

Stadt Olten

Gestaltungsplan «Konradstrasse 25/27» mit Sonderbauvorschriften



Raumplanungsbericht nach Art. 47 RPV

28. April 2023

Verfasser

Stadt Olten

Direktion Bau

Dornacherstrasse 1

4601 Olten

Tel. 062 206 13 01

E-Mail: baudirektion@olten.ch

und

BSB + Partner Ingenieure und Planer AG

Thomas Schneitter

Von Roll-Strasse 29, 4702 Oensingen

Tel. 062 388 38 38

E-Mail: thomas.schneitter@bsb-partner.ch

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	5
2	Grundlagen	6
2.1	Raumplanung und Baurecht	6
2.2	Parzellen und Innenhof	11
2.3	Umgebung/Siedlungsanalyse	14
2.4	Mobilität	16
3	Richtprojekt	18
3.1	Architektur, Städtebau	18
3.2	Nutzung	20
3.3	Mobilität	21
3.4	Aussenraum	22
3.5	Hinweis Innenhofentwicklung	22
4	Planungszweck	23
4.1	Zweck des Gestaltungsplans mit SBV	23
4.2	Verfahren und Planbeständigkeit	23
5	Planungsgegenstand	24
5.1	Gestaltungsplan	24
5.2	Sonderbauvorschriften	24
6	Interessenabwägung	30
6.1	Ortsbild und Städtebau	30
6.2	Wohn- und Aufenthaltsqualität	30
6.3	Mobilität und Parkierung	31
6.4	Umwelt	33
6.5	Fazit Interessenabwägung	35
7	Planungsorganisation und Ablauf	36
7.1	Beteiligte und Organisation	36
7.2	Terminplan	36
7.3	Kantonale Vorprüfung	37
7.4	Öffentliche Mitwirkung	42
7.5	Öffentliche Auflage	42
Anhänge		
Anhang I	Quellen	
Anhang II	Berechnung Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Fahrräder	
Anhang III	Strategisches Gestaltungskonzept Innenhof (orientierend)	
Anhang IV	Vermessungsaufnahmen der Liegenschaften Konradstrasse 23, 25, 27 und 31	

Abbildungen

Abbildung 1: Situationsplan (gelb: Konradstr. 25/27)	6
Abbildung 2: Auszug Nutzungsplan (Altstadt: dunkelbraun; Kernzone: hellbraun; Schutzzone: grün; Zone für öffentliche Bauten und Anlagen: grau)	9
Abbildung 3: Auszug kantonal geschützte Kulturobjekte (violett)	10
Abbildung 4: Ausschnitt aus dem ISOS Stadt Olten.	10
Abbildung 5: Auszug synoptische Karte der Naturgefahren (geringe Gefahrenstufe: gelb; mittlere Gefahrenstufe: blau)	10
Abbildung 6: Gefährdungskarte Oberflächenabfluss (dunkelviolett: hohe Gefährdung)	11
Abbildung 7: Fassaden vorderseitig (Konradstrasse) und hofseitig	12
Abbildung 8: Luftbild Blockrand und Innenhof	13
Abbildung 9: Fotos Innenhof (links oben: Zufahrt von der Hübelistrasse; rechts oben: zentraler Garagenblock mit Zu-/Ausfahrt im Hintergrund); links unten: Durchgang von der Solothurnerstrasse (rechts) und Zufahrt Einstellhalle Gebäudekomplex westlich (links); rechts unten: zwischen Garagenblock und Liegenschaften Solothurnerstrasse)	14
Abbildung 10: Zeitreise	15
Abbildung 11: ÖV-Gütekategorie des Standorts sowie Lage der nächsten Bahnhöfe und Carsharing-Standorte	17

1 Ausgangslage

Vorhaben	<p>Der Grundeigentümer der Parzellen GB Olten Nrn. 1489 und 1490 / Konradstrasse 25/27 beabsichtigt das bestehende Gebäude durch ein 7-geschossiges Wohngebäude (sechs Geschosse plus Attika) zu ersetzen. Die Arbeitsgemeinschaft (ARGE) Frey Architekten AG und rba architekten (beide in Olten) haben das dem Gestaltungsplan zugrunde gelegte Richtprojekt erarbeitet.</p>
Örtlichkeiten	<p>Die Parzellen GB Olten Nrn. 1489 und 1490 befinden sich an der Konradstrasse 25/27 nordwestlich der Oltner Altstadt. Sie bilden mit den benachbarten Immobilien eine Blockrandbebauung mit einem nahezu geschlossenen Innenhof. Es handelt sich um ein städtisch geprägtes Umfeld.</p>
Bedarf Gestaltungsplan	<p>Die Parzellen befinden sich in der Kernzone mit Gestaltungsplanpflicht.¹</p> <p>Das heute bestehende Gebäude auf den beiden Parzellen ist dreigeschossig und mit einem mansardähnlichen Dach gedeckt. Gemäss dem rechtsgültigen Zonenreglement sind in der Kernzone kleinere Um-, Aus-, An- und Nebenbauten möglich. Weitere baulichen Veränderungen erfordern einen Gestaltungsplan. Im Sinne einer qualitätsvollen und ortsbildgerechten Verdichtung, wie auch der Begebenheit, dass eine bauliche Verdichtung städtebaulich Sinn macht, wird der vorliegende Gestaltungsplan vorgelegt.</p> <p>Weiter soll im Gestaltungsplan die funktionale Qualität des Verkehrsangebots und der Parkierung sichergestellt werden. Für den Ersatzneubau ist jedoch die Erstellung von Abstellplätzen für den motorisierten Individualverkehr MIV (Autos und Motorräder) nicht möglich, womit ein alternatives Mobilitätskonzept notwendig wird. Im Gestaltungsplan bzw. im dazugehörigen Raumplanungsbericht werden diesbezügliche Überlegungen dargelegt.</p> <p>Schliesslich besteht über den Geltungsbereich des Gestaltungsplans hinaus Bedarf für die langfristige Aufwertung des Innenhofes zur Erhöhung der Wohnqualität. Der vorliegende Gestaltungsplan soll die Zweckmässigkeit des Neubaus in Bezug auf diese Umstände aufzeigen.</p>

¹ Einwohnergemeinde Olten, rechtsgültiges Zonenreglement, nachgeführt bis Ende 2013, § 6, Abs. 3

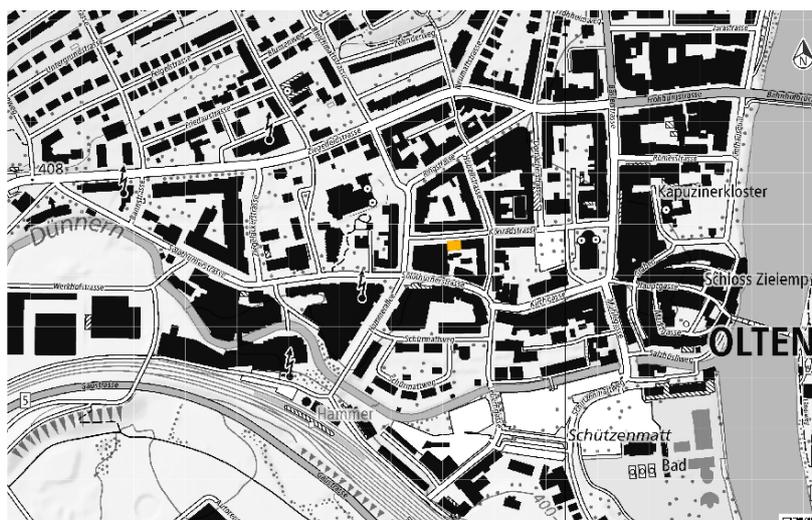


Abbildung 1: Situationsplan (gelb: Konradstr. 25/27)

2 Grundlagen

2.1 Raumplanung und Baurecht

Siedlungsentwicklung nach Innen

Gemäss revidiertem eidgenössischem Raumplanungsgesetz und damit der aktuell prioritären Zielsetzung der Siedlungsentwicklung nach innen gilt es, qualitätsvolle Verdichtung an angebrachter Lage zu fördern und umzusetzen.²

Kantonaler Richtplan

Auch ist Olten gemäss Raumstruktur des Kantons Solothurn urbaner Handlungsraum³. Das Gestaltungsplangebiet befindet sich gemäss Richtplan im Siedlungsgebiet für Wohnen, Mischnutzen, öffentliche Bauten und Anlagen sowie Übergangszonen.

Durch die Realisierung von Wohn- und Dienstleistungsnutzen wird der Festlegung im kantonalen Richtplan entsprochen.

Baurechtliche Grundordnung

Die rechtsgültige Ortsplanung der Stadt Olten wurde mit dem Regierungsratsbeschluss (RRB) Nr. 1222 am 1. Juli 2008 genehmigt. Die Parzellen GB Olten Nrn. 1489 und 1490 befinden sich in der Kernzone⁴, wie die meisten übrigen Areale westlich und nördlich der Oltner Altstadt, die

² Eidgenössisches Raumplanungsgesetz (RPG), Änderung vom 15. Juni 2012

³ Kanton Solothurn, kantonaler Richtplan, Stand Mai 2021

⁴ Einwohnergemeinde Olten, rechtsgültiges Zonenreglement, nachgeführt bis Ende 2013, § 6

nicht der Schutzzone zugewiesen sind. Für die Kernzone gilt eine Gestaltungsplanpflicht. Für die betroffene Blockrand-Gruppe liegt bis anhin kein Gestaltungsplan vor.

Der Gestaltungsplans Solothurnerstrasse – Leberngasse – Schürmattweg (RRB Nr. 1989/4053) tangiert die Blockrandgruppe (strassenseitige Fassaden Solothurnerstrasse). Es sind jedoch keine materiellen Inhalte für den vorliegenden Gestaltungsplan zu berücksichtigen.

Nutzungen Als Nutzungen sind gemäss Bauordnung öffentliche Bauten, Geschäfts- und Wohnbauten sowie auf Grund der Lärmvorbelastung mässig störende Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe möglich. Ausgeschlossen sind Dienstleistungen des Sexgewerbes.

Baumasse Die für die Kernzone gültigen Baumasse sind die folgenden:

- Geschosszahl 5 (maximal)
- Gebäudehöhe 16,50 m (maximal)
- Grünflächenziffer 30 % (minimal)
- Bauweise geschlossen

ISOS Die Stadt Olten wird im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) als Ortsbild von nationaler Bedeutung aufgeführt. Das gestaltungsplanpflichtige Gebiet gehört gemäss ISOS-Beschrieb zum Gebiet 3, welches mit dem Strukturhalt belegt ist. Dieses wird wie folgt beschrieben: «Linksufriges Stadtzentrum, verkehrsbelastete City mit komplexem Strassennetz, dichte und z. T. sehr wertvolle Bebauung, seit 1930 vier- bis siebengeschossig, ab 1960 grosse Geschäfts- und Bürobauten, am Rand Restbestände von älteren Wohnvierteln.» Die Fassade der ostseitigen Begrenzung der Blockrandbebauung wird mit dem Hinweis 3.0.4 wie folgt beschrieben: «Urbane drei- bis fünfgeschossige Häuserzeilen, stilistisch zwischen Expressionismus und Moderne, um 1925–35, überdurchschnittlich gut erhalten».⁵

Kulturdenkmäler Westlich und östlich des Blockrands, in dem sich die Parzellen GB Olten Nrn. 1489/1490 befinden, sind zwei Stadtgevierte, der Schutzzone zugewiesen. Es besteht kein unmittelbarer Bezug zu den Parzellen GB Olten Nrn. 1489 und 1490.

⁵ Bundesamt für Kultur, ISOS – Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung und Ortsbildschutz (www.bak.admin.ch, November 2021); Bundesamt für Kultur, 2012, ISOS Kanton Solothurn

Lärm	Für die Oltnen Innenstadt gilt die Lärmempfindlichkeitsstufe III mit gegenüber reinen Wohnnutzungen erhöhten Grenzwerten. Massgebend ist ein Immissionsgrenzwert von 65 dB (A). Dieser wird aktuell an der Konradstrasse mit 62 dB (A) unterschritten. ⁶
Naturgefahren, Oberflächenabfluss	Die Parzellen GB Olten Nrn. 1489 und 1490 befinden sich teilweise in einer Zone mit geringer Gefahrenstufe (gelb, Oberflächenflutungen). Bei Bauten sind demnach nur mindere Vorkehrungen zu treffen. ⁷ Die Gefährdungskarte Oberflächenabfluss (unverbindliche Hinweiskarte) zeigt eine vergleichsweise hohe Einschätzung des Flutungsrisikos für den angrenzenden Innenhof. ⁸
Parkierung	Gemäss § 42 kantonaler Bauverordnung und Anhang II des Raumplanungsberichts müssen im Prinzip alle notwendigen Abstellplätze für die Parkierung von Motorfahrzeugen von Bewohnenden, Beschäftigten sowie Besuchenden und Kund/innen mit der Bebauung bereitgestellt werden. Können oder dürfen die Abstellplätze nicht in geeigneter Zahl erstellt werden, muss der Grundeigentümer die Abstellplätze im Rahmen eines anderweitigen, gemeinschaftlichen Angebots anbieten können oder eine Ersatzabgabe leisten. ⁹ Die städtischen «Richtlinien Berechnung Abstellplätze für Motorfahrzeuge der Stadt Olten» ¹⁰ regelt die Berechnung. Bei einer zukünftigen Überarbeitung der Richtlinien sind diese dannzumal massgebend. Für die Velos ist die VSS-Norm 40 065 massgebend.
Entsorgung	Gemäss kantonaler Bauverordnung sind für Mehrfamilienhäuser Örtlichkeiten für die Abfallentsorgung vorzusehen. ¹¹

⁶ Basierend auf dem kantonalen Verkehrsmodell 2015 und einer jährlichen Verkehrszunahme von 1 % beträgt der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) im Jahr 2022 auf der Konradstrasse rund 1'550 Fahrten pro Tag. Mit einer Aufteilung des Verkehrs auf den Tag und die Nacht sowie die Bestimmung des Anteils lärmiger Fahrzeuge (10 % am Tag und 5 % in der Nacht) nach Anhang 3 LSV ergibt dies für die Konradstrasse nach dem Berechnungsansatz Stl-86+ bei der signalisierten Fahrgeschwindigkeit von 20 km/h Emissionswerte von 66.7 dB(A) am Tag und 52.4 dB(A) in der Nacht. Bei einem Abstand zur Strassenachse von 5 m kann von einer Abstandsdämpfung von 7 dB(A) ausgegangen werden. Somit werden die massgebenden Immissionsgrenzwerte der Lärmempfindlichkeitsstufe (ES) III von 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im Planungsperimeter deutlich eingehalten.

