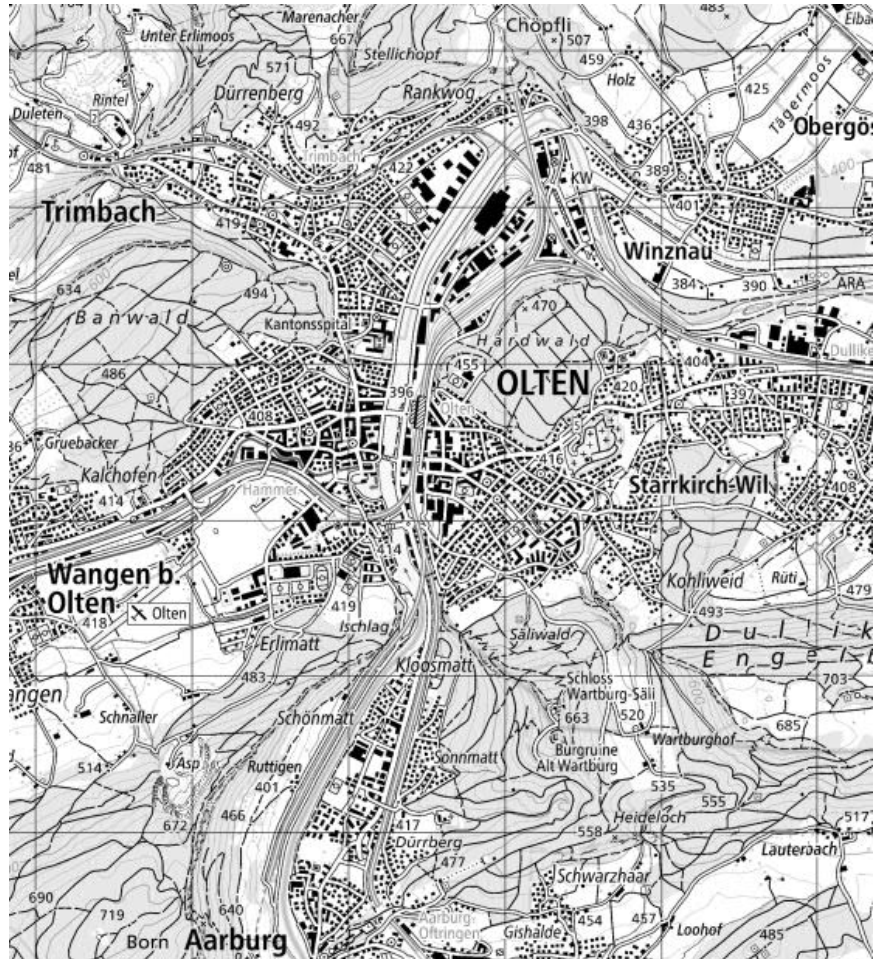


Grundlagenbericht

Stadt Olten

Analysen & Ansätze zum räumlichen Leitbild

Stand 18. Januar 2022



Bearbeitung

Daniel Baeriswyl

dipl. Ing. FH in Raumplanung FSU

Etienne Burren

MSc FHO in Raumentwicklung und Landschaftsarchitektur

Raphaëla Guin

M.A. in Architektur

Stefanie Liebisch

Dipl.-Ing. (FH) Landespflege BSLA

Alex Stahel

MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme

Basil Utz

Zeichner EFZ in Raumplanung, in Ausbildung

Externer Partner: Ulrike Gölker, Zeugin-Gölker Immobilienstrategien GmbH

Metron Raumentwicklung AG

Stahlrain 2

Postfach

5201 Brugg

T 056 460 91 11

info@metron.ch

www.metron.ch

Begleitung Stadt Olten

Martin Wey, Stadtpräsident

Thomas Marbet, Baudirektor

Kurt Schneider, Stadtbaumeister

Markus Dietler, Stadtschreiber, Stadtentwicklung

Lorenz Schmid, Stadtplaner

Artur Bucher, Stadtarchitekt

Auftraggeber

Stadt Olten, Direktion Bau

Dornacherstrasse 1

4601 Olten

Titelbild: Ausschnitt Landeskarte (Quelle: Bundesamt für Landestopografie)

Dieser Bericht ist für einen doppelseitigen Ausdruck gelayoutet

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	7
1.1	Ausgangslage	7
1.2	Projektorganisation & Planungsablauf	7
1.3	Grundlagenbericht	8
2	Rahmenbedingungen	9
2.1	Bund	9
2.2	Richtplan Kanton Solothurn	10
2.3	Kantonale Siedlungsstrategie 2020	12
2.4	Agglomerationsprogramm AareLand 4. Generation	12
2.5	Abstimmung mit den Nachbargemeinden	13
3	Siedlung	15
3.1	Siedlungsentwicklung	15
3.2	Baukulturelles Erbe	17
3.3	Demografische Entwicklung Stadt Olten	20
3.4	Wirtschaft	22
3.5	Agglomerationsprogramm	24
3.6	Quartierbezeichnungen und -perimeter	25
3.7	Quantitative Analyse der Siedlungsstruktur	26
3.8	Fassungsvermögen (Einwohnende)	31
3.9	Städtebauliche Analyse der Siedlungsstruktur	33
3.10	SWOT	35
3.11	Handlungsansätze Siedlungsgebiet	36
4	Mobilität	38
4.1	Motorisierter Individualverkehr	38
4.2	Öffentlicher Verkehr	39
4.3	Fuss- und Veloverkehr	40
4.4	SWOT	42
4.5	Fazit der Ausgangslage	43
4.6	Handlungsansätze Mobilität	44
5	Landschaft und Freiraum	46
5.1	Landwirtschaft	46
5.2	Natur- und Landschaftsschutz	47
5.3	Gewässer und Naturgefahren	48
5.4	Wald	51
5.5	Freiraum und Erholung	52
5.6	SWOT	55
5.7	Fazit der Ausgangslage	56
5.8	Handlungsansätze Landschaft und Freiraum	57
6	Stadtklima	59
6.1	Klimaschutz	59
6.2	Klimaadaptation	59
6.3	SWOT	63
6.4	Fazit der Ausgangslage	63
6.5	Handlungsansätze Stadtklima	64
7	Standortentwicklung	65
7.1	Wanderungsverhalten	65
7.2	Wohnstandort	66
7.3	Arbeitsplatzstandort	67
7.4	SWOT	68
7.5	Handlungsansätze Standortentwicklung	68
	Anhang	69

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

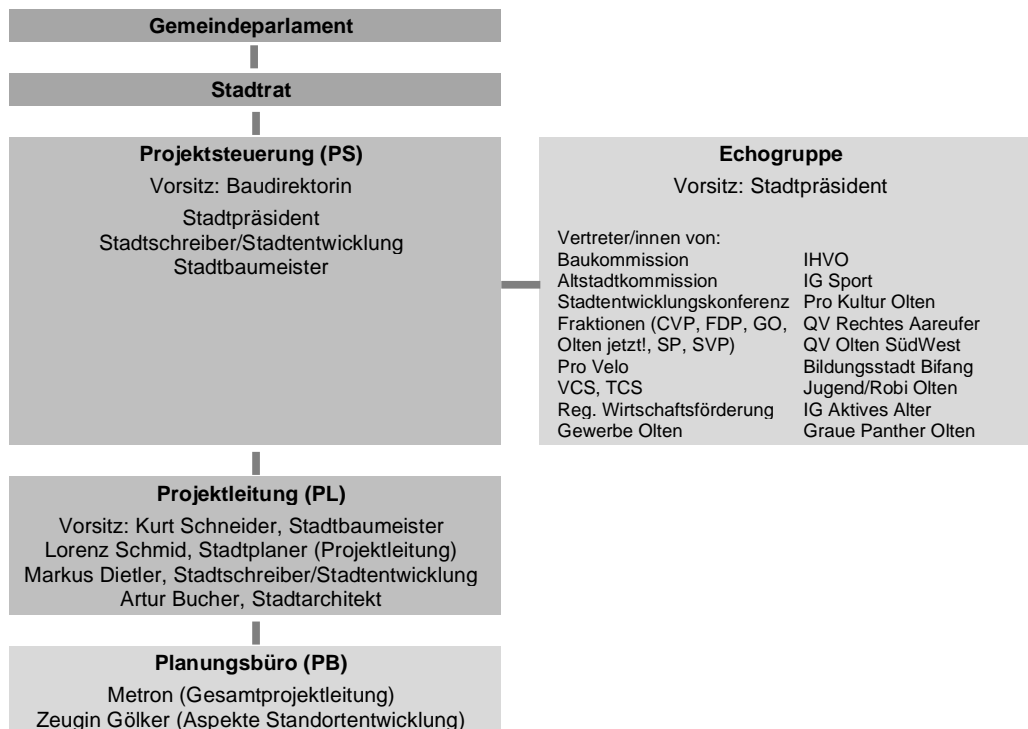
Im Auftrag der Stadt Olten wird der Revision der Nutzungsplanung vorgelagert ein räumliches Leitbild erarbeitet. Das räumliche Leitbild stellt die Grundzüge der anzustrebenden räumlichen Ordnung dar und gibt die grundlegenden Strategien für die künftige Entwicklung der Stadt vor. Bearbeitet werden insbesondere die Themenbereiche Siedlung, Freiraum, Städtebau, Standortentwicklung, Mobilität und Klima.

Das räumliche Leitbild ist nicht eigentümergebunden. Es dient der kommunalen Planungsbehörde als Grundlage für die anstehende Nutzungsplanung sowie für weitere raumrelevante Planungen oder Verfahren.

1.2 Projektorganisation & Planungsablauf

Für den Prozess des Räumlichen Leitbilds wurde eine breit abgestützte Projektorganisation aufgebaut. Sowohl die fachlichen Inhalte wie auch die verfahrensbezogenen Aspekte wurden in verschiedenen Gremien diskutiert:

- Zusammen mit der Projektleitung wurden vom Planungsbüro Metron die fachlichen Inhalte erarbeitet. Für die Aspekte der Standortentwicklung wurde das Büro Zeugin Gölker beigezogen.
- Die Projektsteuerung ist für die Entscheide auf der strategischen Ebene zuständig. Sie berät die in der Projektleitung entwickelten Inhalte und gibt dazu Empfehlungen ab. Sie stellt das Bindeglied zu den Exekutiven dar.
- Eine breit aufgestellte Echogruppe diskutierte die Ausgangslage/Stossrichtungen sowie den Entwurf des Räumlichen Leitbildes.
- Die Entwürfe werden dem Stadtrat vor der öffentlichen Mitwirkung unterbreitet, dieser gibt die Planung für die entsprechenden Verfahren frei.



Die Erarbeitung des Räumlichen Leitbilds erfolgt in drei Schritten:

Teilphase	Zeitraum
1 Grundlagen & Analysen	August 2020 – Februar 2021
2 Entwurf Räumliches Leitbild	Februar 2021 – Sommer 2021
3 Mitwirkung, Konsolidierung & Verabschiedung	Sommer 2021 – Ende 2021

1.3 Grundlagenbericht

Beim vorliegenden Grundlagenbericht handelt es sich um einen planerischen Fachbericht, der unter Leitung der Projektleitung/Projektsteuerung erarbeitet wurde. Er nimmt die relevanten planerischen Grundlagen auf und zeigt den aktuellen Stand der Entwicklung. Er enthält für jeden Themenbereich ein zusammenfassendes Fazit der Ausgangslage und der daraus abgeleiteten Handlungsansätzen für die weiteren Arbeitsschritte. Die Handlungsansätze wurden der Echogruppe vorgestellt, und ihre Rückmeldungen ausgewertet¹.

Das räumliche Leitbild wurde basierend auf dem vorliegenden Grundlagenbericht erarbeitet. Die in diesem Bericht aufgeführten Handlungsansätze stellen damalige Zwischenergebnisse dar, die im Zuge der Leitbildarbeiten weiterentwickelt und angepasst wurden. Die definitiven Ansätze und Strategien sind dem Räumlichen Leitbild zu entnehmen.

¹ Die Auswertung der Rückmeldungen der Echogruppe ist in einem separaten Bericht zusammengefasst.

2 Rahmenbedingungen

2.1 Bund

Die erste Etappe der Teilrevision des Raumplanungsgesetzes (RPG-1) wurde an der Volksabstimmung vom 3. März 2013 angenommen und am 1. Mai 2014 in Kraft gesetzt. Dieses sieht insbesondere im Bereich der Siedlungsentwicklung neue Rahmenbedingungen vor. Als prioritäres Prinzip werden die Innenentwicklung und Siedlungsverdichtung festgelegt, allfällige Neueinzonungen stehen erst an zweiter Stelle. Die konkreten Vorgaben hierfür regelt der überarbeitete kantonale Richtplan.

Die zweite Etappe (RPG-2) widmet sich schwergewichtig dem Bauen ausserhalb der Bauzonen, welches in vielen Fällen eine direkte Wirkung auf die Eigentümer hat. Diese Teilrevision ist allerdings noch im Gang.

Der Sachplan Infrastruktur Schiene (SIS) des Bundes zeigt in Objektblatt 8.1 das Vorhaben «Wisenberg lang inkl. Entflechtungen im Raum Olten» als Vororientierung. Vermerkt sind die Anpassung der Gleisinfrastruktur (türkis) und ein Neubau eines Tunnels (grün). Der dazu vorgesehene, neue Aareübergang tangiert das Arbeitsplatzgebiet nördlich des Bahnhof Olten und hat voraussichtlich Auswirkungen auf die zukünftige Entwicklung dieses Bereichs.

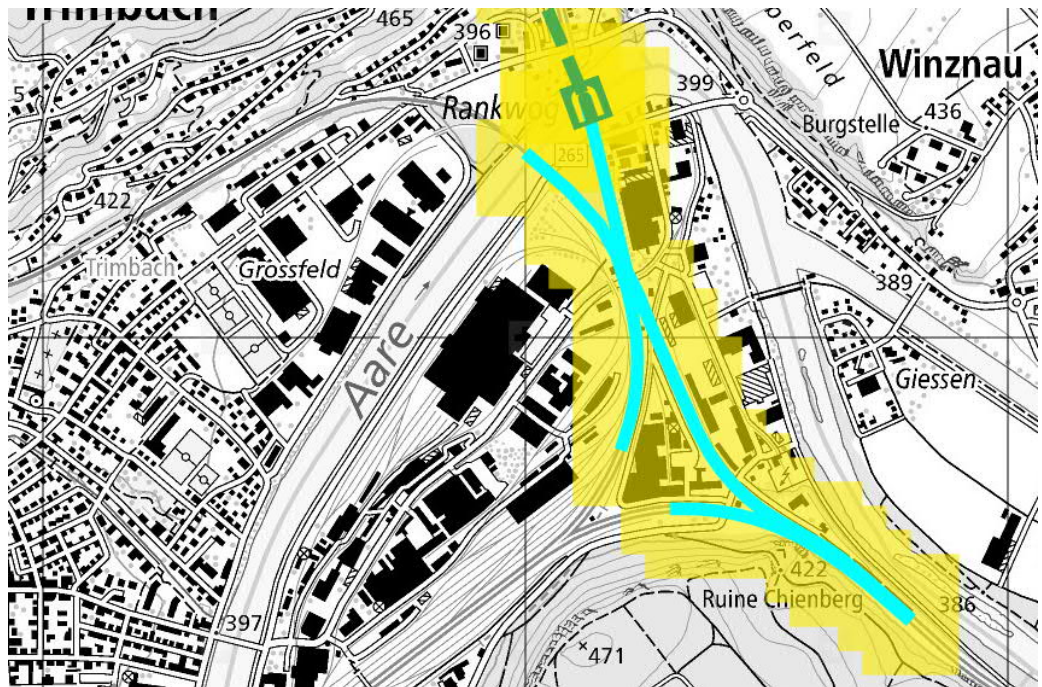


Abbildung 1: Ausschnitt SIS Raum Olten
(Quelle: Bundesamt für Verkehr)

2.2 Richtplan Kanton Solothurn

Die Rahmenbedingungen für das Räumliche Leitbild und die nachfolgende werden durch den kantonalen Richtplan festgelegt. Im gemäss RPG-1 revidierten kantonalen Richtplan des Kantons Solothurn sind für Olten die nachstehenden wichtigen Inhalte festgehalten.

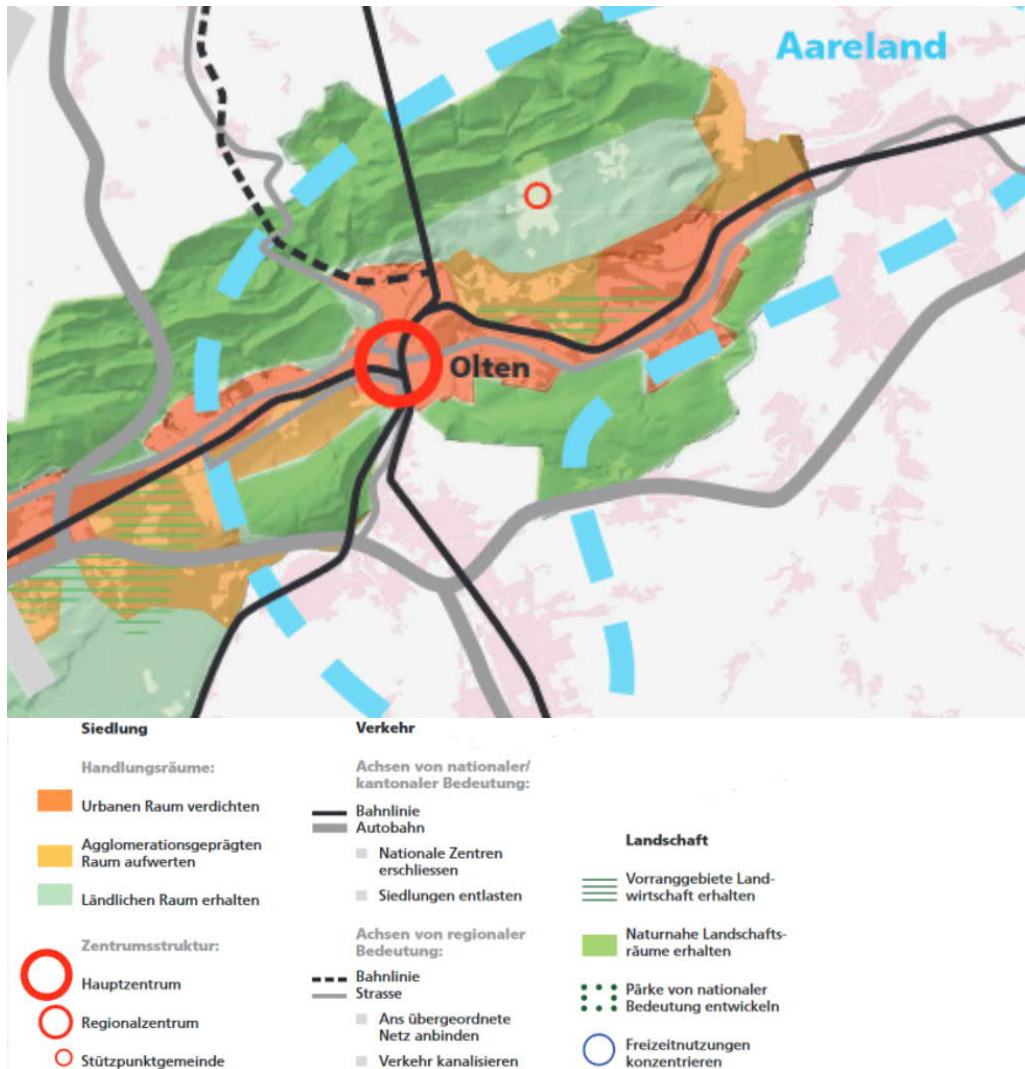


Abbildung 2: Raumkonzept Kanton Solothurn

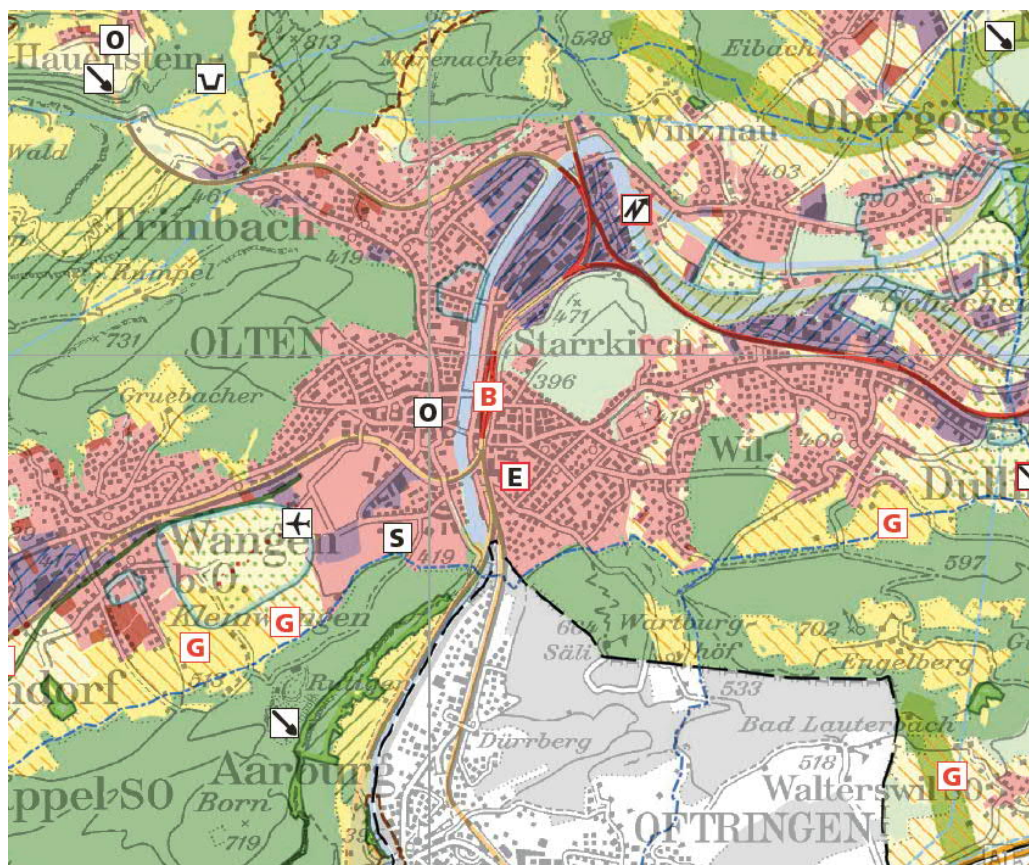


Abbildung 3: Richtplan Kanton Solothurn

Thema	Aussage für Olten
Kantonales Raumkonzept	Olten ist dem urbanen Raum zugewiesen: - Konzentration der Siedlungsentwicklung und verkehrsintensiven Einrichtungen - Urbane und dichte Gestaltung der Siedlung - Ausschöpfen bzw. fördern von Frei- und Grünräumen innerhalb und ausserhalb der Siedlungen
Richtplankarte	- Ortsbild von nationaler Bedeutung (S 2.1) - Einkaufszentrum Sälipark (S 3.4) - Entwicklungsgebiet Arbeiten: Industriequartier/ Aaracker (S 3.1.3) - Bahnhofgebiet (S 3.2) - Anlage für Freizeit und Sport von regionaler Bedeutung: Kleinholz (L 5) - Siedlungstrenggürtel von regionaler Bedeutung (S-1.3)
Richtplantext (nur Beschlüsse, die explizit Olten betreffen):	S 3.1 Wirtschaftliche Entwicklungsgebiete - Entwicklungsgebiet Arbeiten: Industriequartier/ Aaracker (S 3.1.3) S 3.2 Bahnhofgebiete - Weiterentwicklung Bahnhof Olten (S 3.2.4) S 3.4 Einkaufs- und Dienstleistungszentren von regionaler Bedeutung - Sälipark 2020 (Bifang) (S 3.4.4) L 1.3 Strukturverbesserungen und landwirtschaftliche Planungen - Güter- und Teilregulierungen (L1.3.6) L 3.1 Kantonale Vorranggebiete Natur und Landschaft - Ruttiger– Oltnen Berg–Rainban / Auen Ruppoldingen / Aeschachen Niederamt zwischen Winznau und Aarau (L 3.1.6) L 5 Gebiete und Vorhaben für Freizeit, Sport und Erholung - Schachenpark, Aareraum zwischen Olten und Aarau (L 5.7) V 2.2 Kantonsstrassen - Aareübergang Aarburg/Rothrist–Olten/Bonigen (Trasseesicherung) (V 2.2.7) V 3.1 Fernverkehr - Spurausbau Strecke Aarau–Olten (V 3.1.2) - Kapazitätsausbau Eisenbahnknoten Olten (V 3.1.2) V 3.2 Regionalverkehr - V 3.2.6 Olten, Bahnhof Hammer Wendegleis Regionalverkehr E 2.5 Solaranlagen - Baubewilligungspflicht für Solaranlagen auf Kulturdenkmälern von kantonaler Bedeutung (Altstadt Olten) (E 2.5.1)

2.3 Kantonale Siedlungsstrategie 2020

Die kantonale Siedlungsstrategie wurde als Grundlage für den kantonalen Richtplan entwickelt. Sie gibt eine Einschätzung der Bauzonengrösse und den Bedarf für die nächsten 15 Jahre für jede Gemeinde ab. Für Olten sind folgende Erkenntnisse festgehalten:

Wohn-, Misch- und Zentrumszonen:

- Mittlerer Anteil an unbebauten Bauzonen
- Bebauungsdichte besser als der Medianwert
- Bevölkerungswachstum liegt im Bereich des mittleren Szenarios

Arbeitszonen:

- Geringer Anteil an unbebauter Arbeitszone
- Dichte ist besser als der Medianwert
- das Gebiet «Industriequartier/Aaracker» ist kantonales Entwicklungsgebiet Arbeiten (zusammen mit der Gemeinde Trimbach).

Eine detaillierte Betrachtung betreffend die Bevölkerungsentwicklung ist unter Kapitel 3.3, betreffend die Bauzonenkapazität unter Kapitel 3.8 abgehandelt.

2.4 Agglomerationsprogramm AareLand 4. Generation

Das Agglomerationsprogramm AareLand 4. Generation bildet die Abstimmung von Siedlung, Verkehr und Landschaft im gesamten AareLand ab. Im Agglomerationsprogramm gibt es drei Themenfelder (Stand Vernehmlassung Herbst 2020):

- Im Bereich Verkehr gehören eine verbesserte agglomerationsweite ÖV-Vernetzung, den Ausbau des Hauptbahnhofs als multimodale Drehscheibe, das Schaffen von Velovorzugsrouten und ein konsequentes Verkehrsmanagement zu den Zielen. Aus einer abgestimmten Mobilitätsplanung sollen Leuchtturmprojekte abgeleitet werden.
- Das Thema Siedlung wird dominiert von der Innenentwicklung, die sich durch die Weiterentwicklung der Schlüsselareale und eine abgestimmte Hochhausplanung konkretisiert.
- Im Themenfeld Landschaft ist ein Pilotprojekt zu Freiräumen in den urbanen Räumen zu prüfen.

Das Agglomerationsprogramm AareLand 4G wird im Sommer 2021 beim Bund eingereicht.

Die relevanten Aussagen des Standes Vernehmlassung zu den einzelnen Themenfeldern werden in den nachfolgenden Kapiteln aufgenommen.

2.5 Abstimmung mit den Nachbargemeinden

Die Stadt Olten grenzt an den Kanton Aargau und insgesamt neun Nachbargemeinden:

- Kanton Aargau: Rothrist, Aarburg
- Kanton Solothurn: Boningen, Kappel, Wangen bei Olten, Trimbach, Winznau, Dulliken, Starrkirch-Wil

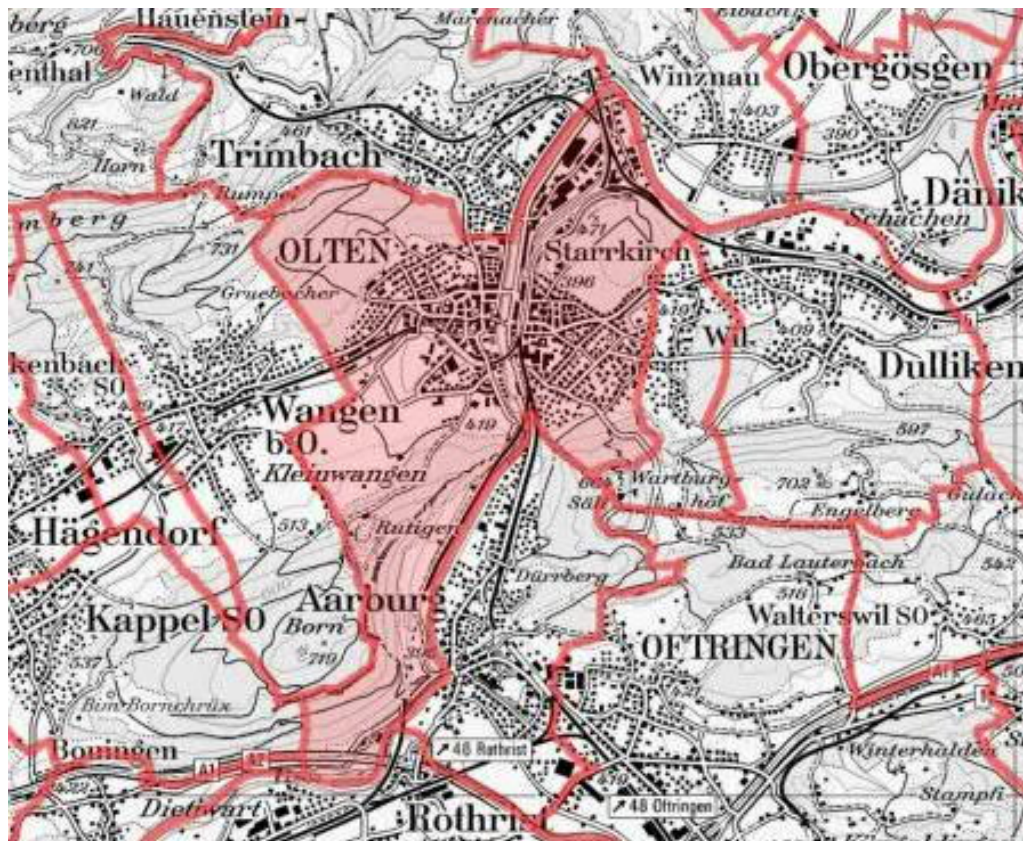


Abbildung 4: Gemeinden um Olten (Quelle: map.geo.admin.ch)

Die Siedlungsgebiete sind teilweise zusammengewachsen. Starke räumliche und funktionale Zusammenhänge ergeben sich in den nachfolgenden Fällen.

Trimbach

Das Siedlungsgebiet ist im Bereich des Kantonsspitals mit der Stadt Olten verwachsen, ansonsten bildet die Aare die natürliche Grenze zwischen den beiden Siedlungen. Die verbindenden Elemente sind hauptsächlich die Baslerstrasse und die Trimbacherbrücke. Die Gemeinde befindet sich in der Gesamtrevision der Ortsplanung auf Stufe der Nutzungsplanung.

Aus den Zielen des Räumlichen Leitbilds von 2017 ergeben sich folgende Koordinationsaufgaben mit der Stadt Olten:

- gute Zusammenarbeit mit Olten weiter pflegen
- verbesserter Anschluss für Veloverkehr an den Bahnhof Olten (Gösgerstrasse)

Winznau

Das Siedlungsgebiet ist durch die Aare vom Industriequartier Nord getrennt. Verbindende Elemente sind die Gösgerstrasse und für den Fuss-/Veloverkehr das Stauwehr Winznau.

Angrenzend an das Industriequartier Nord von Olten befinden sich auf dem Gemeindegebiet von Winznau ausschliesslich Wohnzonen W2 sowie eine Gewerbezone mit Wohnnutzung GW2 im Bereich "Giessen".

Starrkirch-Wil

Der historische Ortskern von Starrkirch ist entlang der Aarauerstrasse mit dem Oltner Siedlungsgebiet verwachsen, während Wil über den Wilerweg an die Stadt angebunden ist. Räumlich prägend ist der Siedlungstrenngürtel, der sich als grüne Grenze entlang des Meisenhards, Wilerfelds und Fustligfelds erstreckt. Während die Gebiete östlich der Grenze der Landwirtschaftszone mit Naturvorrang zugeordnet sind, werden die angrenzenden Oltner Gebiete im Bereich Wilerfeld und Fustligfeld durch eine Freihaltezone gesichert.

Die Ortsplanung wurde jüngst abgeschlossen. Aus den Zielen des Räumlichen Leitbilds von 2016 ergeben sich folgende Koordinationsaufgaben mit der Stadt Olten:

- Die Nähe zur Stadt Olten und zum Bahnknotenpunkt bei gleichzeitiger attraktiver Wohnlage im Grünen zeichnet Starrkirch-Wil aus (Verbindungen an Bahnhof Olten)
- Klären der regionalen Bedeutung des Grünkorridors (Fustligfeld) mit der Gemeinde Olten, Gestaltung des Siedlungsrandes
- Gespräche führen mit der Stadt Olten bezüglich Reservezone öBA (Friedhof Meisenhard)
- Umsetzen der Massnahmen aus dem Hochwasserschutzprojekt Mühlitali in Zusammenarbeit mit der Stadt Olten

Die Nutzungsplanungsrevision ist in der Genehmigungsphase. Die Anträge der Stadt Olten betreffend die Reservezone öBA (Friedhof Meisenhard) wurden nicht berücksichtigt.

Aarburg

Die Gemeinde ist im Wesentlichen durch die Aarburgerstrasse mit Olten verbunden, räumlich ergibt sich durch die Topografie aber eine deutliche Abtrennung der Siedlungskörper. Die Gemeinde befindet sich in der Gesamtrevision der Ortsplanung auf Stufe des Räumlichen Entwicklungsleitbildes.

