

## BERICHT DES BEURTEILUNGSGREMIUMS

*Einstufiges Studienverfahren nach SIA 143*

## STUDIENAUFTAG CHALOFEN SÜD, WANGEN BEI OLTEN/OLTEN



Luftaufnahme Areal Chalofen Süd (Quelle [www.google.ch/maps](http://www.google.ch/maps))

Egerkingen, 30. November 2025

## IMPRESSUM

### AUFTAG

Studienauftrag Chalofen Süd

### AUFTAGGEBER

AWF AG für Wirtschaftsförderung  
Santelstrasse 12  
4622 Egerkingen

Patrik von Däniken

### VERFAHRENSBEGLEITUNG

F. Preisig AG  
Bauingenieure und Planer  
General Herzog-Strasse 2  
5600 Lenzburg

Frank Kessler

### FACHPLANER VERKEHR / LÄRMSCHUTZ / STÖRFALL

BSB + Partner AG  
Von Roll-Strasse 29  
4702 Oensingen

Jan Monbaron

### ÄNDERUNGSVERZEICHNIS

Version	Anpassung / Änderung	Verfasser	Datum
7.2	Bericht Beurteilungsgremium	Frank Kessler	30. Nov. 2025

### VERTEILER

Firma	Name	Version	Datum
Teilnehmende Planerteams	Ziffer 4.5	7.2	30. Nov. 2025
Beurteilungsgremium	Ziffer 4.4	7.2	30. Nov. 2025
Kant. Fachstellen	Ziffer 4.4	7.2	30. Nov. 2025
Fachexperten	Ziffer 4.4	7.2	30. Nov. 2025
AWF AG für Wirtschaftsförderung Bauherrschaft	Ziffer 4.1	7.2	30. Nov. 2025
Grundeigentümer Bearbeitungsperimeter	Ziffer 4.4	7.2	30. Nov. 2025
Fach- und Tagespresse	Ziffer 4.10	7.2	30. Nov. 2025

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1. Ausgangslage</b>	<b>5</b>
<b>2. Aufgabenstellung</b>	<b>5</b>
2.1 Städtebau	5
2.2 Nutzungsplanung	5
2.3 Bauvorhaben	6
2.4 Qualitätsziele	6
2.5 Architektonische Qualität	6
2.6 Freiraumgestaltung	6
<b>3. Projekt- und Bearbeitungsperimeter</b>	<b>7</b>
3.1 Perimeter	7
3.2 Zonenplanung	7
3.3 Erschliessung	9
3.4 Lärmschutz	9
<b>4. Studienauftrag</b>	<b>11</b>
4.1 Auftraggeber	11
4.2 Verfahren	11
4.3 Teamzusammensetzung	11
4.4 Beurteilungsgremium	11
4.5 Teilnehmende Teams	12
4.6 Termine	12
4.7 Entschädigung	12
4.8 Folgeauftrag	12
4.9 Urheberrecht	13
4.10 Veröffentlichung	13
<b>5. Studienverfahren</b>	<b>14</b>
5.1 Einladung	14
5.2 Begehung	14
5.3 Fragenbeantwortung	14
5.4 Zwischenpräsentation	14
5.5 Vorprüfung	14
5.6 Beurteilung	14
5.7 Beurteilungskriterien	14
5.8 Antrag Beurteilungsgremium	14
<b>6. Projektbeschriebe</b>	<b>15</b>
6.1 Beitrag rolf mühlethaler Architekten AG	15
6.2 Beitrag Steib Gmür Gschwendener Kyburz Partner AG	21
6.3 Beitrag Frei Architekten AG	28
6.4 Beitrag Ernst Niklaus Fausch Partner AG, Architektur und Städtebau	35
6.5 Beitrag RBA Architekten GmbH ETH SIA	42
<b>7. Erkenntnisse aus Vorprüfung</b>	<b>48</b>

7.1	Verkehr	48
7.2	Lärm	48
7.3	Störfall	49
<b>8.</b>	<b>Beurteilung im Überblick</b>	<b>50</b>
8.1	Beurteilung	50
8.2	Würdigung	50
<b>9.</b>	<b>Empfehlung zur Überarbeitung</b>	<b>51</b>
<b>10.</b>	<b>Genehmigung</b>	<b>52</b>

## 1. AUSGANGSLAGE

Die AG für Wirtschaftsförderung (AWF AG) beabsichtigt, die beiden Grundstücke (GB Nrn. Wangen bei Olten 383 und Olten 164) auf dem Gemeindegebiet von Wangen bei Olten resp. Olten zu entwickeln.

Die Grundstücke liegen zwischen der Kantonsstrasse und der Eisenbahnlinie. Im Westen trennt eine Freihaltezone die Siedlungen, im Osten schliesst eine heute heterogen bebaute, dreigeschossige Mischzone mit drei Eigentümerschaften an. Die bestehende Erschliessung der Liegenschaften der Parzelle GB Nr. 383 erfolgt ab der Kantonsstrasse auf der Gemeindegrenze. Die Mischzone ist mit einem Knoten an die Kantonsstrasse angeschlossen.

Die Gemeinden Wangen b. O. und Olten haben beide ein räumliches Leitbild erarbeitet und Wangen b. O. 2019 resp. Olten 2022 genehmigt. Die Stadt Olten hat 2020 die Ortsplanungsrevision gestartet. Bis 2028 werden die grundeigentümerverbindlichen Nutzungspläne entwickelt. Betreffend Ortsplanungsrevision von Wangen b. O. liegt der Vorprüfungsbericht der kantonalen Fachstellen vor.

Mit der Gemeindegrenzregulierung wurden die früher durch die Gemeindegrenze geteilten Liegenschaften in die Parzelle GB Nr. Olten 164 zusammengeführt. Unverändert sind die überlagernde Gestaltungsplanpflicht und auch die Zuordnung der westlichen Teilfläche GB Nr. Wangen bei Olten 383 zur Freihaltezone.

Für die Nutzungsplanung des Gebietes Chalofen Süd schliessen sich die Eigentümerschaften zusammen. Die Leistungsfähigkeit des bestehenden Knoten auf der Solothurnerstrasse bestimmt das maximal mögliche Verkehrsaufkommen und damit das Nutzungsmass für Wohnen und Gewerbe.

Mit dem Studienauftrag mit Zwischenbesprechung mit mehreren Teams aus Architekten und Landschaftsarchitekten werden Vorschläge für die Bebauung und Erschliessung als Grundlage für das Richtprojekt und den zu erarbeitenden privaten Gestaltungsplan sowie die Ortsplanungsrevisionen Olten und Wangen erwartet.

Die AWF AG sucht mit dem Studienauftrag Projektvorschläge für eine Wohn- und Gewerbenutzung auf den eigenen Grundstücken.

## 2. AUFGABENSTELLUNG

### 2.1 STÄDTEBAU

Die aktuelle Planung im städtebaulichen Bearbeitungsperimeter liegt in einem exponierten Gebiet der Stadt Olten im Übergang von der Gemeinde Wangen b. O; die neue Bebauung bildet Quasi das Tor zur Stadt. Der westliche Stadtrand von Olten an der Solothurnerstrasse – heute heterogen mit kleineren Gewerbegebäuden und einem erhaltenen Wohnblock (Bauinventar in Ausarbeitung) überbaut - wird eher als Rückseite wahrgenommen. Die Transformation hat eingesetzt: Das stadtseitig anschliessende, ehemalige Industrie und Gewerbegebiet Altmatt West wird in den nächsten Jahren mit dem 2015 genehmigten Gestaltungsplan in ein Wohn- und Gewerbeareal entwickelt.

Für das Areal Chalofen Süd wird eine entsprechende architektonische und städtebauliche Antwort gesucht.

Von den vorgegebenen Gebäudehöhen gemäss genehmigter Ortsplanung kann im folgenden Nutzungsplanverfahren auf Grundlage der Erkenntnisse aus dem Studienauftrag und dem zu erarbeiteten Richtprojekt abgewichen werden.

Höhere Häuser (über 20m) und Hochhäuser (über 30m) sind gemäss räumlichem Leitbild der Stadt Olten nicht erwünscht.

### 2.2 NUTZUNGSPLANUNG

Das Areal Chalofen Süd bildet den städtebaulichen Bearbeitungsperimeter für die räumliche Ordnung und Erschliessung als Grundlage der künftigen Nutzungsplanung zwischen der Solothurnerstrasse und der Bahnlinie bis zum Areal Altmatt als westlicher Auftakt der Stadt Olten. In Wangen b. Olten bildet die Freihaltezone den Siedlungstrenngürtel zum eigentlichen Siedlungsgebiet und schliesst gegen den Dorfkern an einen hochwertigen Aussenraum mit einer säkularisierten Kapelle an.

Im Projektperimeter ist die mit öffentlichem Verkehr gut erschlossene Lage am Stadtrand, unter Einbezug der Nutzungen

im Umfeld, der bestehenden Verkehrs- und Lärmbelastung für die künftige, gemischte Wohn- und Gewerbenutzung zu bearbeiten.

## 2.3 BAUVORHABEN

Mit dem vorliegenden Studienauftragsverfahren werden Projektvorschläge für die künftige Bebauung und Nutzung der Parzelle Olten 164 und eine Freiraumgestaltung der Parzelle Wangen b. O. 383 der Grundeigentümerin AWF AG auf dem Areal Chalofen Süd gesucht. Seitens AWF AG ist beabsichtigt, auf der Parzelle Olten 164 eine Mischnutzung mit überwiegend Wohnen mit attraktiven Wohnungstypen in der Grössenordnung von 2.5 bis 4.5 Zimmern und Gewerbe sowie einer rückwärtig erschlossenen Unterflurparkierung realisieren zu können. Das Gewerbe soll sich insbesondere im nordseitigen Erdgeschoss mit direkter Erschliessung ab der Kantonsstrasse und im Sockel auf Bahnseite befinden. Direkt an die Bahnlinie angrenzend sind die Störfallvorschriften konzeptionell zu berücksichtigen.

Der Studienauftrag soll im Projektperimeter eine wirtschaftliche Ausnützung des Grundstücks (GB Nr. Olten 164) unter Berücksichtigung des städtebaulich verträglichen Volumens, der maximalen Gebäudehöhe, der verkehrlichen Anbindung und des Lärmschutzes aufzuzeigen.

Im Bearbeitungsperimeter Olten ist die Weiterentwicklung in Varianten der Erschliessung aufzuzeigen.

Im Bearbeitungsperimeter Wangen b. Olten sind Konzepte für die Nutzung der Bethlehems Kapelle und den Übergang zur Freihaltezone zu entwickeln.

## 2.4 QUALITÄTSZIELE

Die Hauptaufgabe bildet die Einbettung der Mischnutzung in die Topografie und die spezifische Verkehrssituation zwischen Strasse und Bahn. An diesem städtebaulich anspruchsvollen und exponierten Ort ist die mögliche verträgliche Dichte (volumetrische Abwicklung) aufzuzeigen. Erwartet wird ein lebendiger Nutzungsmix mit einer sozialen Infrastruktur. Mit einem Mobilitätskonzept können das Verkehrsaufkommen und die Anzahl Pflichtparkplätze reduziert werden.

Auf Grundlage des Studienauftrags kann von den heute gültigen Ortsplanungen mit einem kombinierten Nutzungsplanverfahren «Teilzonen- und Gestaltungsplan» abweichen werden. Dem Lärmschutz und der Gestaltung ist besondere Aufmerksamkeit beizumessen.

Die Grundstücke resp. die Neubauten bieten die Möglichkeit, am Siedlungsrand ein «Tor zur Stadt» zu bilden und in der Freihaltezone Ideen für den Siedlungstrenngürtel zu finden.

## 2.5 ARCHITEKTONISCHE QUALITÄT

Eine weitere grosse Herausforderung an die Architekten ist sicherlich, mit der grossen Lärmbelastung auf beiden Seiten unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit zweckmässige Wohnungsgrundrisse zu planen. Komplementär ist eine (publikumsarme) gewerbliche Nutzung möglich. Es wird eine eigenständige qualitativ hochstehende Architektur mit hohem Wiedererkennungswert erwartet.

## 2.6 FREIRAUMGESTALTUNG

Der Freiraumgestaltung mit Anschluss an die Freihaltezone soll grösste Aufmerksamkeit geschenkt werden. Diese bildet als Siedlungstrenngürtel den Übergang zum Siedlungsgebiet von Wangen b. Olten.

Mit der Freiraumgestaltung können hohe Freiraumqualitäten für Bewohner und Quartier herbeigeführt werden. Dabei sind der Übergang von Siedlung zur Landschaft, hitzemindernde Massnahmen, die Oberflächenwasserversickerung und Massnahmen zur Biodiversität aufzunehmen.

Für die eingetragene Hecke ist in der Freihaltezone ein flächengleicher Ersatz vorzusehen.

## 3. PROJEKT- UND BEARBEITUNGSPERIMETER

### 3.1 PERIMETER

Der Studienauftrag soll im Projektperimeter eine wirtschaftliche Ausnutzung des Grundstücks (GB Nr. Olten 164) mit einer Grundfläche von 4543 m<sup>2</sup> (vgl. Abbildung 1), unter Berücksichtigung des städtebaulich verträglichen Volumens, der maximalen Gebäudehöhe, der verkehrlichen Anbindung und des Lärmschutzes aufzeigen.

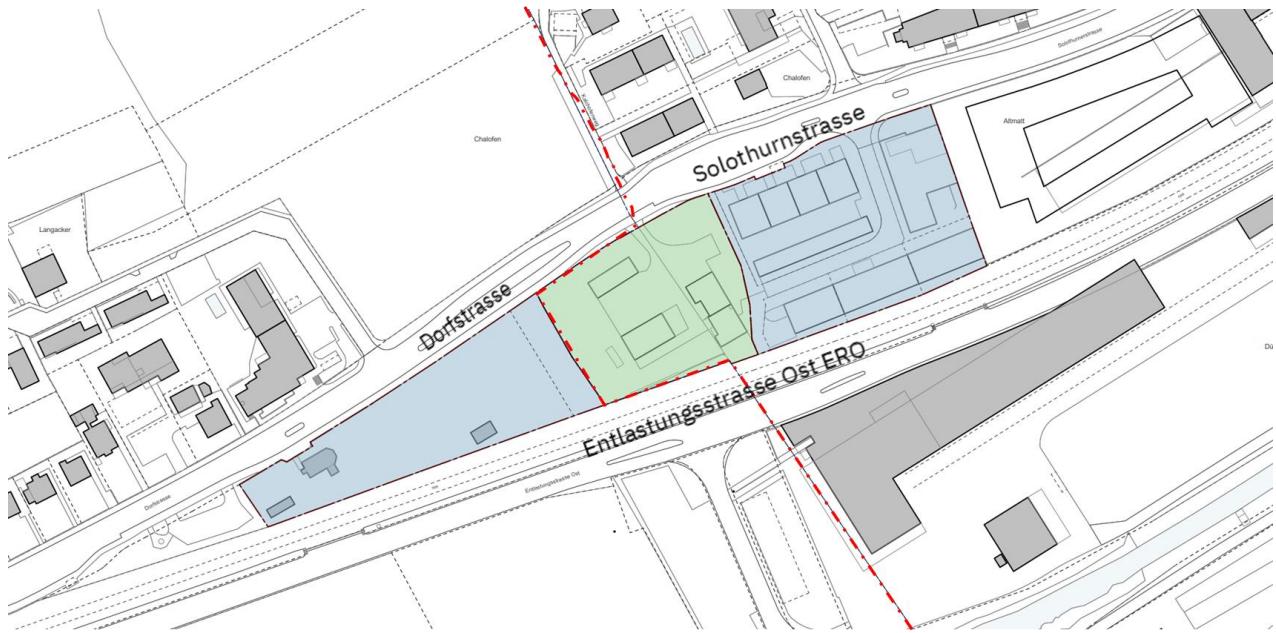


Abbildung 1 Chalofen Süd –Projektperimeter (grün), städtebaulicher Bearbeitungsperimeter (blau), Gemeindegrenze (rot)

Der Bearbeitungsperimeter Olten umfasst fünf Parzellen (165, 3421, 3908, 4167, 3789) mit einer Grundstücksfläche von 4964 m<sup>2</sup> und eine Strassenparzelle (GB 90458) mit 826 m<sup>2</sup> auf Gemeindegebiet Olten.

Die aufzuzeigende volumetrische Entwicklung bildet die Grundlage für die Nutzungsplanung für das Areal Chalofen Süd zwischen der (neuen) Gemeindegrenze und dem Areal Altmatt mit dem bestehenden Anschluss an die Kantonstrasse. Dazu ist das Entwicklungspotential unter Berücksichtigung des Bestandes für zwei Erschliessungsvarianten in Etappen aufzuzeigen. Mit der Erschliessung wird der Anschluss des Projektperimeters festgelegt.

Aus den Vorgaben der Erschliessung (Knoten Solothurnerstrasse) besteht für den Bearbeitungsperimeter ein maximales Nutzungsmass

- 12'000 m<sup>2</sup> BGF für Wohnen mit rückwärtiger Erschliessung über GB Olten Nr. 90458
- 4'000 m<sup>2</sup> BGF für Gewerbe mit rückwärtiger Erschliessung über GB Olten Nr. 90458

Der Bearbeitungsperimeter Wangen b. Olten umfasst die Parzelle 383, welche sowohl in der Freihaltezone wie künftig in der Gewerbezone mit Wohnen liegt. Unter strikter Einhaltung der Freihaltezone und unter Berücksichtigung der Heckenbaulinie und Nutzung der säkularisierten, schützenswerten Bethlehems Kapelle werden konzeptionelle Vorschläge erwartet.

Der Heckenersatz in der Freihaltezone ist mit einem Abstand von 4m zur bebauten Fläche möglich.

### 3.2 ZONENPLANUNG

Die Grundstücke auf Wangener- und Oltner-Gemeindegebiet werden zu einem Bearbeitungsperimeter zusammengelegt. Im Hinblick auf die Zonenplanungsrevision der Stadt Olten soll im Bearbeitungsperimeter Olten eine einheitliche Zone geschaffen werden.

Mit der Gemeindegrenzregulierung der Parzelle 1003 der Gemeinde Wangen bei Olten wird die heute gültige Gewerbe-

zone G1 in eine Gewerbe- und Wohnzone bzw. Mischzone in Olten überführt.

Die Grundnutzung ist nach Vorliegen der Ergebnisse des Studienauftrags im Rahmen der OPR Olten zu definieren. Dies betrifft die weisse Fläche (nach erfolgter Grenzregulierung) sowie die Fläche der heute rechtsgültigen «Dreigeschossigen Mischzone» und «Gewerbezone mit Wohnanteil».

Die Fassaden- und Gebäudehöhen sind für die künftige Nutzungsplanung städtebaulich herzuleiten. Aufgrund der abschüssigen Topografie des Grundstücks nach Süden (SBB-Linie) und Westen (Kapelle) könnten bahnseitig grössere Höhen, sowie ebenfalls bahnseitig die optische Erscheinung eines zusätzlichen Geschosses als Untergeschoss möglich werden.

