

92/342+343

Dokument 01

Stadt Olten

Kanton Solothurn

**Areal Bahnhof Nord, Olten
Kommunaler Teilzonenplan
Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften**

GB Olten Nrn. 4214, 4215

Zonenvorschriften, Sonderbauvorschriften

04.12.2013

Öffentliche Auflage vom

17.01.2014

bis

17.02.2014

Vom Stadtrat beschlossen am

24.02.2014

Der Stadtpräsident:

[Signature]

Der Stadtschreiber

[Signature]

Genehmigt vom Regierungsrat am

20.5.2014

mit RRB Nr.

892

Der Staatsschreiber:

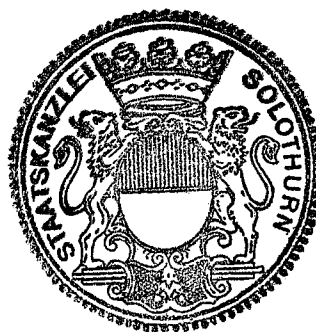
[Signature]

Publiziert im Amtsblatt Nr.

26

am

27.6.14



25/345 + 343

Teil 1: Zonenvorschriften

§ 1

Hochhauszone Areal Bahnhof Nord

- | | |
|---|---|
| ¹ Nutzung | In der Hochhauszone Areal Bahnhof Nord sind die Nutzungen der Kernzone nach Zonenreglement der Stadt Olten zulässig. |
| ² Baumasse | Geschosszahl: maximal 13
Gebäudehöhe: maximal 46 m. |
| ³ Gestaltungsplan-obligatorium | In der Hochhauszone Areal Bahnhof Nord ist der Gestaltungsplan obligatorisch; ausgenommen sind kleinere Um-, Aus-, An- und Nebenbauten. |
| ⁴ Empfindlichkeitsstufe | ES III. |

Teil 2: Sonderbauvorschriften zum Gestaltungsplan Areal Bahnhof Nord, Olten

Einleitende Bestimmungen

§ 1 Ziele

Die Arealentwicklung soll insbesondere folgende Ansprüche berücksichtigen resp. erfüllen:

- Schaffen eines neuen attraktiven, urbanen, belebten und durchmischten Stadtteils,
- Sicherstellen einer Belebung des Areals und einer sozialen Kontrolle auch ausserhalb der Bürozeiten,
- Sicherstellen einer besonders hohen städtebaulichen und architektonischen Qualität und hohen Baukultur,
- Beibehalten von Zeugen der ursprünglichen Nutzung als Industriewerk der SBB,
- Steuern des künftigen Verkehrsaufkommens: Verkehrsmenge gering halten, nachhaltige Mobilitätsformen fördern, motorisierter Individualverkehr reduzieren,
- Klären der Parkierung, sowie der Zu- und Wegfahrt,
- Den Ausbau der SBB-Gleise nach Nordwesten und eine Gleisverlängerung nach Norden mit dem Einhalten der erforderlichen Interessenlinie SBB sichern,
- Einen öffentlich zugänglichen Boulevard und die Durchlässigkeit des Areals für den Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr) und die stadtverträgliche motorisierte Anlieferung sicher stellen,
- Umsetzung zeitgemässer Standards bezüglich Umwelt und Energieeffizienz.

§ 2 Zweck

¹ Der vorliegende Gestaltungsplan setzt das Ergebnis des Workshopverfahrens „SBB Industriewerke Süd IWS“ um.

² Der Gestaltungsplan schafft die Rechtsgrundlage für

- die weitere Nutzung der denkmalpflegerisch bedeutenden Bauten auf dem Areal,
- die Weiterentwicklung auf dem Areal,
- Zwischennutzungen.

§ 3 Geltungsbereich

¹ Der Gestaltungsplan mit den vorliegenden Sonderbauvorschriften gilt für das im Gestaltungsplan gekennzeichnete Gebiet (Perimeter).

² Gegen das Gleisfeld der SBB definiert die Interessenlinie SBB die künftige Arealbegrenzung. Ab der Interessenlinie gilt für die Baubereiche 1 und 2 ein minimaler Abstand von 4 m.