Aus den Zielen des Räumlichen Leitbilds (Stand Mitwirkung Juni 2020) ergeben sich folgende Koordinationsaufgaben mit der Stadt Olten:

- Prüfen eines durchgehenden Wegs von Olten entlang der Aare ergänzt mit Aufenthaltsmöglichkeiten
- Neuer Aareübergang für den Fuss- und Veloverkehr (im Bereich Chloosmatt) zur Schliessung der bestehenden Netzlücke

Wangen bei Olten

Die Gemeinde grenzt im Westen an die Stadt Olten, gemäss kantonalem Richtplan besteht zwischen den Siedlungen ein Siedlungstrenngürtel von regionaler Bedeutung. Dieser wird grossräumig durch den Flugplatz Olten besetzt. Im Bereich der Dorf- / Solothurnerstrasse sind die Siedlungskörper aber bereits zusammengewachsen.

Die Gemeinde befindet sich im Prozess der Erarbeitung eines Räumlichen Leitbilds, diese bildet die Grundlage für die Revision der Nutzungsplanung.

Aus dem Räumlichen Leitbild ergeben sich folgende Berührungspunkte mit der Stadt Olten:

- Förderung der Arbeitsplatzgebiete entlang der Dünnern
 - Reduktion des Durchgangsverkehrs auf der Dorfstrasse
-

3 Siedlung

3.1 Siedlungsentwicklung

Die räumliche Entwicklung von Olten lässt sich anhand des ISOS und des historischen Lexikons der Schweiz (HLS) folgendermassen beschreiben:

Vormittelalterliche Siedlung

Die frühe Besiedlung der Gegend am Jurasüdfuss bereits zur Steinzeit lässt sich anhand urgeschichtlicher Funde aus Olten und Umgebung belegen. Später existierte im Bereich der heutigen Altstadt eine römische Zivilsiedlung (Vicus), dieses wurde im 4. Jahrhundert zu einem grösseren Kastell ausgebaut.

Vermutlich gründeten die ab dem 6. Jahrhundert ins schweizerische Mittelland eingewanderten Alemannen an der Dünern, im heutigen Ortsteil Hammer, eine Siedlung. Im Jahr 1201 wird ein Ort namens «Oltun» erstmals urkundlich bezeugt.

Stadtgründung und Mittelalter

Das mittelalterliche Städtchen mit frohburgischem Stadtrecht wurde auf den Grundmauern des ehemaligen römischen Kastells errichtet. Die Siedlung entwickelte sich über Jahrhunderte zu einem bescheidenen regionalen Zentrum und präsentierte sich als kleiner, befestigter Brückenort mit einem Schiffer- und Flösserquartier im Brückenkopf auf der rechten Aareseite.

Nach den beiden Stadtbränden im 15. Jahrhundert entstanden erste Gewerbe- und Wohnquartiere ausserhalb der Stadtmauern im Hammer und in der Wangner Vorstadt.

Einfluss der Eisenbahn

Die bahnbedingte Entwicklung der Stadt setzte nach 1860 mit der Entstehung grösserer Reihenhaussiedlungen hinter dem Bahnhof ein. Nach dem Bau der Bahnhofbrücke (1881-83) verlagerte sich das Stadtzentrum in das Gebiet auf der linken Aareseite zwischen Hauptbahnhof und Bahnhof Hammer. Die Anlage des Rangierbahnhofs nördlich des Bahnhofs Olten leitete um 1900 eine weitere Entwicklungsphase ein, in der sich eine durchmischte Wirtschaftsstruktur herausbildete.

Aufstrebende Industriestadt und blühende Gartenstadt

In der ersten Hälfte des 20. Jh. entwickelte sich Olten zu einer aufstrebenden Industriestadt mit entsprechender Siedlungsentwicklung und einer Verdreifachung der Bevölkerung. Es entstanden in der Innenstadt und in Bahnhofsnähe städtebaulich markante und qualitätsvolle Wohn- und Geschäftshäuser, Schulhäuser und Sakralbauten.

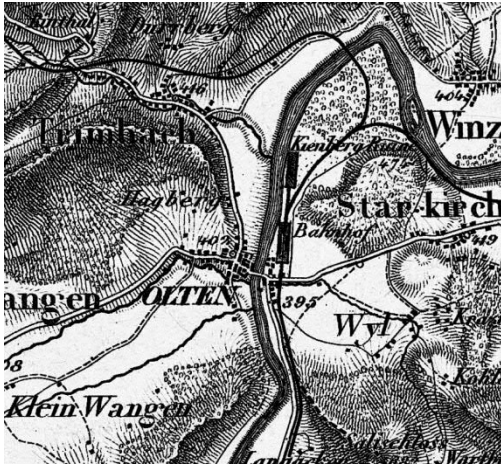
Der Wohnungsbau Anfang des 20. Jahrhunderts stand ganz im Zeichen der Gartenstadtidee, die in England als Antwort auf die hygienischen Probleme der dicht bewohnten Städte entstanden war. In einem riesigen Bauboom legte sich von 1910 bis 1935 ein Gartenstadtring um die historisch gewachsenen Kerne der links- und rechtsufrigen Stadt.

Nachkriegszeit bis heute

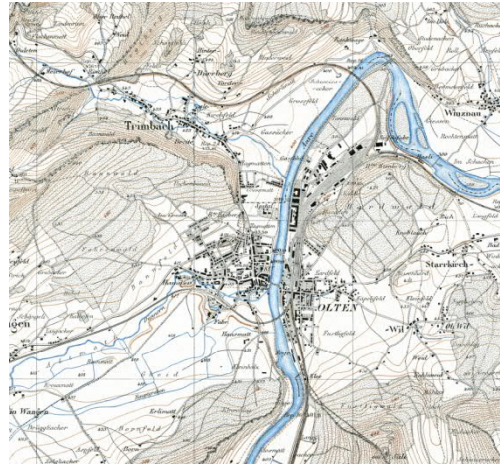
Nach dem 2. Weltkrieg entstanden sowohl in der Innenstadt als auch an der Peripherie mehrgeschossige Geschäfts- und Wohnhäuser. In der Hagmatt an der Grenze zu Trimbach und auf dem Wilerfeld, entstanden in den 1940er- und 1950er-Jahren die ersten planmässig angelegten Mehrfamilienhaussiedlungen. Die rasche Bevölkerungszunahme führte zur fast vollständigen Ausnutzung des vorhandenen Baulandes. Auch die

Zweiteilung durch Aare, Bahn und Durchgangsstrassen stellt für die Stadtentwicklung bis heute eine Belastung dar.

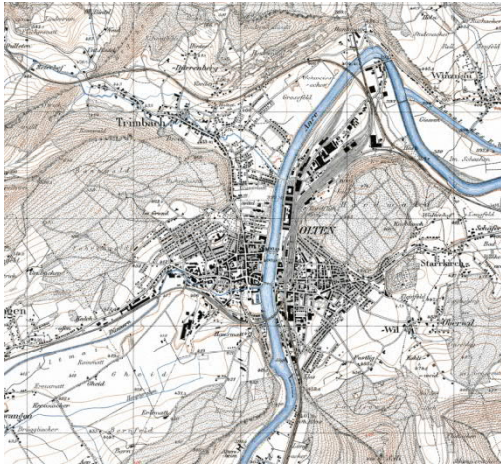
Die Hauptentwicklungsbereiche lagen in den letzten Jahren auf der Rötzmatt, in Olten-Hammer und auf dem oberen Fustligfeld.



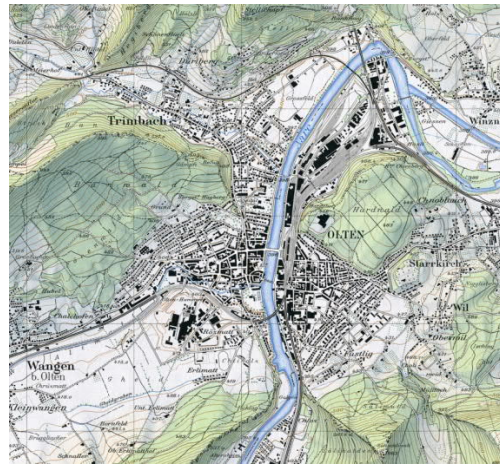
1861



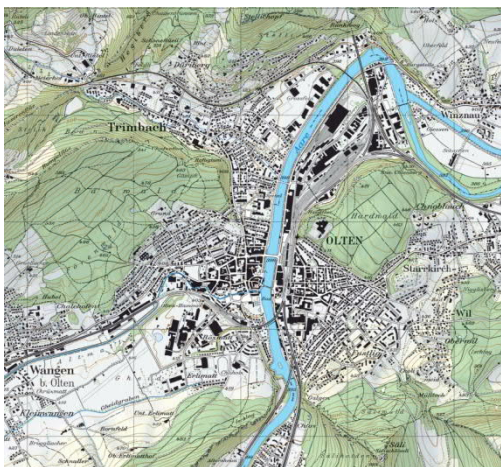
1910



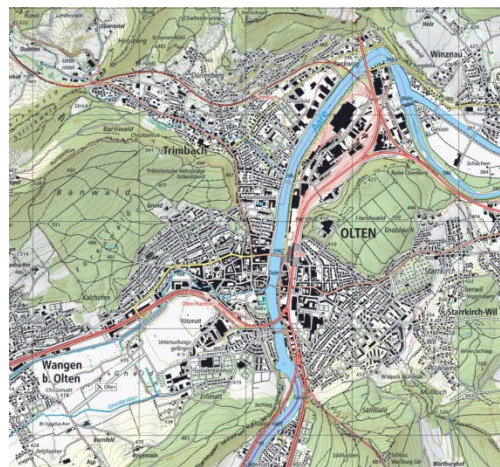
1950



1975



2000



2018

Abbildung 5: Zeitreise Olten (Quelle: map.geo.admin.ch)

3.2 Baukulturelles Erbe

Ortsbild

Olten ist im Bugdesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) als historische Stadt mit kontinuierlichem Wachstum und als Ortsbild von nationaler Bedeutung klassiert. Das ISOS Olten (Bundesamt für Kultur, 2011) ordnet grosse Teile der Stadt den folgenden ISOS Kategorien zu:

- Kategorien baulicher Art (Gebiete, Baugruppen, Einzelelemente) mit den Erhaltungszielen A-C
- Kategorien, die sich auf die Umgebung beziehen (Umgebungszonen, Umgebungsrichtung) mit den Erhaltungszielen a und b.

In den Erhaltungszielen wird folgendes festgelegt:

- Erhaltungsziel A
 - Erhalten der Substanz: Alle Bauten, Anlageteile und Freiräume integral erhalten, störende Eingriffe beseitigen.
 - Abbruchverbot, keine Neubauten
 - Detailvorschriften für Veränderungen
- Erhaltungsziel B
 - Erhalten der Struktur: Anordnung und Gestalt der Bauten und Freiräume bewahren, für die Struktur wesentliche Elemente und Merkmale integral erhalten.
 - Abbruch von Altbauten nur in Ausnahmefällen
 - besondere Vorschriften für Umbauten und zur Eingliederung von Neubauten
- Erhaltungsziel C
 - Erhalten des Charakters: Gleichgewicht zwischen Alt- und Neubauten bewahren, die für den Charakter wesentlichen Elemente integral erhalten.
 - besondere Vorschriften zur Eingliederung von Neubauten
- Erhaltungsziel a
 - Erhalten der Beschaffenheit als Kulturland oder Freifläche: Die für das Ortsbild wesentliche Vegetation und Altbauten bewahren, störende Veränderungen beseitigen
 - kein Baugebiet
 - strenge Gestaltungsvorschriften für standortgebundene Bauten
 - spezielle Vorschriften für Veränderungen an Altbauten
- Erhaltungsziel b
 - Erhalten der Eigenschaften, die für die angrenzenden Ortsbildteile wesentlich sind.
 - Gestaltungsvorschriften und Auflagen für Neubauten, Bepflanzung usw.

ISOS und Sondernutzungsplanung

Derzeit sind zwei Gestaltungspläne in Umsetzung, die ISOS A Bereiche überlagern:

- Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften «Areal Bahnhof Nord» (2014):
 - Festlegung einer Hochhauszone Areal Bahnhof Nord (max. 13 Geschosse, max. 46 m)
 - Die denkmalpflegerisch schützenswerten Bauten der Baugruppe (8.2 Hauptreparaturwerkstätten der Schweizerischen Centralbahn) in der Erarbeitung des GP berücksichtigt und im Gestaltungsplan integriert
- Gestaltungsplan Neuhardstrasse, Hartfeldstrasse, Rosengasse, Unterführungsstrasse (2002)
 - Der Gestaltungsplan sieht den Ersatz eines Teils der Baugruppe 10.3 (Restbestand Erstbebauung Arbeiterhäuser) und eine Verdichtung (von 1 auf 3 geschossig bzw. 3+1 Geschoss) vor. Der nördliche Teil der betroffenen Baugruppe wurde bereits realisiert, die historische Situation ist hiermit nicht mehr gegeben.

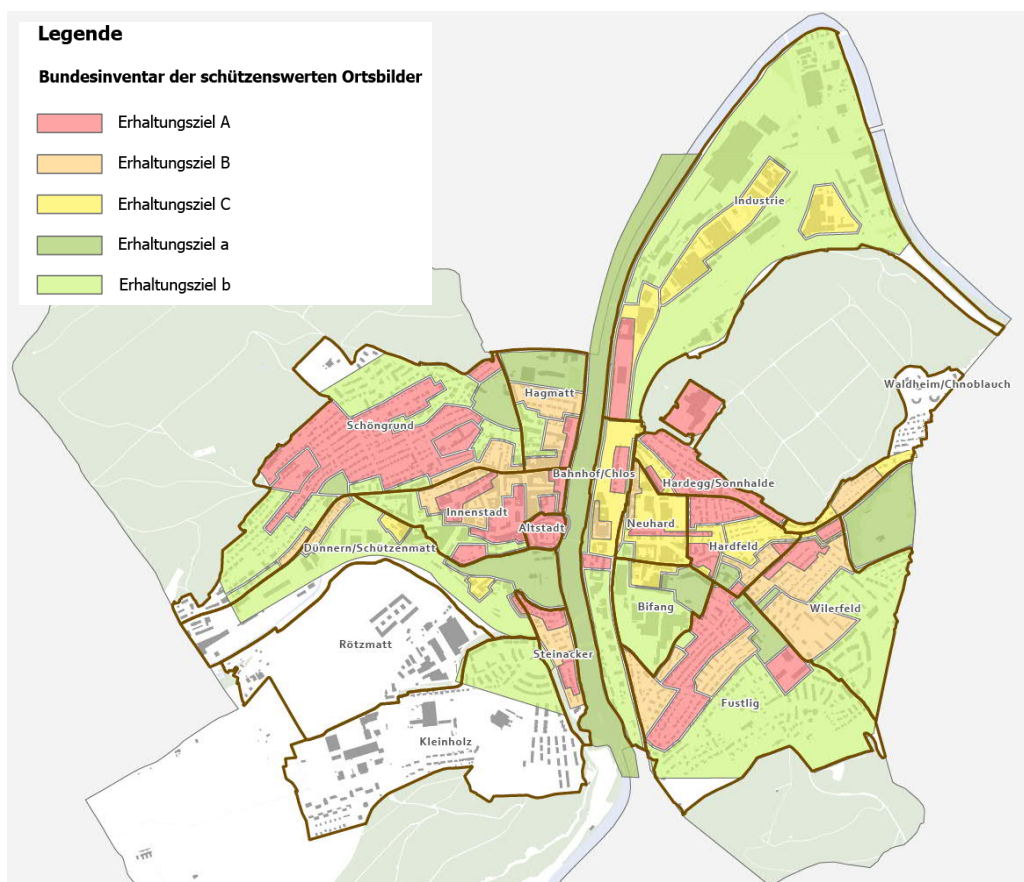


Abbildung 6: ISOS-Perimeter Olten nach Erhaltungsziel (Quelle: BAK, Darstellung Metron)

Kulturgüterinventar

In der rechtskräftigen Nutzungsplanung sind gewisse Einzelbauten (z.B. Schützi), Ensembles (z.B. Schulanlagen) und Siedlungseinheiten (z.B. Obere Hardegg, Felsenstrasse) kommunal unter Schutz gestellt. Der Schutz – insbesondere bei den sogenannten Siedlungseinheiten – ist im Sinne des Ortsbildschutzes zu betrachten. Für die Altstadt, die Schutzzone und für alle unter Einzelschutz stehenden Gebäude auf dem gesamten Stadtgebiet gilt neben dem Zonenreglement die Schutzverordnung. Diese behandelt, gestützt auf § 18 Abs. 2 des Zonenreglements der Stadt Olten, den Umgang mit den Bauten in diesen Zonen.

Die Stadt Olten besitzt gegenwärtig kein aktuelles Inventar der kommunalen Kulturobjekte. Für die Ortsplanungsrevision ist die Erarbeitung eines Inventars der Kulturobjekte anzugehen.

Historische Verkehrswege

Im Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) sind für Olten verschiedene historische Verkehrswege von lokaler und nationaler Bedeutung aufgeführt. Gemäss Richtplankapitel S 2.3 sind die historischen Verkehrswege als kulturelles Erbe zu erhalten, bewahren und wo sinnvoll touristisch zu nutzen.

Grundsätzlich haben Kanton und Gemeinden das IVS bei ihren raumwirksamen Tätigkeiten zu berücksichtigen.

Von nationaler Bedeutung und Teil des Bundesinventars (Art. 3 VIVS) sind folgende Objekte (historische Wegsubstanz, historischer Verlauf):

- SO 9.3: Bereich Alte Holzbrücke Weg mit viel Substanz
- SO 9.3: Bereich Hauptgasse. Weg mit Substanz

Der Erhalt dieser Objekte ist durch die Schutzverordnung zur Altstadt, bzw. durch Denkmalschutz bereits gesichert.

Von nationaler Bedeutung sind folgende Objekte (historischer Verlauf ohne historische Wegsubstanz):

- SO 2.1: Oensingen - Olten (- Brugg). Linienführung durch das Mittelgäu
- SO 2.2.: Oensingen - Olten (- Brugg). Linienführung entlang Jurasüdfuss
- SO 8.2: Olten – Sissach (- Basel); Unter Hauenstein. Strasse nach 1830
- SO 9.1: Olten – Aargurg. Weg über Wartburghöfe
- SO 9.3: Olten – Aargurg. Landstrasse durch die Klos
- SO 10.2: Olten – Aarau (- Brugg). Jüngere Linienführung
- SO 20: Aare. Wasserweg mit flussbegleitenden Einrichtungen (Zollhaus Olten).

Darüber hinaus sind auch Wege von lokaler Bedeutung bezeichnet (historischer Verlauf ohne historische Wegsubstanz):

- SO 647 (Boningen -) Aargurg – Olten. Weg mit historischem Verlauf
- SO 683 Olten - Wil – Dulliken. Weg mit historischem Verlauf

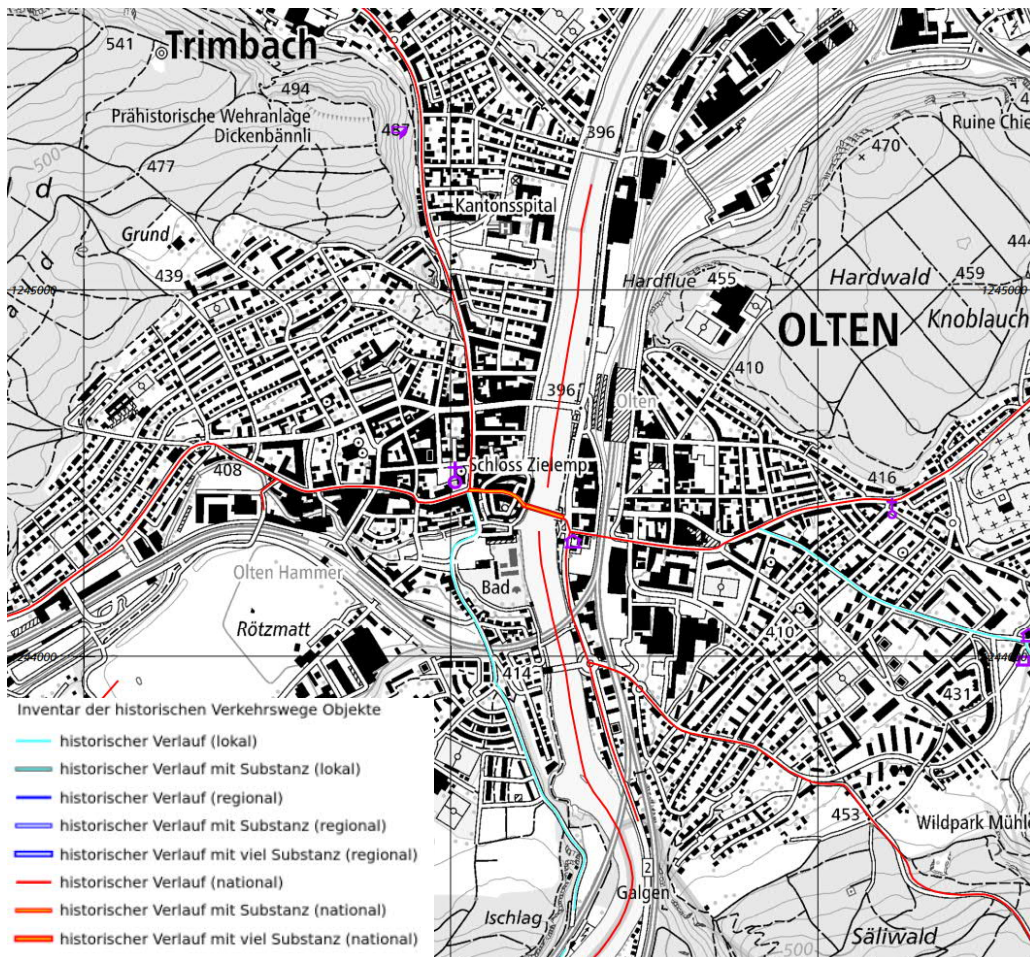


Abbildung 7: Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (Quelle: ASTRA)

3.3 Demografische Entwicklung Stadt Olten

Nach einer Periode mit einer schrumpfenden Bevölkerungszahl, die 2004 mit 16'616 Einwohnenden ihren Tiefpunkt erreicht hatte, hat seither wieder eine Wachstumsphase eingesetzt. Die Stadt zählte Ende 2019 18'501 Einwohner.

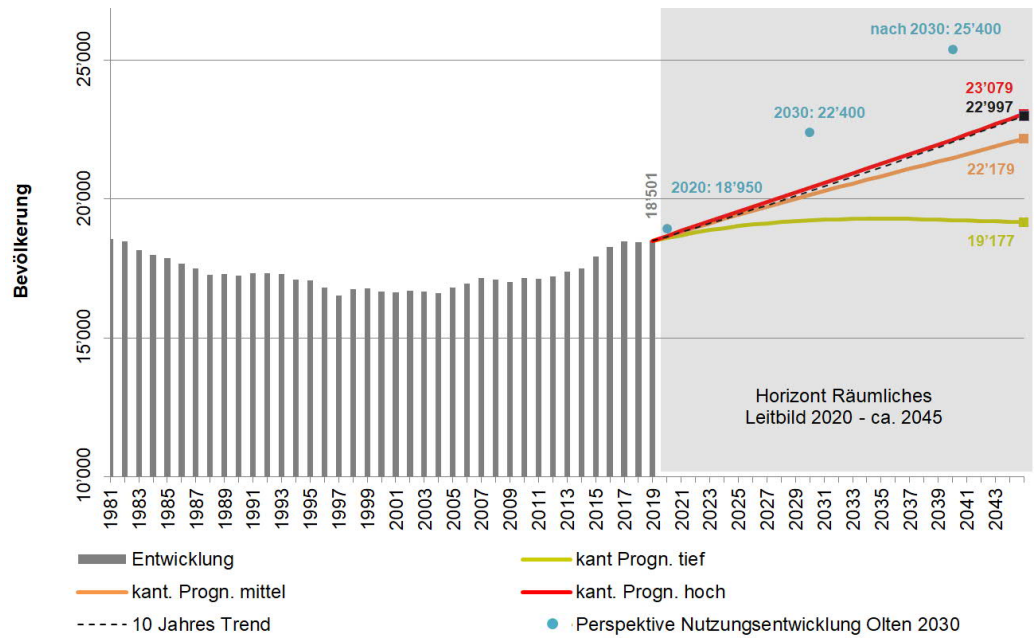
Das durchschnittliche Wachstum zwischen 2009 und 2014 betrug im jährlichen Durchschnitt rund +0.55% (+95 Personen pro Jahr), zwischen 2014 und 2019 verdoppelte sich dieses auf +1.13% (+111 Personen pro Jahr). Damit lag das Wachstum 2009-2014 unter dem kantonalen Durchschnitt (+0.85%), 2014-2019 darüber (+0.77%).

Der daraus abgeleitete 10-Jahres Trend ergibt extrapoliert auf 2045 eine Gesamtbevölkerung von 22'997 Personen. Dies entspricht etwa dem hohen Szenario der kantonalen Prognose, das für 2045 eine Gesamtbevölkerung von 23'079 Personen² erwartet.

Die für die Ortsplanung massgebliche kantonale Prognose (mittleres Szenario) sieht ein Wachstum vor, das unter dem 10-Jahres-Trend liegt. Bis 2045 (Horizont räumliches Leitbild) werden knapp 22'179 Einwohner erwartet.

Das massgebende Bevölkerungsziel wird im räumlichen Leitbild definiert.

² Die kantonalen Szenarien wurden gemäss der tatsächlichen Bevölkerungszahl von 2019 angepasst und bis 2045 extrapoliert (kantonale Prognose reicht bis 2042)



Die Perspektive Nutzungsentwicklung Olten 2030 (Stadt Olten, 2017) wurde basierend auf einer detaillierten Erhebung der Kapazitäten in den Entwicklungsgebieten und Wohnbauzonenreserven erstellt (vgl. Abb. 7). Bis 2030 wurde eine Kapazität von bis zu 22'400 Einwohnenden errechnet, was einem künftig möglichen jährlichen Bevölkerungswachstum von rund 1.7% entspricht. Diese Kapazitäten liegen sowohl für 2030 wie auch darüber hinaus über dem massgebenden mittleren Bevölkerungsszenario gemäss kantonalem Richtplan.

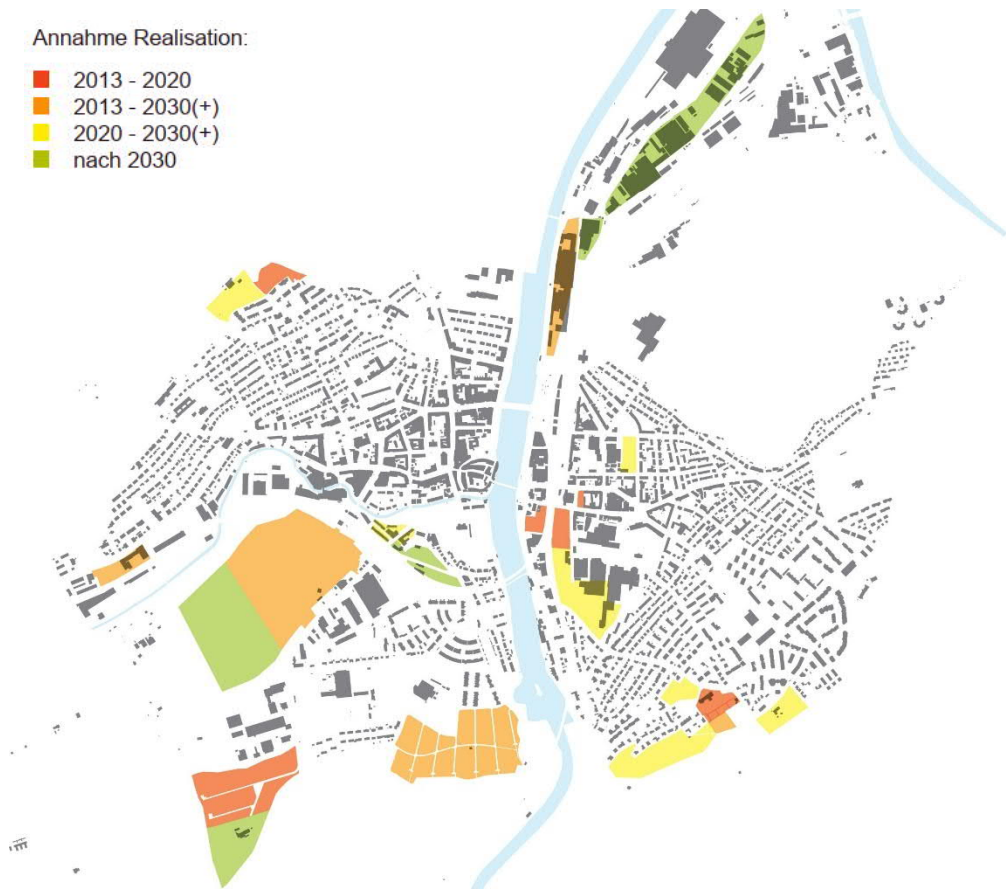


Abbildung 8: Perspektive Nutzungsentwicklung Olten 2030, Plan Entwicklungsreserven

Mit dem prognostizierten Wachstum gemäss dem mittleren kantonalen Szenario wird sich auch die altersmässige Verteilung der Bevölkerung verändern. Der Anteil der über 65-jährigen wird sich gegenüber heute weiter erhöhen, von heute rund 20% auf rund 23 % der Gesamtbevölkerung 2040.

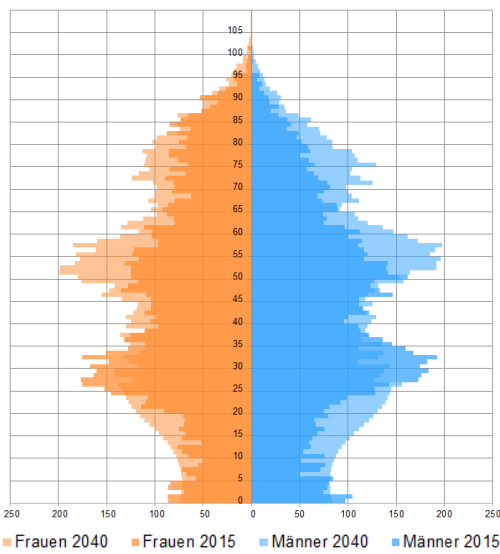


Abbildung 9: Alterspyramide Total 2015 / 2040 (Quelle: Bevölkerungsprognose Kanton Solothurn 2016, mittleres Szenario)

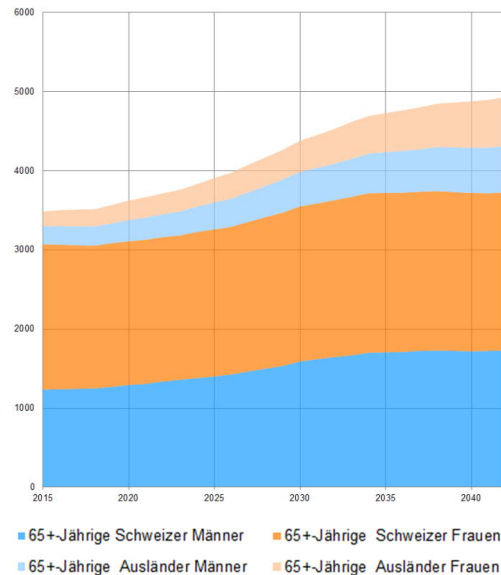


Abbildung 10: Entwicklung der Bevölkerung 65+ (Quelle: Bevölkerungsprognose Kanton Solothurn 2016, mittleres Szenario)

3.4 Wirtschaft

Beschäftigte / Arbeitsstätten

Beschäftigte

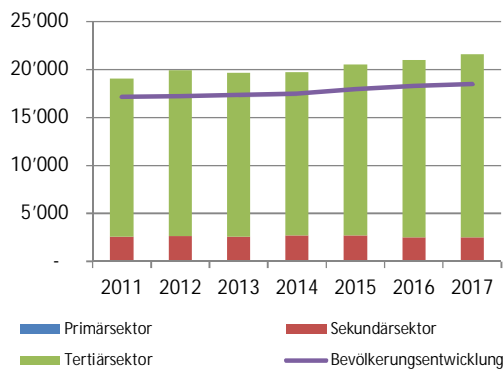


Abbildung 11: Anzahl Beschäftigte nach Wirtschaftssektor (Quelle: STATENT)

Arbeitsstätten

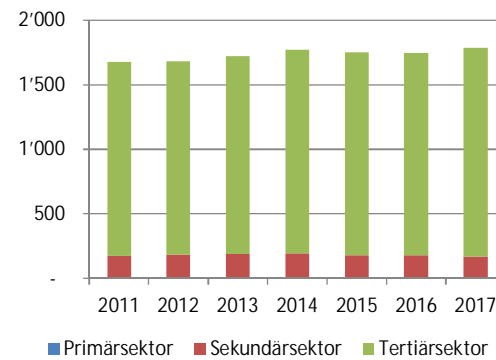


Abbildung 12: Anzahl Arbeitsstätten nach Wirtschaftssektor (Quelle: BFS)

Die rund 21'500 Beschäftigten im Vergleich zu 18'500 Einwohnern (2017) bestätigen Olten's Bedeutung als urbanes Zentrum. Sowohl bei den Beschäftigten als auch bei den Arbeitsstätten macht der 3. Sektor (Dienstleistungen) mit knapp 90% den grössten Anteil aus. Der Dienstleistungssektor ist dominiert von den Branchen Erziehung und Unterricht, Gesundheit und Sozialwesen und Gastgewerbe/Beherbergung und Gastronomie.

Der 2. Sektor (Industrie) hält einen Anteil von rund 10%, der erste Sektor (Landwirtschaft) ist mit Anteilen von weniger als 1 % sehr niedrig.

