

AUSZUG AUS DEM PROTOKOLL DES STADTRATES VON OLTEN

vom 23. Januar 2023

Anpassung kantonaler Richtplan, Anhörung der Gemeinden/Stellungnahme

1. Ausgangslage

Der kantonale Richtplan wurde letztmals im Mai 2021 totalrevidiert. Vorliegend werden einzelne Kapitel und Vorhaben angepasst (Teilrevision). Vor der öffentlichen Auflage werden nun die Einwohnergemeinden und Regionalplanungsorganisationen angehört (§ 64 Abs. 2 Planungs- und Baugesetz). Die Anhörung erfolgt über das Portal E-Mitwirkung, daneben können auch Beschlussprotokolle eingereicht werden. Die Anhörung dauerte von November bis Ende Dezember 2022. Auf Gesuch hin wurde der Stadt Olten eine Fristerstreckung bis 31. Januar 2023 gewährt. Die Anpassungen betreffen folgende Bereiche:

S-3.3 Standortkriterien für verkehrsintensive Anlagen: Güterverkehrsintensive Anlagen

Im Raum zwischen Oensingen und Olten werden neue Vorhaben für güterverkehrsintensive Anlagen festgesetzt. Es handelt sich um Erweiterungen bereits bestehender Betriebe, die den Schwellenwert von 400 täglichen Fahrten von Lastwagen und Lieferwagen überschreiten und damit als güterverkehrsintensive Anlagen gelten. Diese bedürfen einer Grundlage im kantonalen Richtplan.

L-1.2 Fruchtfolgeflächen: Kompensationsregelungen

Der Bund hat den Kanton Solothurn bei der Genehmigung der Richtplananpassung 2019 beauftragt, den Richtplan im Sinne des Sachplans Fruchtfolgeflächen des Bundes anzupassen und eine Kompensationsregelung für beanspruchte FFF einzuführen. Hinzu kommt ein kantonsrätlicher Auftrag zur Kompensationspflicht bei Fruchtfolgeflächenverbrauch. Deshalb wird ein neuer Planungsgrundsatz eingeführt und Anpassungen an bestehenden Beschlüssen vorgenommen.

L-1.4 Spezielle Landwirtschaftszone: Eignungsgebiete für Gewächshäuser im Raum Gäu/Untergäu

An geeigneten Standorten sollen grosse Gewächshäuser geplant werden können. Aufgrund einer umfassenden Standortevaluation im Raum Gäu/Untergäu werden Eignungsgebiete festgesetzt.

L-5 Gebiete und Vorhaben für Freizeit, Sport und Erholung

Das bereits intensiv genutzte Erholungsgebiet Bergmatten (Hofstetten-Flüh) wird als Gebiet für Freizeit und Erholung festgesetzt.

V-6 Fuss- und Veloverkehr: Velorouten von kantonaler Bedeutung

Der Kanton hat einen Velonetzplan mit den Routen von kantonaler Bedeutung erstellt. Die Velovorrangrouten und Velohaupttrouten werden als Vorhaben festgelegt.

E-1.1 Oberflächengewässer: Hochwasserschutz und Aufwertung Dünnern (Oensingen bis Olten)

Die Abflusskapazität und die Gestaltung der Dünnern entsprechen nicht den heutigen Anforderungen: Siedlungen, Gewerbe- und Industrieanlagen sind vor einem 100-jährigen Hochwasser unter Berücksichtigung eines zeitgemässen Freibords zu schützen. Ziel ist eine

umfassende Verbesserung des Lebensraums unter Berücksichtigung der Anliegen von Hochwasserschutz, Aufwertung, Landwirtschaft, Erholung.

Die Stadt Olten ist von den Dossiers V-6: Revision des kantonalen Velonetzplans, und E-1.1: Hochwasserschutz Dünneren, direkt und stark betroffen. Die Stellungnahme ist auf diese Themen fokussiert. Von den weiteren Richtplanänderungen ist Olten nur mittelbar betroffen. Die Festsetzungen unter S-3.3 für den Ausbau von güterverkehrsintensiven Anlagen sind für die Raum- und Verkehrsentwicklung im Gäu allerdings gewichtig.