§ 4 Bestandteile und Grundlagen

¹ Bestandteile des Gestaltungsplans sind der Situationsplan 1:1'000 und die vorliegenden Sonderbauvorschriften. Das Freiraumkonzept von Rotzler Krebs Partner und Kapitel 5 des Verkehrsgutachtens von Kontextplan sind richtungsweisend. Die Schnitte im Plan und der Raumplanungsbericht sind orientierend.

² Soweit im Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften nichts anderes bestimmt ist, gelten die Bau- und Zonenvorschriften der Stadt Olten und die einschlägigen übergeordneten Bauvorschriften.

§ 5 Baubereiche

¹ Hochbauten sind nur innerhalb der im Gestaltungsplan festgelegten Baubereiche zulässig. Die Baubereiche sind in ihrer gesamten Grundfläche überbaubar.

² Die Grenz- und Gebäudeabstände sind durch die Baubereiche festgelegt. Bei Unterschreitung gesetzlicher Abstände sind keine dinglichen Rechte (wie z.B. Dienstbarkeiten) notwendig.

Bauvorschriften

§ 6 Nutzungen

¹ Zulässig sind die Nutzungen der Hochhauszone Areal Bahnhof Nord.

² Entlang dem Boulevard müssen pro Gebäude in den Erdgeschossen mehrheitlich publikumsorientierte Nutzungen mit Bezug zum öffentlichen Raum vorgesehen werden, beispielsweise Läden, Schalterbereiche der SBB oder der Post, Restaurants, Empfangsbereiche für Hotels oder andere Nutzungen, usw.

³ Verkehrsintensive Anlagen (z.B. Einkaufszentren) sind nicht zugelassen.

⁴ In den Baubereichen 1 und 2 ist in der Summe mindestens eine Fläche von 4 Geschossen mit Wohnnutzung vorzusehen; diese können entweder auf die beiden Baubereiche verteilt (2x2) oder auf einen Baubereich konzentriert (1x4) werden. Für die mittleren Baubereiche 3 und 4, sowie für den gesamten Nordbereich mit den Baubereichen 3, 4 und 5 zusammen, gilt je ein Mindestwohnanteil von flächenmässig gesamthaft 30 %. Reduktionen des Wohnanteils kann die Baubehörde zulassen, wenn damit die Ziele der Belegung gemäss § 1 SBV mindestens gleichwertig erreicht werden, zum Beispiel auch durch Hotel- oder ähnliche Nutzungen.

§ 7 Bau- und Nutzungsvorschriften

¹ Die im Plan dargestellten Baubereiche gelten für die ersten 3 Geschosse.

² Eine Auskragung über die Baubereiche ist gemäss § 8 SBV und der Schnitte im Situationsplan zulässig.

³ Für die im Situationsplan festgelegten Baubereiche gelten folgende Vorschriften:

Baubereich	Max. Gebäudehöhe (in m)	Max. Anzahl Geschosse
1	46.00	13
2	40.00	11
B	29.00	5
3	33.00	9
4	40.00	11
5	43.00	12

⁴ Das Erdgeschoss hat eine Geschossmindesthöhe (OK Bodenplatte EG bis OK Bodenplatte 1.OG) von 4.50 m.

⁵ Kamine, Lüftungsschächte, Solaranlagen, Liftaufbauten und dergleichen sind Teil der Architektur und sind in die Volumen des Gebäudes zu integrieren oder zusammengefasst auf ein klares Volumen zu konzentrieren, das als Teil des Gebäudes wahrgenommen wird und zusammen mit diesem eine überzeugende Gesamterscheinung ergibt. Ein zusätzliches Attikageschoss ist nicht zulässig.

§ 8 Städtebauliche Elemente

Die städtebauliche Lösung richtet sich nach folgenden konstitutiven Elementen:

- a) Die Gebäudehöhen sind in § 7 Abs. 3 SBV festgelegt; sie dürfen um maximal 5 m unterschritten werden.
- b) Die Baubereiche sind im Situationsplan definiert; die Masse dürfen um 4 m unterschritten werden; in diesem Fall wird der anschliessende Aussenraum direkt an die Fassade geführt.
- c) Jede Baute ist mit einer Auskragung von 1 bis 4 Metern gemäss Plan vorzusehen; im Baubereich 1 ist darüber hinaus eine Auskragung nach Süden möglich. Die Auskragungen umfassen mindestens 2/3 der Fassadenlänge und mindestens die drei obersten Geschosse in den Baubereichen 2, 3 und 4 resp. mindestens die vier obersten Geschosse in den Baubereichen 1 und 5.