Die Anzahl der Beschäftigten und der Betriebe hat seit 2011 vor allem im 3. Sektor stetig zugenommen, während die Anzahl im 2. Sektor stagniert. Der jährliche Zuwachs

bei den Beschäftigten betrug zwischen 2011 und 2017 im Schnitt rund 1,25% mit steigender Tendenz. Die Entwicklung der Beschäftigten liegt damit über diejenige der Bevölkerungszahl.

Beschäftigte nach NOGA08-Sektoren (Vollzeitäquivalente)

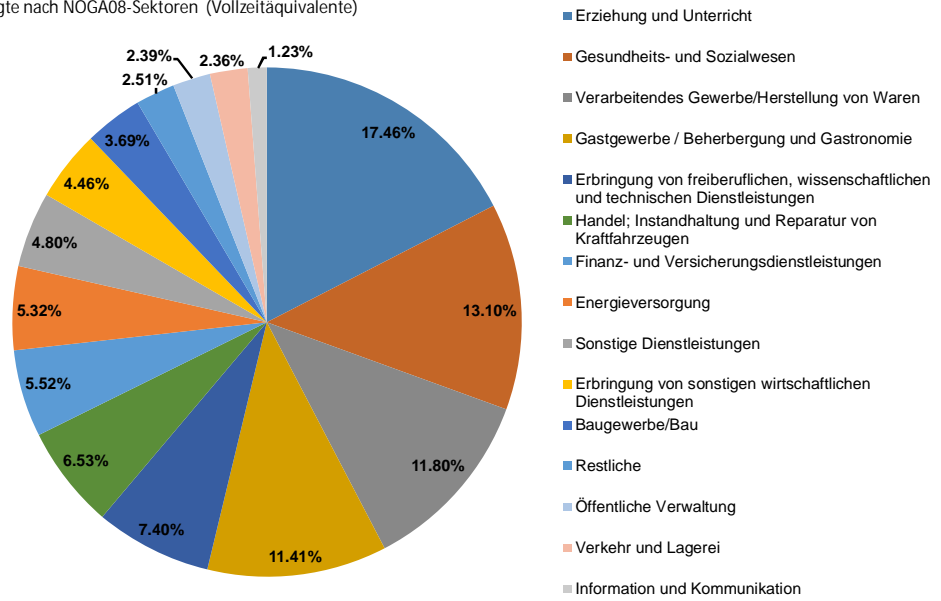


Abbildung 13: Beschäftigte nach NOGA08-Sektoren (Quelle: BFS)

Die grössten Wirtschaftszweige der Stadt sind Erziehung und Unterricht sowie das Gesundheits- und Sozialwesen, was die Bedeutung Olten als Hauptzentrum im Osten des Kantons unterstreicht. Der drittgrösste Zweig ist das verarbeitende Gewerbe/Herstellung von Waren, der direkt von der sehr guten verkehrlichen Erschliessung Olten profitiert.

3.5 Agglomerationsprogramm

Das Agglomerationsprogramm sieht folgende Strategien für die Siedlungsentwicklung vor, von denen die Stadt Olten direkt betroffen ist:

- TS1 «Schlüsselareale vorantreiben und qualitativ hochwertig umsetzen». In Olten sind dies: Kleinholz, Rötzmatt/Olten-Südwest, Bahnhof Nord, Giroud Olma
 - TS2 «Wirtschaftliche Schwerpunkte stärken und baulich weiterentwickeln»: Qualitativ hochwertige Weiterentwicklung. Wo zweckmässig und möglich Verdichtung der Gebiete. Aktive Nutzung der vorhandenen Potenziale (Arbeitszonenbewirtschaftung).
 - TS3 «Weitere Potenziale der Siedlungsentwicklung nach innen nutzen»: Aufwertung Zentrumsgebiete inkl. Freiraumgestaltung. Ein sehr sorgfältiger Umgang bei der Weiterentwicklung ist bei ISOS-Ortskernen notwendig.
 - TS4 «Siedlungsqualität und -dichte fördern und Akteure entsprechend sensibilisieren»: Siedlungsqualität und -dichte durch Durchführung von qualitätsfördernden Verfahren insbesondere bei Schlüsselarealen und bei Zentrumsgebieten (siehe TS2 und TS3) fördern. Je nach Lage und vorhandenen Konzepten Bau von Hochhäusern in Betracht ziehen.
-

3.6 Quartierbezeichnungen und -perimeter

In der Bevölkerung sind folgende Quartierbezeichnungen und -perimeter verankert. Diese Quartierbezeichnungen dienen zur Orientierung im Stadtgefüge. Die für die Siedlungsanalysen vorgenommenen Gebietsabgrenzungen weichen teilweise von den Quartierperimetern ab.

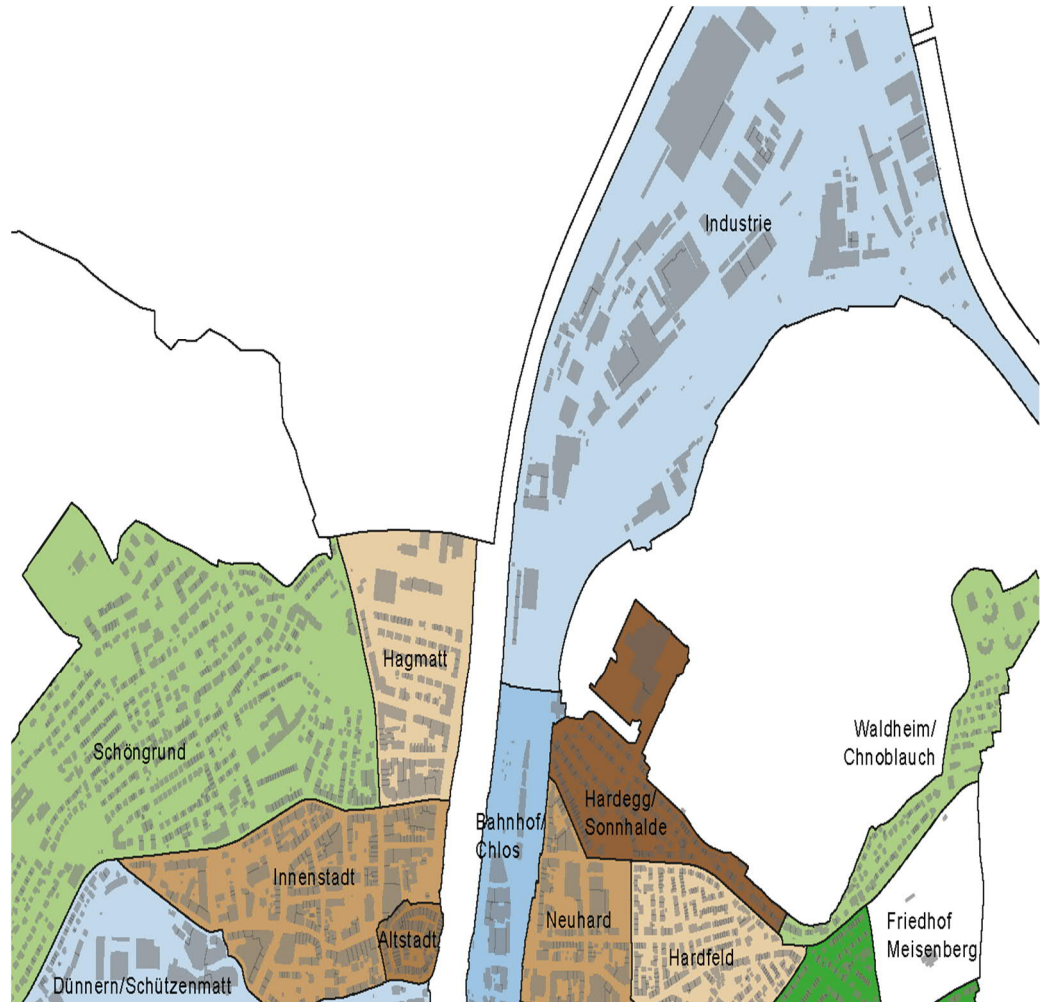


Abbildung 14: Quartierperimeter Stadt Olten

3.7 Quantitative Analyse der Siedlungsstruktur

Hinweis: Die nachstehend dargestellten Karten wurden auf den Grundlagen des Gebäude- und Wohnungsregisters (GWR) erstellt. Diese Basisdaten können punktuell Fehlinformationen enthalten und sind daher nicht verbindlich. Für die Analyse ist das Gesamtbild der Ergebnisse massgebend, nicht die gebäudescharfen Aussagen.

Das Siedlungsgebiet wurde hinsichtlich unterschiedlicher Themen aufgrund verorteter statistischer Daten untersucht. Die wesentlichen Grundlagen bildeten dazu die Daten aus dem Gebäude- und Wohnungsregister (GWR, Stand 2019), das Einwohnerregister der Stadt Olten (EWR, Stand 2019) und die Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT, Stand 2019). Die entsprechenden Pläne sind im Anhang dieses Berichts angefügt. Die wichtigsten Analysen werden im Folgenden kurz beschrieben:

Die höchsten Einwohnerdichten weisen gemischt genutzte Gebiete entlang der Hauptachsen Aarauer- und Solothurnerstrasse auf. Speziell im Quartier Neuhard und in der Alt-/Innenstadt finden sich Bebauungsschilder mit Dichten von teilweise über 250 Einwohnenden pro Hektar (E/ha).

Innerhalb der Wohnquartiere befinden sich in Quartieren Fustlig und Wilerfeld Mehrfamilienhaussiedlungen, die Dichten von 150-250 E/ha aufweisen. Die Gartenstadtquartiere in den Quartieren Schöngrund, Hardegg / Sonnhalde, Wilerfeld und Fustlig bilden mit Ausnahme vom Gebiet Olten Süd-West einen durchgehenden Ring um die Innenstadt und die Zentrumsgebiete um den Bahnhof. Sie weisen unterschiedliche Dichten auf, bewegen sich aber grundsätzlich unter 150 E/ha.

Wohngebiete mit geringen Dichten finden sich an der Fustlighalde und im Quartier Schöngrund entlang des Waldrandes im Nord-Westen.

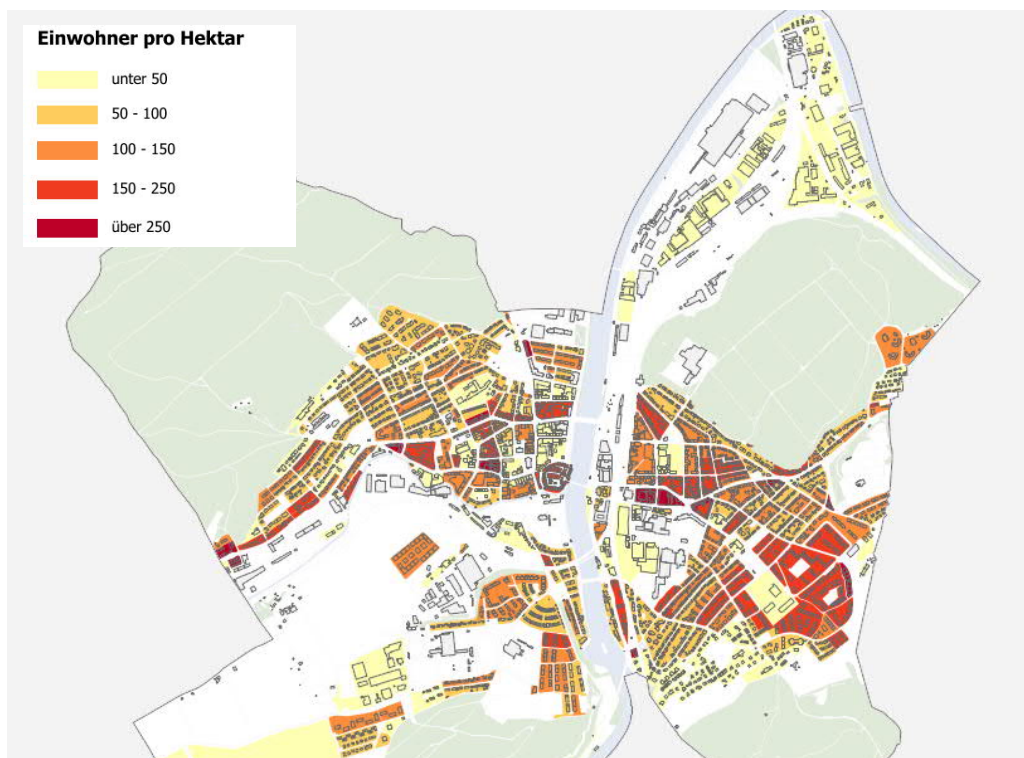


Abbildung 15: Einwohnerdichte (Quelle: EWR 2019, Darstellung Metron)

Die Arbeitsplätze sind erwartungsgemäss im Bereich der Alt- und Innenstadt konzentriert. Speziell hohe Beschäftigtendichten weisen das Säliquartier, die Gebiete rund um den Bahnhof sowie entlang der Hauptachsen im Zentrumsgebiet auf.

Die Gewerbegebiete im Norden und im Quartier Kleinholz / Gheid und die gemischt genutzten Gebiete entlang der Dünnern weisen etwas niedrigere Beschäftigtendichten auf, was sich durch die ansässigen Gewerbe- und Industrienutzungen mit grösserem Flächenbedarf erklärt.

Rund um den Bahnhof Hammer besteht allenfalls ein Potenzial zur Verdichtung der Arbeitsplatzgebiete, respektive zur Ansiedlung Arbeitsplatzintensiver Gewerbeformen.

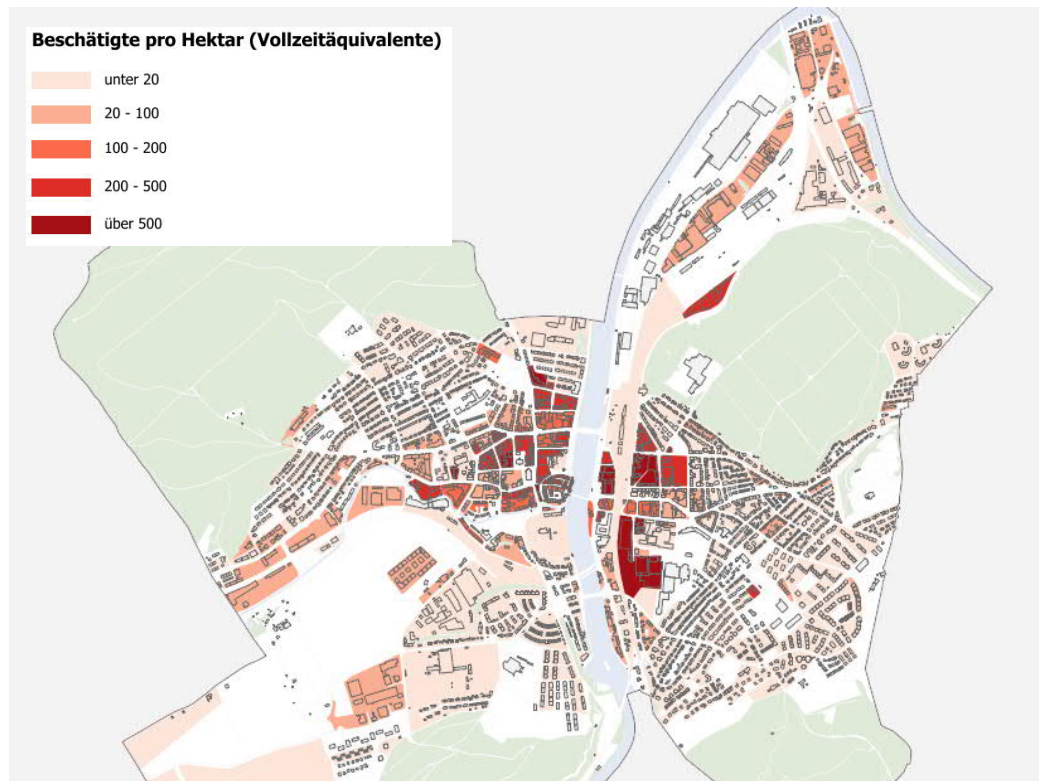


Abbildung 16: Beschäftigtendichte (Quelle: STATENT 2019, Darstellung Metron)

Anhand des Gebäudealters lassen sich sowohl die Siedlungsentwicklung wie auch Sektoren mit einem möglichen Gebäudesanierungsbedarf ablesen. Olten weist einen hohen Bestand an Gebäuden aus der Vorkriegszeit auf, diese befinden sich neben dem Altstadtgebiet überwiegend im Bereich der Gartenstadtquartiere im Schöngrund, Hardegg / Sonnhalde, Hardfeld, Wilerfeld und Fustlig. Neuer Bestand findet sich hingegen vorwiegend an den Siedlungsrändern, wo seit den 60er Jahren grössere Wohnsiedlungen entstanden sind (z.B. Olten Süd-West, Bornfeld, Kleinholz, Fustligfeld).

Die Zentrumsgebiete um den Bahnhof und die Altstadt sowie das Industriequartier im Norden präsentieren eine heterogene Struktur betreffend Gebäudealter.

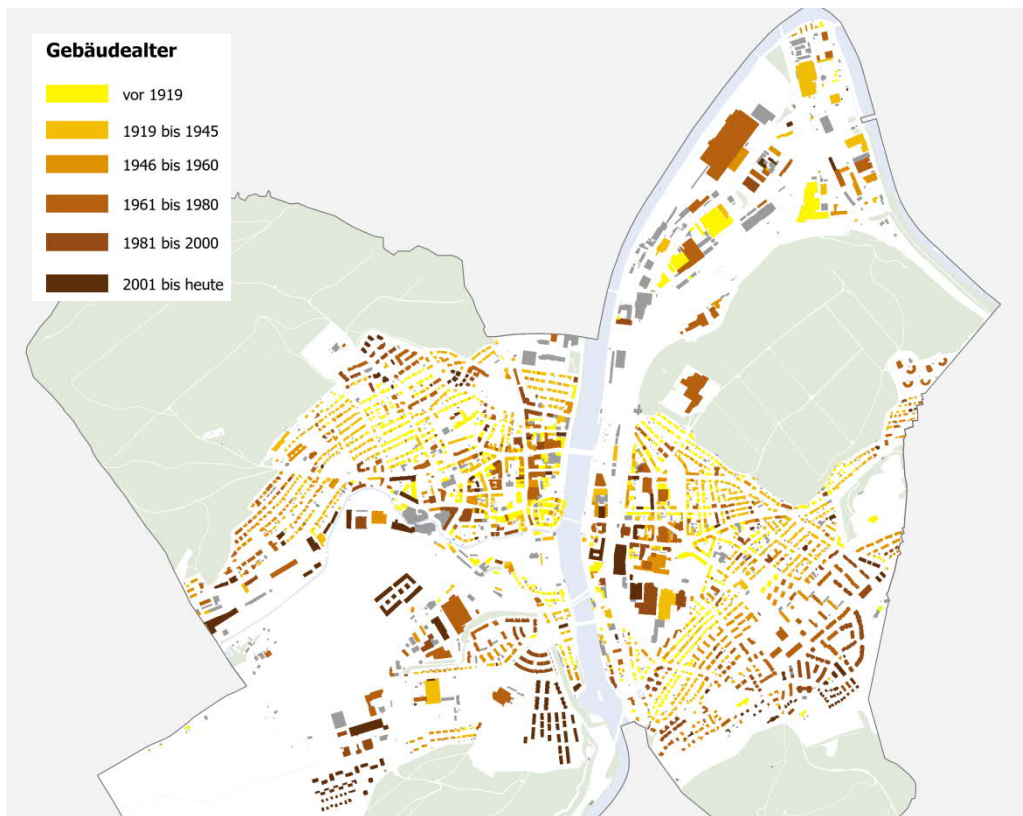


Abbildung 17: Gebäudealter (Quelle: GWR 2020, Darstellung Metron)

Grundsätzlich nehmen die Gebäudehöhen (Geschossigkeit) gegen das Zentrum und den Talkessel hin zu, am Siedlungsrand und an den Hügelflanken befinden sich mit einigen Ausnahmen (z.B. Fustligfeld, Chnoblach) Gebäude mit bis zu maximal vier Geschossen.

Mit der (nicht behördenverbindlichen) Hochhausstudie von 2008 wurde untersucht, wo und unter welchen Voraussetzungen grundsätzlich auch höhere Gebäude und Hochhäuser denkbar wären und wo Ausschlussgebiete ausgeschieden werden müssen. Höhere Häuser wären demnach auf dem rechten Aareufer in den Gebieten Neuhard und im Säli-Quartier denkbar, auf dem linken Ufer entlang der Innenstadt und der Dünnern, wobei rund um die Altstadt ein Ausschlussgebiet definiert wurde. Die Bahnkorridore bilden ein Leitthema, Eignungsgebiete für Hochhäuser finden sich somit im Gebiet Bahnhof Nord, im Bifang direkt östlich der Gleise sowie beidseitig der Gleise beim Bahnhof Hammer.

Diese Stossrichtungen wurden für das räumliche Leitbild überprüft. Es wurde eine Methodik zur ersten groben Evaluation von Möglichkeitsräumen für höhere Häuser und Hochhäuser entwickelt: Durch Überlagerung unterschiedlicher relevanter räumlicher Kriterien werden die möglichen Standorte eingegrenzt und umrissen. Die Methodik zur Erarbeitung der Möglichkeitsräume ist im Anhang dieses Berichts veranschaulicht.

Die Möglichkeitsräume sind im Rahmen der Erarbeitung eines Hochhauskonzepts weiter zu bearbeiten und zu detaillieren. Die Qualitätsziele, Kriterien, Methoden und Instrumente für das Bauen von höheren und Hochhäusern sind als Grundlage für die Nutzungsplanrevision zu definieren.

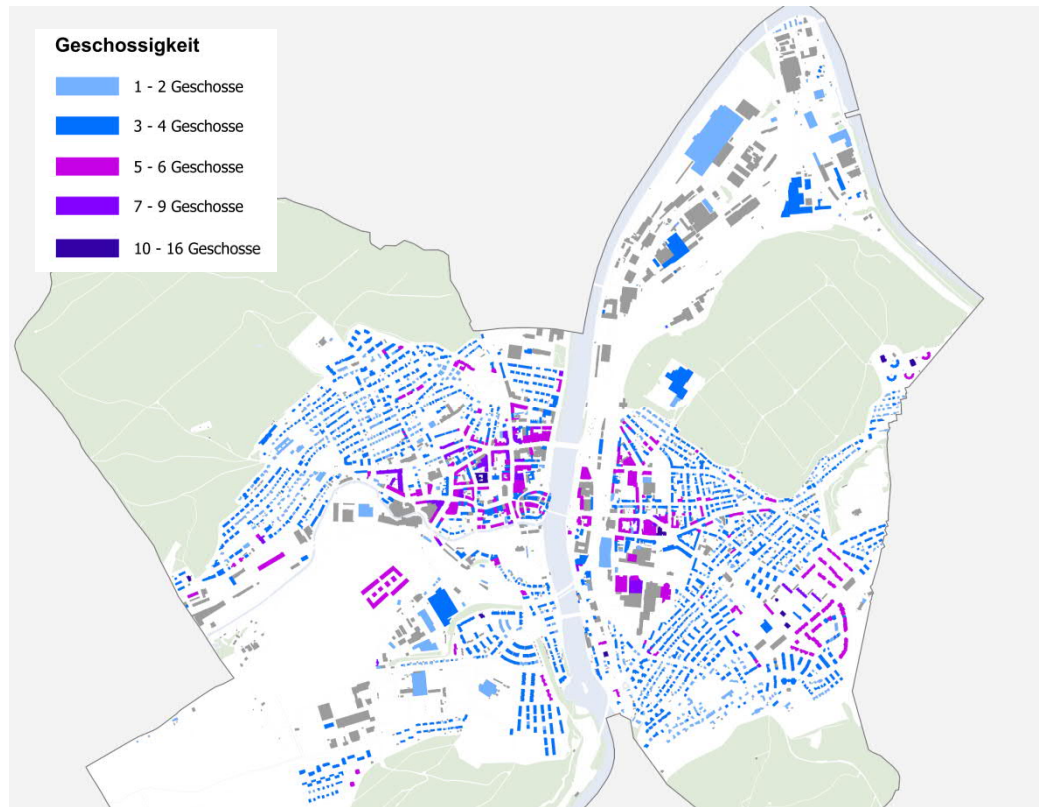


Abbildung 18: Gebäude Geschossigkeit
(Quelle: GWR 2020, Darstellung Metron)

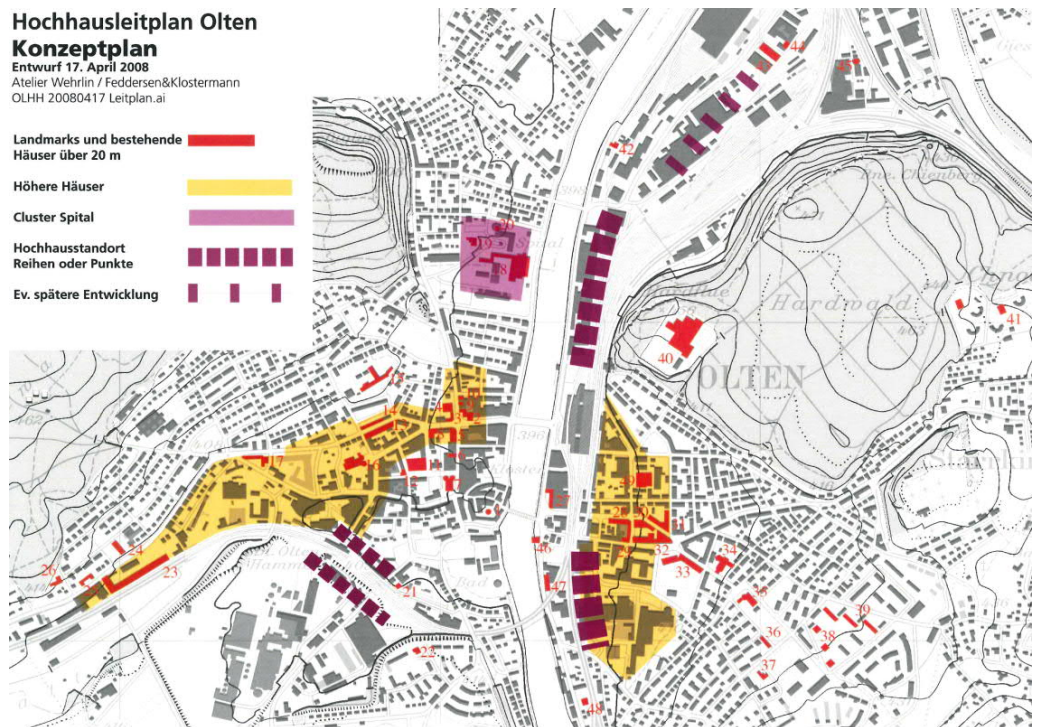


Abbildung 19: Auszug Hochhausstudie 2008
(Quelle: Stadt Olten)

Die Gebäudenutzung widerspiegelt die Stadtstruktur Oltens mit dem Zentrum im Talkessel und den Wohngebieten an den Hügelflanken. Deutlich zu erkennen sind zudem die Industrie- und Gewerbegebiete im Norden, entlang der Dünnern, im Bereich Kleinholz / Gheid und im Gebiet Rötzmatt. Zu erkennen ist auch die Anordnung von gemischt genutzten Gebäuden entlang der Hauptachsen auf der Aarauer- bzw. Solothurnerstrasse.

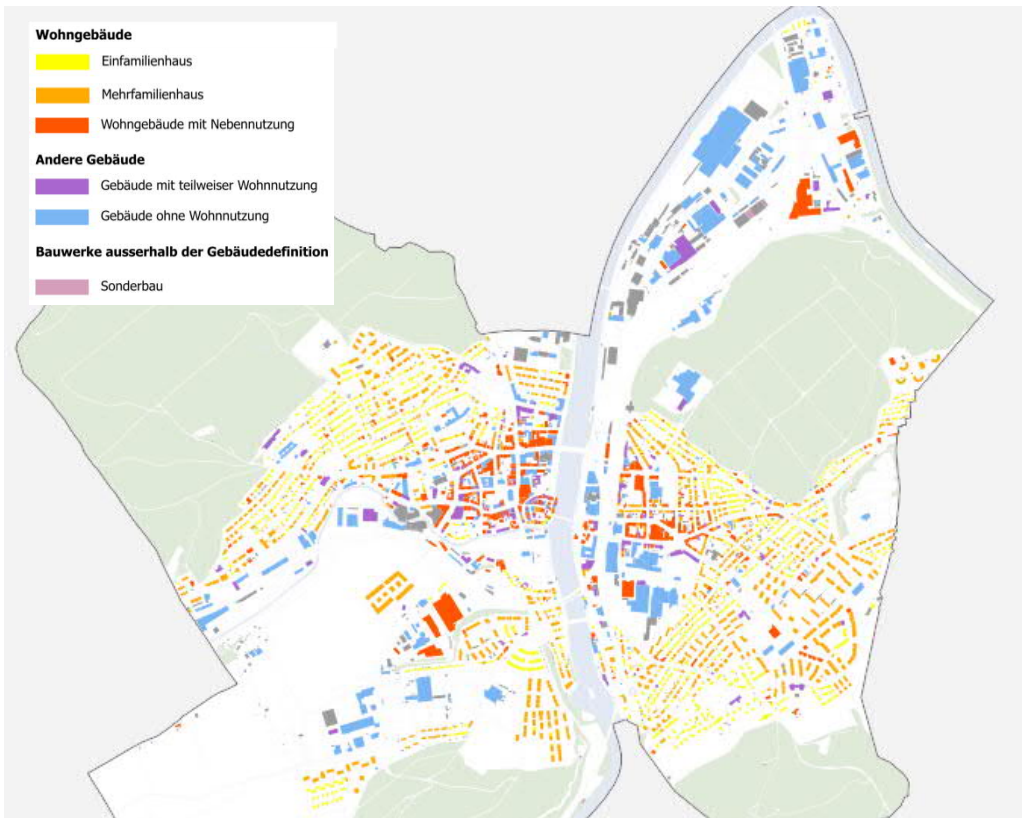


Abbildung 20: Nutzungsverteilung (Quelle: GWR 2020, Darstellung Metron)

Die Analyse der öffentlichen Infrastruktur, Versorgung und Ausstattung zeigt eine starke Konzentration auf die Alt- und auf die Innenstadt. Sie basiert auf frei verfügbaren Daten von search.ch Ein grosses Angebot existiert auch im Gebiet rund um den Bahnhof sowie im Bifang.

In den umliegenden Wohngebieten besteht eine wesentlich weniger dichte Versorgung in allen Bereichen, wobei auf der rechten Aarseite tendenziell eine bessere Versorgung gewährleistet ist (Fustlig, Hardfeld) als auf der linken Seite (Schöngrund, Rötzmatt, Kleinholz).

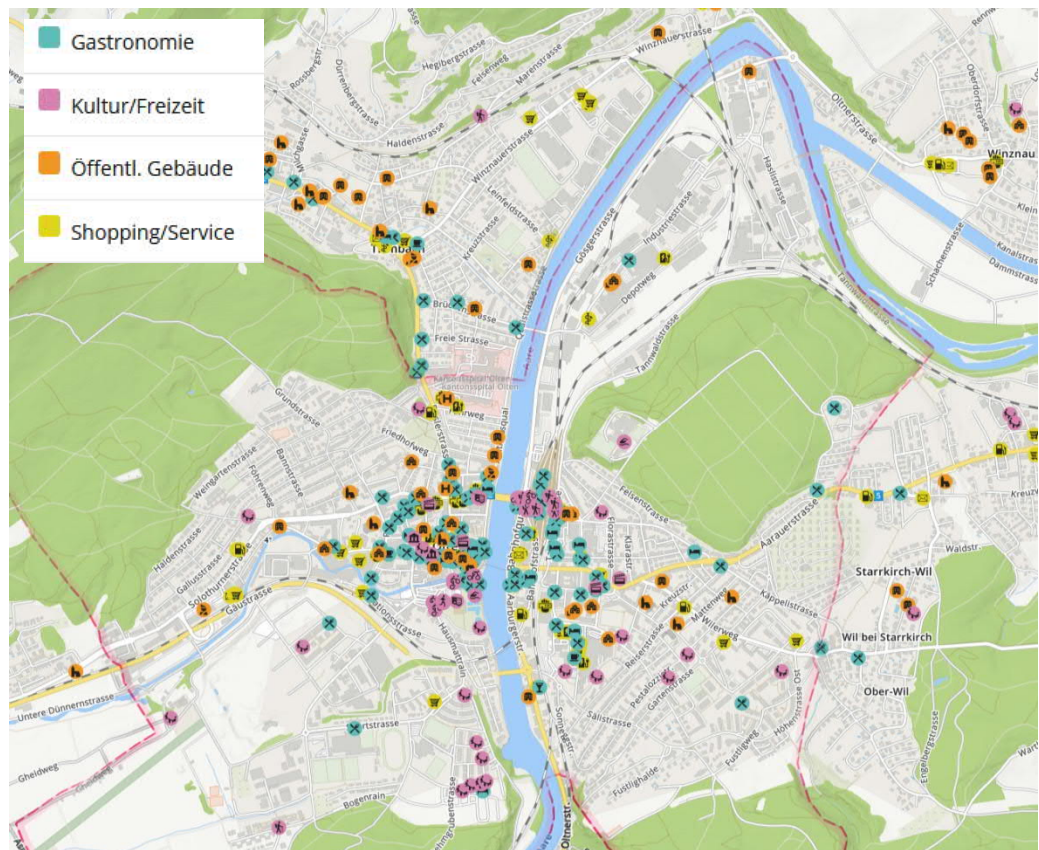


Abbildung 21: Versorgungsangebot (Quelle: search.ch)

3.8 Fassungsvermögen (Einwohnende)

Mitte 2020 sind insgesamt rund 39.5 ha oder 10% der Bauzonen (rund 385 ha) noch unbebaut (siehe Anhang, Plan / Tabelle Fassungsvermögen):

- Wohnzonen: 15.6 ha (11 % von gesamt rund 140 ha)
- Misch- & Kernzonen: 1.2 ha (2 % von gesamt rund 69 ha)
- Arbeitszonen: 11.1 ha (13 % von gesamt rund 85 ha)
- OEBA-Zonen: 1.9 ha (4 % von gesamt rund 43 ha)
- Spezialzonen 1 /2³ 9.3 ha (78 % von gesamt rund 12 ha)
- Sondernutzungszone A⁴ 9.2 ha (100% von gesamt rund 9.2 ha)

Mit dem Gestaltungsplan Olten SüdWest werden zusätzliche Kapazitäten geschaffen. Die Revision der Nutzungsplanung ist noch hängig. Bestandteil der Planung ist eine Etappierung, die genaue Realisierungshorizonte pro Baufeld vorsieht. Der Realisierungshorizont über alle Baufelder inklusive 2. und 3. Etappe erstreckt sich gemäss Raumplanungsbericht vom 28.02.2020 bis 2055. Dies sprengt sowohl den Horizont der Nutzungsplanung als auch denjenigen des Räumlichen Leitbilds. In die Berechnung aufgenommen wurden deshalb nur die Kapazitäten derjenigen Baufelder, die innerhalb des 15-Jahres Horizonts liegen (bis ca. 2040, wenn man davon ausgeht, dass die revidierte Nutzungsplanung ca. 2025 erarbeitet ist).