Die Bethlehems Kapelle ist säkularisiert und wird künftig in der Gewerbezone mit Wohnen zu liegen kommen. Die Kapelle ist als schützenswertes Gebäude klassiert.

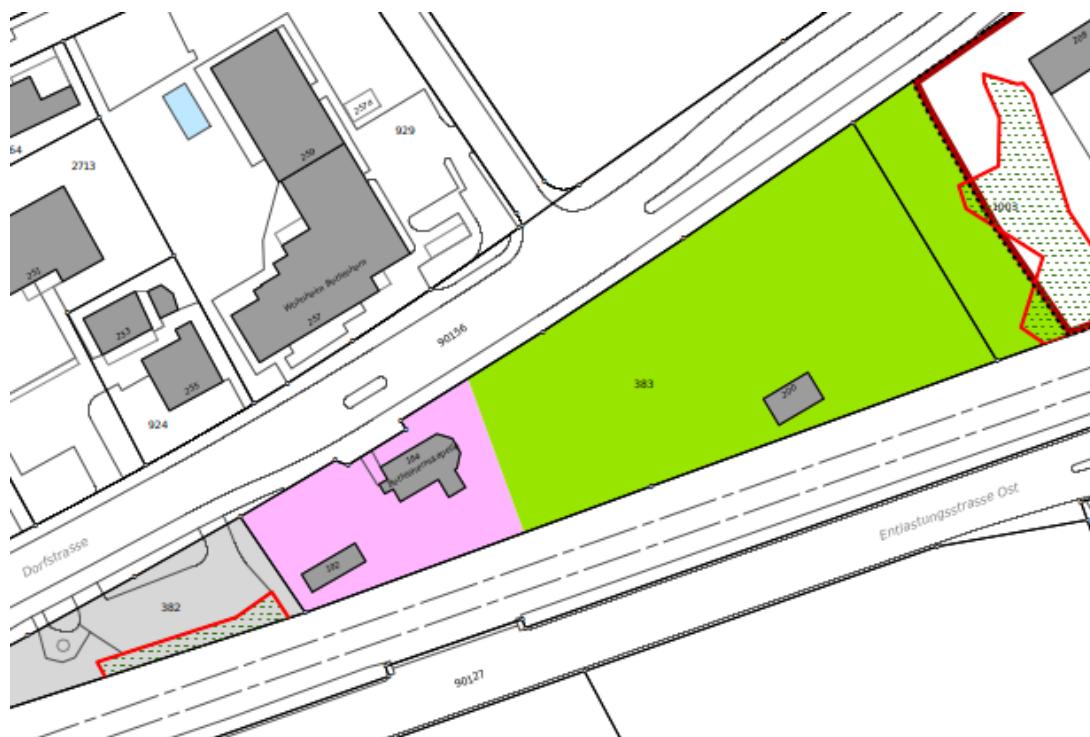


Abbildung 2 Chalofen Süd –Stand Vorprüfung Revision Ortsplanung, künftige Gewerbezone Bethlehems Kapelle  
Zone öffentliche Bauten (lila), Freihaltezone (grün).

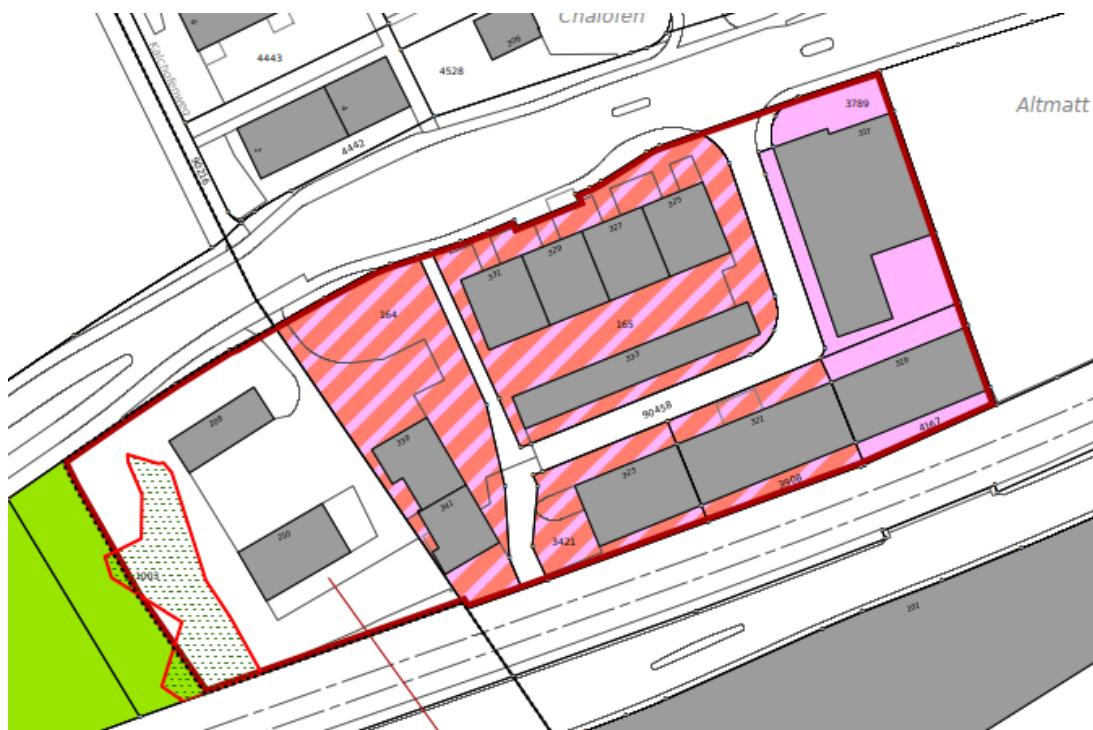


Abbildung 3 Chalofen Süd – Grundnutzung (weisse Fläche nach erfolgter Grenzregulierung) sowie rechtsgültige «Dreigeschossige Mischzone» (lila, rot schraffiert) und «Gewerbezone mit Wohnanteil (lila)

### 3.3 ERSCHLIESUNG

Der kantonale Erschliessungsplan sieht für die Bebauung eine verkehrliche Erschliessung über die bestehende Stichstrasse (GB 90458) auf Oltner Gemeindegebiet vor,

Die je hälftig auf der vormaligen Gemeindegrenze liegende, bestehende Erschliessung geniesst Bestandsschutz, allerdings nur im bisherigen Ausmass, also für die Erschliessung der bestehenden Bauten und dies nur so lange, als die Verkehrssicherheit nicht gefährdet ist. Eine direkte Anbindung an die Kantonsstrasse ist nach Absprache mit dem Amt für Verkehr und Tiefbau für die Gewerbenutzung möglich und muss mit Einbezug der bestehenden Elemente wie Insel, Veloführung aufgezeigt werden.

Die rückwärtige Erschliessung erfolgt über den Bearbeitungsperimeter Olten und besteht aus zwei Varianten:

- Variante A: ab Knoten Solothurnerstrasse über die bestehende Stichstrasse (GB 90458)
- Variante B: über eine neue Erschliessungsstrasse entlang der Parzellengrenze zum Areal Altmatt und der Bahnhlinie

Der Anschluss des Areals Altmatt gemäss genehmigtem Gestaltungsplan erfolgt über den bestehenden Knoten der Solothurnerstrasse.

### 3.4 LÄRMSCHUTZ

Das Areal liegt in der Lärmklasse III: Es gelten die Aussagen gemäss Dossier zur Lärmabklärung.

Die Lärmabklärung «Chalofen Süd»: Kurzbericht und Massnahmenkatalog (BSB, 08.05.2017) wurden nach dem Lärmberechnungsmodell «Stl-86+» gerechnet.

Die südliche Seite des Areals befindet sich im Konsultationsbereich der Eisenbahn. Die auf Konzeptebene relevanten Punkte gemäss Planungshilfe des Bundes werden durch einen Experten beurteilt.

Vorangehend zum Studienauftrag wurden die Lärmimmissionen innerhalb des Projektperimeters für die beiden

Lärmarten Strassenverkehrslärm (Dorf/Solothurnerstrasse und Entlastungsstrasse Ost (ERO)) und Eisenbahnlärm berechnet und für verschiedene Höhen (1.5 m, 4.0 m, 10 m und 15 m über Boden) sowohl für den Tag (06.00 bis 22.00 Uhr) und die Nacht (22.00 bis 06.00 Uhr) dargestellt (vgl. Lärmabklärungen Studienauftrag «Chalofen Süd» Kurzbericht und Massnahmen, BSB + Partner, 10. März 2025). Die Lärmimmissionen während der kritischeren Nachtzeit wurden an einer beispielhaften Überbauung berechnet und die Ergebnisse den Architektenteams zugestellt.

Im Frühjahr 2026 soll das hinsichtlich des Lärms revidierte USG in Kraft treten. Dieses sieht eine Lockerung für das Bauen in lärmbelasteten Gebieten vor, sodass nicht mehr bei jedem lärmempfindlichen Raum die IGW eingehalten werden müssen. Mit dem Ziel einer qualitätsvollen Überbauung wird jedoch von den heute gültigen Bestimmungen respektive der bisherigen Praxis im Kanton Solothurn ausgegangen. In diesem Sinne soll jeder lärmempfindliche Raum über mindestens ein Fenster verfügen, bei welchem die massgebenden IGW eingehalten werden können.

## 4. STUDIENAUFTRAG

### 4.1 AUFTRAGGEBER

AWF AG für Wirtschaftsförderung  
Santelstrasse 12  
4622 Egerkingen

### 4.2 VERFAHREN

Der Studienauftrag erfolgte in Anlehnung an SIA 143 im Einladungsverfahren mit Zwischenbesprechung.

Die teilnehmenden Planerteams werden mit einer festen Entschädigung honoriert.

Die Pauschalentschädigung wird auf der Basis der mutmasslichen Aufwendungen kalkuliert.

Das Verfahren benötigt den Dialog mit den Teams im Rahmen von Art. 14 der Ordnung SIA 143.

Im Vorfeld wurde eine Testplanung durchgeführt und mit einem Verkehrsgutachten die Leistungsfähigkeit der bestehenden Erschliessung geprüft. Die Bewilligungsfähigkeit wird durch den Lärmschutz und die Verkehrsbelastung bestimmt. Diese Anforderungen bedingen den Dialog mit den beauftragten Teams.

### 4.3 TEAMZUSAMMENSEZUNG

Der Studienauftrag umfasst die Fachgebiete Architektur und Landschaftsarchitektur.

Für verkehrstechnische Fragen und den Lärmschutz standen die Fachexperten je Planerteam beratend zur Verfügung.

### 4.4 BEURTEILUNGSGREMIUM

Das Beurteilungsgremium setzt sich aus Architekten und Sachverständigen zusammen.

Es sind folgende Mitglieder mit Stimmrecht im Beurteilungsgremium verpflichtet:

- Pius Flury, dipl. Arch ETH/SIA, Solothurn, Vorsitz
- Thomas Schwab, dipl. Arch ETH/SIA
- Walter Wäschle, dipl. Ing. Mag. Architekt SIA, Zürich
- Patrik von Däniken, dipl. Arch FH, Aarau
- Stefan Rotzler, Landschaftsarchitekt BSLA, Gockhausen
- Kurt Schneider, dipl. Ing. FH Raumplanung, MAS Real Estate Uni Zürich, Stadt Olten, Stadtbaumeister
- Mirco Pittroff, Architekt, dipl. Ing. FH, Wangen b Olten, Leiter Bauabteilung

Fachpersonen und Experten (ohne Stimmrecht)

- Sacha Peter, Amt für Raumplanung Kt. Solothurn, Amtschef
- Vanessa Jenny, Amt für Raumplanung Kt. Solothurn, Kreisplanerin
- Michael Suter, Amt für Tiefbau und Verkehr Kt. Solothurn
- Jan Monbaron, BSB + Partner AG, Raum- und Verkehrsplaner, Lärmschutz
- Paul von Däniken, AWF AG, Egerkingen, Grundeigentümer Projektperimeter

Die drei Grundeigentümer der Parzellen im Bearbeitungsperimeter wurden informell einbezogen.

## 4.5 TEILNEHMENDE TEAMS

Ein geladen wurden fünf Planerteams aus Architekten und Landschaftsarchitekten

Steib Gmür Gschwendener Kyburz Partner AG  
Flüelastrasse 31a, 8047 Zürich  
Nipkow Landschaftsarchitektur AG  
Seefeldstrasse 307, 8008 Zürich

Ernst Niklaus Fausch Partner AG, Architektur und Städtebau  
Feldstrasse 133, 8004 Zürich  
Uniola AG, Landschaftsarchitektur und Stadtplanung  
Bergstrasse 50, 8032 Zürich

Frei Architekten AG  
Bleichemattstrasse 43, 5000 Aarau  
Klötzli Friedli Landschaftsarchitekten AG  
Ensingerstrasse 25, 3006 Bern

RBA Architekten GmbH ETH SIA  
Baslerstrasse 10, 4600 Olten  
Grünwerk 1 Landschaftsarchitekten AG  
Leberngasse 15, 4600 Olten

Rolf Mühlethaler Architekten AG  
Altenbergstrasse 421, 3013 Bern  
Toni Weber w+s Landschaftsarchitekten AG  
Untere Steingrubenstrasse 19, 4500 Solothurn

## 4.6 TERMINE

Einladung	14. Februar 2025
Versand Programmunterlagen	5./8. März 2025
Geführte Begehung vor Ort	10. März 2025
Fragebeantwortung	31. März 2025
Zwischenpräsentation	16. Juni 2025
Abgabe Unterlagen exkl. Modell	7. Oktober 2025
Beurteilung der Arbeiten	29./30. Oktober 2025
Öffentliche Ausstellung	2. Dezember 2025

## 4.7 ENTSCÄDIGUNG

Für die Entschädigung steht im Rahmen des vorliegenden Studienauftrags eine Summe von insgesamt CHF 150'000 (exkl. MWSt) zur Verfügung. Mit der termingerechten und vollständigen Einreichung der geforderten Arbeiten und Unterlagen steht den fünf teilnehmenden Planerteams je eine pauschale Entschädigung von CHF 30'000.- (exkl. MWSt) zu.

## 4.8 FOLGEAUFTRAG

Der vom Beurteilungsgremium für die Weiterbearbeitung empfohlene Beitrag wird anschliessend als Richtprojekt für den zu erarbeitenden privaten Gestaltungsplan dienen. Es besteht die Absicht der Eigentümer, nach in Kraft treten des Gestaltungsplans das Verfasserteam des Richtprojektes im Studienauftrag mit der Ausarbeitung späterer Bauprojekte und der Durchführung der Bauvorhaben der Grundstücke GB Nrn. Wangen bei Olten 1003 und Olten 164 zu beauftragen.

#### **4.9 URHEBERRECHT**

Alle eingereichten Unterlagen gehen mit Leistung der vereinbarten Pauschalentschädigung ins Eigentum des Auftraggebers. Das Urheberrecht bleibt beim Verfasser. Die AWF AG und die Planerteams besitzen das Recht auf Veröffentlichung der Studienauftragsarbeiten unter Namensnennung der Auftraggeberin und der Projektverfassenden (Firmennamen).

#### **4.10 VERÖFFENTLICHUNG**

Die AWF AG stellt die Arbeiten während mindestens 10 Tagen öffentlich aus. Das Siegerteam stellt die eigenen Arbeiten vor. Der Bericht des Beurteilungsgremiums mit dem Entscheid des Beurteilungsgremiums wird den teilnehmenden Teams zugestellt und den Grundeigentümern, kantonalen Fachstellen und auf Anfrage der Fach- und Tagespresse zur Verfügung gestellt.

## 5. STUDIENVERFAHREN

### 5.1 EINLADUNG

Nach erfolgter Voranfrage wurden 5 Architekturbüros eingeladen, mit einem Landschaftsarchitekten ein Planungsteam zu bilden und die Teilnahme am Studienauftrag zu bestätigen.

### 5.2 BEGEHUNG

Am 10. März 2025 erfolgte die geführte Begehung des städtebaulichen Bearbeitungsperimeters mit Vertretern des Beurteilungsgremiums

### 5.3 FRAGENBEANTWORTUNG

Den Planerteams wurde nach der Zusage das definitive Programm mit den massgebenden Unterlagen und die Beantwortung aller Fragen zustellt.

### 5.4 ZWISCHENPRÄSENTATION

An der Zwischenpräsentation vom 16. Juni 2025, stellten die Planerteams dem Beurteilungsgremium gestaffelt ihre Konzepte und Projektierungsansätze vor.

Im persönlichen Kontakt zwischen den Teams einerseits und dem Beurteilungsgremium andererseits konnten Fragen geklärt werden und erfolgte eine Standortbestimmung des Lösungsansatzes auf konzeptioneller Ebene. Fragen zum Verkehr und Lärmschutz konnten vorgängig mit den Fachexperten besprochen werden. Die Risikorelevanz nach Störfallverordnung wurde durch einen Experten beurteilt

Das Beurteilungsgremium kommentierte die Beiträge in einem Kurzbericht an die teilnehmenden Teams.

### 5.5 VORPRÜFUNG

Die Fachexperten prüften die Relevanz der Störfallvorsorge im Konsultationsbereich, beurteilten den Umgang mit der Lärmsituation mit einer Modellierung und prüften die verkehrsrelevanten Anforderungen.

### 5.6 BEURTEILUNG

Das Beurteilungsgremium hat an 2 Tagen die fünf termingerecht und vollständig eingereichten Studienbeiträge nach den Kriterien sowie einer technischen Vorprüfung zu Verkehr, Störfall und Lärm mit einer Modellierung beurteilt.

### 5.7 BEURTEILUNGSKRITERIEN

Die nachfolgend aufgeführten Beurteilungskriterien wurden vom Beurteilungsgremium bezüglich deren Gewichtung nach eigenem Ermessen angewendet. Die Reihenfolge der Auflistung entspricht keiner Priorität.

Entsprechend den Zielsetzungen der Aufgabenstellung wurden die Arbeiten auf der Basis der nachstehenden Beurteilungskriterien bewertet.

- Gestalterischer Gesamteindruck
- Städtebauliche Herleitung, Einordnung
- Siedlungsübergang, Tor zur Stadt, Siedlungstrenngürtel
- Freiraumgestaltung
- Wohnungstypologien, Antwort auf Raumprogramm und Lärmbelastung
- Qualitatives Nutzungsmass und Nutzungsmix Wohnen Gewerbe
- Einbindung in verkehrliche Erschliessung Erdgeschoss und Unterflurgarage
- Realisierbarkeit/ Wirtschaftlichkeit

### 5.8 ANTRAG BEURTEILUNGSGREMIUM

Nach einer umfassenden Auseinandersetzung mit den Arbeiten und deren Gegenüberstellung und nach einem Kontrollrundgang gelangt das Beurteilungsgremium zur Auffassung, dass der Beitrag des Teams «Rolf Mülethaler Architekten AG, Toni Weber w+s Landschaftsarchitekten AG», die besten Voraussetzungen zur Zielerreichung aufweist und empfiehlt der Bauherrschaft mit einer Überarbeitung des Studienbeitrags die Weiterbearbeitung.

## 6. PROJEKTBESCHRIEBE

### 6.1 BEITRAG ROLF MÜHLETHALER ARCHITEKTEN AG

*Verfasser*

Rolf Mühlethaler Architekten AG  
Altenbergstrasse 421, 3013 Bern  
Toni Weber w+s Landschaftsarchitekten AG  
Untere Steingrubenstrasse 19, 4500 Solothurn



Ein monolithisch wirkender Baukörper besetzt als Solitär den Ortseingang am westlichen Siedlungsrand zur Stadt Olten. Das Thema eines den Baukörper allseitig umarmenden Gartens ist für die Setzung des Baukörpers, wie für seine enge Verbindung zu den Freiräumen essenziell. Aus dem historisch gewachsenen Bestand heraus wird ein auf sich bezogenes Ensemble aus Kapelle, Garten und Neubaukörper entwickelt. Die Haltung des Zusammenfassens wird durch flankierende, berankte Mauern entlang der Dorfstrasse und der Böschungskante zur Bahn unterstrichen – eine fast Klosterhaft wirkende Anlage entsteht, die in einer Gartenskizze ein breites Spektrum von Nutzung und Aneignung des in Kammern segmentierten, linear strukturierten Freiraums andeutet. Ein Bezug zum Siedlungstrenngürtel wird bewusst vermieden.

Der neue Stadtbaustein, als einfach geschnittene Grossform, setzt einen klaren, kraftvollen städtebaulichen Akzent als Auftakt zur Stadt. Folgerichtig nimmt seine Ausrichtung Bezug auf den seitlich vorgelagerten Garten, leicht zurückgesetzt von der Dorfstrasse, um dem benachbarten Wohngebäude des namhaften Oltner Architekten Willi Fust seine heutige Präsenz im Strassenraum zu belassen. Als geschossweise geschichtetes, nach Süden offenes Hofhaus reagiert der insgesamt introvertierte Neubaukörper konzeptionell konsequent auf die Herausforderungen des Ortes: Lärmbelastungen und Störfallvorsorge.

Das als Beletage bezeichnete Erdgeschoss übernimmt den punktuellen Zugang zur Dorfstrasse sowie zudienende

Funktionen für das Gebäude. Das Abtiefen des Hofgeschosses und des innenliegenden Wohnhofs gegenüber dem Strassenniveau führt zu einem beachtlichen Eingriff in die vorhandene Topographie und auf der Nord- sowie Ostseite zu eher ungünstigen Voraussetzungen für die vorgeschlagenen Wohnungen. Die Zufahrtsrampe zur Einstellhalle ist in der Höhenlage und Ausgestaltung ebenfalls zu prüfen. Die nordwestliche Gebäudeecke verletzt zudem die vorgegebene Strassenabstandslinie zur Kantonsstrasse. Die maximal zulässige Gebäudehöhe auf der Bahnseite sowie die minimal erforderlichen Gebäudeabstände zum Nachbargebäude sind ebenfalls zwingend einzuhalten.

Die volumetrische Haltung auf den östlich anschliessenden Grundstücken sind eher schematisch und rigide. Eine Weiterführung des Konzepts ist kaum erkennbar. Die Höhenentwicklung steht der Wohnqualität im Bestandsbau Fust teilweise entgegen. Sein Unterabstand zum Neubaukörper ist zu prüfen. Die unterschiedlichen Erschliessungsvarianten im Bereich Altmatt werden aufgezeigt. Eine Durchlässigkeit durch das Gesamtareal ist nicht gegeben. Der Entwurf fokussiert stark auf den Stadtbaustein als Siedlungsaufakt der Stadt Olten und nimmt eine klar abgrenzende Haltung zur Freihaltezone ein.

Das Projekt setzt voll auf die Thematik eines Hauses im Garten. Unter Garten wird von den Verfassern nicht nur ein räumlicher Ort, sondern auch an eine Metapher verstanden, die sich im Gottfried Kellerschen oder im Schillerschen Sinn als eine Art geistiger Raum versteht.

Der so imaginierte Garten ist in zwei Teile geteilt: Im topographisch leicht modellierten Innenhof versteht er sich als baumbestandene «Augenweide», die mehr dem Anblick und Einblick als einem konkreten Nutzen dient. Dies ist verständlich, denn es blicken viele Augen in den Hof und viele Ohren hören, was sich dort akustisch abspielt.

Der westliche Freiraumbereich zeigt die schwungvoll gezeichnete Vision eines produktiven Gartens mit unterschiedlichen Kammern für gemeinschaftliche Nutzungen oder professionellen Gemüseanbau. Eingefasst (umgürtet) wird der Garten auf seinen Längsseiten von einer brusthohen Mauer. Aus den Diskussionen im Beurteilungsgremium ergibt sich, dass die Option Gemüseanbau voraussichtlich ein Auslaufmodell ist und der Garten vor allem der direkten Nutzung der Bewohner der neuen Bebauung dienen wird.

Die Zweiteilung des Freiraums in einen (geschlossenen) Hof und einen Nutzgarten ist nicht ganz unkritisch, weil sie zwei allzu separierte Sphären schafft. Hinzu kommen - bei allem Wohlwollen für das Projekt - weitere kritische Aspekte der Freiraumgestaltung: die Gebäudevolumetrie überstellt die Strassenbaulinie, die Eingangspartie zur Strasse hin ist allzu stark eingegraben und wirkt zum Strassenraum hin abweisend. Zudem wirft die Zufahrt zur Tiefgarage generelle Fragen zur Höheneinstellung des Bauvorhabens gegenüber dem Bestandsterrain auf.

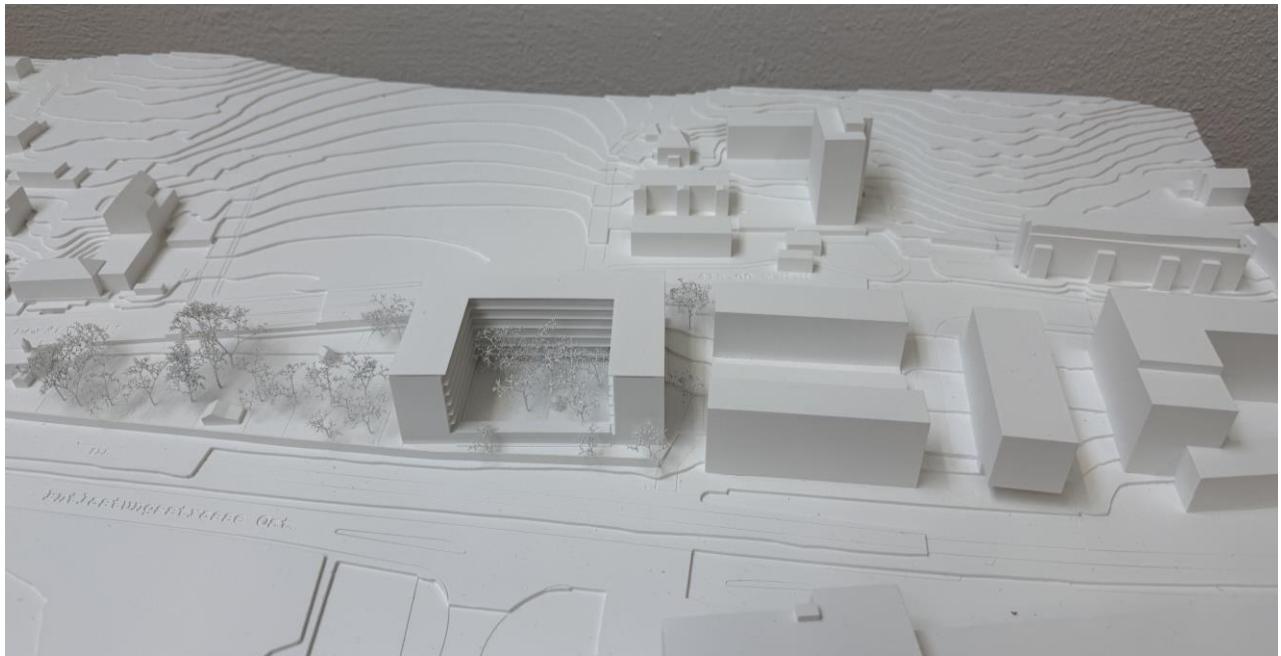
Was nicht ist kann noch werden – aber im Verhältnis des Bauvorhabens zur Landschaft / zum Garten müssen die Stellschrauben nochmals anders gestellt werden.

Das einfache, aus Schnitt und Grundriss entwickelte Erscheinungsbild der raumhaltigen Fassaden lebt von der konstruktiven Logik sowie einem sensibel austarierten Gleichgewicht zwischen horizontalen und vertikalen Bauteilen. Die auf den Aussenseiten dreiseitig umlaufenden Laubengänge prägen den architektonischen Ausdruck und lassen durch ihre Differenziertheit die beachtlichen Dimensionen der Grossform verträglicher und leichter erscheinen. Im Wechsel zwischen den tragenden Bauteilen in Beton und den vorfabrizierten Holzelementen der Fassade entsteht eine harmonische Materialisierung, welche diesem Zielbild ebenfalls gerecht werden kann.

Abgesehen vom eingeschossigen Atelierriegel gegen Süden sowie einem beschränkten Angebot an Dienstleistungsflächen zur Dorfstrasse wird eine reine Wohnnutzung vorgeschlagen. Das optimierte Erschliessungskonzept kommt mit lediglich zwei Vertikalerschliessungen aus. Die aussenliegende Laubengangerschliessung wird als Begegnungsraum für soziale Kontakte verstanden. Sie ist derart gestaltet, dass die überbreiten Vorzonen mittels Schiebeelementen variabel offenbar sind und multifunktional genutzt werden können. Sämtliche Wohnungen sind zweiseitig organisiert und belichtet. Die Wohn- und Schlafräume orientieren sich ausschliesslich zum ruhigen Wohnhof. Die Grundrissgestaltung der Wohnungen ist sehr effizient und kompakt – Verkehrsflächen werden auf ein Minimum reduziert. Die flächenmässig vergleichsweise klein geschnittenen Wohnungen sind als Mietwohnungen konzipiert. Der Wohnungsmix ist begrenzt und das Schwergewicht liegt bei Kleinwohnungen bis 3.5 Zimmern. Von einer attraktiven Grundrissdisposition profitieren auch die grösser gehaltenen Eckwohnungen. Der lärmgeschützte Wohnhof wird mittels eines eingeschossigen Riegels aus Ateliereinheiten gegen Süden geschickt abgeschirmt und als ruhige Oase den Bewohnenden zur Verfügung gestellt. Die funktionale Verbindung zum grossflächigen, westlich vorgelagerten Gartenbereich fällt jedoch eher minimal aus und ist lediglich auf dem Hofgeschoss gewährleistet. Diese Umsetzung

scheint dem konzeptionellen Ansatz der Untrennbarkeit zwischen Hofgebäude und Garten noch nicht vollumfänglich gerecht werden zu können. Die konsequente Strukturierung der Grundrisse über sämtliche Geschosse sowie die stringente Reaktion auf die Lärmquellen wird als Qualität gesehen. Insgesamt entsteht ein attraktives Wohnungsangebot für eine eher urbane, die Gemeinschaft suchende Klientel, welcher ein einmaliges Freiflächenangebot zur Nutzung und variablen Bespielung zur Verfügung gestellt werden kann. Grundlegende Prinzipien zur Nachhaltigkeit und Suffizienz sind im Projektvorschlag in glaubhafter Weise abgebildet.

Der neue Stadtbaustein ist kaum etappierbar und muss als Ganzes umgesetzt werden.



Die Fahrbahnbreite der Erschliessungsstrasse ist auf den Begegnungsfall PW/PW bei reduzierter Geschwindigkeit (Tempo 20 auszurichten. Zudem müssen innerhalb der Parzelle in den Knotenbereichen sowie bei Ein- und Ausfahrten die erforderlichen Sichtverhältnisse eingehalten werden. Die Erschliessungsstrasse sollte ihrem Charakter entsprechend als Wohnerschliessung bzw. Erschliessungsweg ausgestaltet werden (schmalere Fahrbahn, horizontale Versätze, Geschwindigkeitsreduktion, z. B. Tempo 20).

Die Sichtverhältnisse beim Anschluss an die Kantonsstrasse entsprechen den Vorgaben des AVT, Kanton Solothurn, für die Geschwindigkeit 50 km/h; A = 60 m sind gewährleistet.

Die Lage der Einfahrt in die Einstellhalle ist nicht ersichtlich, ebenso sind keine oberirdischen Parkplätze dargestellt. Gemäss den Plänen des Untergeschosses sind die Parkplätze in den Gebäudeecken nicht optimal angeordnet. Zudem ist die Markierung eines Parkfeldes noch auf der Höhe des benachbarten Senkrechtparkplatzes eingezeichnet.

Darüber hinaus sind keine spezifischen Flächen für die Entsorgung (z. B. Abfallcontainer) sowie für die Anlieferung ersichtlich.

Für die Zu- und Wegfahrt von Entsorgungsfahrzeugen sind geeignete Wendemöglichkeiten vorzusehen. Ein Nachweis der Befahrbarkeit liegt nicht vor. Die Anlieferung von Lastwagen, welche die Anlage bedienen, sind zu quantifizieren.

Für die Überbauung sind insgesamt 68 Parkplätze vorgesehen. Gemäss dem Parkplatznachweis sind diese jedoch ausschliesslich den Wohnnutzungen zugeordnet. Die aktuelle Erschliessungsvariante ist noch nicht abschliessend ausgearbeitet.

- Einfahrt Einstellhalle
- Anordnung der Parkfelder in der Tiefgarage
- Parkplatznachweis ist nur für die Wohnnutzungen vorbereitet.
- Die Befahrbarkeit für die Anlieferung liegt nicht vor.
- Für Entsorgung, Anlieferung sowie die Zufahrt von Einsatzfahrzeugen (Feuerwehr, Rettungsdienste, Polizei) ist ein Erschliessungskonzept auszuarbeiten.

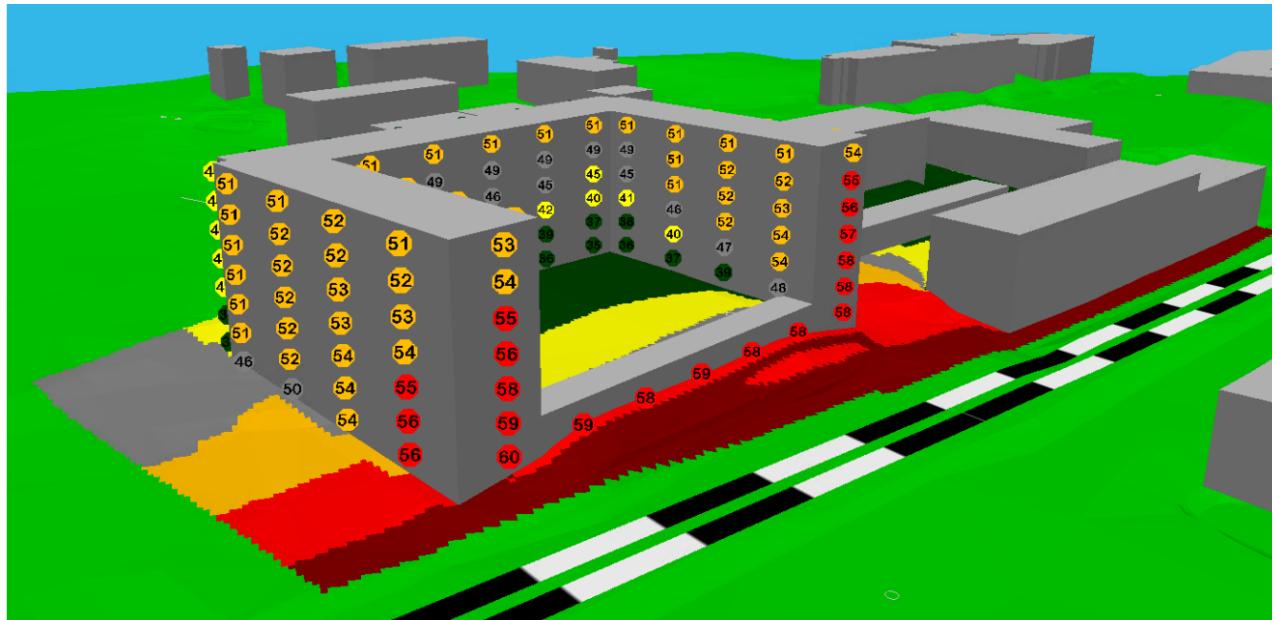


Abb. Eisenbahnlärm Nacht

Mit den Ausrichtungen der Ateliers zum Innenhof und der südlichen Wohnungen in Richtung Westen und Osten befinden sich keine Fenster an der lärmexponiertesten Südfassade mit Überschreitungen des IGW in der Nacht. Somit können die massgebenden IGW überall eingehalten werden. Auch mit den gewählten Wohnungsgrundrisse wird auf die Lärmbelastung Bezug genommen. So sind die Zimmer zum Innenhof ausgerichtet, welcher durch die gewählte Gebäudeform lärmabgeschirmt ist.

Mit der gewählten Gebäudeform und dem Innenhof wird ein ruhiger Außenraum geschaffen.

Insgesamt weist das Projekt hinsichtlich des Umgangs mit der Lärmbelastung eine sehr gute Qualität auf.

Das Konzept setzt sich mit den Störfallanforderungen auseinander und sieht im Westen ein gegen Süden offenes U-förmiges Gebäude mit 7 Obergeschossen vor. Dieses verfügt innenseitig im «U» ein Laubengang zur Erschliessung der Wohneinheiten. Im Süden wird das «U» mit 1- bis 2-geschossigen Bau mit Atelier-Nutzungen geschlossen. Damit sind die Aufenthaltsräume mehrheitlich nicht zur Bahnseite orientiert und entlang der Gleise nur nicht empfindliche Gewerbenutzungen vorgesehen. Der südliche Sockel mit Atelierwohnungen schützt die Wohnnutzungen. Der Hauszugang auf der Nordseite ist äusserst vorteilhaft. Auf der Südseite ist mehrheitlich geschlossene Fassade ohne Loggien vorgesehen.

Die ausgewiesene Geschossfläche umfasst 9'329 m<sup>2</sup> mit einer Hauptnutzfläche für Wohnen von 5'216 m<sup>2</sup> und für Gewerbe von 0 m<sup>2</sup> sowie einer Nebennutzfläche von 673 m<sup>2</sup>

Während die städtebauliche Herleitung des kraftvollen, zeichenhaften Stadtbausteins sowie der gestalterische Gesamteindruck des Baukörpers überzeugen, stellen sich in Bezug auf Adressierung und Haltung zum öffentlichen Raum Fragen, welche im weiteren Projektierungsverlauf zu klären sind. Insbesondere ist auch die Verträglichkeit der Volumetrie in der konkreten Setzung und Einordnung kritisch zu prüfen. Hierbei ist auch die östlich angrenzende Bebauung der Altmatt gebührend in die Betrachtungen miteinzubeziehen und das Gesamtareal in diesem Kontext weiterzuentwickeln. Herausforderungen bestehen auch im Hinblick auf Abstandsvorschriften, welche zu präzisieren sind. Das konzeptionell tragende Thema des vorgelagerten Gartens und sein Verhältnis zum introvertierten Wohnhof ist zu klären und die Einbettung in die Topographie zu optimieren. Offene Fragen in Bezug auf die öffentliche Zugänglichkeit und Bewirtschaftung des Gartens oder die künftige Nutzung der Kapelle sind ebenfalls noch zu beantworten.

Insgesamt besticht der Beitrag durch eine stringente Haltung und deren konsequente gestalterische Umsetzung gegenüber den Herausforderungen des Ortes. Der Entwurf hat zweifelsohne das Potenzial, die monierten Punkte in der Weiterentwicklung aufzunehmen und optimieren zu können.





## 6.2 BEITRAG STEIB GMÜR GSCHWENTENER KYBURZ PARTNER AG

### Verfasser

Steib Gmür Gschwendener Kyburz Partner AG  
Flüelastrasse 31a, 8047 Zürich  
Nipkow Landschaftsarchitektur AG  
Seefeldstrasse 307, 8008 Zürich



Ein sich nach Westen öffnender U-förmiger, vielschichtiger Baukörper soll den neuen Auftakt zur Stadt Olten besetzen. Das Gebäude begleitet den nördlichen Verlauf der Solothurnerstrasse, das Erdgeschoss als Gewerbesockel ist gegenüber den darüberliegenden Wohnnutzungen leicht zurückversetzt, was ihm dadurch Leichtigkeit verleiht. Die bestehende Freihaltezone mit der säkularisierten Kapelle auf Wangener Gemeindegebiet, welche als Park mit unterschiedlichen Raumkammern fungiert, fliesst als gemeinsamer Freiraum in den sich bildenden, polygonalen Wohnhof hinein.

Die Nordwestecke des Gebäudekomplexes öffnet sich mit einer markanten Geste, die auf die Gewerbeebene und in den gemeinsamen Innenhof hineinführt. Die deutliche Adressbildung bildet eine spannende Stadtausgangssituation, während das Gesamtgebilde gleichzeitig den Auftakt zur Stadt Olten begründen soll.

Der Gesamtkomplex weist mit den unterschiedlich zusammengesetzten Baukörpern und Volumen eine grosse Originalität und Lebendigkeit auf. Der Wohn- und Gewebekomplex reagiert auf die unterschiedliche Lärm- und Verkehrssituation optimal.

Das Gebäude nutzt die maximal zulässige Gebäudehöhe entlang der Solothurnerstrasse konsequent aus, passt sich auf der Ostflanke mit der gezackten Ausstülpung der Nachbarbebauung an und reduziert sich im südlichen Riegel gemäss der Topographie und der Situation entlang der Bahnlinie.

Auch die Bebauung der Nachbarparzellen des Betrachtungsperimeters nach Osten wurde adäquat weitergedacht. Bei der Parzelle B sollen die bestehenden Garagen zurückgebaut, damit wird gleichzeitig die Erschliessung zum Bearbeitungsperimeter geklärt und gegenüber der heutigen Situation nach Norden verschoben. Für die übrigen Parzellen C und D wurden Ersatzneubauten vorgesehen, die sich volumetrisch der Nachbarbebauung auf den Parzellen A und B anpassen.

Der auf den Ort und seine Besonderheiten zugeschnittene, sorgfältige in die Topographie eingefügte Baukörper fasst einen polygonalen Innenhof. Dieser schafft für alle Wohnungen einen gemeinsamen, nutzungsoffenen, vorwiegend grünen Innenhof. Andeutungsweise ist für den Hof eine sehr dichte, dschungelartige Vegetation angedacht. Der Hof setzt sich flüssig und ganz direkt in den Landschaftsraum hinaus fort. Baum- und strauchbestandene, grüne Pflanzellipsen kullern bis hinab zur Kapelle. In ihrer lockeren Abfolge schaffen und strukturieren sie einen langen Parkraum von hoher Qualität. In seiner Nutzung steht er hauptsächlich den Bewohnern zu: Sie erhalten hier ein ungezwungenes Angebot für mannigfaltige Aktivitäten. Gärtnerische oder landwirtschaftliche Nutzungen sind nicht explizit angedacht, hätten aber in dieser Raumsequenz ohne weiteres Platz. Zur Strasse hin strebt den Verfassern eine Art Baumhalle mit im Raster angepflanzten Bäumen vor. Akustisch und optisch ist der lange Park von der Strasse durch einen Wall abgesetzt. Insgesamt ist das Beurteilungsgremium von der Freiraumgestaltung beeindruckt, weil sie den Hofraum und den Park zu einer grossen Figur verschmelzen.

Der Entwurf bietet eine Vielfalt von unterschiedlichen Nutzungsmöglichkeiten an, mit einem geringen Anteil an relativ kleinteiligen Gewerbeträumen im Sockelgeschoss respektive Erdgeschoss und dem Hauptanteil mit Wohnnutzungen unterschiedlicher Wohnungstypen. Die Wohnnutzungen der einzelnen Gebäudeteile reagieren optimal auf die jeweilige Lärm situation.

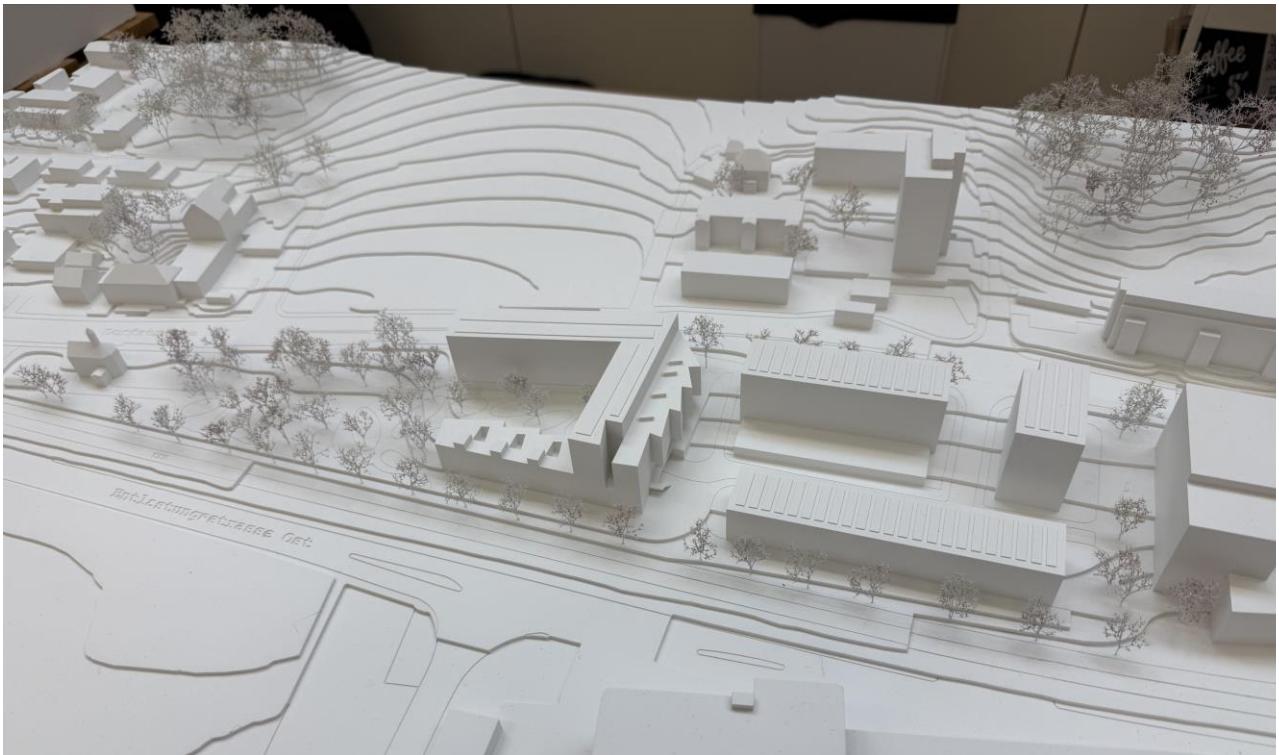
Der nördliche Riegel wird mit zwei an der Nordfassade angeordneten Treppenhäusern, welche als 3-Spänner ausgebildet sind, erschlossen. Die Wohneinheiten sind Nord-Süd-orientiert und lassen ein «Durchwohnen» erlebbar werden. Die Wohnungen sind zum Teil als spannende Raumvolumen konzipiert, die offenen Küchen- und Wohnbereiche sind teilweise zweigeschossig, was sie grosszügiger und lichtdurchflutet wirken lässt.

Der östliche Gebäudeteil wird durch ein innenliegendes Treppenhaus mit einem grosszügigen Längsgang erschlossen, die Wohnung sind jeweils nach Osten oder Westen orientiert. Der nach Osten aufgefächerte Gebäudeteil beherbergt private Dachgärten für die oberen Wohneinheiten. In der Nordostecke ergeben sich im «Gebäudescharnier» schwierige Grundriss situationen mit teilweise ungenügender Belichtung, die lösbar sind, aber einer Nachbearbeitung bedürfen.

Zweigeschossige Atelierwohnungen im Süden, kombiniert mit Arbeiten und darüberliegenden Wohnen, ergänzen den Nutzungsmix. Nach oben abgeschlossen wird der südliche Riegel durch geschickt konzipierte, zu einem privaten Innenhof orientierte Maisonettewohnungen mit begehbarer Dachgarten als zusätzlichen Freiraum. Die Erschliessung der Wohnungen erfolgt effizient über einen an der Nordfassade zum Innenhof orientierten Laubengang, der an ein innenliegendes Treppenhaus im östlichen Riegel angebunden ist. Eine auf der Westseite angeordnete Aussentreppe ermöglicht den direkten Zugang zum gemeinschaftlich genutzten Innenhof. Bedauerlicherweise weisen die Atelierwohnungen Mängel hinsichtlich des Lärmschutzes auf. Der Wohnraum mit Küche zum nord-süd-orientierten «Durchwohnen» ist so nicht umsetzbar, da er lärmabgewandt Richtung Norden nicht natürlich belüftet werden kann.

Ab einer Wohnungsgröße von 3,5 Zimmern weisen sämtliche Wohneinheiten zwei Nasszellen sowie separate Reduits auf, womit sie auch für Wohneigentum geeignet wären.

Die Tiefgarage verteilt sich mit insgesamt 108 nachweispflichtigen Autoabstellplätzen aufgrund kalkulierter, publikumsintensiver Gewerbenutzung auf zwei Ebenen. Im ersten Untergeschoss sind sämtliche Nebenräume der Bewohnenden sowie im südlichen Bereich der Arbeitsbereich der Atelierwohnen mit direktem Zugang zur Einstellung und die Anlieferungsmöglichkeiten von Süden her angeordnet. Die Zufahrt erfolgt ebenerdig von Osten her direkt in das 1. Untergeschoss. Aufgrund der grosszügig dimensionierten Einstellhalle über zwei Etagen ist die Wirtschaftlichkeit in Frage zu stellen.



Die Erschliessung ist im Bereich der heutigen Zufahrt / Erschliessung geplant. Die geplante Erschliessungsstrasse mit einer Breite von ca. 5.50 bis 6.00 m auf sollte in ihrem Charakter als Wohnerschliessung bzw. Erschliessungsweg ausgebildet werden (schmalere Fahrbahn, horizontale Versätze, Geschwindigkeitsreduktion, z. B. Tempo 20). Die Einfahrt in die Einstellhalle sowie die Besucherparkplätze sind beim westlichen Gebäude vorgesehen. Bei der Fuss- und Veloverkehrsverbindung ist sicherzustellen, dass die Sichtverhältnisse im Bereich des Knotens bzw. am Anschluss der Fuss- und Veloverkehrsverbindung freigehalten werden.

Die 108 Parkplätze dienen sowohl den Wohnnutzungen als auch dem Gewerbe. Für die Wohnnutzungen wurde pro Wohnung ein Parkplatz berechnet. Für die Besucherparkplätze wurde ein Zuschlag von 10 % berücksichtigt.

Die vorgesehenen Flächen für die Entsorgung (z. B. Abfallcontainer) sind nicht ersichtlich.

Die Führung des Langsamverkehrs entlang der Erschliessungsstrassen ist beidseitig vorgesehen. Zusätzlich ist eine Erschliessung für den Fussverkehr entlang des westlichen Parzellenrandes geplant. Die Eingänge zu den Gebäuden sind durch Randabschlüsse klar von der Fahrbahn getrennt. Für den Veloverkehr sind keine separaten Flächen geplant.

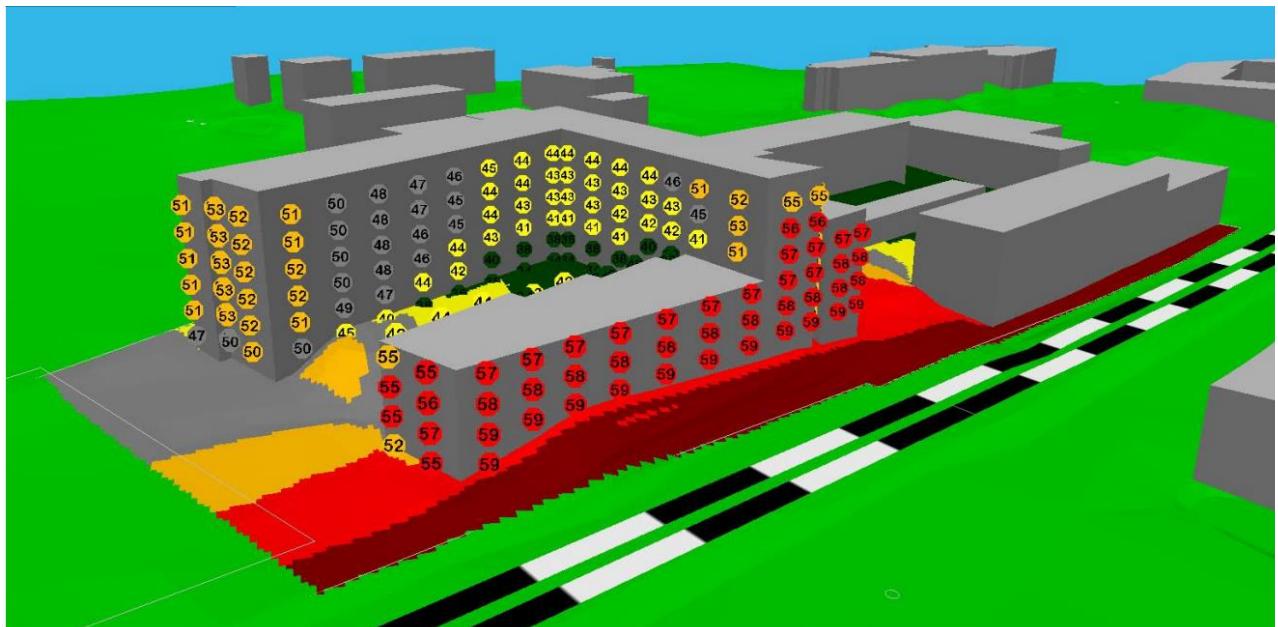


Abb. Eisenbahnlärm Nacht

Im Grundsatz wird mit der gewählten Gebäudeform und der Wohnungsgrundrisse Bezug auf die Lärmbelastung genommen. So kann mit der Belüftungsmöglichkeit des Wohnraums im Norden über den Balkon gelöst werden. Die Wohnungen entlang der Solothurnstrasse verfügen über einen durchgestreckten Wohnraum und Zimmer in Richtung Innenhof. Im Gebäudeflügel entlang der Bahnlinie können die Wohnungen im 1. OG über einen Patio, Balkon oder den Innenhof belüftet werden. Problematisch sind jedoch die Atelierwohnungen. Der zweigeschossige Raum mit Wohnen/Essen/Küche kann nur über die stark lärmbelastete Südfassade belüftet werden. Ebenso kritisch sind die Zimmer im südlichen Bereich der Ostfassade im 1. OG. Für diese zeigen die Berechnungen ebenso eine Überschreitung des IGW. Eine zusätzliche lärmabgewandte Belüftung ist nicht möglich.

Mit der gewählten Gebäudeform und dem Innenhof wird ein ruhiger Außenraum geschaffen.

Insgesamt kann das Projekt bezüglich der Lärmthematik nur teilweise überzeugen. Für die Wohnnutzungen im Süden müssten Lösungen gefunden werden.

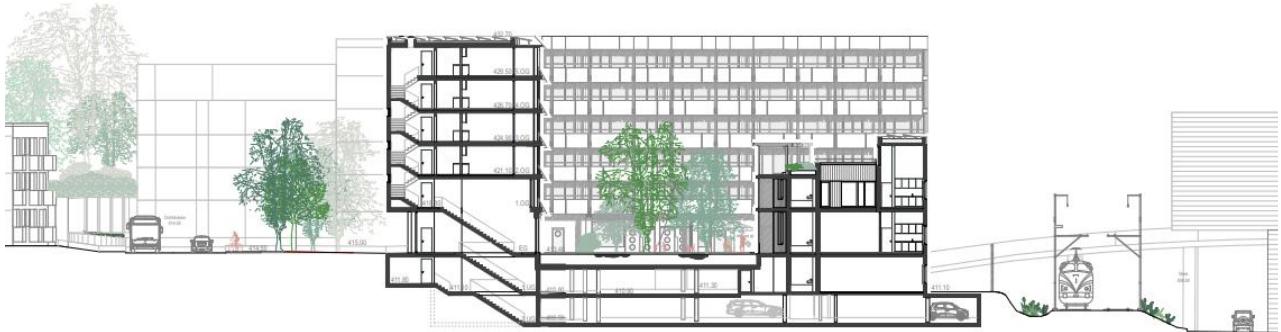
Die Störfallanforderungen sind mehrheitlich erfüllt. Problematisch sind Balkone und öffentliche Flächen zur Bahnseite. Die Belüftung ist Störfall abgewandt. Die Atelierwohnungen auf Bahnseite sind so nicht umsetzbar – die Türen können nicht zum Belüften genutzt werden.

Ein Etappieren ist nicht möglich. Der Gebäudekomplex ist als Ganzes zu erstellen.

Die ausgewiesene Geschossfläche umfasst 12'450 m<sup>2</sup> mit einer Hauptnutzfläche für Wohnen von 5'190 m<sup>2</sup> und für Gewerbe von 700 m<sup>2</sup> sowie einer Nebennutzfläche von 2'290 m<sup>2</sup>

Das Gebäude schmiegt sich den bestehenden Verkehrsträgern an und bildet die richtige Reaktion auf die örtlichen Gegebenheiten ab. Allerdings überzeugt die sich ergebende schmale Querfassade an der Solothurnerstrasse als gewünschte Torbildung bzw. als Eingang zur Stadt nicht. Dafür ist der Baukörper zu wenig prägnant.