⁷ Kanton Solothurn, Geoportal SOGIS (November 2021)

⁸ Swisstopo, Online-Kartenschalter (November 2021)

⁹ Kanton Solothurn, Bauverordnung, Stand 1. Juni 2018, § 42 Abs. 5

¹⁰ Stadt Olten, Richtlinien Berechnung Abstellplätze für Motorfahrzeuge, Version 1. November 2016 (samt Plan „sinnvoller Bedarf“)

¹¹ Kanton Solothurn, Bauverordnung, Stand 1. Juni 2018, § 43

Spielplätze / Aufenthaltsräume für Kinder

§ 41 KBV zufolge sind beim Bau von Wohnsiedlungen und Mehrfamilienhäusern mit mehr als sechs Wohnungen geeignete Spielplätze und Aufenthaltsräume für Kinder im Minimum von 100 m² zu schaffen und zu unterhalten. Diese Vorgabe kann mit vorliegendem Richtprojekt nicht eingehalten werden (Erläuterung in der Interessenabwägung Kapitel 6.2).

Räumliches Leitbild Olten

Das räumliche Leitbild der Stadt Olten wurde im Mai 2022 vom Gemeindeparlament verabschiedet.

Das Geviert/Blockrand der Bebauung Konradstrasse 25/27 ist der Innenstadt (Kerngebiet) zugewiesen, für die das Entwicklungsziel «Wahren und Fördern» gelten soll. Dabei ist « ...der Charakter der prägenden historischen Gebiete zu erhalten. 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.»¹²

Weiter gilt für das Gebiet im gesamtstädtischen Zusammenhang die Zielsetzung der Durchgrünung, Entsiegelung und Hitzeminderung. Im Speziellen sollen die Innenhöfe – im Sinne einer städtebaulichen und wohnwertmässigen Aufwertung sowie zur Anpassung an den Klimawandel – aufgewertet werden. Innenhofbauten (insbesondere Garagenboxen) sollen zur Steigerung der Hofqualität reduziert und durchgrünte und entsiegelte Innenhöfe gefördert werden. Die Stadt plant den Umgang mit Blockrändern und Innenhofqualitäten in der Ortsplanungsrevision vertieft zu thematisieren und allfällige planerische Rahmenbedingungen festzulegen.



Abbildung 2: Auszug Nutzungsplan (Altstadt: dunkelbraun; Kernzone: hellbraun; Schutzzone: grün; Zone für öffentliche Bauten und Anlagen: grau)

¹² Stadt Olten, räumliches Leitbild, Entwurf 4. Juni 2021, S. 16.



Abbildung 3: Auszug kantonal geschützte Kulturobjekte (violett)

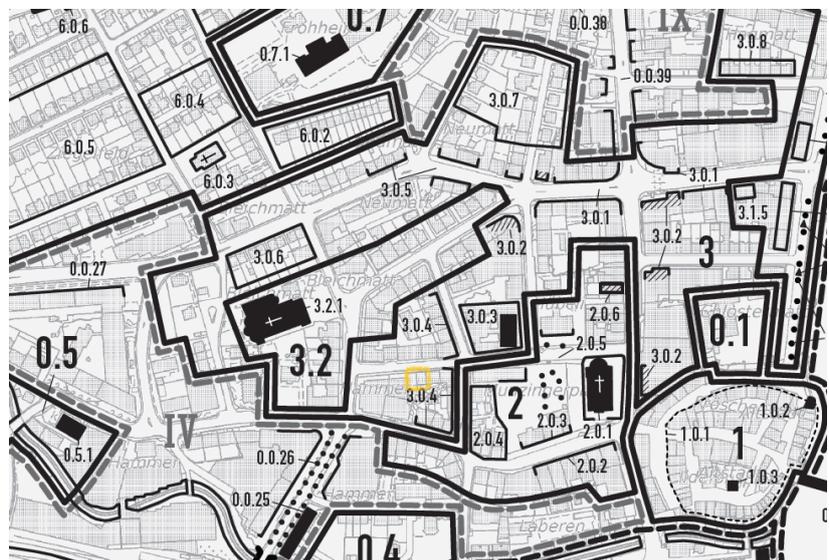


Abbildung 4 Ausschnitt aus dem ISOS Stadt Olten.



Abbildung 5: Auszug synoptische Karte der Naturgefahren (geringe Gefahrenstufe: gelb; mittlere Gefahrenstufe: blau)

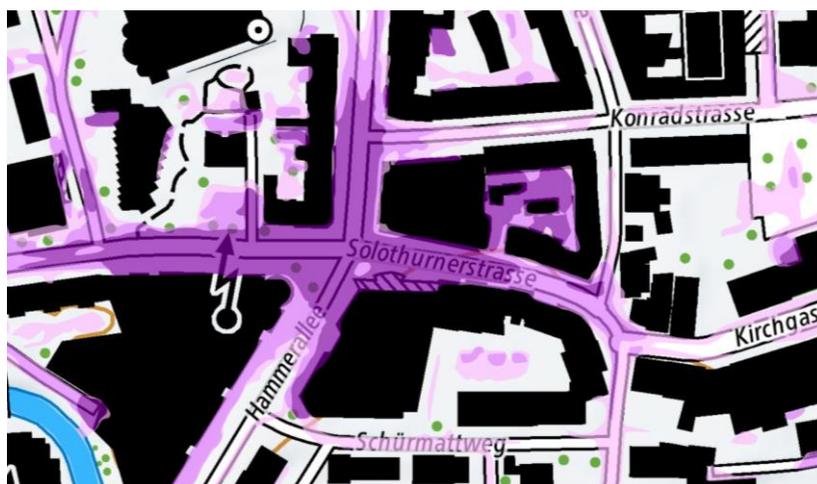


Abbildung 6: Gefährdungskarte Oberflächenabfluss (dunkelviolett: hohe Gefährdung)

2.2 Parzellen und Innenhof

Dimensionen

Die beiden Parzellen haben nordseitig eine Länge von zirka 17,50 m und haben eine Tiefe von ungefähr 16,70 m. Die Parzellenfläche beträgt 292 m².

Gebäude bestehend

Die bestehenden Gebäude an der Konradstrasse 25/27 wurden im Jahr 1898 erstellt. Der Architekt war Wilhelm Scholter und der Bauherr Kaufmann Anton Moser.

Objektbeschreibung gemäss Inventar der neueren Schweizer Architektur 1850-1920, Band 7, S. 363 (2000) (Hrsg. Gesellschaft für schweizerische Kunstgeschichte):

«Nrn.25-27 Dpl-2FH. 1898. A: Wilhelm Scholter. Stuttgart. B: Kaufmann Anton Moser. Altdeutsche Schweifgiebel: Architekturgliederung in dunklem Kunstsandstein. 1912 Ladeneinbau in Nr. 25, durchgreifend purifiziert.»

Zu Beginn der 1990er-Jahre erfolgte hofseitig der Anbau einer fassadenumfassenden Balkonstruktur. In den Obergeschossen und im Erdgeschoss der Liegenschaft Konradstrasse 27 (GB Nr. 1489) befinden sich Mietwohnungen, im Erdgeschoss der Liegenschaft Konradstrasse 25/Parzelle GB Olten Nr. 1490 ein publikumsorientiertes Lokal (aktuell ein Coiffeurladen).

Die beiden Gebäude grenzen nordseitig nicht vollständig an das öffentliche Strassenareal (GB Nr. 90098) mit der Konradstrasse. Ein Bereich von zirka 70 cm Breite des Trottoirs befindet sich auf den Parzellen GB Olten Nrn. 1489 und 1490.

Die beiden bewohnten Gebäude entsprechen technisch und energetisch nicht mehr den heutigen Anforderungen. Zwingend notwendige Renovationen erweisen sich als derart kostenintensiv, dass sie ökonomisch – auch aufgrund des bestehenden kleinen Volumens – nicht verhältnismässig sind.

Die Erscheinung der strassenseitigen Fassade lässt die beiden Gebäude trotz Ähnlichkeiten als eigenständig erkennen (nur das Dachgeschoss ist durchgehend), während sie von der Südfassade (Hofseite) wie ein einziges Gebäude erscheinen (gleiche Gestaltung der Balkone).



Abbildung 7: Fassaden vorderseitig (Konradstrasse) und hofseitig

Blockrandbebauung

Die Gebäude sind Bestandteil einer Blockrandbebauung. Im östlichen Teil des Gevierts bildet sie einen hufeisenförmigen Innenhof, während sich im westlichen Teil eine moderne Struktur mit zwei Scheibenbauten befinden, welche von Süden nach Norden gespannt sind. Diese Bauten werden mit einem Sockelgeschoss, welches vorwiegend Ladennutzungen aufweist, volumetrisch zusammengebunden.

Innenhof

Der Innenhof dient als Parkplatz und nebenbei auch als Entsorgungsraum (Abfallcontainer-Standort). Mit zehn Garagenvolumen für Abstellplätze und den Zufahrten ist er nahezu vollständig versiegelt (Asphalt). Drei hochstämmige Laubbäume, die einzige Vegetation im Innenhof, befinden sich im zentralen bis südlichen Bereich (Solothurnerstrasse 14).

Die Zufahrt zu den Parkplätzen im Innenhof erfolgt über eine ebenerdige Durchfahrt auf/unter der Liegenschaft Hübelstrasse 7 (GB Olten Nr. 3541). Eine volumetrische Öffnung besteht im südlichen Bereich, wo sich die Zufahrt der Einstellhalle (auf GB Olten Nr. 1246) für die Liegenschaften des westlichen Teils des Gevierts befindet. Daneben/östlich besteht

ein Durchgang für zu Fuss Gehende entlang der Liegenschaft Solothurnerstrasse 8 in den Innenhof (auf GB Olten Nr. Parzelle 3541).

Die Liegenschaften Konradstrasse 25/27 sind die einzigen mit hofseitig durchgehenden Balkonen. An anderen Gebäuden der südlich und westlich orientierten Fassaden gibt es punktuell Balkone (in die Fassade integriert oder als Körbe vorspringend), die jedoch weniger prominent in Erscheinung treten.

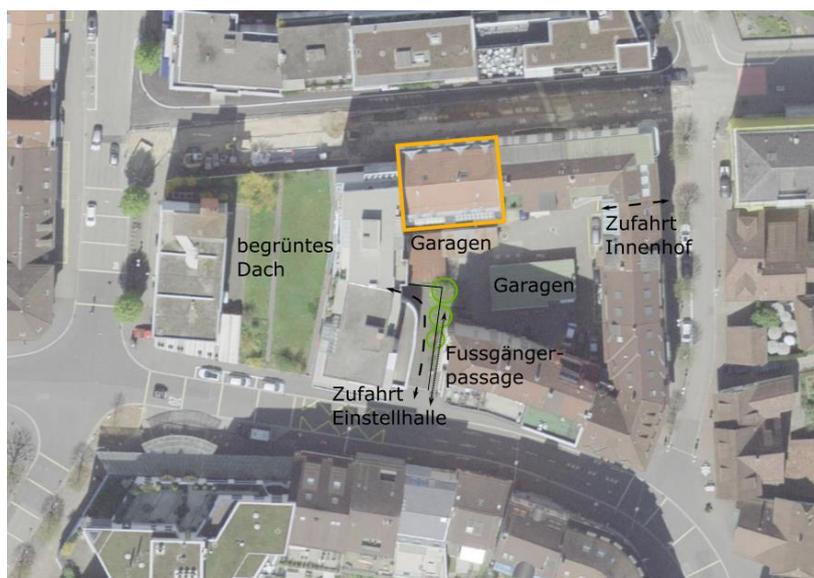


Abbildung 8: Luftbild Blockrand und Innenhof



Abbildung 9: Fotos Innenhof (links oben: Zufahrt von der Hübelistrasse; rechts oben: zentraler Garagenblock mit Zu-/Ausfahrt im Hintergrund); links unten: Durchgang von der Solothurnerstrasse (rechts) und Zufahrt Einstellhalle Gebäudekomplex westlich (links); rechts unten: zwischen Garagenblock und Liegenschaften Solothurnerstrasse)

2.3 Umgebung/Siedlungsanalyse

Geschichte

Auf den historischen Karten aus dem 19. Jahrhundert lässt sich erkennen, wie sich westlich der Oltnen Altstadt entlang der Solothurnerstrasse freistehende Gebäude mit für damalige Zeit grösseren Dimensionen ansammeln (vgl. Abb. 10). Auf den Karten um 1900 sieht man die Herausbildung des bis heute bestehenden Strassenrasters, wobei die Konradstrasse, als letzte um ca. 1910 angelegt, das Geviert herausbildet, auf dem die Parzellen 1489/1490 liegen. Im ersten Drittel des 20. Jahrhunderts entsteht dort auf der östlichen Hälfte eine hufeisenförmige Blockrandbebauung, die gegen Westen frei bleibt, mit meist 5-geschossigen Bauten. Erst in den 1960er-Jahren entstand auf der westlichen Hälfte die moderne Bebauung mit zwei Nord-Süd-orientierten, 6-geschossigen Scheibenbauten und einem flächendeckenden Sockelgeschoss.