Die Stadt Olten besitzt im Südwesten noch eine rund 3 ha grosse Reservezone (Bornfeld Süd). Sie ist nicht Teil der rechtskräftigen Bauzonen und wird im Fassungsvermögen nicht mitberücksichtigt.

³ Entspricht 1. Etappe Teilzonenplan / Gestaltungsplan Olten SüdWest 2018

⁴ Entspricht 2./3. Etappe Teilzonenplan / Gestaltungsplan Olten SüdWest 2018

Die Berechnung des Einwohnerfassungsvermögens der Bauzonen (15-Jahreshorizont) wurde gemäss dem kantonalen Berechnungsmodell durchgeführt. In den aktuellen Wohn-, Misch- und Kernzonen können gemäss dieser theoretischen Berechnung insgesamt rund 22'500 Einwohner aufgenommen werden. Die detaillierte Berechnung ist im Anhang ersichtlich.

Das Bevölkerungsziel für den 15-Jahreshorizont der Nutzungsplanung beträgt gemäss Leitbild ca. 22'000 Einwohnende, für den erweiterten Horizont des Räumlichen Leitbilds (bis 2045) ca. 23'000-24'000 Einwohnende. Dies entspricht etwa einem Wachstum gemäss der hohen kantonalen Prognose für die Stadt Olten.

Das theoretische Fassungsvermögen der aktuellen Bauzonengrösse deckt folglich den Bedarf für die nächsten rund 15 Jahre ab.

	Bevölkerung	Differenz zu IST
IST-Bevölkerung 31.12.2019	18'501	0
kantonale Prognose tief 2040	19'253	+752
kantonale Prognose mittel 2040	21'491	+2'990
kantonale Prognose hoch 2040	22'149	+3'648
kantonale Prognose tief 2045	19'177	+676
kantonale Prognose mittel 2045	22'179	+3'678
kantonale Prognose hoch 2045	23'079	+4'578
10-Jahrestrend (extrapoliert) 2045	22'997	+4'496
Berechnung Fassungsvermögen 15-Jahres Horizont (ca. 2038/2040)	22'461	+3'960
Bevölkerungsziel 15-Jahres Horizont (ca. 2040), zirka	22'000	+3'500
Bevölkerungsziel Horizont Räumliches Leitbild (ca. 2045), zirka	23'000-24'000	+5'000- +6'000

3.9 Städtebauliche Analyse der Siedlungsstruktur

Die Siedlungsstruktur wurde anhand der vorangegangenen Grundlagenanalyse und einer Ortsbegehung untersucht. Folgende zusätzlichen Grundlagen wurden verwendet:

- ISOS Olten (Bundesamt für Kultur, 2011)
- administrative Quartiereinteilung der Stadt Olten (Olten, 2020)

Folgende Hauptmerkmale prägen und gliedern die Siedlungsstruktur:

- in Nord-Süd-Richtung verlaufender Aareraum
- Lage Oltens im Talkessen, umgeben von bewaldeten Hügeln
- Verkehrsinfrastruktur (Bahngleise, Strassenachsen, Ein- und Ausfallsachsen in Nord-Süd und Ost-West-Richtung)
- zentrale Zentrumsgebiete, welche zweigeteilt sind durch Aare: linksseitig historische Altstadt und Innenstadt, rechtsseitig Bahnhofsquartier und ehemalige Arbeiterquartiere
- Gartenstadtgebiete, die ringförmig um das Zentrum angeordnet sind (nordwestlich, nordöstlich und südlich)
- Wohngebiete unterschiedlicher Dichte, oftmals am Siedlungsrand zwischen Gartenstadtgebieten und Natur- und Landschaftsraum gelegen, oder im Übergang zu den Zentrumsgebieten
- gemischte Gebiete hauptsächlich entlang der Dünnern und entlang der Nord-Süd-Einfallssache auf der rechten Aareseite
- Arbeitsgebiete: abgesondert im Norden, und im Süden zwischen Wohngebieten
- Baulandreserven vor allem im Süden vorhanden: im Südosten (Fustlig, Wilerfeld) und im Südwesten (Rötzmatt, Kleinholz)

Das Siedlungsgebiet wurde für die Analyse der Quartiere in verschiedene, typologisch vergleichbare Gebietstypen unterteilt. Die Analyseergebnisse und mögliche Handlungsansätze wurden differenziert für die einzelnen Typen erarbeitet. Im Folgenden werden die Analyseergebnisse in Kürze dargelegt:

- Das Kerngebiet enthält identitätsstiftende Elemente der historischen Altstadt. Aufgrund seiner zentralen Lage ist es sehr gut erschlossen und hat einen guten Zugang zur Versorgung. Obgleich seiner direkten Lage an der Aare, ist diese kaum direkt zugänglich. Weitere Freiräume sind oft stark versiegelt und zweckgebunden zum Beispiel durch Parkierung.
- Wie das Kerngebiet sind die äusseren Zentrumsgebiete gut erschlossen und weisen einen guten Zugang zur Versorgung auf. Die Gebiete sind jedoch in ihrer Bebauungs- und Nutzungsstruktur stark heterogen und unstrukturiert. Ebenfalls fehlt der Zugang zur Aare und auch die Freiräume sind versiegelt und zweckgebunden.
- Die historischen Gartenstadtgebiete sind aufgrund ihrer zentrumsnahen Lage gut erschlossen (Nahversorgung und Verkehr). Aufgrund der Typologie haben sie einen durchgrünten Charakter. Die Freiräume sind jedoch privater Art, es gibt wenige Orte der Begegnung für die Bevölkerung.
- Weitere Wohngebiete wurden anhand der Dichte der Bebauungsstruktur in dichte und weniger dichte Gebiete unterteilt. Die weniger dicht besiedelten Gebiete am Siedlungsrand, haben eine gute Wohnlage und weisen oftmals Entwicklungs- und Verdichtungspotenzial auf. Dichtere Gebiete, älteren Erstellungsdatums sind oftmals sanierungsbedürftig. Im Westen und Osten grenzen einige Wohngebiete an Ein- und Ausfallsachsen an. Diese sind stark von den Lärmemissionen betroffen. Generell sind wenig öffentliche Freiräume und Begegnungsorte vorhanden. Zum Teil ist ein Erschliessungsdefizit des öffentlichen Verkehrs ersichtlich.

- Aufgrund ihrer Lage entlang von Verkehrsinfrastrukturen des motorisierten Verkehrs und der Bahn weisen die Mischgebiete eine gute Erschliessung und auch einen guten Zugang zu Versorgungsinfrastrukturen auf. Die Bebauungsstruktur ist stark heterogen. Das Potenzial ihrer Lage direkt an der Dünnern und der Aare wird zu wenig genutzt: es bestehen kaum Zugänge zu den Flussräumen. Weitere öffentliche Freiräume existieren, sind jedoch stark versiegelt.
- Die Arbeitsplatzgebiete im Süden (Rötzmatt/ Kleinholz) weisen Potenzial aufgrund ihrer Lage in der Nähe des Bahnhofs Hammer auf. Insbesondere das Industriegebiet im Norden liegt an einer peripheren Lage.
- Areale mit besonderer Nutzung sind das Kantonsspital und die Kantonsschule im Norden Oltens und die dazugehörigen Freiräume. Weitere grosse Freiräume sind meist zweckgebunden (Badi/Schützi, Schützenmatte, Sportpark, diverse Schulanlagen, Friedhof, etc.) und sind wenig aneignungsbar. Öffentliche Pärke sind der Stadtpark mit Robinsonspielplatz und die Römermatte linksseitig der Aare und die Trottermatte, der Vögelgarten und die Grünanlage Theodor-Schweizer-Weg rechtsseitig der Aare.

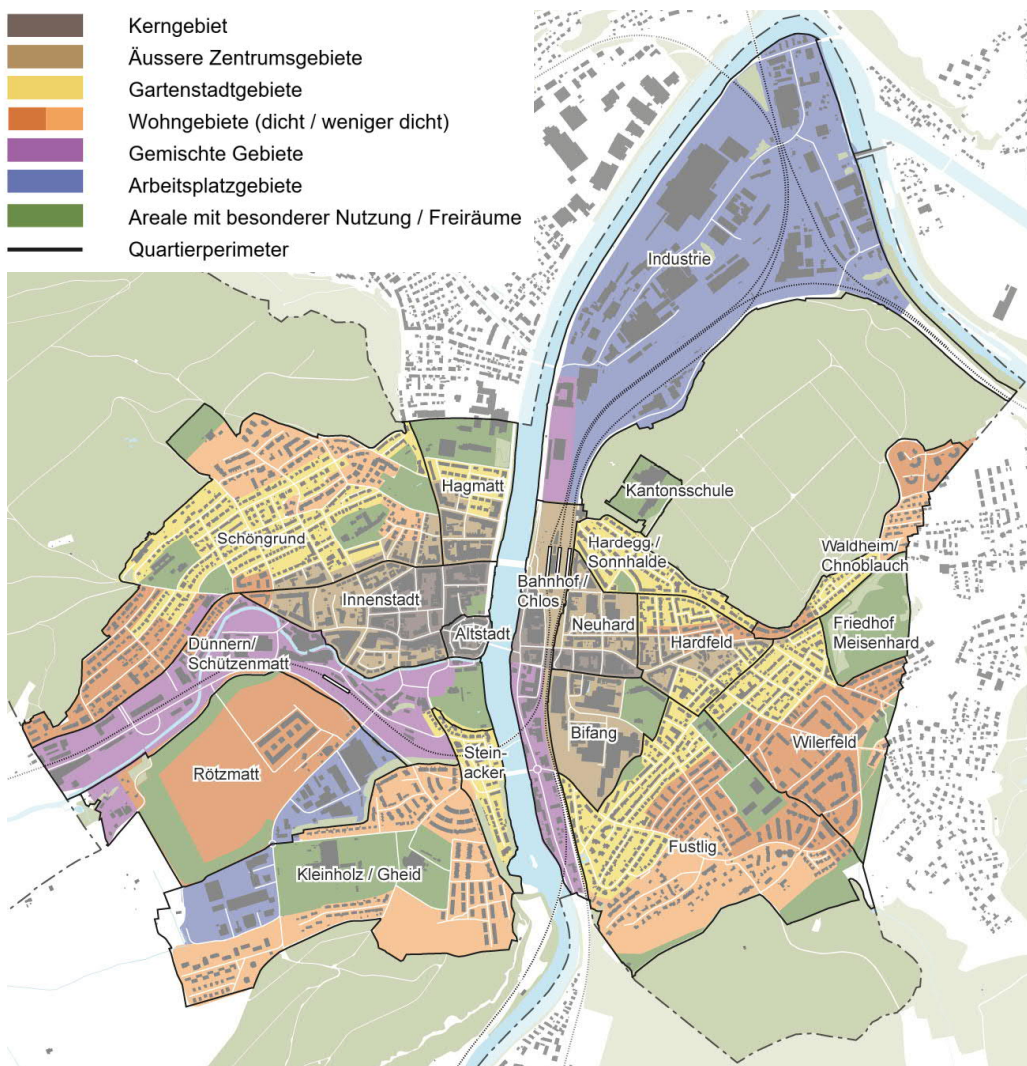


Abbildung 22: Übersicht Gebietstypen (prov. Zwischenstand) (Quelle: Metron)

3.10 SWOT

	STÄRKEN	SCHWÄCHEN
Siedlungsstruktur Siedlungsqualität	<ul style="list-style-type: none"> – Kompakter Siedlungskörper mit klaren Siedlungsrändern – Hohe Siedlungsqualität insb. in den Gartenstadtquartieren und an den Siedlungsrändern am Übergang zum Naturraum (Schöngrund, Steinacker, Fustlig/Wilerfeld, Hardegg), sowie in neuen Siedlungsgebieten (Bornfeld, Kleinholz) – Kurze Wege (Erholung, Freizeit, Versorgung) 	<ul style="list-style-type: none"> – Zäsuren im Siedlungskörper (Flussraum, Gleisanlagen, Ein- und Ausfallsachsen von Süden, Norden Osten und Westen), keine geeignete Stadtteilverbindung – Harte Quartiersübergänge, meist als Parkierungsflächen genutzt – Wenig soziale Quartiertreffpunkte (insbes. in Gartenstadtquartieren) – Zum Teil unsensible bauliche Eingriffe im Westen (Innenstadt zwischen Altstadt und Gartenstadtquartieren) und Osten (Bifang, Neuhard, Hardfeld) sowie unattraktive/unternutzte Freiräume – Vielerorts fehlende Qualität des Strassenraums (z.B. im Bifang-Quartier).
Siedlungserbe	<ul style="list-style-type: none"> – Grosszügiges historisches Erbe aus verschiedenen Epochen: zum Beispiel Gartenstadtquartiere; Mittelalterlicher Stadtkern, sowie Einzelbauten/-anlagen (teilweise industriell), Entwicklung parallel zur Eisenbahn 	<ul style="list-style-type: none"> – keine durchgängig systematische Haltung bezüglich Schutz / Erhaltung – Erhaltungsziel und Entwicklungsabsicht stehen teilweise im Konflikt
Siedlungsreserven	<ul style="list-style-type: none"> – Grosse Entwicklungsreserven 	<ul style="list-style-type: none"> – Offensichtliche Entwicklungsreserven eher peripher (Zementi, Kleinholz, Fustligfeld, Im Grund ...)
	CHANCEN	RISIKEN
Demographie	<ul style="list-style-type: none"> – Attraktive Lage für jüngere Erwerbstätige mit speziellen Mobilitätsbedürfnissen (Bahnknoten Mittelland, urban, kompakte Kleinstadt) oder für moderne/künftige Arbeitsformen – Kernstadt attraktiv für Best Agers, mit einem entsprechenden Angebot lassen auch Flächen in EFH-Quartieren für junge Familien freispielen – Attraktivität für weniger mobile ältere Bevölkerung, die Zentrumsangebot (wieder) sucht 	<ul style="list-style-type: none"> – Abhängigkeit vom Wanderungssaldo (Zuwanderung) – Steigende Infrastruktur- und Sozialfolgekosten – Aktive Steuerung infolge grosser Reserven bei wenigen Grundeigentümer/-innen kaum möglich – Steigende Überalterung
Siedlungsstruktur Siedlungsqualität	<ul style="list-style-type: none"> – Transformations- und Entwicklungspotenzial an zentralen Lagen (z.B. Olten Ost) → Raum für Imageänderung und neue Konzepte z.B. Klimaangepasstes Bauen, Schaffung von hochwertigem Grünraum 	<ul style="list-style-type: none"> – Siedlungsqualität wird durch Markt/Investoren bestimmt – Gefahr von Gentrifizierung – Langwierige Planungsprozesse durch Vielzahl unterschiedlicher Interessengruppen – Steigende Heterogenität bei ungeordneten Innenverdichtung – Steigender «Dichtestress» bei mangelhafter Frei- und Grünräume sowie Infrastrukturen im Zuge der Innenentwicklung – Nachbarschaftliche Widerstände gegen Innenentwicklung
Siedlungserbe	<ul style="list-style-type: none"> – Sicherstellung des stufengerechten Erhalts durch moderate/qualitätsvolle Weiterentwicklung 	<ul style="list-style-type: none"> – Blockierung von Innenentwicklungs-/Verdichtungsprozessen aufgrund Schutzanliegen
Siedlungsreserven	<ul style="list-style-type: none"> – Etappierte Entwicklung der Reserven gem. Wachstumsbedarf der Stadt – Vielfalt im Flächenangebot 	<ul style="list-style-type: none"> – Interessenkonflikte mit (wenigen) Eigentümerschaften

3.11 Handlungsansätze Siedlungsgebiet

Die Ergebnisse der Siedlungsanalyse können in den folgenden Handlungsansätzen zusammengefasst werden. Sie dienen als Grundlage für das Räumliche Leitbild und können in den kommenden Arbeitsphasen weiter vertieft bzw. angepasst werden.

1. Wahren und Fördern

Der Charakter der prägenden historischen Gebiete ist zu erhalten. Besonders wertvolle Strukturen wie beispielsweise die Altstadt sind grundsätzlich in ihrer Struktur zu erhalten. Partielle, qualitätsvolle Verdichtung ist möglich. Die Potenziale des öffentlichen Raums als Begegnungsorte für die Bevölkerung sind zu fördern (z.B. der Aareraum, zweckgebundene Freiräume).

2. Weiterentwickeln

Bestehende Wohngebiete sind unter Wahrung der Qualität und des Quartiercharakters weiterzuentwickeln und können, wo möglich, verdichtet werden. Insbesondere ist auf ein gutes Angebot an qualitativen Freiräumen und Begegnungsorten zu achten.

3. Aufwerten

Wohn- und Zentrumsgebiete: Die Siedlungsqualität ist zu verbessern. Wo nötig, ist eine bauliche Veränderung / Erneuerung unter Berücksichtigung des spezifischen Kontexts (Lärm, Dichte, etc.) durchzuführen. Qualitative Freiräume sollen angeboten und, wo sinnvoll und nötig, Begegnungsorte geschaffen werden. Übergänge zu anderen Gebieten sind zu verbessern.

Arbeitsplatzgebiete: Bei Arbeitsplatzgebieten angrenzend an Wohnquartiere sind die Nutzungen auf ihre Wohnverträglichkeit zu prüfen. Für Gebiete nahe den Bahnhöfen sind personalintensivere Arbeitsnutzungen anzustreben. Das Industriegebiet im Norden ist auf flächenorientierte Gewerbenutzungen auszurichten. Zudem ist hier die Durchlässigkeit für den Langsamverkehr und die damit verbundene Aufenthaltsqualität zu verbessern.

Freiräume und Areale mit besonderer Nutzung sind aufzuwerten (gute Durchwegung in nutzungsgebundenen Arealen, aneignungsbare Gestaltung, etc.).

4. Transformieren und neue Identitäten schaffen

Aufgrund der guten Lagen im gesamtstädtischen Kontext sind mittels Transformationen neue urbane Identitäten zu schaffen. Die Siedlungsqualität ist durch bauliche Veränderung / Erneuerung unter Berücksichtigung des spezifischen Kontexts (Lärm, Dichte, etc.) zu verbessern. Es sind Begegnungsorte und qualitative Freiräume zu schaffen, respektive das Potenzial der Flussräume ist zu aktivieren.

5. Neuentwickeln

Das Entwickeln von bisher unbebauten Gebieten ist, orientierend am Bedarf, schrittweise auszulösen. Ihre Bebauungsdichte orientiert sich an ihrer Lage im gesamtstädtischen Kontext (Erschliessung, Versorgung). Insbesondere ist auf ein gutes Angebot von qualitativen Freiräumen und Begegnungsorten zu achten.

Grundlagenbericht | Siedlung

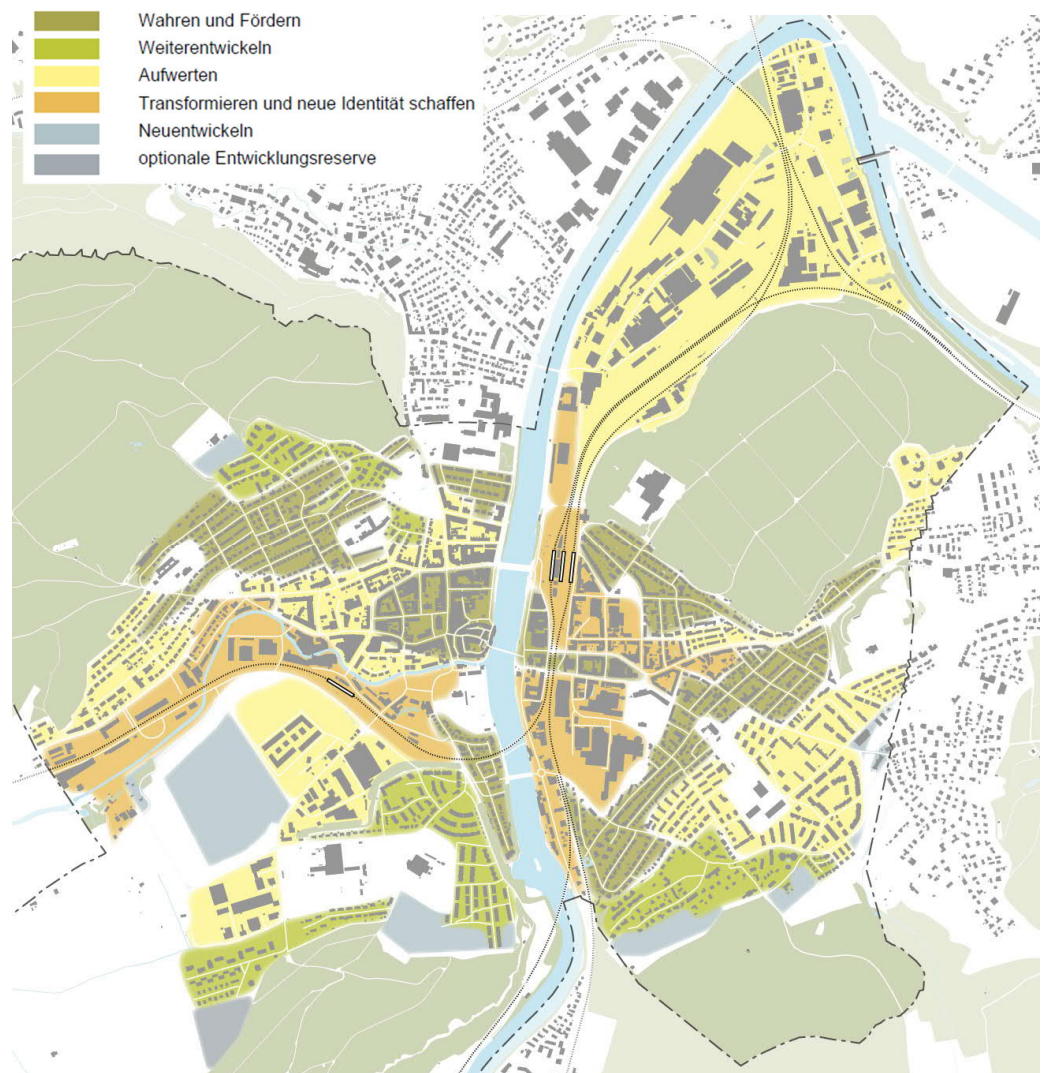


Abbildung 23: Handlungsansätze Siedlung
(prov. Zwischenstand) (Quelle: Metron)

4 Mobilität

Als Grundlage für die Analyse der Mobilität wurde der Mobilitätsplan Olten, der im Jahr 2017 verabschiedet wurde, verwendet. Für den Mobilitätsplan wurde die verkehrliche Situation in Olten umfassend analysiert. Die Ergebnisse sind im Synthesebericht des Mobilitätsplans Olten beschrieben. Nachfolgend wird eine Zusammenfassung der Situationsanalyse gegeben. Weiterführende Analysen können dem Synthesebericht des Mobilitätsplans Olten entnommen werden.

4.1 Motorisierter Individualverkehr

Die heutigen Verkehrsbelastungen auf den Hauptachsen sind in Abbildung 24 ersichtlich. Die Auslastung der Knoten entlang der Hauptachsen bewegt sich während den Spitzenstunden an der Kapazitätsgrenze. Als besonders kritisch sind die Knoten Sälikreis, Postplatz und Bahnhofplatz hervorzuheben.

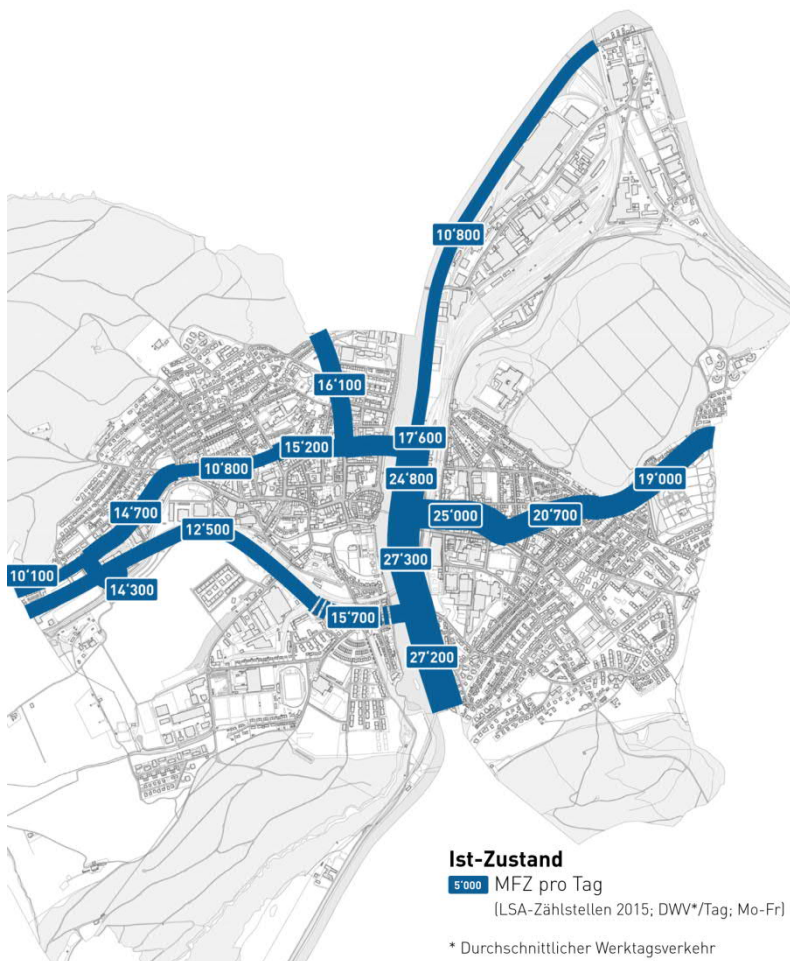


Abbildung 24: Heutige Verkehrsbelastung (Motorfahrzeuge pro Werktag) auf den Hauptachsen in Olten (Quelle: Synthesebericht Mobilitätsplan Olten 2017)

Eine weitere Kantonsstrasse, der Wilerweg, verzeichnet mit rund 4'000 Fahren am Tag eine geringere Verkehrsbelastung. Der Wilerweg bildet die Ortsverbindung nach Starrkirch-Wil und eine wichtige Langsamverkehrsverbindung zum Bahnhof und zur Innenstadt.

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung auf den Hauptachsen gibt es Ausweichverkehr in die Quartiere, auch wenn diese grösstenteils verkehrsberuhigt sind (Tempo 30 oder Begegnungszone). Im Säliquartier wird beispielsweise Durchgangsverkehr beobachtet, der die überlasteten Knoten im Zentrum umfährt.

Um die Innenstadt zu entlasten, wurde 2013 die neue Entlastungsstrasse (ERO) in Betrieb genommen. Diese hat eine gewisse Entlastungswirkung entfaltet, gleichwohl bleibt die Innenstadt weiterhin stark vom Verkehr belastet. Die Hauptachsen weisen eine sehr verkehrsorientierte Gestaltung auf. Die Aufenthaltsqualität ist eingeschränkt, die Luft- und Lärmbelastung hoch.

Um die negativen Auswirkungen der hohen Verkehrsbelastungen zu minimieren, wird der Verkehr durch einen Zentralrechner gesteuert und gelenkt. Ziel dieses Verkehrsmanagements ist, dass nur so viel Verkehr in die Innenstadt zufließen kann wie dort auch bewältigt werden kann.

Das Parkierungsangebot umfasst einige grössere Parkhäuser / öffentliche Parkplätze (Sälipark, Hammer II, Neuhard, Schützenmatte etc.) und dispers verteilte Parkfelder entlang der Strassen. Die Parkfelder werden mehrheitlich bewirtschaftet. Die Bewirtschaftung erfolgt über Gebühren, zeitliche Beschränkungen oder Bevorzugungen von Nutzergruppen (z.B. Anwohnerparkkarten).

Die Erstellung der Parkplätze richtet sich derzeit noch nach den im Baureglement aufgeführten Richtlinien für Abstellplätze für Motorfahrzeuge. Diese legen fest, wie die erforderliche Anzahl Abstellplätze berechnet wird. Die Richtlinien entsprechen jedoch nicht mehr den heutigen Anforderungen. Beispielsweise fehlen Aussagen zum Veloverkehr, Sharing-Angeboten, E-Mobilität oder zur Möglichkeit von autoreduzierten Nutzungen mit Mobilitätskonzepten. Aus diesen Gründen sollen die Richtlinien durch ein neues Parkierungsreglement ersetzt werden. Ein im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätsplans entworfenes Reglement wurde von der Bevölkerung im Jahr 2019 abgelehnt.

4.2 Öffentlicher Verkehr

Abbildung 25 zeigt die Qualität der ÖV-Erschliessung anhand der ÖV-Güteklassen gemäss der Methodik des Kantons Solothurn. Olten ist aufgrund seiner zentralen Lage im nationalen Schienennetz (über-)regional sehr gut mit dem ÖV erschlossen. Der Bahnhof Olten ist ein zentraler Knotenpunkt, sowohl für den Fern- als auch Regionalverkehr (ÖV-Gütekategorie A). Als zweiter Bahnhof ist Olten Hammer ins S-Bahn-Netz eingebunden. Die Feinerschliessung erfolgt in Olten mit einem Netz aus verschiedenen Buslinien.

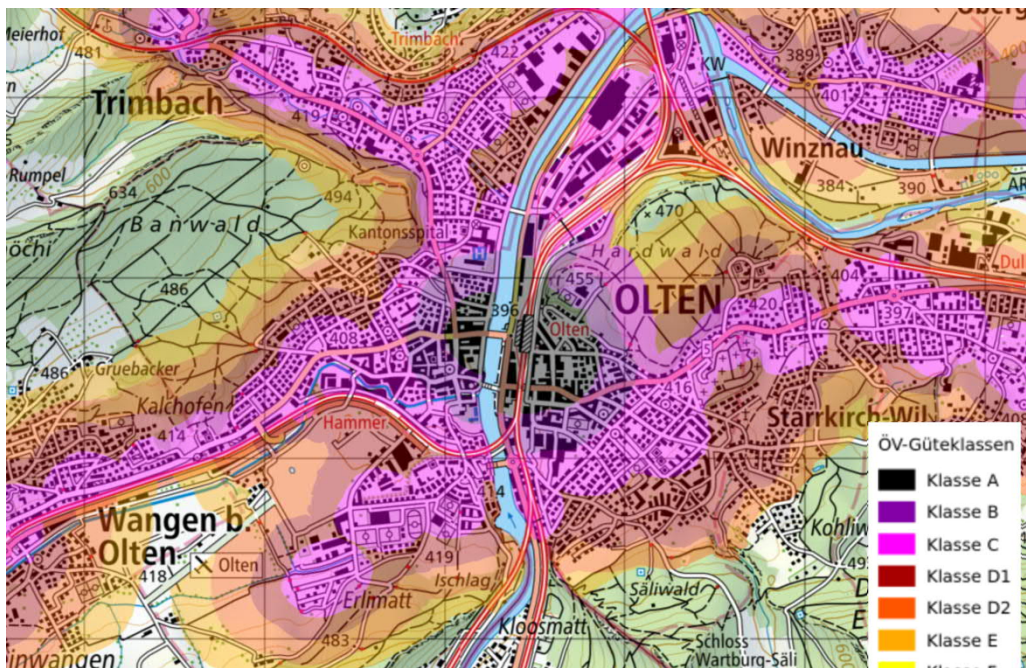


Abbildung 25: ÖV-Erschliessung in Olten
(Quelle: Amt für Geoinformation, Kanton Solothurn)

Da die Busse entlang der zentralen Einfallsachsen im Mischverkehr mit dem MIV verkehren, sind sie von der hohen Auslastung des Strassennetzes und den damit verbundenen Stauerscheinungen ebenfalls betroffen. Der ÖV-Betrieb ist deshalb insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten instabil und es gibt Anschlussbrüche und Reisezeitverzögerungen, welche die Qualität des ÖV mindern.

Der Bahnhof Olten ist der zentrale Umsteigepunkt im ÖV-Netz der Stadt Olten. Er nimmt eine wichtige Funktion als Empfangsort ein und ist auch ein wichtiger Verknüpfungspunkt mit dem Fuss- und Veloverkehr.

Die Zugänglichkeit des Bahnhofs Olten ist jedoch eingeschränkt. Um diese zu verbessern, ist die Umgestaltung des Bahnhofplatzes (Massnahme Agglomerationsprogramm AareLand, 2. Generation) und der Ausbau der Publikumsanlagen geplant (Massnahme Agglomerationsprogramm 4. Generation). Die Umgestaltung des Bahnhofplatzes wird mit dem Projekt «Neuer Bahnhofplatz Olten» realisiert, welches auch attraktive Zugänge zur Aare und eine neue Brücke für den Fuss- und Veloverkehr beinhaltet. Die Aufwertung der zur Altstadt ausgerichteten Seite ist somit aufgegleist, es wird jedoch auch Verbesserungsbedarf für die östliche Seite des Bahnhofs identifiziert.

4.3 Fuss- und Veloverkehr

Die Qualität des Fusswegnetzes wird gemäss dem Mobilitätsplan Olten als grösstenteils befriedigend beurteilt. Insbesondere die flächendeckend verkehrsberuhigten Quartiere schaffen eine gute Basis. Das Angebot entlang der verkehrsorientierten Hauptachsen (Längs- und Querbeziehungen) ist jedoch verbesserungsdürftig. In Knotenbereichen wird der Fussverkehr oftmals nicht angemessen berücksichtigt. Dies gilt auch für die Anschlüsse an die Aarequerungen. Das Velonetz weist ebenfalls diverse Schwachstellen auf. Auch hier ist das Angebot insbesondere entlang der Hauptachsen nicht durchgehend und unattraktiv.

Olten weist aufgrund seiner kompakten Siedlungsstruktur ein hohes Potenzial für den Veloverkehr auf. Dieses nimmt mit dem Aufkommen von E-Bikes weiter zu. Einerseits werden längere Wege mit dem Velo zurückgelegt, andererseits werden neue Personengruppen angesprochen. Schweizweit ist ein Trend zur vermehrten Nutzung des Velos

beobachtbar. Um dieses Potenzial zu nutzen, ist ein durchgehendes, attraktives und sicheres Velowegnetz von hoher Bedeutung. Zu diesem Zweck sind bereits einige Projekte auf Ebene Kanton in Planung. Mit dem neuen Netzelement der Velovorzugsrouten werden grossräumig neue hochwertige Veloverbindungen geschaffen. Im Raum Olten befinden sich zwei Velovorzugsrouten in Planung:

- Velovorzugsroute Zofingen – Olten
- Velovorzugsroute Olten – Aarau

Die geplanten Velovorzugsrouten sind in Abbildung 26 ersichtlich.

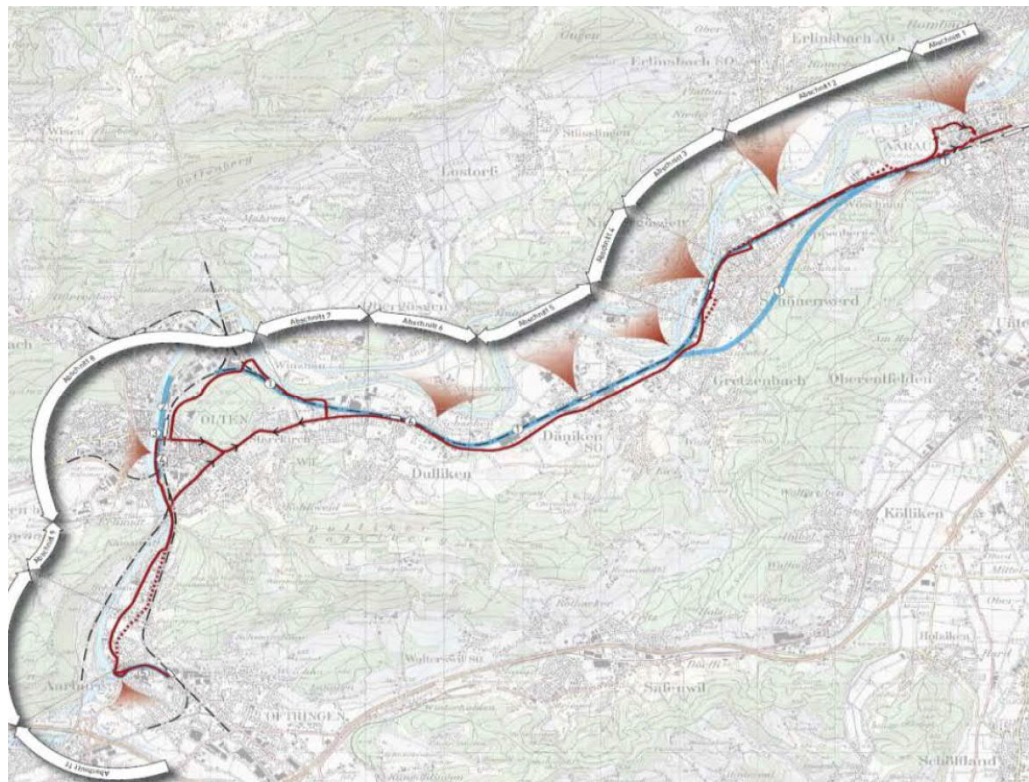


Abbildung 26: Geplante Vorzugsrouten
(Quelle: Planungsstudie Velovorzugsroute AareLand, Ausschnitt aus dem Entwurf des AP AareLand 4G, 20.8.20)

Mit der Revision des kantonalen Strassengesetzes wird die Finanzierung von kantonal bedeutenden Velowegen zudem erleichtert.

4.5 SWOT

	STÄRKEN	SCHWÄCHEN
Fuss- & Veloverkehr	<ul style="list-style-type: none"> – Grosse Begegnungszone in der Innenstadt – Quartiere sind verkehrsberuhigt – Kompakte Siedlungsstruktur begünstigt kurze Wege und damit den Fussverkehr – Die Ziele liegen in der Regel in Velodistanz 	<ul style="list-style-type: none"> – Hohe Trennwirkungen durch Bahnkorridore (wenige Querungen) und entlang der Aare (Zugänge Brücken). – Fussgänger: Unattraktive Anbindung Zementi / Rötzmatt – Fussgänger: Geringe Aufenthaltsqualität entlang Hauptachsen (Knoten und Strecken). – Velo: Diverse Netzlücken und Schwachstellen entlang der Hauptachsen – Velo: Raumknappheit für Ausbau Veloinfrastruktur auf Hauptachsen (Knoten und Strecken)
Öffentlicher Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> – Bahnhof Olten weist ein sehr gutes ÖV-Angebot im Fern- und Regionalverkehr auf 	<ul style="list-style-type: none"> – Behinderungen / Stau zu Spitzenzeiten, v.a. rund um den Bahnhof und entlang der Einfallsachsen – Für Busbeschleunigung (separate Spuren) fehlt oft der Platz – Zugänglichkeit Bahnhof Olten für den Fuss- und Veloverkehr
Strassennetz / MIV	<ul style="list-style-type: none"> – Entlastungsstrasse (ERO) entlastet die Innenstadtachse 	<ul style="list-style-type: none"> – Wenig attraktive Strassenraumgestaltung entlang der Einfallsachsen – Zunehmende Überlastungen im Hauptstrassennetz während und ausserhalb Spitzenzeiten (v.a. Gösger- und Aarburgerstrasse), inkl. Knoten (Knoten Sälikreisel, Postplatz, Bahnhofplatz, Handelshof) – Ausweichverkehr in die Quartiere
Planung Finanzierung		<ul style="list-style-type: none"> – Veraltetes Parkierungsreglement (PP-Erstellung) – Wenig Ausbaumöglichkeiten (knapper Raum, knappe Finanzen) – Gesamtverkehrsstrategie (Mobilitätsplan) politisch nicht akzeptiert
	CHANCEN	RISIKEN
Fuss- & Veloverkehr	<ul style="list-style-type: none"> – Zentrumsentwicklung mit Aufwertung Flussraum, Bahnhofplatz, weitere Aufwertung Innenstadt und Entwicklung Bifang – Erhöhung des Velo-Anteils verbessert Effizienz der Strassen, fördert Gesundheit und städtische Lebensqualität – E-Bikes ermöglicht neue Nutzergruppen zu erschliessen (Topographie, Distanzen...) – Kantonale Vorzugsrouten als Treiber für Verbesserung des städtischen Velonetzes 	<ul style="list-style-type: none"> – Zunehmende Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr, wenn der Anteil E-Bikes und "Spassmobile" weiter steigt
Öffentlicher Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> – Umsetzung Busbevorzugung – Vernetzung mit Fuss- und Veloverkehr sowie weiteren Mobilitätsangeboten (Sharing, Multimodalität), Umsteigepunkte gewinnen im Zuge der Digitalisierung und Automatisierung an Bedeutung 	<ul style="list-style-type: none"> – Bevölkerungswachstum verschärft Stausituation
Strassennetz / MIV	<ul style="list-style-type: none"> – Aufwertung Strassenräume entlang der Einfallsachsen – Steuerung und Dosierung des Verkehrs, wird durch die Digitalisierung und Automatisierung erleichtert 	<ul style="list-style-type: none"> – Bevölkerungswachstum verschärft Kapazitätsengpass – Beschränkte Dosiermöglichkeiten (Toleranz, knappe Stauräume) – Steigender Druck auf Quartiere
Planung Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> – Revision des kant. Strassengesetzes erleichtert Finanzierung von kant. bedeutenden Velowegen 	

4.6 Fazit der Ausgangslage

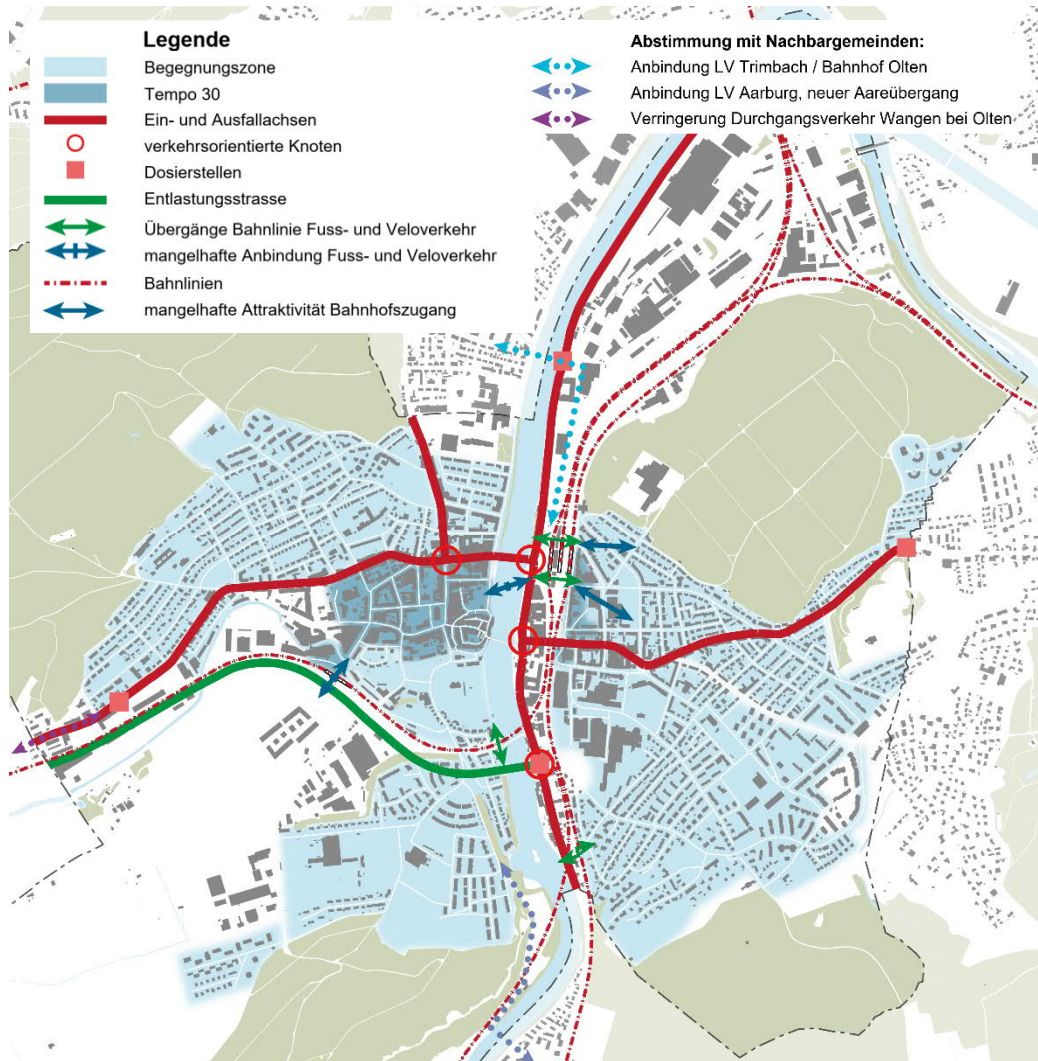


Abbildung 27: Ausgangslage Mobilität
(Quelle: Metron)

Das Hauptstrassennetz bewegt sich in den Spitzenstunden an der Kapazitätsgrenze. Davon betroffen ist auch der ÖV, dessen Betrieb in den Spitzenstunden instabil ist. Es treten Behinderungen und Verzögerungen auf. Die Hauptachsen sind sehr verkehrsorientiert gestaltet und weisen eine hohe Trennwirkung auf, dies schränkt die Aufenthaltsqualität und die Qualität des Fuss- und Veloverkehrs ein. Durch die hohe Verkehrsbelastung wurde die Einführung eines umfassenden Verkehrsmanagements nötig, zu dem auch die Verkehrsdosierung an der Peripherie und dem Innenbereich gehört. Zusätzliche Entlastung bringt die Entlastungsstrasse Olten, die im Rahmen des Projektes ERO realisiert wurde. Damit konnte eine gewisse Entlastung des Zentrums erreicht werden, gleichwohl bleibt die Innenstadt weiterhin stark vom Verkehr belastet. Es ist ein angebotsorientierter Umgang mit dem MIV notwendig, um den Strassenverkehr siedlungsverträglich zu bewältigen und die Priorisierung des ÖV mit Verkehrsmanagement-Ansätzen sicherzustellen. Ein weiterer grösserer Ausbau des Hauptstrassennetzes ist gestützt auf den kantonalen Richtplan vorerst nicht vorgesehen.

Die Quartiere sind verkehrsberuhigt und bilden eine gute Basis zur verträglichen Abwicklung des MIV sowie für attraktive Fuss- und Velowegnetze. Die grossen Begegnungs- und Tempo-30 Zonen sind eine grosse Stärke der Stadt. Sie werden von stark befahrenen Ein- und Ausfallachsen zerschnitten, allesamt Kantonsstrassen, die teilweise schwer zu überqueren sind und von denen hohe Lärmemissionen ausgehen.

Der Bahnhof Olten ist von grosser Bedeutung für die Stadt und die gesamte Region. Die Zugänglichkeit speziell von der Ostseite kommt dieser Bedeutung noch nicht vollends entgegen. Sie ist geprägt von engen Platzverhältnissen und einer aufwertungsfähigen Gestaltung.

Aufgrund der kompakten Siedlungsstruktur besteht in Olten ein grosses Potenzial für eine Mobilität der kurzen Wege, die auf die flächeneffizienten, siedlungsverträglichen und klimaschonenden Verkehrsmittel ÖV, Veloverkehr und Fussverkehr setzt. Allerdings stellen die Ein- und Ausfallachsen und die Bahnlinien mit ihren prägenden Gleisanlagen eine Zerschneidung des Stadtkörpers dar. Entsprechend undurchlässig sind die Fuss- und Veloverbindungen in West-Ost-Richtung und in Nord-Südrichtung auf dem linken Aareufer.

Die flächeneffiziente und siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs bleibt auch mit der Digitalisierung und Automatisierung wichtig. Die hohe Bedeutung des ÖV sowie Fuss- und Veloverkehrs bleibt bestehen.

4.7 Handlungsansätze Mobilität

Aus der Analyse lassen sich die folgenden Handlungsansätze ableiten. Sie dienen als Grundlage für das Räumliche Leitbild und können in den kommenden Arbeitsphasen weiter vertieft bzw. angepasst werden.

Gestaltung und Betrieb der Hauptachsen

- Strassenräume siedlungsorientiert gestalten und die vielfältigen Nutzungsansprüche berücksichtigen (Gewerbe, Aufenthalt, Begrünung etc.)
- Trennwirkung reduzieren
- Verkehrsmanagement weiter umsetzen und Verkehrsaufkommen entsprechend
- Netzleistungsfähigkeit steuern, dies wird durch die Digitalisierung und Automatisierung erleichtert
- Durchgangsverkehr auf Entlastungsstrasse verlagern (kein Ausbau des Hauptstrassennetzes)
- Zuverlässigkeit des ÖV sicherstellen

Fuss- und Velowegnetz

- Attraktives, sicheres und durchgängiges Fuss- und Velowegnetz für den Alltag schaffen, Chance der Planungen zu den Vorzugsrouten nutzen und prioritär Verbesserungen entlang der Hauptachsen anstreben
- Stadtquerungen optimieren, insbesondere Anschlüsse an die Aarequerungen
- Zugänglichkeit der Bahnhöfe verbessern, insbesondere ostseitiger Zugang Bahnhof Olten aufwerten
- Multimodalität und Sharing Ansätze gewinnen an Bedeutung, ÖV-Haltestellen werden als Drehscheiben für intermodale Wege wichtiger und sind entsprechende auszurichten (angemessenes Angebot an Abstellplätzen, hohe Aufenthaltsqualität etc.)

Zugang Aare und Dünern

- Zugänglichkeit der Flussräume verbessern
- Altstadt und Bahnhof näher zusammenbringen
- Grosszügige Fuss- und Velowege für den Alltags- und Freizeitverkehr schaffen

Ruhender Verkehr

- Strategien und Zusammenhänge zur Parkplatzerstellung breit diskutieren und neuen Anlauf zur Erstellung eines neuen Parkraumreglements nehmen
- Bewirtschaftung der Parkplätze weiterführen und verstärken

– Angemessenes Angebot an Veloabstellplätze an zentralen Orten (Bahnhof, Altstadt, Spital, Einkaufszentren etc.) schaffen



Abbildung 28: Handlungsansätze Mobilität (prov. Zwischenstand) (Quelle: Metron)

5 Landschaft, Freiraum, Umwelt

5.1 Landwirtschaft

Die Stadt Olten verfügt über Landwirtschaftszonen nur im Westen und Süden des Gemeindegebiets (vor allem Bereich Gheid und Ruttiger). In diesen Bereichen sind einzelne Fruchtfolgefleichen ausgewiesen. Konflikte mit rechtskräftigen Bau- oder Reservezonen bestehen nicht.

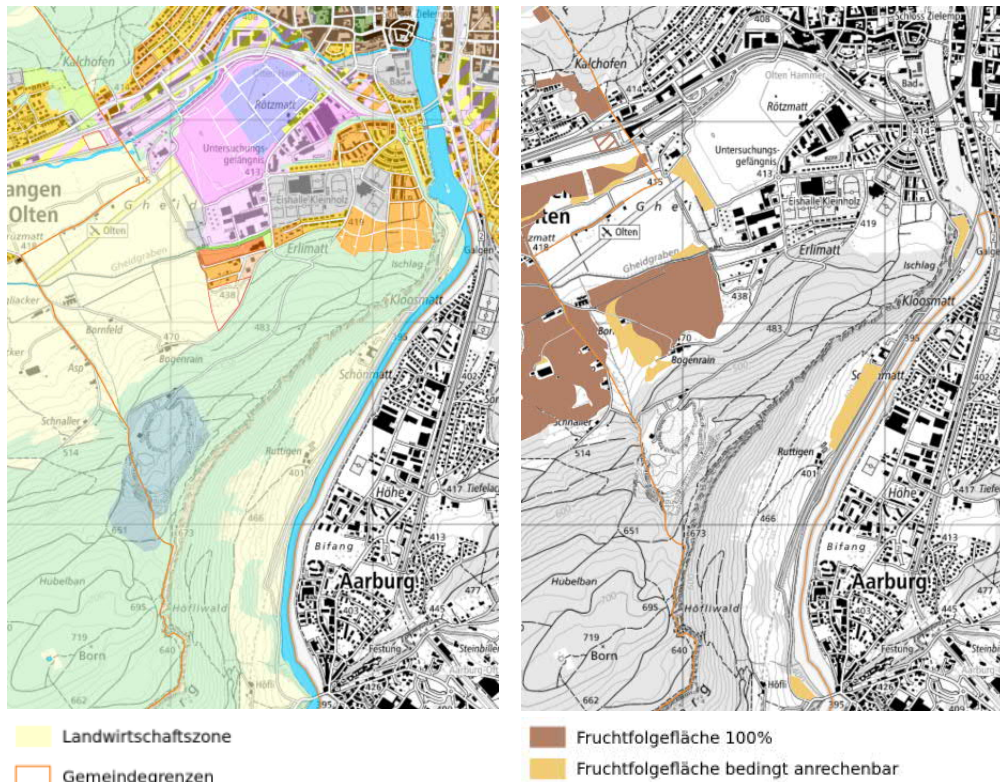


Abbildung 29: Grundnutzung Nutzungsplanung links, FFF rechts (Quelle: SOGIS)

Gemäss Naturkonzept von 2008 sind die wenigen landwirtschaftlich genutzten Flächen (Gheid, Ruttigen, Bornfeld, Latschieber) aus ökologischer Sicht sehr wertvoll. Sie haben zum Teil auch noch ein hohes Aufwertungspotential:

- Landschaftskammer Ruttigen, das Gheid mit der extensiv genutzten Grundwasserschutzzone,
- das Bornfeld (aktuell in der Reservezone) mit den Obstbaumrelikten,
- sowie der Latschieber, der eine intensive Verzahnung zwischen Wald und offenem Kulturland darstellt,

Es wurden bereits erfolgreich einige Anstrengungen zur Aufwertung und Extensivierung der landwirtschaftlichen Nutzung unternommen, insbesondere in der Grundwasserschutzzone im Gheid.

Die Überarbeitung des Naturkonzepts ist angesichts dessen Alters für die Ortsplanungsrevision im engeren Sinne zentral. Dieses dient als wichtige Grundlage bei der Interessenabwägung und für die Frage, welche Objekte wie gesichert werden sollen.

5.2 Natur- und Landschaftsschutz

Auf dem Gemeindegebiet der Stadt Olten sind folgende Inventare und Programme relevant:

- Verträge im Rahmen des Mehrjahresprogrammes Natur und Landschaft des Kantons (Ruttiger)
- Kantonale Juraschutzzone gem. Richtplankapitel L2.1
- Kantonale Naturreservate gem. Richtplankapitel L2.4 (Dünnernlauf, Waldreservat Ruttiger Born)
- Kantonale Vorranggebiete Natur und Landschaft gem. Richtplankapitel L3.1 (Ruttiger-Oltner Berg-Rainban, Auen Ruppoldingen, Aareschachen Niederamt zwischen Winznau und Aarau)
- Naturreservat Seidenhoflochweiher
- BLN-Gebiet «Aarewaage Aarburg»

Ausserdem sind die folgenden Schutzgebiete und -objekte auf Gemeindegebiet festgesetzt:

- Geschützte Hecken, geschützte Einzelbäume, Naturobjekt
- Kommunale Landschaftsschutzzone (Gheid/Bornfeld/Bornwald, in Abb. 29/30 gelb schraffiert)
- Kommunales Aufwertungsgebiet Natur und Landschaft (Bannwald, Hardwald, in Abb. 29/30 gelb schraffiert)
- Kommunale Schutzverfügung Seidenhoflochweiher
- Siedlungstrenngürtel von regionaler Bedeutung (Olten, Wangen b. Olten)
- kommunale und kantonale Uferschutzzone

Zudem weist auch das ehemalige Kiesabbaugelände Areal Olten SüdWest einen hohen ökologischen Wert auf.

- Mosaik von Hecken, Tümpeln, Sand- und Wurzelhaufen



Abbildung 30: Natur und Landschaft (Nutzungsplanung, Quelle: SOGIS)

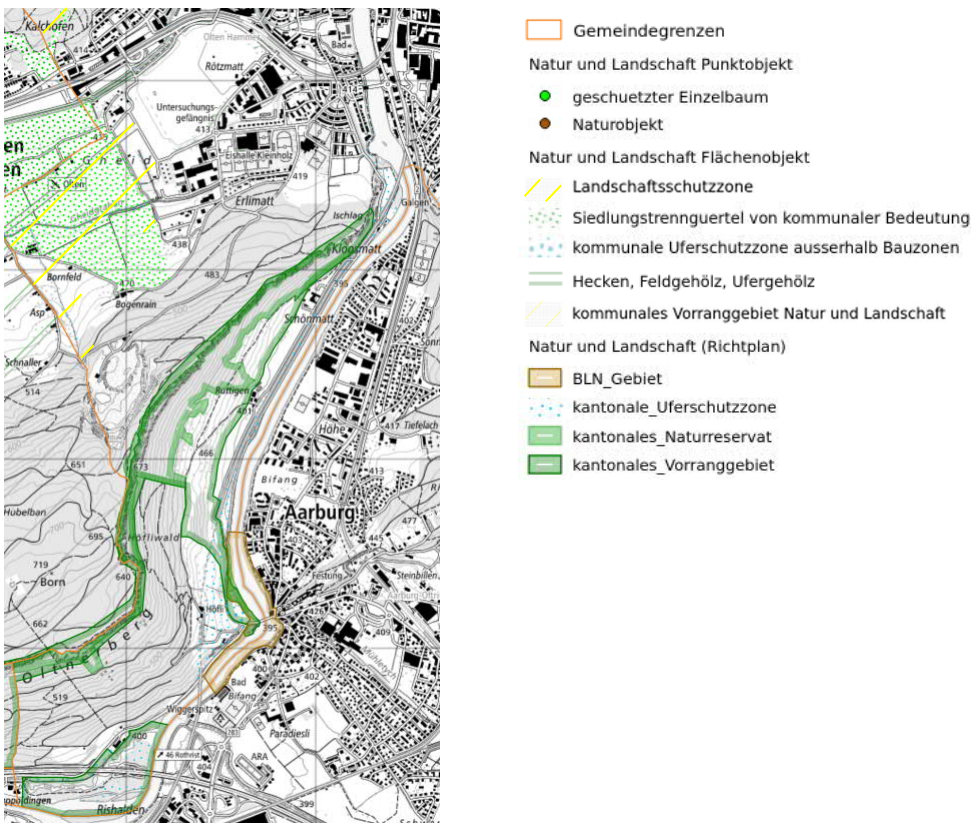


Abbildung 31: Natur und Landschaft (Nutzungsplanung, Quelle: SOGIS)

Auffällig ist, dass neben diversen geschützten Hecken und einem Naturobjekt lediglich zwei geschützte Einzelbäume (Hasenweid) verzeichnet sind. Das kommunale Naturinventar hingegen zeigt eine Vielzahl an grossen/alten Bäumen sowie besonders schönen und landschaftsprägenden Bäumen (auf privatem Grund) auf mit der Empfehlung zum Erhalt. Dieser Widerspruch ist im Rahmen der Nutzungsplanungsrevision genauer zu prüfen und nach Möglichkeit zu bereinigen, zumal dem Baumschutz auch in Zusammenhang mit Aspekten der Biodiversität im Siedlungsgebiet sowie mit der grossen und wachsenden Bedeutung von Stadtbäumen für ein angenehmes Stadtklima (Lufthygiene, Beschattung, Kühlung etc. vgl. Kap. O) künftig ein grösseres Gewicht zukommen muss.

5.3 Gewässer und Naturgefahren

Die Fliessgewässer im Stadtgebiet sind betreffend Ökomorphologie wie folgt klassiert:

- Die Aare selbst ist nicht klassiert
- Die Dünnern als Aarezuffluss aus dem Westen gilt als naturfremd/künstlich oder stark beeinträchtigt
- Die Zuflüsse zur Dünnern sind teilweise eingedolt (Bannwaldbach, Rötzmattbach)
- Aspbach und Gheidbach sind im Landwirtschaftsgebiet wenig beeinträchtigt
- Der Mühlitälibach als Aarezuffluss aus dem Osten ist auf dem gesamten Gemeindebiet Olten eingedolt
- Zum Höfliwaldbach und zum Rütteliackerbach bestehen keine Informationen

Gemäss kantonaler Revitalisierungsplanung wird der Nutzen von Revitalisierungen auf Stadtgebiet Olten entlang Dünnern und Aare sowie Mühlitälibach als gering eingestuft und entsprechend sind keine Revitalisierungen geplant. Für den Abschnitt des Mühlitälibachs entlang der Stadtgrenze von Olten liegt aber bereits ein Aufwertungsprojekt vor.

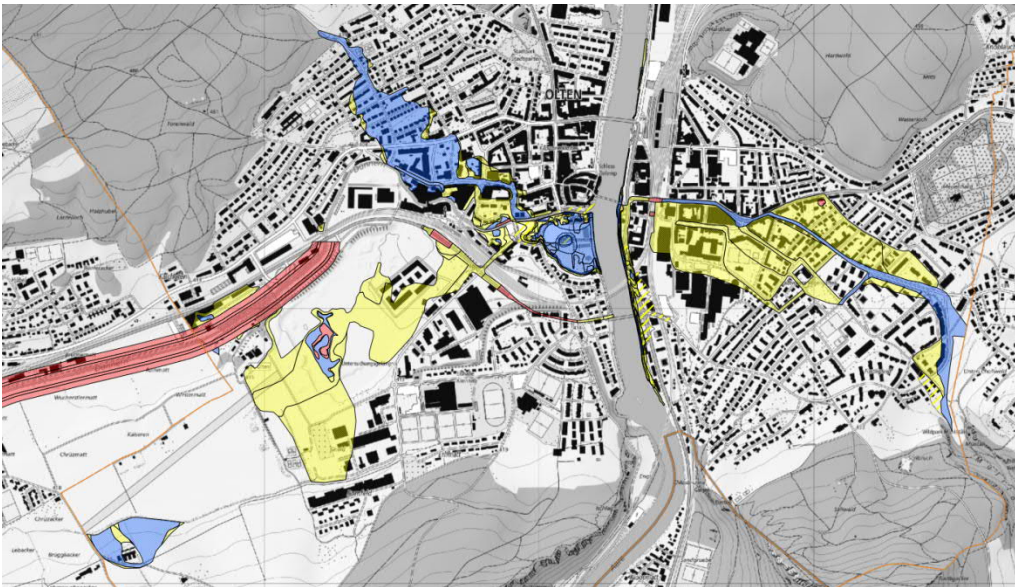
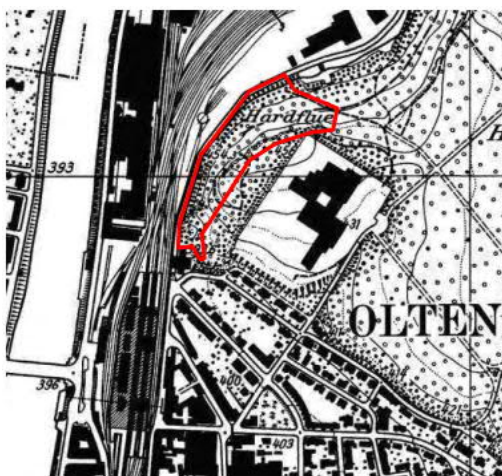
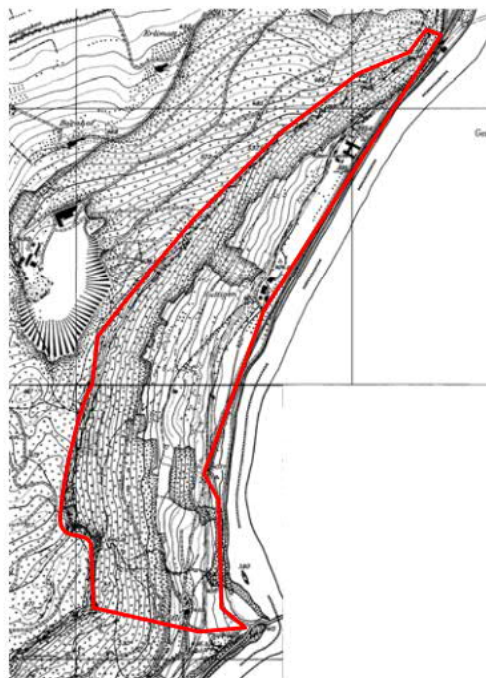


Abbildung 34: Gefahrenkarte Wasser (Quelle: SOGIS)

In der Gefahrenkarte Olten, Sturz- und Rutschprozesse (Sieber Cassina + Partner AG, 2008) werden die entsprechenden Naturgefahren aufgezeigt. Die Gefährdung durch Sturz- und Rutschprozesse beschränkt sich auf zwei Teilgebiete, nämlich das Gebiet Hardflue nahe dem Bahnhof sowie auf das Gebiet Rutigen südlich des Stadtgebiets. Für das restliche Gemeindegebiet liegen keine konkreten Gefährdungen durch Sturz- oder Rutschprozesse vor.



Teilgebiet Hardflue



Teilgebiet Rutigen

Abbildung 35: Perimeter Gefahrenkarte Sturz- und Rutschprozesse (Quelle: Sieber Cassina + Partner AG)

5.4 Störfallvorsorge

Gemäss Richtplankapitel S7.4 haben die Gemeinden bei ihren Planungen die Karte «Gefahrenhinweiskarte Störfälle» zu berücksichtigen. Planerische und bauliche Schutzmassnahmen sind im Rahmen der Ortsplanungsrevision rechtlich verbindlich festzulegen.

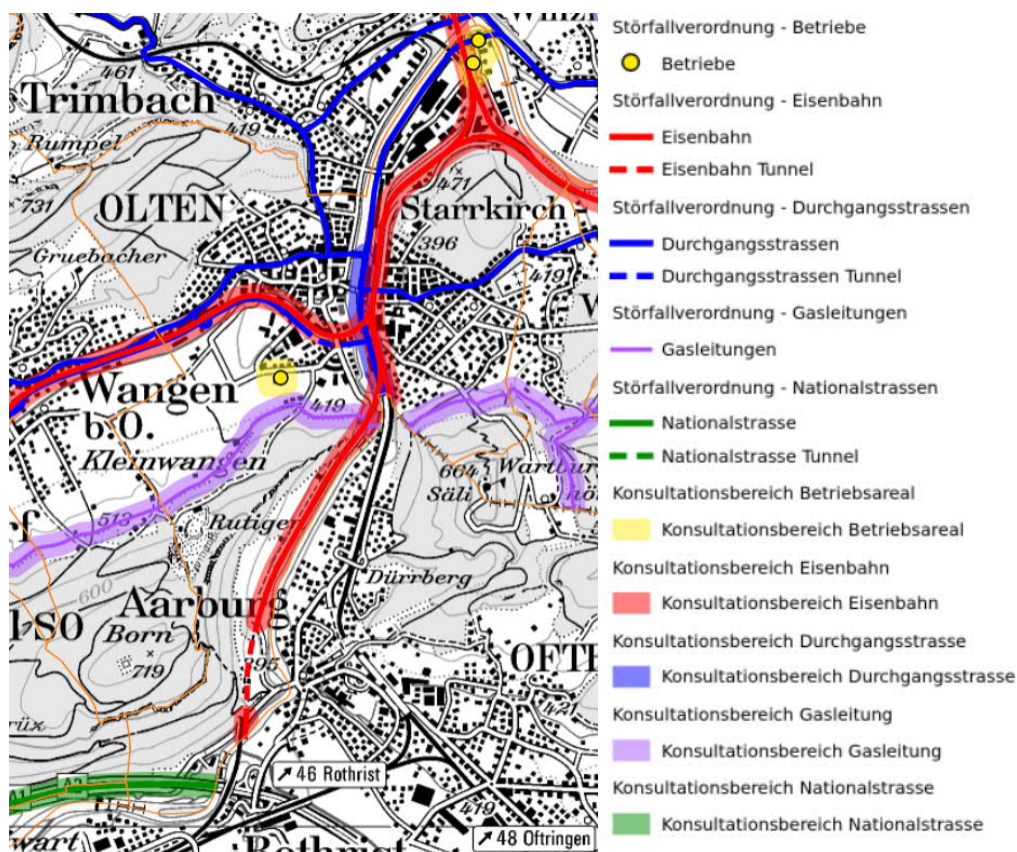


Abbildung 36: Gefahrenhinweiskarte Störfälle
(Quelle: SOGIS)

In der Stadt Olten unterstehen Eisenbahnlinien, Kantonsstrassen, die Autobahn A1, eine Erdgashochdruckleitung und drei Betriebe den Bestimmungen der Störfallverordnung. Für die Raumplanung sind folgende Objekte, die einen Konsultationsbereich nach Art. 11a Abs. 2 StFV haben, von Bedeutung:

- Autobahn A1
- Aarburgerstrasse, Bahnhofquai
- Sämtliche Eisenbahnlinien der SBB auf dem Gemeindegebiet
- Erdgashochdruckleitung Oberbuchsiten—Suhr der Gasverbund Mittelland AG
- Sportpark Olten AG, IHI Ionbond AG, Altola AG

Das grösste Konfliktpotenzial zwischen dem räumlichen Leitbild und der Störfallvorsorge beinhalten die SBB-Linien, diese sind durchgehend mit Konsultationsbereichen versehen und tangieren grossflächig zentrale Gebiete der Stadt.

Mögliche raumplanerische Massnahmen zum Schutz der zukünftigen Nutzer bei Verdichtungen und Neubauten in Konsultationsbereichen sind im Rahmen der Ortsplanungsrevision zu berücksichtigen. Mögliche Massnahmen⁵ können sein:

- Vorschriften zur Nutzung (z.B. Distanz zur Gefahrenquelle, Nutzungsart, Dichte)
- Architektur / Städtebau (massive Bauweise, Fassadenöffnungen, Fluchtwege)
- Umgebungsgestaltung (Rückhalt Gefahrgut)

⁵ Planungshilfe «Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge» (Bundesamt für Raumentwicklung, ARE, 2013)

5.5 Wald

Das Siedlungsgebiet von Olten grenzt auf vier Seiten an Waldgebiete. Die Wälder erfüllen vielfältige Funktionen als Lebensraum, für die Erholung, als CO₂- und Wasserspeicher sowie für die forstwirtschaftliche Produktion. Ausserdem erfüllt der Wald auf unterschiedlichen Flächen im Gemeindegebiet eine Schutzfunktion gegenüber der Naturgefahr Sturz.

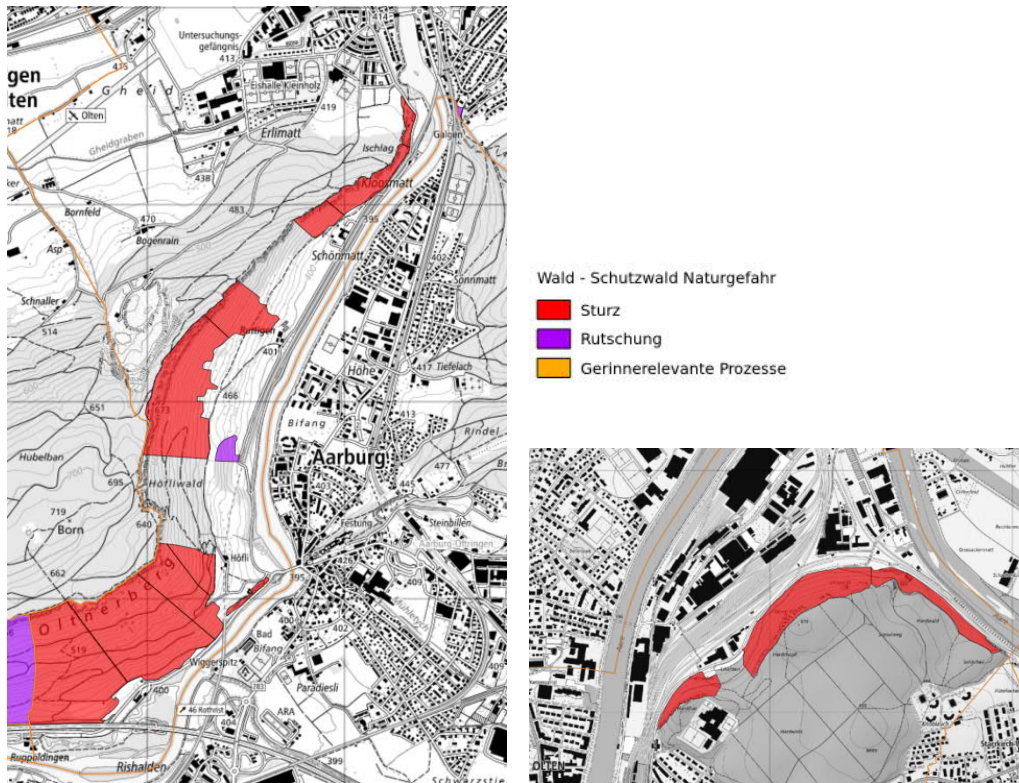


Abbildung 37: Schutzwald Naturgefahr
(Quelle: SOGIS)

Die Waldflächen und insbesondere der Schutzwald sind zu erhalten und für künftige Herausforderungen - wie beispielsweise den erhöhten Nutzungsdruck durch die Erholung oder die Auswirkungen des Klimawandels (höhere Temperaturen) - zu stärken.

5.6 Wildtiere

Gemäss kantonalem Richtplan sind auch die Lebensräume von einheimischen Pflanzen und Tieren innerhalb und ausserhalb des Siedlungsgebiets zu berücksichtigen

- Innerhalb des Siedlungsgebiets sind naturnahe Strukturen wie Hecken, Bäche oder Ruderalflächen zu berücksichtigen und zu fördern. Dazu ist das Naturinventar als Grundlage für die Ortsplanungsrevision zu überarbeiten.
- Das Siedlungsgebiet Olten weist eine ausserordentliche Vielzahl von Fledermausfundorten auf. Fledermäuse und ihre Quartiere sind gemäss Natur- und Heimatschutzgesetzgebung des Bundes (NHG) geschützt. Der Erhalt der Quartiere ist entsprechend im Rahmen der Ortsplanungsrevision sicherzustellen.
- Ausserhalb des Siedlungsgebiets können sich Konflikte zwischen der Erholungsnutzung und dem Lebensraum für Wildtiere ergeben. Dem kann durch eine gezielte Lenkung der Erholungsnutzung oder allenfalls durch die Ausscheidung von Wildruhezonen (Richtplankapitel L2.3) begegnet werden.

- Die kantonalen Naturreservate (Richtplankapitel L2.4) und die kantonalen Vorranggebiete Natur und Landschaft (Richtplankapitel L3.1) sind im Rahmen der Ortsplanung orientierend aufzunehmen.

5.7 Freiraum und Erholung

Für die Erholung der Bevölkerung sowie die Freizeitgestaltung und sportliche Betätigung sind folgende Freiräume von Bedeutung:

Innerhalb Siedlungsgebiet

- öffentliche Parks und Spielplätze (Römermatte, Stadtpark und Robinson-Spielplatz Hagberg, Trottermatte, Grünanlage Theodor-Schweizer Weg, Vögelgarten)
- öffentliche Plätze (Schützenmatte als öffentlicher Platz beim Freibad / südlich der Altstadt, Munzingerplatz mit Spielplatz Kirchgasse, Wildsauplatz am Aareufer beim Bahnhof)
- Spitalpark, Friedhof Meisenhard, Garten des Kapuzinerklosters
- Freibad/Strandbad
- Aussenanlagen und Sportplätze der Schulhäuser
- Sportanlage Kleinholz

Ausserhalb Siedlungsgebiet

- Aareufer / Naherholungsgebiete entlang der Aare inkl. nationale Velorouten und Skatingroute entlang Aare-Dünnern (schweizmobil)
- Naherholungsgebiete in den bewaldeten Hügeln (Bannwald, Hardwald, Bornwald/Ruttigerwald, Säliwald), inkl. lokales Wanderwegnetz
- Landschaftskammern Gheid/Bornfeld und Ruttiger inkl. Spazier- und Wanderwegnetz
- diverse lokale Anzugspunkte in den Wäldern und Landschaftskammern (Nummerierung gemäss Abbildung 38): Barfusspfad (1), Elefantenplatz West/Grillplatz (2), Waldhütte/Grillplatz (3), Waldlehrpfad-Klangposten (4), Seidenhoflochweiher (5), Vitaparcours Bannwald (6), Wildpark Mühletäli (7), Elefantenplatz/Grillplatz (8), Restaurant Säli-Schlössli (9), Aussichtspunkt Born-Gratwanderweg (10), Feuerstelle (11), Kleines Matterhorn (12), Restaurant Höfli (13), Aussichtspunkt Känzeli (14), 1000er-Stägli (15), Restaurant Aareblick (16)



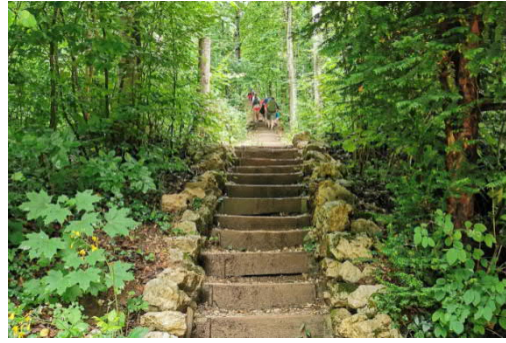
Velo- und Skatingroute entlang Dünnern
(Foto: C. Friker, Velobüro /schweizmobil)



Landschaftskammer Ruttiger (Foto: B. Nuenlist, Velobüro / schweizmobil)



Born-Gratwanderweg / Kleines Matterhorn
(Foto: E. Bachmann / googlemaps)



1000er-Stägli (Foto: R. Schneeberger /
googlemaps)

Das Angebot an Frei- und Erholungsräumen ist insgesamt recht gut, jeder Einwohner erreicht innerhalb von etwa 300 m Luftlinie einen öffentlich zugänglichen Freiraum (umgebender Wald oder siedlungsinterner Freiraum). Allerdings sind die meisten Freiräume im Siedlungsgebiet stark zweckgebunden, es fehlt an öffentlichen und frei aneignbaren Räumen. Die Flussufer der Aare und insbesondere der stark kanalisierten Dünnern weisen ein hohes Aufwertungspotential als Erholungsraum und nutzbarer öffentlicher Stadtraum auf.

In Olten bestehen grosse Bauzonenreserven an den Siedlungsrändern. Hier ist mit der künftigen Bebauung für eine gute gestalterische Qualität zu sorgen in Hinsicht auf die Einpassung in die Landschaft aber auch in Hinsicht auf die Nutzbarkeit als Erholungsraum in Ergänzung zum städtischen Freiraumnetz.

Verschiedene Studien zu Stadtteilen von Olten beschäftigen sich mit der Siedlungs- und Freiraumentwicklung (z.B. Studie Rechtes Aare-Ufer), allerdings besteht keine gesamthafte oder übergeordnete Strategie resp. Konzeption zum Umgang mit dem Siedlungsfreiraum und dessen Funktionen für die Stadt Olten.

Auch das Agglomerationsprogramm AareLand fordert in der 4. Generation (Stand Mitwirkung Herbst 2020) insbesondere mit der Massnahme L 403 eine vernetzte Entwicklung des Siedlungsfreiraums: Für Olten als Agglomerationskernraum ist ein gemeindeübergreifendes Freiraumkonzept zu erstellen. Das Räumliche Leitbild soll Freiräume zur Förderung der Biodiversität im Siedlungsraum beinhalten. Bei der Entwicklung des Schlüsselareals Schützenmatte ist eine erhöhte Freiraum- und Wohnumfeldqualität umzusetzen.

5.8 SWOT

	STÄRKEN	SCHWÄCHEN
Freiräume	<ul style="list-style-type: none"> – Durchgrünte Wohnquartiere / "Gartenstadtquartiere" – Viele öffentlich zugängliche, aber zweckgebundene Freiräume (Schulareale etc.) – Insgesamt gute Versorgung / schnelle Erreichbarkeit – Grosszügig (Veranstaltungen in Stadtnähe möglich) 	<ul style="list-style-type: none"> – Wenig öffentliche Grünräume und nicht zweckgebundene Freiräume – Teils Defizite bzgl. Aufenthaltsqualität – Zweckentfremdete Innenhöfe bei den Blockrandbebauungen – Nutzungsverteilung
Gewässer	<ul style="list-style-type: none"> – Aare und Dünern als prägende Landschaftselemente, Naturräume und Erholungsgebiete 	<ul style="list-style-type: none"> – Defizite bzgl. Zugänglichkeit, Aufenthaltsqualität im Stadtgebiet, Bezug und Sichtbeziehungen (Dünern und Aare) – Gewässer im Siedlungsgebiet eingedolt (Mühlitälibach) oder stark kanalisiert (Dünern) – Defizite bzgl. Hochwasserschutz
Natur- & Landschaftsraum	<ul style="list-style-type: none"> – Stadt umgeben von grünen Hügelzügen / Wäldern – Nähe zu Landschaft/Erholungsräumen – Hecken und Feldgehölze im Siedlungsgebiet als Vernetzungsstrukturen – Wertvolle Landschaftskammern Gheid und Ruttiger – Ehem. Kiesabbaugebiet Gheid (Zement) mit hohen Naturwerten – Bahn- und Industrieareale als wertvolle Biotope/Trittsteine 	<ul style="list-style-type: none"> – Konflikte Erholung-Natur in der Landschaft / in den Naherholungsräumen
Kulturland	<ul style="list-style-type: none"> – Wenige aber wertvolle Landwirtschaftsflächen (Gheid, Bornfeld, Ruttiger, Latschieber) – Einzelne erhaltene Hochstammobstwiesen 	
	CHANCEN	RISIKEN
Freiräume	<ul style="list-style-type: none"> – Neuschaffung von öffentlich zugänglichen und nicht zweckgebundenen Freiräumen mit hoher Aufenthaltsqualität – Gestaltung Siedlungsrand zur Ergänzung des siedlungsinternen Freiraumnetzes 	<ul style="list-style-type: none"> – Steigender Druck auf bestehende Siedlungsfreiräume durch Bevölkerungswachstum – Einschränkungen infolge Littering und Lärmemissionen – Drohende Überbauung/ Versiegelung von Grünräumen bei Verdichtung – Verlust von wertvollen/alten Bäumen durch Bautätigkeit
Gewässer	<ul style="list-style-type: none"> – Aufwertung Flussraum und Uferbereiche als Stadtraum, für Erholung und Hochwassersicherheit 	<ul style="list-style-type: none"> – Verschärfte Hochwasserproblematik – Einschränkungen Nutzung infolge Schutz Gewässerraum
Natur- & Landschaftsraum	<ul style="list-style-type: none"> – Verbesserungen der Gestaltung von hitzebelasteten Räumen (Hitzeinseln) – Erhalt der Wälder: Förderung von Resilienz und Anpassungsfähigkeit von Waldbeständen durch Förderung von Mischwäldern aus klimaangepassten Baumarten 	<ul style="list-style-type: none"> – Steigender Druck auf Erholungsräume, Wälder, Gewässer durch Bevölkerungswachstum; Zunahme Nutzungskonflikte – Verlust von Lebensräumen/Biodiversität durch Überbauung/Versiegelung
Kulturland		<ul style="list-style-type: none"> – Verlust von Kulturland durch Siedlungserweiterungen

5.9 Fazit der Ausgangslage

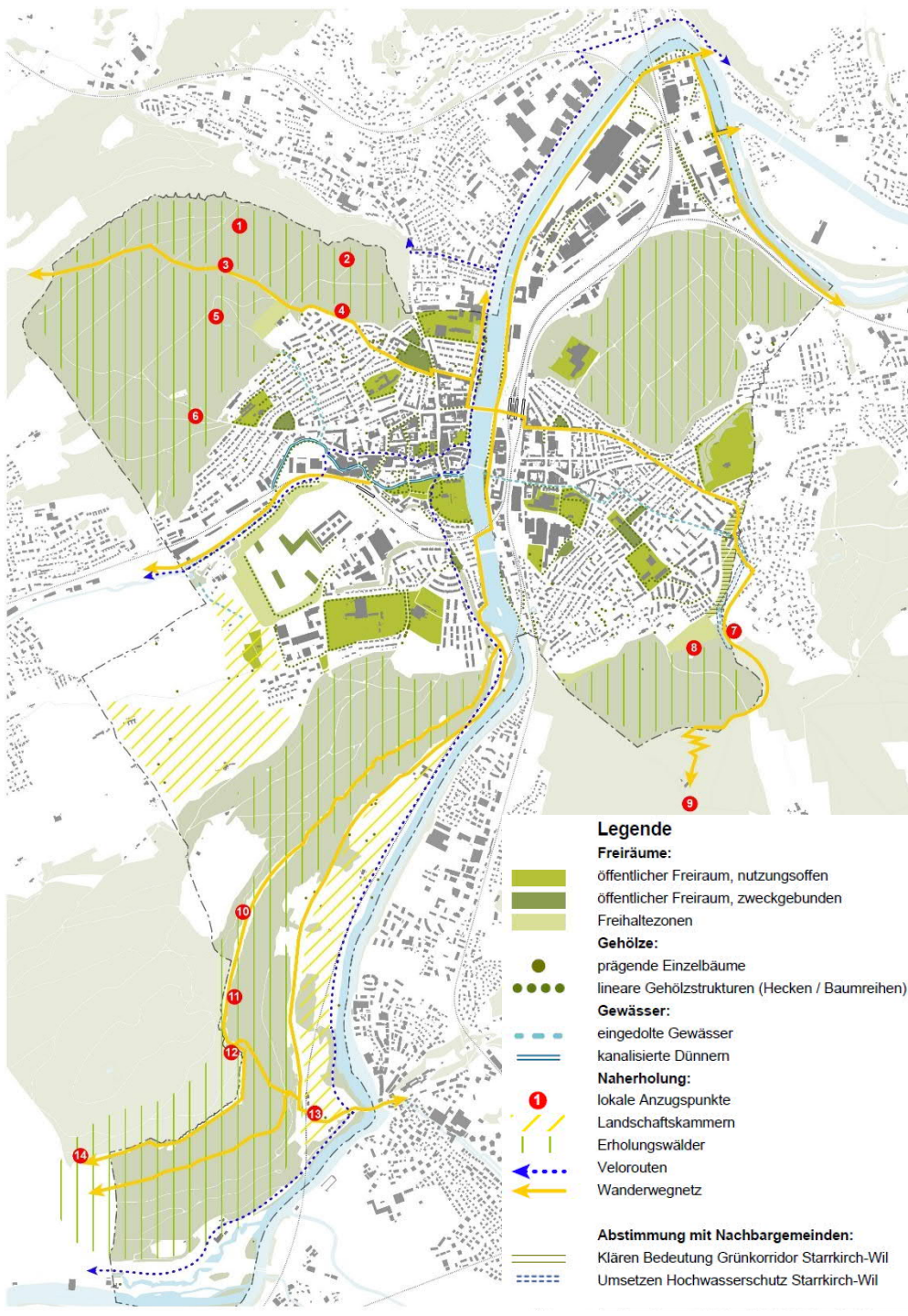


Abbildung 38: Ausgangslage Landschaft und Freiraum (Quelle: Metron)

In der Stadt Olten sind innerhalb des Siedlungsgebiets bereits viele öffentliche Freiräume vorhanden, diese sind aber meist zweckgebunden (Sportanlagen, Schulhöfe, etc.). Nutzungs offene öffentliche Freiräume sind weniger zahlreich vorhanden und entsprechend meist rege genutzt (z.B. Vögelgarten, Trottenmatte).

Durch die Gartenstadtquartiere erreicht Olten einen hohen Durchgrünungsgrad, der Charakter lebt dabei wesentlich von prägenden Einzelbäumen und diversen linearen Gehölzstrukturen.

Neben der identitätsstiftenden Aare existieren mit dem eingedolten Mühlitälbach und der stark kanalisierten Dünnern zwei weitere Fliessgewässer mit Potenzial aus Sicht Landschaft und Freiraum. Die Dünnern weist heute hauptsächlich Defizite in den Bereichen Zugänglichkeit und Aufenthaltsqualität auf, zudem bestehen sowohl bei der Dünnern wie auch beim Mühlitälbach gewisse Defizite bezüglich Hochwasserschutz.

In den umliegenden Naherholungsräumen befinden sich schnell erreichbare Erholungswälder und Landschaftskammern als attraktive siedlungsnahe Erholungsgebiete für die extensive Naherholung (Spazieren, Joggen, Freizeitsport, Wandern, Velofahren, Picknicken/Familienausflüge, etc.) Die hier vorhandenen Anzugspunkte (Auflistung s. Kap. 5.5) und Freizeitnutzungen überlagern sich zum Teil mit vorhandenen sensiblen Naturräumen (z.B. Naturreservat Seidenhoflochweiher, kommunale Landschaftsschutzzone und Aufwertungsgebiete), was zu Nutzungskonflikten führt.

5.10 Handlungsansätze Landschaft und Freiraum

Aus der Analyse lassen sich die folgenden Handlungsansätze ableiten. Sie dienen als Grundlage für das Räumliche Leitbild und können in den kommenden Arbeitsphasen weiter vertieft bzw. angepasst werden.

Natur und Landschaft

- Förderung Baumschutz / Definition Schutzobjekte in der Nutzungsplanung
- Erhalt der Wälder / Erhalt Schutzwald: Förderung Anpassungsfähigkeit durch klimaangepasste Baumarten
- Erhalten und Pflege der Erholungsgebiete: Erreichbarkeit / Zugänge, Konfliktminimierung Natur-Erholung-Bewirtschaftung / Lenkung Erholungsnutzung, Instandhaltung Erholungsinfrastruktur
- Weitere ökologische Aufwertung der Landschaftskammern durch qualitative Verbesserung der bestehenden extensiv genutzten Flächen und unter Berücksichtigung der landwirtschaftlichen Bedürfnisse

Gewässer

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Nutzbarkeit der Uferbereiche (Aare, Dünnern)
- Prüfung von Bachrevitalisierungen (Dünnern, Mühlitälbach)

Freiraumentwicklung

- Neuschaffung öffentlicher und nicht zweckgebundener Freiräume mit hoher Aufenthaltsqualität
- Erarbeitung einer umfassenden und zeitgemässen Grundlage zum künftigen Umgang mit dem Siedlungsfreiraum (Versorgung, Qualitäten und Funktionen - u.a. Förderung der Biodiversität durch qualitätsvolle Freiräume / Vorgaben für private Flächen im Siedlungsgebiet)
- Sorgfältige Gestaltung Siedlungsrand

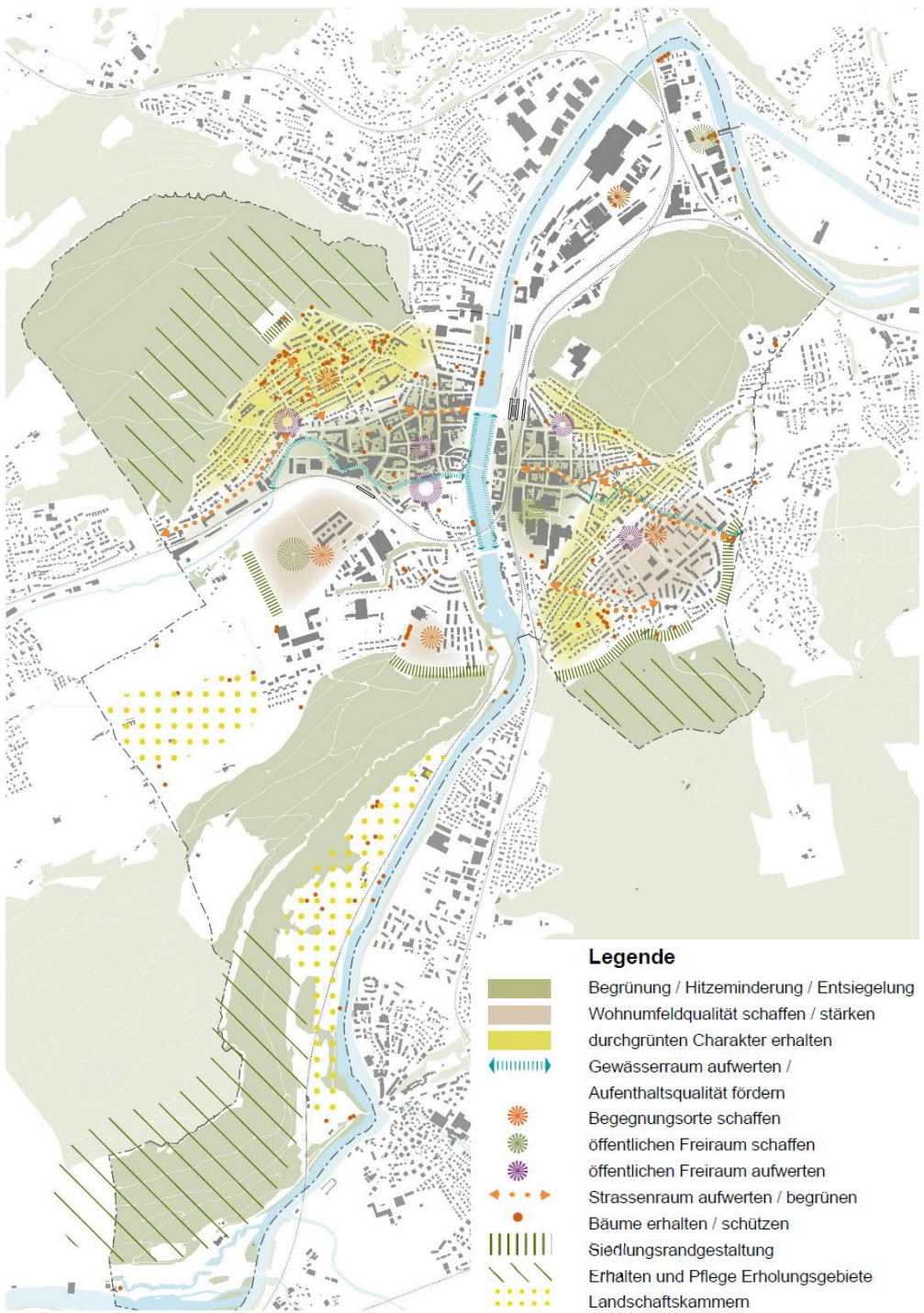


Abbildung 39: Handlungsansätze Landschaft und Freiraum (prov. Zwischenstand) (Quelle: Metron)

6 Stadtklima

6.1 Klimaschutz

Bereits seit 2004 hat die Stadt Olten das Label Energiestadt inne. Die Stadt engagiert sich in den Themen Energie, Mobilität und Klimaschutz. Vor allem dank Massnahmen im Gebäudebereich und in der Mobilitätsplanung konnten seither wesentliche Fortschritte erzielt werden. Aktuell erarbeitet die Stadt eine Strategie und einen Massnahmenplan, die aufzeigen, wie die Einwohnergemeinde das Netto-Null-CO₂-Ziel für die eigenen Aufgaben bis im Jahr 2040 erreichen will. Gebäude effizient und klimaneutral zu beheizen und Fahrzeuge mit erneuerbaren Antrieben zu beschaffen, bilden die beiden Stossrichtungen mit dem grössten Effekt auf die Reduktion der CO₂-Emissionen. Zusätzliche Stossrichtungen in den Bereichen Finanzen, Mitarbeitende und übergeordnete Massnahmen dienen dazu, die indirekten CO₂-Emissionen zu reduzieren, Mitarbeitende zu sensibilisieren und die interne Organisation der Stadtverwaltung auf das Netto-null-Ziel auszurichten. Im Rahmen der Ortsplan-Revision soll neu ein Energierichtplan erstellt werden.

6.2 Klimaadaptation

Bericht und Aktionsplan Klimaanpassung

Seitens Kanton Solothurn liegt ein Bericht und Aktionsplan zur Klimaanpassung (2016) vor. Für den Bereich der Raumplanung identifiziert der Bericht als Handlungsfelder, die Lebensqualität in Städten und Agglomerationen zu erhalten und zu fördern, sowie den Kenntnisstand über Klimawandel und dessen Bedeutung für die Raumplanung zu verbessern. Die wichtigsten Massnahmen, um den definierten Handlungsfeldern zu begegnen, werden dann im Aktionsplan konkretisiert: Die Herausforderungen des Klimawandels sind in der räumlichen Planung zu berücksichtigen. Entsprechend sollen Kriterien der angepassten Entwicklung definiert und Massnahmen identifiziert werden (z.B. zur Durchlüftung, Vermeidung von Hitzeinseln, Sonnenschutz im öffentlichen Raum, Förderung von Dach- und Fassadenbegrünung, Berücksichtigung von Biodiversitätsaspekten etc.). Weiter sollen Umsetzungsmöglichkeiten solcher Massnahmen innerhalb der räumlichen Planung identifiziert werden (Vorschlag zur Berücksichtigung in Zonenplänen/Gestaltungsplänen, Umsetzung in Konzepten, Richtplan, Nutzungsplan, Ortsplanung).

Agglomerationsprogramm

Das Agglomerationsprogramm AareLand 4. Generation (Stand Mitwirkung Herbst 2020) sieht eine Massnahme zur hitzeangepassten Siedlungsentwicklung vor.

Hinweis: Ist seitens Agglomeration in Arbeit, zu ergänzen wenn es vorliegt.

Klimaanalyse und Planungshinweise

Eine aktuelle und GIS-basierte Klimaanalyse liegt für den Kanton Solothurn noch nicht vor. Der Kanton hat aber aktuell die Arbeiten dazu wieder aufgenommen, entsprechende Ergebnisse sollen bis Ende 2021 vorliegen und können dann eine gute Grundlage für die anstehende Nutzungsplanungsrevision bilden.

Bis dato liefert aber bereits eine Grundlagenarbeit der Uni Basel (2002) gute Hinweise zum Thema, auch wenn die Aussagen aufgrund der Unschärfe und des Alters des Projekts mit einer gewissen Vorsicht zu interpretieren sind. Die Arbeit befasst sich mit der Thematik Lufthygiene und Durchlüftung im Kanton Solothurn. Es wurden eine Klimaanalyse- und Planungshinweiskarte für den Kanton Solothurn erarbeitet, das Thema der Hitzeinseln stellte allerdings noch keinen Schwerpunkt dar.

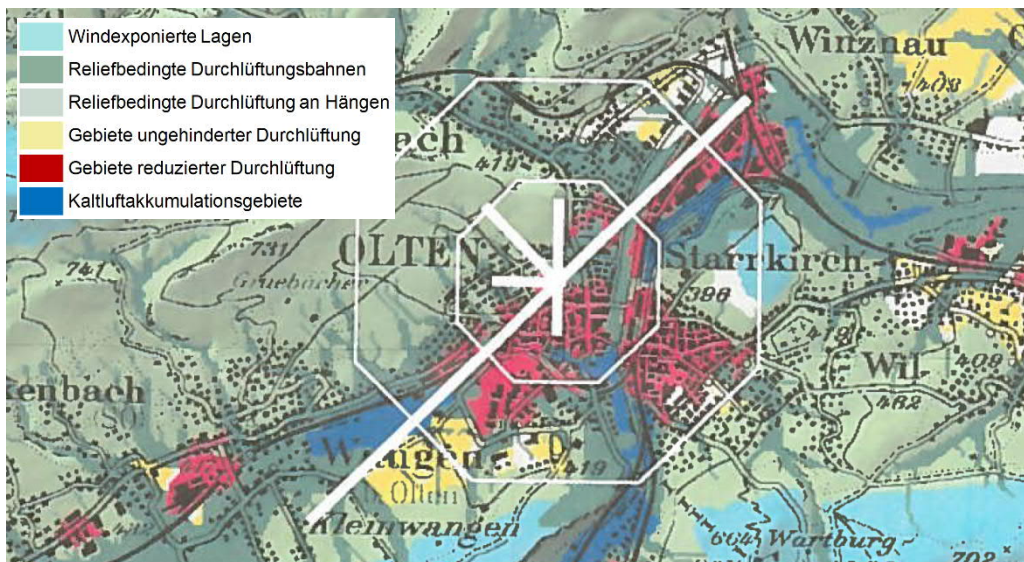


Abbildung 40: Ausschnitt Klimaanalysekarte
(Stand 2002, Quelle: AfU Kanton SO)

Die Klimaanalyse zeigt für Olten weitreichende Gebiete mit reduzierter Durchlüftung und Kaltluftakkumulationsgebiete als problematische Bereiche auf:

- Gebiete höherer Verdichtung, bei denen zur Problematik der mangelnden Durchlüftung das Problem der Wärmebelastung hinzukommt
- Kaltluftakkumulationsgebiete an der Aare, wo ein Kaltluftstau entsteht, weil durch die Lage in einer reliefbedingten Durchlüftungsbahn Kaltluft zuströmen kann, aber aufgrund schlechter Austauschbedingungen mit angrenzenden Gebieten weniger Kaltluft abfliessen kann

Die wichtigsten Planungshinweise für diese Gebiete umfassen die Wiederherstellung der Luftleitbahnen sowie die Reduktion der Wärmebelastung.