Der Entwurf besticht durch seine präzise Antwort hinsichtlich Volumen- und Fassadengestaltung gegenüber der Umgebung. Jede Fassade versucht stets die richtige Antwort auf die unterschiedlichen Gegebenheiten des spezifischen Ortes zu geben. Das Gebäude wirkt auf Strassenebene sehr einladend, der Eingangsbereich erzeugt einen grossen vielversprechenden Auftritt, dieser dürfte jedoch auch dezenter ausfallen, die Geste wirkt überzeichnet. Die gewählte Nutzung mit den Atelierwohnungen im südlichen Riegel lässt Bedenken bezüglich Lärmschutz aufkommen.







## 6.3 BEITRAG FREI ARCHITEKTEN AG

*Verfasser*

Frei Architekten AG

Bleichemattstrasse 43, 5000 Aarau

Klötzli Friedli Landschaftsarchitekten AG

Ensingerstrasse 25, 3006 Bern



Die zwei langen, rechteckigen Gebäudevolumen orientieren sich an den vorhandenen Gebäudevolumen und der Typologie Richtung Osten. Die Gebäudestellung ist stark geprägt vom Verlauf der Solothurnerstrasse sowie der Bahnlinie. Der daraus entstehende keilförmige Zwischenraum fliesst nahtlos über in den Zwischenbereich des östlichen Teils des Betrachtungsperimeter. Das Haus A, das parallel zur Solothurnerstrasse steht, bildet mit seiner höheren Westseite die Anbindung zur Stadt Olten. Das Haus B ist um ein bis zwei Geschosse niedriger und setzt die Typologie längs entlang der Bahngleise fort. Die Freihaltezone wirkt als räumlicher Einschnitt und stellt den Übergang von dichter Bebauung zur offenen Landschaft dar.

Die Bandfassade prägt das äussere Erscheinungsbild des Hauses A. Die horizontale Gliederung betont die lineare Ausdehnung des Baukörpers. Das Haus B wird mit einer Lochfassade ausformuliert. Die Fassade ist klar strukturiert und vermittelt ein ruhiges Erscheinungsbild.

Die beiden Längsbauten spannen einen mittigen, sich nach Westen verjüngenden Innenhof auf. Auf ihn sind die Eingangsbereiche der Gebäude gerichtet, und hier liegt der gemeinschaftliche Spielplatz. In Längsrichtung des Hofes wird der Blick auf die Kapelle fokussiert. Aus dem Hof hinaus entwickelt sich ein leicht ondulierender Park, der bis hinüber zur Kapelle führt. Dichte Hecken- und Baumgruppen gliedern den Raum in Kammern, die weiterhin dem Gemüseanbau gewidmet sein könnten. Im Schatten der Baumkronen wäre auch ein Agro-Forst denkbar, und die Kapelle selbst könnte

zum Gemüsemarkt werden. Der Hofbereich ist in der Tiefgarage ausgespart und erlaubt so die Bepflanzung mit grosskronigen Bäumen.

Das Beurteilungsgremium würdigt den topographisch und räumlich gut fliessenden Freiraum, diskutiert aber seine - verglichen mit anderen Projekten - räumliche Enge und die potenzielle Überfrachtung mit Nutzungen. Kritisch gesehen wird zudem die komplette Abwendung und «Addresslosigkeit» des Bauvorhabens zur Solothurnerstrasse hin. Die hier liegende Retentionsanlage wird an sich begrüsst, ihr Lage an höchster Stelle im Gelände aber hinterfragt.

In den langgestreckten Gebäuden sind die Wohnungen in der Typologie des Durchwohnens von Fassade zu Fassade konzipiert. Dies unterstützt flexible, zweiseitige Belüftungs- und Belichtungsmöglichkeiten im Bereich der lärmbelasteten Strasse und der Bahnanlage. Das Projekt sieht vorwiegend eine Wohnnutzung vor, die im Sockelbereich vom Haus B durch gewerbliche Ateliers ergänzt wird. Alle Nutzungen orientieren sich gegen den gemeinschaftlich genutzten, innenliegenden Wohnhof. Das Projekt bietet einen vielseitigen Mix an Wohnungsgrössen an. Beim Haus A gibt es beidseitig eingezogene Loggien, die die langen Körper unterbrechen und der Fassade Tiefe verleihen. Beim Haus B wird die ruhigere Nordseite gezielt für die primären Aufenthaltsräume genutzt wie Wohnen und Schlafen. Auf der Südseite sind funktionelle Nutzungen wie Nasszellen und Erschliessungsbereiche. Die Loggien werden als Filterzone zur lärmbelasteten Seite eingesetzt.



Die Hauptzufahrt schliesst an die Kantonsstrasse direkt an. Es ist sicherzustellen, dass auf der Erschliessungsstrasse der Begegnungsfall PW/PW bei reduzierter Geschwindigkeit (Tempo 20) gewährleistet wird. Zudem müssen innerhalb der Parzelle in den Knotenbereichen sowie bei den Ein- und Ausfahrten die erforderlichen Sichtverhältnisse eingehalten werden. Auf dem Areal ist auf der Nordseite von Haus D ein Gegenverkehrsregime vorgesehen, während auf der Südseite ein Einbahnregime geplant ist. Die Erschliessungsstrasse sollte ihrem Charakter entsprechend als Wohnerschliessung bzw. Erschliessungsweg ausgebildet werden.

Die Sichtweiten entsprechen den Vorgaben des AVT, für die Geschwindigkeit 50 km/h; A = 60 m. Es sind mehrere

Tiefgaragen vorgesehen. Die Sichtverhältnisse sowie die Erkennbarkeit der Tiefgaragenzufahrten sind zu gewährleisten. Die Zufahrt von Haus D ist aufgrund der Nähe zur bestehenden Erschliessung aus verkehrstechnischer Sicht als kritisch einzustufen.

Gewerbe. Die Anzahl der Parkplätze wurde sowohl für die Wohnnutzungen als auch für die restlichen Flächen auf Basis der Bruttogeschossfläche (BGF) pro 100 m<sup>2</sup> berechnet.

Für die Entsorgung (z. B. Abfallcontainer) sowie für die Anlieferung sind keine Erschliessungen ersichtlich. Die Zufahrt für Spezialerschliessungen wie die Entsorgung, die Anlieferung sowie die Zufahrt von Einsatzfahrzeugen (Feuerwehr, Rettungsdienste, Polizei) wird nicht aufgezeigt.

Im Parkplatznachweis wird eine Reduktion der Parkplätzahl aufgrund des Mobilitätskonzepts erwähnt. Die dazugehörigen Massnahmen sind jedoch nicht erkennbar.

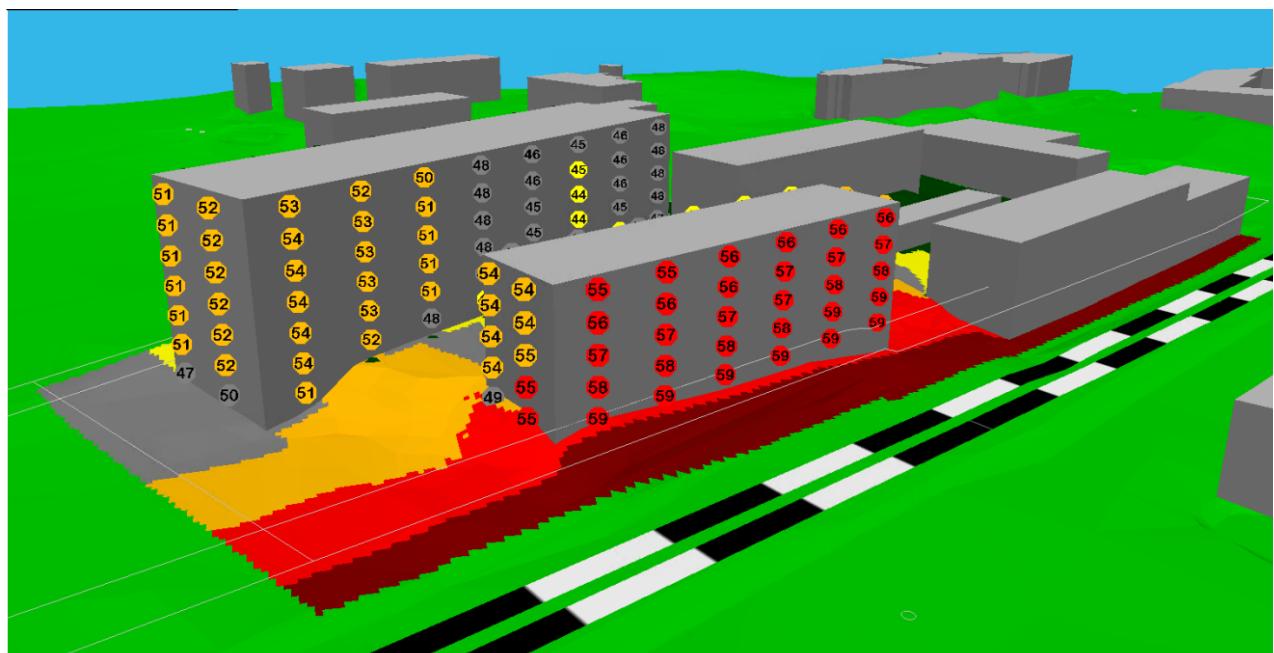


Abb. Eisenbahnlärm Nacht

Beim Haus B wird mit durchgestreckten Wohnbereichen und der Anordnung der Zimmer auf der lärmabgewandten Seite auf die Lärmelastung reagiert. Mit der vorgesehenen Küche ist in den Ateliers im EG auch eine Wohnnutzung möglich und entsprechend als solche zu beurteilen. Die Ateliers sind ebenfalls als durchgehender Raum ausgebildet und können daher über die lärmabgewandte Fassade belüftet werden. Somit verfügt jeder Raum über ein Fenster mit eingehaltenen IGW.

Beim Haus A werden die IGW überall eingehalten. Mit den durchgestreckten Wohnbereichen und der Möglichkeit die Zimmer auch über die Loggien zu belüften wird zusätzlich der Lärmelastung Rechnung getragen.

Durch die beiden Riegelbauten gibt es dazwischen einen Aussenbereich, welcher vom Lärm der Verkehrsachsen abgeschirmt ist.

Insgesamt weist das Projekt hinsichtlich des Umgangs mit der Lärmelastung eine gute Qualität auf.

Aus Störfallsicht wird das Haus A durch das Haus B im Ereignisfall abgeschirmt. Diese Abschirmung fehlt jedoch im westlichen Bereich. Mit den gewählten Grundrisse von Haus B wird auf die Störfallproblematik eingegangen. Sämtliche Zimmer sind nach Norden ausgerichtet. Erschliessung (Treppenhaus) und Nasszellen befinden sich im Süden.

Aus Schallschutzgründen müsste das Volumen entlang der Bahnlinie als erstes umgesetzt werden, dazu die gesamte Einstellhalle. Damit würde jedoch der Wohnungsmix erst nur aus 2.5-Zimmer-Wohnungen bestehen. Die beiden Gebäude in sich sind nicht etappierbar. Die umliegenden Parzellen können unabhängig davon überbaut oder die bestehenden

Gebäude belassen werden.

Die ausgewiesene Geschossfläche umfasst 10'051 m<sup>2</sup> mit einer Hauptnutzfläche für Wohnen von 5'288 m<sup>2</sup> und für Gewerbe von 304 m<sup>2</sup> sowie einer Nebennutzfläche von 634 m<sup>2</sup>

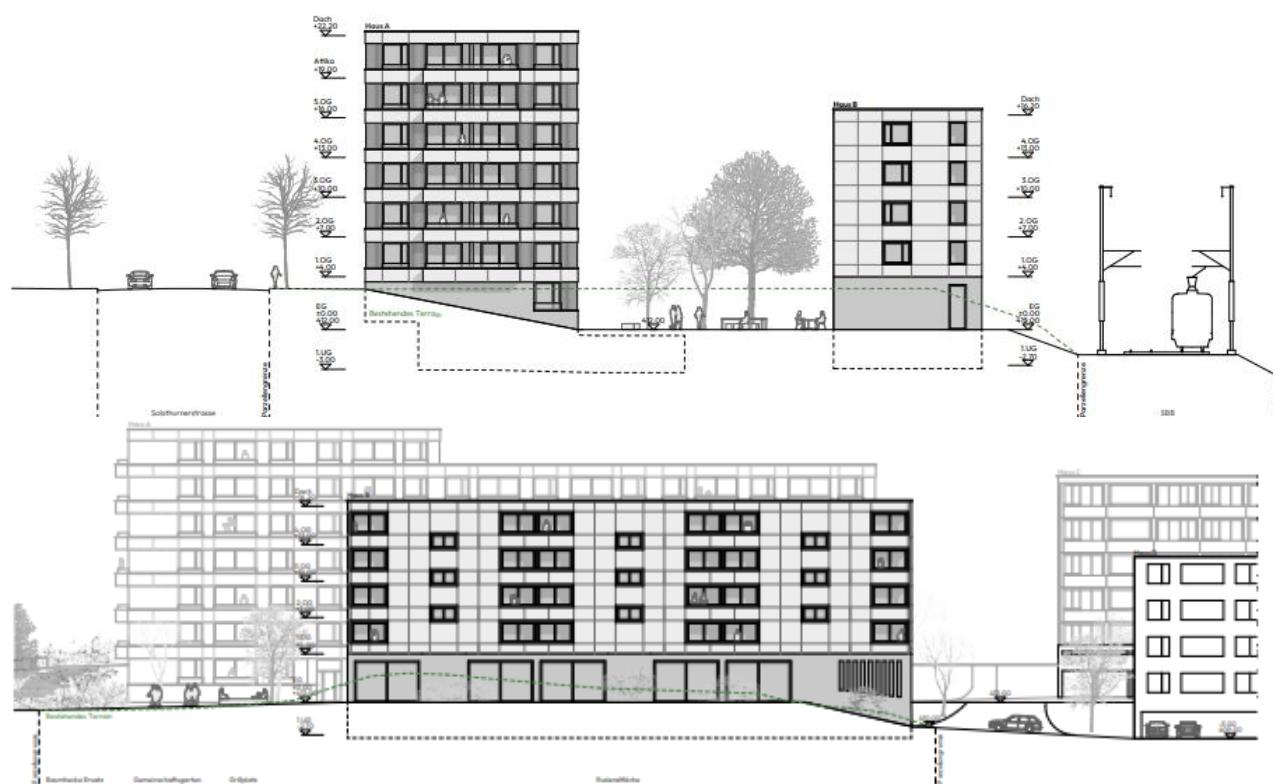
Das Verhältnis von Hauptnutzflächen zu Geschossflächen ist recht effizient. Die Grundrisse mit regelmässigen Strukturen und geringen Spannweiten ermöglichen sowohl statisch eine schlanke Dimensionierung als auch haustechnisch eine effiziente Leitungsführung. Die grösstenteils zweiseitige Einstellhalle ist ebenfalls recht wirtschaftlich konzipiert.

Das Beurteilungsgremium würdigt die klare, strenge modulare Struktur der Grundrisse sowie der Fassaden. Der Umgang mit dem Wohnhof, insbesondere die Tieferlegung auf das Niveau des Freiraums, ist harmonisch gelöst. Zudem wird gewürdigt, dass das ganze Areal als Ensemble mit einem inneren Freiraum gedacht wurde. Der Wohnungsmix ist recht ausgewogen und die Wohnungsgrössen sind angemessen gestaltet. Auch die gewerblichen Ateliers sind an dieser Lage verträglich. Einzig die Anhäufung von 24 2.5-Zimmerwohnungen im Haus B ist fragwürdig.

Städtebaulich hat das Beurteilungsgremium bei diesem Projekt das Tor zur Stadt nicht wahrgenommen. Die modulare strenge Architektur geht optisch wenig auf den Ort ein. Der Grund für die beiden unterschiedlichen Fassadengestaltungen ist nicht nachvollziehbar. Die Tiefe des nördlichen Baukörpers von ca. 14 m wird in Bezug auf die Tageslichtqualität beim Durchwohnen in Frage gestellt. Bei den gefangenen Treppenhäusern von Haus A ist kein Tageslicht vorhanden.

Die Kleinwohnungen von Haus B orientieren sich aus schallschutztechnischen Gründen nach Norden und haben im südlichen Bereich die Nasszellen - Erschliessung angeordnet. Negativ an dieser Typologie ist jedoch die Tatsache, dass die Räume mit der besten Aussicht alles Nebenräume sind.

Das Projekt ist qualitativ hochwertig und gut ausgearbeitet. Es wirkt jedoch eher beliebig und nicht zwingend aus dem bestehenden städtebaulichen Umfeld heraus entwickelt. Die Gebäude könnten so auch in einem anderen Wohnquartier stehen.





1.Obergeschoss | 1:200



Untergeschoss | 1:200



Erdgeschoss | 1:200



## 6.4 BEITRAG ERNST NIKLAUS FAUSCH PARTNER AG, ARCHITEKTUR UND STÄDTEBAU

### Verfasser

Ernst Niklaus Fausch Partner AG, Architektur und Städtebau  
Feldstrasse 133, 8004 Zürich  
Uniola AG, Landschaftsarchitektur und Stadtplanung  
Bergstrasse 50, 8032 Zürich



Die angestrebte Entwicklung im Bearbeitungsperimeter orientiert sich am Charakter der bestehenden, baulich bespielten «Felder» entlang der Solothurnerstrasse. Im Inneren schafft der Entwurf eine eigenständige, identitätsstiftende Überbauung, die sich präzise von ihrer Umgebung abgrenzt. Die adressbildende Eingangshalle und die strassenbegleitende Bepflanzung prägen das Ensemble und machen die Zugänglichkeit erfahrbar.

Das Ensemble beschreibt mit seinen abgewinkelten Fassaden ein klar gefasstes Oval mit Viertelöffnung nach Südwesten. Dadurch entsteht eine überzeugende räumliche Verknüpfung von Innenhof und dem grosszügigen Landschaftsraum des Siedlungstrenngürtels. Die differenzierten Gebäudehöhen von vier bis sieben Geschossen ermöglichen eine gespannte Dachlandschaft und machen einzelne Baukörper ablesbar. Der umlaufende Kranz der Laubengänge, eine selbsttragende

farbige Stahlkonstruktion, sorgt für ein lebendiges Erscheinungsbild und fördert soziale Interaktionen.

