Die Methodik zur Ausscheidung von geeigneten Hochhausgebieten und schliesslich zur Beurteilung von Hochhausprojekten ist iterativ: Über festgelegte Kriterien wird der Perimeter des Gebiets, das sich für Hochhäuser eignet, 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 für die Beurteilung von Hochhäusern und höheren Häusern zu schaffen.



Abbildung 3: Möglichkeitsräume Hochhäuser/höhere Häuser

Auf Basis der Strategien für das Siedlungsgebiet (vgl. Kap. 3.2.1) wurden übergeordnete Kriterien zur Herleitung von Möglichkeitsräumen für Hochhäuser und 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

Das Gebiet Rötzmatt erfüllt in Bezug auf die verkehrliche Anbindung noch nicht alle erwähnten Kriterien für höhere Häuser oder Hochhäuser. Im Rahmen seiner Weiterentwicklung sind diesbezüglich zusätzliche Verbesserungsmassnahmen vorzusehen.

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

3.2.4 Strassenräume Ost-West-Achse

Die Hauptstrassen der Ost-West-Achse sind im heutigen Zustand stark auf ihre Verkehrsfunktion (Durchleiten, Verbinden und Erschliessen) ausgerichtet und entsprechend verkehrsorientiert gestaltet. Neben den zunehmenden Mobilitätsbedürfnissen stellen sich jedoch diverse weitere Anforderungen an solche Strassenräume: Sie sind wichtige öffentliche Stadträume, wo sich Menschen begegnen und aufhalten. Sie schaffen Identität und Orientierung. Daneben gibt es städtebauliche Ansprüche wie architektonische Qualitäten, Schutz vor Hitze, Lärm und Schadstoffen, aber auch Anliegen der Wirtschaft wie Warenpräsentation, Anlieferung oder Aussengastronomie.

Die Gestaltung und der Betrieb dieser Achse haben diesen vielfältigen Anforderungen angemessen Rechnung zu tragen. Die angrenzende Bebauung reagiert zudem oftmals nicht adäquat auf die besonderen Belastungen entlang der Strasse. Dadurch können Anforderungen des Lärmschutzes und der Wohn- und Siedlungsqualität nicht erfüllt werden, was sich zum Teil auch auf die Siedlungsqualität der nachgelagerten Quartiere auswirkt. Über den reinen Strassenraum hinaus sollte daher eine Gesamtbetrachtung der Ost-West-Achse angestrebt werden.

Priorität für die Aufwertung haben dabei folgende Strassenräume:

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



Abbildung 4: Strassenräume Ost-West-Achse

Bei der Gestaltung dieser Strassenräume sind die folgenden Grundsätze zu beachten:

- Aufwertung der stadträumlichen Qualität entlang der Einfallsachsen: 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 für die dahinterliegenden Gebiete wird in die Einschätzung bezüglich Erhalt der historischen Bebauung einbezogen.
- 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.
- Bifangplatz und Citykreuzung (1): Die Querungsmöglichkeiten werden aufgewertet; dabei 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), insbesondere in den ISOS-Perimetern mit Erhaltungsziel A oder B	OP
- Umgestaltung Bifangplatz	BGK
- Umgestaltung Ringstrasse/Frohburgstrasse/Solothurnerstrasse	