2. L-1.2 Fruchtfolgeflächen und L-1.4 Eignungsgebiete für Gewächshäuser

Das vom Bund vorgegebene Mindestmass an Fruchtfolgeflächen (FFF) im Kanton Solothurn ist aktuell erfüllt, die Reserven sind aber gering. Die Fruchtfolgeflächen sind ein Kernthema für die laufenden Richtplananpassungen, da alle folgenden Vorhaben z.T. grosse FFF beanspruchen:

- Ausbau der Migros Verteilbetriebe
- Ausbau des Post Paketzentrums Egerkingen
- Ausbau der F. Murpf AG Transportfirma
- Neue Standorte für Gewächshäuser
- Hochwasserschutz und Aufwertung Dünneren

Voraussetzung für die Beanspruchung resp. Entlassung von FFF sind gewichtige öffentliche Interessen, die in einer Interessenabwägung darzulegen sind. Dauerhaft beanspruchte FFF von mehr als 2'500 m² müssen zwingend kompensiert werden. Das Kontingent des Bundes darf auf keinen Fall unterschritten werden. Eine Kompensation erfolgt in erster Linie durch Auszonung, Rückbau von Bauten und Anlagen und Rekultivierung sowie Aufwertung von anthropogen degradierten Böden. Herausfordernd erscheint die Frage, wo genügend Kompensationsflächen für die Summe aller Vorhaben gefunden werden können. Daraus kann eine Konkurrenz zwischen den einzelnen Vorhaben entstehen. Bezüglich der Inanspruchnahme von FFF misst der Kanton der Variante «Ausbauen» (Durchleiten) gewisse Vorteile gegenüber der Variante «Rückhalten» im Hochwasserschutzprojekt Dünneren bei. Diese hat jedoch negative Folgen für die Stadtentwicklung in Olten.

Antrag zu L-1.4.11

Die Festsetzung von Eignungsgebieten für Gewächshäuser ist zurückzustellen. Vorgängig sind die FFF Ersatzflächen für die Realisierung des Hochwasserschutzprojektes Dünneren (E-1.1) in der Variante «Rückhalten und Aufwerten» sicherzustellen.

3. S-3.3 Güterverkehrsintensive Anlagen

Im Richtplan werden neu folgende güterverkehrsintensive Anlagen festgesetzt:

- Regionales Post Paketzentrum Egerkingen
- F. Murpf AG Transportunternehmung Högendorf
- Migros Verteilbetriebe Neuendorf, Egerkingen
- Coop Verteilzentrale Wangen b.O, Rickenbach

Die Anlagen liegen im Entwicklungsgebiet Arbeiten gemäss kantonalem Richtplan. Aufgrund der Fahrtenmengen handelt es sich bereits heute um verkehrsintensive Anlagen im Sinne des Richtplans. Aus Anlass von gewichtigen kurz- und mittelfristigen Ausbauvorhaben werden die Anlagen neu eingetragen. Die projektbezogenen Ausbaupläne, Richtprojekte und

Interessensabwägungen sind in separaten Raumplanungsberichten dargelegt (Perspektiven bis 2030 Plus).

Der Stadtrat begrüsst und unterstützt die wirtschaftliche Entwicklung und den Ausbau der für die Landesversorgung kritischen Infrastrukturen im Gäu. Positiv hervorzuheben sind auch die Vorgaben bezüglich Nutzungsdichte, Verkehr/Mobilität und Klimamassnahmen. Der Stadtrat beschränkt seine Bemerkungen auf nachfolgende Umsetzungsfragen.

Der Ausbau der vier Logistikzentren erfolgt grossmehrheitlich in der Fläche, durch Einzonungen von Landwirtschaftsland, Reservezonen und Fruchtfolgeflächen. Das raumplanerische Interesse einer bodensparenden Bauweise kommt in den Richtprojekten überhaupt nicht zum Tragen. Zwar reichen die grossdimensionierten Volumina teils bis auf 20 – 25 m Höhe. Das genügt aber nicht. Hochregallager können aktuell mit 50 m Höhe realisiert werden. Mit einer Entwicklung in die Höhe könnten städtebaulich wichtige Merkmale und raumgliedernde Strukturen im Gäu etabliert werden. Anknüpfend an die Ergebnisse der All-Gäu Entwicklungsperspektive 2040, sollen nun, für jede dieser Anlagen, qualitätssichernde Verfahren auf den Ebenen Raum, Städtebau, Architektur und Umwelt durchgeführt werden.