§ 9 Qualität der Bebauung

¹ Der städtebauliche und architektonische Ausdruck der Bauten und ihrer Umgebung sollen eine besonders hohe Qualität aufweisen.

² Für Bauvorhaben in den Baufeldern 1 bis 5, die im Rahmen von § 8 SBV bleiben, sind architektonische Varianzverfahren in Anlehnung an SIA 142 oder 143 durchzuführen.

³ Ein zweistufiges Varianzverfahren (1. Stufe: Städtebau, 2. Stufe: Architektur) in Anlehnung an SIA 142 oder 143 ist durchzuführen, wenn von § 8 SBV abgewichen werden soll.

⁴ Im Rahmen von Varianzverfahren der SBB ist die Stadt Olten an der Verfahrensorganisation (Verfahrensort, Juryzusammensetzung, Auswahl der Teilnehmenden usw.) und in der Jury zu beteiligen. Bei Varianzverfahren Dritter müssen zudem die Fachjurorinnen und -juroren in der Mehrzahl sein, mehrheitlich unabhängig und über gleichwertige Qualifikationen wie die teilnehmenden Büros verfügen.

⁵ Die Kosten für das Varianzverfahren trägt die Bauherrschaft, respektive die Grundeigentümerin.

§ 10 Denkmalpflege

¹ Im Grundsatz soll die Zeichenhaftigkeit der Anlage nicht verloren gehen, d.h. die Geschichte soll auf dem ganzen Areal ablesbar bleiben.

² In den Altbauperimetern sind neben den Gebäudevolumen angemessene Spuren (z.B. im Boden) zu erhalten. Insbesondere sind die Pufferpresse und die Schiebebühne Süd (allenfalls an neuen Standorten) zu erhalten.

³ Die bestehenden Bauten M4 und O1-O4, L1 bis L5 sowie J sind erhaltenswert. Die genannten Bauten werden umgenutzt; sie sind zu sanieren und in den neuen Stadtraum einzubinden. Geplante Veränderungen (inklusive Teilabbrüche, Abbrüche oder Ergänzungen) der genannten Objekte sind im Sinn einer Voranfrage frühzeitig in der Vorprojektphase mit der kantonalen Denkmalpflege und mit den zuständigen Behörden abzusprechen.

⁴ Im Bereich „Durchgang Langsamverkehr“ hat die Durchlässigkeit des Boulevards vor den denkmalpflegerischen Anforderungen Priorität.

§ 11 Aussenraum

¹ Der Freiraum ist als Platzabfolge und Boulevard mit hoher Aufenthaltsqualität und Identität stiftender Gestaltung auszubilden.

² Das separate Konzept Freiraumgestaltung inklusive Bericht von Rotzler Krebs Partner gelten als Grundlage, welche für das Baubewilligungsverfahren richtungsweisend ist.

³ Das Areal ist grundsätzlich öffentlich zugänglich. In den jeweiligen Baugesuchsverfahren wird im Bereich des Boulevards ein mindestens 5 m breiter, durchgehender Bereich für den öffentlichen Fuss- und Veloverkehr ausgeschieden. In Verträgen zwischen der Stadt und den Grundeigentümern/Nutzern werden Planung, Umsetzung, Gestaltung, Nutzung, Betrieb und baulicher Unterhalt geregelt, spätestens vor der ersten Baubewilligung.

⁴ Werden bei der Realisierung der Bauten bestehende Wege beeinträchtigt, muss eine zweckmässige Ersatzlösung im Baubewilligungsverfahren ausgewiesen werden.

⁵ Der Koordinationsbereich Bahnhofplatz – Areal Bahnhof Nord – dem Erschliessungsbereich südlich vom Baubereich 1 überlagert – ist Teil des zukünftigen Bahnhofplatzes und wird zusammen mit diesem gestaltet und realisiert.