3.3 Mobilität

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

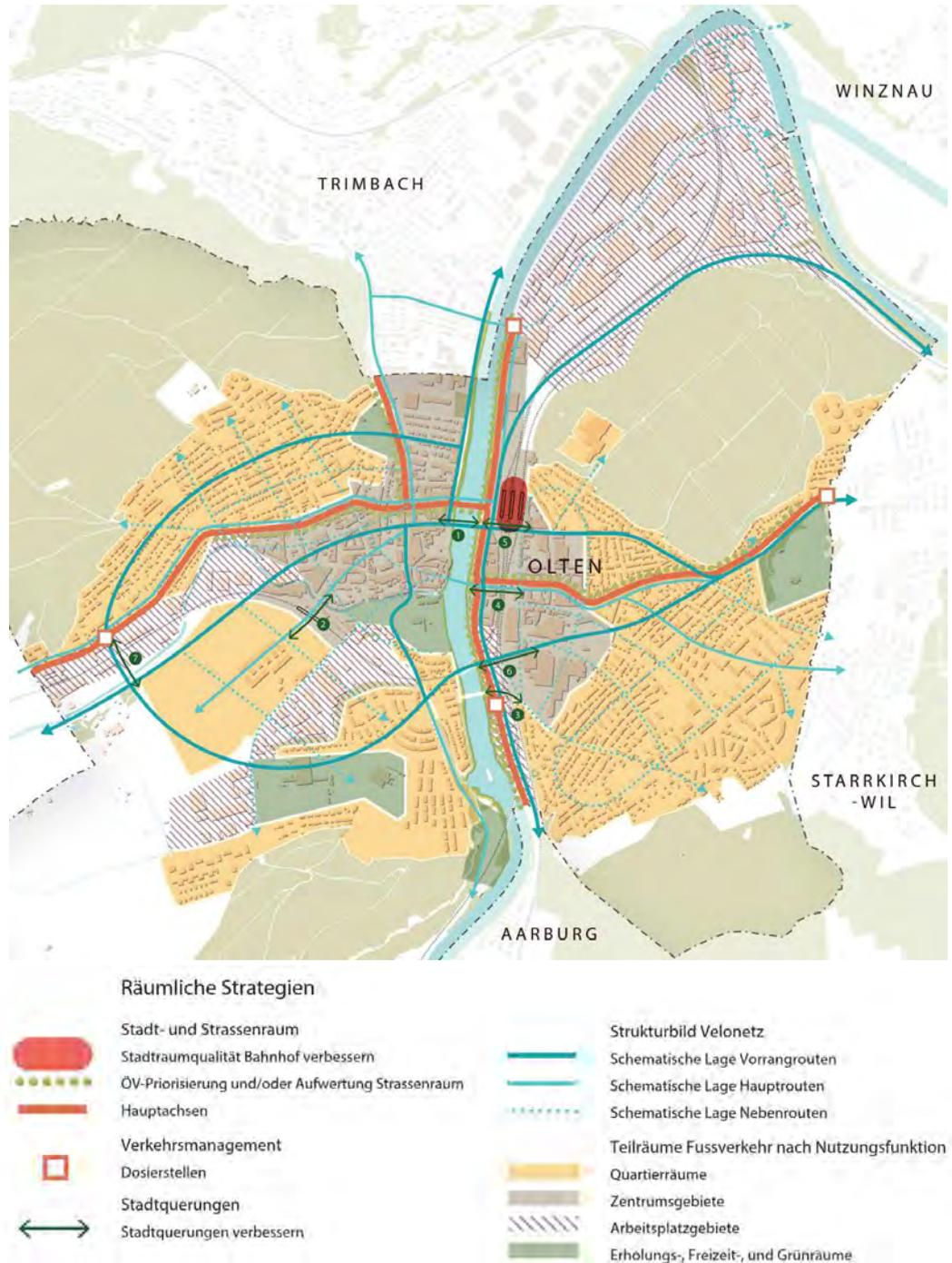


Abbildung 5: Räumliche Strategie Mobilität

3.3.1 Bahnhofgebiete

Die Bahnhofgebiete sind wichtige öffentliche Räume und dienen als Drehscheiben für die Mobilität. Wichtige Funktionen wie das Umsteigen Bahn-Bus und Velo-ÖV und Angebote wie Park and Ride) sind situationsgerecht zu planen und umzusetzen. 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 Projekt Neuer Bahnhofplatz Olten (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 Veloverbindung in Verlängerung der Hammerallee nach Olten SüdWest) – Anzahl und Komfort Veloabstellplätze überprüfen	Projekt

3.3.2 Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr ist und bleibt das leistungsfähigste Transportsystem zur Bewältigung der Mobilitätsnachfrage im engen städtischen Strassenraum. Um die bestehende und durch Verlagerungen künftig zusätzliche Nachfrage bewältigen zu können, wird das Bahn- und Busangebot weiter ausgebaut. Durch die Steuerung und Dosierung des Gesamtverkehrs mittels 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 – Steuerung und Dosierung des Verkehrs zur Priorisierung des ÖV	STEP, ÖV-Angebotskonzepte MobP umsetzen (Steuerungs- und Dosierungskonzept)

3.3.3 Motorisierter Strassenverkehr

Der motorisierte Strassenverkehr wird stadtverträglich abgewickelt. Mit Verkehrsmanagement wird er gesteuert und gelenkt, um die für eine nachhaltige Entwicklung notwendigen Kapazitäten sicherzustellen. Dadurch wird der wirtschaftlich notwendige motorisierte Individualverkehr innerhalb der Stadt verflüssigt. Das Mit- und Nebeneinander der Verkehrsteilnehmenden (Koexistenz) wird gefördert und so die bestehende Strasseninfrastruktur effizienter genutzt. Die Hauptachsen werden siedlungsorientiert gestaltet und zugunsten der Umfeldnutzungen aufgewertet. Der Durchgangsverkehr wird auf den Hauptachsen kanalisiert, der Fluchtverkehr in den Quartieren vermieden. 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 – Angebotsorientierter Entwurf der Strassenräume (im Rahmen der Umgestaltung) unter Wahrung der notwendigen Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehr	MobP umsetzen BGK, Verkehrskonzepte

Räumliches Leitbild | Räumliche Strategien

- Querungsmöglichkeiten für den Fuss- und Veloverkehr verbessern
 - Durchgangsverkehrs auf Hauptachsen kanalisieren
- Quartierstrassen
- In den Wohnquartieren situativ Begegnungszonen prüfen (in Abstimmung mit der Quartierbevölkerung)
 - Fluchtverkehr reduzieren

3.3.4 Ruhender Verkehr

Das Parkierungsangebot ist koordiniert mit den Ressourcen des Strassennetzes. Mit einer stadtweit abgestimmten Bewirtschaftung wird eine effiziente Nutzung der Parkflächen sichergestellt. Es wird angestrebt, das dispers verteilte Angebot an öffentlich zugänglichen Oberflächen-Parkfeldern im Zentrum (Innenstadt, Bahnhof, Bifang, Sälquartier) zugunsten einer Aufwertung für den Stadt- und Grünraum zu reduzieren. Das Parkierungsangebot soll dazu in Sammelparkierungsanlagen konzentriert werden, die ins Parkleitsystem eingebunden sind.

Hinweise zur Umsetzung	Instrument/Verfahren
<ul style="list-style-type: none"> – Prozess Revision Parkierungsreglement neu lancieren – Bestehende Bewirtschaftung weiterführen (Mobilitätsplan als Grundlage) – Klärung Umgang mit der öffentlichen Parkierung im Zentrum, u.a. mit dem Ziel disperse Oberflächen-Parkfelder zur Aufwertung des öffentlichen Raums zu verlagern 	Verkehrs- und Parkierungskonzept Zentrum Olten (inkl. Veloabstellplätze)
	Partizipativer Prozess
<ul style="list-style-type: none"> – Prüfung von Umsteigepunkten MIV/ÖV an den Stadträndern (in Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden) 	Agglomerationsprogramm

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. Diese unterscheiden sich bezüglich Nutzung, Nutzengruppen und Anforderungen. Entsprechend werden spezifische Handlungsansätze und Qualitätsstandards nach Teilräumen (vgl. Abb. 2) 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, u.a PU Hammer
Schaffen von Qualitäten für den Fussverkehr und Aufenthalt nach Teilräumen	MobP umsetzen, BGK, Strassensanierungen
<ul style="list-style-type: none"> – Aufwertung der öffentlichen Räume in den Zentren auf beiden Stadtseiten sowie des Aareraums als zentrales, verbindendes Element – Weiterentwicklung Tempo-30-Zonen in Wohnquartieren zu Begegnungszonen 	

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 Nutzendengruppen und Altersklassen 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 Nebenrouten 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, u.a. PU Hammer
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 Veloverkehrsnetz 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 (vgl. Abb. 5):

Vorhaben in Projektierung:

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

Künftige Vorhaben 1. Priorität:

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

Künftige Vorhaben 2. Priorität:

- Nr. 5: Durchgehende Radverbindung zwischen Aaresteg und Martin Disteli-Strasse anstreben
- Nr. 6: Verbindung 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 – insbesondere E-Bikes, aber auch Motorfahrzeuge und öffentlicher Verkehr – trägt zur Senkung der Schadstoff- und Lärmemissionen 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, welche Taxidienste und Sharing-Ansätze mit individuell bzw. kollektiv genutzten automatisierten Fahrzeuge vereinigen. Diesen neuen Technologien und Modellen gegenüber ist auch die Stadt Olten offen.