Anträge zu S-3.3.9

Die Vorhaben für die Coop Verteilzentrale, für das Migros Verteilzentrum und für die F. Murpf AG Transportunternehmung sind hinsichtlich ihres Bodenverbrauchs zu überprüfen. Es sind generell kompaktere Bauweisen anzustreben und höhere Bauweisen zu prüfen. Neue sowie vorbestehende Abstellplätze und Lagerflächen sind zwingend auf mehreren Geschossen neu zu organisieren. Auf die Einzonung von Landwirtschaftsland und Reservezonen ist möglichst zu verzichten. Im Zuge der Projektentwicklungen für die kurz- und mittelfristigen Vorhaben sind qualitätssichernde Verfahren (Testplanungen, Studienaufträge, Wettbewerbe) sowie höhere Standards bezüglich Energie und Biodiversität vorzusehen.

Vor einer Inanspruchnahme von Fruchtfolgeflächen für güterverkehrsintensive Anlagen sind die FFF Ersatzflächen für die Realisierung des Hochwasserschutzprojektes Dünnern (E-1.1) in der Variante «Rückhalten und Aufwerten» vorrangig sicherzustellen.



Referenzbeispiel: Hochregallager der Firma Ernsting's Family GmbH in Coesfeld-Lette (DE), Null-Energie-Gebäude mit vorgelagerter PV-Fassade

4. V-6 kantonaler Velonetzplan

4.1 Erarbeitungsprozess

Die Stadt Olten überarbeitet aktuell den kommunalen Velonetzplan im Rahmen des Masterplan Velo, welcher Grundlage für die Ortsplanung bildet. Die Arbeiten dazu werden bis Ende 2023 abgeschlossen. Aufgrund des laufenden Prozesses ist eine wichtige Grundlage zur Beurteilung des kantonalen Velonetzplan erst in Erarbeitung und noch nicht konsolidiert. Eine Festsetzung des kantonalen Velonetzplan ist folglich für die Stadt Olten verfrüht.

Die Stadt Olten wurde zudem beim Erarbeitungsprozess des kantonalen Velonetzes nicht einbezogen. Es besteht jedoch ein hoher Abstimmungsbedarf zwischen dem kantonalen und kommunalen Netz. Eine fundierte Auseinandersetzung mit den räumlichen Gegebenheiten im Raum Olten und kommunalen Planungen / Prioritäten konnte somit nicht stattfinden. Des Weiteren ist die erwähnte Velopotentialanalyse als Grundlage für die Routenwahl nicht dokumentiert, was die Nachvollziehbarkeit des Netzplanes erschwert. Ebenso werden Infrastrukturstandards erwähnt, aber leider nicht aufgeführt, was die Beurteilung des kantonalen Netzentwurfs bezogen auf den Strassenraum von Olten weiter erschwert.

Die genannten Sachverhalte erschweren eine fundierte Stellungnahme. Vor der Festsetzung wird es als notwendig erachtet, die Grundlagen für die Routenwahl zu verifizieren und zu vertiefen. Die Routenfestlegungen sollten sinnvollerweise in einem Prozess in Zusammenarbeit mit der Stadt Olten und in Abstimmung mit der laufenden Erarbeitung des kommunalen Masterplan Velo Olten ganzheitlich überarbeitet werden.

Antrag zum Velonetzplan

Die Festsetzungen im Raum Olten sind bis zum Vorliegen der mit dem Masterplan Velo der Stadt Olten abgestimmten Ergebnisse, welche vor Ende 2023 vorliegen sollen, zurückzustellen.

