Einwohnergemeinde Olten | Kanton Solothurn

Gestaltungsplan Olten SüdWest

Sonderbauvorschriften

30.03.2010

Stadtrat:
Beschluss zur Planauflage am 24. November 2008
Öffentliche Planauflage vom 28. November 2008 – 08. Januar 2009
Genehmigung am 18. Januar 2010

Für die Richtigkeit
Olten, den 11. MAI 2010

EINWOHNERGEMEINDE OLTEN

Der Stadtpräsident:

Der Stadtschreiber:

Vom Regierungsrat genehmigt am 30. März 2010 mit RRB Nr. 2010/588
Der Staatsschreiber:

STAATSKANZLEI SOLOTHURN

1. GRUNDSÄTZE **3**
§ 1 Zweck 3
§ 2 Geltungsbereich und Inhalt 3
§ 3 Gestaltungskommission 3
§ 4 Geltendes Recht 4
§ 5 Zonierung 4

2. NUTZUNGEN **5**
§ 6 Baubereiche 5
§ 7 Ausnützung 5
§ 8 Übertragung von Ausnützung 5
§ 9 Nutzungen 5

3. BAUBEREICHE **6**
§ 10 Baubereiche und Baulinien 6
§ 11 Gebäudehöhen 6
§ 12 Dächer 6
§ 13 Etappierung innerhalb Baubereich 7
§ 14 Einbauten ins Grundwasser 7
§ 15 Lärmschutz 7
§ 16 Energieversorgung 8
§ 17 Meteorwasser 8
§ 18 Öffentliche Gewässer 8

4. FREIRAUM **8**
§ 19 Freiflächen 8
§ 20 Grünflächenziffer 9
§ 21 Versickerungsbereich 9
§ 22 Störfallvorsorge 9

5. ERSCHLIESSUNG **9**
§ 23 Erschliessung 9
§ 24 Mobilitätskonzept und Fahrtenzahl 9
§ 25 Parkierung 10
§ 26 Anzahl Parkplätze 10
§ 27 Fuss- und Radwege 10

6. ZWISCHENNUTZUNG **11**
§ 28 Zwischennutzung Baubereiche 11
§ 29 Fertigstellung Arealgestaltung und Endgestaltung Kiesabbau Gheid 11
§ 30 Bestehende Gebäude (Stichtag ...) 11

7. SCHLUSSBESTIMMUNG **11**
§ 31 Ausnahmen 11
§ 32 Inkrafttreten 12

8. ANHANG **12**

§14 ergänzt gemäss RRB Nr. 2010/588

1. Grundsätze

§ 1 Zweck

[1] Mit dem Gestaltungsplan „Olten SüdWest" sollen die Voraussetzungen für eine städtebaulich und wirtschaftlich tragfähige sowie nachhaltige Umnutzung der ehemaligen Kiesgrube der AG Hunziker & Cie in ein neues Stadtquartier geschaffen werden.

[2] Das aus dem internationalen Wettbewerb hervorgegangene städtebauliche Konzept sowie die Ziele und Massnahmen für die Stadtentwicklung Olten SüdWest sollen eine rechtliche Grundlage erhalten.

[3] Die Sonderbauvorschriften zum Gestaltungsplan bezwecken:

- ein städtebaulich und architektonisch hochwertiges, umweltgerechtes sowie den Boden haushälterisch nutzendes Stadtquartier, mit einem hohen planerischen Freiheitsgrad innerhalb der Baubereiche;
- die Schaffung eines vielfältigen Nutzungsangebotes;
- die Sicherung von Aussenräumen mit hoher Qualität in zusammenhängenden Raumfolgen;
- geeignete Rahmenbedingungen für eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs sowie eine den öffentlichen Verkehr bevorzugende Quartierentwicklung;
- das Fördern der Natur im Siedlungsraum durch begrünte Dächer und die naturgerechte Gestaltung der Freiflächen;
- sowie eine qualitätsvolle Vorstrukturierung und Etappierung des Quartiers.

§ 2 Geltungsbereich und Inhalt

[1] Der Geltungsbereich bezieht sich auf den im Gestaltungsplan festgelegten Bereich.

[2] Die rechtlich bindenden Instrumente bestehen aus den Sonderbauvorschriften, der Baubereichsmatrix und dem Gestaltungsplan im Massstab 1:1'000.

[3] Das Leitbild dient als Instrument der qualitativen Orientierung für eine Bebauung innerhalb der Baubereiche.

[4] Bei Bauvorhaben in den Baubereichen B1 und B3 ist nachzuweisen, dass auf den angrenzenden privaten Grundstücken entlang des Rötzmattwegs eine ergänzende Bebauung nach dem System des Gestaltungsplanes bzw. der Baubereichsmatrix möglich bleibt.

§ 3 Gestaltungskommission

[1] Die Gestaltungskommission OSW ist ein beratendes Gremium für die Qualitätssicherung der Entwicklung im Gebiet Olten SüdWest.

[2] Die Gestaltungskommission OSW setzt sich als unabhängiges Fachgremium aus 3 (5) Mitgliedern zusammen, welche die massgebenden Disziplinen aus Städtebau und Architektur, Raum- und Verkehrsplanung sowie Umwelt und Ökologie sowie Ökonomie abdecken.

[3] Die Mitglieder der Gestaltungskommission OSW werden auf Vorschlag eines vorberatenden Gremiums durch den Stadtrat für jeweils 4 Jahre gewählt. Dieses Gremium setzt sich zusammen aus je einem Vertreter der Grundeigentümerschaft, dem Präsident der Baukommission der Stadt Olten, dem Leiter der Stabstelle Planung der Stadt Olten sowie dem zuständigem Kreisplaner für die Stadt Olten.

[4] In der Gestaltungskommission OSW nehmen auch die Mitglieder des unter Absatz 2 erwähnten vorberatenden Gremiums Einsitz. Sie haben beratende Stimme ohne Stimmrecht.

[5] Die Gestaltungskommission OSW kann von der Grundeigentümerschaft oder der Baukommission der Stadt Olten einberufen werden.

[6] Die Gestaltungskommission OSW muss einberufen werden, wenn es um die Prüfung von Bauvorhaben geht, die massgeblich vom Gestaltungsplan bzw. den Sonderbauvorschriften abweichen. Bei der Beurteilung der Abweichungen orientiert sie sich am Leitbild.

[7] Die Gestaltungskommission setzt im Auftrag der Grundeigentümer und der Stadt Olten das Mobilitätskonzept um, beurteilt jährlich die Mobilität und schlägt Massnahmen in einem Bericht an die Beteiligten vor.

[8] Die Gestaltungskommission OSW unterbreitet ihre Beurteilung und Empfehlung der Baukommission der Stadt Olten.

§ 4 Geltendes Recht

[1] Im Gestaltungsplangebiet gelten die nachfolgenden Sonderbauvorschriften. Vorgehendes kantonales und eidgenössisches Recht bleibt vorbehalten.

[2] Soweit die Sonderbauvorschriften nichts anderes bestimmen, gelten das Zonenreglement der Stadt Olten und die einschlägigen kantonalen Bauvorschriften.

[3] Ergänzende Regelungen zur Erschließung sowie zu gemeinschaftlichen Ausstattungen und deren Finanzierung innerhalb des Geltungsbereichs des Gestaltungsplans erfolgen in einer separaten Vereinbarung zwischen der Stadt Olten und dem Grundeigentümer.

§ 5 Zonierung

[1] Die Umzonung der Reserve - Spezialzone in eine Bauzone erfolgt gemäss der Vereinbarung zwischen AG Hunziker und der Einwohnergemeinde Olten aus dem Jahr 2001 sowie deren Folgeversionen und vorbehältlich eines ordentlichen Umzonungsverfahrens nach § 15 PBG und der Recht- und Zweckmässigkeit nach § 18 PBG.

[2] In die Bauzone fallen die Baubereiche 1 bis 10.1 (bis zur Etappengrenze gemäss Plan). Sind ¾ der Bauzone überbaut bzw. mit einer rechtskräftigen Baubewilligung ausgestattet oder besteht die ernsthafte Absicht eines Investors (Vorlage eines Finanzierungsausweises), das gesamte Areal Olten Süd-West zu überbauen, beabsichtigt die Stadt Olten, die Baubereiche 7.2 bis 14 in eine Bauzone umzuzonen.

[3] Der beruhigte Bereich im Gestaltungsplan *„Arealgestaltung Olten SüdWest und Endgestaltung Kiesabbau Gheid"* innerhalb der Reserve- Spezialzone dient bis 2012 als Wanderbiotop. Eine Überbauung und Umgestaltung kann erst später erfolgen.

2. Nutzungen

§ 6 Baubereiche

[1] Das Gestaltungsplangebiet wird in die Baubereiche B1 bis B14 unterteilt.

§ 7 Ausnützung

[1] In der Bauzone gelten pro Baubereich folgende maximale Bruttogeschossflächen (Angaben in m2):

Baubereich	B1	B2	B3	B4	B5	B6	B7.1	B8.1	B9.1	B10.1	Summe
Fläche in m2	8'900	8'500	10'000	16'700	14'600	5'200	4'700	10'000	7'900	5'000	91'500
max. BGF	33'000	30'000	22'000	43'000	38'000	12'000	9'000	26'000	20'000	11'000	244'000
max. PP	610	610	250	510	480	150	140	340	250	160	3'500

[2] In der Reserve- Spezialzone gelten pro Baubereich folgende maximale Bruttogeschossflächen (Angaben in m2):

Baubereich	B7.2	B8.2	B9.2	B10.2	B11	B12	B13	B14	Summe
Fläche in m2	9'000	7'000	8'200	4'400	10'200	9'100	9'600	4'900	62'400
max. BGF	14'000	18'000	21'000	9'000	16'000	15'000	15'000	8'000	116'000
max. PP	200	220	260	120	180	160	170	90	1'400

[3] Die maximale Bruttogeschossfläche der Bauzone sowie der Reserve- Spezialzone beträgt zusammen 360'000 m2.

[4] Die maximale bebaubare Fläche der Bauzone sowie der Reserve- Spezialzone beträgt zusammen 153'900 m2 exklusiv der Plätze.

[5] Die maximale Anzahl der Parkplätze der Bauzone sowie der Reserve- Spezialzone beträgt zusammen 4'900 Stück.

§ 8 Übertragung von Ausnützung

[1] Ausnützungsübertragungen zwischen den Baubereichen B1 bis B6 sind zulässig, soweit die maximale Gesamtnutzfläche in keinem Baubereich um mehr als 10 % erhöht wird.

§ 9 Nutzungen

[1] Im gesamten Geltungsbereich sind Wohnnutzungen, Handels- und Dienstleistungsbetriebe, Verwaltungen, öffentliche Bauten und Anlagen sowie nicht störende Betriebe gestattet.

[2] In den Baubereichen B1, B2, B5 und B6 sind publikumsintensive Nutzungen und mässig störende Betriebe zulässig.

[3] Wenn publikumsintensive Einrichtungen realisiert werden sollen, ist mit einem Verkehrsgutachten aufzuzeigen, welche Massnahmen allenfalls erforderlich sind, um die Verkehrqualität und Funktionalität des übergeordneten Verkehrsnetzes sicherzustellen.

[4] Werden in den Baubereichen B1, B2, B3, B5, B6, B7 und B10 Wohnnutzungen angestrebt, so haben diese mindestens 30% der zulässigen Bruttogeschossfläche pro Baubereich zu betragen. Betriebsnotwendige Wohnungen sind zulässig.

[5] In den Baubereichen B4, B8, B9, B11, B12, B13 und B14 sind Wohnnutzungen von mindestens 30% der jeweiligen Bruttogeschossfläche zu realisieren.

[6] Im Baubereich B3 sind mässig störende Betriebe zulässig.

[7] In den Erdgeschossen zum Entréeplatz, am Multifunktionsbereichs des „Strips" sowie an den Plätzen der einzelnen Baubereiche sind nach Möglichkeit publikumsorientierte Geschäfts- und Dienstleistungsnutzungen anzusiedeln. Ausserhalb dieser Bereiche sind in den Erdgeschossen publikumsorientierte Geschäfts- und Dienstleistungsnutzungen bis zu einer maximalen Bruttogeschossfläche von 500 m2 pro Baubereich zulässig.