Mehr Automatisierung, mehr Professionalisierung und maximaler Zugang zu den Mobilitätsdienstleistungen bergen sowohl Chancen wie auch Risiken. Die kollektive Nutzung von Fahrzeugen ist ressourcenschonend und die in der «smart city» wachsenden Sharing-Modelle begünstigen die nachhaltige Mobilitätsentwicklung. Hinsichtlich des automatisierten Fahrens bestehen jedoch noch zahlreiche offene Fragen, und es ist aus heutiger Sicht noch unklar, wie der Fuss- und Veloverkehr in ein automatisiertes Gesamtsystem integrierbar ist. Auch 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"> – Bahnhofgebiete und Quartiere: Bereitstellung von Flächen für Sharing-Angebote – Öffentlicher Verkehr: Für die erste und letzte Meile werden innovative Ansätze der Digitalisierung/Automatisierung geprüft 	Projekte
<ul style="list-style-type: none"> – Künftige Mobilitätstechnologien: Schaffung von Planungsgrundlagen in überkommunalen Strukturen (Massnahme «Planungsgrundlagen Mobilität der Zukunft») 	Aggloprogramm
<ul style="list-style-type: none"> – E-Mobilität: Schaffung von Ladestationen (E-Bike, Elektroautos) im Rahmen von künftigen Projekten (private oder öffentliche Parkieranlagen, Lademöglichkeiten im öffentlichen Raum) 	Projekte

3.3.9 City-Logistik

Die Digitalisierung führt aktuell auch 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 Versorgung mit Gütern auf Stadtgebiet möglichst effizient und stadtverträglich abzuwickeln; dabei werden auch neuartige City-Logistiksysteme geprüft.

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

3.4 Freiraum und Landschaft

Leitsatz 4:

Olten ist durchgrünt und pflegt seine vielseitigen Lebensräume

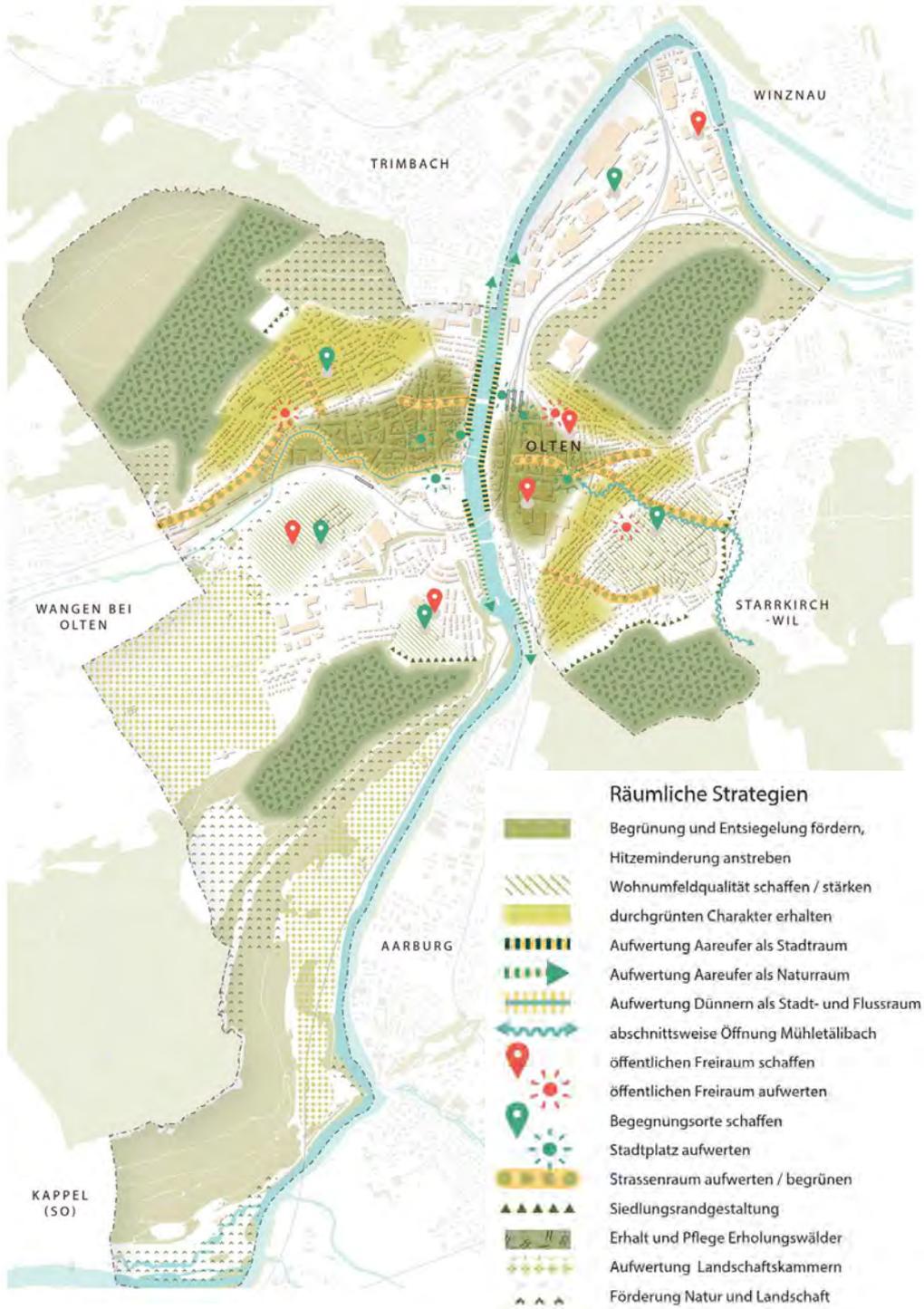


Abbildung 6: Räumliche Strategie Freiraum und Landschaft

3.4.1 Frei- und Aussenräume/Biodiversität

Um für die Bevölkerung der Stadt Olten eine hohe Lebensqualität zu sichern, wird ein tragfähiges Frei- und Aussenraumgerüst entwickelt, das eine gute Freiraumversorgung und vielfältige Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten für alle Bevölkerungsgruppen sicherstellt und zugleich Lebensräume für Tiere und Pflanzen in der Stadt bietet. Dazu ist die Erarbeitung und Umsetzung von umfassenden und zeitgemässen Konzepten zum Umgang mit Siedlungsfreiraum und Stadtnatur notwendig. Flächenpotenziale müssen identifiziert und deren Aufwertung und Umgestaltung forciert werden. Die Anliegen der Bevölkerung sind dabei einzubeziehen.