⁶ Die Bepflanzung erfolgt ausschliesslich mit standortgerechten, vorwiegend einheimischen Arten. Pflanzen und Bäume müssen eine angemessene Baumgrube mit ausreichender Überdeckung aufweisen. In Bereichen mit Unterbauungen sind Baumtröge zulässig.

⁷ Flachdächer von Neubauten sind zu begrünen, retentionsfähig auszugestalten und grundsätzlich zur Energieproduktion zu nutzen. Atrien innerhalb der maximalen Gebäudehöhe sind davon ausgenommen. Soll davon abgewichen werden, ist dies im Baugesuchsverfahren fallweise zu begründen.

⁸ Aufgrund der zentralen Lage besteht keine Pflicht zur Erstellung und zum Betrieb von Spielplätzen.

Erschliessung, Parkierung

§ 12 Parkierung motorisierte Fahrzeuge

¹ Die Parkierung für Motorfahrzeuge ist grundsätzlich unterirdisch anzuordnen. Ausnahmen für permanente und temporäre oberirdische Parkplätze sind in Abs. 2 und 4 aufgeführt. Die Erstellung und Erschliessung von Tiefgaragen sind im ganzen Areal zulässig.

² Die Anzahl und Anordnung der Parkfelder (PF) für das Areal werden im Baubewilligungsverfahren festgelegt. Im Sinn von § 147 Abs. 4 PBG besteht ein Parkplatzerstellungsrecht und keine Pflicht. Die maximale Anzahl Parkfelder ist wie folgt geregelt:

Baubereiche bzw. bestehende Bauten	Maximale Anzahl Parkfelder	Davon dauerhaft oberirdisch möglich
1, 2 und L	170 PF	
B	131 PF inkl. 30 Motorräder	1 Anlieferung, 2 Car, 10 Personenwagen
3, 4, 5, J, M, O	320 PF	
Summe	621 PF inkl. 30 Motorräder	

³ Überschreitungen der maximalen Parkplatzzahl kann die Baubehörde bewilligen, wenn nachgewiesen wird, dass die umliegende Strasseninfrastruktur nicht massgeblich mehr belastet wird und die geforderten Knotenleistungsfähigkeiten eingehalten werden (max. Anzahl Fahrten siehe Verkehrsgutachten). Zusätzlich sind auch die Einhaltung der Zielsetzungen der Luftreinhaltung, des Lärmschutzes und des Klimaschutzes nachzuweisen sowie die Auswirkungen auf das Mobilitätsmanagement aufzuzeigen.

⁴ Temporäre oberirdische Parkfelder können wie folgt erstellt werden:

- a) Auf den Flächen für Wege und Plätze östlich der Baubereiche 1 und 2 sowie innerhalb der Baubereiche 1 und 2, für Parkfelder zum Baubereich B, der bestehenden Baute L und bahnhofsbezogene Parkfelder (Personenwagen, Motorräder und Velos).
- b) In der bestehenden Baute J, in den Baubereichen 3 und 4 sowie zwischen diesen Bereichen auf dem Boulevard, für P+R Bahnhof (maximal 108 PF) und Parkfelder zum Baubereich B (maximal 98 PF) sowie den bestehenden Bauten J, M und O (maximal 21 PF). Eine allfällige Parkierung auf dem Boulevard ist mit Baubeginn der ersten Bebauung in einem der Baubereiche 3, 4, oder 5 aufzuheben. Die Baubehörde kann die Aufhebung auch im Rahmen von Baubewilligungen für die bestehenden Bauten J, M und O verfügen.

⁵ Die Verlegung temporärer oberirdischer Parkfelder erfolgt bei Fertigstellung der Tiefgaragen wie folgt: Für den Baubereich B (Betriebszentrale SBB) und die bestehende Baute L in die Tiefgarage südlich Baubereich B, für die bestehenden Bauten J, M und O in die Tiefgarage nördlich Baubereich B.

§ 13 Erschliessung

¹ Die Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr erfolgt vom Bahnhofplatz und von der Gösgerstrasse über den Bereich „Boulevard“. Innerhalb der Bestandsgebäude ist der Boulevard auf den Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr) beschränkt.