4.2 Festsetzungen im Velonetzplan

Die Stadt Olten wird von einigen Kantonsstrassen durchzogen. Dennoch ist im Velonetzplan die vorgesehene Dichte der Velorouten von kantonalen Bedeutung merklich geringer als in der Stadt Solothurn, welche über eine ähnliche Stadtgrösse und Einwohnerzahl verfügt. Teilweise ist dies nachvollziehbar aufgrund der topografischen Unterschiede und der höheren Anzahl Kantonsstrassen in Solothurn. Dennoch fällt auf, dass die geplanten Entwicklungen und wichtige Pendlerbeziehungen der Stadt Olten nicht ausreichend berücksichtigt wurden. So ist das rechtskräftig eingezonte Entwicklungsgebiet Olten West nicht an das kantonale Velonetz angeschlossen, ebenso der Bahnhof Hammer und die Sportanlagen Kleinholz. Zwischen Trimbach und Olten bestehen verhältnismässig hohe Pendlerzahlen. Für die Anbindung ist allerdings nur eine Velohauptroute vorgesehen. Mangels Dokumentation der Potentialstudie sind diese Setzungen nicht nachvollziehbar.

Positiv hervorzuheben ist die Verlegung der Nationalen Veloroute auf die rechte Aareseite.

Als Verbindung zwischen Olten Ost, Bahnhof Ost und Winznau eignet sich aus Sicht Olten die Tannwaldstrasse. Diese steht aktuell aber noch als Velovorrangroute zur Diskussion. Falls die Vorrangroute nicht über die Tannwaldstrasse geführt wird, ist auf der Tannwaldstrasse eine kantonale Velohauptroute vorzusehen.

Es fehlt eine Anbindung der Trimbacherbrücke an die Velovorzugs- resp. Hauptroute Tannwaldstrasse. Um diese zu erfüllen, müsste eine Querung auf Höhe der heutigen SBB-Passerelle geschaffen werden. Als ergänzendes Netzelement zur Verknüpfung von Winznau

mit Trimbach, Bahnhofplatz und Innenstadt eignet sich eine Hauptroute entlang der Gösgerstrasse und Industriestrasse. Damit wird auch die Basis für die laufenden und kommenden Entwicklungen im Industriequartier und SBB Werk Olten (Testplanung) gelegt.

Der Planungskorridor für eine stadtseitenquerende Velovorrangroute erscheint schematisch. Zur Gewährleistung einer genügenden Maschendichte im urbanen Zentrum wären längerfristig drei parallele Hauptrouten zielführender und, in Anbetracht der zu erwartenden räumlichen Widerstände, vielleicht realistischer als die Bündelung auf eine Vorrangroute: eine Querung im Raum Bahnhof, eine Hauptroute Alte Brücke–Unterführungsstrasse/Winkel sowie eine hochwertige Verbindung ins Säliquartier.

Anträge zum Velonetzplan

Im Velonetzplan sind folgende Ergänzungen zu prüfen:

- Aufnahme einer Velovorrangroute zwischen Olten und Trimbach
- Aufstufung der Achse Gösgerstrasse – Industriestrasse als Velohauptroute zwischen Olten und Winznau und zur besseren Erschliessung des Industriequartiers, evtl. auch Querverbindung (Passerelle) zwischen Trimbacherbrücke und Tannwaldstrasse
- Je nach Variantenentscheid der östlichen Velovorzugsrouten: Aufnahme der Tannwaldstrasse als ergänzende Velohauptroute zwischen Olten Ost und Winznau
- Ergänzung von zwei stadtquerenden Planungskorridoren für Velohaupt Routen im Abschnitt Bahnhof bis Säli, Abstimmung mit dem Korridor für die stadtquerende Velovorrangroute
- Anbindung Bahnhof Hammer / Olten SüdWest mit einer Velohauptroute
- Aktualisierung der «weiteren Kantonalen Routen» und der «anderen Routen» abgestimmt auf den Masterplan Velo der Stadt Olten

4.3 Umsetzung Korridorstudien für VVR und VHR

Unter anderem im Raum Olten sind die definitiven Linienführungen der VVR und der VHR noch offen bzw. es liegen erst Korridore vor. Gerade auch hinsichtlich der kommunalen Netzentwicklung wäre es wünschenswert, über die weiteren Arbeitsschritte und Etappen Kenntnis zu haben und dabei einbezogen zu werden.