3. Baubereiche

§ 10 Baubereiche und Baulinien

[1] Die im Gestaltungsplan eingetragenen Baulinien definieren die einzelnen Baubereiche.

[2] Gebäude und Gebäudeteile dürfen nur innerhalb dieser Baubereiche analog der Baubereichsmatrix errichtet werden. Untergeschosse sind innerhalb der Baubereiche, Quartierplätze und Freihaltebereiche zulässig. Quartierparks dürfen bis max. 10 % ihrer Gesamtfläche unterbaut werden, unter Einhaltung einer Überdeckung von mindestens 1 m.

[3] Innerhalb des Lagekorridors eines Baubereiches beträgt der minimale Gebäudeabstand 10 m. Innerhalb dieses Gebäudeabstandes ist eine Fusswegeverbindung sicherzustellen.

[4] Ausserhalb des Lagekorridors entlang der Gestaltungsbaulinie beträgt der Gebäudeabstand 7 m.

[5] Bei der Gestaltungsbaulinie besteht eine Anbaupflicht. Es müssen mindestens 80% der Gesamtlänge der Linie bebaut werden. Die Flexbaulinien sind Gestaltungsbaulinien, die in Abhängigkeit zur Platzkante verschiebbar sind.

[6] Die Mindestgrösse und generelle Proportion der Quartierplätze und Quartierparks ist im Gestaltungsplan pro Baubereich festgelegt; die genauen Abmessungen werden innerhalb der jeweiligen Bauprojekte angepasst.

[7] Die Lage der Quartierplätze ist im Gestaltungsplan festgelegt. Die Quartierparks sind entlang der Hauptachse des jeweiligen Baubereichs verschiebbar. Diese dürfen jedoch nicht an den äusseren Längskanten der Baubereiche angeordnet werden.

§ 11 Gebäudehöhen

[1] Pro Baubereich wird im Gestaltungsplan eine Höhenkote (Nullebene) definiert. Von dieser Kote aus gilt eine maximale Gebäudehöhe von 16 m.

[2] Entlang der Gestaltungsbaulinien sind die strassenseitigen Fassaden bis ok Dachkante oder ok Brüstung, bezogen auf das Strassenniveau, durchgängig in einer Höhe von 16 m auszubilden.

[3] Attikageschosse sind nicht gestattet.

§ 12 Dächer

[1] Die Dächer aller Hochbauten sind als Flachdächer zu erstellen.

[2] Dächer sind mehrheitlich naturnah zu begrünen und mit einer angemessenen Retentionsmöglichkeit auszubilden.

[3] Die Dachflächen sind nach Möglichkeit als begehbare und nutzbare Flächen zu gestalten.

[4] Als Dachaufbauten zulässig sind Anlagen zur Gewinnung von erneuerbarer Energie mit einer maximalen Aufbauhöhe von 1.50 m über Oberkante Dachaufbau sowie kleinere, technisch bedingte Dachaufbauten wie z.B. Kamine, Abluftrohre, Liftaufbauten, Treppenhäuser, Oberlichter.

[5] Sonstige Dachaufbauten sind mit einer Gesamtgrundfläche pro Gebäude bis zu 120 m2 und einer Höhe von maximal 3.00 m über Dachoberkante zulässig, sofern sie die Nutzung der Dachflächen unterstützen; der Verwendungszweck von Dachaufbauten wird im Leitbild beschrieben.

[6] Sämtliche Dachaufbauten sind allseitig mindestens 2.50 m von den Fassaden des darunter liegenden Vollgeschosses zurückgesetzt anzuordnen.

§ 13 Etappierung innerhalb Baubereich

[1] Betrifft ein Baugesuch nur einen Teil eines Baubereiches, müssen im Baugesuchsverfahren folgende Nachweise als Konzepte verlangt werden:

1. wie der Pflichtanteil von Wohnnutzungen beim Vollausbau des Baubereiches realisierbar ist.

2. wie die Baukörper, Fassadengestaltung, Parkierung und Aussenraumgestaltung bei einer vollständige Überbauung des Baubereiches ausgestaltet werden können.

3. wie die minimale Grünflächenziffer beim Vollausbau nachgewiesen werden kann.

§ 14 Einbauten ins Grundwasser

[1] Für Einbauten unter den höchsten Grundwasserspiegel (HGW) ist im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens beim Bau- und Justizdepartement eine wasserrechtliche Bewilligung nach Art. 32 Abs. 2 Gewässerschutzverordnung (GSchV, SR 814.201) sowie nach §§ 53/54 des Gesetzes über Wasser, Boden und Abfall (GWBA, BGS Nr. 712.15) einzuholen.

[2] Einbauten unter den mittleren Grundwasserspiegel (MGW) sind im Grundsatz nicht zulässig. Ausnahmebewilligungen nach Anhang 4, Ziff. 211.2 GSchV für Gebäudeteile wie Liftunterfahrten oder Pfähle bleiben vorbehalten. Damit eine Ausnahmebewilligung erteilt werden kann, ist die Machbarkeit im Sinne von Anhang 4 GSchV aufzuzeigen. Zu diesem Zweck ist der Nachweis durch eine hydrogeologische Fachperson zu erbringen, dass durch das Bauvorhaben nicht mehr als 10 % der Durchflusskapazität im ungestörten Zustand verbaut wird. Andernfalls sind entsprechende durchflussfördernde Massnahmen vorzusehen.

§ 15 Lärmschutz

[1] Bei der Realisierung der Hochbauten sind mit gestalterischen und baulichen Massnahmen die Vorschriften der eidgenössischen Lärmschutzverordnung (LSV) einzuhalten.

[2] Massgebend sind die Planungswerte der Lärmempfindlichkeitsstufe ES III auf der Basis der Verkehrsprognose zum Zeitpunkt des Endausbaus.

[3] Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ist bei allen bezeichneten Baubereichen ein detaillierter Lärmschutz-Nachweis erforderlich, der aufzeigt, dass die Planungswerte eingehalten werden.

§ 16 Energieversorgung

[1] Der Heizenergiebedarf für Neubauten muss, bezogen auf die gesetzlichen Vorschriften und die geltenden Normen SIA, um mindestens 10 % reduziert werden.

[2] Der Minergie-Standard ist einzuhalten, wenn dies wirtschaftlich tragbar, nachhaltig, technisch möglich und städtebaulich gut verträglich ist.

§ 17 Meteorwasser

[1] Das auf den Baugrundstücken B1-B10 anfallende Meteorwasser ist dem Rötzmattbach im Osten des Baugebietes zuzuführen. Das Meteorwasser der Baubereiche B11-B14 ist in den Versickerungsbereich auf der Südwestseite zu führen und zur Versickerung zu bringen.

[2] Im Bereich der Quartierparks, der Quartierplätze sowie der Allmendflächen soll das Meteorwasser, sofern mit der jeweiligen Nutzung und Gestaltung vereinbar, in Ost-West-Richtung teilweise offen geführt werden.

§ 18 Öffentliche Gewässer

[1] Der Rötzmattbach wird umgelegt und an die neuen Baubereiche angepasst.

[2] Vor Erteilung einer Baubewilligung im Baubereich B1 ist ein Detailprojekt zu erarbeiten und dem Kanton zur Genehmigung zu unterbreiten. Grundlage für das Detailprojekt bildet der Erschliessungplan, ‚Übergänge zu Olten SüdWest', RRB Nr. 2008/15 vom 8. Januar 2008.

4. Freiraum

§ 19 Freiflächen

[1] Als Richtvorstellung für die Lage und Gestaltung der Freiflächen gelten Leitbild und Bebauungskonzept sowie die Baubereichsmatrix.

[2] Die generelle Lage sowie die minimale Grösse der Freiflächen sind im Gestaltungsplan festgelegt. Die genaue Lage wird den Bauprojekten innerhalb des Baubereichs angepasst.

[3] Als Freiflächen werden folgende allgemein zugängliche Teilflächen unterschieden:

- die Vorzonen mit Entréeplatz, Trottoire und Multifunktionsbereich des Strip dienen als öffentlichen Raum. Dem Entréeplatz und dem Strip kommen als zentraler „Eingang" in das Quartier eine wichtige Funktion zu;
- die Quartierplätze dienen den angrenzenden Nutzungen als Aussenplatz und der Öffentlichkeit zum Aufenthalt. Sie bilden eine Einheit mit dem Strassenraum und grenzen direkt an diesen an;
- die Quartierparks dienen als öffentliche, grüne und bestockte Flächen innerhalb der Baubereiche der Erholung und dem Aufenthalt;
- die Allmendflächen sind Teil des Baubereiches gemäss Baubereichsmatrix (im Gestaltungsplan nicht dargestellt) – bei einer Neubebauung eines Baubereiches oberirdisch unbebaut verbleibende Flächen – können als private Spiel-, Aufenthalt-, Zugangs- und Gartenflächen genutzt werden.
- die Freihaltebereiche verbleiben unbebaut im Eigentum des jeweiligen Grundeigentümers und werden generell wie die Allmendflächen genutzt und gestaltet.

[4] Abgrabungen sind nur entlang der Gebäude für Kellerzugänge, Tiefgaragenabfahrten und Vergleichbares zulässig.

[5] Die Plätze und Parks sind bis zum folgenden Frühjahr anzulegen, nachdem die angrenzenden Gebäude fertig gestellt sind.

[6] Die Koten und Höhenlinien der 0-Ebene zeigen orientierend ein angestrebtes zukünftiges Niveau der Umgebungsgestaltung auf.

§ 20 Grünflächenziffer

[1] In den Baubereichen ohne Wohnanteil gilt eine Grünflächenziffer von 20 % pro Projektparzelle.

[2] In den Baubereichen mit einem Wohnanteil von minimal 30 % gilt eine Grünflächenziffer von 30 % pro Projektparzelle.

[3] Der Nachweis über die Grünflächenziffer erfolgt über einen ganzen Baubereich. Dabei sind die Quartierparks an die Grünflächenziffer anrechenbar.

§ 21 Versickerungsbereich

[1] Der Versickerungsbereich dient als Übergang zur Schutzzone, zur Versickerung von Meteorwasser und als Grünfläche.

[2] Der Grundeigentümer erstellt diesen Bereich und übergibt ihn zum Unterhalt an die Stadt Olten.

§ 22 Störfallvorsorge

[1] Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens sind in den Baubereichen B1 und B2 für Bauvorhaben mit einer mittleren bis hohen Risikorelevanz eine raumplanerische Risikostudie gemäss dem Konsultationsentwurf des ARE/BAFU/BAV, Planungshilfe; Raumplanung und Störfallvorsorge entlang von risikorelevanten Bahnlinien', Juli 2006, zu erarbeiten. Die aus der Risikostudie resultierenden risikomindernden Massnahmen sind in die Projekte zu integrieren.

5. Erschliessung

§ 23 Erschliessung

[1] Die Erschliessung erfolgt über den neuen Anschluss an den Rötzmattweg und den Anschluss Olten SüdWest (nur motorisierter Verkehr) der Entlastungsstrasse Region Olten (ERO).

[2] Die Strassenkategorie ist im Erschliessungsplan festgelegt.

[3] Die Erschliessungsstrassen sowie die Sammelstrassen sind als Tempo 30-Zonen vorgesehen.

§ 24 Mobilitätskonzept und Fahrtenzahl

[1] Mit der Überbauung der 1. Etappe ist ein Mobilitätsmanagement gemäss Mobilitätskonzept zu etablieren, um das Mobilitätsverhalten im Areal Olten SüdWest nach Möglichkeit zu beeinflussen. Das Mobilitätskonzept (Anhang E) wird in Zusammenarbeit mit der Stadt Olten und den Grundeigentümern umgesetzt. Die Gestaltungskommission Olten SüdWest wird hierzu die entsprechenden Arbeiten auslösen und beaufsichtigen.