Hinweise zur Umsetzung	Instrument/ Verfahren
Freiräume	
– Potenzialflächen erfassen und Aufwertungsmöglichkeiten abklären (z.B. Brachen, Restflächen, Abstandsgrün, Innenhöfe, Dachflächen etc., auch Zwischennutzungen möglich). Erarbeitung umfassender, zeitgemässer Grundlagen zum Umgang mit dem Siedlungsfreiraum (Versorgung, Qualitäten, Funktionen, Mehrfachnutzung und Benutzungsordnung öffentlicher Raum)	Freiraum- und Naturkonzept (für OP)
– Verbindung/Vernetzung der Freiräume durch begrünte Strassen und Wege bis in die Naherholungsräume ausserhalb des Siedlungsgebietes	
– Erarbeitung und Umsetzung Baumkonzept/Alleenkonzept	
– Schaffen bedürfnisgerechter quartierbezogener Freiraumangebote für alle Nutzergruppen	
– Aktualisierung Naturinventar (inkl. Baumkataster) und Definition Schutzobjekte in der Nutzungsplanung	OP
– Aussenraumgestaltung in Planungen berücksichtigen (erhöhte Anforderungen bzgl. Nutzbarkeit, Ökologie, etc.)	OP, GP MP, QV
– Vorgaben in den Baubestimmungen regeln; qualitätssichernde Verfahren (z.B. Wettbewerbe) vorsehen	
– Aufwertung bestehender Parkanlagen: Römermatte, Trottermatte, insbesondere unter Schaffung von Angeboten/Treffpunkten für Jugendliche	P
– Aufwertung von Stadtplätzen: Munzingerplatz, Schützenmatte, Bahnhofplatz (beidseitig), Klosterplatz/Amtshausquai, Bifangplatz	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)	P
– Neue öffentliche Freiräume/Parks schaffen (im Entwicklungsgebiet Rötzmatt und in den Transformationsgebieten)	P
Biodiversität	
– Aktualisierung Naturkonzept	Freiraum- & Naturkonzept (für OP)
– 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, Bahnlinien/Böschungen etc.)	
– Förderung von Massnahmen zugunsten der Biodiversität im Wohnumfeld und bei Umgebungsgestaltungen zu Wohnüberbauungen (MFH), bei der Innenhofgestaltung sowie in privaten Gärten (EFH)	
– aktives Neophyten-Management (Erhebung, Bekämpfung, Monitoring)	
– Entsprechende Anforderungen in den Bauvorschriften definieren, Massnahmen der Bauverwaltung (z.B. Aufklärung und Anreize schaffen)	
Ressourcen	
– Für die Erarbeitung, Umsetzung und Betrieb der erwähnten Planungen und Projekte im Bereich Freiraum sind verwaltungsintern die nötigen Ressourcen bereitzustellen.	

3.4.2 Gewässer und Uferbereiche

Die Gewässer in der Stadt Olten werden – unter Einhaltung der Vorgaben zum Schutz gegen Naturgefahren – 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 Mühlitälbach werden durch abschnittsweise Öffnung und Renaturierung die Wohnumfeldqualität erhöht und der Hochwasserschutz optimiert.

Hinweise zur Umsetzung	Instrument/Verfahren
<p>Aare:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Aufwertung Aareufer abschnittsweise mit unterschiedlichem Charakter (Zentrumsbereich urban/Quaianlagen – nach aussen als grünes Ufer/Erholungs- und Naturraum) – Wiederherstellung Charakter der Quaianlagen im Zentrumsbereich (beidseitig) – durchgängiger zugänglicher Stadt- und Erholungsraum auf Flussniveau am zentralen Ostufer – Durchgehende Begehbarkeit der Aareufer (z.B. offener Aareuferweg bei Strandbad) – ökologische Aufwertung der Aareufer ausserhalb des Zentrumsbereiches 	<p>Umsetzung Entwicklungsstudie rechtes Aareufer</p> <p>Konzept zur ökologischen Aufwertung</p>
<p>Dünnern</p> <ul style="list-style-type: none"> – Revitalisierungsmöglichkeiten prüfen (Gewässersohle) und begleitende Bäume/Begrünung/Beschattung – Ufer punktuell als Stadtraum aufwerten (Promenade im Bereich Schützenmatte, Terrassen, Aufenthalts- und Begegnungsorte am Wasser) 	<p>OP (GewRaum) Revitalisierungs-/ Wasserbauprojekt</p>
<p>Mühlitalibach:</p> <ul style="list-style-type: none"> – abschnittsweise Öffnung/Umlegung, im Stadtgebiet jeweils mit anstehenden Bauvorhaben (Sanierung Strassen/Wege, Überbauung/Verdichtung, etc.), Renaturierung entlang der Stadtgrenze 	<p>OP (GewRaum) Revitalisierungs-/ Wasserbauprojekt</p>

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 qualitätsvolle Gestaltung zu legen. Die Grundlagen hierzu sind noch zu erarbeiten. Die wichtigen Siedlungstrennräume zu den Nachbargemeinden werden definiert und erhalten.

Hinweise zur Umsetzung	Instrument/Verfahren
<ul style="list-style-type: none"> – Grundlagen für den Umgang mit dem Siedlungsrand erarbeiten 	<p>Freiraum- & Naturkonzept (für OP)</p>

3.4.4 Landschaftskammern und Erholungswälder

Die attraktive Landschaft um den Stadtkörper herum mit bewaldeten Hängen und offenem Kulturland ist wichtiger Naherholungsraum für die Bevölkerung. Neben der Erholung erbringt sie zahlreiche weitere Ökosystemleistungen wie landwirtschaftliche Produktion, Lebensraum für Flora und Fauna und Bereitstellung von Frischwasser. Um diese Qualitäten zu erhalten, werden Nutzungskonflikte minimiert, die Erholungsnutzung gelenkt und die Landschaftskammern ökologisch aufgewertet. Die für die Versorgung notwendigen Grundwasserschutzzonen werden gesichert. Wichtige Gebiete mit Vorrang für Natur und Landschaft werden erhalten und gefördert.

Hinweise zur Umsetzung	Instrument/Verfahren
<ul style="list-style-type: none"> – Erhöhung Strukturvielfalt und angepasste Bewirtschaftung – Prüfen und Aktualisierung Gebiete mit Potenzial (gemäss Naturkonzept 2008) 	<p>Vernetzungsprojekte, Landschaftsqualitätsprojekt</p>
<p>Erholungsgebiete</p> <ul style="list-style-type: none"> – gute Erreichbarkeit/Zugänge in die Landschaft aus den Quartieren sichern – Konfliktminimierung Natur – Erholung – Bewirtschaftung (u.a. Lenkung Erholungsnutzung, Entflechtung Nutzengruppen wie Biker/innen, Spaziergänger/innen, Hundehalter/innen, Bekämpfung Littering) – Instandhaltung der bestehenden Erholungsinfrastruktur (Grillstellen, Rastplätze, Aussichtspunkte, Themenwege etc.) 	<p>Freiraum- und Naturkonzept (für OP)</p>
<p>Grundwasserschutz</p> <ul style="list-style-type: none"> – Berücksichtigung der Grundwasserschutzzonen in den künftigen Planungen 	

3.5 Klima

Leitsatz 5:

Olten ist dem Klimaschutz verpflichtet und gestaltet seine Entwicklung umweltverträglich