Antrag Planungsgrundlagen

Die Bestimmung der konkreten Linienführungen der VVR und VHR muss anhand von Korridorstudien mit Einbezug der Stadt Olten definiert werden.

4.4 Generelle Umsetzungsplanung

Der kantonale Velonetzplan wird in den nächsten 15-20 Jahren realisiert. Wünschenswert wäre eine Übersicht, wann mit der Realisierung welcher Abschnitte gerechnet werden kann. Basierend auf einer solchen Grundlage könnten die Gemeinden die Realisierung der eigenen Veloinfrastrukturen zeitlich abstimmen und allenfalls auch parallele Übergangsinfrastrukturen bereitstellen, falls die Realisierung der kantonalen Infrastruktur erst zu einem späten Zeitpunkt vorgesehen ist.

Neben der langfristigen Umsetzung sind auch Sofortmassnahmen nötig sind, dies haben nicht zuletzt die Prix Velo Umfrage und eine Umfrage im Rahmen des Masterplans Velo in der Stadt Olten bestätigt. Die Stadt Olten geht diese Sofortmassnahmen mit dem Masterplan Velo an. Wünschenswert ist, dass der Kanton ebenfalls mit Sofortmassnahmen versucht, parallel zur Umsetzung der Routen (und regulären Bauprojekte), kleine Verbesserungen zu erreichen.

Antrag Planungsgrundlagen und Sofortmassnahmen

Den Gemeinden ist eine Übersicht der geplanten Realisierungsetappen auszuhändigen. Weiter sind Sofortmassnahmen auf den kantonalen Velorouten zu prüfen.

4.5 Richtplantext

Der Richtplantext des Kapitels «V6 – Fuss- und Veloverkehr» bzw. die vorgesehenen Anpassungen werden grundsätzlich gutgeheissen. Folgende Aspekte werden als fehlend oder nicht ganz stimmig erachtet:

- Die Relevanz des Fuss- und Veloverkehrs bezüglich Multimodalität wird nicht erwähnt.
- In Kapitel B. Ziele wird der tägliche Verkehr mit einer Aufzählung genannt. Dieser Aufzählung sind auch Care-Arbeiten und Logistik beizufügen. Somit ist die Aufzählung merklich inklusiver und auch der Hinweis für die Dimensionierung platziert, dass die Velos teilweise auch breitere Lichtraumprofile haben.

Antrag Ergänzungen im Richtplantext V-6 Fuss- und Veloverkehr

- Relevanz des Fuss- und Veloverkehrs für die Multimodalität erwähnen
- Care-Arbeiten und Logistik in der Auflistung in Kapitel B. Ziele ergänzen

5. E-1.1 Oberflächengewässer: Hochwasserschutz und Aufwertung Dünnern (Oensingen bis Olten)

5.1 Variantenbetrachtung

Das Vorgehen für die Erarbeitung der diversen Varianten, welche am Schluss zu zwei Vorprojekten führt, erachten wir als eine gute Lösung, um zu einem definitiven Projekt zu gelangen. Die Vor- und Nachteile konnten so erarbeitet werden und bei den Kosten entsteht eine gewisse Vergleichbarkeit bei allen Unschärfen, die in Vorprojekten noch verbleibt.

Der Variantenvergleich, die verwaltungsinternen Stellungnahmen und die Expertenaussagen sind aber nicht in der gleichen Offenheit entstanden und wurden von uns als «Schnellschuss» empfunden. Es wird von der Stadt Olten nicht verstanden, warum «Ausbauen und Aufwerten» eine gangbare Lösung sein soll, dies aus folgenden Gründen:

Die Festlegung (Berechnung) der Hochwassermenge HQ_{100} erfolgt auf 150 m³/s. Frühere Berechnungen lagen bei 180 m³/s (+20 %). Die klimawandelbedingten stärkeren Regenereignisse lassen eine Verringerung der Ausbaumenge als unlogisch erscheinen. Die in Europa in jüngster Zeit vorgekommenen Wetterereignisse stützen unsere Skepsis zur festgelegten HQ_{100} Wassermenge.