[2] Das Mobilitätskonzept beabsichtigt, dass

a) weniger Parkplätze erstellt werden müssen als gemäss § 7 zulässig sind.

b) eine geringere Fahrtenzahl des Motorisierten Individualverkehrs MiV in Zusammenhang mit Olten SüdWest entsteht.

c) attraktive Langsamverkehrsverbindungen zur Innenstadt und den Bahnhöfen realisiert werden.

d) eine gute bedarfsorientierte öffentliche Verkehrserschliessung angeboten wird.

e) ein Modal Split von 50 % öV und Langsamverkehr erreicht wird.

[3] Die Anzahl der Fahrten in das und aus dem Gebiet Olten SüdWest darf maximal 1'000 Fahrten/ Tag durch den Rötzmatttunnel betragen, bis ein weiterer Anschluss an das übergeordnete Verkehrsnetz (Entlastung Region Olten) erstellt ist.

[4] Publikumsintensive Nutzungen dürfen gesamthaft bis zu maximal durchschnittlich 6'000 Fahrten (DTV) auslösen.

§ 25 Parkierung

[1] Die erforderlichen Parkplätze sind mittels geeigneter unterirdischer Parkierungsanlagen innerhalb der im Plan bezeichneten Baufelder zu realisieren. Die Zufahrten zu den Tiefgaragen sind richtungsweisend dargestellt. Ihre Lage wird im Baugesuchsverfahren festgelegt.

[2] Der Bau von oberirdischen Parkierungsanlagen in Form von Stapelparkhäusern ist nur innerhalb der Baubereiche in der Nähe der Zu- und Wegfahrt zulässig.

[3] Besucherparkplätze in Gebieten mit überwiegender Wohnnutzung sind nur im Strassenraum zulässig.

§ 26 Anzahl Parkplätze

[1] Massgebend für die Festlegung des Angebotes an Abstellplätzen ist die kantonale Bauverordnung bzw. die jeweilige Norm des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute. Ausserhalb der Wohnnutzung darf nur der reduzierte Bedarf an Abstellplätzen erstellt werden.

[2] In den Baubereichen B1 bis B6 wird der Reduktionsfaktor bei einem Vollausbau des öffentlichen Verkehrs auf 50 % festgelegt.

[3] In den Baubereichen B7 bis B14 wird der Reduktionsfaktor bei einem Vollausbau des öffentlichen Verkehrs auf 70 % festgelegt.

[4] Die maximale Anzahl der Parkplätze für die einzelnen Baubereiche ist in der Tabelle § 7 enthalten. Die Übertragung der Parkplätze auf andere Baubereiche ist zulässig, wenn die gesamte Anzahl nicht verändert wird.

[5] Für öffentlich zugängliche und eigenständige Parkierungsanlagen für Besucher von Dienstleistungen sowie für Kunden von publikumsintensiven Einrichtungen ist eine geeignete monetäre Bewirtschaftung vorzusehen.

[6] Es sind genügend Besucher-Veloparkplätze zu erstellen. Diese sind auf den Vorplätzen, Plätzen, dem Multifunktionsbereich des „Strip" oder auf den Allmend-Flächen vorzusehen.

[7] Carsharing-Parkplätze sind bei den Besucher-Parkplätzen zu integrieren. Es sind 3 Carsharing-Standorte mit mindestens je 2 Parkplätzen in der Nähe des Bahnhofes Hammer und am Strip bei den Baubereichen 8 und 10 zu bezeichnen.

§ 27 Fuss- und Radwege

[1] Die Fuss- und Radwege in die Umgebung sind im Erschliessungsplan „Arealgestaltung Olten Süd-West und Endgestaltung Kiesabbau Gheid" festgelegt.

[2] Die Fuss- und Radweg-Verbindungen zum Bahnhof Hammer und in der Verlängerung des „Strip" zur Rötzmatt sind innerhalb der zur Verfügung stehenden Fläche verkehrssicher und mit hoher sozialer Sicherheit zu führen.

[3] Der Gestaltungsplan zeigt zusätzliche, durch die Baubereiche führende öffentliche Fussweg-Verbindungen auf. Deren genaue Lage wird den Bau- und Gestaltungsprojekten in den Baubereichen angepasst.

[4] Die Fussweg-Verbindungen gliedern sich in Haupt- und Nebenachsen und sind innerhalb der Baubereiche gemäss der Baubereichsmatrix zu erstellen.

[5] Alle Fussweg-Verbindungen in den Baubereichen sind in einer minimalen Breite von 3.00 m auszuführen.

6. Zwischennutzung

§ 28 Zwischennutzung Baubereiche

[1] In Baubereichen, in denen noch keine Bauvorhaben gemäss Gestaltungsplan realisiert wurden, sind folgende Zwischennutzungen zulässig: Bauten und Anlagen, welche der Entwicklung des Gebietes Olten SüdWest dienen, temporäre Bauten und Anlagen, Parkierungsflächen sowie weitere Nutzungen, welche die benachbarten Nutzungen nicht beeinträchtigen und nicht stören und die Umsetzung der Ziele des Gestaltungsplans nicht erschweren oder verunmöglichen.

[2] Verzögert sich während der Realisierung des Stadtquartiers die Überbauung und Gestaltung von Grundstücksflächen, so sind diese Flächen als Zwischennutzung gemäss dem Leitbild zu erstellen und zu unterhalten.

§ 29 Fertigstellung Arealgestaltung und Endgestaltung Kiesabbau Gheid

[1] Bis zur Fertigstellung des Dammes gemäss Gestaltungsplan *„Arealgestaltung Olten SüdWest und Endgestaltung Kiesabbau Gheid"* sind entlang des Dammes die notwendigen Arbeiten zulässig, wie Kiesabbau, Aufschüttung, Zwischendepots und Aufbereitung der Materialien.

§ 30 Bestehende Gebäude (Stichtag ...)

[1] Bestehende Gebäude innerhalb des Gestaltungsplangebietes, welche dem Gestaltungsplan widersprechen, dürfen unterhalten und zeitgemäss erneuert werden.

7. Schlussbestimmung

§ 31 Ausnahmen

[1] Die Baukommission kann geringfügige Abweichungen vom Gestaltungsplan und von den einzelnen Bestimmungen zulassen, wenn dadurch eine Verbesserung ermöglicht wird, wenn sie dem Zweck des Gestaltungsplanes entsprechen, das generelle Konzept der Überbauung erhalten bleibt und die öffentlichen und schützenswerten privaten Interessen gewahrt bleiben.

[2] Im Baubereich B5 sind bei grossflächigen publikumsintensiven Nutzungen Abweichungen von der Baubereichsmatrix im Rahmen eines Gestaltungsplanes möglich.

[3] Sofern in wesentlichen Bereichen vom Gestaltungsplan abgewichen wird, sind diese Konsequenzen für das Gesamtkonzept aufzuzeigen.

§ 32 Inkrafttreten

[1] Der Gestaltungsplan und die Sonderbauvorschriften treten nach der Genehmigung durch den Regierungsrat mit der Publikation im Amtsblatt in Kraft.

8. Anhang

[1] Baubereichsmatrix (Anhang B)

[2] Leitbild (Anhang C)

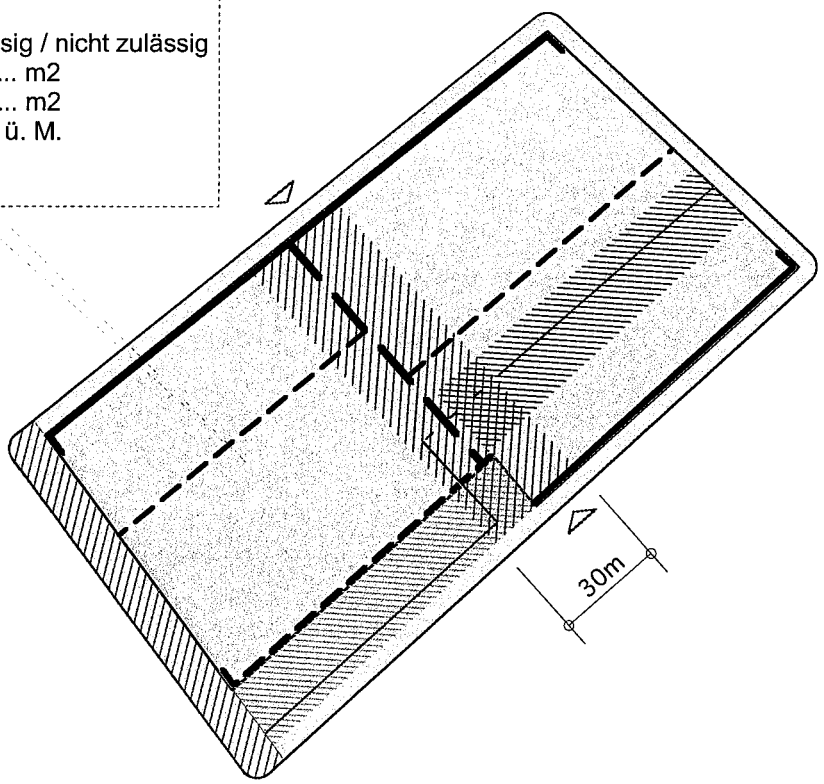
[3] Szenarioplan „Stadtgarten und Zwischennutzung Baubereiche" (Anhang D)

[4] Mobilitätskonzept (Anhang E)

Baubereichmatrix : Erläuterungen

Baubereich B...	
Fläche	... m2
BGF max.	... m2
Wohnanteilpflicht	... %
PIN (1)	zulässig / nicht zulässig
Platzgestaltung	min. ... m2
Parkgestaltung	min. ... m2
Referenzniveau	... m. ü. M.

(1) publikumsintensive Nutzungen



Parzellengrenze

( ) Baubereich mit Baulinie (einfache Baulinie, keine Anbaupflicht)

Gestaltungsbaulinie (Anbaupflicht auf min. 80% Anstosslänge (2) und in vorgegebener Höhe von 16m ab Referenzniveau, pro Baufeld angegeben)

Gestaltungsbaulinie: Flexbaulinie (analog Gestanltungsbaulinie, jedoch in der Lage verschieblich)

Vorzone (Trottoir, Strip) (ausserhalb Baubereich, privater Grundeigentum, öffentlich)

Vorzone - Erweiterungsbereich Strip (besondere Nutzungsvorgaben, vgl. Sonderbauvorschriften)

Platzgestaltung - generelle Lage (min. Grösse in m2 pro Baufeld angegeben)

Parkgestaltung - generelle Lage (min. Grösse in m2 pro Baufeld angegeben)

Lagekorridor für Hauptachse (öff. Fusswegnetz) (Hauptachse innerhalb der 30m Breite zu platzieren)

Hauptachse - generelle Lage (öff. Fusswegnetz) (mind. Breite 10m, vgl. Sonderbauvorschriften)

Nebenachsen - generelle Lage (öff. Fusswegnetz) (Breite/Lage gemäss Bauprojekt, vgl. Sonderbauv.)

offene Wasserfläche - generelle Lage (offene Führung Rötzmattbach und Meteorwasser)

Zufahrten - generelle Lage

(2) Anstosslänge: Gesamtlänge der Gestaltungsbaulinie, d.h. Fluchtlinie zugüglich, wo gegeben, Winkel (jeweils zusätzlich 6m)

OLTEN SÜDWEST

Leitbild

Ergänzende Inhalte zum Gestaltungsplan „Olten SüdWest“

Das vorliegende Leitbild ist Bestandteil des Gestaltungsplans Olten Südwest und enthält qualitative, richtungweisende und orientierende Inhalte über die qualitative Gestaltung des Gebietes. Bauvorhaben für das Gebiet Olten SüdWest werden bei Bedarf von einer begleitenden Gestaltungskommission geprüft und auf ihre Übereinstimmung mit den Inhalten des Leitbildes geprüft. (vgl. Sonderbauvorschriften § 2 und § 3).