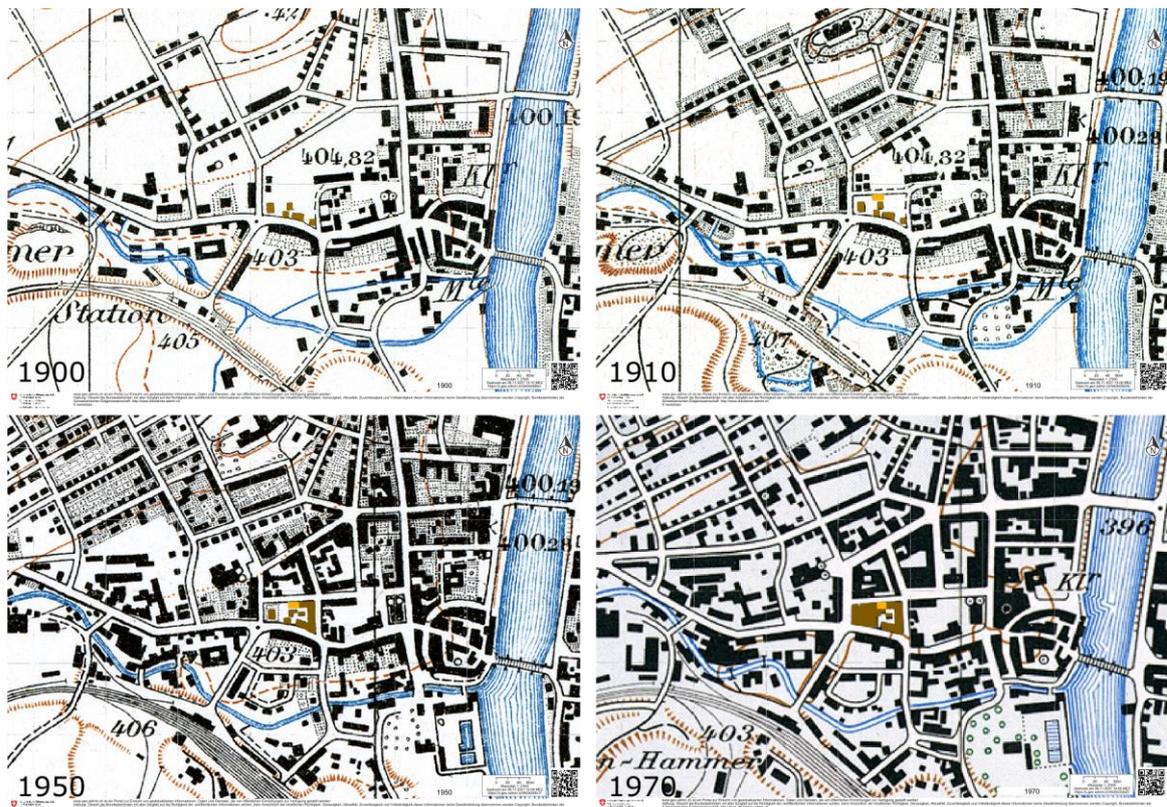


Abbildung 10: Zeitreise

Städtebauliches Umfeld

Die Umgebung westlich der Altstadt, Teil der Innenstadt, ist von einem feinmaschigen Strassennetz geprägt. In den herausgebildeten Vierteln befinden sich zum Teil historische Anlagen mit freistehenden Bauten, heterogener Volumetrie und Aussenräumen und zum Teil geschlossene oder offene Blockrandbebauungen und schliesslich moderne Entwicklungen: Scheibenbauten und Hochbauten mit Sockelgeschossen. Neuere Setzungen (meist Ersatzbauten) orientierten sich generell an den bestehenden Strukturen.

Strassenraum

Der Strassenraum ist verkehrsgeprägt und verfügt über die tradierte Struktur einer zentralen Fahrbahn mit seitlichen Trottoirs. Neuere Anpassungen entsprechen Gestaltungsanforderungen für Mischverkehr und Koexistenz sowie Aufenthaltsqualität (langsame Geschwindigkeiten, unterbrochene Längsparkierung, Bushaltestellen, Baumpflanzungen).

Innenhöfe, Durchgrünung

Die Durchgrünung der Strukturen ist ebenfalls heterogen, mit einzelnen Vierteln mit eher hohem Grünanteil, anderen hingegen mit einer sehr hohen versiegelten Oberflächengestaltung. In den Innenhöfen befinden sich oft niedrige Gebäude und Parkplätze. Die Dächer von niedrigen Volumen sind oft begrünt oder als Dachterrassen angelegt.

Räumliches Leitbild:¹³
 Fokusraum Schützenmatt/
 Stationsstrasse, Entwicklungen
 Rötzmatt

Südlich der Innenstadt und des Flusses Dünnern weist der Entwurf des räumlichen Leitbildes das Fokusgebiet Schützenmatt/Stationsstrasse aus. Das Areal, heute unternutzt, soll eine Aufwertung des Freiraums erfahren und Platz für Bebauungen mit Mischnutzungen bieten. Südlich der Bahnhofstabelle Olten Hammer finden die Entwicklungen auf der Rötzmatt ihre Fortsetzung. Beide Gebiete werden die Entwicklung von Olten generell und insbesondere der angrenzenden Quartierstrukturen massgeblich beeinflussen.

2.4 Mobilität

Erschliessung
 Die Parzellen GB Olten Nrn. 1489 und 1490 grenzen an die öffentliche Konradstrasse. Die Strassen im Quartier verfügen über Normbreiten und sind generell als Tempo-30- oder Begegnungszonen (Tempo 20) ausgelegt, wobei die Trottoirränder abgeflacht sind.

Abstellplätze Motorfahrzeuge
 Öffentliche Parkplätze sind in der unmittelbaren Umgebung sehr knapp. Im erweiterten Bereich (ab ca. 100 m Gehdistanz) befinden sich Parkhäuser und eine Aussenparkieranlage (kostenpflichtig). Ausschliesslich private Parkieranlagen für Anwohner und Arbeitende auf/unter den jeweiligen Liegenschaften sind im Quartier unregelmässig verfügbar.

Car Sharing
 In einer Gehdistanz von 200 m bis 300 m befinden sich insgesamt drei Carsharing-Standorte des Anbieters Mobility mit insgesamt fünf Fahrzeugen.

Öffentlicher Verkehr
 Die ÖV-Güteklasse entspricht der Kategorie B/gut, wobei sich die Abgrenzung zur Güteklasse A/sehr gut in nur 100 m Gehdistanz befindet. Verschiedene Haltestellen mit städtischen und regionalen Busverbindungen befinden sich in 100 m Gehdistanz. Der Bahnhof Olten ist in 5 – 10 Gehminuten erreichbar, die Haltestelle Olten Hammer in weniger als 5 Minuten.

Fuss- und Veloverkehr
 Die flache Topografie des Quartiers und die Nähe von vielen Publikumsdienstleistungen (Einkaufen, Gastronomie etc.) bieten sehr gute Voraussetzungen für eine Fortbewegung mit dem Velo oder zu Fuss.

¹³ Stadt Olten, räumliches Leitbild, Entwurf 4. Juni 2021

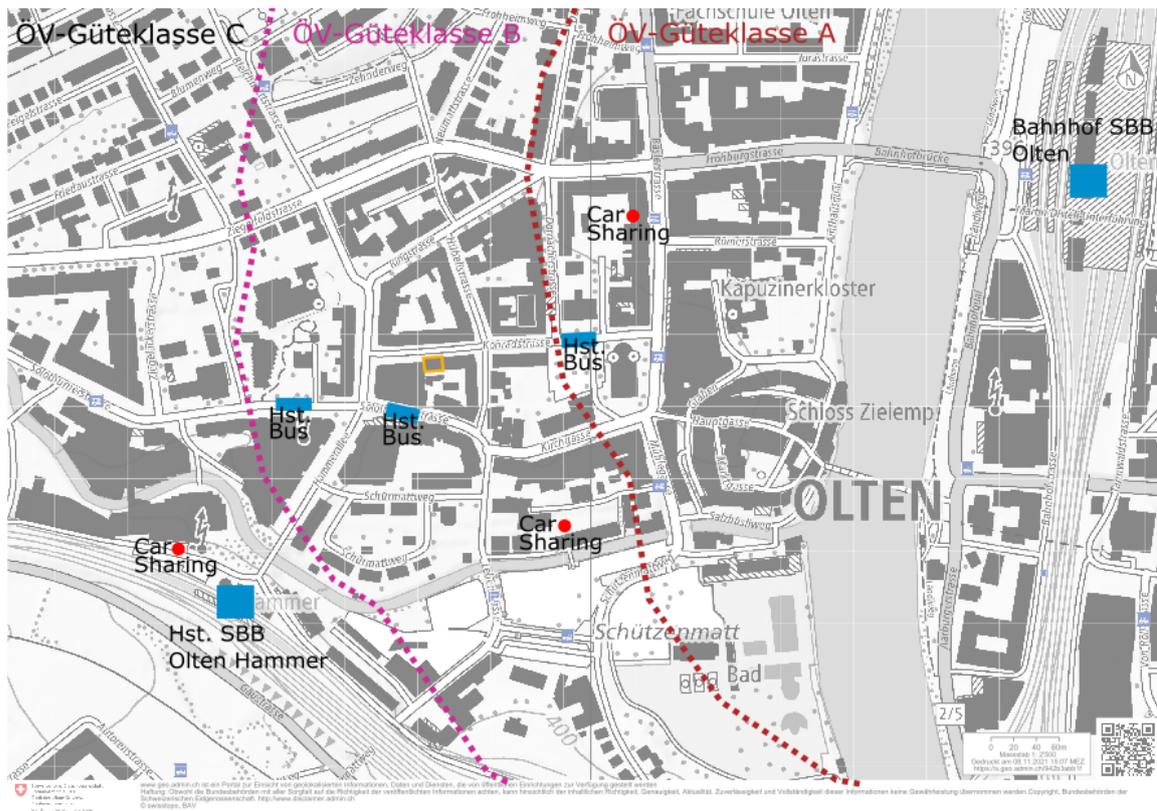


Abbildung 11: ÖV-Güteklasse des Standorts sowie Lage der nächsten Bahnhöfe und Carsharing-Standorte

3 Richtprojekt

3.1 Architektur, Städtebau

Ersatzbau	Die beiden bestehenden Gebäude an der Konradstrasse 25/27 entsprechen wohnnutzungsmässig, bautechnisch und energetisch nicht mehr den heutigen Standards. Deswegen sieht der Eigentümer vor, diese mit einem einzigen Neubau zu ersetzen.
Höhe, Geschosse	<p>Das Richtprojekt verfügt über sechs Vollgeschosse und ein Attikageschoss. Die maximale Kote der Oberkante (OK) des Dachrandes des Attikageschosses beträgt 421.53 m ü. M. Die maximale Kote der Oberkante des Dachrandes des Dachaufbaus beträgt 423.53 m ü. M. Damit orientiert das Richtprojekt an der Höhe der unmittelbar angrenzenden Nachbarbauten Konradstrasse 23 und 31 und vervollständigt die Volumetrie des Blockrands.</p> <p>Ein Untergeschoss verfügt über Keller und Abstellplätze für Velos und Kinderwagen und einen Technikraum. Es ist hofseitig über eine Rampe zugänglich, die entlang der Hausfassade liegt.</p>
Grundriss, Länge, Tiefe	Der Grundriss («Fussabdruck») des Gebäudes entspricht der Länge der beiden Parzellen (ca. 17,50 m), womit das Gebäude nahtlos an die benachbarten Gebäude anschliesst. Die Gebäudetiefe beträgt inklusive Balkone auf der Südseite 14,50 m. Damit springt es im Innenhof (südseitig) gegenüber dem Nachbargebäude um 2,85 m und gegenüber dem bestehenden Gebäude um 0,90 m vor. Mit dieser Gebäudetiefe lassen sich sinnvolle und qualitativ hochwertige Wohnungsgrundrisse in den Obergeschossen realisieren.
Hauptnutzfläche	Die Hauptnutzfläche beträgt 1'100 m ² , wobei 930 m ² auf die Wohnnutzung entfallen.
Fassadenflucht	Strassenseitig orientiert sich der Neubau an der Flucht des benachbarten Gebäudes Konradstrasse 23 (Parzelle GB Olten Nr. 1939). Ein Rücksprung erfolgt dann, wie bereits heute auf der Parzelle GB Olten Nr. 4451 (Konradstrasse 31), aufgrund der dortigen Volumetrie.
Fassaden, Balkone, Zugänge	Die strassenseitig orientierte Nordfassade weist volumetrische Rücksprünge wie auch felderhafte Auszeichnungen auf. Die Westfassade weist im Erdgeschoss eine Fensteröffnung auf und ist ab dem darüber liegenden Geschoss als geschlossene Fassade mit differenzierten Oberflächenstrukturen und feingliedrigen Rücksprüngen gestaltet; diese Gestaltung wurde aufgrund der Brandschutzanforderungen gewählt (Brandüberschlag).

	<p>Der Haupteingang zu den Wohnungen befindet sich – von der Strassen- seite her betrachtet – links (nordöstlich) und nimmt wenig Raum ein. Das publikumsorientierte Lokal im Erdgeschoss verfügt über einen zentralen Zugang und raumfüllende Fenster. Die hofseitige Südfassade verfügt über vorspringende Balkonfronten, welche geschossweise alternierend räumlich versetzt sind. In der Ansicht wirkt sie differenziert aufgrund der unterschiedlich vorspringenden Zimmer- und Wohnungsgrundrisse.</p>																												
Flachdach, Aufbaute	<p>Das Dach des Gebäudes, dank des Attikageschosses zurückversetzt, ist flach. Auf dem Dach ist eine Photovoltaikanlage und eine extensive Be- gründung vorgesehen (kombinierte Nutzung). Bedarfsweise befinden sich auf dem Dach des Attikageschosses ein eingehauster technischer Aufbau von maximal 2 m Höhe und 30 m² Fläche. Das Dach des Dach- aufbaus ist ebenfalls für eine Photovoltaikanlage vorgesehen.</p>																												
Energie, Haustechnik Entsorgung	<p>Grossmülltonnen (Container) für Hauskehricht werden im Unterge- schoss eingerichtet und an den Sammeltagen manuell für die Entsor- gung bereitgestellt.</p> <p>Eine kommunale Wertstoffsammelstelle befindet sich an der Ham- merstrasse in knapp 200 m Gehdistanz.</p>																												
Kenngrossen	<table border="0"> <tr> <td>Grundstückfläche</td> <td>292 m² (146 m² je Parzelle)</td> </tr> <tr> <td>Gebäudefläche (ohne Rampe)</td> <td>254.5 m²</td> </tr> <tr> <td>Erschliessungsfläche Innenhof (inkl. Rampe)</td> <td>27.7 m²</td> </tr> <tr> <td>Gebäude</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Vollgeschosse</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>Attikageschoss</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Untergeschoss</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Wohneinheiten</td> <td>13</td> </tr> <tr> <td>Gewerbeeinheiten</td> <td>1 bis 2</td> </tr> <tr> <td>Geschossfläche Hauptnutzungen (nach SIA 416)</td> <td>1'100 m²</td> </tr> <tr> <td>Gebäudelänge</td> <td>17,50 m</td> </tr> <tr> <td>Gebäudetiefe</td> <td>14,50 m</td> </tr> <tr> <td>Oberkante Dachrand des obersten Vollgeschos- ses</td> <td>419.14 m ü. M.</td> </tr> <tr> <td>Oberkante Brüstung / Geländer des Attikageschosses</td> <td>420.24 m ü. M.</td> </tr> </table>	Grundstückfläche	292 m ² (146 m ² je Parzelle)	Gebäudefläche (ohne Rampe)	254.5 m ²	Erschliessungsfläche Innenhof (inkl. Rampe)	27.7 m ²	Gebäude	1	Vollgeschosse	6	Attikageschoss	1	Untergeschoss	1	Wohneinheiten	13	Gewerbeeinheiten	1 bis 2	Geschossfläche Hauptnutzungen (nach SIA 416)	1'100 m ²	Gebäudelänge	17,50 m	Gebäudetiefe	14,50 m	Oberkante Dachrand des obersten Vollgeschos- ses	419.14 m ü. M.	Oberkante Brüstung / Geländer des Attikageschosses	420.24 m ü. M.
Grundstückfläche	292 m ² (146 m ² je Parzelle)																												
Gebäudefläche (ohne Rampe)	254.5 m ²																												
Erschliessungsfläche Innenhof (inkl. Rampe)	27.7 m ²																												
Gebäude	1																												
Vollgeschosse	6																												
Attikageschoss	1																												
Untergeschoss	1																												
Wohneinheiten	13																												
Gewerbeeinheiten	1 bis 2																												
Geschossfläche Hauptnutzungen (nach SIA 416)	1'100 m ²																												
Gebäudelänge	17,50 m																												
Gebäudetiefe	14,50 m																												
Oberkante Dachrand des obersten Vollgeschos- ses	419.14 m ü. M.																												
Oberkante Brüstung / Geländer des Attikageschosses	420.24 m ü. M.																												

Oberkante Dachrand Attikageschoss	421.53 m ü. M.
Oberkante Dachaufbau	423.53 m ü. M.

3.2 Nutzung

Wohnkonzept	<p>Das Angebot der Wohnungen reicht von Studios über 2 ½- und 3 ½- bis 4 ½-Wohnungen. Es eignet sich für urbanes Wohnen. Die Wohnungen verfügen über einen Standard-Ausbau. Bei den Bewohnenden wird ein Mix von verschiedenen Generationen und Wohnformen angestrebt. Insgesamt sind 13 Wohnungen geplant.</p> <p>Die Wohnungen in den drei unteren Geschossen (1. – 3. OG) sind eher kleiner (Studios, 2 ½ - oder 3 ½ - Zimmer) und sind für jüngere Generationen gedacht (Studierende, Paare ohne Kinder). In 4. und 5. Obergeschoss sowie dem Attika sind grössere Wohnungen geplant, wobei sie sich für mittlere bis ältere Generationen mit geringer Fluktuation sowie Kleinfamilien eignen können.</p>
Grundrisse	<p>Alle Wohnungen sind sowohl nach Norden wie nach Süden orientiert (Ausnahme Studio im 2. Obergeschoss nur nach Süden). Sämtliche Wohnungen haben einen südseitigen Aussenraum und/oder eine Loggia. Wohnungen, welche nur nach Norden orientiert sind (Konradstrasse), sind nicht geplant und würden zudem die wohngyienischen Anforderungen nicht erfüllen.</p>
Publikumsorientierte Erdgeschossnutzung	<p>Das Erdgeschoss eignet sich für Dienstleistungen mit eingeschränktem Publikumszulauf (Bsp. Coiffeur, Boutique, kleines Café, Büros mit oder ohne regelmässigen Publikumsempfang). Es kann auch unterteilt werden. Die Dienstleistungsbetriebe sind über separate Zugänge von der Konradstrasse erschlossen.</p>
Dienstleistungsnutzung in Obergeschossen möglich	<p>Die Lage bzw. die Umgebung der Baute sprechen für eine Nutzungsmischung. So dürfen Dienstleistungsbetriebe nebst dem Erdgeschoss auch auf allen anderen Stockwerken Platz finden. Die Wohnnutzung soll jedoch die hauptsächliche Nutzungsart sein. Als mögliche Nutzer sind Dienstleistungsbetriebe interessant, welche sich aufgrund der guten innerstädtischen Lage und der guten ÖV- und Fuss- sowie Velo-Erreichbarkeit eignen. Denkbar wären Ateliers, Arztpraxis, Beratungsstellen oder generelle Büronutzung.</p>
Gewerbebetriebe ausgeschlossen	<p>Gewerbebetriebe werden sowohl im Obergeschoss als auch im Erdgeschoss als ungeeignet eingestuft - auch wenn gemäss dies Bauordnung zugelassen wäre -, da sie aufgrund von Emissionen kaum mit der Wohnnutzung verträglich sind.</p>

Waschen	Die Wohnungen verfügen jeweils über eine eigene Waschmaschine und einen Wäschetrockner. Mit dieser Konzeption kann das Untergeschoss genügend Lager- und Kellerabteile sowie Veloabstellplätze anbieten.
Kellerabteile	Jede Wohnung verfügt über ein eigenes Kellerabteil von min. 5 m ² .

3.3 Mobilität

Erschliessung	<p>Das Gebäude ist durch einen Hauptzugang auf der Konradstrasse erschlossen. Für die Dienstleistungsräumlichkeiten im Erdgeschoss sind unabhängige Zugänge vorgesehen. Der Innenhof ist über einen Durchgang im Erdgeschoss zugänglich.</p> <p>Das Gebäude verfügt über ein zentral platziertes Treppenhaus mit Lift. Alle Geschosse (inkl. Attikageschoss) sind barrierefrei zugänglich.</p>
Autoarmes Wohnen	Die neuen Wohnangebote sind für Menschen konzipiert, die in ihrem Mobilitätsverhalten möglichst selten oder gar nicht auf den motorisierten Individualverkehr (insbesondere das Auto) zurückgreifen. Aufgrund des städtischen Umfelds sollen die Bewohnenden die Vorteile der kurzen Fusswege und Velodistanzen zu Publikumsdienstleistungen sowie das Angebot des öffentlichen Verkehrs nutzen. Im Rahmen der neuen Bebauung ist es nicht möglich die gemäss Richtlinien ¹⁴ notwendigen Parkierungsmöglichkeiten für den motorisierten Individualverkehr bereitzustellen (Berechnung siehe Anhang II).
Ersatzabgabe	Für die fehlende Bereitstellung von Abstellplätzen für Motorfahrzeuge muss der Grundeigentümer eine Ersatzabgabe entrichten. ¹⁵ Diese wird im Rahmen des Baugesuchsverfahrens, aufgrund der definitiv festgelegten Anzahl notwendiger Parkplätze, bestimmt.
Velotiefgarage, Kinderwagen	<p>Im Untergeschoss befindet sich eine Velotiefgarage mit einer Fläche von 77 m². Sie ist durch eine hofseitige Aussenrampe zugänglich.</p> <p>Basierend auf dem Richtprojekt und in Anwendung der VSS-Norm 40 065 sind mindestens 44 Veloabstellplätze bereit zu stellen (Berechnung siehe Anhang II). Die benötigte Fläche hängt jedoch stark vom gewählten Parkiersystem ab (z. B. Anlehnbügel, Vorderradhalter, Wandhalter/Aufhänger). Die Berechnung der möglichen Veloabstellplätze nach VSS Norm 40 066 mittels Wandhalter/Aufhänger, höhenversetzten Vorderräder sowie drei Veloabstellplätze im Erdgeschoss hat ergeben,</p>

¹⁴ Stadt Olten, Richtlinien Berechnung Abstellplätze für Motorfahrzeuge, Version 1. November 2016 (samt Plan „Berechnung Abstellplätze für Motorfahrzeuge«).

¹⁵ Stadt Olten, Richtlinien Berechnung Abstellplätze für Motorfahrzeuge, Version 1. November 2016

dass der zur Verfügung stehende Platz zur Einhaltung der VSS-Normen knapp ausreicht. In den Flächennachweis wurden auch vier Abstellplätze für Spezialvelos mit einbezogen. Der detaillierte Nachweis ist spätestens mit dem Baugesuch einzureichen, wenn auch die Anzahl Wohnungen, Zimmer und Flächen der Dienstleistungsnutzung bestimmt ist.

Kinderwagen können im Eingangsbereich im Erdgeschoss abgestellt werden, sofern Platz auch im Untergeschoss.

3.4 Aussenraum

Zugang Innenhof

Der Innenhof ist vom Erdgeschoss mittels Rampe (im Gebäudeinnern) sowie vom Untergeschoss erreichbar.

Bereitstellung
Innenhofentwicklung

Das Richtprojekt ist so konzipiert, dass sich der Neubau – im Fall einer Aufwertung des Innenhofs (siehe Kapitel 3.5) – ideal in die Innenhofnutzung integrieren lässt. Weiter wird die Dachentwässerung so angelegt, dass das Regenwasser im Fall einer Entsiegelung des Innenhofs dort versickern kann.

3.5 Hinweis Innenhofentwicklung

Innenhofentwicklung

Der aktuell fast ausschliesslich als Parkplatz genutzte Innenhof könnte in absehbarer Zukunft eine Aufwertung gemäss den Zielsetzungen der Stadt Olten erfahren: Schaffung von Aufenthaltsqualitäten für die Bewohnenden, Durchgrünung, Entsiegelung des Bodens für eine erhöhte Versickerung des Regenwassers sowie Hitzeminderung im Sommer dank Beschattung. Erste Abklärungen mit den Grundeigentümern der Innenhofflächen und Anrainergebäude haben jedoch ergeben, dass aktuell nicht Bedarf an einer Änderung der Nutzung und der Gestaltung vorliegt.

Im Rahmen der neuen Bebauung Konradstrasse 25/27 zeigt sich der Grundeigentümer gewillt, Teile der Flächen des Innenhofes zu akquirieren, um diese für eine Attraktivierung des Wohnumfeldes sowie einen Beitrag zu den übergeordneten Zielen der Stadt Olten beizutragen. Wäre dieser Schritt möglich, könnte die Gestaltung als erste Etappe einer weiterführenden Gesamtgestaltung des Innenhofes betrachtet werden.

Ein strategisches Gestaltungskonzept, welches auch die voran erwähnte 1. Etappe darstellt, ist diesem Raumplanungsbericht angehängt (vgl. Anhang III).

4 Planungszweck

4.1 Zweck des Gestaltungsplans mit SBV

Zweck Der vorliegende Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften (SBV) legt die Gestaltung und Nutzung für den Geltungsbereich des Gestaltungsplans (GB Olten Nrn. 1489 und 1490) grundeigentümerverbindlich fest und schafft die planungsrechtliche und gestalterische Grundlage für die bauliche Realisierung des Richtprojekts. Der Gestaltungsplan wird mit Sonderbauvorschriften gemäss § 45 PBG verbunden.

Raumplanungsbericht Der Raumplanungsbericht nach Art. 47 RPV zeigt den Planungsprozess sowie die Recht- und Zweckmässigkeit des vorgesehenen Projektes auf. Er dokumentiert die Interessenabwägung und die möglichen Auswirkungen des Vorhabens aus raumplanerischer Sicht.

4.2 Verfahren und Planbeständigkeit

Nutzungsplanverfahren Der vorliegende Gestaltungsplan mit SBV bedingt ein Nutzungsplanverfahren nach kantonalem Recht gemäss §§ 15-21 PBG. Der Plan erhält nach der kantonalen Vorprüfung, der öffentlichen Mitwirkung, der öffentlichen Auflage mit Einsprachemöglichkeit und nach der Publikation des Genehmigungsbeschlusses (Regierungsratsbeschluss) im Amtsblatt Rechtskraft.

Planbeständigkeit Die rechtsgültige Ortsplanung der Stadt Olten wurde mit RRB Nr. 1222 am 1. Juli 2008 genehmigt. Die Planbeständigkeit ist erfüllt.

5 Planungsgegenstand

5.1 Gestaltungsplan

Der Gestaltungsplan stellt den überbaubaren Bereich, die Velorampe ins Untergeschoss sowie den Zugangsbereich für zu Fussgehende und Velofahrende von der Konradstrasse und von der Südseite (Innenhof) ins Gebäude plangrafisch dar. Dabei wird unterschieden zwischen Genehmigungs- und Orientierungsinhalt. Die Festlegungen basieren auf dem Richtprojekt der ARGE Frey Architekten AG und rba architekten vom 28. April 2023.

5.2 Sonderbauvorschriften

Die Sonderbauvorschriften orientieren sich am Richtprojekt sowie an den geltenden Vorgaben und Bestimmungen. Nachfolgend werden die Paragraphen der Sonderbauvorschriften erläutert.

I. Allgemeine Bestimmungen

§ 1 bis 3

Die Paragraphen (§) 1 bis 3 der Sonderbauvorschriften beschreiben den Zweck und die Ziele, den Geltungsbereich, die Bestandteile und die Stellung zur Bauordnung.

II. Art und Mass der Nutzung

§ 4 Nutzungen

In § 4 werden die zulässigen Nutzungen aufgeführt. Zugelassen sind Wohnbauten und mässig störende Dienstleistungsbetriebe. Implizit ausgeschlossen sind Gewerbebetriebe, welche gemäss Bauordnung (§ 6 Zonenreglement Stadt Olten) in der Kernzone zwar zulässig wären, hier aufgrund der Begebenheiten als nicht zweckmässig erachtet werden. Explizit ausgeschlossen sind Dienstleistungsbetriebe des Sexgewerbes.

Der Paragraph hält in Absatz 2 fest, dass das Erdgeschoss zwingend von Dienstleistungsbetrieben zu nutzen ist, während dem in den anderen Geschossen eine entsprechende Nutzung denkbar wäre. Jedoch soll die Wohnnutzung die hauptsächliche Nutzungsart im Gebäude sein. Mit der Definition eines maximalen Anteils von 35 % für Dienstleistungsbetriebe gemessen an der Hautnutzfläche nach SIA 416 über alle Geschoss hinweg, wird dies sichergestellt.

§ 5 Massvorschriften

Im Gestaltungsplan (Situationsplan) und in den Schnitten A-A und B-B ist der Baubereich (max. Lage und Ausdehnung) grafisch festgehalten. Die Bestimmungen in § 5 bilden Ergänzungen zum Plan. Auf die Festlegung einer Nutzungsziffer wird verzichtet. So kann eine möglichst grosse Flexibilität erreicht werden. Die maximal realisierbare oberirdische Nutzfläche wird dennoch durch die Festlegung der Mantellinie sowie des Baubereichs begrenzt.

Hochbauten müssen innerhalb des Baubereichs und der Mantellinie realisiert werden. Auf die plangraphische Festlegung eines Baubereichs für Untergeschosse und allenfalls unterirdischer Bauten wird verzichtet. Sie sind im Rahmen der gesetzlichen Abstände im ganzen Gestaltungsplanperimeter zugelassen.

Die Fassadenflucht entlang der Konradstrasse (Konradstrasse 23, 25 und 27) soll beibehalten werden (analog heutiger Bebauung). Aus diesem Grunde wird diese zwingende Fassadenflucht im Sinne einer Gestaltungsbaulinie nach § 40 Abs. 4 PBG Kanton Solothurn definiert. Südseitig darf die Fassade gemäss Richtprojekt von der Mantellinie (und somit vom Baufeld) abweichen bzw. das maximale Baufeld unter-, jedoch nicht überschreiten.