Mit der Variante «Ausbauen und Aufwerten» werden diese Wassermenge durch die Gemeinden geleitet. Bei steigenden Wassermengen ist keine Reaktionen bei der Hochwasserbewirtschaftung mehr möglich. Höhere Wassermengen erscheinen aber mindestens so wahrscheinlich wie geringere.

Bei der Variante «Rückhalten und Aufwerten» kann beim Rückhalteraum reagiert und er kann bewirtschaftet werden. Das Rückhaltebecken kann sogar von einem Ereignis zum nächsten weiter ausgebaut werden.

Die starren Mauern und Böschungen beim Durchleiten lassen hingegen keinen Spielraum mehr zu, die Lösung ist unflexibel gegenüber einer sich verändernden Problemlage im

Kontext von dynamischen Auswirkungen der laufenden Klimaerwärmung. Alle modernen Forschungen fördern daher das Rückhalten und ein verzögertes Ableiten. Auch alle GEPs der Gemeinden fördern und fordern Rückhaltmassnahmen, Versickerungen und Mehrfachnutzungen; keine Massnahme fördert das Ableiten. Ein schnelles Ableiten führt immer auch zu Problemen im Unterlauf der Bäche und Flüsse.

Die Vorgaben für diesen nachhaltigen Umgang mit dem Regenwasser kommen aus der Forschung via die Bundes- und Kantonsämter zu den Gemeinden. Es ist daher nicht verständlich, warum bei der Dünnern ein solches Schnellabfluss-Regime plötzlich besser sein soll.

Wie in Kap. 3.5 des Raumplanungsberichts erwähnt ist, werden die untersten 500 m der Dünnern Wasser der Aare beeinflusst und müssen auf Hochwasserereignisse der Aare und der Dünnern (sowie beiden gleichzeitig) ausgerichtet werden. Die Herausforderungen betreffen im Grundsatz beide Varianten, die Massnahmen sind aber bei Variante «Ausbauen und Aufwerten» umfangreicher und akzentuierter als bei Variante «Rückhalten und Aufwerten» mit dem gedrosselten Abfluss. Ein Konzept für einen integralen Hochwasserschutz der Schützenmatte unter Berücksichtigung beider Extreme liegt bisher nicht vor.

5.2 Unverträglichkeit der Massnahmen im Stadtgebiet (Problematiken Ortsbild und Stadtraum)

Gemäss Raumplanungsbericht Kap. 3.5 umfassen die baulichen Massnahmen bei der Variante «Ausbauen und Aufwerten» zusätzliche Schutzmauern (z. T. Ersatz von Geländern) oder die Erhöhung bestehender Schutzbauten und Querungen (Brücken), was zum Teil mit ergänzenden Bauten verbunden ist (Zufahrtsrampen). Ergänzend sind Objektschutzmassnahmen (an fliessgewässerorientierten Öffnungen von Gebäuden) vorgesehen. Die Erhöhungen betreffen sechs Brücken und Stege, sechs Mauerabschnitte und drei Gebäude. Diese Erhöhungen betragen bei den meisten Objekten zwischen 40 cm und 1 m. Bei drei Infrastrukturen wird die Metermarke überschritten: Der Fussgängersteg Schützenmatte muss rechtsufrig um 1,10 m angehoben werden; die Querung Leberngasse erfährt eine Anpassung um dieselbe Höhe; im Abschnitt zwischen Hammerallee und Leberngasse betragen die Mauererhöhungen 1,70 m. Bei Variante Rückhalten und Aufwerten entfallen insbesondere die Erhöhungen der Querungen Leberngasse und Gheidweg und die Mauererhöhungen fallen bis zu einem Meter tiefer aus.