Inhalt

Bebauungskonzept **3**
Leitbild „Landschaft durch Stadt“ 3
Geländeprofilierung und Oberflächen 3
Grundstruktur und Überbauung 4
Überbauungsregeln 5
Dachlandschaft 6
Lärmschutz 6

Freiraumkonzept **7**
Plätze 7
Parkanlagen 8
Allmendflächen 9
Strassenräume 9
„Strip“ 11
Beleuchtungskonzept 11

Zwischennutzung **12**
Imagewandel 12
Initialzündung 12
Massnahmen 13
Finanzierung 15
Zwischennutzung nach Beginn der Bautätigkeit 15

Material- und Ausstattung **16**
Gestaltung Strassenraum 16
Allmend-Flächen 16
Parks 16
Plätze 16

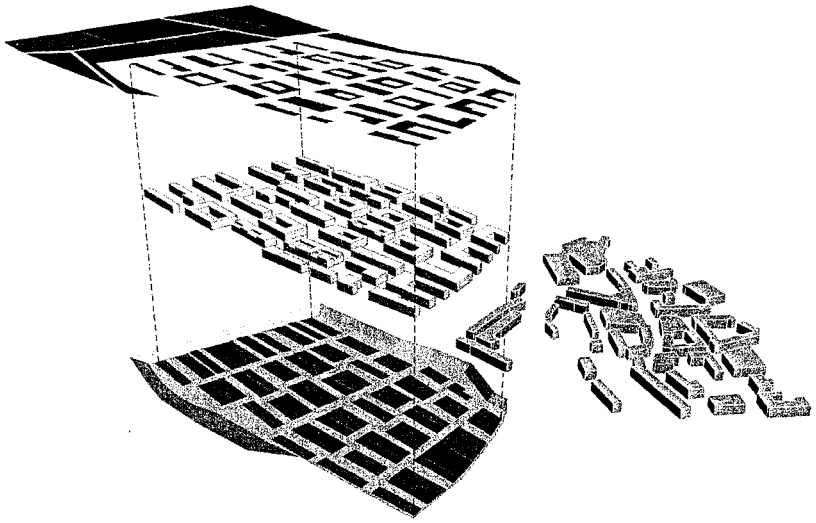
Bebauungskonzept

Leitbild „Landschaft durch Stadt"

Das städtebauliche Konzept macht die durch die Abgrabung entstandene Leere der ehemaligen Kiesgrube zum Ausgangspunkt der Entwicklung und arbeitet mit einem einfachen morphologischen Leitbild:

Das verschwundene natürliche Geländerelief wird wieder aufgefüllt – nicht durch Kies, sondern mit den Gebäuden des neuen Stadtteils, die als durchgängig vier- bis fünfgeschossige Volumen (in Abhängigkeit mit der Geschosshöhe bzw. der vorgesehenen Nutzung) vom Boden der Kiesgrube bis zur Höhe der bestehenden Geländekante reichen.

Die Landschaft des umgebenden Geländeniveaus wird auf der Dachlandschaft des neuen Quartiers fortgeführt.



Geländeprofilierung und Oberflächen

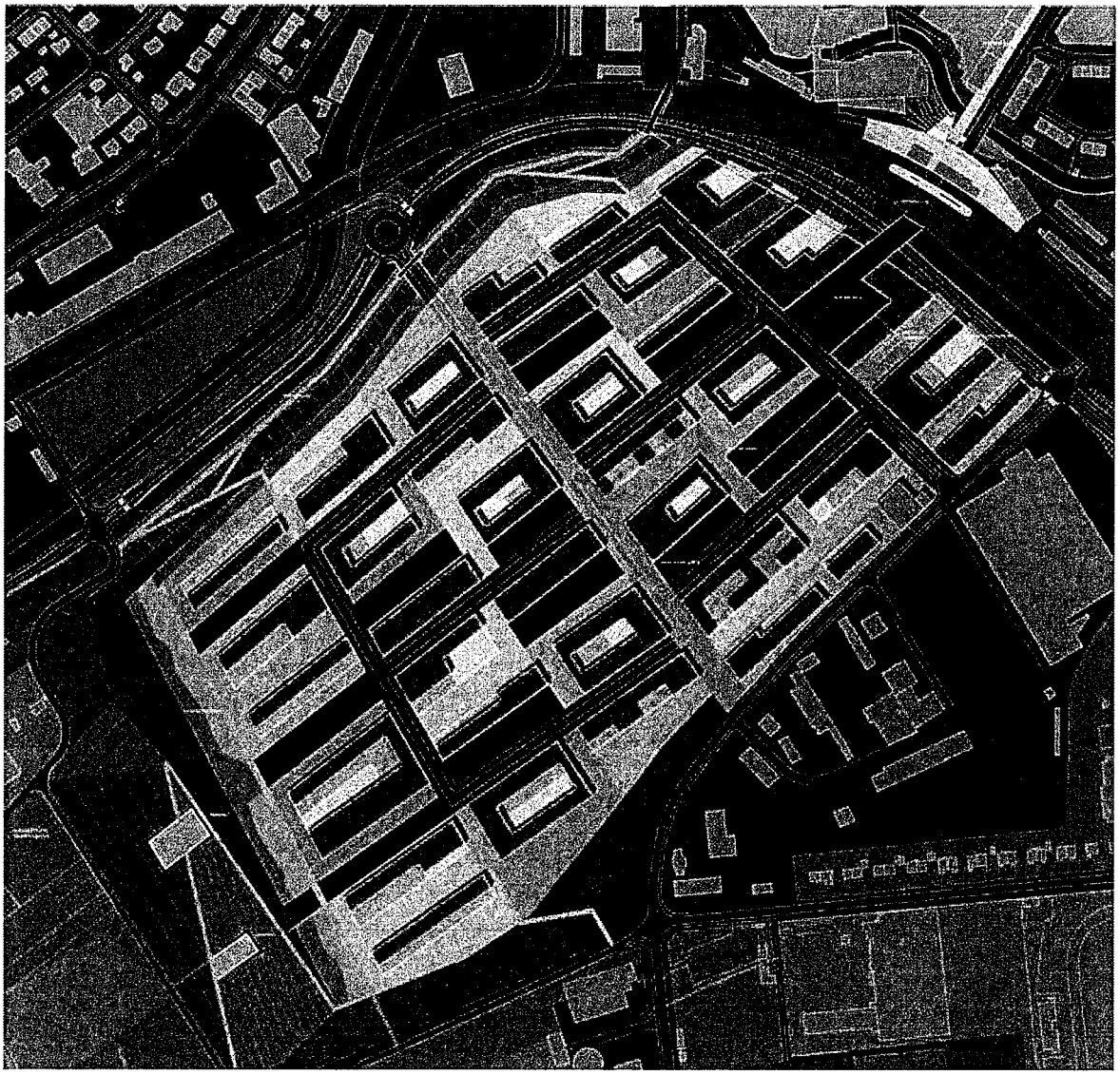
Das durch den Kiesabbau entstandene Geländerelief an den Rändern des Areals ist eine spezifische Eigenschaft des Ortes und bildet die „Aussenform" für die neue Entwicklung. Die vorhandenen Kanten verweisen auf das ursprüngliche Geländeniveau und machen es ablesbar. Ein umlaufender Höhenweg verbindet den Kiesriegel im Norden, die Flugplatzstrasse im Westen sowie die Sportstrasse im Süden und schafft die Möglichkeit, mit Blick über die Dächer des Quartiers die Kontinuität des Landschaftsraums wahrzunehmen.

Im Areal bildet die Gestaltung des Terrains den „Boden" für die zukünftige Gebietsentwicklung. Die Oberfläche soll den Eindruck einer in Materialität und Topographie möglichst homogenen Grundfläche aufweisen. Die Nivellierung des bestehenden Geländes erzeugt eine leicht, aber gleichmässig zur Oltener Innenstadt hin abfallende Ebene.

Überbauungsregeln

Die beschriebene städtebauliche Grundstruktur definiert den Rahmen für unterschiedliche architektonische Ausprägungen. Die Kontinuität des städtebaulichen Entwurfs und des angestrebten Quartiercharakters wird dabei über ein einfaches Regelwerk gewährleistet, das eine Vielzahl topologischer Variationen ermöglicht. Dabei soll im Sinne einer selbstähnlichen Struktur auf eine „Verwandtschaft" betreffend Größe und Ausrichtung der Baukörper geachtet werden.

Die folgende Abbildung zeigt einen Bebauungsvorschlag der beispielhaft die angestrebten Baukörpervariationen veranschaulicht und entsprechend als Leitbild dienen soll.



Bebauungsvorschlag als Leitbild

Die Grundlage für die Überbauungsregeln bilden der Baubereich und die jeweiligen Gestaltungsbaulinien.

Die Gebäudehöhe bis Dachkante nimmt entsprechend der städtebaulichen Idee Bezug auf die Geländehöhe des angrenzenden Gebietes Gheid und beträgt ca. 16 m Höhe über dem

jeweiligen Terrain. Die in den Sonderbauvorschriften entsprechend festgelegte Gebäudehöhe ist entlang der Gestaltungsbaulinien mit allen Gebäudeteilen einzuhalten (Traufkanten-Reglung), wobei die Anzahl der Geschosse frei bleibt (4 oder 5 Geschosse je nach Nutzung sind möglich).

Das Innere der Baubereiche hat im Gegensatz zum umgebenden Straßenraum, den Parks und den Plätzen, eher halböffentlichen Charakter. Die von Bebauung freigehaltenen Flächen innerhalb der Baubereiche können den angrenzenden Gebäuden als Aussenanlagen dienen und beispielsweise als Gärten und Terrassen angelegt werden.

Teile der nicht überbauten Grundstücksflächen sind laut Gestaltungsplan jedoch als öffentlich zugängliche flächen (Allmendflächen) für Fussgängerdurchwegung und Aufenthalt zu sichern.

Der Erdgeschosszone kommt in der Entwicklung des Quartiers eine besondere Rolle als Vermittler zwischen Haus und Strasse und „Erzeuger" von Urbanität zu. In den Erdgeschossen sollen daher insbesondere an den Quartiersplätzen (inklusive Entréeplatz) und am „Strip" publikumsorientierte Läden und Dienstleistungen Platz finden.

Bei einer Wohnnutzung im Erdgeschoss ist eine Hochparterrelösung anzustreben, um einen angemessene Grad an Privatheit zu ermöglichen.

Dachlandschaft

Die Dachlandschaft nimmt in der Höhenentwicklung und in der Idee einer Gartenlandschaft Bezug auf die vormalige Geländetopographie und Umgebung. Die Dachflächen bieten vor allem die Möglichkeit der Freiraumnutzung mit Panoramablick: private oder halböffentliche Dachgärten, z.B. als Terrasse einer Betriebskantine, Espressobar, Wellness-/ Saunadeck, Dach-Kindergarten, Aussen-Erweiterung von Konferenzräumen, etc...

Die Dachoberflächen sollen als durchlaufende Ebene wahrnehmbar bleiben. Zulässige Aufbauten müssen in Grösse und Materialität als dem Hauptbaukörper untergeordnete Bauteile ablesbar sein und sollten die Nutzung der Dachfläche unterstützen.

Wenn keine Nutzung der Dachfläche angestrebt wird, ist diese als Gründach anzulegen (extensive Begrünung), um die Grundidee zu stärken und das Bild der Landschaft erfahrbar zu machen.

Lärmschutz

Für die neue Stadtkante entlang der Entlastungstrasse und Bahnlinie sind je nach Nutzung Lärmschutzmassnahmen an den Gebäuden erforderlich. Der hochwertigen Gestaltung dieser Fassaden kommt eine besondere Bedeutung zu, um den Eindruck einer geschlossenen, monotonen Lärmschutz-Bebauung zwischen ERO und dem Quartier zu vermeiden. Die Ansicht von der Stadt aus, als Schauseite des Quartiers, trägt einen großen Anteil zu Aussenwirkung und Image des neuen Stadtteils bei.

Freiraumkonzept

Die Gestaltung der Aussenräume in Olten SüdWest zielt auf die Einbeziehung der umgebenden Landschaft sowie Entwicklung der Besonderheiten des Kiesgrubenareals. Es ist ein offener Raum angestrebt, der von der Stadt in die freie Landschaft führt. Dieser wahrnehmbare und öffentlich nutzbare „Fliessraum" verlangt eine Differenzierung im Umgang mit öffentlichem, gemeinschaftlichem und privatem Freiraum.