Luftleitbahnen verbessern bzw. Anschluss wieder herstellen:

- Ausdehnung des Grün- und Freiflächenanteils
- Bauhöhe niedrig halten bzw. reduzieren
- Neubauten längs zur Luftleitbahn ausrichten
- Vermeidung bzw. Beseitigung baulicher Hindernisse, die Kaltluftstau verursachen
- Randbebauung vermeiden bzw. öffnen

Wärmebelastung reduzieren:

- keine weitere Verdichtung und Versiegelung
- Erhaltung und Erweiterung von Parks und Grünanlagen
- Fassaden- und Dachbegrünungen
- Innenhofbegrünungen
- Anlage von Baumbeständen im Strassenraum
- Erhaltung und Ausbau von Schattenzonen (z.B. durch Arkaden)

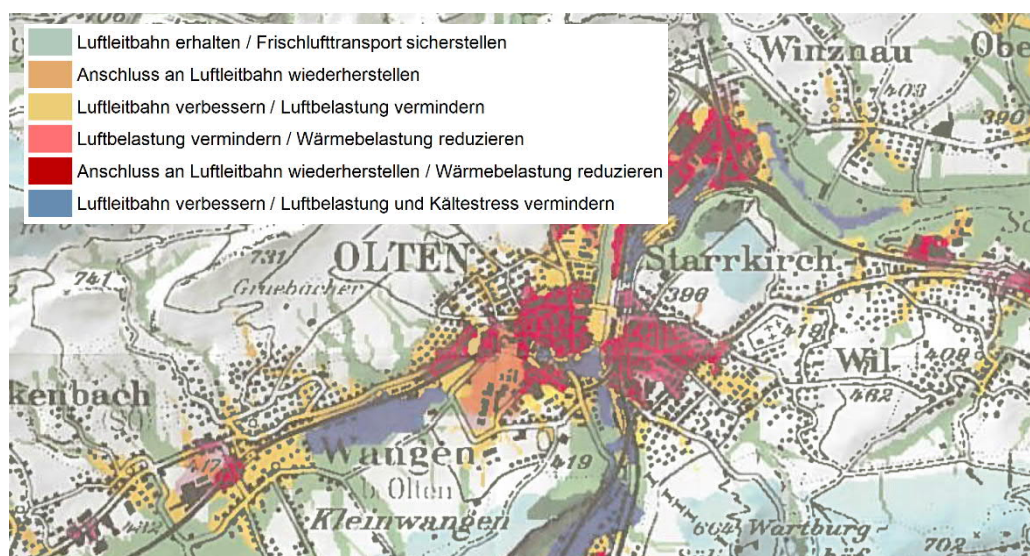


Abbildung 41: Ausschnitt Planungshinweiskarte (Stand 2002, Quelle: AfU Kanton SO)

Baumbestand

Der öffentliche Baumkataster sowie das Naturinventar zeigen auf, dass das Stadtgebiet über zahlreiche Bäume verfügt, insbesondere in den Grünanlagen und den stark durchgrünten Wohnquartieren. Insbesondere grosse und alte Bäume leisten einen wichtigen Beitrag zur Kühlung im Siedlungsgebiet, aber zur Lufthygiene und als CO₂-Binder für den Klimaschutz. Im Bereich der Strassenbegrünung (Strassenbäume, Alleen) bestehen Lücken resp. Aufwertungs- und Ergänzungspotential.

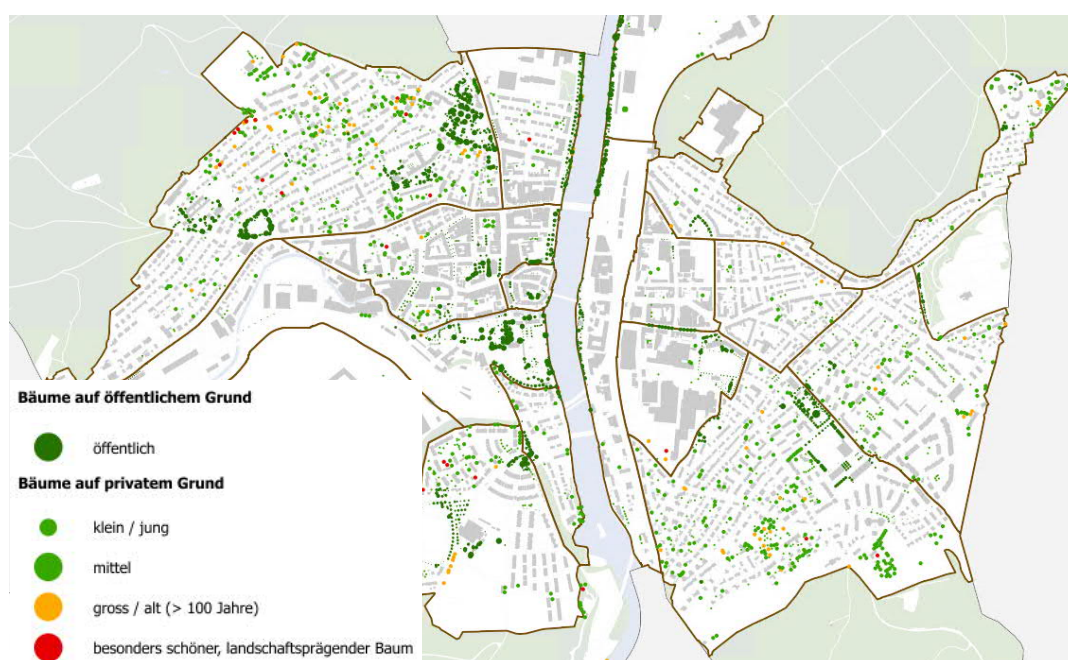


Abbildung 42: Ausschnitt Analyseplan Bäume (Quellen: Baumkataster, Naturinventar)

Die Stadt Olten verfügt über Vorgaben zum Schutz von Bäumen und Grünanlagen sowie zur Mindest-Begrünung von privaten Vorgärten.

Versiegelung

Anhand des kommunalen Naturinventars kann das Verhältnis von versiegelten und unversiegelten Bereichen innerhalb des Siedlungsgebietes ermittelt werden.

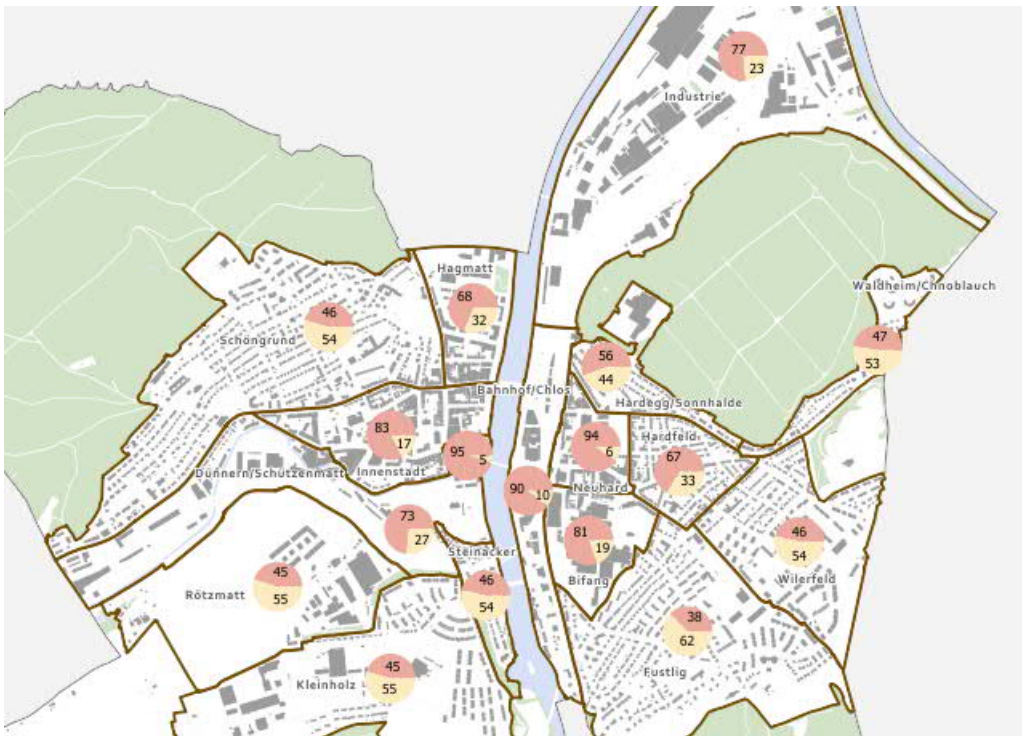


Abbildung 43: Versiegelungsgrad nach Quartieren (Quelle: Auswertung Naturinventar)

Der Versiegelungsgrad im Siedlungsgebiet von Olten liegt mit durchschnittlich 65% bereits über dem Schweizer Durchschnitt von 62% (Versiegelungsgrad Siedlungsflächen, 2009). Anhand eines hohen Versiegelungsgrades (Grau-Grün-Verhältnis) lassen sich im Rückschluss Gebiete mit erhöhter Wärmebelastung resp. vermutete Hitzeinseln identifizieren und damit ein entsprechender Handlungsbedarf in Hinsicht auf Entsiegelung und Begrünung ableiten.

Die stärkste Versiegelung findet sich in den Kern- und Zentrumsgebieten sowie in Misch- und Industriegebieten, hingegen ist in den Wohnquartieren ein geringer Versiegelungsgrad zu verzeichnen. Die stark versiegelten Gebiete sind weitgehend deckungsgleich mit den problematischen Gebieten gemäss Klimaanalyse von 2002 (vgl. oben). Damit sind die dicht bebauten Quartiere und die Gewerbegebiete zentrale Handlungsräume für die Klimaanpassung, hier rücken neben baulicher Anpassung und Sanierung vor allem gestalterische Massnahmen im Strassen- und Freiraum in den Vordergrund.

6.3 SWOT

	STÄRKEN	SCHWÄCHEN
Räumliche Strukturen	– Grau-Grün - Verhältnis / Versiegelungsgrad: in Wohnquartieren eher gut aufgrund privater Gärten und Gemeinschaftsgrün (Vorgartenschutz)	– Grau-Grün/Blau - Verhältnis / Versiegelungsgrad: in Altstadt, Zentrumsgebiet und Mischzonen/Gewerbegebieten eher schlecht
	CHANCEN	RISIKEN
Räumliche Strukturen	<ul style="list-style-type: none"> – Verdichtung führt zu kürzeren Wegen (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen) – Erhalt und Schutz der Baumbestände (Co2-Speicher und Verdunstungskühlung) – Minderung der negativen Auswirkungen des Klimawandels durch angepasste Bauweisen, Begrünung und Entsiegelung, Sicherung von Kaltluft-entstehungsgebieten und Luftleitbahnen zur Frischluftzufuhr 	<ul style="list-style-type: none"> – Verdichtung und Versiegelung wirkt sich negativ auf Klima aus – Klimaauswirkungen / Hitzebelastung mindert Wohn- und Lebensqualität, führt zu steigendem Nutzungsdruck in Siedlungsfreiräumen, an Gewässern und in Wäldern

6.4 Fazit der Ausgangslage

Der Versiegelungsgrad der Stadt Olten liegt knapp über dem schweizerischen Durchschnitt. Die Analyse zeigte erwartungsgemäss, dass die Gebiete mit hohem Versiegelungsgrad in den Zentrumsgebieten sowie den Arbeitsplatz- und Industriequartieren zu finden sind.

In der Stadt Olten existieren ausgedehnte Gebiete mit reduzierter Durchlüftung, was im Zusammenhang mit den versiegelten Zentrumsgebieten zu einer erhöhten Hitzebildung führen kann. Dem Erhalt von kühlenden Elementen im Siedlungsgebiet (Grünflächen, Vegetation, Wasserflächen, etc.) und einer Förderung von Bauweisen, die zur Kühlung beitragen können (Begrünungen, schattenspendende Elemente) ist daher hohes Gewicht beizumessen.

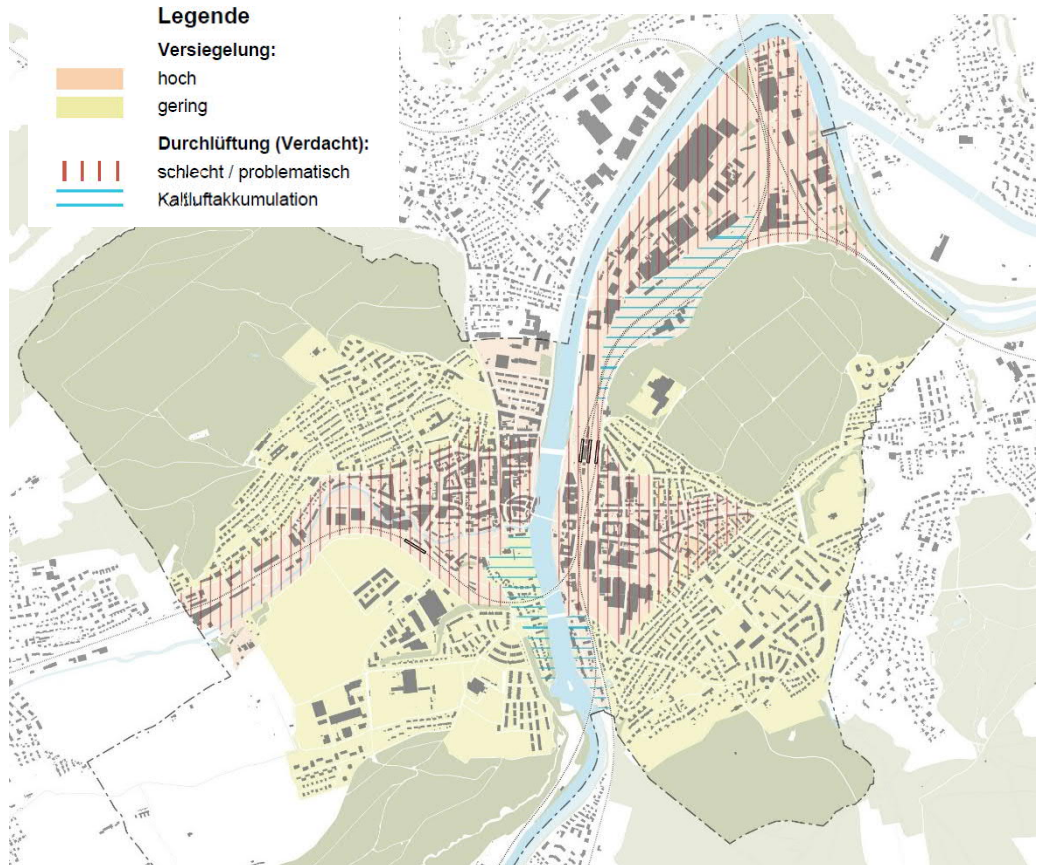


Abbildung 44: Ausgangslage Stadtklima Landschaft und Freiraum (Quelle: Metron)

6.5 Handlungsansätze Stadtklima

Aus der Analyse des Stadtklimas in Olten lassen sich die folgenden Handlungsansätze ableiten. Sie dienen als Grundlage für das Räumliche Leitbild und können in den kommenden Arbeitsphasen weiter vertieft bzw. angepasst werden.

Klimaschutz

- Reduktion der CO₂-Emissionen auf Netto-Null bis 2040
- Energieeffizienz steigern: Sanierung / Erneuerung Gebäudepark, erneuerbare Energien / klimaneutrales Heizen
- Nachhaltige Mobilität fördern: Fokus auf Fuss- und Veloverkehr, ÖV
- erneuerbar betriebener Fahrzeugpark der Stadtverwaltung
- Erarbeitung und Umsetzung Energierichtplan

Klimaadaptation / Hitzeminderung

Luftleitbahnen verbessern / wiederherstellen:

- Erhöhung Grün- und Freiflächenanteil, Bauhöhe niedrig halten bzw. reduzieren
- Ausrichtung Neubauten längs zur Luftleitbahn
- Vermeidung baulicher Hindernisse und Randbebauung

Wärmebelastung reduzieren:

- Versiegelung begrenzen und Entsiegelung fördern
- Vermeidung aufheizender Elemente und Materialien, Fassaden- und Dachbegrünung sowie Innenhofbegrünung
- Grünflächen erhalten
- Verdunstungsflächen schaffen, Anlage von Baumbeständen im Strassenraum mit angepasster Artenwahl, Beschattung

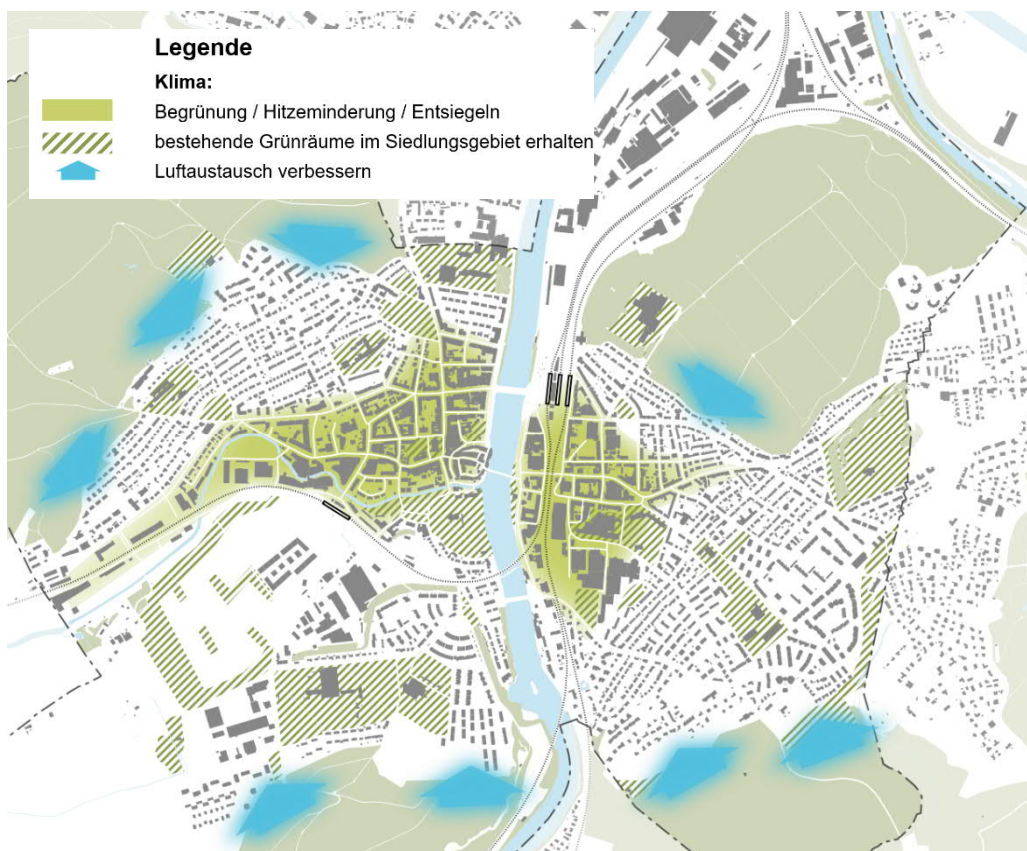


Abbildung 45: Handlungsansätze Klima (prov. Zwischenstand) (Quelle: Metron)

7 Standortentwicklung

7.1 Wanderungsverhalten

Olten ist mit rund 18'500 Einwohnern die grösste Gemeinde des Kantons Solothurn. In den vergangenen 10 Jahren ist Olten pro Jahr um durchschnittlich rund 140 Personen bzw. 73 Haushalte gewachsen. Das Wachstum von Olten basiert - wie in vielen Schweizer Städten - auf einem positiven Wanderungssaldo.

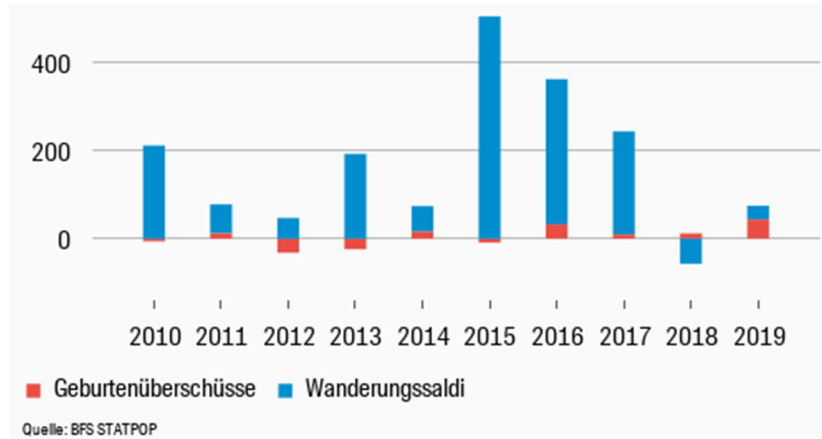


Abbildung 46: Geburtenüberschüsse und Wanderungssaldi von Olten (Quelle: BFS, STATPOP, aufbereitet durch WP)

Seit dem Jahr 2014 liegt die Wachstumsrate der ausländischen Wohnbevölkerung über derjenigen der Gesamtbevölkerung.

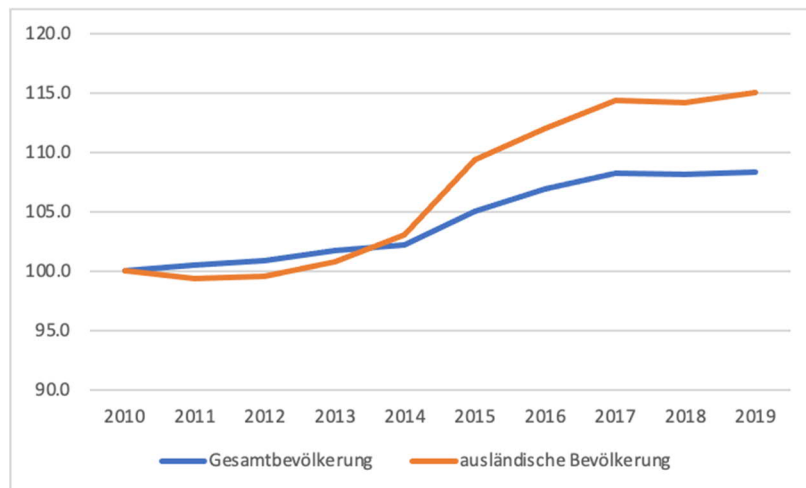


Abbildung 47: Indexierte Entwicklung der Gesamtbevölkerung von Olten im Vergleich mit der ausländischen Bevölkerung (Quelle: BFS, STATPOP)

Der Ausländeranteil in Olten liegt bei 29.3%, und damit höher als in den meisten Nachbargemeinden, ausser in Trimbach (39%) und Aarburg (44%), wo er deutlich höher liegt. Die wichtigsten Herkunftsländer der ausländischen Bevölkerung in Olten sind Italien, Deutschland und die Türkei.

7.2 Wohnstandort

45% der Haushalte in Olten sind Einpersonenhaushalte. Von diesen sind - anders am im Schweizer Schnitt - 42% der Altersklasse der 20-44-Jährigen zuzuordnen. Die gute Erreichbarkeit der grösseren Städte führt in Kombination mit erschwinglichem Wohnraum offensichtlich zur Attraktivität von Olten für jüngere Einpersonenhaushalte.

Haushaltsgrösse	Olten	Kanton SO	Schweiz
1 Personen	45.1%	34.6%	36.0%
2 Personen	32.2%	35.4%	32.8%
3 Personen	10.8%	12.5%	13.1%
4+ Personen	11.9%	17.5%	18.2%
Total	100%	100.0%	100.0%

Abbildung 48: Anteile der unterschiedlichen Haushaltsgrössen in Olten und Vergleichsregionen (Quelle: BFS, STATPOP)

Der Wohnungsbestand in Olten ist alt: nur 19% der Wohnungen wurden nach 1990 erstellt (SO: 27%, CH: 27%). Der Anteil der Mietwohnungen liegt auf einem städtisch vergleichbaren Wert von 70% (SO: 46%, CH: 54%).

Ebenfalls auf einem eher städtischen Niveau befindet sich der Anteil an kleineren Wohnungen: 56% der Wohnungen in Olten haben maximal 3.5-Zimmer (SO: 38%, CH: 48%). Kombiniert man den Anteil kleinerer Wohnungen mit dem Anteil an kleinen Haushalten, so stehen in Olten 77% Ein- und Zweipersonenhaushalte 56% kleineren Wohnungen gegenüber. Man kann sich in Olten offensichtlich auch als Kleinhaushalt eine grössere Wohnung leisten.

Im Schnitt der letzten 10 Jahre wurden in Olten 115 Wohnungen pro Jahr neu erstellt. Die meisten neuen Wohnungen entstanden mit 597 Wohnungen im Jahr 2015. Die tiefe Zahl der baubewilligten Wohnungen lässt für die nächsten Jahre keine starke Dynamisierung des Wohnungsmarktes erwarten.

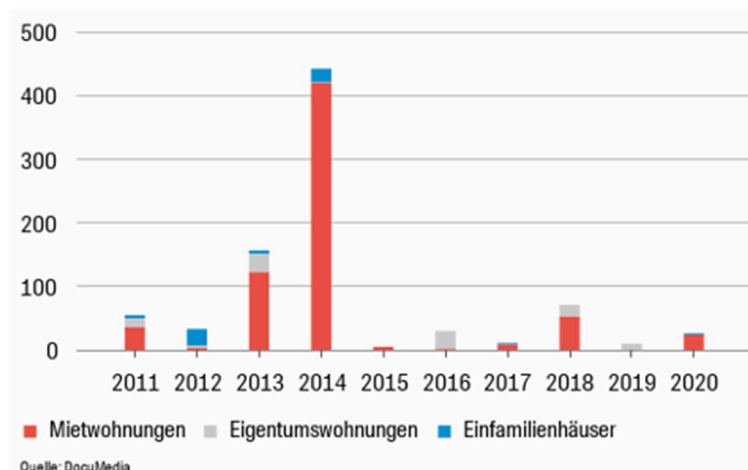


Abbildung 49: Baubewilligte Wohnungen in Olten nach Nutzung (Quelle: DocuMedia, aufbereitet durch Wüest Partner)

Die Leerwohnungsziffer in Olten lag 2020 bei hohen 3.3% (SO: 3.4%, CH: 1.8%). Am Stichtag 1. Juni 2020 standen in Olten 351 Objekte leer. Von diesen waren 350 Objekte Mietwohnungen in Altbauten (gemäss BFS Wohnungen die älter als zwei Jahre sind). Fast 50% der leerstehenden Mietwohnungen waren 3.5-Zimmerwohnungen.

Eine Leerwohnungsziffer von über 3.0% wurde in Olten in den vergangenen 10 Jahren erstmals im Jahr 2016 erreicht. Die hohe Neubautätigkeit aus dem Jahr 2015 hat offensichtlich zu Verdrängungseffekten geführt, wer es sich leisten konnte, wechselte von einer Altbauwohnung in eine komfortablere Neubauwohnung.

7.3 Arbeitsplatzstandort

Olten weist mehr Beschäftigte als Einwohner auf und ist bereits heute eine Zupendlergemeinde. Zupendler nutzen heute zu 35% den öV und zu 34% den Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr). Die hohe Bedeutung des Langsamverkehrs deutet auf starke Verflechtung mit den Nachbargemeinden hin.

Prognosen der Beschäftigtenzahlen gehen von einem weiteren Wachstum der Beschäftigtenzahlen in Olten aus. Es wird ein Wachstum prognostiziert, das deutlich über den Wachstumsraten der grösseren Vergleichsregionen liegt.

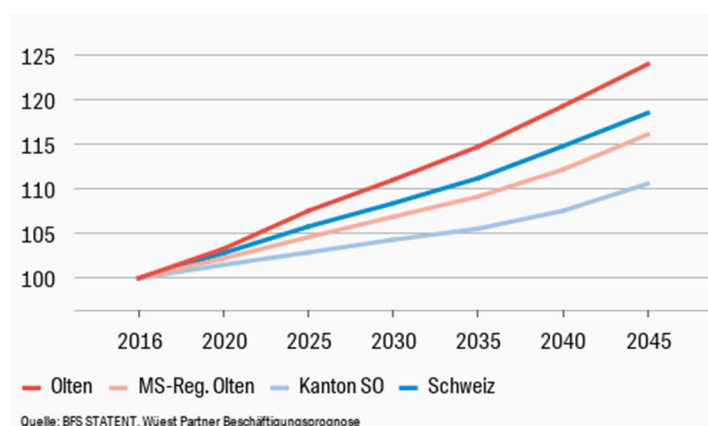


Abbildung 50: Prognostizierte indexierte Entwicklung der Beschäftigtenzahlen in Olten und Vergleichsregionen (Quelle: Wüest Partner)

7.4 SWOT

	STÄRKEN	SCHWÄCHEN
Allgemein Identifikation Image	<ul style="list-style-type: none"> – Zentrale Lage im Städtenetz im Mittelland – Lebendiges Zentrum einer Region (Bsp. Sport-, Freizeit- und Kulturangebote) – Image „Literaturstadt“ – "ehrliche Stadt", "unterschätzte Stadt" – Überschaubarkeit, man kennt sich, reges Vereinsleben 	<ul style="list-style-type: none"> – In Vielem gut, aber kein eindeutiges, spezifisches Profil – Image „Arbeiterstadt“, «Pendlerstadt»
Demographie	<ul style="list-style-type: none"> – Wachstumsgemeinde – Arbeitsplatzstandort 	<ul style="list-style-type: none"> – Hoher Anteil Kleinhausalte – Hohe Fluktuation – Chance «Alter» wird nicht genutzt – trotz ausgeglichenem Verhältnis Arbeitsplätze/Einwohner hohe Pendlerzahlen
Preisniveau	<ul style="list-style-type: none"> – günstige Immobilienpreise, erschwingliche Mietpreise Wohnen 	<ul style="list-style-type: none"> – beschränkte Investitionsanreize
	CHANCEN	RISIKEN
Allgemein Identifikation Image	<ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung der Visitenkarte im Raum Bahnhof (Projekte ABN, nbo, Ländiweg und Ausbau Personenunterführungen) – Chancen für Nutzungen mit geringerer Wertschöpfung infolge günstiger Mieten 	<ul style="list-style-type: none"> – Zentralität im gesamtschweizerischen Kontext wird geschwächt (immer mehr öV-Verbindungen fahren an Olten vorbei)

7.5 Handlungsansätze Standortentwicklung

Im Kontext der Wohnstadt Olten liessen sich die folgenden Ansätze identifizieren. Sie dienen als Grundlage für das Räumliche Leitbild und können in den kommenden Arbeitsphasen weiter vertieft bzw. angepasst werden.

Gesamtstadt

- Das Wohnungsangebot ist auf ein breites Zielpublikum auszurichten. Alle Zielgruppensegmente sind willkommen.
- Kleinräumige Besonderheiten mit spezifischen Charakteren und Werten sind für die unterschiedlichen Menschen von hoher Relevanz (z.B. Wohnen am Wasser) bieten besonderen Anreiz nach Olten zu ziehen.

Kerngebiet

- Die Stärken der „urbanen“ Stadt, der Stadt der kurzen Wege sind weiterzuentwickeln (im Kerngebiet von Olten kann man ohne Auto leben)
- Mit zunehmendem Alter zieht es viele Menschen in Zentrumsnähe. Wohnen im Alter muss im Kerngebiet bzw. in Zentrumsnähe möglich sein.

Im Kontext von Olten als Arbeitsstadt liessen sich die folgenden Ansätze identifizieren:

- Industrie Nord: Industrieland an gut erschlossener Lage (mit Gleisanschluss) ist in der Schweiz ein rares Gut geworden. Das Industriegebiet kann - auch im Kontext von Überlegungen zu Industrie 4.0 - als grosse Chance für die Entwicklung von Olten betrachtet werden. Die Erschliessung mit dem Schwerverkehr ist zu klären.
- Bahnhof Nord: Der Perimeter Bahnhof Nord ist ideal für Nutzungen mit einer starken Orientierung auf den öffentlichen Verkehr. Dazu gehören Branchen wie Bildung und Gesundheit, die in Olten bereits stark vertreten sind.
- Rötzmatt: Bei diesem gut erschlossenen Arbeitsgebiet beim Bahnhof Hammer ist eine Öffnung für Mischnutzungen bzw. personenintensivere Nutzungen zu prüfen.

Anhang

- Anhang 1: Herleitung Möglichkeitsräume für Hochhäuser / höhere Häuser
- Anhang 2: Analysekarten gem. Kap. 3.7: Einwohnerdichte, Beschäftigten-
dichte, Gebäudealter, Geschossigkeit, Gebäudenutzung*
- Anhang 3: Fassungsvermögen gem. Kap. 3.8: Analysekarte unbebaute Bauzo-
nen, Karte Bauzonenübersicht, Tabelle Berechnung Fassungsvermögen

* Hinweis: Die nachstehend dargestellten Karten wurden auf den Grundlagen des Gebäude- und Wohnungsregisters (GWR) erstellt. Diese Basisdaten können punktuell Fehlinformationen enthalten und sind daher nicht verbindlich. Für die Analyse ist das Gesamtbild der Ergebnisse massgebend, nicht die gebäudescharfen Aussagen.