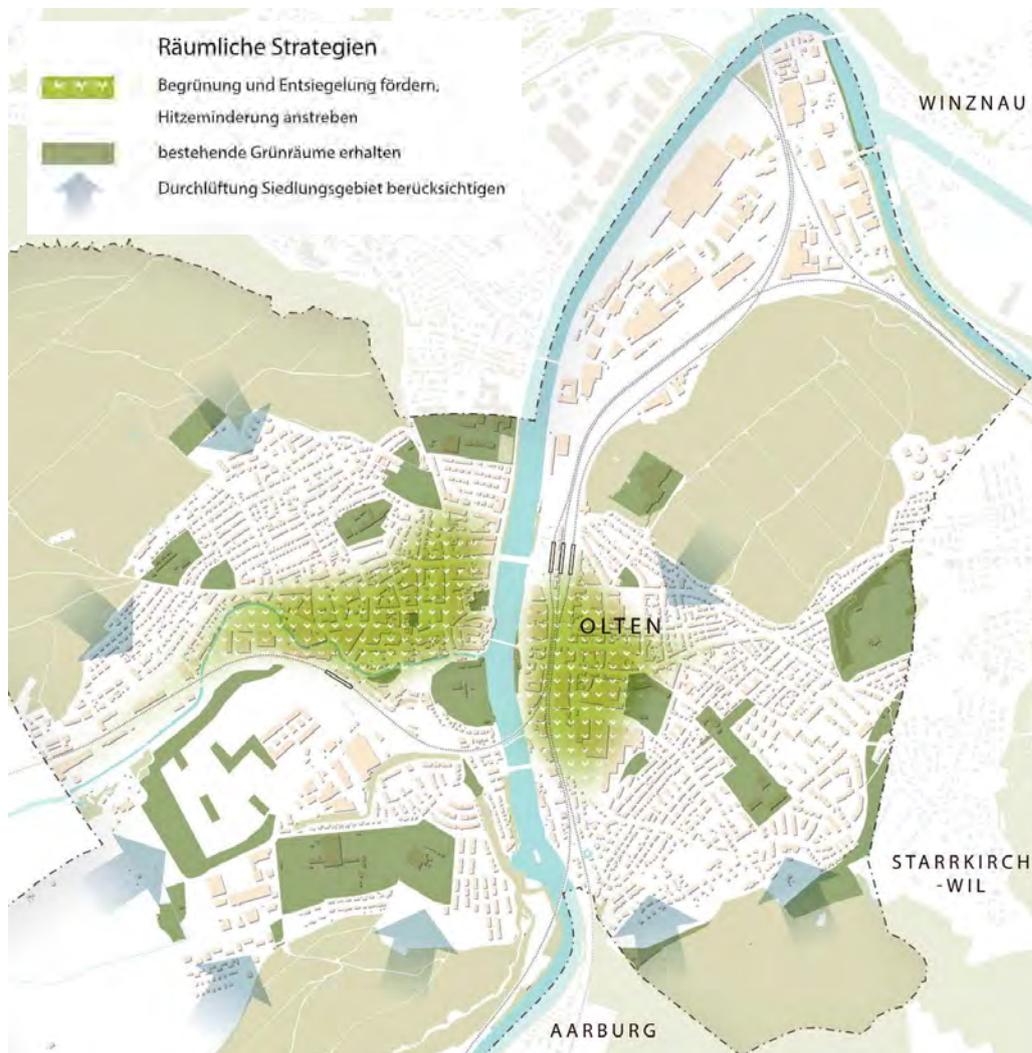


Abbildung 7: Räumliche Strategie Klima

3.5.1 Klimaschutz

Die Stadt Olten besitzt seit 2004 das Label Energiestadt, 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-CO₂-Ziels bis 2050. Für die Stadtverwaltung selbst besteht eine Klimastrategie zur Erreichung des Netto-Null-CO₂-Ziels bis 2040. Dabei wird ein linearer Absenkpfad verfolgt mit dem Zwischenziel, die CO₂-Emissionen der Stadtverwaltung bis 2029 zu halbieren.

Hinweise zur Umsetzung**Instrument/
Verfahren**

- Reduktion der CO₂-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
 - Klimaneutrale Ausrichtung der Eignerstrategien von Beteiligungen (Stadttheater, Sportpark, Busbetrieb BOGG, Städtische Betriebe)

diverse

3.5.2 Gebäude und Energie

Um das gesetzte CO₂-Ziel zu erreichen, gilt es Gebäude effizient und klimaneutral zu heizen und den Wärmebedarf bei Sanierungen und Neubauten durch bauliche Massnahmen zu reduzieren. Zudem ist eine effiziente und ressourcenschonende Erstellung von Gebäuden anzustreben («Graue Energie»). Grundeigentümergebundene Vorgaben zur Förderung von erneuerbaren Energien sind gebietsspezifisch zu prüfen.

Hinweise zur Umsetzung	Instrument/Verfahren
<ul style="list-style-type: none"> – Gebäudehüllensanierungen und Umstellung der Heizungen auf erneuerbare Energieträger in allen Gebäuden im Besitz der Stadt Olten – Aktualisierung und Umsetzung Werterhaltungsstrategie – Aufzeigen möglicher Kollaborationen für nachbarschaftliche Nahwärmeverbunde – Förderung einer leitungsgebundenen, klimaneutralen Energieversorgung 	Kommunaler Energierichtplan
<ul style="list-style-type: none"> – Definition von Energieanforderungen/nachhaltige Baustandards für künftige grössere Bauungen/Projekte – Prüfen grundeigentümergebundener Vorgaben für die Förderung erneuerbarer Energien und Nutzung von Nahwärmeverbunden – Festlegen von Möglichkeiten der energetischen Sanierung in Ortsbildschutzgebieten und bei Kulturobjekten. 	OP/GP

3.5.3 Klimaverträgliche Mobilität

Zur Erreichung des gesetzten CO₂-Ziels trägt die Förderung einer klimaverträglichen Mobilität massgeblich bei (siehe auch Leitsatz 3). Der Verkehr wird verstärkt auf die umweltfreundlichen Verkehrsmittel wie öffentlicher Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr verlagert. Der motorisierte Strassenverkehr wird klimaverträglich abgewickelt. Zudem wird das Verkehrsaufkommen durch kurze Wege und eine gute Nutzungsdurchmischung reduziert.

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

3.5.4 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 einher geht die Förderung der Biodiversität als integraler Bestandteil der künftigen Freiraumentwicklung der Stadt Olten.