Das Erlebnis im Freiraum wird dabei wesentlich durch eine Folge von Quartierplätze und Parks bestimmt, die durch spezifisch gestaltete Verkehrsräume und über die Allmendflächen miteinander verbunden sind. Die Allmend als öffentlich zugänglicher, privater Aussenraum (privatly owned public space) erlaubt es, den Freiraum des Siedlungsgefüges als Raumfolge zu erleben. Darüber hinaus werden private Freiflächen in räumlicher Zuordnung zum Gebäude ermöglicht. Die Aussenräume des Quartiers sind, der übergeordneten städtebaulichen Idee folgend, von Osten nach Westen in Richtung Hangkante und Landschaft ausgerichtet. Ringsherum stellen Wegeverbindungen zum umlaufenden Höhenweg den Zugang zur freien Landschaft in das Gheid her.

Die Gestalt der Freiflächen soll wesentlich durch das vorgefundene Material der Kiesgrube geprägt werden: der kiesige und sandige Ursprungsgrund bildet als "Kiesparterre" die Basis der Freiraumentwicklung in Olten SüdWest.

Die Hangkanten und Säume im Randbereich des Stadtquartiers stellen wertvolle Biotope dar. Insbesondere die offenen Kies- und Sandflächen dienen im Rahmen des ökologischen Ausgleichs als Rückzugsgebiet und Wanderbiotop für spezialisierte Tier- und Pflanzenarten. Die Ausbildung des angestrebten Freiraumkontinuums ermöglicht die Vernetzung der Parks und Plätze im Inneren des Quartiers mit den angrenzenden Naturräumen.

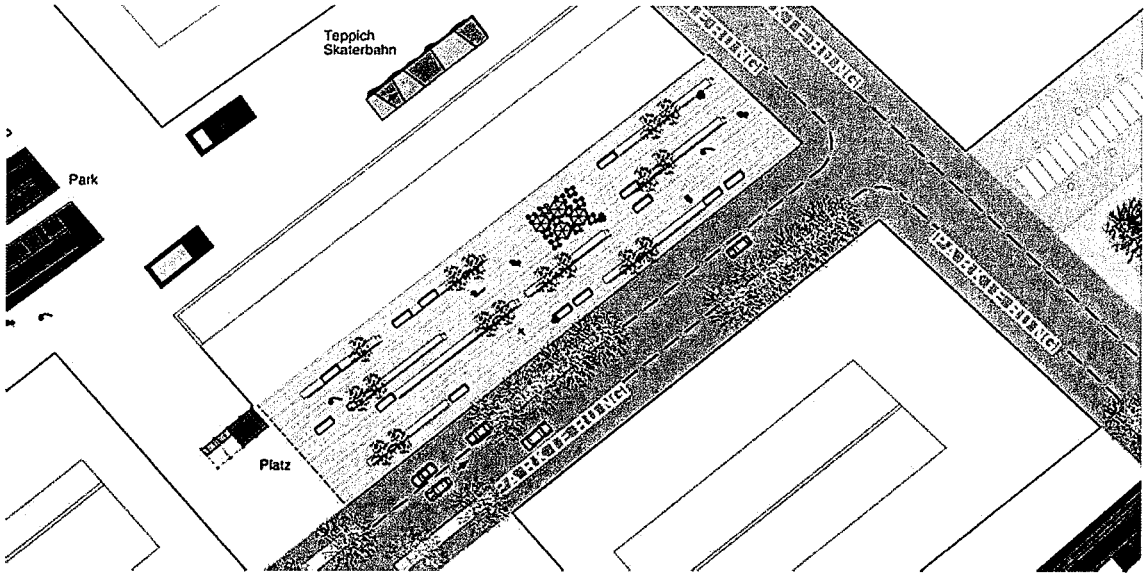
Die folgende Beschreibung der Freiräume verdeutlicht den angestrebten Charakter, deren Oberflächengestalt, Bepflanzung und Ausstattung, die wesentlich das Erscheinungsbild des neuen Stadtquartiers mit bestimmen.

Plätze

Den Plätzen wird als Anker urbaner Aktivitäten eine besondere Lage im Quartiergefüge zuteil: im Verknüpfungsbereich wichtiger Wegebeziehungen erstrecken sie sich in Längsrichtung der inneren Erschließung.

Die befestigten Platzoberflächen basieren materiell auf dem Ursprungsgrund: das kiesige Ausgangsmaterial wird zu Beton verfestigt, um eine für urbane Nutzungen geeignete Oberfläche zu erlangen. Eine prinzipiell an der jeweiligen Nutzung zu orientierende Ausstattung nimmt in der Verwendung von Steinen, Wasserspuren, Betonbänken etc. Bezug auf die Eigenart des Areals. Grundsätzlich sind die Plätze von Offenheit geprägt, verstehen sich als eine Art „Bühne" für öffentliches Geschehen, für Veranstaltungen, Feste und vieles mehr. Eine Möblierung muss deshalb sparsam erfolgen.

Markante Solitärbäume prägen vereinzelt oder in kleinen Gruppen durch ihre lichte Gestalt und die Einheitlichkeit ihrer Art den Platzraum. Sie erzeugen eine Atmosphäre aus sonnigen und beschatteten Bereichen auf dem Platz.

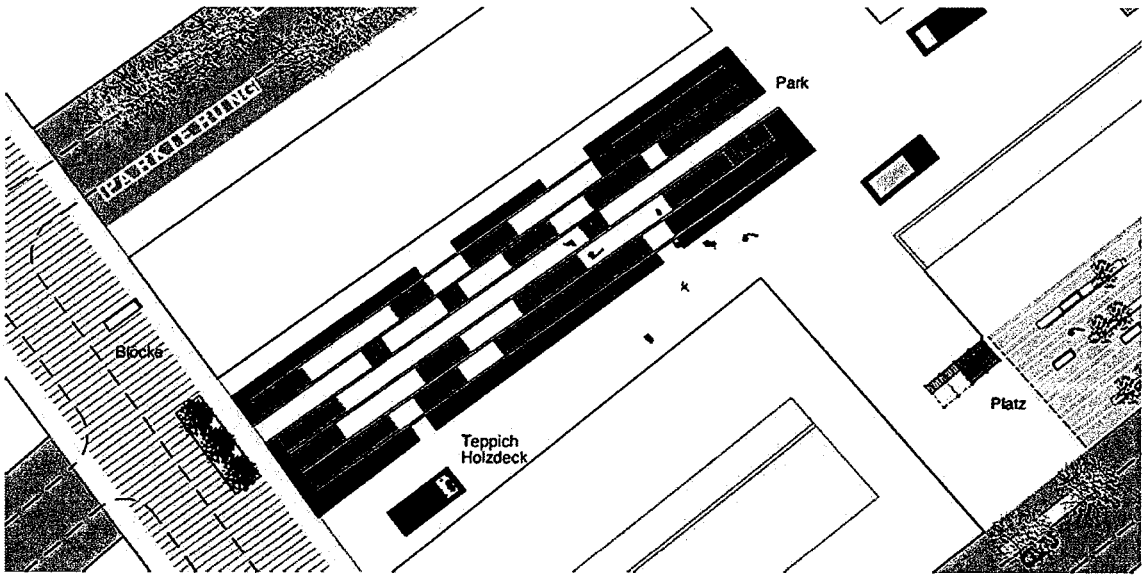


Beispiel für eine Platzgestaltung

Parkanlagen

Die Parkflächen liegen innerhalb der jeweiligen Baufelder und sollen als klare geometrische Form ablesbar sein. Im Vergleich zu den öffentlich wirksamen Stadtplätzen, weisen sie einen eher kontemplativen Charakter auf und sind, z.B. mit Heckengärten oder Baumhainen, prinzipiell vegetativ bestimmt. Es ist ein rurales Erscheinungsbild angestrebt, dass sich am Bild der ursprünglichen Kiesgrube orientiert. Hierbei finden vornehmlich Landschaftsgehölze wie z.B. Erle, Esche oder Weide auf kiesigem Grund Verwendung, wobei die Vegetation durch Art der Pflanzung, Schnitt und Form gestaltbildend eingesetzt werden kann. Der Anteil der begrünten Fläche der Parks sollte mindestens 85 % der Gesamtfläche des Parks betragen.

Es ist anzustreben, die Parks und Plätze möglichst frühzeitig – in einfacher, aber erkennbarer Ausführung – vor Erstellung der Gebäude in den angrenzenden Baubereichen anzulegen.



Beispiel für eine Parkanlage

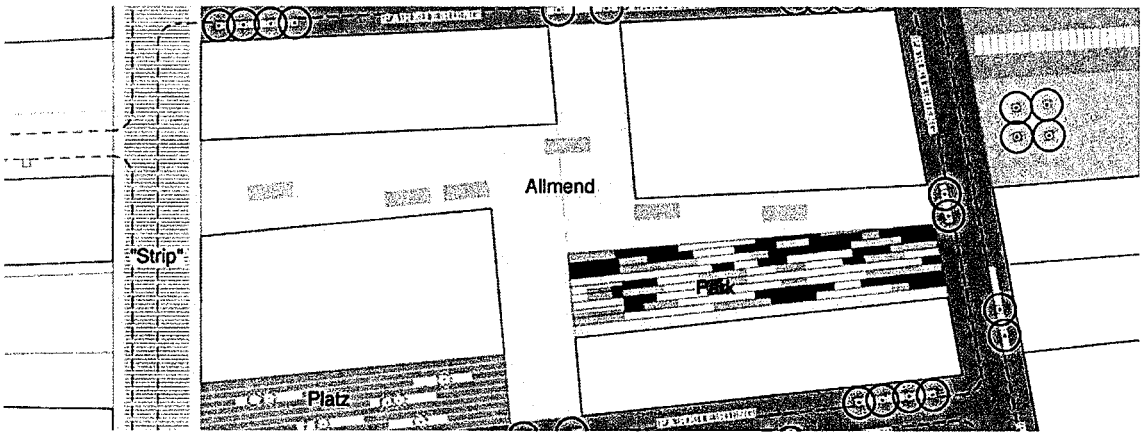
Allmendflächen

Die Allmendflächen prägen die innere Oberfläche der einzelnen Baubereiche und gewährleisten das angestrebte Freiraumkontinuum. Es handelt sich bei den Allmendflächen um öffentlich zugängliche Privatflächen, die eine innere Durchwegung der Gevierte für Fussgänger und Radfahrer erlauben und die darüber hinaus für die Allgemeinheit grundsätzlich vielseitig informell nutzbar sind.

In der Oberflächenbeschaffenheit wird von einem Verbleib des Kiesbodens, als verfestigter Rasen (Kiesrasen) oder wassergebundene Wegedecke ausgegangen. Notwendige Erschließungswege sind gestalterisch entsprechend abgestimmt.

Innerhalb der Allmend bilden Nutzungsinseln Ankerpunkte der individuellen Aneignung. Die Nutzungsinseln können, in Hinblick auf die jeweils angrenzende bauliche Nutzung z.B. als Quartierstreffpunkt mit Sitzpodesten und Pergola oder als Spielinsel mit Skate-Elementen ausgestattet sein. Für Nutzungen, welche aufgrund ihrer inhaltlichen Anforderungen eine andere Oberfläche verlangen, kann in vereinzelten Bereichen von den Materialempfehlungen abgewichen werden. Abgesehen von allfälligen Bauten für den Betrieb der Tiefgaragen sowie Entsorgungsbereichen und gedeckten Veloabstellplätzen sollten die Allmendflächen von weiteren Bebauungen und Einzäunungen freigehalten werden, um den offenen Charakter nicht räumlich zu verunklären.

Über Tiefgaragen ist eine Aufbauhöhe von 0.5 m bis Oberkante umgebendes Terrain zu erstellen um sicherzustellen, dass das Oberflächenwasser versickern kann.