Die Altstadt, die Kernzonen und zahlreiche Quartiereinheiten der Stadt Olten sind im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) mit dem höchsten Erhaltungsziel A qualifiziert. Die städtebaulichen Herausforderungen der Variante «Ausbauen und Aufwerten» wurden durch einfache Visualisierung und Studium von möglichen Alternativlösungen sowie durch Skizzenbetrachtungen der SKK Landschaftsarchitekten im Jahr 2022 vertieft. Wir haben die Auswirkungen unsererseits verifiziert. Zu den von Emch+Berger aufgezeigten Massnahmen im Bereich Brückenbauten halten wir fest:

- Die für Brücke 1 – Salzhüsliweg skizzierten Lösungsansätze genügen den Erschliessungsanforderungen (Kommunalfahrzeuge und SchweizMobil-Route entlang Salzhüsliweg) nicht. Als Lösungsansatz müsste voraussichtlich der Salzhüsliweg komplett höhergelegt werden. Dies würde mit den Gärten der angrenzenden, geschützten Liegenschaften kollidieren.
- Dieselben Problematiken gelten für die Brücke 3 – Fussgängersteg Schützenmatte und Brücke 4 – Leberngasse, wenngleich es sich hier angrenzend nicht um Schutzobjekte sondern Liegenschaften in der Kernrandzone handelt. Auch mit den dargestellten Optimierungen können keine stadträumlich verträglichen Lösungen aufgezeigt werden.

Infolge der problematischen Anschlusslösungen wird die Barrierefreiheit des öffentlichen Raums generell beschwert.

Gemäss Räumlichen Leitbild der Stadt Olten und Auftrag des Gemeindeparlaments beabsichtigt die Stadt eine integrale Gebietsentwicklung für die Schützenmatte und das angrenzende SBB-Areal Stationsstrasse. Darin ist auch das Ziel einer Hinwendung des Freiraums Schützenmatte zum südlichen Dünnerufer enthalten.

Mit dem Ortsbild und den Entwicklungsabsichten unverträglich sind besonders auch die massierten Mauererhöhungen auf beiden Uferseiten, mitunter die Erhöhung der Kanalmauer um 1.70 m entlang dem ISOS A-Gebiet Schürmatt.

Die Auswirkungen der Variante «Ausbauen und Aufwerten» werden insgesamt als gravierend und unverträglich mit dem geschützten Ortsbild und den Entwicklungszielen der Stadt Olten beurteilt.

5.3 Kostenbetrachtung

Die Variante «Rückhalten und Aufwerten» ist um 30 Mio. günstiger als die Variante «Durchleiten». Gemäss Raumplanungsbericht sind bei der Variante «Rückhalten und Aufwerten» 27 von 55 Brücken unverändert zu belassen, demnach sind 28 Brücken mit allen Werkleitungen zu ersetzen.

Bei der Variante «Ausbauen und Aufwerten» sind 46 von 55 Brücken und Werkleitungen zu ersetzen.

Diese Kosten sind in der Regel von den Gemeinden und den Werkleitungseigentümern zu tragen. Also ist auch hier die Variante «Ausbauen» ca. 60 % teurer als die Variante «Rückhalten und Aufwerten».

Auch aus Kosten- und Folgekostengründen ist folglich die Variante «Rückhalten und Aufwerten» zu wählen.

Anträge zum Vorhaben E-1.1.6 (Festsetzungen)

Die Stadt Olten beantragt, auf die Variante «Ausbauen und Aufwerten» zu verzichten. Für die Dünner im Abschnitt Oensingen bis Olten ist das Vorprojekt der Variante «Rückhalten und Aufwerten» als Basis festzusetzen.

Bei der Variante «Rückhalten» kann allenfalls bei den Aufwertungsmassnahmen eine breitere Zwischenlösung die gesamthaft bessere Lösung sein.

Bei der Planung des Rückhaltebeckens ist eine Ungenauigkeitsmarge für zukünftige Hochwasserereignisse vorzusehen.

Aufgrund der zu erwartenden Trockenperioden sollte auch eine Langzeitspeicherung von Überschusswasser in die Überlegungen aufgenommen werden (Grundwasseranreicherung, Reservewasser für Bewässerungen bei Trockenheit, usw.).

Beschluss:

1. Die Stellungnahme der Stadt Olten zur Anhörung der Gemeinden betreffend die Anpassungen 2022 des kantonalen Richtplans wird genehmigt.
2. Die Direktion Bau wird mit dem Vollzug beauftragt.

Stadtkanzlei Olten
Der Stadtschreiber:

