Olten

Kanton Solothurn
Stadt Olten

Gestaltungsplan Dornacherstrasse-Ringstrasse

Mitwirkungsbericht

PLANAR
RAUMENTWICKLUNG

8. Oktober 2026

Themenbereich	Antrag und Begründung	Umgang Antrag inkl. Begründung
Mitwirkung 1	**Raiffeisenbank Olten Genossenschaft**	
Parkplatzbedarf	**Antrag:** Die Anzahl an Parkplätzen sei auf den Normbedarf nach Baureglement Olten festzulegen und die Planung sei entsprechend zu überarbeiten, insbesondere unter Anpassung von § 19 der Sonderbauvorschriften **Begründung:** Gemäss Mitwirkungsunterlagen soll ein «bedarfsgerechter Parkraum» zur Verfügung gestellt werden (Ziffer 1.1. des Mobilitätskonzept der Trafiko AG vom 23. April 2025 [nachfolgend «Mobilitätskonzept» genannt]). Die Zielsetzung des Projektes wird in Ziffer 1.2 des Mobilitätskonzeptes klar formuliert: Die im UG bestehende zweigeschossige Tiefgarage soll auch künftig genügen. Die weitere Formulierung des Mobilitätskonzeptes ist — ergebnisgerichtet — darauf ausgelegt, der Grundeigentümerin dazu zu verhelfen, keine neuen Parkplätze erstellen und die Tiefgarage nicht erweitern zu müssen. So wird der Normbedarf gemäss dem Baureglement Olten auf 116 Parkplätze berechnet (33 Parkplätze für Bewohnende und vier für Besucher, 79 für Gewerbe). Der reduzierte Normbedarf gemäss VSS-Norm wird auf 68 Parkplätze (33 für Bewohnende und vier für Besuchende, 25 für Gewerbe und sechs für Kunden) festgelegt. Im Projekt geplant werden nur 67 Parkplätze (27 für Bewohner, 19 für Gewerbe, zehn öffentliche Parkierung, vier für Besucher, sechs für Kunden und ein E-Carsharing Parkplatz) — kein Parkplatz mehr als bestehend. Die Reduktion um 49 Parkplätze bedeutet, dass gerade einmal 57.76% der gemäss Gesetzgebung erforderlichen Parkplätze geschaffen werden. Die Begründung für diese massive Reduktion, nämlich: – Lage: gute Erschliessung mit Velo-, Fussverkehr und öV – ein (sic!) E-Carsharingauto als Ersatz für Privat- und Geschäftsautos	Einleitender Hinweis: Durch den vorliegenden Gestaltungsplan werden die bestehenden Mietenverträge der Parkfelder nicht verändert. **Die Planung wird nicht angepasst, da das vorgesehene Parkplatzangebot zweckmässig und ortsgerecht ist. Dies aus nachfolgenden Gründen:** Der Normbedarf für Wohnungen lässt sich gemäss Richtlinien für Abstellplätze für Motorfahrzeuge auf zwei Arten berechnen. So ist 1 Parkfeld pro Wohnung *oder* 120 m^2 Wohnnutzfläche vorzusehen. Wenn letztere Variante angewendet wird, reduziert sich der Normbedarf auf 100 Parkfelder (vgl. Mobililtästkonzept Trafiko, S. 20). Die vorgesehenen 71 Parkfelder entsprechen somit 71 % des Normbedarfs. Dieser Normbedarf kann zudem in innerstädtischen Bereichen auf einen «sinnvollen Bedarf» weiter reduziert werden. Für Dienstleistungsbetriebe kann ein Faktor von 40% angewendet werden. Demnach resultiert dann, je nach Herleitung des Bedarfs für Wohnnutzungen, noch ein Bedarf zwischen 62 und 69 Parkfeldern. Zudem kann gemäss Richtlinien für Abstellplätze für Motorfahrzeuge die Baukommission von den Richtlinien insbesondere «*im Kerngebiet, in der Altstadt- und Schutzzone und wenn ein leistungsfähiges öffentliches Verkehrsmittel sich in unmittelbarer Umgebung befindet sowie zum Schutze des Ortsbildes*» abweichen. Die Voraussetzung für eine solche Abweichung ist vorliegend gegeben: – Der Gestaltungsplanperimeter liegt in der Kernzone und gehört somit zum Kerngebiet. – Das Areal verfügt über eine gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV-Güteklasse B, an der Grenze zu ÖV-Güteklasse A). Die sehr

Themenbereich	Antrag und Begründung	Umgang Antrag inkl. Begründung
	– ein «Mobilitätsmanagement in Unternehmen», weiches die Pendler- und Geschäftsmobilität vor Einzug bei den Beschäftigten «thematisiere» vermag nicht zu überzeugen und geht an der gelebten Realität vorbei. Zu beachten gilt es: Alleine die Raiffeisenbank Olten mietet derzeit 16 Parkplätze, der Bedarf wäre aber weitaus grösser. Eine Anfrage an die Eigentümerin für die zusätzliche Miete von Parkplätzen wurde von der Eigentümerin abschlägig beantwortet, bereits jetzt sind nicht genügend Parkplätze in der Liegenschaft vorhanden. Gemäss Mobilitätskonzept sollen unter Berücksichtigung der von der Raiffeisenbank Olten gemieteten Parkplätze nunmehr gerade einmal noch drei Parkplätze für die restliche Gewerbe- und Bürofläche zur Verfügung stehen. Die Raiffeisenbank Olten will weder ihre Kunden noch ihre Mitarbeiter auf den öV verweisen müssen, weiter soll verhindert werden, dass Autos zufolge der offenkundig zu kleinen Anzahl an Parkplätzen auf den umliegenden Strassenrändern und Plätzen abgestellt werden und es zu unerwünschtem Ausweich- und Suchverkehr kommt. So ist erwiesenermassen nicht davon auszugehen, dass weniger Parkplätze auch weniger Verkehr mit sich bringen. Zudem entspricht es offenkundig auch nicht dem politischen Willen der Einwohnerinnen der Stadt Olten, die Parkplatzanzahl derart drastisch zu reduzieren, was die überdeutliche Abweisung des neuen Parkplatzreglements an der Urne im Jahr 2019 gezeigt hat. Die Sonderbauvorschriften und die massive Reduktion entsprechen auch nicht der kantonalen Gesetzgebung, welche bewusst nur Mindestwerte an Parkplätzen, nicht aber Höchstwerte vorsieht. Eine Reduktion dieser Mindestwerte um beinahe 50% und eine explizite Festlegung des viel zu tiefen Höchstwertes an Parkplätzen in den Sonderbauvorschriften (vgl. § 19 Abs. 1 der Sonderbauvorschriften) widerspricht damit eindeutig der gesetzgeberischen Intention und ist nicht rechtskonform. Die maximale Höchstanzahl ist in den Sonderbauvorschriften zu streichen und/oder beim Normbedarf festzulegen.	gut bediente Bushaltestelle «Mueseen» befindet sich in einer Entfernung von und 100 m. Leistungsfähige öffentliche Verkehrsmittel sind somit vorhanden. – Bereits heute bestehen zwei Untergeschosse, welche den Gestaltungsplanperimeter vollständig ausnutzen. Um den normgerechten Bedarf zu erfüllen, müsste ein zusätzliches Untergeschoss erstellt werden, was baulich und wirtschaftlich unverhältnismässig aufwändig wäre. Alternativ müssten zusätzliche Parkplätze im Erdgeschoss oder im Aussenraum angeordnet werden. Dies würde jedoch das Ortsbild markant beeinträchtigen, welches unter anderem aufgrund der Einstufung im ISOS, jedoch zwingend zu schonen gilt (vgl. Planungsbericht, Kapitel 2.7 «Auseinandersetzung mit dem ISOS»). Gemäss § 42 Abs. 3 KBV übersteuern Regelungen der Gemeinde (vorliegend die Richtlinien für Abstellplätze für Motorfahrzeuge der Stadt Olten) die kantonalen Regelungen gemäss Anhang III KBV. Zudem ist die vorliegenden Vorgaben zur Limitierung der Parkplatzzahl, gestützt auf § 147 Abs. 4 PBG im Rahmen von Sondernutzungsplanungen explizit zulässig. *«Die Gemeinden können durch Reglemente und Nutzungspläne aus Gründen des Umweltschutzes und der Raumplanung die Zahl der Abstellplätze beschränken oder diese ganz ausschliessen […]»*. Im räumlichen Leitbild 2022 der Stadt Olten ist im Leitsatz 3 folgendes festgehalten: *«Raumsparende und umweltverträgliche Verkehrsmittel wie öffentlicher Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr werden gefördert.».* Darauf aufbauend wurde das Parkraumkonzept erarbeitet, welches am 30.6.2025 durch den Stadtrat beschlossen wurde. Dieses ist zwar noch nicht grundeigentümerverbindlich in das Baureglement überführt worden, zeigt jedoch die gesetzgeberische Intention klar auf. Im Gebietstyp I, in welchem der Gestaltungsplanperimeter liegt, ist nur noch 30% des Normbedarfs für Bewohnende und Besuchenden sowie Kundinnen und Kunden nachzuweisen, für

Themenbereich	Antrag und Begründung	Umgang Antrag inkl. Begründung
		Personal sogar nur noch 20%. Zudem ist gemäss Kapitel 4.1.6 explizit vorgesehen, dass das erforderliche Minimalangebot von Parkfeldern für Bauvorhaben mit der ausdrücklichen Zielsetzung autoreduzierter oder -freie Nutzung bis zum vollständigen Verzicht reduziert werden kann. Somit entspricht die vorliegende Regelung eindeutig der gesetzgeberischen Intention und ist, gestützt auf § 147 Abs. 4 PBG, zulässig.
Sicherheit Innenhof	**Antrag:** Beim Innenhofkonzept sei auf die Sicherheitsaspekte Rücksicht zu nehmen und bei der Planung zu berücksichtigen, unter Anpassung von § 5 Abs. 2 der Sonderbauvorschriften. **Begründung:** Die Anwohner im Gestaltungsplanperimeter kämpfen bereits heute mit sicherheitsrelevanten Aspekten: So wird das Parkhaus und die Passerelle (letztere soll mit dem neuen Gestaltungsplan wegfallen) regelmässig von unberechtigten Personen aufgesucht und als Drogenumschlags- und/oder Schlafplatz missbraucht. Der Eigentümerin wurde dieser Umstand bereits mehrfach angezeigt, Massnahmen wurden bis heute keine ergriffen. Mit dem neuen Gestaltungsplan soll ein Innenhof mit «öffentlichem Charakter» geschaffen werden (wobei hier unklar bleibt, ob dieser der Öffentlichkeit nur als Durchgangsweg oder auch als Aufenthaltsraum zur Verfügung stehen soll oder nicht). Gemäss Sonderbauvorschriften soll der Innenhof «öffentlich zugänglich» sein (§ 5 Abs. 2 Sonderbauvorschriften). Im Planungsbericht ist festgehalten, dass nach Absprache mit der Stadt Olten die Option bestehen soll, die Wegverbindungen über die Nacht zu schliessen (Ziffer 4.4. S. 46) — was jedoch den Sonderbauvorschriften widerspricht, welche explizit und uneingeschränkt die öffentliche Zugänglichkeit vorsehen. Der Innenhof verleitet dabei offenkundig dazu, die bestehenden Probleme zu verschärfen. Dass zusätzlich Lauben entlang der Westfassade der Liegenschaft Ringstrasse 15 geplant sind, welche vom Innenhof her bis in die Obergeschosse begehbar sein	**Aufgrund des Mitwirkungsbeitrag wird ein neuer Absatz in §17 SBV aufgenommen:** «*Der Zugang des Innenhofs für die Allgemeinheit kann bei Bedarf durch die Eigentümerschaft während der Ruhezeiten gemäss Reglement über die gemeindepolizeilichen Aufgaben der Stadt Olten oder aufgrund wiederkehrender übermässiger Beeinträchtigung der Personen die vor Ort arbeiten oder Wohnen, eingeschränkt werden.»* Die heute zurecht als unbefriedigend bezeichnete Situation wird durch das Wegfallen der Passerelle wesentlich verbessert. Durch eine Öffnung des Bereichs wird die Durchlässigkeit im Stadtraum erhöht. Zugleich beschränkt sich die Zugänglichkeit für die Allgemeinheit sich auf den Innenhof und umfasst nicht die Laubengänge. Diese können, falls tatsächlich nötig, abgesperrt werden.

Themenbereich	Antrag und Begründung	Umgang Antrag inkl. Begründung
	sollen, ist zufolge der bestehenden Probleme als kritisch zu beurteilen. Die vorhandenen Probleme werden — ohne bauliche Massnahmen wie abschliessbare Tore oder ähnliches — verschärft. Das Projekt ist diesbezüglich zu überprüfen und überarbeiten, insbesondere ist die Abschliessbarkeit des Innenhofes vorzusehen und in den Sonderbauvorschriften zu verankern.	
Gestaltungsplanperimeter	**Antrag:** Der Gestaltungsplan «Dornacherstrasse-Ringstrasse» sei auf die Ortsplanungsrevision abzustimmen, unter Berücksichtigung und Überarbeitung des Gestaltungsplanperimeters. **Begründung:** Werden Sondernutzungsplanungen, wie hier, während einer Gesamtrevision der kommunalen Zonenplanung vorgezogen, müssen sie sich in deren planerisches Gesamtkonzept einordnen, d.h. sie dürfen nicht ohne Bezug zur übrigen Ortsplanung erlassen werden (Urteil 1A.79/1996 des Bundesgerichts in: ZBI 1997 S. 231). Das Bundesgericht hielt eine vorgezogene Teilplanung für eine Fraktion (im Rahmen der Totalrevision des kommunalen Zonenplans) nur für zulässig, wenn sich die Teilplanung ins planerische Gesamtkonzept der Gemeinde einfüge und die weitere Planung für den Rest des Gemeindegebiets nicht präjudiziere (Urteil 1P.14/2001 E. 3d, in: ZBI 2002 S. 579; Urteil des Bundesgerichts 1C_573/2015 E. 2.3). Im Planungsbericht wird diesem Aspekt inhaltlich keine Rechnung getragen. Im Planungsbericht ist darzulegen, inwiefern sich die Gestaltungsplanung in die Ortsplanrevision einfügt. Dies gilt insbesondere, als dass der alte Gestaltungsplanperimeter nicht mit dem neuen Gestaltungsplanperimeter übereinstimmt und Gebäude/Plätze/Strassen ersatzlos aus dem Gestaltungsplanperimeter entlassen werden sollen. Der Gestaltungsplan ist hinsichtlich des Perimeters auch diesbezüglich zu prüfen, als dass ein das ISOS-Ortsbild störendes Gebäude aus der Gestaltungsplanpflicht entlassen werden soll. Die Zweckmässigkeit	**Der Gestaltungsplanperimeter bleibt unverändert. Es werden Ergänzungen im Planungsbericht vorgenommen.** Grundsätzlich beginnt die Vorwirkung der Nutzungsplanung erst ab deren öffentlichen Auflage (§15 Abs. 2 BauG). Der vorliegende Entwurf der Nutzungsplanung wurde im Rahmen der freiwilligen Mitwirkung veröffentlicht. Dabei handelt es sich um einen informellen Planungsschritt, welche die Vorwirkung nach §15 Abs. 2 BauG noch nicht auslöst. Dennoch wurde Gestaltungsplan bereits die bestehenden Grundlagen, welche die Basis der Ortsplanungsrevision bilden, abgestimmt. Das benannte planerische Gesamtkonzept der Gemeinde bilden vorliegend das räumliche Leitbild und das Innenentwicklungskonzept. Der Umgang mit diesen wird im Planungsbericht in Kapitel 2.3.2 und 2.3.4 abgehandelt. Der rechtsgültige Gestaltungsplan Dornacherstrasse-Ringstrasse wurde vollständig realisiert. Im Zuge der laufenden Gesamtrevision der Nutzungsplanung wäre eine Aufhebung des Gestaltungsplans vorgesehen (vgl. Planungsbericht, Kapitel 2.3.5). Im Planungsbericht wird zudem nachfolgender Abschnitt in Kapitel 2.3.4 ergänzt: *«Der ungewöhnlich grosse Perimeter des rechtsgültigen Gestaltungsplan ist nicht mehr zeitgemäss. Die Gestaltung der sonstigen Arealbereiche, welche ausserhalb des «neuen» Gestaltungsplans aber noch innerhalb des «alten» Gestaltungsplans aus dem Jahr 1990 sind, wird wie folgt abgestimmt:*

Themenbereich	Antrag und Begründung	Umgang Antrag inkl. Begründung
	der Planung kann diesbezüglich zurecht infrage gestellt werden, zumal es sich beim bestehenden Gestaltungsplanperimeter um ein äusserst dicht bebautes Gebiet handelt. Wird der Gestaltungsplanperimeter auf ein zu kleines Gebiet reduziert, stellt sich die Frage, ob dieser eine von der Grundordnung abweichende Nutzung überhaupt noch zu rechtfertigen vermag. Der Planungsbericht äussert sich zu diesen zentralen Fragen gar nicht.	– *Bereich Privater Fahr- und Fussgängerverkehr (Parzelle Nr. 4513): Diese Fläche ist zugleich auch noch Bestandteil des rechtsgültigen Gestaltungsplan «Stadthaus» aus dem Jahr 1960. Der Zugang für Fussgänger und die Zufahrt zur Einstellhalle ab der Hübelistrasse ist mit verschiedenen Dienstbarkeiten mit entsprechenden Wegrechten gesichert (vgl. Planungsbericht, Kapitel 2.4). Eigentümerin der bezeichneten Fläche ist zudem die Stadt Olten. Die Gestaltung somit weiterhin Sache der Stadt Olten. Auch das Amt für Raumplanungsbericht kommt in seinem Vorprüfungsbericht zum Schluss, dass kein weiterer Abstimmungsbedarf besteht.* – *Strassenfläche (Parzellen Nr. 9034 und Nr. 90208): Sind öffentliche Strassen im Eigentum der Stadt Olten. Ihre Gestaltung kann die Stadt Olten über den Erschliessungsplan und bei Bedarf einem Betriebs- und Gestaltungskonzept steuern. Der Teil des Trottoirs, welcher auf der Parzelle Nr. 1942 liegt, ist auch Bestandteil des neuen Gestaltungsplans. Die Gestaltung ist gemäss §15 SBV mit den städtischen Behörden abzustimmen. Ansonsten besteht somit kein weiterer Abstimmungsbedarf* – *Bestehende Gebäude (Parzellen Nrn. 2776, 3125, 3612, 3323, 3251, 3256, 1771): Die als «bestehende Gebäude» bezeichneten Bauten liegen auf der gegenüberliegenden Strassenseite bzw. sind klar von den Bauten auf der Parzelle Nr. 1942 abgegrenzt. In den Sonderbauvorschriften von 1990 werden diese «bestehenden Gebäude» jedoch nirgends explizit erwähnt. Somit kam für diese Art. 2 SBV zur Anwendung: «Soweit die Sonderbauvorschriften nichts anderes bestimmen, gelten die Bau- und Zonenvorschriften der Stadt Olten und die einschlägigen kantonalen Bauvorschriften.» Dies gilt auch, wenn diese Gebäudeteile nicht mehr Bestandteil des neuen Gestaltungsplan sind. Es besteht somit kein weiterer Koordinationsbedarf*

Themenbereich	Antrag und Begründung	Umgang Antrag inkl. Begründung
		Da für sämtliche Flächen ausserhalb der Parzelle Nr. 1942 kein weiterer Abstimmungsbedarf besteht, ist es zweckmässig, den Gestaltungsplanperimeter auf diese Parzelle zu reduzieren.» Das im ISOS erwähnte «störende Gebäude» ist das Bestandsgebäude auf Parzelle Nr. 1942, welche weiterhin vollumfänglich Teil des Gestaltungsplanperimeters ist. Die Behauptung ein im ISOS als «störend» bezeichnetes Gebäude aus der Gestaltungsplanpflicht entlassen würde, ist somit falsch. Die Abstimmung mit dem ISOS ist umfassend in Kapitel 2.7 «Auseinandersetzung mit dem ISOS» dokumentiert.
Mitwirkung 2	**Hübeli Immo AG**	
Entsorgung	**Antrag:** Der Entsorgungsstandort ist anzupassen und in einem detaillierten Entsorgungskonzept zu regeln. **Begründung:** Der heutige Standard ist, dass die Stadt Olten ihre Container jeweils tags vor Entsorgung direkt vor der Parzelle GB 1771 hinstellt (teilweise auch auf Parzelle GB 1771) und mehrheitlich am Abend des Entsorgungstages wegstellt. Ausnahmsweise kommt es vor, dass die Container sogar einen Tag später weggestellt werden. Gemäss dem Gestaltungsplan und Planungsbericht ist der Standort der Entsorgung auf bzw. unmittelbar vor dem Grundstück 1771 vorgesehen. Aufgrund der zusätzlich geplanten Wohnräume und den Gewerberäumen ist mit einer substantiellen Zunahme des Abfalls zu rechnen. Dies führt zu einer massiven Mehrbelastung für das Grundstück 1771.	**Anpassung des Situationsplans 1:500** Im Richtprojekt ist ein Containerraum im ersten Untergeschoss vorgesehen. Aufgrund des Mitwirkungsbeitrags wurde ein alternativer Standort für die Bereitstellung der Container am Entsorgungstag an der Dornacherstrasse geprüft. Der Werkhof beurteilt die Anordnung an der Dornacherstrasse jedoch als weniger geeignet, da das Entsorgungsfahrzeug auf der Strasse stehen müsste und die Container zwischen Baum und eventuell geparkten Autos auf die Strasse manövriert werden müssten. Dies wäre mit einem entsprechenden höheren Zeitaufwand verbunden und erhöht das Risiko von Schäden bei Dritten. Daher wird am Standort an der Hübelistrasse festgehalten.
Parkplatzbedarf	**Antrag:** Der Parkplatzbedarf ist zu klären.	**Anpassung der SBV**

Themenbereich	Antrag und Begründung	Umgang Antrag inkl. Begründung
	Begründung: Gemäss Mobilitätskonzept beträgt der Parkplatzbedarf mindestens 69 Parkplätze. Geplant sind jedoch lediglich 67 Parkplätze.	Die Anordnung der Parkfelder wurde nochmals optimiert. Neu werden 71 Parkfelder vorgesehen. Diese Zahl ist in allen Unterlagen gleich ausgewiesen. Vgl. dazu auch die Antwort aus Mitwirkung 1.
Erschliessung	**Antrag:** Die Erschliessung über die Parzellen GB 4513 und 1771 ist planerisch zu präzisieren. **Begründung:** Der Zugang zu den Wohnungen, 178 Fahrradabstellplätzen sowie die Entsorgung ist via Parzelle GB 4513 und 1771 geplant. Anteilig ab der engsten Stelle bis zum Gehsteig trägt dabei GB 1771 aufgrund der Quadratmeteranteile die grösste Last, vor allem unter der Berücksichtigung, dass gleichzeitig die Abfahrt in die Tiefgarage des Stadthauses sich am selben Ort befindet.	**Keine Anpassung der Planung, da die Erschliessung durch Dienstbarkeiten geregelt ist**. Die Zufahrt zur Tiefgarage erfolgt hauptsächlich über die Parzelle Nr. 4513. Diese ist Eigentum der Stadt Olten, welche zugleich auch Planungsbehörde des vorliegenden Gestaltungsplan ist. Sowohl für die Parzelle Nr. 1771 (Hübeli Immo AG) als auch die Parzelle Nr. 4513 (Stadt Olten) besteht ein uneingeschränktes Geh- und Fahrrecht zugunsten der Parzelle Nr. 1942 (Pensionskasse der UBS) (vgl. Grundbucheintrag Nr. 1245 vom 21. Juli 1994). Die Belastung der Parzelle GB 1771 beschränkt sich auf den Zugang für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie die Nutzung für die wöchentliche Entsorgung und einen Teil des Veloverkehrs durch die gemäss Richtprojekt vorgesehenen 66 oberirdischen Veloabstellplätze. Die übrigen 116 Veloabstellplätze befinden sich in der Tiefgarage, die über die Rampe auf der Parzelle Nr. 4513 erschlossen wird. Zudem wird ein Teil der Velofahrenden, die die 66 oberirdischen Veloabstellplätze nutzen, über den neuen Innenhof verkehren. Weiter ist zu berücksichtigen, dass der bestehende eingeschossige Sockelbau bis vor wenigen Jahren von der Post genutzt wurde. Dabei wurden die Flächen auch für Rangiermanöver von Lastwagen verwendet. Im Vergleich zur damaligen Nutzung führt das geplante Vorhaben somit insgesamt zu einer Verbesserung der Situation. Eine weitere planerische Präzisierung ist aufgrund des bestehenden ein uneingeschränktes Geh- und Fahrrecht sowie der Verbesserung gegenüber der jetzigen Situation im Rahmen des vorliegenden Gestaltungsplan nicht notwendig. Sie wäre ausserdem auch nicht zulässig, da die entsprechenden Flächen ausserhalb des Perimeters des vorliegenden Gestaltungsplan liegen.

Themenbereich	Antrag und Begründung	Umgang Antrag inkl. Begründung
Mitwirkung 3	**Grüne Partei Olten**	
Gemeinnütziger Wohnraum	**Antrag:** Neuer Paragraph unter 2 Nutzung und Gestaltung in die Sonderbauvorschriften einfügen: Der Anteil an gemeinnützigem Wohnbau (Kostenmiete) an der Bruttowohngeschossfläche muss mind. 20 % des Gesamtwohnraums betragen. **Begründung:** Eine soziale Durchmischung in der Innenstadt ist wichtig und ist zu fördern.	**Keine Anpassung** Der Gestaltungsplan bezweckt in erster Linie die gute städtebauliche, freiräumliche und nutzungsbezogene Einordnung des Vorhabens. Eine verbindliche Quote für gemeinnützigen Wohnbau stellt eine weitreichende wohnpolitische Vorgabe dar, die eine entsprechende übergeordnete Grundlage voraussetzt. Eine solche Vorgabe besteht nicht. Mit dem Gestaltungsplan wird zusätzlicher Wohnraum in zentraler Lage ermöglicht. Dies trägt zur Innenentwicklung und zur Belebung der Innenstadt bei. Die konkrete Ausgestaltung des Wohnangebots bleibt Sache der Grundeigentümerschaft bzw. der Projektträgerschaft. Zu beachten ist zudem, dass der vorliegende Gestaltungsplan primär der in der Kernzone obligatorischen Qualitätssicherung dient (vgl. §6 Abs. 3 ZR) und keine wesentliche Mehrausnützung gegenüber der Regelbauweise ermöglicht.
Fassadengestaltung	**Antrag:** § 10 Fassadengestaltung in den Sonderbauvorschriften: Abs. 2 ergänzen mit (sinngemäss): „dabei sollen Pflanzen gewählt werden, die einen möglichst hohen Wert für die einheimische Biodiversität darstellen. **Begründung:** Förderung der Biodiversität auch in der Innenstadt.	**Anpassung SBV** Das Anliegen, die Biodiversität auch im Innenstadtbereich zu fördern, wird unterstützt. Daher werden die geforderte Ergänzung in den SBV vorgenommen.
Innenhofbegrünung	**Antrag:** § 13 Innenhof in den Sonderbauvorschriften: Abs. 4: Reicht eine Grundrissausdehnung von 2m x 2m für einen hochstämmigen Baum aus? Wir empfehlen, dies mit dem Stadtgärtner zu klären. **Begründung:**	**Anpassung Situationsplan 1:500, Anpassung SBV** Die Lage des Baums bzw. des Baumtrogs wurde im Richtprojekt Architektur und im Richtprojekt Umgebung sowie im Situationsplan des Gestaltungsplan angepasst. Er befindet sich neu an einer optimierten Stelle in der Kurve der Tiefgaragenabfahrt.