Der Zugangsbereich «Innenhof» ist von Hochbauten freizuhalten. Der Gebäudeeingang befindet sich innerhalb der Bauvolumens.

Ein Kernelement der Sonderbauvorschriften bildet die Definition der Gebäudehöhe(n) bzw. der Kote(n) (in Metern über Meer) zur Sicherung des städtebaulichen Konzepts und damit einhergehend, der Angleichung an die Nachbarbauten in der Höhe. Die massgebenden Koten konnten basierend auf genauen Vermessungsaufnahmen (siehe Anhang IV) der Fassaden von den Liegenschaften Konradstrasse 23, 25, 27 und 31 bestimmt werden. Die maximalen Höhenkoten (Oberkante der Dachkonstruktion bzw. Dachrand) sind in Metern über Meer (m ü. M.) angegeben.

- Oberkante (OK) Dachrand oberstes Vollgeschoss ohne Brüstung: max. 419.14 m ü. M.
- OK Brüstung / Geländer Attikageschoss: max. 420.24 m ü. M.
- OK Dachrand Attikageschoss: max. 421.53 m ü. M.
- OK Dachaufbau: max. 423.53 m ü. M.

III. Gebäude: Stadtbild und Gestaltung

§ 6 Städtebau

Mit diesem Paragraphen soll sichergestellt werden, dass die Bebauung hinsichtlich der Gestaltung eine hohe Qualität aufweist und der städtebaulichen Situation Rechnung trägt. Zudem wird mit dieser Bestimmung eine schlüssige Raumabfolge von urbanem Volumen entlang der Konradstrasse gewährleistet.

§ 7 Architektur

Auch § 7 ist zentral zur Sicherstellung der Qualität der zukünftigen Bebauung.

Das Gebäudeprofil wird durch den Gestaltungsplan (Gebäudehöhe und Mantellinie) in den Schnitten definiert.

Für die Fassadengestaltung, Materialisierung wie auch die volumetrische Ausbildung ist das Richtprojekt massgebend. Ein wesentliches Gestaltungselement des Neubaus auf der Hofseite sind die alternierenden Balkone, bzw. Loggien.

Die Strassenfassade zeigt volumetrische Rücksprünge wie auch felderartige Auszeichnungen in der Gestaltung. Die Wohnungen sind mehrheitlich zweiseitig belichtet, was den Wohnwert bezüglich der Besonnung deutlich steigert. Die Westfassade zeichnet sich durch verschiedene Oberflächenstrukturen und feingliedrige Rücksprünge aus.

Die Materialien, welche ebenfalls die hohe gestalterische Qualität unterstreichen sind im Richtprojekt dargestellt. Diese sind als Anforderung auch im Baugesuchsverfahren einzuhalten.

Das Gebäude wird mit einem Flachdach gestaltet. Dieses wird für die Erfüllung von ökologischen Funktionen (extensive Begrünung) verwendet. Für die Dachbegrünung wird eine Vegetationsschicht von mindestens 10 cm festgelegt. Werden die Flächen zugleich mit Energiesystemen wie Photovoltaikerelementen und dgl. genutzt, sind diese Anforderungen systemmässig aufeinander abzustimmen.

Technikaufbauten dürfen, sofern sie technisch nicht anderweitig realisiert werden können, auf dem Dach des Attikageschosses erstellt werden. Damit diese die Dachgestaltung nicht beeinträchtigen, sind sie in die Architektur des Gebäudes zu integrieren, als räumliche Einheit und allseitig eingehaust inkl. Dach zu erstellen, so dass eine überdurchschnittliche Gesamtwirkung resultiert. Die allfälligen Dachaufbauten dürfen insgesamt eine Fläche von maximal 30 m² in Anspruch nehmen. Die Dachfläche des Dachaufbaus ist für Energiesysteme zu nutzen.

Um der Erkenntnis aus dem Richtprojekt eines ebenerdigen Zugangs ab der Konradstrasse ins Erdgeschoss nachzukommen, sind Vorschriften

zum massgebenden Terrain und zum Untergeschoss in den Sonderbauvorschriften notwendig. Das massgebende Terrain wird auf die Höhe der Konradstrasse 25 (nordöstliche Ecke) festgelegt. Zusammen mit Abs. 7, welcher regelt, dass die Oberkante der Decke von Untergeschossen strassenseitig (Konradstrasse) nicht aus dem massgebenden Terrain hinausragen bzw. diese nicht unterschreiten darf, ist ein ebenerdiger Zugang ab der Konradstrasse sichergestellt.

§ 8 Aussenraum

Der Aussenraum beschränkt sich auf den Zugangsbereich «Innenhof» gemäss Gestaltungsplan. Dieser Bereich ist von Hochbauten freizuhalten und dient der Zugänglichkeit des Erdgeschosses und des Untergeschosses (mittels Rampe). Die Gestaltung des Bereichs (insbesondere Materialisierung) ist auf Baugesuchsstufe zu klären. Auf jeden Fall ist der Bereich so auszugestalten, dass im Falle einer späteren Attraktivierung des Innenhofs (z. B. im Sinne des Konzepts gem. Anhang III) die Zugänglichkeit über diese Fläche sichergestellt werden kann und sich die Fläche allenfalls mit der Innenhofumnutzung ergänzen / kombinieren lässt.

§ 9 Zugänge

Im § 9 ist festgehalten, dass ab der Konradstrasse und ab dem Zugangsbereich «Innenhof» je ein Zugang zu realisieren ist, welche allen Nutzungseinheiten zur Verfügung stehen. Die Zugänge sind im Gestaltungsplan verbindlich festgelegt. Weitere Zugänge zu den Dienstleistungsbetrieben im Erdgeschoss sind ab der Konradstrasse möglich.

Weiter wird in Paragraf 9 festgelegt, dass im Erdgeschoss ein Durchgang von der Konradstrasse durch das Gebäude zum Zugangsbereich «Innenhof» zu realisieren ist. Dieser dient den Bewohnenden insbesondere als Durchgang um die Velos zur Velorampe und anschliessend in die Velotiefgarage zu schieben. Sollte bis zur Baueingabe ein im Grundbuch gesichertes Wegrecht über den Innenhof vorliegen, darf der Durchgang redimensioniert (insbesondere in seiner Breite) werden. Der für das Abstellen von Velos und Kinderwagen in den Sonderbauvorschriften gesicherte Platz, bleibt der Verkleinerung der Durchgangsbereite vorbehalten.

IV. Mobilität

§ 10 Autoarmes Wohnen

Die neuen Wohnangebote sind für Menschen konzipiert, die in ihrem Mobilitätsverhalten möglichst selten oder gar nicht auf den motorisierten Individualverkehr (insbesondere das Auto) zurückgreifen. Auch die Dienstleistungsbetriebe, welche sich im Erdgeschoss und allenfalls in weiteren Etagen ansiedeln dürfen, befolgen diese Prämisse des autoarmen Arbeitens inkl. deren Kundschaft.

Für nicht bereitgestellte Autoabstellplätze nach geltenden kommunalen Bestimmungen zum Zeitpunkt der Baueingabe ist nach § 42 Abs. 5 Kantonale Bauverordnung eine Ersatzabgabe zu leisten. Die Höhe richtet sich nach den rechtsgültigen Richtlinien der Stadt Olten. Im Rahmen des Baugesuchverfahrens sind die entsprechenden Berechnungen einzureichen.

§ 11 Mobilitätskonzept

Im vorliegenden Raumplanungsbericht wurden einige Vorschläge zur Attraktivierung des autoarmen Wohnens gemacht. Es wird Aufgabe der Bauherrschaft sein, diese Überlegungen weiterzuführen und in ein Mobilitätskonzept zu überführen, welches bei der Baugesuchseingabe einzureichen ist.

§ 12 Veloparkierung /
Kinderwagen

Die Bedarfsermittlung und die Ermittlung des Flächenbedarfs / Geometrie der Veloparkierung erfolgt gemäss VSS Norm 40 065 sowie 40 066.

Die Veloabstellplätze befinden sich im Untergeschoss und sind teilweise für Elektroladestationen ausgestattet. Im Eingangsbereich des Erdgeschosses befinden sich mindestens 3 (Kurzzeit-)Parkplätze sowie Abstellplätze für Kinderwagen.

V. Umwelt

§ 13 Lärm

Das Planungsgebiet ist vollständig erschlossen. Somit kommen nach Art. 29 bis Art. 31 der Lärmschutzverordnung (LSV) die Immissionsgrenzwerte (IGW) zur Anwendung. Mit der Baueingabe ist zu bestätigen, dass die Belastungsgrenzwerte für Aussenlärm eingehalten werden können.

§ 14 Energie

Der Neubau hat im Minimum die energetische Minergie-Kennzahl (MKZ) gemäss dem zum Zeitpunkt der Baueingabe geltenden Minergie-Standard zu erfüllen und rechnerisch darzustellen. Die Einhaltung der MKZ für Minergie-P ist für die Baugesuchseingabe zu prüfen und rechnerisch darzustellen. Weiter muss der Neubau so erstellt und ausgerüstet werden, dass mindestens 55 % des zulässigen Wärmebedarfs für Heizung und Warmwasser mit erneuerbaren Energien gedeckt werden. Dieser Anteil wurde im Rahmen des Richtprojektes ermittelt. Das Dach des Attikageschosses wie auch des Dachaufbaus ist für Solaranlagen zu nutzen.

Mit dem Baugesuch ist ein Energiekonzept einzureichen, welches die Anforderungen erfüllt.

§ 15 Licht

Der Paragraph hat zum Zweck, dass keine unnötigen Lichtemissionen im Aussenraum entstehen und Tierarten (u.a. Insekten) und der Mensch nicht erheblich gestört werden. Die Beleuchtung im Gestaltungsplanperimeter hat sich an der SIA Norm 491 «Vermeidung unnötiger Lichtemissionen im Aussenraum» zu richten.

- § 16 Entsorgung
- Im Gestaltungsplan (Situationsplan) ist kein Standort für die Entsorgung eingetragen. Der Bereitstellungsplatz / Zwischenlagerung befindet sich innerhalb des Gebäudes (voraussichtlich im Untergeschoss). Der genaue Standort ist im Baugesuchsverfahren auszuweisen.
- § 17 Entwässerung
- Für die Entwässerung des Meteorwassers sowie des anfallenden Schmutzwassers ist der rechtsgültige generelle Entwässerungsplan (GEP) der Stadt Olten massgebend. Mittels extensiver Dachbegründung soll das Meteorwasser zurückgehalten werden. Sofern der Innenhof zu einem späteren Zeitpunkt entsiegelt werden sollte, ist die Ableitung des Dachwassers so zu organisieren, dass dieses in den Innenhof zur Versicherung geleitet werden kann.
- § 18 Naturgefahren
- Im Rahmen des Gestaltungsplans sind, gestützt auf Art. 15 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG), hinsichtlich der baulichen Eignung mögliche Naturgefahrenpotenziale zu berücksichtigen. Die entsprechenden Schutzmassnahmen sind im Rahmen des Baugesuchsverfahrens zu prüfen.
- VI. Schlussbestimmungen**
- § 19 Abweichungen
- Der Baubehörde wird mit diesem Paragrafen gestattet, in begründeten Fällen geringfügige Abweichungen von den Festlegungen des Gestaltungsplans zu erteilen, sofern das Konzept der Überbauung erhalten bleibt. Diese Abweichungen dürfen jedoch keine zwingenden kantonalen Bestimmungen verletzen und die öffentlichen und achtenswerten nachbarlichen Interessen müssen gewahrt bleiben.
- § 20 Inkrafttreten
- Der Gestaltungsplan "Konradstrasse 25/27" und die Sonderbauvorschriften treten nach der Genehmigung durch den Regierungsrat mit der Publikation des Genehmigungsbeschlusses im Amtsblatt in Kraft.

6 Interessenabwägung

6.1 Ortsbild und Städtebau

Städtebauliche
Vervollständigung
Optimierte Ausnützung

Gegenüber den beiden bestehenden Bauten erreicht der Neubau neben technischen und energetischen Verbesserungen eine höhere Ausnutzung der Hauptnutzungen: einerseits dank zusätzlichen Geschossen, andererseits dank der Optimierung der Nebennutzungen (nur noch eine Erschliessung). Dank der Angleichung an die Nachbarbauten in der Höhe erfolgt auch die bisher fehlende städtebauliche Ergänzung des Blockrands. Für das Stadtbild erfolgt ein Eingriff, der auch bei einer zeitgemässen Architektursprache der Einheitlichkeit der Quartierstrukturen im Sinne des Ortsbildschutzes entspricht. Gleichzeitig wird den Zielen der Innenentwicklung und der behutsamen Erneuerung des Bestands im Sinne der kantonalen Richtplanung Rechnung getragen.

Entlang der hofseitigen südlichen Fassade ragt die Volumetrie über die Fassade des Nachbargebäudes hinaus. Dank der Vertiefung ist es jedoch möglich, die Wohnungsgrundrisse attraktiver zu gestalten und Balkone als ergänzenden Aussenraum bereitzustellen. Die Differenzierung der Fassade mit leicht vorspringenden Innenräumen und rückspringenden Balkonflächen trägt zur Artikulierung des Gesamtfassadenbilds bei.

6.2 Wohn- und Aufenthaltsqualität

Die engen Platzverhältnisse – sowohl die geringe Tiefe des Blockrands als auch diejenige des Innenhofs – bilden eine Herausforderung für die Konzeption von Wohnungen, die heutigen Ansprüchen an Lichtdurchflutung, Hygiene und Raumqualität entsprechen. Dank seiner Lage gegenüber der einzigen kleinen Öffnung des Innenhofs und der Orientierung der Hoffassade nach Süden besteht mit der Vertiefung des Grundrisses über die hofseitige Fassadenflucht hinaus die Möglichkeit, etwas grössere Wohnungen zu realisieren, mit Balkonen den Wohnraum mit einer zusätzlichen Raumeigenschaft zu ergänzen und diese Vorteile zugunsten der Bewohnenden anzubieten

Die Gestaltung des Innenhofs als begrünter Aufenthaltsraum für die Bewohnenden der umliegenden Gebäude wäre ein weiterer möglicher Schritt zur Attraktivierung des städtischen Wohnumfelds (vgl. Kap. 3.5), auch wenn im Rahmen der vorliegenden Gestaltungsplanung keine Interventionen in diesem Sinn möglich sind.