Beispiel für die Gestaltung einer Allmendfläche

Strassenräume

Die Gestaltung der Strassenräume trägt dem Gedanken des fliessenden öffentlichen Raumes Rechnung. Die öffentliche Erschliessung versteht sich analog zum Kiesparterre als befestigte Verteilerfläche „zu ebener Erde". Das heisst, die Strassenräume bilden eine homogene Oberfläche aus, Trottoir und Fahrbahn sind hierbei annähernd niveaugleich. Ausstattungselemente, Begrünung und Parkierung sind als Streifen in der Art von Intarsien in den Strassenraum eingelagert.

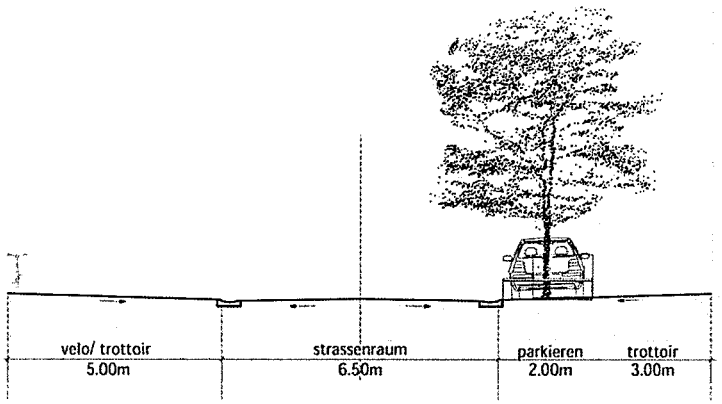
Die Fahrbahn wird gegenüber den Vorplätzen und Parkierungsflächen mittels Bordkanten aus Granit optisch abgesetzt. Die Entwässerungsrinnen sind im gleichen Material auszubilden bzw. in das Element der Bordkante zu integrieren. Die Vorplätze sind in einer homoge-

nen Oberfläche (Asphalt mit Kies-/Splitteinstreu – Farbton grau) zu gestalten. Besucherparkplätze sollen lediglich als Markierungen auf dieser Fläche angezeigt werden.

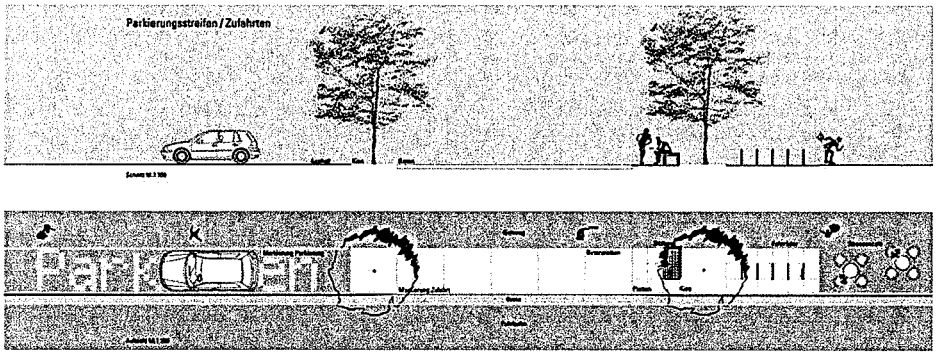
Die Zufahrten bzw. Zugänge zu den Allmendflächen sind in der Tiefe der Parkierungsflächen zu markieren. Abweichend zu den asphaltierten Gehwegen und der Fahrbahn ist hierfür als Material Beton (wahlweise Ortsbeton oder grossformatige Betonplatten) zu verwenden. Die Zufahrten bzw. Zugänge sind mit jeweils zwei Bäumen seitlich zu markieren.

Die Strassenräume sind mit hochstämmigen Laubbäumen gemäss der Auswahl der Material- und Ausstattungsliste zu bepflanzen. Abgänge sind gleichartig zu ersetzen. Innerhalb eines Strassenabschnittes ist dieselbe Baumart zu verwenden. Die Baumscheiben sind oberflächlich mit Kies abzudecken.

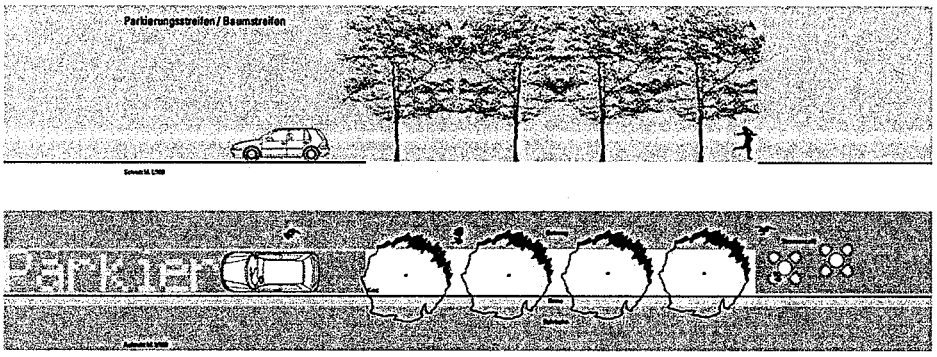
Die Anpflanzungen im Strassenraum erfolgen, in Abhängigkeit mit der jahreszeitlichen Eignung, bis zum Frühjahr nach Abschluss der angrenzenden Baumassnahme.



Profil Strasse



Situation mit Parkierungsstreifen und Zufahrtsbereich



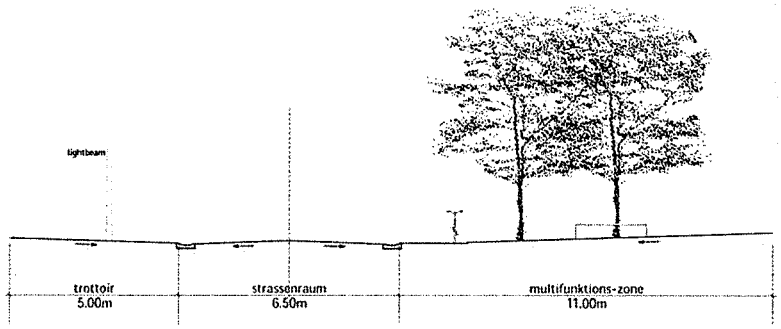
Situation mit Parkierungsstreifen und Baumstreifen

„Strip"

Der „Strip" wird in der Art eines linearen Platzes zum urbanen Rückgrat des Stadtquartiers. Als Quertraverse des Quartiers bildet der Strip das Entreé für den Fahrverkehr und verknüpft die innere Erschliessung.

Der „Strip" versteht sich als urbaner „Lauf-Steg", der die Urbanisierung des Areals verdeutlicht, und gleichzeitig eine Art Brückenfunktion im Stadtquartier übernimmt: Brücke ins Quartier Nord-Süd, Verteilerplattform innerhalb des Quartiers Ost-West.

Abweichend von den übrigen Strassen- und Gehwegflächen ist der „Strip" als homogene Betonoberfläche in ganzer Breite auszubilden. Als Material sind Ortsbeton oder grossformatige Betonplatten zu wählen. Entwässerungsrinnen und Bordkanten sind in gleichem Material auszubilden.



Profil Strip

Beleuchtungskonzept

Die Beleuchtung unterstützt die städtebauliche Grundstruktur dergestalt, das Mastleuchten in Ost-Westrichtung linear einer Strassenseite folgen, in Nord-Südrichtung jedoch alternierend die Strassenseite wechseln.

Die Beleuchtung des „Strip" trägt der herausgehobenen Funktion des Bereiches Rechnung und sieht eine beidseitige Ausstattung mit Mastleuchten vor, deren unterschiedliche Lichtpunkthöhe zu einer differenzierten Ausleuchtung von Fahrbahn und Gehweg beiträgt.

Die Plätze und Parkanlagen werden mit niedriger Lichtpunkthöhe – z.B. mittels Lichtobjekte integriert in Poller oder Ausstattungselemente (z.B. Bänke), Lichtlinien im Boden, etc. – und indirekter Lichtführung akzentuiert beleuchtet.

Zwischennutzung

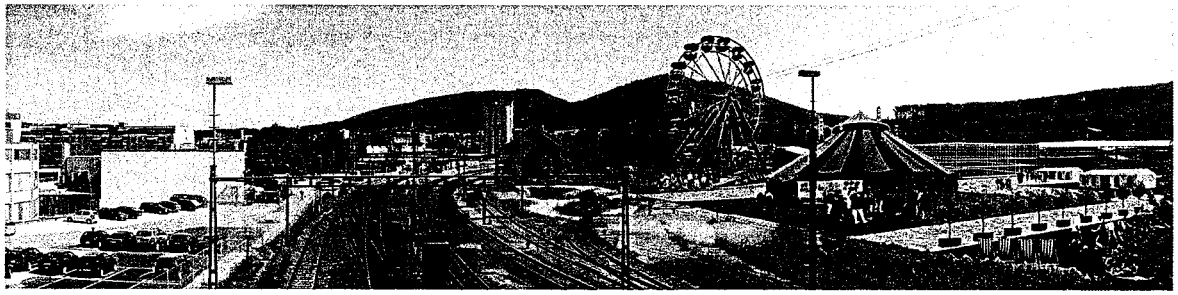
Für die Entwicklung des Quartiers Olten SüdWest ist es von erheblicher Bedeutung, den heute noch vorherrschenden Charakter einer Brachfläche „hinter den Gleisen" zu überwinden. Die Vorstrukturierung und aktive Bespielung des Areals mit landschaftlichen Mitteln ist daher ein grundlegendes Element des Planungskonzeptes.

Imagewandel

Diese erste Aktivierung kann dazu beitragen, den notwendigen Imagewandel der ehemaligen Kiesgrube zu bewerkstelligen und ein qualitätvolles Erscheinungsbild bereits in der Anfangsphase der Entwicklung mit nur wenigen Gebäuden zu erreichen.

Die Steigerung der Attraktivität des Areals für potentielle Investoren durch gestaltete und genutzte Flächen stellt dabei auch einen Aspekt der Strategie dar. Es findet keine Entwicklung auf einer Industriebrache statt sondern in einem aktiven Umfeld mit vielfältigen Angeboten. Es gilt eine nachhaltige Identität zu schaffen, die den Standort von anderen Entwicklungsgebieten deutlich differenziert.

Durch diese öffentlich und gemeinschaftlich nutzbaren Angebote wird das Quartier auch im Bewusstsein der Oltener Bevölkerung stärker verankert. Olten SüdWest stellt somit keine losgelöste Planung an der Peripherie dar, sondern wird zum aktiven Teil der Stadt mit einer positiven Aussenwirkung.



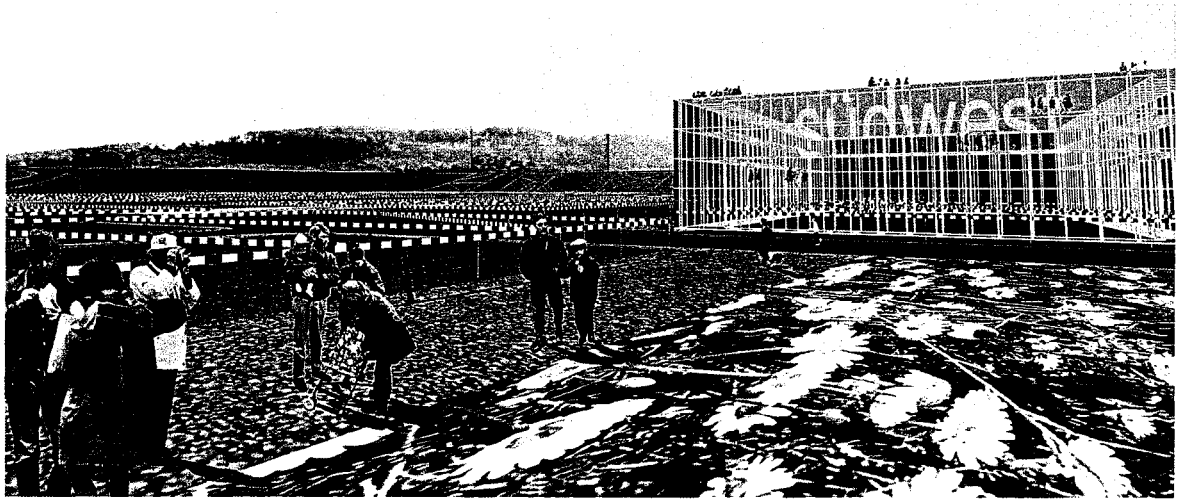
Aneignung durch verschiedene temporäre Nutzungen

Initialzündung

Denkbar wäre beispielsweise ein öffentlicher Startworkshop. Ein großformatiges „Modell" des temporären „Stadtparks" könnte dabei im Mittelpunkt stehen – weniger als förmliches Architekturmodell sondern eher im Sinne eines „Spielfeldes" auf dem in Miniatur direkt Aktionen und „Besitzverteilung" ausprobiert und simuliert werden können. Ein solcher Workshop wäre dann bereits die erste Aktion und würde Aufmerksamkeit und Resonanz in der Presse hervorrufen.