Die Gebäudekonfiguration nimmt den Geländeverlauf sensibel auf. Die Wohnnutzung orientiert sich zur Strassenseite, während der bahnorientierte Teil konsequent für Dienstleistungen vorgesehen ist. Die rückwärtige Erschliessungsstrasse wird als Begegnungszone formuliert und dient als Vermittler zwischen dem Langhaus mit flexibel teilbaren Hallen auf der Ostseite und dem angrenzenden Bestand. Die Aufstockung der Bestandsbaute und die Erweiterung der Tiefgarage mit aufgesetzten «Tiny Row Houses» sind als innovative Ergänzungen geplant. Den Abschluss zum Bestand bildet ein klar strukturierter Wohnbau mit Laubengang.

Das Projekt liest die lange, vom Oltener Zentrum nach Westen verlaufende Raumsequenz als Kette von Perlen, die entlang der Solothurnstrasse aufgereiht sind. Konsequenterweise wird als Faden dieser Kette eine Baumallee beidseits der Strasse vorgeschlagen. Mit ihrem Projektvorschlag fügen die Verfasser der bestehenden Raumkomposition zwei neue Perlen an.

Die tentakelförmige Raumkonfiguration der Neubebauung spart einen polygonalen, nach Westen hin offenen Hofraum aus. Dieser ist lärmgeschützt und gemeinschaftlich gut nutzbar (dies auch im Zusammenspiel mit dem vorgeschlagenen gemeinschaftlichen Gartenfoyer). Nach Westen hin fliesst der Hof in den hausnahen Freiraumbereich über. Künstlich angelegte «Felsrinnen» nehmen geologische Momente der Juralandschaft auf und überwinden spielerisch den Höhensprung zwischen Hof und Gartenlandschaft. Ob dies mit der Höhenlage der Tiefgarage überall funktioniert, wird allerdings in Frage gestellt. Auch führt die tief in den Boden greifende Zweigeschossigkeit der Unterbauung voraussichtlich zu kostspieligen Baukosten unter Terrain.

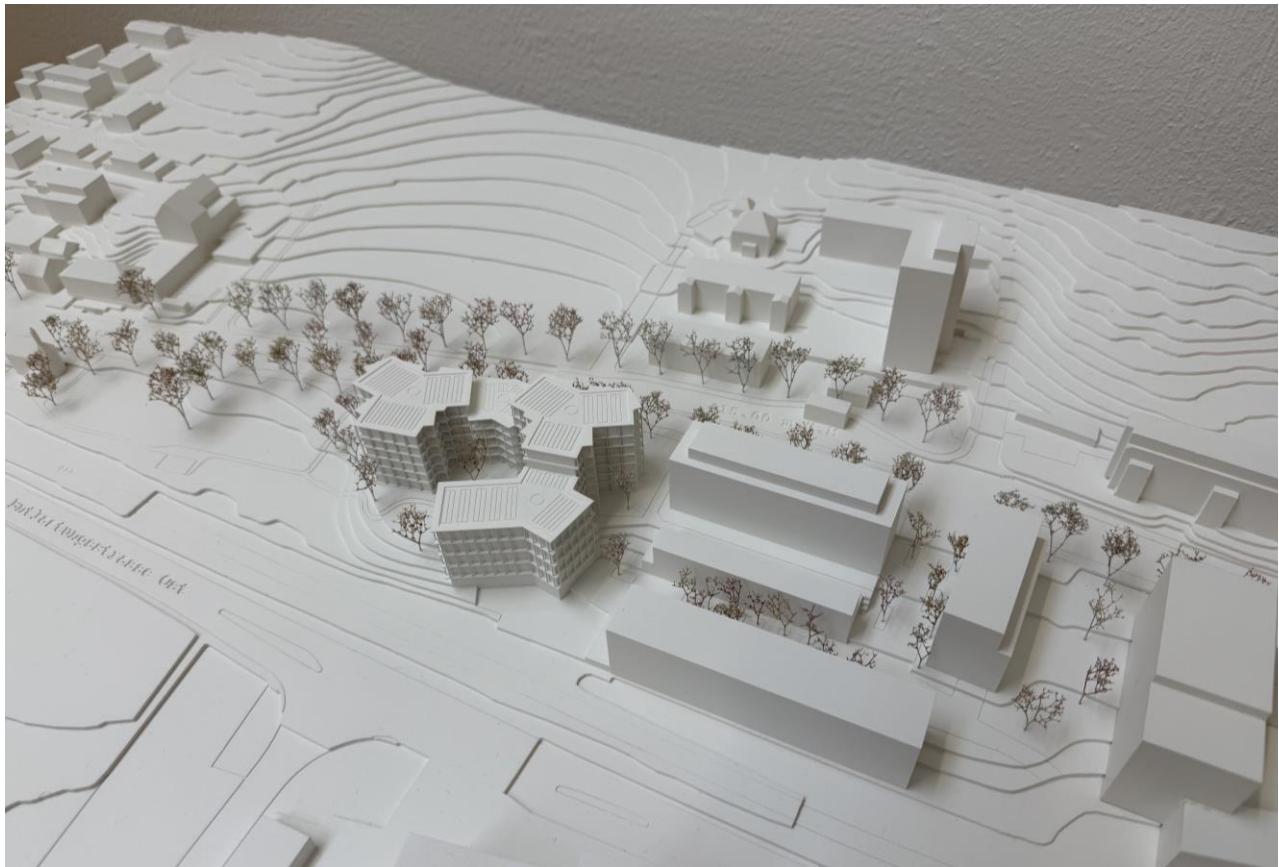
Das Beurteilungsgremium würdigt den prägenden Ausdruck der sehr lebendigen Fassaden. Mit ihrem wohlüberlegten Schichtaufbau spiegeln sie ein immer wieder anderes Abbild des Zusammenlebens aus dem Inneren des Hauses an seine Aussenseiten.

Die Überbauung integriert insgesamt 59 Wohnungen (5810 m<sup>2</sup> Nutzfläche), welche konsequent über qualitätsvolle, wohnbezogene Aussenräume erschlossen werden. Der Wohnungs-Mix ist breit gefächert: 22 Wohnungen mit 2.5 Zimmern, 24 mit 3.5 Zimmern und 13 mit 4.5 Zimmern, womit das Angebot die geforderte Bandbreite abdeckt. Die architektonische Grundstruktur – ein aussteifender Kern sowie eine Stützen-Platten-Konstruktion – gewährt hohe Planungsflexibilität und erlaubt eine Anpassung des Wohnungsschlüssels an zukünftige Bedürfnisse.

Alle Wohnungen verfügen über zentrale, helle Wohn-, Ess- und Kochbereiche sowie einfach möblierbare Zimmer. Die umlaufende, in der Tiefe gegliederte Laube schafft vielfältige Ausblicke in den Landschaftsraum und ist direkt von allen Räumen aus zugänglich. Die Mehrseitigkeit in der Orientierung der Wohnungen gewährleistet hohe Wohnqualität und Tageslichtnutzung.

Die Zielgruppe für die Dienstleistungsflächen entlang der Bahn (1780 m<sup>2</sup> Nutzfläche) ist unklar.

Es sind insgesamt 170 Fahrradabstellplätze (davon 128 oberirdisch) und 79 PKW-Stellplätze in zwei Untergeschossen vorgesehen; die Erschliessung erfolgt über die innere Zufahrtsstrasse. Die gewählte Nutzungsdichte erscheint angemessen, das Projekt passt sich städtebaulich sinnvoll in die Umgebung ein.



Die Parkplätze dienen sowohl den Wohnnutzungen als auch dem Gewerbe. Für die Wohnnutzungen wurde pro Wohnung mit einem Parkplatz gerechnet, unter Berücksichtigung einer Reduktion von 80 % aufgrund des Gebietstyps II. Für die Besucherparkplätze wurde ein Zuschlag von 10 % berücksichtigt.

Vorgesehen sind acht oberirdische Senkrechtparkplätze sowie zwei Längsparkplätze. Die Senkrechtparkplätze am östlichen Rand sind von der Fahrbahn sowie vom Langsamverkehr abgetrennt. Für die zwei Besucherparkplätze am südlichen Rand der Parzelle fehlt die Erschliessung. Die Anlieferung für das Gewerbe II ist am westlichen Rand des Gebäudes geplant.

Der Nachweis zur Befahrbarkeit für die Anlieferung liegt nicht vor. Die Erschliessung für die Entsorgung, die Anlieferung sowie die Zufahrt von Einsatzfahrzeugen (Feuerwehr, Rettungsdienste, Polizei) wird nicht aufgezeigt.

Im Parkplatznachweis ist die Nutzung der restlichen Flächen (ohne Wohnnutzung) nicht berücksichtigt.

Mit der Rückstaffelung des Gebäudes, das Abdrehen der Stirnfronten und die Setzung des Dienstleistungsbetriebes können die IGW bereits überall eingehalten werden. Zudem wird auch mit den gewählten Wohnungsgrundrissen Bezug auf die Lärmbelastung genommen. An der gegenüber dem Eisenbahnlärm am stärkste exponiertesten Südfassade des westlichen Wohngebäudes sind so z.B. Küchen ohne Wohnanteil angeordnet oder zusätzliche Lüftungsfenster über die seitlichen Fassaden vorgesehen. Auch entlang der Strasse im Norden sind seitlich angeordnete Fenster vorgesehen.

Mit den verschiebbaren Verglasungen wird eine weitere Massnahme aufgeführt, um die Lärmimmissionen zu reduzieren. Zur Einhaltung ist diese jedoch nicht notwendig.

Mit dem Innenhof wird ein Aussenbereich geschaffen, der relativ gut vom Lärm abgeschirmt ist. Der Aussenbereich im Südwesten ist jedoch stark lärmexponiert.

Insgesamt weist das Projekt hinsichtlich des Umgangs mit der Lärmbelastung eine gute Qualität auf.

Die Störfallanforderungen sind mehrheitlich erfüllt. Projektbedingt sind Balkone und öffentliche Flächen zur Bahnseite problematisch.

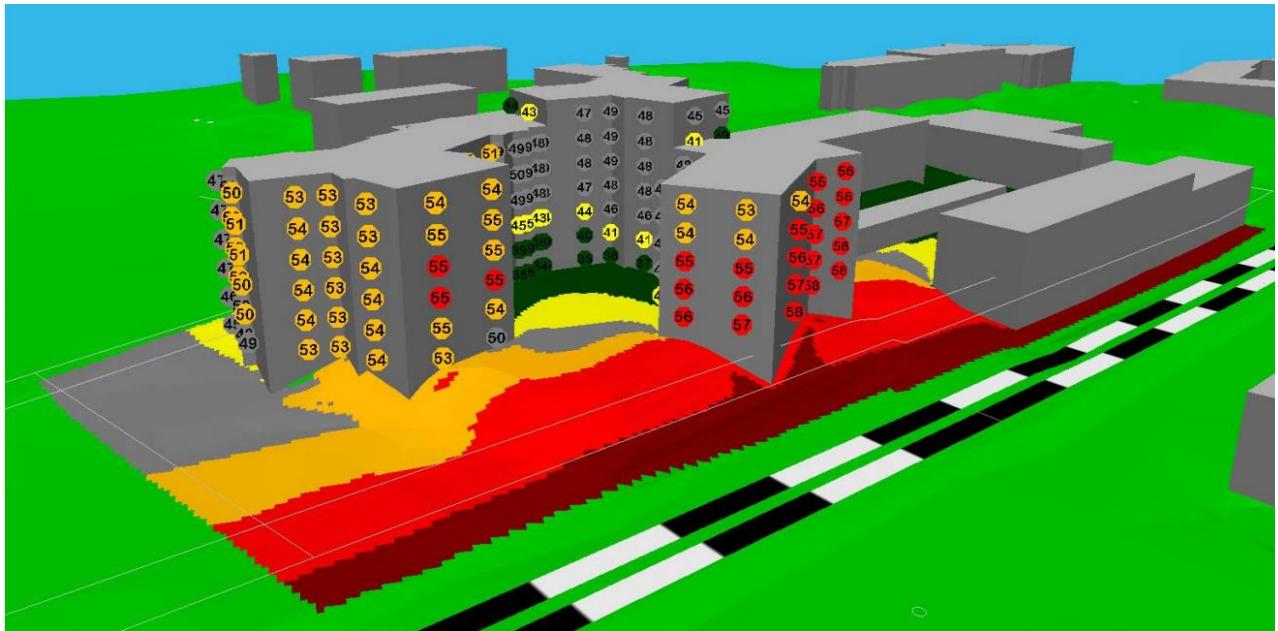


Abb. Eisenbahnlärm Nacht

Es wird eine Etappierung aufgezeigt. Die Wirtschaftlichkeit (Topografie, Einstellhalle, Schnittstellen) setzt ein Fragezeichen, ob eine Aufteilung von der Dienstleistungsbauten (Etappe 1) und Wohnbauten im Projektperimeter (Etappe 2) sinnvoll ist. Indessen sind sicher die weiteren Bauten im Betrachtungsperimeter zu einem anderen Zeitpunkt umsetzbar. Aufgrund der Zugänglichkeit zur Tiefgarage und Anlieferung sollten aber zumindest die Garagen auf dem Areal der Etappe 3 vorgängig zurückgebaut werden.

Die ausgewiesene Geschossfläche umfasst 11'667 m<sup>2</sup> mit einer Hauptnutzfläche für Wohnen von 4'400 m<sup>2</sup> und für Gewerbe von 1'290 m<sup>2</sup> sowie einer Nebennutzfläche von 1'372 m<sup>2</sup>

Die Nutzungskonzeption der Überbauung überzeugt durch ihre klare Struktur und den hohen Grad an Flexibilität. Der vielfältige Wohnungsmix ermöglicht eine Durchmischung, die auf unterschiedliche Haushaltsformen und Lebensphasen ausgerichtet ist. Die konsequente Ausrichtung aller Wohnungen auf mehrere Himmelsrichtungen sowie die umlaufenden Laubengänge gewährleisten eine optimale Belichtung und einen hohen Bezug zur umgebenden Landschaft – das fördert Aufenthaltsqualität und Nachbarschaft.

Die zugrunde gelegte Bauweise mit Stützen-Platten-Konfiguration und aussteifendem Kern ist architektonisch durchdacht und erlaubt nachhaltige Anpassungen im Grundriss, etwa zur Variierung des Wohnungsschlüssels im Lebenszyklus der Siedlung. Allerdings führt dies auch zu problematischen Nischen hinter den Stützen. Die Erschliessung der Wohnungen über helle, grosszügige Entrées unterstreicht den Anspruch an Wohnkomfort und soziale Begegnung. Die offen gestalteten Wohn-, Koch- und Essbereiche sind funktional und fördern Flexibilität im Alltag.

Etwas unklar ist der Nutzen der Dienstleistungsflächen entlang der Bahn.

Das Mobilitätskonzept mit einem hohen Anteil an Fahrradstellplätzen sowie einer zurückhaltenden PKW-Stellplatzquote ist zeitgemäß und trägt zu einer nachhaltigen Quartiersentwicklung bei. Insgesamt entspricht die gewählte Dichte und Typologie den städtebaulichen Anforderungen des Ortes und schafft ein zukunftsähiges Nutzungskonzept mit hoher Alltagstauglichkeit.





1.-4. Obergeschoss 1:200



5. Obergeschoss 1:200

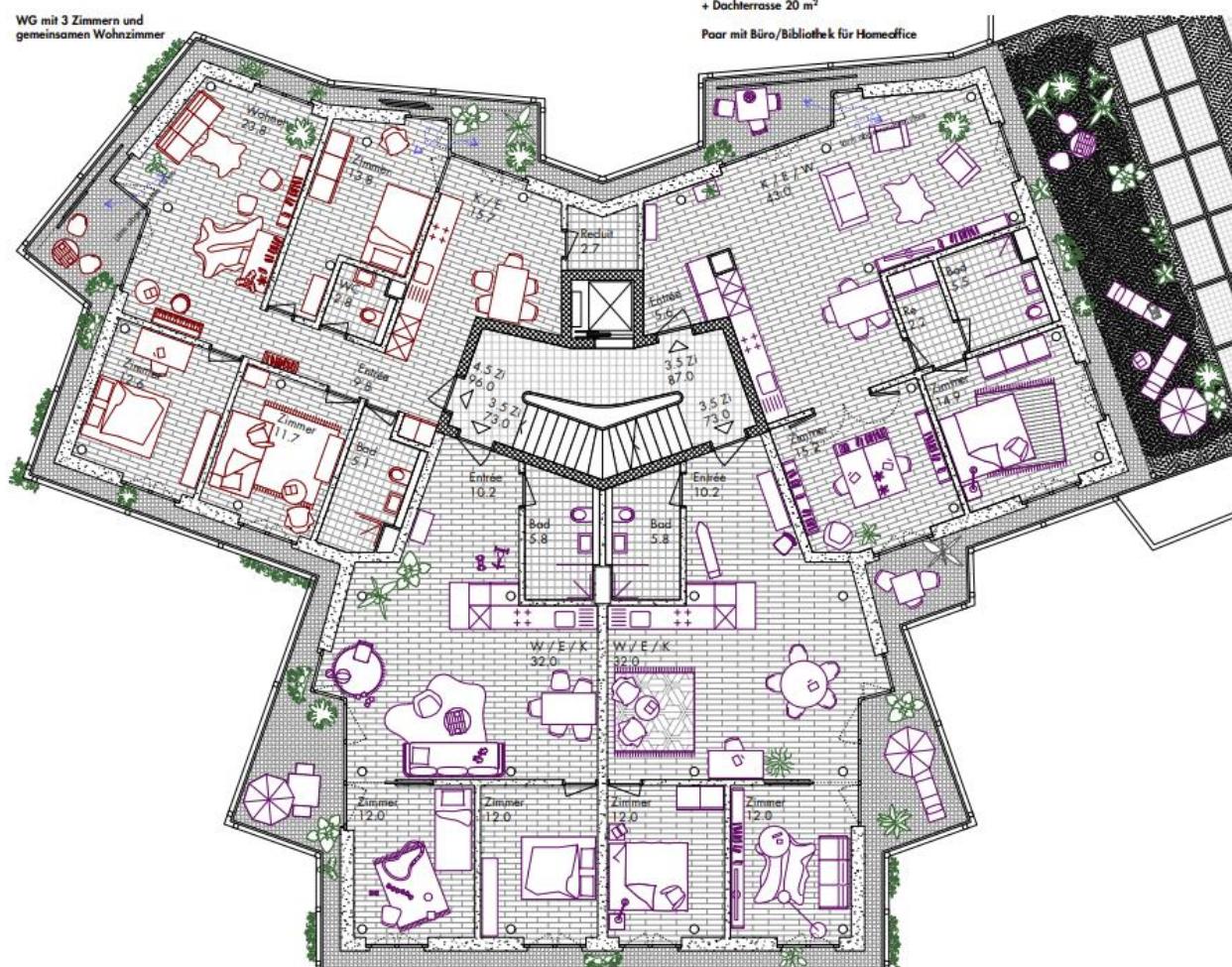
4.5 Zi, 96 m<sup>2</sup>, Balkon 8 + 5 m<sup>2</sup>

WG mit 3 Zimmern und  
gemeinsamen Wohnzimmer

3.5 Zi, 87 m<sup>2</sup>, Balkon 6 m<sup>2</sup>

+ Dachterrasse 20 m<sup>2</sup>

Paar mit Büro/Bibliothek für Homeoffice



3.5 Zi, 73m<sup>2</sup>, Balkon 11m<sup>2</sup>

Junges Paar  
1. Wohnung mit Kind

3.5 Zi, 73m<sup>2</sup>, Balkon 11m<sup>2</sup>

Älteres Paar  
grosszügige Wohnküche und separates Wohnzimmer



## 6.5 BEITRAG RBA ARCHITEKTEN GMBH ETH SIA

*Verfasser*

RBA Architekten GmbH ETH SIA  
Baslerstrasse 10, 4600 Olten  
Grünwerk 1 Landschaftsarchitekten AG  
Leberngasse 15, 4600 Olten



Das Projekt Tannzapfen schlägt zwei parallel verlaufende praktisch identische Ost-West orientierte Gebäude vor. Die Grundidee ist überzeugend und nachvollziehbar. Auch bezüglich der vorhandenen extremen Lärmbelastung des Grundstücks bildet diese Anordnung einen interessanten positiven Ansatz.