Der Ersatzbau nimmt – wie auch die bisherige Baute – beinahe die komplette Fläche der beiden Parzellen in Anspruch. Ein Aussenraum als Spiel-

und Begegnungsort ist innerhalb des Gestaltungsplanperimeters nicht möglich, wodurch die Forderung nach § 41 KBV nicht möglich ist zu erfüllen. Der nächste Spielplatz befindet sich jedoch in nur zirka 200 m Distanz (Platz der Begegnung). Selbstverständlich ersetzt dieser Spielplatz nicht die Qualität eines entsprechenden Angebots «direkt vor der Haustür». Es ist jedoch davon auszugehen, dass durch die Örtlichkeit der Baute und aufgrund der Grundrisse der Wohnungen eher eine urbane Bewohnerschaft bestehend aus Singles, Paaren und nur teilweise (Klein-)Familien angesprochen wird. Die Nachfrage nach Spielplätzen dürfte sich demnach in Grenzen halten. Die Überwindung einer Distanz von 200 m wird zudem als machbar / zumutbar eingestuft. Sofern jedoch mehrere Liegenschaften in der Blockrandbebauung modernisiert und / oder in Richtung verstärkte Wohnnutzung ausgebaut werden, könnte mit der Umsetzung des Innenhofkonzepts (siehe Anhang III) ein wesentlicher Beitrag zur Schaffung eines Aufenthaltsraums in angrenzender Nachbarschaft geschaffen werden.

6.3 Mobilität und Parkierung

Gesetzliche Voraussetzung vs. gesellschaftliche Wohnbedürfnisse

Das Prinzip der Bereitstellung von genügend Abstellplätzen entspricht dem Paradigma der autogerechten Stadt, das im Wesentlichen der 2. Hälfte des 20. Jahrhunderts entspricht. Die städtebauliche Blockrandstruktur, in welcher der Neubau Konradstrasse 25/27 liegt, entspricht der Zeit vor dem Automobil, als dessen Platzbedarf noch nicht bekannt war. Trotz dem nach wie vor hohen Anteil des motorisierten Individualverkehrs an der Gesamtmobilität ist man sich unterdessen auch den kritischen Aspekten der Automobilität bewusst geworden, darunter die hohen Kosten für die Infrastruktur, die Umweltemissionen sowie die negative Beeinflussung der Aufenthaltsqualität, insbesondere in den Städten.

Urbanes Wohnen

Mit der Wiederentdeckung der Städte als Wohn- und Lebensraum entsteht nicht nur attraktiver Wohnraum; viele Bewohnende setzen dabei auch auf die Vorteile einer nachhaltigen Mobilität. Für Bewegungen im näheren Umfeld geht man zu Fuss oder nimmt das Velo. Für weitere Reisen verwendet man das öffentliche Verkehrsangebot.

Keine Veränderung des Modal-Splits zu erwarten

Durch den Neubau nimmt die Anzahl Wohnungen von 8 auf 13 Wohnungen zu. Die zusätzlichen Wohnungen werden aller Voraussicht nach zu mehr Bewohnenden¹⁶ und insgesamt zu mehr Mobilität bzw. zu

¹⁶ Approximative Berechnung; Bei der Annahme von 1.73 Personen/Wohnung (Quelle: Amt für Statistik Kanton Solothurn, Eckdaten Stadt Olten 2020) nimmt die Anzahl Bewohner um zirka 8 Personen zu.

	<p>mehr Verkehrsbewegungen führen. Trotz mehr Mobilität wird sich der Modal-Split kaum verändern. Die fehlende Verfügbarkeit eines Autoabstellplatzes wird auch zukünftig ein entscheidender Faktor für Menschen sein, die autoarmes Wohnen wünschen. Es ist anzunehmen, dass viele Bewohnende auch zukünftig auf die Vorteile einer Mobilität setzen, die möglichst aufs Auto verzichten. Die zusätzlichen Verkehrsbewegungen werden also mehrheitlich zu Fuss, mit dem Velo und dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt.</p>
Fehlender Platz für Autoabstellplätze innerhalb GP-Perimeter	<p>Die Grösse und Geometrie des Gestaltungsplanperimeters ist auch der Grund, weshalb prinzipiell nur unterirdische Autoabstellplätze in Frage kämen. Für eine Tiefgarage bräuchte es aber mindestens ein zweites Untergeschoss (Veloabstellplätze beanspruchen zusammen mit den Kellerabteilen bereits ein ganzes Untergeschoss). Eine Erschliessung der Untergeschosse mittels Rampe wäre aufgrund der Grösse und der Geometrie der Parzellen technisch nicht möglich (Schleppradien Autos, maximale Neigung). In Frage käme nur ein Autolift. Die bautechnischen Anforderungen an einen Autolift sind jedoch äusserst anspruchsvoll (u.a. zusätzliches Unterfangung der Nachbarliegenschaften) und finanziell aufwändig. Zudem ist es höchst fraglich, ob die Fläche des 2. Untergeschosses für die geforderte Anzahl Parkplätze genügen würde. Weiter besteht bei einem zweiten Untergeschoss möglicherweise ein Konflikt mit dem Grundwasserschutz.</p>
Keine Abstellplätze in der Umgebung zu erwerben	<p>Verschiedene Anfragen des Eigentümers Parkplätze in der unmittelbaren Umgebung zu kaufen blieben erfolglos. Es ist zukünftigen Bewohnern jedoch nicht untersagt, ein Parkplatz in der Umgebung zu mieten. Die vertragliche Bindung erfolgt jedoch direkt zwischen dem Nutzenden und dem Betreiber.</p>
Ersatzabgabe	<p>Wenn wie hier vorliegend, die erforderlichen Abstellplätze nicht erstellt werden können oder dürfen, besteht gemäss § 42 Abs. 5 der kantonalen Bauverordnung (KBV) eine rechtsverbindliche Grundlage gegen Entrichtung einer Ersatzabgabe auf die Erstellung von Abstellplätzen zu verzichten. Der Grundeigentümer von GB Olten Nrn. 1489 und 1490 wird folglich eine Ersatzabgabe an die Stadt Olten leisten müssen. Die Berechnung der Anzahl Abstellplätze und die Höhe der Ersatzabgabe richtet sich nach den Richtlinien der Stadt Olten.</p>
Fazit: Verzicht auf Autoabstellplätze recht- und zweckmässig	<p>Die erfolgte Argumentation hat gezeigt, weshalb die Realisierung von Autoabstellplätzen für den Neubau angesichts verschiedener Herausforderungen in Sachen Raum und Umwelt kaum machbar und der Verzicht recht- und auch zweckmässig ist.</p>

Mobilitätskonzept – Förderung von angebotsorientierte Massnahmen

Damit auch zukünftig viele Bewohnenden des Neubaus auf ein Auto verzichten und nicht ein Parkplatz in der Umgebung mieten, sind angebotsorientierte Fördermassnahmen für ein gelenktes, nachhaltiges Mobilitätsverhalten anzubieten. Im Rahmen des Baugesuchsverfahrens wird der Grundeigentümer deshalb ein Mobilitätskonzept für die neue Bebauung einreichen müssen. Dieses wird aufzeigen, wie das Wohnangebot autoarmes Wohnen unterstützen kann. Das Mobilitätskonzept wird sich auf fördernde Massnahmen konzentrieren und von verpflichtenden Massnahmen absehen.

Das Mobilitätskonzept kann insbesondere die folgenden, noch nicht festgelegten Aspekte berücksichtigen:

- einen Beitrag an ein bindendes Angebot des öffentlichen Verkehrs (Abonnement)
- die Bereitstellung von genügend Veloabstellplätzen
- die Bereitstellung von Transport-Velos (Cargo-Velos)
- einen Beitrag an ein Angebot für ein Velo-Hauslieferdienst
- die Bereitstellung eines Car Sharing-Fahrzeuges in unmittelbarer Nähe, bsp. auf einem Parkplatz im Innenhof

6.4 Umwelt

Lärm

Beim aktuellen Verkehrsregime auf der Konradstrasse (Tempo 20 / Begegnungszone, geringes MIV-Aufkommen, regelmässiger Busverkehr) sind die Immissionsgrenzwerte eingehalten. Zurzeit ist nicht davon auszugehen, dass sich das Verkehrsregime zugunsten eines lärmintensiveren Ablaufs ändern wird.

Energie

Die Stadt Olten stellt bei Projekten mit Gestaltungsplanpflicht Anforderungen an einen nachhaltigen Energiebedarf (insbesondere Erreichung der Minergie-Kennzahl (MKZ) sowie min. Anteil erneuerbarer Energie für Heizung und Warmwasser).

In einer Machbarkeitsberechnung wurde basierend auf dem Richtprojekt unter Annahmen eines Konzepts für die Gebäudehülle und für die Gebäudetechnik¹⁷, welche beide in der Regel die Anforderungen von Minergie@-P erfüllen, die Anforderungen der Stadt Olten überprüft.

¹⁷ PV-Anlage mit Eigenstromerzeugung, Heizung / Warmwasser mit Erdsonde, kontrollierte Lüftung mit Wärmepumpe.

Gemäss der Berechnung kann die Minergie-Kennzahlen (MKZ) des Labels Minergie erfüllt werden, jedoch nicht die MKZ des Labels Minergie®-P¹⁸. Hauptgrund ist, dass der Neubau aufgrund der Blockrandbebauung und der umliegenden Bebauung stark beschattet ist, so dass trotz der für Minergie®-P konzipierten Gebäudehülle, die Anforderungen des Labels Minergie®-P nicht erreicht werden. Dies könnten selbst noch bessere / verstärkte Dämmmaterialien nicht kompensieren.

Gemäss Machbarkeitsberechnung beim Richtprojekt wird der Anteil von bereitgestellter erneuerbarer Energie für Heizung und Warmwasser zwischen 55 % bis maximal 60 % geschätzt. Ein höherer Anteil ist nicht realistisch, da aufgrund der hohen Beschattung insbesondere in den kälteren Monaten ein hoher Heizwärmebedarf besteht. Die Wärmeerzeugung für die Heizung und das Warmwasser erfolgt über Erdsonden, welche im Winter für ihren Betrieb zusätzlich mit externem Strom versorgt werden müssen. Externer Strom wird als nicht erneuerbarer Energie taxiert. Auch darf die Überproduktion der Photovoltaik-Anlage im Sommer nicht in die Bilanzierung miteingerechnet werden. Weitere Photovoltaik-Anlagen an der Fassade würden zwar den Anteil an erneuerbarer Energie etwas verbessern, jedoch aufgrund der Fassadengestaltung mit alternierenden Balkone / Loggien und der Beschattung in der Gesamtbilanz kaum markant. Zudem würden sich Solaranlagen das Orts- und Strassenbild negativ beeinflussen.

Der in den Sonderbauvorschriften festgelegte Minimalanteil an erneuerbarer Energie von 55 % lässt dem Eigentümer für das Baugesuchungsverfahren eine kleine Marge zu für den Fall, dass die gemachten Annahmen gemäss Machbarkeitsberechnung nicht vollumfänglich zutreffen (z.B. Erreichung einer geringeren Jahresarbeitszahl bei den Erdsonden).

Naturgefahrensituation

Der minderen Gefährdung in Sachen Naturgefahren (Hochwasser) kann im Rahmen der üblichen Schutzvorkehrungen im Rahmen der Bauprojektierung Rechnung getragen werden.

¹⁸ Zusatzanforderung 1 für die Gebäudehülle nicht erfüllt.

Grundwasser

Der Gestaltungsplanperimeter liegt im Gewässerschutzbereich A_u. Gemäss der seit dem 01.01.1999 in Kraft getretenen Eidg. Gewässerschutzverordnung dürfen im Gewässerschutzbereich A_u grundsätzlich keine Bauten erstellt werden, die unter dem mittleren Grundwasserspiegel (MGW) liegen. Bei Einbauten unter den höchsten Grundwasserspiegel (HGW) ist im Baubewilligungsverfahren beim Bau- und Justizdepartement eine wasserrechtliche Bewilligung nach Art. 32 Abs. 2 Gewässerschutzverordnung (GSchV, SR 814.201) sowie nach §§ 53/54 des Gesetzes über Wasser, Boden und Abfall (GWBA, BGS 712.15) einzuholen.

Für die Grundwasserhöhen liegen zum betroffenen Perimeter sowie zum erweiterten Perimeter keine Angaben vor. Aufgrund der Grundwassergeometrie gemäss kantonalem Geoportal kann davon ausgegangen werden, dass eine genügend grosse Differenz zwischen Terrainhöhe und höchstem Grundwasserspiegel (HGW) vorhanden ist. Die Überbauung (Unterkellerung von 1-geschossig) steht nicht in Konflikt mit dem HGW bzw. mit dem Grundwasser.

Nicht relevante Bereiche

Folgende Bereiche wurden überprüft aber haben keinen Einfluss auf die vorgenommene Interessenabwägung und sind daher für die vorliegende Planung nicht weiter relevant:

- Boden und Altlasten
- Flora, Fauna, Lebensräume
- Erschütterung
- NIS (nichtionisierende Strahlung)
- Oberflächengewässer und aquatische Ökosysteme
- Umweltgefährdete Organismen
- Störfallverordnung
- Wald
- Kulturdenkmäler, archäologische Stätte

6.5 Fazit Interessenabwägung

Der vorliegende Gestaltungsplan «Konradstrasse 25/27» auf GB Olten Nrn. 1489 und 1490 mit Sonderbauvorschriften weist keine Interessenskonflikte mit den in der Interessensabwägung behandelten Aspekten auf. Der Erlass des Gestaltungsplans inkl. Sonderbauvorschriften ist daher recht- und zweckmässig.

7 Planungsorganisation und Ablauf

7.1 Beteiligte und Organisation

Gestaltungsplanverfahren, Gestaltungsplan und Sonderbauvorschriften	BSB + Partner AG, Oensingen zusammen mit Stadt Olten, Direktion Bau
Grundeigentümer	Driton Sheholli, Quaistrasse 41, 4632 Trimbach
Richtprojekt	ARGE Frey Architekten AG, Olten und rba Architekten GmbH, Olten, Thomas Frey und Florian Rickenbacher
Organisation	Die Erarbeitung des Richtprojekts erfolgte ab 2021 durch die Arbeitsgemeinschaft Frey Architekten AG, Olten, und rba Architekten GmbH, Olten. BSB + Partner AG, Oensingen haben zusammen mit der Stadt Olten das Planwerk erarbeitet.