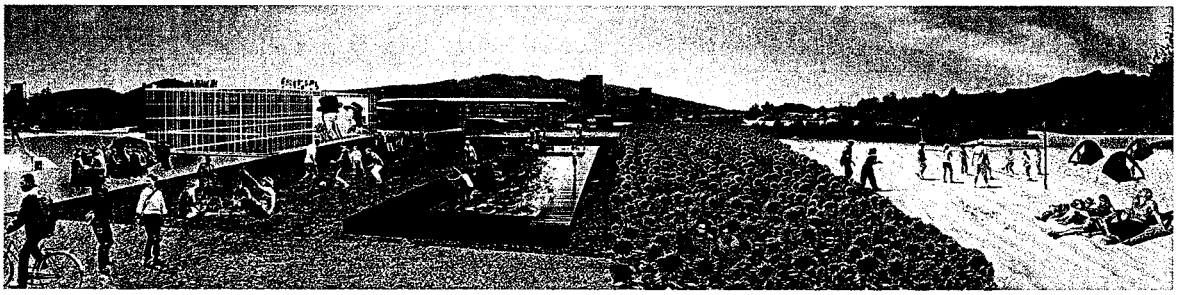
Massnahmen

Als temporärer „Vorabdruck" einer möglichen Entwicklung können dabei mit geringem finanziellem Aufwand Materialfelder in das vorhandene Strassennetz eingefügt werden, die als temporärer Park ("Flatterbandpark") oder als aktiv nutzbare Bereiche fungieren.



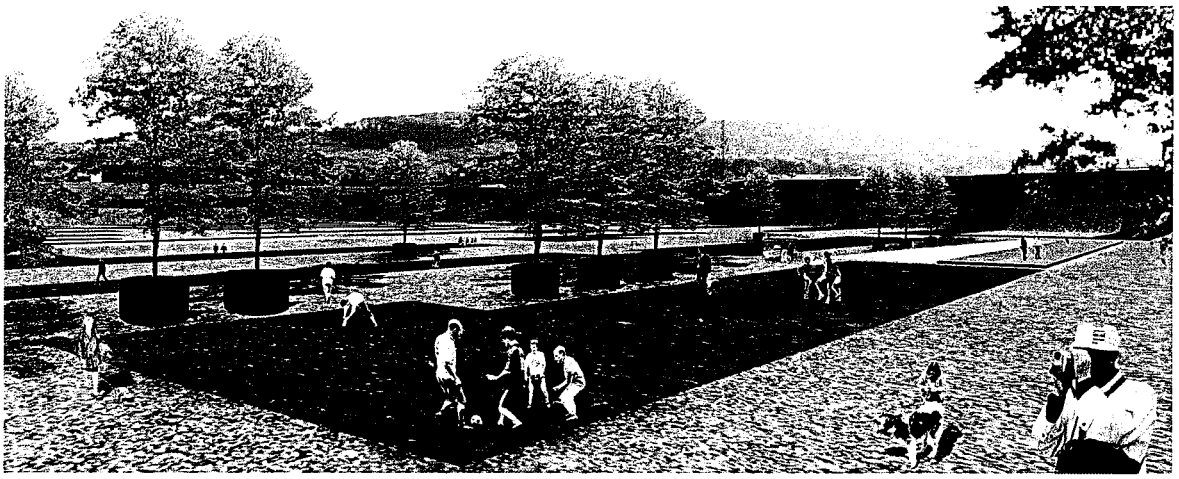
Beispiel "Flatterbandpark"

Als „aktive" Flächen sind Materialien denkbar, die gezielt Nutzungen fördern, z.B. Sand als künstlicher Strand für Beach-Volleyball, Strandbar und Sommerevents, Asphalt für Strassen-Sport-Felder und als Skatepark oder als Veranstaltungsort für Events und Messen. Denkbar wäre auch eine als Gerüst erstellte Aussichtsplattform die es ermöglichen würde, einen ersten Eindruck der durch das zukünftige Quartier wiederentstehende Landschaftsebene zu gewinnen. Als prägende Elemente einer Gebietsentwicklung können sie den Charakter des Areals bereits frühzeitig beeinflussen und vorfärben.



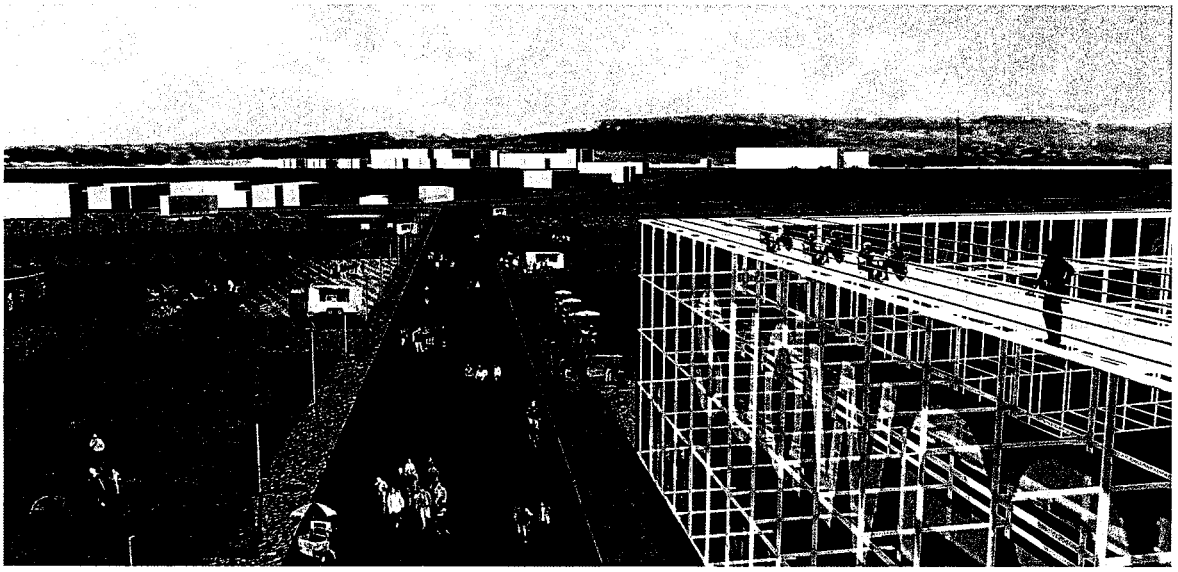
Beispiel "Sommerevents"

Parkflächen sind durch Andeckung von Kies und Boden und nachfolgende Ansaaten, ausgeführt in der ruralen Charakteristik des Areals, einfach zu bewerkstelligen und zu pflegen. Aus den neutralen Freiraumflächen werden somit aneignungsfähige Freizeiträume zum treffen, kommunizieren, Sporttreiben und Grillieren. Über den Abdruck im Gebiet der zukünftigen Raumeinteilung wird das städtebauliche Muster erfahrbar und in der Vorstellung fassbar.



Beispiel "Vorabdruck durch Parkflächen"

Zur inneren Erschliessung des Gebietes, welche auch für eine temporäre Zwischennutzung notwendig ist, sollte frühzeitig der lineare Strip – das initiale und zukünftige zentrale Rückgrat des Gebietes – als asphaltierte Fläche angelegt werden. Erste Infrastrukturen zur Versorgung und Verpflegung, auch temporäre, werden entlang des Strips angelagert und erstellt.



Beispiel "Anlage Strip"

Die in den ersten Jahren erfolgende landschaftliche und ökologische Aufbereitung und Umstrukturierung des Geländes kann mit Maßnahmen der Zwischenbegrünung von Baugrundstücken als temporärer Park zusammenwirken. Geländegestaltung und temporäre Begrünung ergänzen sich in hervorragender Weise darin, den notwendigen Imagewandel der ehemaligen Kiesgrube zu bewerkstelligen und ein qualitätvolles Erscheinungsbild bereits in der Anfangsphase der Entwicklung zu erreichen.

Finanzierung

Als öffentlich nutzbare Angebote bieten diese Flächen auch ein Potential für kommerzielle Nutzungen. Durch das Verpachten können dabei Kosten für Erstellung und Unterhalt der „Parklandschaft" gegenfinanziert werden. Grundsätzlich sollte aber auch ein Anteil an kostenfreie Angebote bestehen.

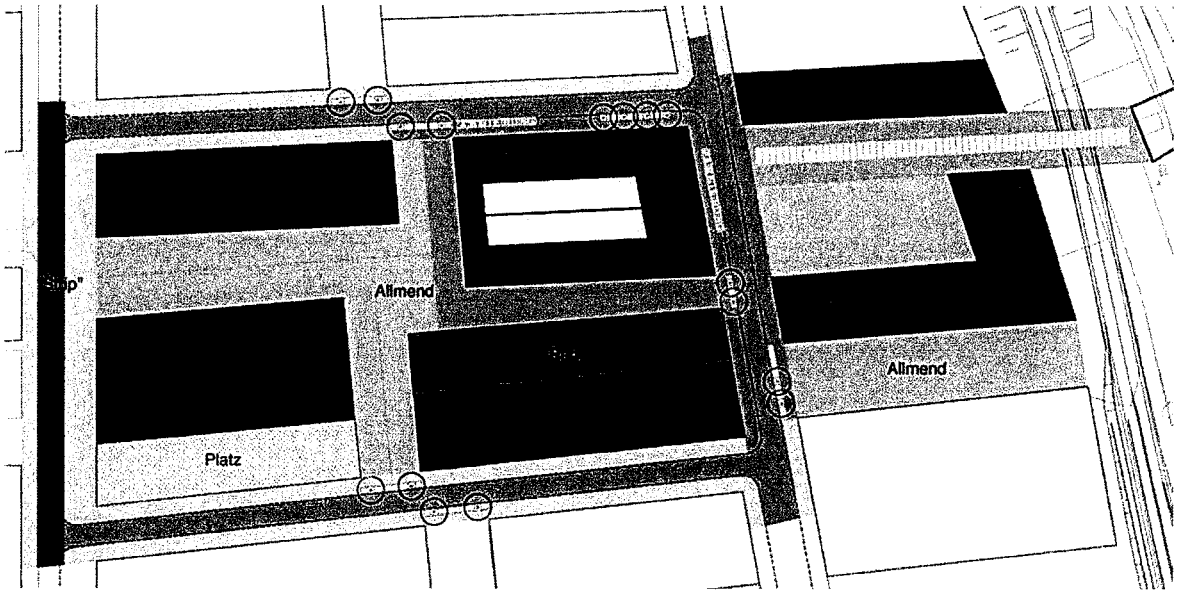
Für Oltener Vereine und Interessierte Gruppen könnte die Möglichkeit angeboten werden, „Patenschaften" für einzelne Flächen zu übernehmen und ihre Aktivitäten dort auszuüben.

Zwischennutzung nach Beginn der Bautätigkeit

In den ersten Jahren der Entwicklung des Areals wird es unvermeidbar sein, dass neben bereits bebauten Grundstücken Flächen brach liegen.

Zur Sicherung der Qualität und des Erscheinungsbildes des neuen Stadtquartiers, ist es essentiell diese Flächen mit einer Zwischenbegrünung temporär anzulegen und dauerhaft, bis zur bestimmungsgemäßen Nutzung, zu pflegen.