Als einziges Projekt versucht der Vorschlag den wertvollen Freiraum nicht zu blockieren, sondern durchfliessen zu lassen. Was nicht nur aus Sicht des Freiraums, sondern auch klimatechnisch (Kaltluft Schneise) sicherlich einen positiven Einfluss hat. Die Verfasser schreiben die neu gebauten Strukturen bilden ein baulich gefasstes Stadttor auf der Höhe der Bushaltestelle und markieren den Stadteingang.

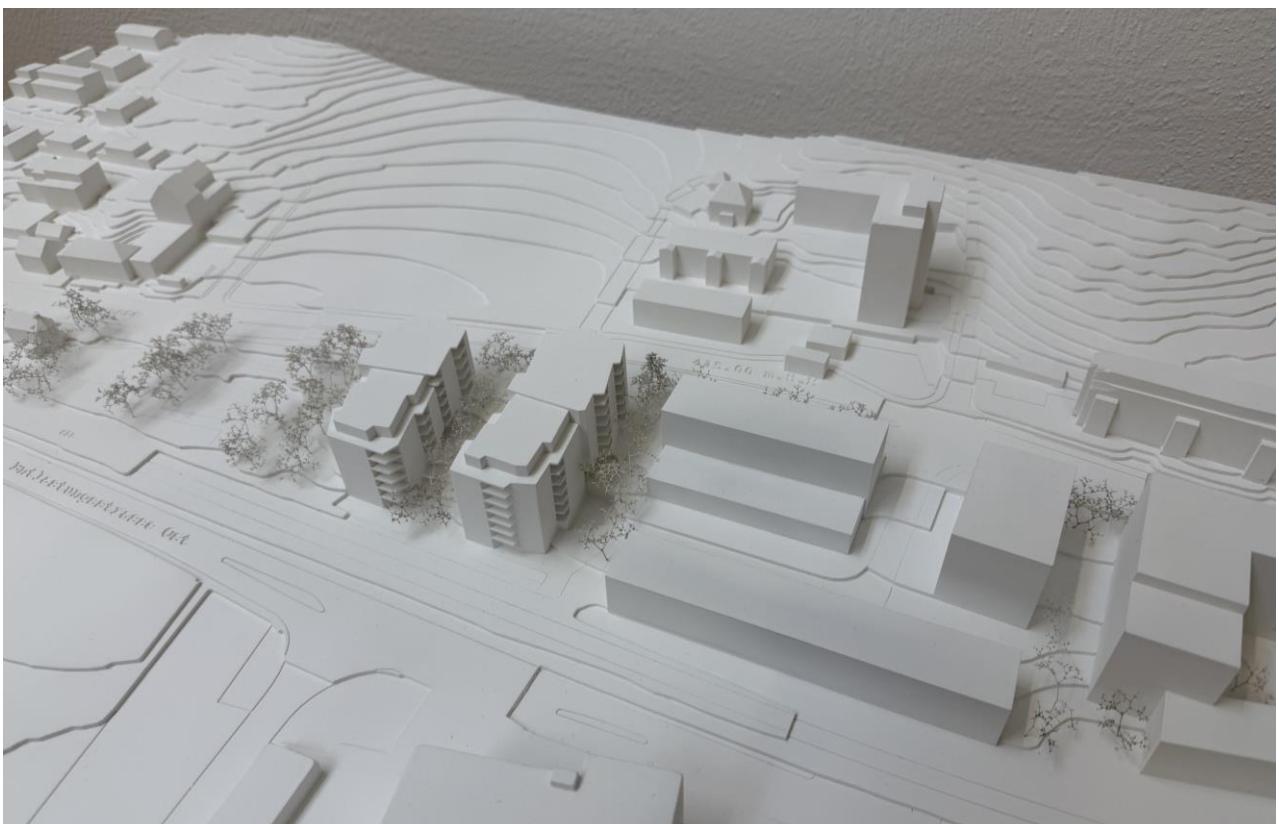
Genau diese Aussage kann das Beurteilungsgremium jedoch nicht teilen. Diese Gebäude sind hier angewendet und jederzeit auch anderorts übertragbar. Sie sind nicht aus dem spezifischen städtebaulichen anspruchsvollen Ort heraus entwickelt. Der klare städtebauliche Abschluss des Siedlungsgebietes ist nicht gegeben. Das vorgeschlagene Strickmuster könnte beliebig weitergestrickt werden. Die Architektur wie auch die Wohnungsgrundrisse weisen eine hohe Qualität auf. Sie zeugen von einer hohen Vielfalt mit einem differenzierten Angebot. Die Ost-West Orientierung der Wohnungen ist sicherlich einen möglichen Lösungsansatz bezüglich der extremen Lärmsituation. Eine klare Abriegelung des Lärms wie es andere Projekte aufzeigen wird jedoch vermisst, sodass das ganze Grundstück nach wie vor Lärmbelastet bleiben wird. Im Querschnitt zeigt sich auch, dass die zwei Häuserzeilen sehr nahe zusammenstehen und entsprechend bezüglich Besonnung und Belichtung der einzelnen tiefergelegenen Wohnungen eher kritisch zu beurteilen sind.

Auch die vorgeschlagene Ost-West Verbindung im Erdgeschoss für Fußgänger, welche gleichzeitig die zentrale Erschliessung der Häuser darstellt, ist grundsätzlich ein interessanter und lobenswerter Ansatz. Die zum Teil 15 Meter

tiefen eingeschossigen Durchgängen haben jedoch eine sehr geringe Aufenthaltsqualität.

Zentrales Anliegen der Verfasser ist es, die Landschaft vom Jurasüdfuss hinab zur Dünnern durchfliessen zu lassen. Sie schlagen deshalb parallel zum zonenrechtlich gesicherten «Landschaftsfenster» parallele Grüngürtel vor, die in Hangrichtung verlaufen. In dieses Muster werden auch die beiden tannzapfenartigen Gebäude eingewoben. So werden sie Teil eines landschaftlichen Systems, welches den Abfluss von Kaltluft akzentuiert. Das vorgeschlagene Grundmuster wird vom Beurteilungsgremium explizit gewürdigt. Mit der vorgeschlagenen Umsetzung eröffnen sich allerdings mehrere Problemfelder, die kritisch beurteilt werden: Die in ost-westlicher Richtung verlaufende Parkpassage funktioniert räumlich nicht; die Gebäude sind zu massig und bei der im Osten liegenden Tiefgaragenzufahrt entsteht ein unschönes Loch. Zudem wird das Eindringen des Lärms in die Gartenräume und deren Geländemodellierung kritisiert. Die Tiefgarage liegt sehr tief im Gelände und es ergeben sich vergleichsweise hohe Geländeschüttungen über der Garage.

Der Projektvorschlag «Tannzapfen» generiert 83 Wohnungen mit einem ausgewogenen Wohnungsmix. Diese werden über vier innenliegende Treppenhäuser ohne Tageslicht erschlossen. Sicherlich eine sehr rationelle und ökonomische Lösung, mit Drei- resp. Vierspännern. Es entsteht ein optimales Nutzen-/Verkehrsflächenverhältnis, welches sich sicherlich auch auf die zu erwartenden Erstellungskosten positiv auswirken wird. Auch die Wohnungen mit interessanten und vielfältigen Raumzuschnitten vermögen zu überzeugen. Diese verfügen über spannende Wohn- Ess- und Kochbereiche, sowie einfach möblierbare Zimmer.



Die Erschliessung ab der Kantonsstrasse entspricht den Anforderungen.

Die Lage der Einstellhalle sowie deren Abmessungen sind nicht definiert.

Für die Parkplätze liegt kein nachvollziehbarer Parkplatznachweis vor.

Die Befahrbarkeit Spezialerschliessung für Entsorgung, Anlieferung sowie die Zufahrt von Einsatzfahrzeugen (Feuerwehr, Rettungsdienste, Polizei) sind nicht aufgezeigt

Die folgerichtig erschlossene Tiefgarage weist 62 Parkplätze auf, welche bezogen auf die 82 Wohnungen sicherlich das

absolute Minimum darstellen. Die Bewohner sollen aufs Velo umsteigen und von dem vorgeschlagenen Mobilitätskonzept Gebrauch machen.

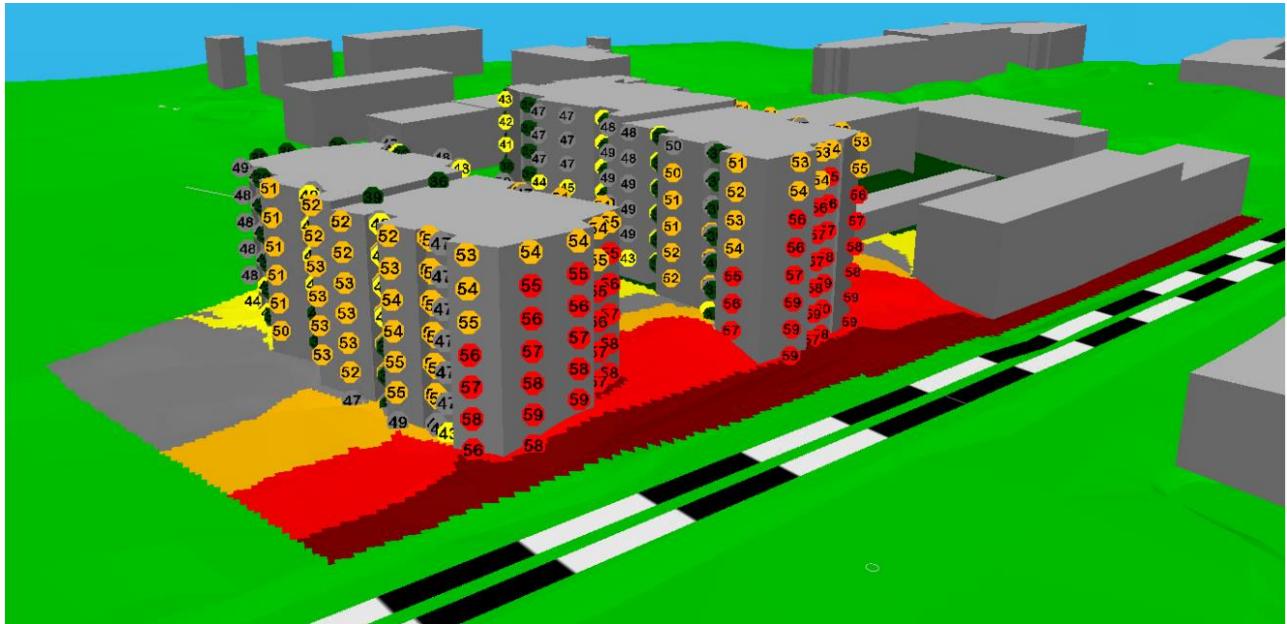


Abb. Eisenbahnlärm Nacht

Mit der Orientierung der schmalen Stirnseiten zu den Verkehrsanlagen soll die lärmexponierte Fassadenfläche minimiert werden. Dies funktioniert jedoch nur beschränkt. Auch an den seitlichen Fassaden sind die Lärmimmissionen hoch und die Grenzwerte werden teilweise überschritten. Eine «wirklich lärmabgewandte Fassade» kann durch die Setzung nicht erreicht werden. Zudem grenzen aufgrund der Gebäudetiefe die Räume teilweise nur an die Süd- bzw. Nordfassade. Dies führt insbesondere in Richtung Bahnhlinie trotz vorgesehener Loggien zu Problemen. Ebenerdige Loggien haben jedoch keine lärmreduzierende Wirkung und auch im 1. OG ist die Wirkung noch eher gering. Mindestens folgende lärmempfindliche Räume verfügen somit nicht über ein Fenster mit eingehaltenen IGW:

- Das Studio sowie das Zimmer im westlichen Gebäude im 1. UG
  - Das Zimmer im 1. UG im östlichen Gebäude
  - Das Zimmer an der Südfassade im EG sowohl im westlichen als auch im östlichen Gebäude

Durch die Setzung der Gebäude quer zu den Verkehrsachsen wird kein gut lärmgeschützter Außenraum geschaffen. Insgesamt kann das Projekt bezüglich der Lärmthematik nicht überzeugen.

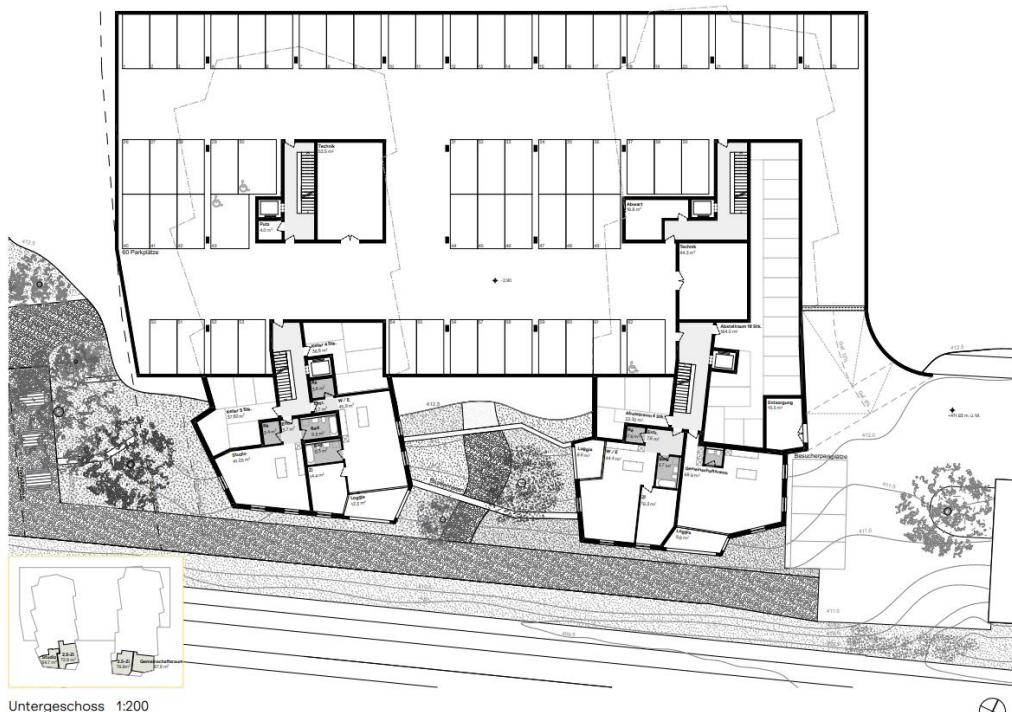
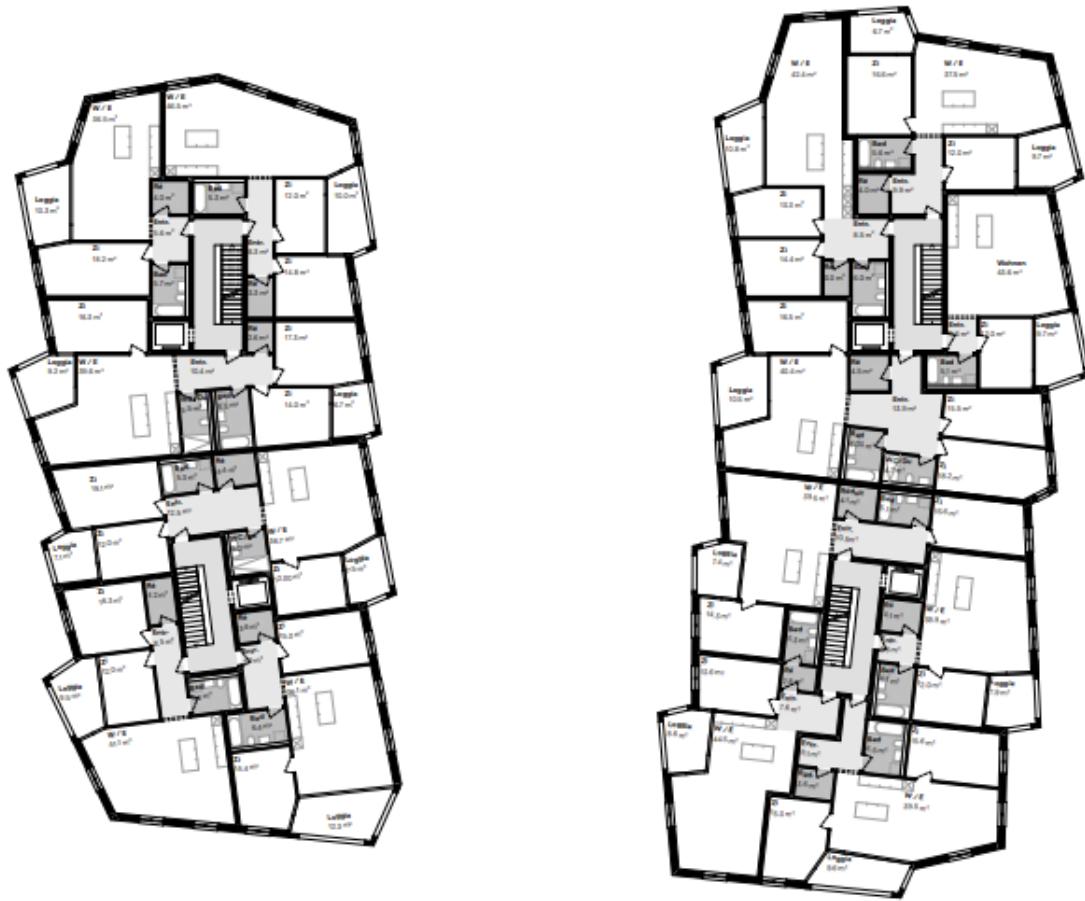
Alle Hauseingänge sind auf der Nordseite angeordnet, was im Falle eines Störfallereignisses vorteilhaft ist. Auf der Südseite sind eine geschlossene Fassade und keine Loggien vorgesehen. Die Loggien nach Westen und Osten könnten potenziell problematisch sein, lassen sich jedoch durch den Einsatz von druckwellen- oder gasdruckresistenten Fenstern entschärfen.