² Die Erschliessung der Parkfelder und die Zu- und Wegfahrt für den Anlieferungsverkehr (Last- und Lieferwagen) sind für die einzelnen Baubereiche bzw. die bestehenden Bauten wie folgt vorgesehen:

a) Über den Anschluss Süd

- maximal 301 definitive Parkfelder für die Baubereiche 1, 2 und B sowie die bestehende Baute L
- maximal 238 bahnhofsbezogene Parkfelder in Tiefgaragen (108 P+R, 18 Kurzzeit, 12 Mobility, 100 Motorräder) ausserhalb des Areals
- Anlieferung zu den Baubereichen 1, 2 und B sowie bestehende Baute L

b) Über den Anschluss Mitte

- temporäre Parkfelder gemäss § 12 Abs. 4 Ziff. b
- oder 320 definitive Parkfelder zu den Baubereichen 3, 4 und 5 sowie zu den bestehenden Bauten J, M und O

c) Ab Knoten Gösgerstrasse / Industriestrasse

- Anlieferung zu Baubereich 5

d) Über den Bahnhofplatz

- temporäre Parkfelder gemäss § 12 Abs. 4 Ziff. a
- Anlieferung zu Baubereich 1

³ Die Zufahrten für PF unter- und oberirdisch und der Anlieferungsverkehr zu den einzelnen Bauten haben sich dem Ziel eines Boulevards für den Langsamverkehr unterzuordnen (siehe §§ 1 und 11).

⁴ Die Erschliessung der über die gleiche Einfahrt/Ausfahrt angeschlossenen Tiefgaragenteile ist in jeder Phase sicher zu stellen; gegebenenfalls ist die Durchfahrt zu den anderen Teilen der Tiefgarage zu dulden. Eine Etappierung und die räumliche Abgrenzung einzelner Teile von Tiefgaragen sind möglich, wenn dies sichergestellt bleibt.

⁵ Erschliessungsrampen sind innerhalb der Baubereiche anzuordnen. Wird eine Tiefgarage in Etappen erstellt, ist eine temporäre Erschliessungsrampe auch ausserhalb eines Baubereiches möglich.

⁶ Mit einem Verkehrsgutachten im Rahmen der einzelnen Baugesuche ist der konkrete Nachweis für die Parkierung, die Abschätzung der Verkehrserzeugung sowie die Beurteilung der Auswirkungen auf die Anschlussknoten und das umliegende Strassennetz im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens zu erbringen.

§ 14 Mobilitätskonzept / Mobilitätsmanagement

¹ Für jeden Baubereich ist im Rahmen der Baubewilligung ein Mobilitätskonzept vorzulegen.

² Die im Verkehrsgutachten in Kapitel 5 aufgelisteten Ansätze und Massnahmen gelten richtungsweisend als generelles Mobilitätskonzept.

§ 15 Verkehrs- und Fahrtenmanagement

¹ Das Kantonale Amt für Verkehr und Tiefbau kann Lichtsignalanlagen zur Regelung des Verkehrs für die Anschlussknoten an das übergeordnete Strassennetz verlangen. Gründe hierfür können sein:

- Dosierung der Verkehrsmenge, welche auf das übergeordnete Strassennetz gelangt,
- Bevorzugung des öffentlichen Busverkehrs zur Sicherstellung der Fahrplaneinhaltung,
- Sicherstellung der Qualität des Verkehrsablaufes bzw. der Leistungsfähigkeit am Knoten,
- Sicherstellung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden am Knoten.

§ 16 Parkierung Velos

- ¹ Die genaue Anzahl und Anordnung der Veloparkplätze ist im Baubewilligungsverfahren nachzuweisen und festzulegen. Massgebend hierfür sind die SNV-Normen 640 065 und 640 066.
- ² Gedeckte Veloabstellplätze ausserhalb des Baufeldes sind ausnahmsweise möglich, wenn diese mit dem Gebäude und der Umgebung eine gestalterische Einheit bilden. Vorzugsweise sind die Veloabstellplätze im Erdgeschoss anzuordnen.
- ³ Mindestens 70% der Veloabstellplätze sind gedeckt anzubieten, die Mehrheit davon innerhalb der Bauten des jeweiligen Baufeldes.