Hinweise zur Umsetzung	Instrument/ Verfahren
Wärmebelastung reduzieren <ul style="list-style-type: none"> – Versiegelung begrenzen und Entsiegelung fördern – Vermeidung aufheizender Elemente und Materialien, Fassaden- und Dachbegrünung sowie Innenhofbegrünung – Grünflächen als Entlastungsflächen erhalten und neu schaffen sowie klimagerecht weiterentwickeln (Berücksichtigung mikroklimatischer Vielfalt) – Verdunstungsflächen schaffen – Baumbestände im Strassenraum mit angepasster Artenwahl anlegen – Beschattung im öffentlichen Raum erhöhen (z.B. Bäume, Sonnensegel, Markisen, Arkaden etc.) – Rückbau, Entsiegelung und Begrünung in stark verdichteten Innenhofbereichen fördern 	Klimakzept (für OP, auf Basis kantona- ler Klimaanalyse)
Im Bestand (Altstadt/Innenstadt): <ul style="list-style-type: none"> – prioritär Innenhofbegrünung, Entsiegelung, Stadtbäume, Beschattung 	Projekte / GP
In Entwicklungsgebieten/Transformationsgebieten: <ul style="list-style-type: none"> – prioritär Dach- und Fassadenbegrünung, Regenwassermanagement, Vorgaben bzgl. Begrünung, Versiegelungsgrad und Unterbauung bei Neubebauungen 	OP / GP
Durchlüftung berücksichtigen <ul style="list-style-type: none"> – Erhöhung Grün- und Freiflächenanteil gesamthaft – Sichern von Frischluft- und Kaltluftentstehungsgebieten (z.B. Wald, Landwirtschaft, grössere Parks) – Berücksichtigung der wichtigen Durchlüftungskorridore/Luftleitbahnen (insb. Strassen, Flussräume, Grünflächen, stark durchgrünte Hanglagen) und Prüfen von Verbesserungsmassnahmen wo nötig und zweckmässig, z.B. Ergänzung mit weiteren Grünstrukturen, Vermeidung von Austauschbarrieren) – Prüfen der stadtklimatischen Auswirkungen bei Innenentwicklungsvorhaben (Gebäudeform und -stellung, Gestaltung Aussenräume, gegebenenfalls Nachweis für stadtklimatische Auswirkungen einfordern) 	Klimakzept (für OP, auf Basis kantona- ler Klimaanalyse)
Biodiversität fördern <ul style="list-style-type: none"> – vgl. Massnahmen unter Freiraum und Landschaft 	

Anhang



1 Fokusgebiete

Die oben aufgeführten räumlichen Strategien betreffen das gesamte Stadtgebiet und sind auf einer übergeordneten Betrachtungsebene angesiedelt. Die Stadt besitzt verschiedene Entwicklungsgebiete in einem unterschiedlichen Stand der Umsetzung. Einige von ihnen stehen noch am Beginn ihrer künftigen Entwicklung und bedürfen einer konkreteren Betrachtung. Diese sogenannten Fokusgebiete besitzen ein grosses Entwicklungspotenzial und benötigen aufgrund ihrer Komplexität eine spezifische Herangehensweise. Für diese Gebiete werden nachstehend Planungsziele und -prinzipien sowie Hinweise zur Umsetzung definiert.

a. Schützenmatte/Stationsstrasse:

Ausgangslage

Die Areale im Gebiet Schützenmatte/Stationsstrasse sind heute unternutzt. Sie weisen grosses Entwicklungspotenzial durch ihre direkte Lage am Zentrum und ihre 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 Wegnetzes: Aufwertung Strassenraum Rötzmattweg (Haupterschliessung Areal und Anbindung an Rötzmatt) und feinmaschiges Wegnetz mit Anbindung an Bahnhof Hammer und Einbindung Areal Stationsstrasse. Für einen Teil der aufgehobenen Parkfelder der Schützenmatte soll an anderer Stelle im Gebiet eine Kompensationslösung gefunden werden. Neben Wohnnutzungen sind vielfältige andere gewerbliche Nutzungen (insbesondere Kultur und Freizeit) sowie Freiraumnutzungen denkbar.

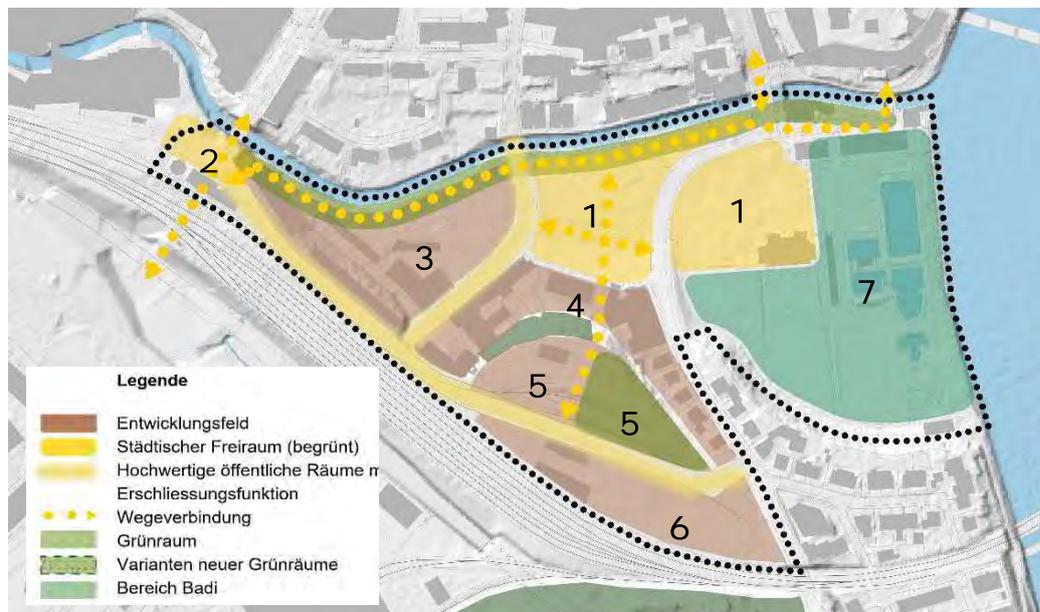


Abbildung 8: Fokusgebiet Schützenmatte/Stationsstrasse

Planungsziele und -prinzipien

Folgende Planungsprinzipien sind im Rahmen eines Masterplans zu berücksichtigen

- Schaffung einer Promenade inkl. Freiraumnischen entlang der Dünnern; Baumalleen entlang der Strassenräume; Klärung Umgang mit bestehenden Naturobjekten (insbesondere Hecken/Gehölze)
- Schaffung eines feinmaschigen Fuss- und Velowegnetzes, insbesondere 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) Abstimmung mit den Planungen seitens SBB (Sanierung Publikumsanlage, Ersatzneubau Stellwerk, Modernisierung bzw. evtl. Verlegung Freiverlad).
- (7) Programmierung, Nutzungsverteilung und Durchwegung/Zugänglichkeit im Bereich Badi prüfen
- 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



b. Neuhard

Ausgangslage

Das Gebiet Neuhard ist zentral gelegen auf der Ostseite des Bahnhofs. Heute ist es geprägt von einer über die Jahre gewachsenen heterogenen 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 (Gewerbe-)Nutzungen umgenutzt werden. Handlungsbedarf besteht generell in der Entwicklung des lebhaften, sozial sehr gut durchmischten Quartiers durch Ergänzung mit zeitgemässen, zusätzlichen Wohnangeboten und Dienstleistungen. Die Stärkung der Quartieridentität geht einher 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.