Themenbereich	Antrag und Begründung	Umgang Antrag inkl. Begründung
	Uns scheint eine Grundrissausdehnung von 2x2 m sehr knapp für einen hochstämmigen Baum, der in ausgewachsenem Stadium einen Kronendurchmesser von 5 m erreichen soll.	Auch werden die SBV angepasst, so dass der Baumtrog mindesten eine Fläche von 10 m^2 und eine Mindestvegetationsschicht von 1.50 m aufweisen muss.
Parkierung Velo	**Antrag:** § 20 Parkierung Velo in den Sonderbauvorschriften: Abs. 2: Wir empfehlen, mehr als vier Parkplätze für Spezialvelos (Cargobikes, Velo mit Veloanhänger, eBikes) vorzusehen. **Begründung:** eBikes passen auch nicht in „normale" Veloständer. D.h. 4 Abstellplätze für Spezialvelos reichen nicht aus.	**Keine Anpassung** Das Anliegen, ausreichend Abstellmöglichkeiten für Spezialvelos vorzusehen, ist verständlich. Zu beachten ist jedoch, dass der Bedarf für Spezialvelos vorliegend überschaubar sein sollte: – Sämtliche Einrichtungen für die Versorgung mit dem täglichen Bedarf sind fussläufig erreichbar. – Das Wohnungsangebot gemäss Richtprojekt umfasst primär 2.5-, 3- und 3.5-Zimmer Wohnungen und richtet sich somit eher an Alleinstehende und Zweipersonenhaushalte. Familien, welche oftmals Spezialvelos nutzen, gehören weniger zum Zielpublikum. – Gemäss Mobilitätkonzept bzw. § 19 SBV soll ein Carsharing-Auto vor Ort angeboten werden, um so bedarfsweise eine Möglichkeit zum Transport zu haben. – Mit dem Cargovelo-Verleih bei der Marktecke an der Hauptgasse 4 besteht ein entsprechendes Mietangebot in der Nähe des Gestaltungsplanperimeter Es handelt sich um ein Projekt, welches ein bestehende Gebäude umnutzt und die zur Verfügung stehende Fläche für weitere Abstellplätze daher limitiert ist. Auf die eine Erhöhung der minimal zu erstellenden Spezialveloabstellplätze wird daher verzichtet.
Elektromobilität	**Antrag:** § 21 Elektromobilität in den Sonderbauvorschriften: E-Autos (Wohnungen und sonstige Nutzungen): Es sind 40% der Abstellplätze für Elektromobilität auszurüsten und die übrigen 60 % dafür vorzubereiten.	**Anpassung SBV** Eine vollständige Ausrüstung sämtlicher Autoabstellplätze mit Ladeinfrastruktur wird auf Stufe Gestaltungsplan nicht vorgeschrieben. Die technischen Voraussetzungen für einen späteren Ausbau sollen jedoch im Rahmen

Themenbereich	Antrag und Begründung	Umgang Antrag inkl. Begründung
	Begründung: Bis 2050 sollten Autos in der Schweiz weitgehend elektrisch angetrieben werden. D.h. alle Abstellplätze sollten zumindest für die Elektromobilität vorbereitet sein.	der weiteren Projektierung berücksichtigt werden. Ergänzung §21 SBV mit Abs. 2 «*Die nicht bereits vorbereiteten Autoabstellplätze sind baulich so vorzubereiten, dass eine spätere Nachrüstung mit Ladeinfrastruktur ohne wesentliche bauliche Eingriffe möglich ist»*
Bauökologie	**Antrag:** § 24 Bauökologie in den Sonderbauvorschriften: Es ist auf die SIA Norm 390-1 zu verweisen. **Begründung:** Die SIA Norm 390-1 soll beim Bau beachtet werden. Diese gilt als neuer Standard zur Klimatransparenz im Gebäudesektor, abgestimmt auf die Netto-Null-Ziele der Schweiz.	**Keine Anpassung** Das Anliegen einer tiefen Treibhausgasbilanz über den gesamten Lebenszyklus wird von der Stadt Olten und der Bauherrschaft unterstützt. Da ein Grossteil der bestehenden Bausubtanz erhalten wird, ist das Projekt diesbezüglich bereits sehr vorbildlich. Alle der in § 23 Abs. 1 SBV aufgeführten Nachhaltigkeitsstandards beinhalten Vorgaben bezüglich Treibhausgasbilanz in Erstellung und Betrieb. Eine zusätzliche Regelung im Gestaltungsplan ist deshalb nicht erforderlich.