Umwelt

§ 17 Energie

- ¹ Im Rahmen der ersten Baubewilligung ist für das Gesamtareal ein Energiekonzept vorzulegen.
- ² Das Energiekonzept ist für alle Baubereiche verbindlich.

§ 18 Entwässerung

- ¹ Auf dem ganzen Areal herrscht Versickerungs- und Retentionsprüfpflicht für nicht verschmutztes Abwasser (Dachwasser, Platzwasser).
- ² Bis zum Baubewilligungsverfahren ist über das gesamte Areal ein Entwässerungskonzept zu erstellen, unter Berücksichtigung der Vorgaben des GEP Olten und der einschlägigen Normen sowie der aktuellen Erkenntnisse bezüglich der belasteten Standorte.

§ 19 Grundwasser und Gewässerschutz

- ¹ Unterirdische Bauten sind nur bis zum mittleren Grundwasserspiegel zulässig; UK Bodenplatte muss höher liegen als 386.00 m ü.M.
- ² Ausgenommen sind Liftunterfahrten und andere technische Kleinbauten, soweit der Grundwasserleiter nicht mehr als 10 % verbaut wird.
- ³ Die angegebenen Koten entsprechen dem aktuellen Stand der Kenntnisse; sollten sich bei der weiteren Projektierung neue hydrogeologische Erkenntnisse ergeben, müssen die Koten diesen angepasst werden.
- ⁴ Bei der Wahl der Materialien für Fassaden- und Dachhaut sind möglichst solche ohne die Gewässer belastenden Stoffe zu berücksichtigen.
- ⁵ Beabsichtigte Nutzungen des Grundwassers zu Wärme- oder Kühlzwecken sind möglichst frühzeitig mit der zuständigen kantonalen Fachstelle abzusprechen.

§ 20 Lärmschutz

- ¹ Das Lärm-Gutachten vom 21. September 2012 der Firma Planteam GHS AG ist integrierender Bestandteil des Gestaltungsplans.
- ² Das Gestaltungsplangebiet gilt im umweltrechtlichen Sinne als erschlossen. Für die Beurteilung der Einwirkung von externen Lärmquellen gelten für das gesamte Gestaltungsplangebiet die Anforderungen gemäss Art. 31 Lärmschutz-Verordnung (Einhaltung Immissionsgrenzwerte der Empfindlichkeitsstufe III).

³ Die mit dem Gestaltungsplan neu geschaffenen Lärmquellen (Parkierung sowie Heizungs-, Lüftungs- und Klimaanlage etc.) gelten im Sinne des Umweltrechts als neue ortsfeste Anlagen. Diese haben die Planungswerte einzuhalten.

⁴ Erfolgen bei einer Gestaltungsplan-Änderung oder im Baubewilligungsverfahren lärmrelevante Abweichungen von den im Lärm-Gutachten aufgeführten Bedingungen, so ist mit einem ergänzenden Lärmschutz-Nachweis aufzuzeigen, dass die neuen Massnahmen einen gleichwertigen Lärmschutz gewährleisten und die Anforderungen zur Einhaltung der Belastungsgrenzwerte eingehalten werden.

§ 21 Störfall

¹ Die raumplanerische Risikostudie „Arealentwicklung IW Olten, Gefährdung durch Bahnlinie“, Neosys AG, 12. Juni 2011, ist eine verbindliche Grundlage für das Baugesuchsverfahren.

² Um die Schutzinteressen der zukünftigen Nutzenden des Areals zu wahren, sind Massnahmen zur Senkung des Gefährdungspotenzials gemäss der raumplanerischen Risikostudie zu prüfen. Alle vorgeschlagenen Schutzmassnahmen, die wirtschaftlich tragbar sind, sind innerhalb des Areals umzusetzen.

§ 22 Aufprallschutz

Allfällige Massnahmen im Zusammenhang mit einem Aufprallschutz für die Gebäude sind ausserhalb der Interessenlinie vorzusehen und gehen zulasten der Gebäudeeigentümer.