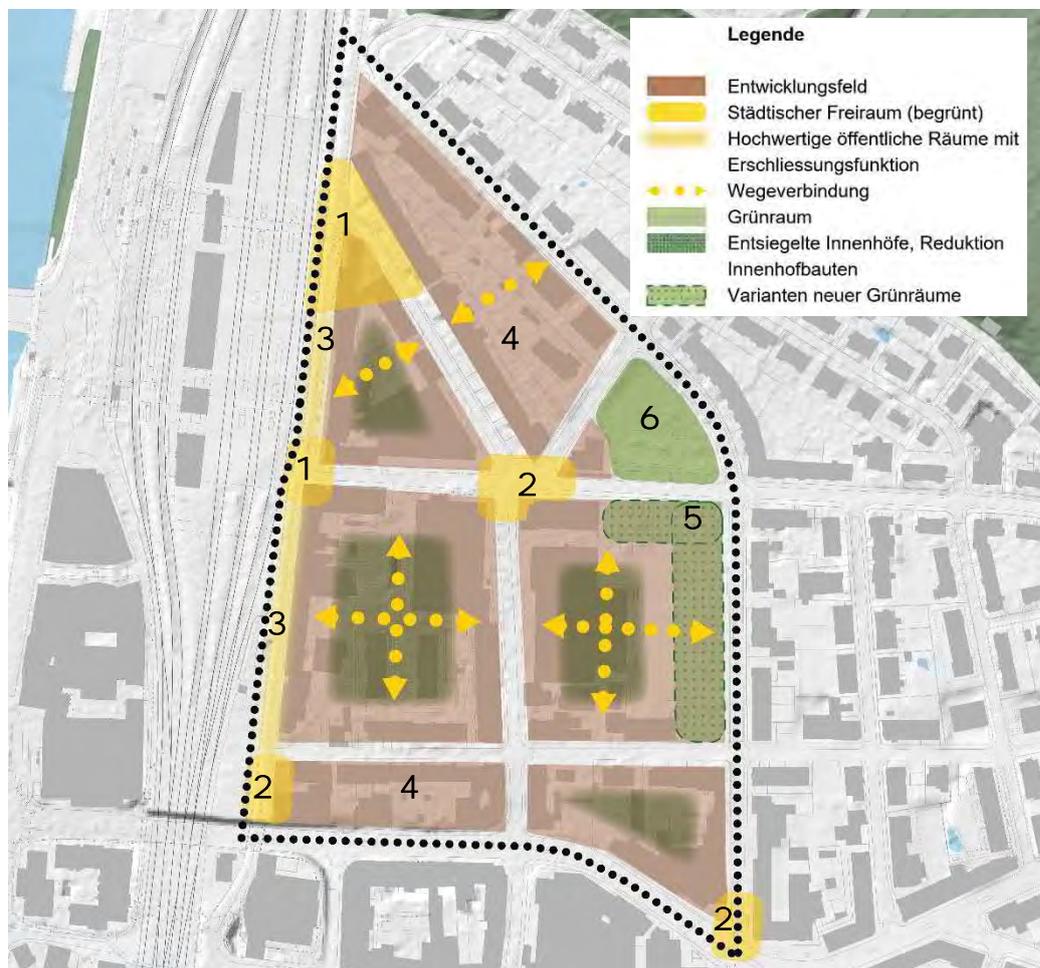


Abbildung 9: Fokusgebiet Neuhard

Planungsziele und -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 begrüneten Innenhöfen (oder hofartigen Bebauungsstrukturen) 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 Bahnhofzugängen schaffen (Martin-Disteli-Unterführung, Hardegg-Unterführung, Schaffung einer zukunftsgerichteten, integrierten Bahnhoflogistik)
- (2) Städtebauliche Gestaltung wichtiger Knoten (Platzräume, Eckgestaltung Bebauung)
- (3) Klärung Umgang mit Tannwaldstrasse als wichtiger verbindender Nord-Süd-Achse entlang der Gleise, Prüfung einer allfälligen Rückversetzung der Fassadenfluchten zugunsten des Strassenraums
- (4) Klärung Umgang mit wertvoller Bausubstanz (Rosengasse, Geissfluhweg, etc.) und Übergang zu benachbarten Gartenstadtquartieren
- (5) Schaffung neuer Freiräume (Varianten)
- (6) Freiraum Trottermatte aufwerten

Hinweise zur Umsetzung

Instrument/
Verfahren

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

MP

c. Bifang

Ausgangslage

Das Gebiet Bifang ist durch wichtige öffentliche Bildungs-, Einkaufs-, Hotel-, Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen geprägt und ungenügend 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, sowohl innerhalb des Quartiers wie auch an den Übergängen, und in der Schaffung neuer Grün- und Freiräume als Aufenthalts- und Begegnungsorte. Grossflächige Parkieranlagen im Freiraum sollen vermieden und nachhaltige Lösungen im Rahmen eines Verkehrs- und Parkierungskonzepts erarbeitet werden.