Eine mögliche Etappierung wird nicht explizit aufgezeigt, ist aber im vorliegenden Konzept relativ einfach realisierbar. Inwieweit dies jedoch sinnvoll ist, müsste näher geprüft werden.

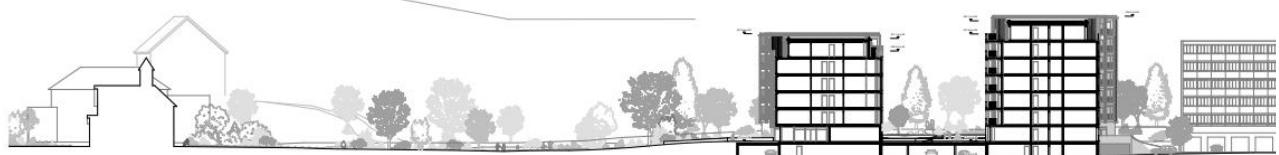
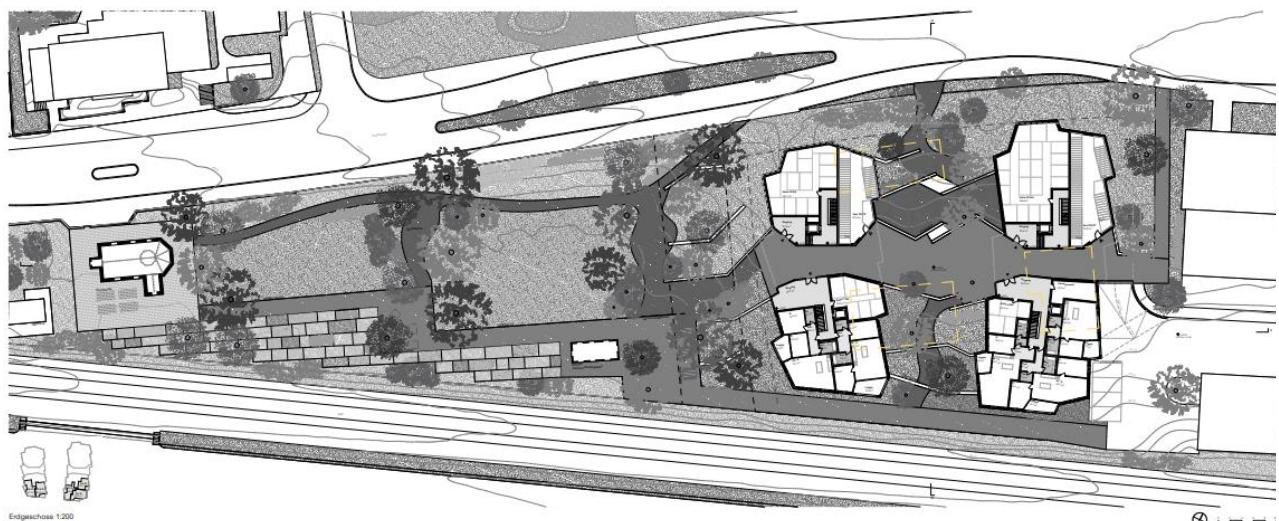
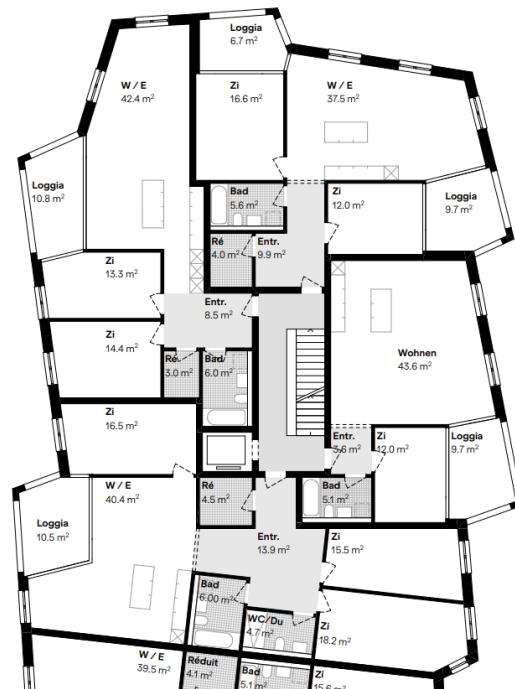
Die ausgewiesene Geschossfläche umfasst 12'303 m<sup>2</sup> mit einer Hauptnutzfläche für Wohnen von 6'966 m<sup>2</sup> und für Gewerbe von 0 m<sup>2</sup> sowie einer Nebennutzfläche von 1'759 m<sup>2</sup>.

Der Beitrag Tannzapfen ist ein qualitativ hochwertiger seriös ausgearbeiteter Beitrag. Er wirkt jedoch beliebig und ist nicht zwingend aus dem speziellen städtebaulichen Kontext heraus entwickelt. Die Gebäude können ebenso in einem beliebigen anderen Wohnquartier stehen.





Untergeschoss 1:200



## 7. ERKENNTNISSE AUS VORPRÜFUNG

### 7.1 VERKEHR

Aus verkehrstechnischer Sicht variieren sowohl die Bearbeitungstiefe als auch die Qualität der konzeptionellen Überlegungen stark zwischen den einzelnen Teams. Aufgrund unvollständiger oder fehlender Unterlagen sowie unklarer Angaben in den Plänen war eine detaillierte Beurteilung der verkehrsrelevanten Aspekte nur eingeschränkt möglich. Die Studienbeiträge wurden auf vergleichbare verkehrssicherheitsrelevante Punkte analysiert und in den Hinweisen zu den Studienbeiträgen aufgenommen

- Anbindung an die Kantonsstrasse (Lage, Abmessungen, Sichtweiten)
- Führung des Langsamverkehrs innerhalb des Areals
- Lage und Dimensionierung der Einstellhallen sowie oberirdischer Parkplätze
- Entsorgungskonzept / Zufahrt Blaulichtorganisation

Gemäss dem Reglement der Stadt Olten, Art. 10 Mobilitätskonzept, ist für Bauten und Anlagen, sobald mehr als 50 Parkfelder zu erstellen sind, ein Mobilitätskonzept zu erarbeiten.

Im Gebietstyp II ist mit einem Mobilitätskonzept bei den Wohnungen eine Reduktion der Parkplätze auf 80 % möglich. Gemäss dem Reglement über die Erstellung von Parkfeldern in der Einwohnergemeinde Olten (Parkierungsreglement) erfolgt die Berechnung mit folgenden Faktoren:

- Bewohner: 1 Parkplatz pro Wohnung oder pro 100 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche (BGF)
- Besucher (Wohnen): 0,1 Parkplätze pro Wohnung oder pro 100 m<sup>2</sup> BGF
- Personal (Dienstleistungen, kundenintensiv): 2 Parkplätze pro 100 m<sup>2</sup> BGF
- Besucher/Kunden (Dienstleistungen, kundenintensiv): 1 Parkplatz pro 100 m<sup>2</sup> BGF

### 7.2 LÄRM

Die Berechnung der Lärmimmissionen erfolgte mit dem Programm CadnaA. Für die geplanten Gebäude der Projektteams wurde jeweils eine Hausbeurteilung durchgeführt. Dabei werden pro Fassade und Geschoss jeweils die maximalen Immissionen berechnet. Zudem wurden für die massgebende Nachtzeit die Lärmimmissionen auf einer Höhe von 1.5 m über Boden berechnet. Die Resultate der Lärmberechnungen je Projekt für die massgebende Nachtzeit sind in den Projektbeschrieben aufgeführt.

Bei den Lärmberechnungen wurden Reflexionen bis 1. Ordnung sowie die heute bestehende Topografie berücksichtigt. Mit den Überbauungskonzepte der Projektteams sind auch Anpassungen am Gelände vorgesehen. Diese konnten jedoch in der Lärmmodellierung nicht berücksichtigt werden, können jedoch insbesondere im Bereich des ersten oberirdischen Geschosses Auswirkungen auf die Lärmimmissionen haben. Ebenso wurde auf die Modellierung von Balkonen und Loggien verzichtet.

#### Eisenbahnlärm:

- Am kritischsten sind die Lärmimmissionen durch die Eisenbahn während der Nacht. Die massgebenden Immissionsgrenzwerte (IGW) werden an der lärmzugewandten Fassade um bis zu 7 dB(A) überschritten (abhängig von der Distanz zu Eisenbahnlinie und der Höhe des Empfangsorts). Auch in den oberen Geschossen (bis zum ca. 7. OG) ist mit Überschreitungen des IGW in der Nacht zu rechnen. Auch an den seitlichen Fassaden wird im südlichen Bereich in der Nähe zur Gleisanlage der IGW in der Nacht überschritten.
- Grundsätzlich ist auch am Tag mit IGW-Überschreitungen gegenüber dem Eisenbahnlärm zu rechnen. Diese sind jedoch deutlich geringer.
- Aufgrund der um 5 dB(A) erhöhten IGW und da während der Nacht grundsätzlich nicht gearbeitet wird, ist bei Betrieben (Gewerbe, Büro usw.) nicht mit IGW-Überschreitungen zu rechnen

#### Strassenverkehrslärm:

- Sowohl am Tag als auch in der Nacht werden die massgebenden IGW im Norden und Süden des Projekt-perimeters überschritten. Kritischer ist auch beim Strassenverkehrslärm die Nachtzeit.
- Entlang der Dorf-/Solothurnstrasse werden an der lärmzugewandten Fassade bis zum 2. OG die IGW geringfügig (1 bis 2 dB(A)) überschritten (abhängig von der Distanz zur Strasse).
- Entlang der ERO werden an der lärmzugewandten Fassade bis zum 7. OG die IGW geringfügig (1 bis 2 dB(A))

überschritten (abhängig von der Distanz zur Strasse).

- An den seitlichen Fassaden werden die IGW eingehalten.
- Aufgrund der um 5 dB(A) erhöhten IGW ist bei Betrieben (Gewerbe, Büro usw.) nicht mit IGW-Überschreitungen zu rechnen

### 7.3 STÖRFALL

Die Beurteilung der störfallrelevanten Aspekte erfolgte auf der Bearbeitungstiefe des Studienauftrages und konzentrierte sich auf die nachfolgenden Punkte:

- Lage und Schutzmassnahmen gegenüber potenziellen Gefahrenquellen
- Zugänglichkeit und Fluchtwege für Einsatz- und Rettungskräfte
- Integration von Brandschutz- und Explosionsschutzkonzepten
- Notfallmanagement und Alarmierungskonzepte

Wichtige Erkenntnisse allgemein:

- Die Nähe zur Bahnlinie mit potenziellem Gefahrguttransport (innerhalb Konsultationsbereich) macht die Störfallprüfung (Art. 11a StFV) zwingend erforderlich.
- Eine Abschätzung der Risikorelevanz ( $P_{Ist} + P_{zus} \leq RefBev$ ) ist auf Stufe Vorstudie noch nicht relevant und zu einem späteren Zeitpunkt detailliert zu prüfen.
- Die Koordination zwischen Raumplanung und Störfallvorsorge wird im Rahmen des Studienauftrags vorgenommen.
- Sofern keine ausreichenden Risikominderungsmassnahmen gefunden werden, könnten gegebenenfalls Anpassungen in der Planung oder Einschränkungen in der Nutzung in Erwägung gezogen werden.

## 8. BEURTEILUNG IM ÜBERBLICK

### 8.1 BEURTEILUNG

#### ROLF MÜHLETHALER ARCHITEKTEN AG

Das Konzept von Rolf Mühlthaler und Toni Weber überzeugt städtebaulich mit der stringenten und klaren Grossform des Gebäudes, welches mit seiner volumetrischen Präsenz sowohl Auftakt wie auch Ende der Bebauung der Stadt Olten am westlichen Siedlungsrand darstellt und damit den Anspruch als «Tor zur Stadt» erfüllen kann.

Die grosszügigen aussenliegenden Laubengänge mit privaten, individuell nutzbaren Vorzonen zu den Wohnungen verleihen dem Gebäude einen lebendigen und attraktiven architektonischen Ausdruck.

Mit den vorgesehenen Umfassungsmauern des Freiraumes entlang der Strasse und der Bahn wird das Gebäude Teil des produktiven Gartens. Haus und Garten zusammen bilden ein überzeugendes, klosterähnliches Konzept.

#### STEIB GMÜR GSCHWENTENER KYBURZ PARTNER AG

Die Setzung des winkelförmigen Hauptkörpers parallel zur Strasse mit der offenen und freien Erdgeschossgestaltung verleiht dem neuen Gebäude eine überzeugende Adressierung.

Die in der Höhe reduzierte gezackte Ausstülpung im Osten mit Rücksicht auf die Nachbarschaft. Zusammen mit dem niedrigen Gebäudeschenkel mit Atelierwohnungen im Süden wirkt die volumetrische Ausbildung jedoch als unruhiges, aus mehreren formal unterschiedlichen Teilen zusammengefügtes Konglomerat. Die daraus resultierende schmale Querfassade kann als Stadteingang städtebaulich nicht überzeugen. Der Vorschlag für den Freiraum als öffentlich zugänglicher Park ist jedoch beeindruckend.

#### ERNST NIKLAUS FAUSCH PARTNER AG

Die neue Überbauung als Ende einer «Perlenkette» aus bautypologisch verschiedenen Einheiten zwischen Strasse und Bahn zu verstehen, ist ein beeindruckendes städtebauliches Konzept. Sie besteht aus drei mehrflügligen, zusammengebauten Baukörpern um einen lärmgeschützten Innenhof. Davon können jedoch nicht alle Wohnungen profitieren. Der südliche Baukörper dient aus Lärmschutzgründen ausschliesslich einer Dienstleistungsnutzung, was an dieser Lage mit dieser schwierigen Adressierung in Frage gestellt wird.

Die mehrschichtigen, mit farbig gestalteten laubenumschlossenen Aussenfassaden wirken attraktiv und lebendig. Die freie, korallenförmige Baustruktur kann bautypologisch und städtebaulich an diesem Ort als Auftakt zur Stadt Olten nicht vollumfänglich überzeugen.

#### FREI ARCHITEKTEN AG

Das Konzept des Weiterbauens mit einem Baukörper parallel zur Strasse und einem zweiten parallel zur Strasse ist ein pragmatischer Ansatz. Es bedeutet weder Anfang noch Ende am westlichen Siedlungsrand und vermag den Anspruch auf einen städtebaulichen Auftakt am westlichen Eingang der Stadt Olten nicht zu genügen. Die Abwendung und Adresslosigkeit der Bebauung zur Solothurnstrasse hin ist unbefriedigend. Die Qualität des Binnenhofes und des Freiraumkonzeptes werden lobend gewürdigt.

#### RBA ARCHITEKTEN GMBH ETH SIA

Trotz des vom Beurteilungsgremium gewürdigten Grundmusters, welches auf das Durchfliessen der Landschaft vom Jurasüdfuss zur Dünnern hinab fokussiert, kann das Konzept mit zwei neuen unterschiedlich hohen Gebäuden quer zum Hang städtebaulich als Anfang oder Abschluss am Siedlungsrand der Stadt Olten nicht überzeugen.

Die Ost-West verlaufende Parkpassage und die räumliche und funktionale Qualität der lärm durchdrungenen Zwischenräume wird kritisch beurteilt.

### 8.2 WÜRDIGUNG

Das Beurteilungsgremium und die Veranstalterin stellen fest, dass aus dem Studienauftrag wertvolle Beiträge für die Weiterentwicklung des Areals Chalofen Süd hervorgegangen sind. Sie sprechen den Verfasserinnen und Verfassern der Studien grossen Dank und Anerkennung aus.

## 9. EMPFEHLUNG ZUR ÜBERARBEITUNG

Das Beurteilungsgremium empfiehlt der Bauherrschaft den Beitrag des Teams «Rolf Mühlethaler Architekten AG, Toni Weber w+s Landschaftsarchitekten AG», der Bauherrschaft mit einer Überarbeitung als Richtprojekt zur Weiterbearbeitung.

Das Richtprojekt bildet die Grundlage für den privaten Gestaltungsplan sowie die Ortsplanungsrevisionen Olten und Wangen.

In der Überarbeitung sind die Abstandsvorschriften, insbesondere die Strassenabstandslinie zur Kantonsstrasse und die minimal erforderlichen Gebäudeabstände zu bestehenden Bauten einzuhalten. Für die Einhaltung der maximal zulässigen Gebäudehöhe auf der Bahnseite ist die Höhenentwicklung mit der Setzung des Gebäudes zu präzisieren. Von der maximal zulässigen Gebäudehöhe und Geschosszahl kann im folgenden Nutzungsplanverfahren auf Grundlage der Erkenntnisse aus dem Studienauftrag mit der besonderen topografischen Herausforderung abgewichen werden. Die Mächtigkeit des Stadttors bedingt Filigranität in der Fassade.

Der gegenüber dem Strassenniveau stark eingegrabene Baukörper, die wenig überzeugende Haltung zum öffentlichen Raum und die Adressierung sind im Zusammenhang mit der Abtiefung des Hofgeschosses und innenliegenden Wohnhofes sowie Eingriff in die Topographie zu optimieren. Die Zufahrt zur Tiefgarage ist in der Höhenlage und Ausgestaltung auf das Bestandesterrain und Bauvorhaben abzustimmen.

Zwischen dem introvertierten Innenhof und dem vorgelagerten Garten ist eine grosszügigere Verbindung gewünscht und in der Überarbeitung zu prüfen. Zu vertiefen sind damit die öffentliche Zugänglichkeit und Bewirtschaftung des Gartens. Die künftige Nutzung der Kapelle mit Aussenraum ist in die Freiraumgestaltung aufzunehmen. Im Zusammenhang mit der Ortsplanrevision kann ein Kinderspielplatz in der Freihaltezone vorgesehen werden.

## 10. GENEHMIGUNG

Das vorliegende Programm ist vom Beurteilungsgremium geprüft worden.

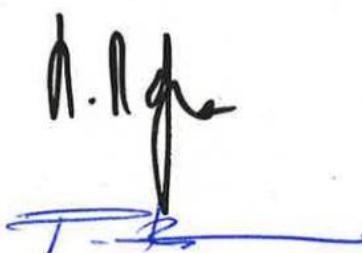
Genehmigt durch das Beurteilungsgremium:

Pius Flury (Vorsitz)  
Städtebau / Architekt



Thomas Schwab  
Werk 1 / Architekt

Walter Wäschle  
Durchblick Architekten / Architekt



Stefan Rotzler  
Landschaftsarchitekt BSLA

Patrik von Däniken  
AWF AG Verwaltungsratspräsident /  
Architekt



Mirco Pittroff  
Gemeinde Wangen bei Olten, Leiter Bauabteilung /  
Architekt

Kurt Schneider  
Stadt Olten, Stadtbaumeister, Leiter Direktion Bau /  
Raumplaner

Egerkingen, 30. November 2025