§ 23 Belastete Standorte / Altlasten:

¹ Die vom Gestaltungsplan betroffenen Grundstücke GB Olten Nrn. 4212 und 4215 sind im Kataster der belasteten Standorte des Bundesamtes für Verkehr (BAV) und im kantonalen Kataster der belasteten Standorte als „belastete Ablagerungsstandorte“ verzeichnet, wobei ein Teilbereich des Grundstückes GB Olten Nr. 4214 als überwachungsbedürftig und der Rest als weder überwachungs- noch sanierungsbedürftig geführt werden. Belastete Standorte werden gemäss Artikel 32c Absatz 2 des Bundesgesetzes vom 7. Oktober 1983 über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz, USG SR 814.01) in einen öffentlich zugänglichen Kataster aufgenommen. Sie sind gemäss Art. 5 der Altlasten-Verordnung (AltIV, SR 814.680) im Bundeskataster der belasteten Standorte (KBS) verzeichnet. Der KBS ist im Internet unter www.bav.ch sowie www.afu.so.ch einsehbar. Bei Bauvorhaben auf belasteten Standorten oder bei Standorten, wo ein Verdacht auf Verunreinigungen des Bodens oder des mineralischen Untergrundes vorliegt, ist gemäss § 7ff AltIV vorzugehen.

² Die zuständige Vollzugsbehörde ordnet allfällig notwendige Untersuchungen und die Erarbeitung des Entsorgungskonzepts an, in welchem auch der Nachweis über die Einhaltung von Artikel 3 der AltIV erbracht werden muss. Zudem sind alle Aushubarbeiten durch eine altlastenkundige Fachperson begleiten zu lassen.

§ 24 Erschütterungen

Mit der Baueingabe sind Angaben zu Erschütterungen und Körperschall einzureichen. Die entsprechende Untersuchung soll aufzeigen, mit welchen Massnahmen die Richtwerte der Weisung für die Beurteilung von Erschütterungen und Körperschall von Schienenverkehrsanlagen an Gebäuden (BEKS) eingehalten werden können; ab in Kraft treten der eidg. Erschütterungsverordnung sind die darin enthaltenen Grenzwerte massgebend.

Etappen und Zwischennutzungen

§ 25 Etappen und Zwischennutzungen

¹ Die Etappierung der Bauten ist frei.

² Bei der Bauabnahme jeder Baute müssen

- die Umgebung und der Boulevard im angrenzenden Bereich im Endzustand realisiert sein,
- der Teil des Boulevards zwischen der Baute und dem Bahnhofplatz asphaltiert oder qualitativ mindestens gleichwertig ausgeführt und ausreichend beleuchtet sein.

³ Die Zwischennutzung der bestehenden Bauten bis zur definitiven Bebauung ist im Sinn von § 6 SBV zulässig.

⁴ Neubauten, die als Zwischennutzung in Abweichung von §§ 8ff SBV. realisiert werden sollen, also zum Beispiel Provisorien während dem Umbau des Bahnhofplatzes oder für das Tagesgeschäft der SBB sowie alle weiteren Zwischennutzungen und temporäre Nutzungen sind zulässig,

- im Sinn von § 6 SBV,
- innerhalb der Baubereiche,
- im Ausmass nur so weit, als sie der Arealentwicklung dienlich sind,
- mit einer Gestaltung, die sich in das Gesamte integriert und eine überzeugende Lösung darstellen.

⁵ Sämtliche Etappen und Zwischennutzungen müssen den §§ 1 und 2 SBV Rechnung tragen und eine überdurchschnittliche Qualität aufweisen.

Verfahren

§ 26 Abweichungen

Abweichungen vom Gestaltungsplan und einzelnen Bestimmungen kann die Baubehörde zulassen, wenn

- a) dadurch eine qualitative Verbesserung ermöglicht wird,
- b) sie dem Ziel und dem Zweck (§§ 1 und 2 SBV) des Gestaltungsplanes entsprechen,
- c) die öffentlichen oder schützenswerten privaten Interessen gewahrt bleiben.

§ 27 Inkrafttreten und Aufhebung bestehenden Rechts

Der Gestaltungsplan und die Sonderbauvorschriften treten mit der Genehmigung durch den Regierungsrat und mit der Publikation des Genehmigungsbeschlusses im Amtsblatt in Kraft.