7.2 Terminplan

Beginn 2021	Erarbeitung Richtprojekt (fortlaufende Weiterbearbeitung)
seit November 2021	Beginn der Arbeiten zum Gestaltungsplan
25. April 2022	Verabschiedung Gestaltungsplan «Konradstrasse 25/27» mit Sonderbauvorschriften im Stadtrat Olten für kantonale Vorprüfung und öffentliche Mitwirkung
17. Mai bis 14. Juni 2022	Öffentliche Mitwirkung
9. Mai 2022 bis 9. Jan. 2023	Kantonale Vorprüfung
Seit 9. Januar 2023	Überarbeitung nach kantonaler Vorprüfung und öffentlicher Mitwirkung
Sommer / Herbst 2023	Öffentliche Auflage (nach Freigabe Stadtrat)
Herbst / Winter 2023	Beschluss Stadtrat
Frühling / Sommer 2024	Genehmigung durch den Regierungsrat

7.3 Kantonale Vorprüfung

Das Amt für Raumplanung hat den Gestaltungsplan «Konradstrasse 25/27» mit Sonderbauvorschriften vorgeprüft. Der Vorprüfungsbericht liegt mit Datum vom 9. Januar 2023 vor.

Die in der Vorprüfung genannten Punkte wurden im Stadtrat diskutiert und in der Planung - soweit als recht- und zweckmässig erachtet - berücksichtigt.

Die wesentlichen Empfehlungen seitens Kanton sowie die Haltung des Stadtrats sind in der Folge aufgeführt (Letztgenanntes ist grau hinterlegt).

Geltungsbereich

«Ist der Geltungsbereich Richtung Norden so korrekt? Er schliesst das Trottoir nicht ein.»

Der Geltungsbereich des Gestaltungsplans ist korrekt eingezeichnet. Das teilweise auf den Parzellen liegende Trottoir entlang der Konradstrasse wird nicht in den Geltungsbereich aufgenommen.

Zugang zum Innenhof

«Wir empfehlen bereits mit dem Gestaltungsplan auf die künftige Nutzung des Innenhofs als Aufenthaltsfläche einzugehen, indem z.B. ein Zugang zumindest für die Bewohnenden ab dem Treppenhaus geschaffen wird.»

Die Planung inkl. Richtprojekt ist dahingehend angepasst, dass ein direkter Zugang für alle Nutzungseinheiten via Erdgeschoss in den Innenhof besteht. Paragraf 9 Absatz 1 und 2 der Sonderbauvorschriften wurde entsprechend ergänzt.

«§ 8 Abs. 1: Die Gestaltung des Zugangsbereichs «Innenhof» ist so auszulegen, dass einerseits die Zugänglichkeit zum Gebäude sichergestellt ist und andererseits ~~sich mit möglichen zukünftigen Attraktivierungsmassnahmen des Innenhofs ergänzen lässt~~ ein Ort mit Aufenthaltsqualität entsteht.»

Der Zugangsbereich «Innenhof» ist 1.4 Meter x 4.8 Meter gross und dient der Sicherstellung des Zugangs zum Gebäude bzw. zum Innenhof sowie als Manövriertfläche für Velos, welche von der Konradstrasse durch das Gebäude zur Rampe/Velotiefgarage geschoben werden. Aufgrund dieser Mehrfachnutzung sowie der Situation, dass sich im Innenhof südlich angrenzend zwei Nebenbauten befinden, welche die Zugänglichkeit sowie die Attraktivität schmälern, wird sich dieser Ort nicht durch seine Aufenthaltsqualität auszeichnen. Das Richtprojekt ist

jedoch so konzipiert, dass sich der Neubau - im Fall einer Aufwertung des Innenhofs - ideal in die Innenhofnutzung integrieren lässt.

«Zugang vom Hof zur Konradstrasse oder zum Treppenhaus verbindlich einzeichnen.»

Der Planinhalt ist neu verbindlich geregelt.

Entwicklung Hofsituation

«Wir würden es begrüssen, wenn die Stadt gemeinsam mit den Eigentümern sowie den umliegenden Anstössern eine Entwicklung der Hofsituation bewirken könnte.»

Die Stadt Olten hat sich im räumlichen Leitbild (verabschiedet 2022) dazu bekennt, die Innenhöfe aufzuwerten (im Sinne einer städtebaulichen und wohnwertmässigen Aufwertung sowie zur Anpassung an den Klimawandel). Innenhofbauten (insbesondere Garagenboxen) sollen zur Steigerung der Hofqualität reduziert und durchgrünte sowie entsiegelte Innenhöfe gefördert werden. Die Stadt plant den Umgang mit Blockrändern und Innenhofqualitäten in der Ortsplanungsrevision vertieft zu thematisieren und allfällige planerische Rahmenbedingungen festzulegen.

Technische Dachaufbauten

«Entsprechend sollten Technikaufbauten auf der Attika dem technischen Stand der Möglichkeiten entsprechen. Im Gestaltungsplan sind 2 m Höhe vorgesehen, was als zu viel erachtet wird.»

«§ 7 Abs. 3 (Empfehlung): Wenn sie technisch nicht anderweitig realisiert werden können, dürfen diese um maximal ~~2 m~~ 1 m die Oberkante des Dachrandes des Attikageschosses (OK 421.53 m ü. M.) überschreiten und sind um das doppelte Mass ihrer Höhe von der Fassadenflucht zurück zu versetzen.»

Es ist festzuhalten, dass Dachaufbauten wie Entlüftungsbauteile, Dachaufgänge, Anlagen für Haustechnik und dgl. nur zulässig sind, wenn sie technisch nicht anderweitig realisiert werden können (§ 7 Abs. 3 der Sonderbauvorschriften).

Im überarbeiteten Gestaltungsplan ist nun festgehalten, dass – sofern die Dachfläche des Attikageschosses für Dachaufbauten genutzt wird – Technikanlagen als räumliche Einheit und eingehaust (inkl. Dach) zu erstellen sind. Die opake Gestaltung wie auch die räumliche Einbindung des Technikraums in den Dämmperimeter ermöglicht mit der darüber liegenden Dachfläche das Platzieren von Photovoltaikerelementen auf der Dachoberfläche. Dies im Gegensatz zur Platzierung von technischen, niedrigeren Bauteilen wie Rückkühlern und dgl., welche nach oben freie Luftauslässe erfordern. Die Einhausung hat zudem den Vor-

teil, dass die technischen Geräte geringere Schallemissionen nach aussen erzeugen. Das (überarbeitete) Richtprojekt stellt nun aufgrund der dargestellten Nutzungen die haustechnische Installation in diesem Technikraum dar: Damit wird ersichtlich, dass die Raumgrösse sinnvoll und notwendig ist. Zur Wartung der technischen Anlagen ist eine Stehhöhe von zwei Metern notwendig. Der Technikaufbau liegt von der Aussenkante des Daches über dem Attikageschoss ca. 2.50 Meter, von der Brüstung des Attikageschosses selbst ca. 4.50 Meter zurück. Aus der Fussgängerperspektive auf Niveau Konradstrasse ist somit kein Blickkontakt zu diesem Aufbau zu erwarten. Zudem ist zu erkennen, dass im unmittelbaren Umfeld, d.h. im gleichen Blockrand, bereits Liftüberfahrten zu erkennen sind, welche die dortigen Dachoberflächen volumetrisch deutlich überragen. Aus den voran dargelegten Gründen sind die planerischen Wünsche der Vorprüfung nicht umsetzbar.

Fassadengestaltung

«Gemäss § 7 Abs. 6 SBV ist für die Materialisierung das Richtprojekt massgebend. Im Richtprojekt finden sich jedoch noch keine Angaben zur Materialisierung. Das Richtprojekt müsste entsprechend mit einem Materialkonzept ergänzt werden.»

Das Richtprojekt wird um Angaben zur Materialisierung ergänzt.

«§ 7 Abs. 6 SBV Es ist zu prüfen ob als weiterer Punkt die Gliederung der Fassaden mit Pfeilern und Lisenen ebenfalls aufzunehmen ist.»

Die genaue Betrachtung der zur Strasse zugeneigten Fassade lässt erkennen, dass diese bereits eine Gestaltung mit feingliedrigen Lisenen aufweist. Zudem sind die «Füllungen» zwischen den Feldereinteilungen bereits zurückversetzt. Ausserdem ist mit den Balkonen auch eine volumetrische Lebendigkeit ersichtlich. Die Gestaltung ist somit bereits im Richtprojekt auf einem gestalterisch hohen Niveau. Die zusätzlich ausgearbeitete Materialisierung bei der Überarbeitung lässt zudem die hohe Qualität bei der Umsetzung erwarten.

Anzumerken bleibt, dass eine Gestaltung mit Pfeilern (z.B. mit einer Kolossalordnung) dem Bauwerk innerhalb des Blockrandes eine unbeeinträchtigt hohe Präsenz geben würde.

«Im Richtprojekt wird kein Schwerpunkt auf die Gestaltung der Westfassade gelegt und auch in den SBV fehlen entsprechende Aussagen. Wir empfehlen zu prüfen, ob eine Ergänzung des Richtprojekts mit der Ansicht der Westfassade sinnvoll wäre.»

Die Öffnung der Westfassade im Erdgeschoss wurde im überarbeiteten Richtprojekt nun dargestellt. Eine komplette Öffnung der Obergeschosse der Westfassade kann aus Brandschutzgründen nicht umgesetzt werden (aufgrund Brandüberschlag auf das Nachbarhaus). Eine

differenzierte Oberflächengestaltung ist beim nun überarbeiteten Richtprojekt dargestellt und gibt diesem Fassadenbereich auch die entsprechende Aufmerksamkeit im Ortsbild.

Parkierung / Erschliessung

«Die Verankerung der VSS-Normen zu Veloparkplätzen in den Sonderbauvorschriften wird begrüsst. Da es sich bei diesem Vorhaben um ein autoarmes Projekt handelt, wird empfohlen mit der Anzahl Veloparkplätze höher zu gehen, als es die Norm vorsieht.»

«§ 12 Abs. 1 Grundlage für die Bedarfsermittlung und die Projektierung der Abstellflächen für Velos ist die VSS Norm 40 065 und VSS Norm 40 066. Es sind gegenüber dem Standardbedarf gemäss Norm 20% mehr Veloabstellplätze einzurichten. Die Abstellplätze sind im Untergeschoss oder ein kleiner Anteil im Erdgeschoss des Baufelds als Langzeitparkplätze und im Erdgeschoss als Kurzzeitparkplätze anzuordnen.

«Es ist zu definieren, wo allfällige Kunden der Dienstleistungsbetriebe ihr Fahrrad parkieren können.»

«Wir empfehlen genügend grosse und einfach zugängliche Abstellplätzen für Spezialvelos (Cargobikes, Velos mit Anhänger / Kinderanhänger) bereitzustellen. Doppelstockparkanlagen sind für (schwere) E-Bikes schwierig in der Handhabung.»

Die Berechnung der möglichen Veloabstellplätze mittels Wandhalter/Aufhänger, höhenversetzten Vorderräder sowie 3 Veloabstellplätzen im Erdgeschoss hat ergeben, dass der zur Verfügung stehende Platz zur Einhaltung der VSS-Normen knapp ausreicht (42 Velo-PP im Untergeschoss sowie mind. 3 Velo-PP im Erdgeschoss). In den Flächennachweis wurden auch einige Abstellplätze für Spezialvelos miteinbezogen.

Einen gegenüber der Norm erhöhten Veloparkplatzbedarf ist mit den vorhandenen Raumverhältnissen jedoch nicht umsetzbar, nicht erwünscht oder unverhältnismässig. So würden beispielsweise Lager-/ Kellerflächen im Untergeschoss entfallen. Wohnungen ohne oder mit nur sehr kleinem Kellerabteil würden die Attraktivität der Wohnungen erheblich schmälern. Auch können die Technikflächen im Untergeschoss nicht weiter reduziert werden. Des Weiteren erscheint, wie in Kapitel 6.3 bereits dargelegt, die Realisierung eines weiteren Untergeschosses auch für Veloparkplätze unverhältnismässig (Kosten, Unterfangen Nachbargebäude, Grundwasser). Nicht erwünscht und im Sinne der Investition auch nicht nachhaltig, ist eine (Teil-)Aufhebung der geplanten Dienstleistungsflächen im Erdgeschoss zu Gunsten von Veloparkplätzen. Dies würde der gewünschten Belegung und Attrakti-

vierung der Erdgeschossnutzung widersprechen. In den Sonderbauvorschriften ist die Nutzung von Dienstleistungsbetrieben im Erdgeschoss explizit festgehalten. Andere Nutzungen sind implizit ausgeschlossen.

«Gemäss Norm sollen 70 % der Veloabstellplätze Langzeitparkplätze sein (z.B. im Velokeller) und insgesamt 30 % Kurzzeitparkplätze. Diese sollten ebenerdig angeordnet werden (z.B. im Innenhof)».

Zur ebenerdigen Parkierung kommt theoretisch das Erdgeschoss sowie die Flächen ausserhalb des Gebäudes (Aussenbereich) in Frage. Der Aussenbereich besteht lediglich aus dem Velorampenbereich sowie dem Zugangsbereich «Innenhof». Letzterer dient nebst der Sicherstellung des Zugangs zum Gebäude bzw. zum Innenhof, auch als Manövrierfläche für Velos, welche von der Konradstrasse durch das Gebäude zur Rampe/Velotiefgarage geschoben werden. Für Kurzzeitparkplätze besteht auf dieser Fläche von 1.4 Metern x 4.8 Meter aufgrund der Mehrfachnutzungen keinen Platz. Der Ausschluss der Erdgeschossfläche wurde bereits erläutert.

Insgesamt lässt es die räumliche Situation nicht zu, 30 % geforderten Parkplätze als Kurzzeitparkplätze (ebenerdig) anzubieten. Die Sonderbauvorschriften halten diesbezüglich auch explizit fest, dass die Norm hinsichtlich der Bedarfsermittlung und der Geometrie/Flächenbedarf Anwendung findet; die räumliche Anordnung (Lage) der Parkplätze gemäss Norm 40 065 wird deshalb implizit nicht übernommen. Neu wird in den Sonderbauvorschriften jedoch verbindlich geregelt, dass mindestens drei Veloparkplätze im Gebäudeinnern im Eingangsbereich (Durchgang) vorzusehen sind. Diese können insbesondere von Kunden der Dienstleistungsbetriebe genutzt werden.

«Die Velozufahrt durch den Innenhof über die Parzellen GB Nrn. 1939 und 3562 muss rechtlich (bspw. mit einer Dienstbarkeit) und in der Praxis sichergestellt werden.»