Temporäre Massnahmen sind durch Andeckung von Kies oder Boden und nachfolgende Ansaaten, ausgeführt in der ruralen Charakteristik des Areals, einfach zu bewerkstelligen und zu pflegen.



Ansaatfelder nach Beginn der Bautätigkeit

Material- und Ausstattung

Gestaltung Strassenraum

Mindestanzahl Bäume:	1 Baum/ 150 m^2 Verkehrsfläche	
Mindestqualität Bäume:	Hochstamm m.B., 3xv, 20-25 cm Stammumfang	
Leitarten Bäume:	Ahorn	Acer in Arten
	Birke	Betula in Arten
	Esche	Fraxinus in Arten
	Rotdorn	Crataegus laevigata, ein-/zweigrifflige Unterart

Allmend-Flächen

Materialliste

Oberfläche Allmend:	- Kies, Schotter - Kiesrasen - Rasen, Wiese
Wege:	- Wassergebundene Wegedecke, Deckschicht Kies
Befahrbare Flächen:	- Mineralgemisch - Beton (nur öffentliche Dienste)

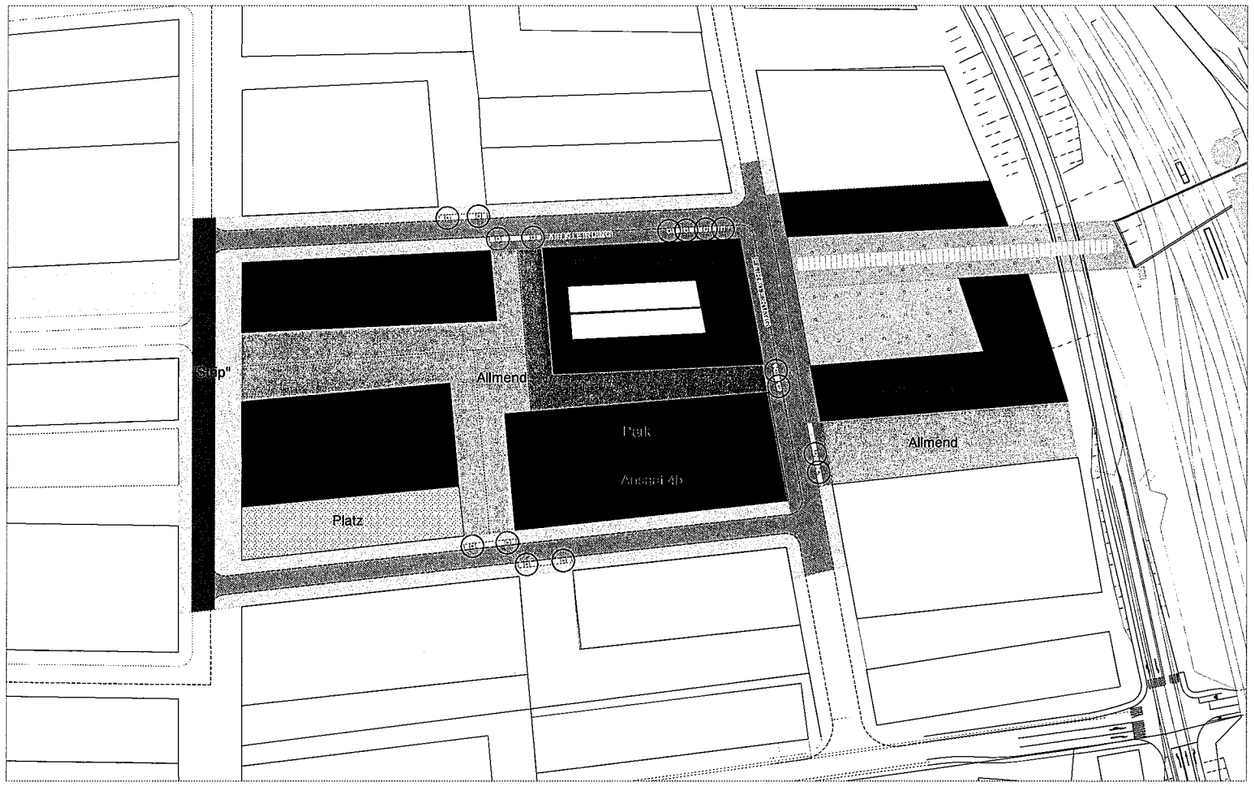
Parks

Mindestqualität Bäume:	Hochstamm, mB, 3xv, 20-25 cm Stammumfang	
Mindestqualität Sträucher:	Str., 80-100, 2xv	
Leitarten Bäume:	Erle	Alnus glutinosa, Alnus incana
	Birke	Betula pendula
	Esche	Fraxinus excelsior
	Zitterpappel	Populus tremula
	Weide	Salix in Arten
Leitarten Sträucher:	Kirsche	Prunus in Arten
	Kreuzdorn	Rhamnus cartharticus
	Strauchweiden	Salix in Arten
Leitarten Schnitthecken:	Feldahorn	Acer campestre
	Hainbuche	Carpinus betulus
	Hartriegel	Cornus mas, Cornus sanguinea
	Strauchweiden	Salix in Arten

Plätze

Maximalanzahl Bäume:	1 grosskroniger Baum/ 200 m^2 Platzfläche oder 1 kleinkroniger Baum/ 100 m^2 Platzfläche
Mindestqualität Bäume:	Hochstamm, mB, 3xv, 20-25 cm Stammumfang

Leitarten Bäume:	Ahorn	Acer in Arten
	Birke	Betula in Arten
	Rotdorn	Crataegus laevigata, ein-/zweigrifflige Unterart
	Esche	Fraxinus in Arten



Legende

Öffentliche Freiräume

- Baustrassen_Mineralgemisch
- Strassenraum_Asphaltdecke
- "Strip" - Fahrbahn als Betonpiste
- Park_ Oberbodenauftrag (O-Fläche) und Rasenansaat
- Platz_Kiesfeld weisser Gletscherkies
- Baumpflanzung_ fixer Baumstandorte

Private Freiräume

- Allmend-Flächen mit möglicher Parzellierung
- Allmend_Kiesauftrag
- Allmend_Kiesrasen auf bebautem Grundstück
- Ansaaten diverse

Allmend_Kiesauftrag

Ansaaten diverse

olten SüdWest

STADT OLTEN
KANTON SOLOTHURN

büro z
arge für wohnen und stadtfragen
zürich

process yellow
architekten und stadtplaner
berlin

lad+
landschaftsarchitektur diekmann
seestraße 12
d - 30171 hannover

tel. +49 (0)511 283700
fax +49 (0)511 2837018
post@ladplus.de
www.ladplus.de

Anhang D - Szenario Stadtgarten

Olten SüdWest
Städtebauliche Entwicklung

Situationsplan - M. 1:1000

Plan-Nr.	248-04-02
Grösse	841/297
Erstellung	09.12.05/bd
Plot	09.12.05
Dateiname	SPlan_Ausschnitt_010.pdf

N

Anhang E
Vorschriften zum Gestaltungsplan Olten SüdWest

Mobilitätskonzept

Integriertes Mobilitätskonzept Olten SüdWest

Der Standort Olten SüdWest bietet die Chance zu einer Quartiersentwicklung in unmittelbarer Innenstadtnähe und hervorragender Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz. Diese Potentiale des Standorts ermöglichen es, das Thema der Verkehrsreduktion als besonderen Baustein der Quartiersentwicklung Olten SüdWest herauszuarbeiten. Hierbei geht es nicht um die rigide Reduzierung der Parkplatzzahlen, sondern um die Bereitstellung eines vielfältigen Angebots an Massnahmen zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs. Für Bewohner und Besucher sollen Anreize geschaffen werden, die eigenen Mobilitätsgewohnheiten zu überdenken und in der Konsequenz freiwillig auf das Auto zu verzichten.

Die Integration des Mobilitätskonzepts muss parallel zur Nutzungs- und Gestaltungsplanung erfolgen.

Mit dem Mobilitätskonzept wird nicht das „autofreie Quartier" Olten SüdWest angestrebt. Eine grundsätzliche Verkehrsentlastung begünstigt jedoch die angestrebten fliessenden Übergänge zwischen Innen und Aussen im Quartier und ist mit einem Gewinn an Multifunktionalität, Aufenthaltsqualität und einer neuen Stärkung der Beziehungen von Haus, Strasse und Freiraum verbunden.

Durch die Reduzierung von Parkierung im öffentlichen Raum werden frei werdende Flächen und Räume aufgewertet und können mit neuen Nutzungen belegt werden. Durch das Ausweisen aller Strassen als verkehrsberuhigte Bereiche werden diese wieder in ihrer Aufenthalts- und Kommunikationsfunktion aufgewertet. Wohnungen in Strassenräumen, die mit erheblich weniger Autoverkehr belastet sind, können sich nach aussen öffnen. Damit kann z.B. die Fassade wieder zum Medium des Austausches von Innen und Aussen werden – im Gegensatz zu ihrer Funktion als Schutzschild vor Lärm und Abgasen.

Diese Anreize können neben einer Steigerung der Lebensqualität auch finanzieller Natur sein. Eine getrennte Bilanzierung von Wohnraumkosten und Parkraumkosten macht die Mobilitätskosten für den Einzelnen transparent. Dies provoziert einen bewussten, zweckrationalen Umgang mit Mobilität und macht zudem Mobilität als externe Dienstleistung, z.B. als Carsharing-Angebot, attraktiv. Es gibt jedoch keine formale Verpflichtung der Wohneigentümer und Mieter zum Verzicht auf ein eigenes Auto.

Das Konzept umfasst die folgenden Ziele und Massnahmen:

1. Nutzungsmischung
   Die konsequente Durchmischung von Wohnen und Arbeiten im Quartier hilft, den täglichen Berufsverkehr zu reduzieren.

2. Parkregale/ Stapelparkhäuser
   Anlage dezentraler, automatischer Parkregale zur Abwicklung des hauptsächlichen Abstellplatzbedarfs. Sie machen Rampen und Fahrgassen überflüssig, bieten Sicherheit vor Diebstahl, Beschädigungen und Vandalismus, sparen teure Haustechnik im Vergleich zu konventionellen Garagenbauten und sind umweltfreundlich im Sinne einer verdichteten Bauweise und verminderter Abgasimmission

3. Parkplatzzahlreduzierung gemäss § 25 Sonderbauvorschriften
   Reduzierung der erforderlichen Abstellplätze unter Berücksichtigung eines erhöhten Reduktionsfaktors für Besucher- und Angestelltenparkplätze

4. Parkraummanagement
   Optimierung der Parkplatzauslastung durch quartiersbezogenes Parkraummanagement und Mehrfachnutzung

5. Bedarfsorientierter öffentlicher Verkehr
   Differenziertes und flexibles öffentliches Verkehrsangebot mit bedarfsgesteuerten Rufbussen und Sammeltaxi in geringen Nachfragephasen

6. Mobilitätsmanagement
   Das Mobilitätsbüro im Quartier informiert über alle Mobilitätsangebote in der Region. Dieses funktioniert in enger Zusammenarbeit mit einer Veloverleihstation und der Mobilitätszentrale am Bahnhof Hammer. Hol- und Bringdienste des örtlichen Einzelhandels können den Einkaufsverkehr zusätzlich erleichtern.

7. Mobility Terminals gemäss § 25 Sonderbauvorschriften
   Einrichtung von Mobility Terminals zur Bereitstellung von Mietautos und Carsharing- Angeboten. Für das Gesamtquartier können diese Mobilitätsbausteine in Form von Mikroarchitekturen ausgearbeitet werden, die eine durchgängige wieder erkennbare Formensprache besitzen.

8. Kurze Wege
   Ins Quartier integrierte Einzelhandelsgeschäfte sowie der unmittelbar angrenzende Stadtteil Hammer mit seinem weiten Angebotsspektrum ermöglichen den Einkauf der kurzen Wege.

Alle Massnahmen des Mobilitäts- und Parkierungskonzeptes sollten im Stadtraum räumlich sichtbar sein um ein hohes Identifizierungspotential auszulösen (Ausbildung einer Marke/Label).