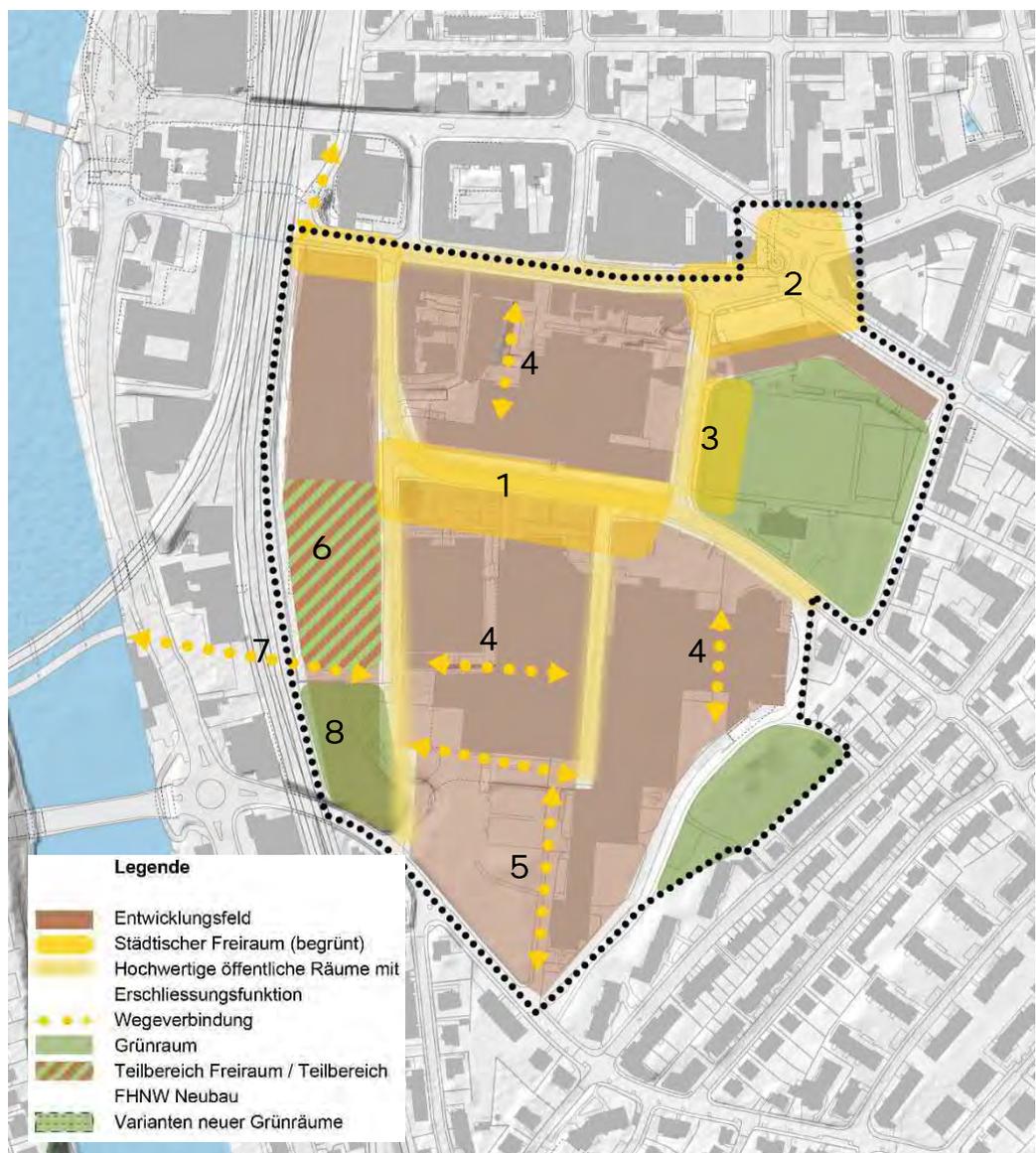


Abbildung 10: Fokusgebiet Bifang

Planungsziele und -prinzipien

Folgende Planungsprinzipien sind zu berücksichtigen:

- Verbesserung des Freiraum- und Wegnetzes im Quartier und Einbindung in Umgebung (insbesondere für Fuss- und Veloverkehr)
- Hochwertige urbane Dichte, Standorte für Hochpunkte prüfen
- (1) Aufwertung Strassenraum Riggerbachstrasse 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. Temporäre Nutzung der gesamten Brache 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 (im Zusammenhang mit Projekt Sälipark 2020)	BGK
– Schaffung Parkanlage (Parkplatz Sälistrasse oder Brache FHNW)	Projekt
– Gespräche mit Kanton Solothurn und privaten Stakeholdern	
– Klärung Standorte für Hochpunkte	Hochhauskonzept
– Integration/Anschluss Velowegnetz (insb. Richtung Aarequerungen)	Konzept (für OP) gem. Kap. 3.3.4

d. Chlos

Ausgangslage

Die Einfallsachse Aarburgerstrasse im Bereich Chlos besitzt ein grosses Aufwertungspotenzial. 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 und in Gehdistanz zum Sälipark interessante Wohnqualitäten, die mit 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.

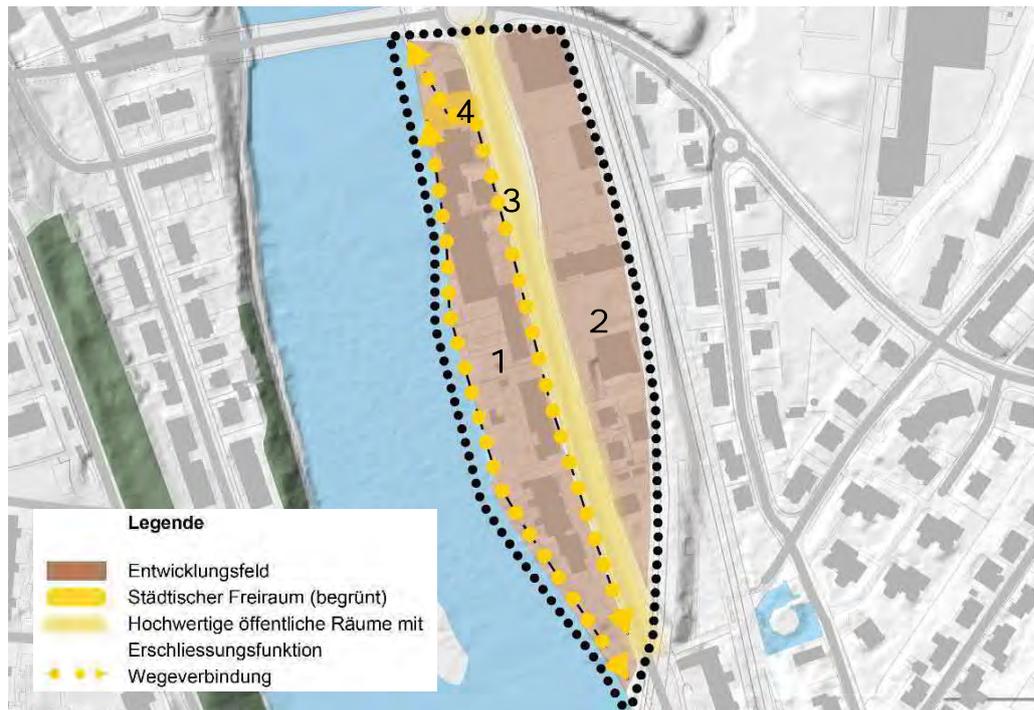


Abbildung 11: Fokusgebiet Chlos

Planungsziele und -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