Die Erreichbarkeit der Velotiefgarage ist durch das Gebäude an der Konradstrasse 25/27 und anschliessender Velorampe sichergestellt. Es besteht keine Dienstbarkeit mit den genannten Parzellen zur Überfahrt. Sollte zum Zeitpunkt der Baueingabe ein im Grundbuch gesichertes Wegrecht zur Erschliessung über den Innenhof vorliegen, sichert der Durchgang noch die fussläufige Erschliessung von der Konradstrasse zum Innenhof.

«Innerhalb des Gestaltungsplanperimeters verläuft die Signatur «Velorampe ins Untergeschoss» über die Signatur «Zugangsbereich Innenhof». Dies ist zu differenzieren. Die Geometrie des Zuganges über den Innenhof bis zur Zugangstüre ist so auszulegen, dass auch Spezialvelos

(Tandems, Cargobikes, Velos mit Anhänger) sicher und bequem manövriert werden können. Entsprechend wird eine Treppe mit Schiene als nicht ausreichend erachtet. Die Rampe sollte verbindlich festgeschrieben werden.»

«Velorampe in den Genehmigungsinhalt aufnehmen, Fläche gehört entsprechend nicht zum «Zugangsbereich Innenhof».

§ 9 Abs. 2 Der Zugang zum Untergeschoss ist für Velos attraktiv mit einer für Lastenvelos und Veloanhänger tauglichen Rampe zu gestalten (~~Rampe oder Schiene entlang Treppe~~).

Der Gestaltungsplan ist dahingehend präzisiert, dass die Lage der Velorampe neu verbindlich geregelt ist. Eine Treppe mit Schiene als mögliche Option wird nicht mehr weiterverfolgt. Die Rampe ist so ausgelegt, dass die entsprechenden Spezialvelos vom Erdgeschoss ins Untergeschoss und umgekehrt geschoben werden können.

7.4 Öffentliche Mitwirkung

Die öffentliche Mitwirkung dauerte vom 17. Mai bis 14. Juni 2022. Während dieser Zeit hatte die Bevölkerung Gelegenheit, sich über das vorliegende Planungsvorhaben zu informieren und schriftlich dazu Stellung zu nehmen. In der Eingangshalle des Stadthauses wurden die Unterlagen ausgestellt und das Modell des Richtprojekts aufgelegt. Sämtliche Dokumente wurden auch auf dem Webauftritt der Stadt Olten aufgeschaltet. Auf die öffentliche Mitwirkung wurde mittels Inserat im Stadtanzeiger (offizielles Publikationsorgan) aufmerksam gemacht.

Bis zum Fristablauf ist bei der Stadt Olten eine Eingabe eingegangen. Die Stellungnahme der Planungsbehörde erfolgte in einem separaten Mitwirkungsbericht (vgl. Beilage).

7.5 Öffentliche Auflage

Wird nach der öffentlichen Auflage ergänzt.

Anhang I

Quellen

Bundesamt für Kultur, ISOS – Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung und Ortsbildschutz (www.bak.admin.ch , November 2021)

Bundesamt für Kultur, 2012, ISOS Kanton Solothurn.

Eidgenössisches Raumplanungsgesetz (RPG), 22. Juni 1979 (Stand: 1. Januar 2019)

Gesellschaft für schweizerische Kunstgeschichte; Inventar der neueren Schweizer Architektur 1850-1920. Band 7 (2000).

Kanton Solothurn, Bauverordnung, Stand 1. Juni 2018

Kanton Solothurn, Geoportal SOGIS (November 2021)

Kanton Solothurn, kantonaler Richtplan, Stand Mai 2021

Kanton Solothurn, kantonales Verkehrsmodell, Basisjahr 2015

Lärmschutzverordnung (LSV), 15. Dezember 1986 (Stand: 1. Juli 2021)

Stadt Olten, räumliches Leitbild, Entwurf 4. Juni 2021

Stadt Olten, Richtlinien Berechnung Abstellplätze für Motorfahrzeuge, Version 1. November 2016 (samt Plan „sinnvoller Bedarf“)

Stadt Olten, rechtsgültiges Zonenreglement, nachgeführt bis Ende 2013

Swisstopo, Online-Kartenschalter (November 2021)

VSS Norm 40 065, Parkieren – Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen (2019)

VSS Norm 40 066, Parkieren – Projektierung von Veloparkierungsanlagen (2019)

Anhang II**Berechnung Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Fahrräder****Motorfahrzeuge**

Nachfolgend wird der Parkplatzbedarf gem. der Richtlinie "Berechnung Abstellplätze für Motorfahrzeuge", Version 1.11.2016, der Stadt Olten berechnet. Die Berechnung ergibt sich wie folgt:

- Bei Dienstleistungsbetrieben, öffentlichen und privaten Verwaltungen, Praxen und anderen Büros ist pro 40 m² Nutzfläche ein Abstellplatz (AP) zu errichten.
- Bei Ein- und Mehrfamilienhäusern ist pro Wohnung ein Abstellplatz zu errichten. In Häuser mit sechs und mehr Wohnungen sind zusätzlich 10% der erforderlichen Abstellplätze (AP) als Besucherparkplätze zu errichten.
- Reduktionsfaktor – "Sinnvoller Parkraumbedarf"
 - Der "sinnvolle Parkraumbedarf" gibt den effektiv benötigten Bedarf an unter Berücksichtigung der Fahrtzwecke und den örtlichen Gegebenheiten bzgl. Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr und die Erreichbarkeit für Zweiradfahrer und Fussgänger.
 - Gem. Übersichtsplan "sinnvoller Bedarf" kann für das Gestaltungsplanareal ein Faktor von 40 % für Dienstleistungsnutzung angewendet werden.

Tabelle 1

Berechnung Abstellplätze Motorfahrzeuge für das Richtprojekt gem. Richtlinien Stadt Olten.

Abstellplätze Wohnen	13 Wg	x 1 AP	13 AP		13 AP
Besucherabstellplätze Wohnen	13 Wg	x 0.1 AP	1.3 AP		2 AP (aufgerundet)
Abstellplätze Dienstleistungsbet.	170 m ²	40 m ² /AP	4.25 AP	40 % Faktor	2 AP (aufgerundet)
Total geforderte Abstellplätze (AP)					17 AP

Velos

Die erforderliche Anzahl Veloparkplätze (Bedarf) wird mit Richtwerten (Standardbedarf) ermittelt. Gemäss VSS Norm SN 40 065 ist pro Zimmer ein Veloparkplatz zu erstellen. In dieser Zahl sind die Veloparkplätze für Besucherinnen und Besucher bereits enthalten. Weil bei Wohnbauten der Velobesitz und nicht die Velobenützung massgebend ist, darf gemäss der VSS Norm der Standardbedarf nicht reduziert werden.

Für kundenintensive Dienstleistungsbetriebe besagt die VSS Norm, dass pro 100 m² Geschossfläche mind. 1 Abstellplatz für die Mitarbeitenden und mind. 1.5 für Kunden einzuplanen sind.

Tabelle 2

Berechnung Anzahl Veloabstellplätze (AP) für das Richtprojekt gem. VSS Norm 40 065 (2019).

Abstellplätze Velo Wohnen	39 Zimmer	x 1 AP/Zimmer	39 AP Velo
Abstellplätze Velo Dienstleistungsbetrieb (kundenintensiv) Mitarbeitende	170 m ²	100 m ² /AP	2 AP Velo (aufgerundet)
Abstellplätze Velo Dienstleistungsbetrieb (kundenintensiv) Kunden	170 m ²	66.66 m ² /AP	3 AP Velo (aufgerundet)
Total geforderte Abstellplätze (AP)			44 AP Velo

Anhang III

Strategisches Gestaltungskonzept Innenhof (orientierend)

Innenhof Konradstrasse

Strategisches Gestaltungskonzept

Ausgangslage

Innenhof des Gevierts Konradstrasse/Ringstrasse/Solothurnerstrasse/Leberngasse, Olten

Flächen: Innenhof zirka 865 m²

Ausdehnung: Ost-West ca. 36 m, Nord-Süd min. 12 m bis max. 35 m

Terrain: flach, gegenüber dem Strassenraum abgesenkt (Differenz 50-80 cm)

Bodenbeschaffenheit: versiegelt (Asphalt), bebaut (Nebenbauten)

Untergrund: Lockergestein (fluvioglazialer Schotter)

Altlasten: nicht bekannt

Vegetation: 3 mittelgrosse Laubbäume

Nutzung: Parkierung, Lager, Entsorgung

Bereitschaft Grundeigentümerschaft für Aufwertung: sehr gering (z. T. keine Antworten auf Anfragen)

Ziele

Schaffen von Aufenthaltsqualität für die Bewohnenden (Spiel, Garten, Aktivitäten leise und ruhig)

Entsiegelung des Bodens, Versickerung und Verdunstung, Starkregenvorsorge

Biodiversität

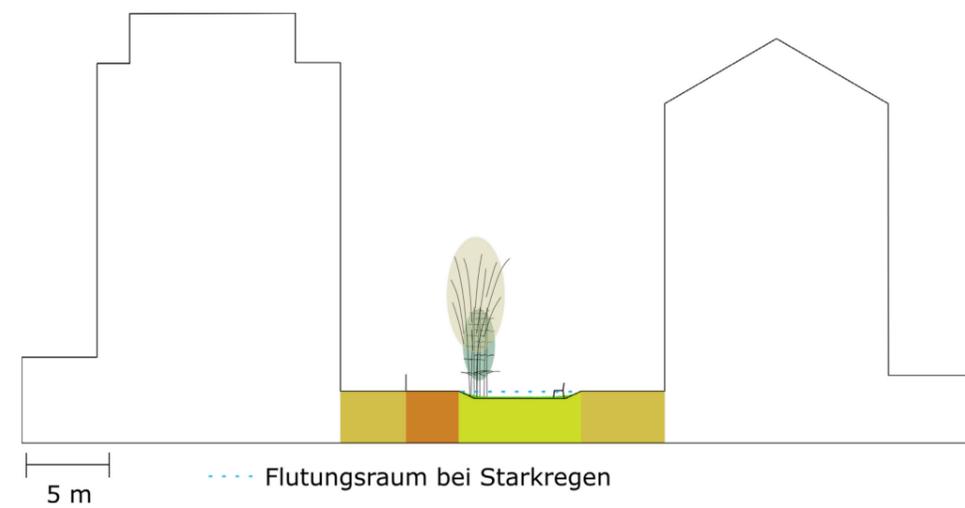
Klimaregulation

Raumkonzept

3 Flächentypen:

-  Aussenraum privat entlang Gebäude (Richttiefe 5 m), Nutzung gemäss Bedürfnissen Eigentümerschaft, Grünflächenanteil mindestens 50 %
-  Zirkulation: Durchgang von Süd nach Ost; Standort Car Sharing-Fahrzeug (wegbegleitende Bäume mittlerer Grösse)
-  Gemeinschaftliche Mitte: kleine Spielwiese (abgesenkt für Meteorwassersammlung); Option Umnutzung der Garagen als Bastelräume

Raumkonzept



Konzeptschnitt (AA)

Innenhof Konradstrasse

Strategisches Gestaltungskonzept

Etappen

Etappe 1

Umnutzung Garagenraum Nord-West

- Car Sharing-Standort in südlicher Garage
- Erweiterung privater Aussenraum GB Olten Nrn. 1489/1490

Etappe 2

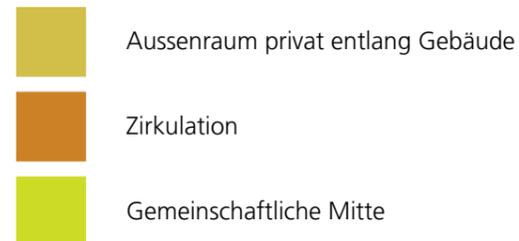
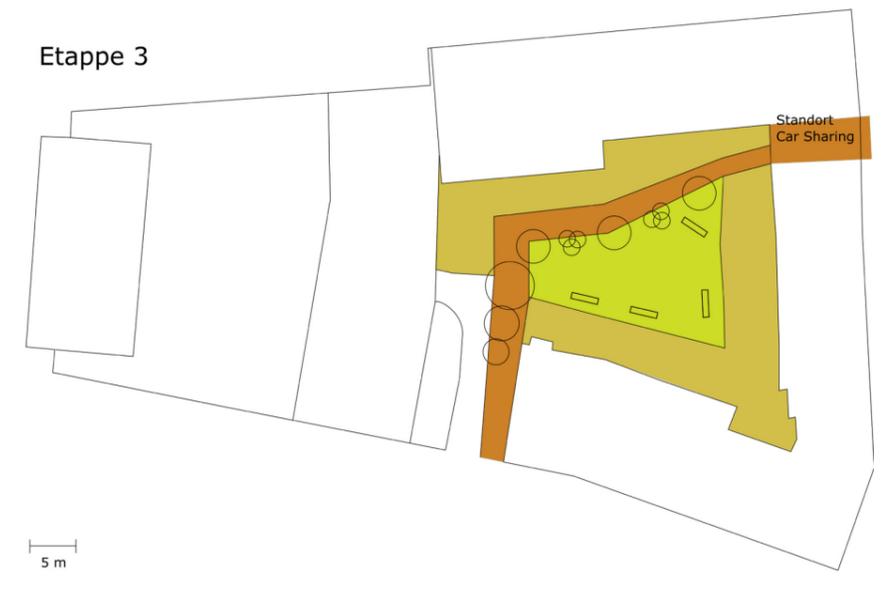
Attraktivierung Zirkulation, Ansatz gemeinschaftliche Mitte

- Verschiebung Car Sharing-Standort in eine der zentralen Garagen
- Erweiterung privater Aussenraum GB Olten Nrn. 1489/1490
- Attraktivierung Zugang von Süden für Zu Fuss Gehende, Entsiegelung Boden
- Gestaltung privater Aussenraum Liegenschaften Solothurnerstrasse und Leberngasse
- Zentrale Räume: Ansaat Rasen und Baumpflanzung Mitte

Etappe 3

Erweiterung gemeinschaftliche Mitte

- Verschiebung Car Sharing-Standort in Unterführung zu Leberngasse
- Erweiterung Entsiegelung im nordöstlichen Bereich
- Terrainabsenkung, Ansaat Rasen, Pflanzung Bäume
- Optional Erhalt einer oder mehrerer Garagen und Umnutzung zu Bastelräumen



Anhang IV

Vermessungsaufnahmen der Liegenschaften Konradstrasse 23, 25, 27 und 31



Aufnahmedatum: 4. November 2021

Ämtliche Vermessung des Kantons Solothurn.
Weiterverwendung nur mit Quellenangabe.

10.11.2021

Lerch Weber AG
Vermessungs- und Ingenieurbüro
4632 Trimbach lerch-weber.ch