Anhang 1: Herleitung Möglichkeitsräume für Hochhäuser / höhere Häuser

Die Möglichkeitsräume stellen eine erste grobe Evaluation möglicher Gebiete dar. Sie wurden mittels Überlagerung diverser räumlicher Kriterien ermittelt. Durch die Weiterentwicklung dieser Handlungsansätze im Rahmen der Erarbeitung des Räumlichen Leitbilds sind Abweichungen innerhalb der Kriterien möglich. Der definitive Stand der Möglichkeitsräume ist im Räumlichen Leitbild festgehalten.

1. **Hochhäuser / höhere Häuser:** Topografie
Gebiete unterhalb 410 m.ü.M



2. **Hochhäuser / höhere Häuser:** Ausserhalb Gebietsstrategien „Wahren und Fördern“ / „Freiräume“



3. **höhere Häuser:** Innerhalb „Transformieren“, „Areal mit besonderer Nutzung“, „Aufwerten“, „Weiterentwickeln (Arbeitsgebiete)“



4. **höhere Häuser:** ÖV Güteklasse A/B/C



5. **Hochhäuser:** Innerhalb „Transformieren“, „Areal mit besonderer Nutzung“

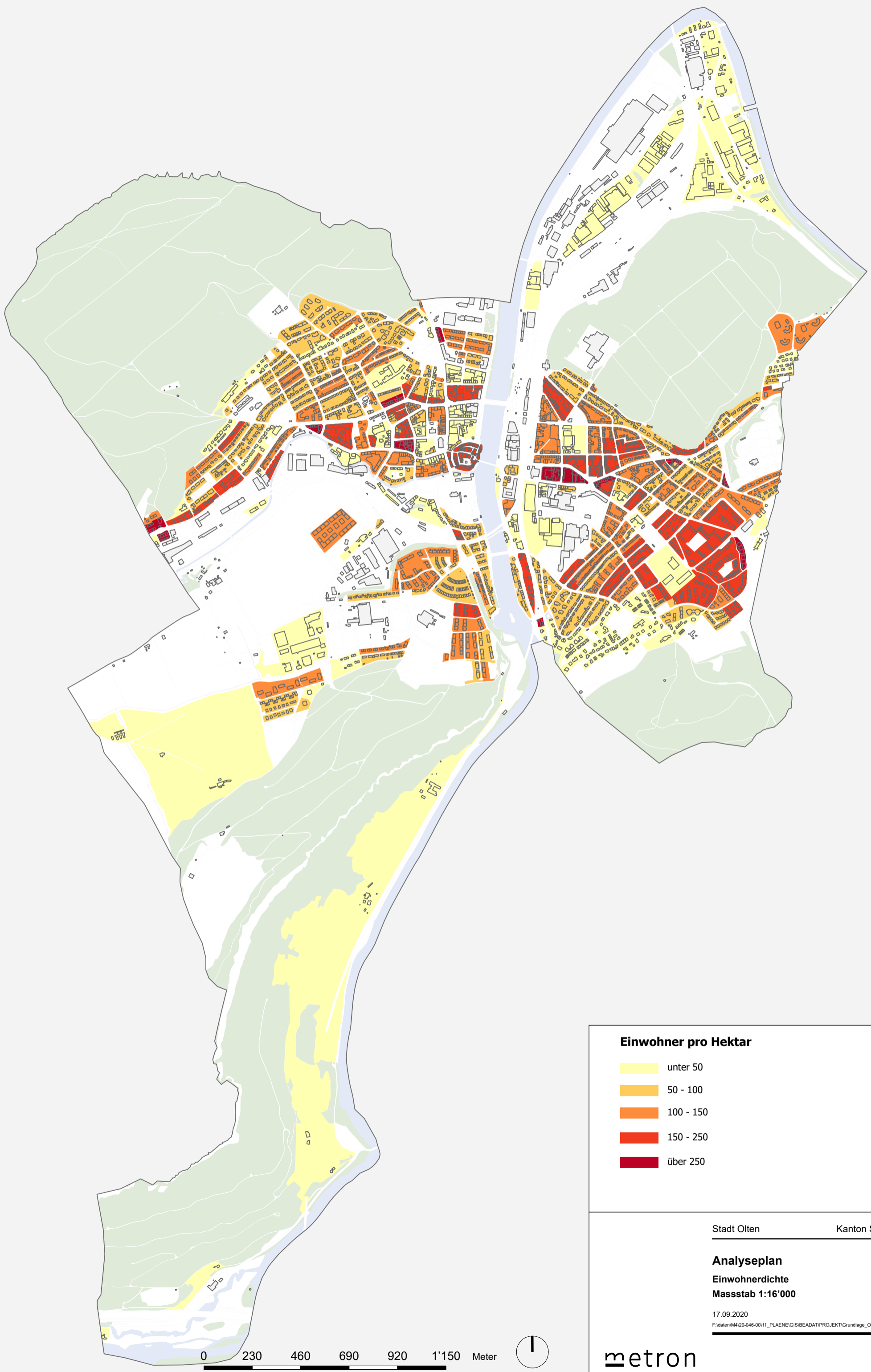


6. **Hochhäuser:** ÖV Güteklasse A/B



Anhang 2:

Analysekarten gem. Kap. 3.7: Einwohnerdichte, Beschäftigtendichte, Gebäudealter, Geschossigkeit, Gebäudenutzung*



Einwohner pro Hektar

- unter 50
- 50 - 100
- 100 - 150
- 150 - 250
- über 250

Stadt Olten

Kanton Solothurn

Analyseplan

Einwohnerdichte

Massstab 1:16'000

17.09.2020

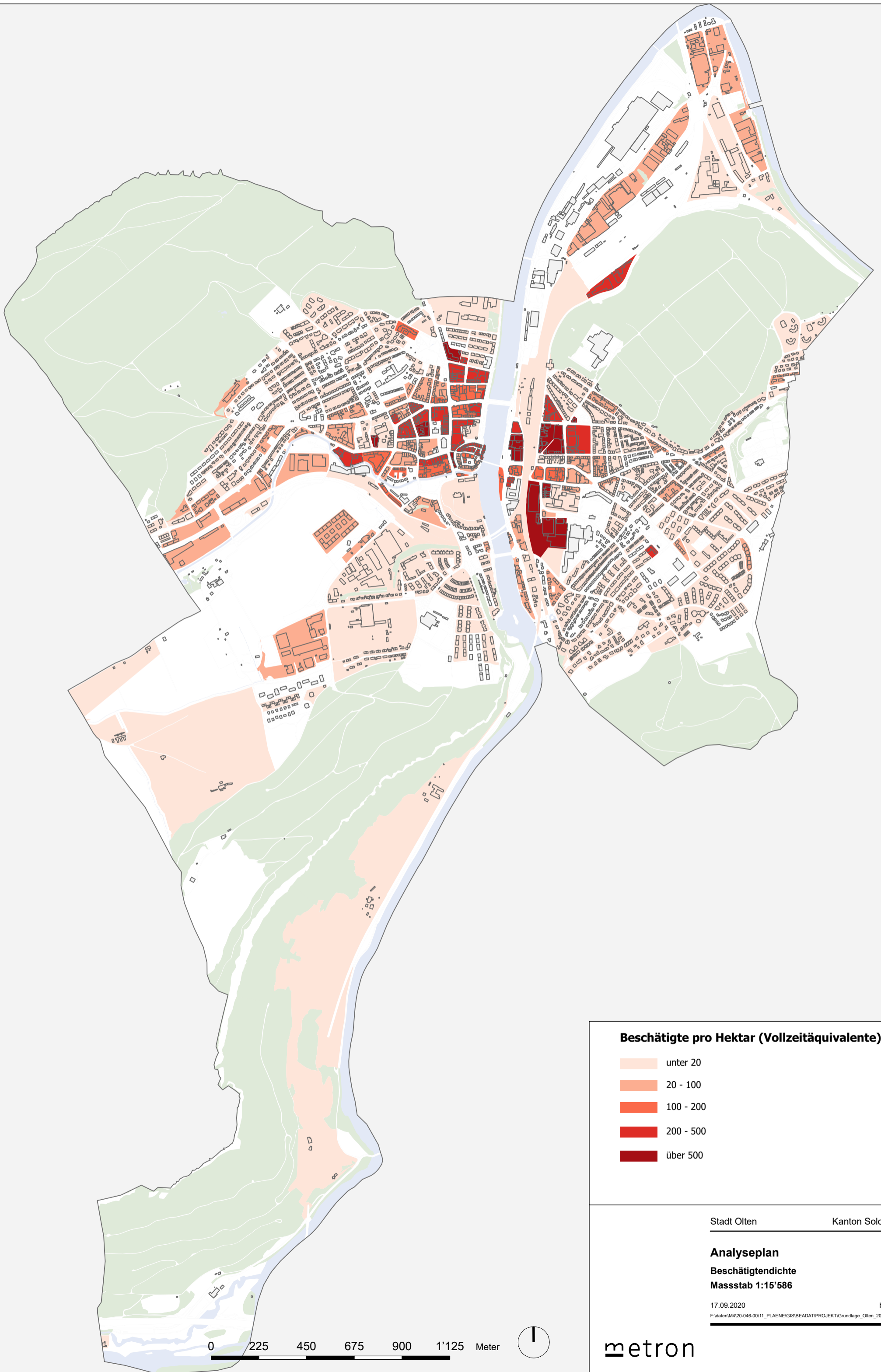
but /aku

F:\daten\1420-046-00111_PLAENE\GIS\BEADAT\PROJEKT\Grundlage_Olten_200917.aprx

0 230 460 690 920 1'150 Meter



metron



Beschäftigte pro Hektar (Vollzeitäquivalente)

- unter 20
- 20 - 100
- 100 - 200
- 200 - 500
- über 500

Stadt Olten

Kanton Solothurn

Analyseplan

Beschäftigendichte

Masstab 1:15'586

17.09.2020

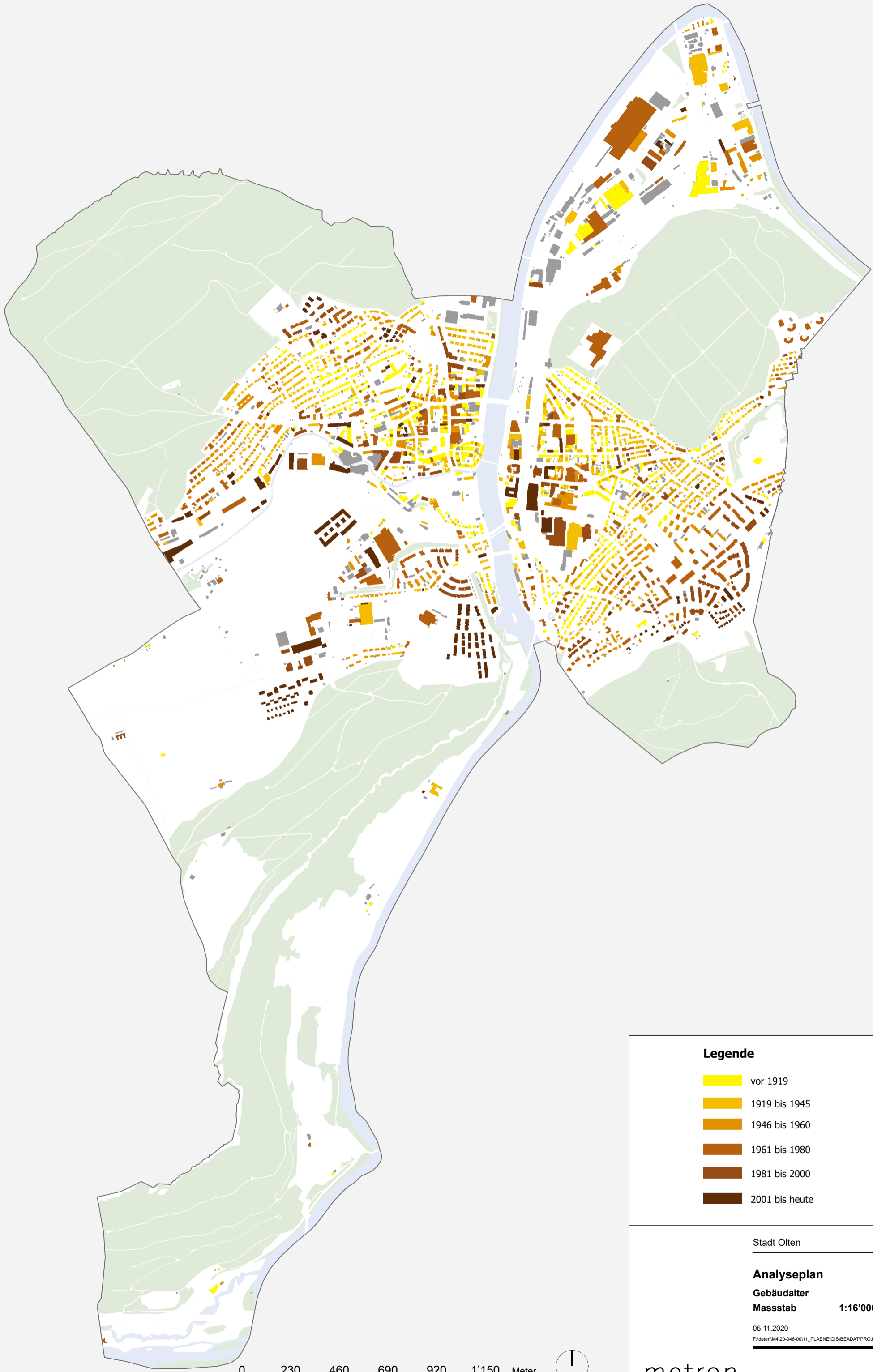
but /aku

F:\daten\IM\20-046-00111_PLAENE\GIS\BEADAT\PROJEKT\Grundlage_Olten_200917.aprx

0 225 450 675 900 1'125 Meter



metron



Legende

- vor 1919
- 1919 bis 1945
- 1946 bis 1960
- 1961 bis 1980
- 1981 bis 2000
- 2001 bis heute

Stadt Olten Kanton Solothurn

Analyseplan

Gebäudalter

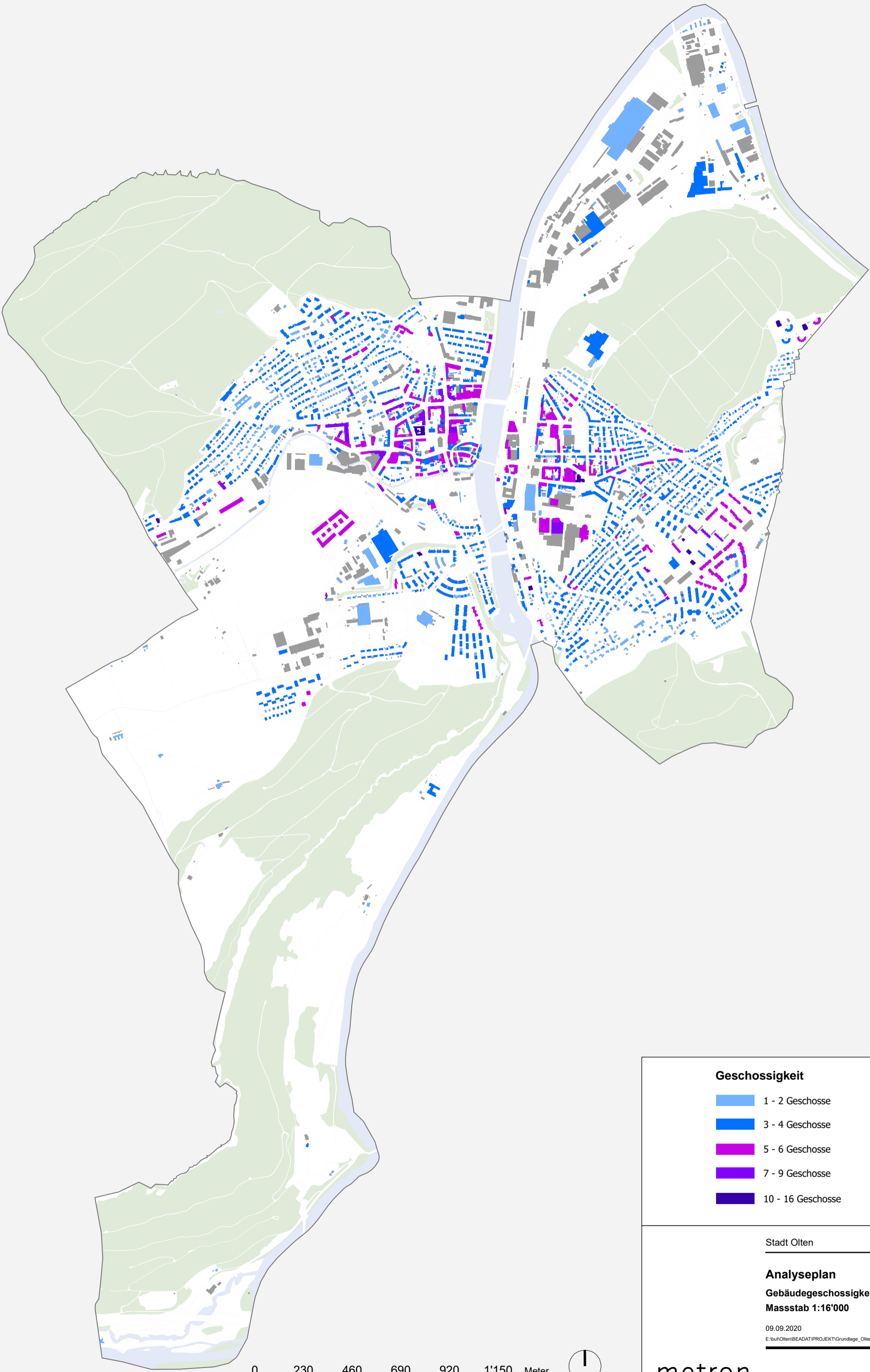
Massstab 1:16'000

05.11.2020 but /aku
F:\daten\MM\20-046-00111_PLAENE\GIS\BEADAT\PROJEKT\Grundlage_Olten_201008.aprx

0 230 460 690 920 1'150 Meter



metron



Geschossigkeit

- 1 - 2 Geschosse
- 3 - 4 Geschosse
- 5 - 6 Geschosse
- 7 - 9 Geschosse
- 10 - 16 Geschosse

Stadt Olten Kanton Solothurn

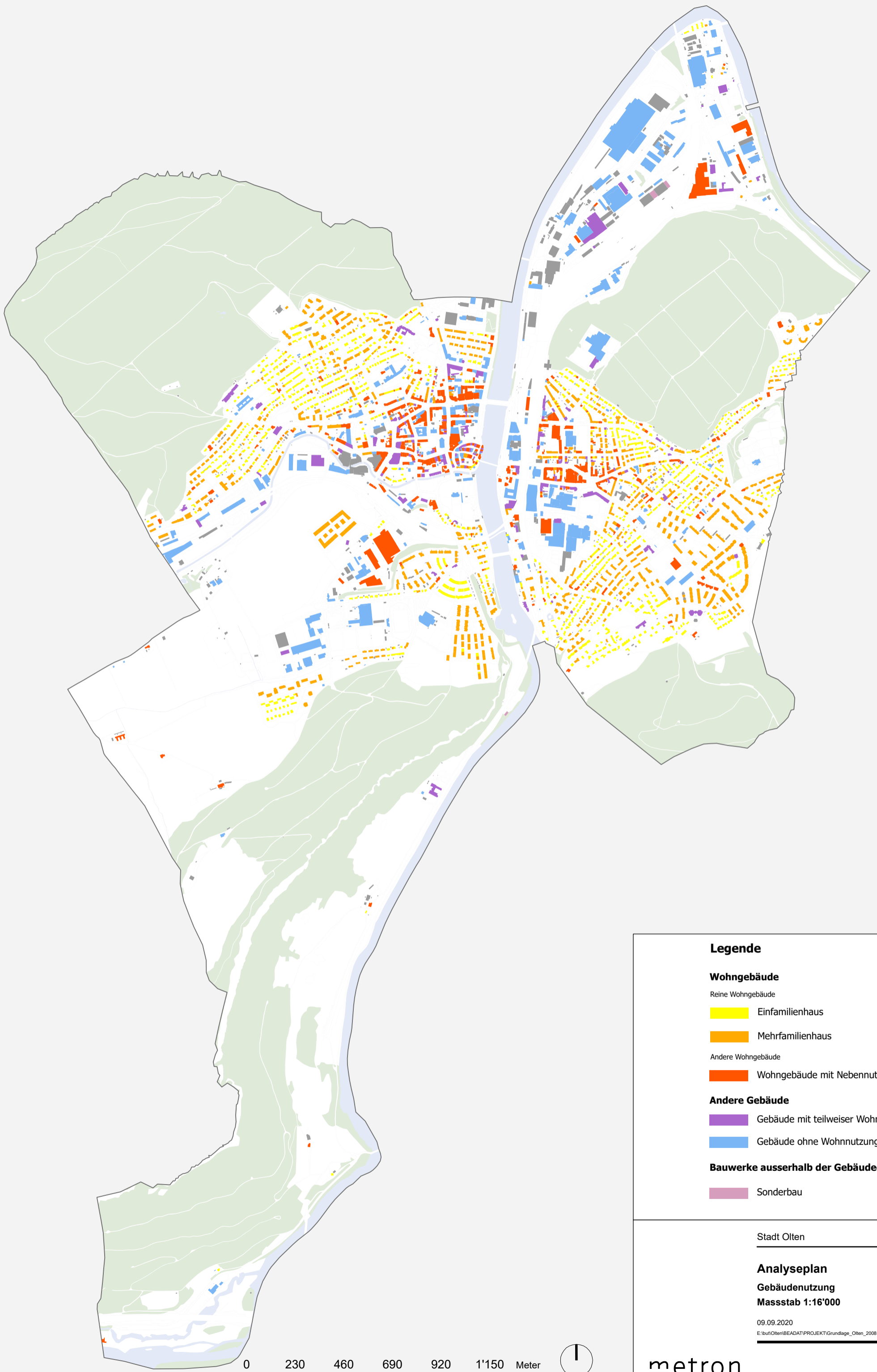
Analyseplan
Gebäudegeschossigkeit
Massstab 1:16'000

09.09.2020 but /aku
E:\but\Olten\BEADAT\PROJEKT\Grundlage_Olten_200811.aprx

0 230 460 690 920 1'150 Meter



metron



Legende

Wohngebäude

Reine Wohngebäude

- Einfamilienhaus
- Mehrfamilienhaus

Andere Wohngebäude

- Wohngebäude mit Nebennutzung

Andere Gebäude

- Gebäude mit teilweiser Wohnnutzung
- Gebäude ohne Wohnnutzung

Bauwerke ausserhalb der Gebäudedefinition

- Sonderbau

Stadt Olten

Kanton Solothurn

Analyseplan

Gebäudenutzung

Massstab 1:16'000

09.09.2020

but /aku

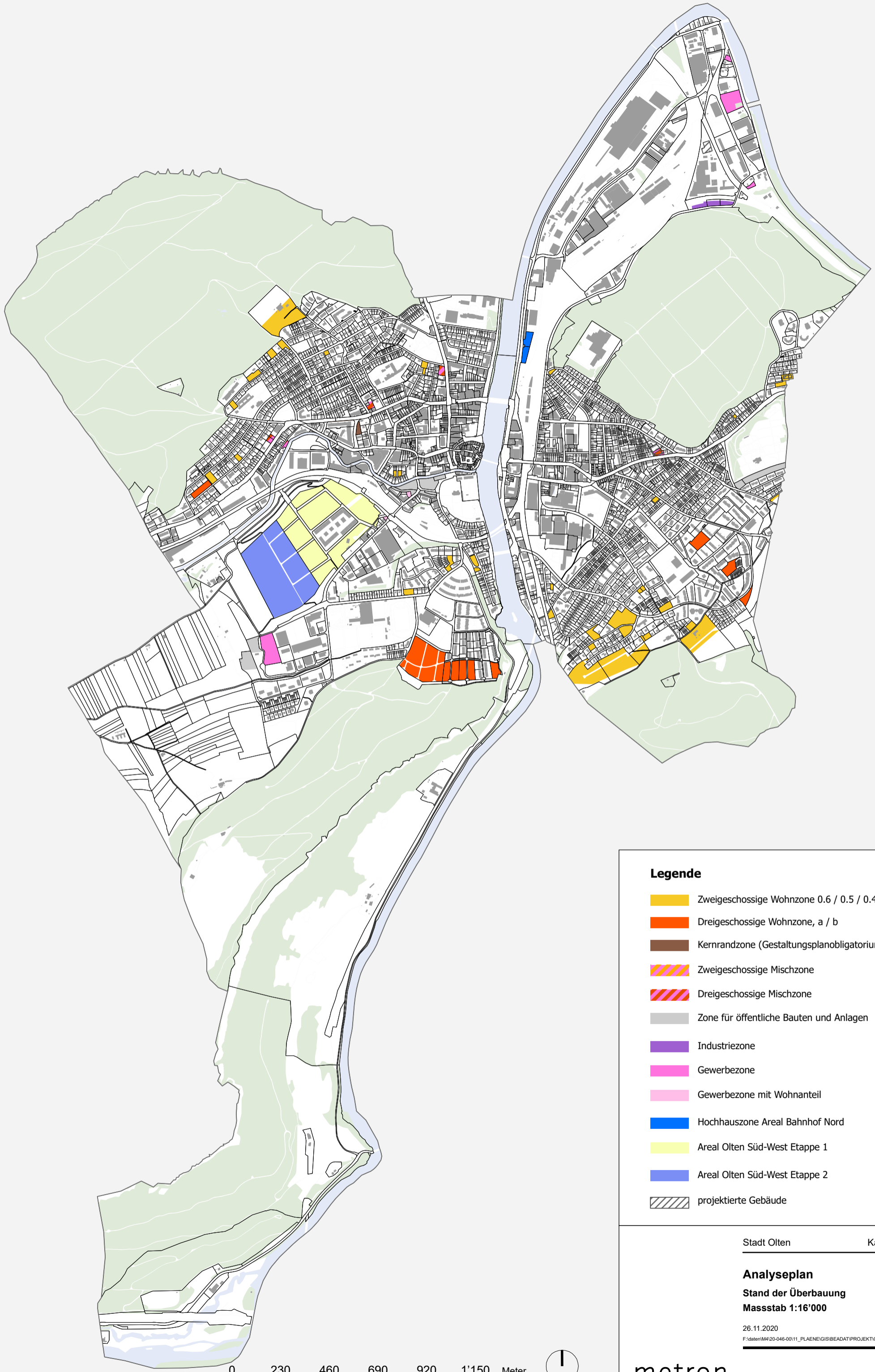
E:\but\Olten\BEADAT\PROJEKT\Grundlage_Olten_200811.aprx

0 230 460 690 920 1'150 Meter



metron

Anhang 3: Fassungsvermögen gem. Kap. 3.8: Analysekarte unbebaute Bauzonen, Karte Bauzonenübersicht, Tabelle Berechnung Fassungsvermögen



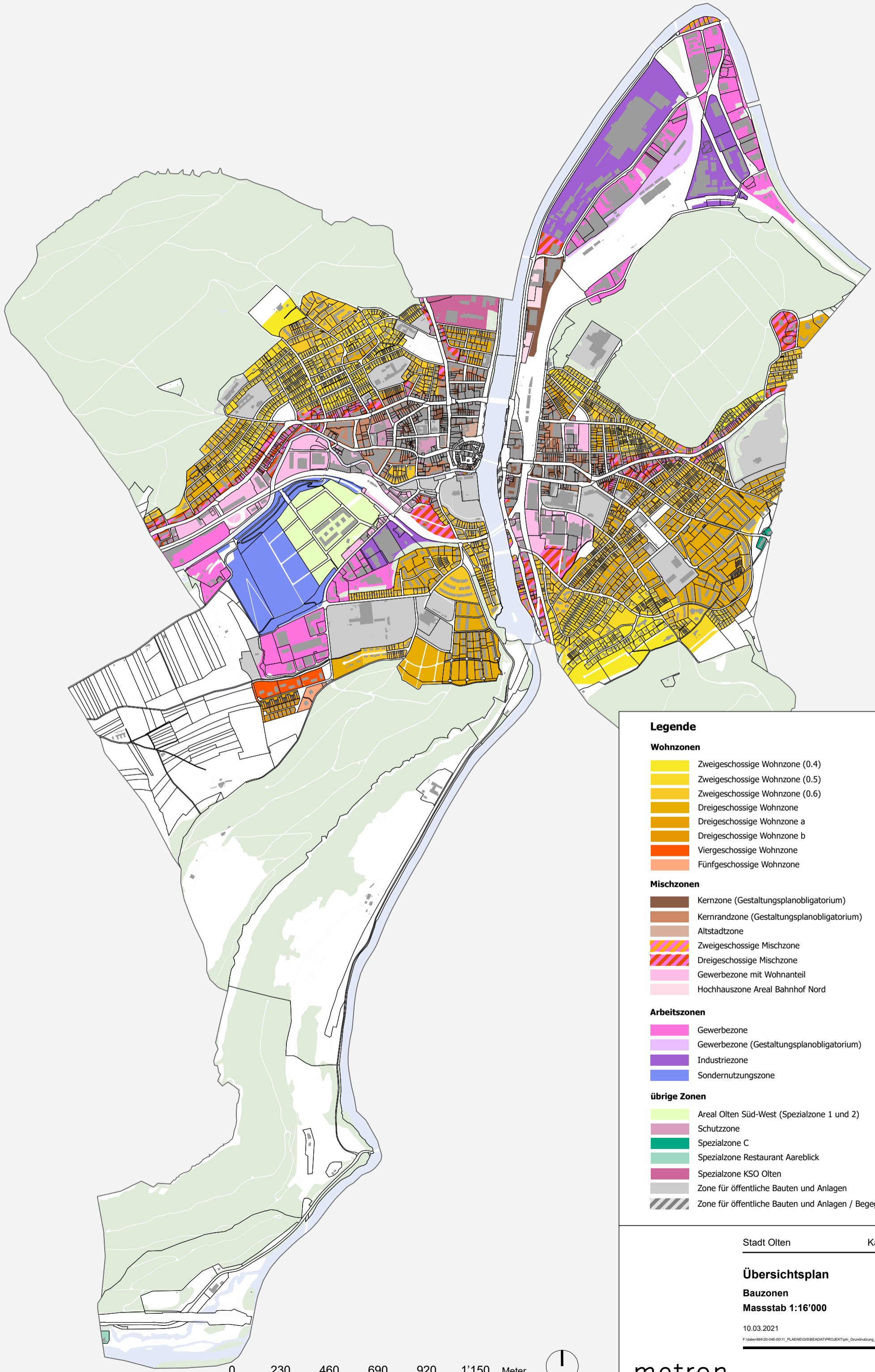
Legende

- Zweigeschossige Wohnzone 0.6 / 0.5 / 0.4
- Dreigeschossige Wohnzone, a / b
- Kernrandzone (Gestaltungsplanobligatorium)
- Zweigeschossige Mischzone
- Dreigeschossige Mischzone
- Zone für öffentliche Bauten und Anlagen
- Industriezone
- Gewerbezone
- Gewerbezone mit Wohnanteil
- Hochhauszone Areal Bahnhof Nord
- Areal Olten Süd-West Etappe 1
- Areal Olten Süd-West Etappe 2
- projektierte Gebäude

Stadt Olten Kanton Solothurn

Analyseplan
Stand der Überbauung
Masstab 1:16'000

26.11.2020 but /aku
F:\daten\MM420-046-00111_PLAENE\GIS\BEADAT\PROJEKT\Grundlage_Olten_201008.aprx



Legende

Wohnzonen

- Zweigeschossige Wohnzone (0.4)
- Zweigeschossige Wohnzone (0.5)
- Zweigeschossige Wohnzone (0.6)
- Dreigeschossige Wohnzone
- Dreigeschossige Wohnzone a
- Dreigeschossige Wohnzone b
- Viergeschossige Wohnzone
- Fünfgeschossige Wohnzone

Mischzonen

- Kernzone (Gestaltungsplanobligatorium)
- Kernrandzone (Gestaltungsplanobligatorium)
- Altstadtzone
- Zweigeschossige Mischzone
- Dreigeschossige Mischzone
- Gewerbezone mit Wohnanteil
- Hochhauszone Areal Bahnhof Nord

Arbeitszonen

- Gewerbezone
- Gewerbezone (Gestaltungsplanobligatorium)
- Industriezone
- Sondernutzungszone

übrige Zonen

- Areal Olten Süd-West (Spezialzone 1 und 2)
- Schutzzone
- Spezialzone C
- Spezialzone Restaurant Aareblick
- Spezialzone KSO Olten
- Zone für öffentliche Bauten und Anlagen
- Zone für öffentliche Bauten und Anlagen / Begegnungszone

Stadt Olten

Kanton Solothurn

Übersichtsplan

Bauzonen

Masstab 1:16'000

10.03.2021

but /ebu

F:\daten\1620-048-0011_PLAENE\GIS\BEGDAT\PROJEKT\ph_Grundnutzung_210226\ph_Grundnutzung_210226.aprx

0 230 460 690 920 1'150 Meter



metron

Bauzonen mit Einwohnern				AZ / Vollgeschosse	E/ha überbaut IST ¹	E/ha überbaut SOLL ²	E/ha unbaut SOLL ²	Bauzonen überbaut		Nachverdichtung ³		Bauzonen unbaut				Total (unter Berücksichtigung erw. Ausschöpfung)			
		ha	E					ha	E	Einzelparzellen		Flächen >2500 m ²		ha	E	ha	E	ha	E
		ha	E					ha	E	ha	E	ha	E	ha	E	ha	E	ha	E
Wohnzonen	Zweigeschossige Wohnzone (0.4)	0.4/2G	35	40	45	5.58	195	5.58	28	0.60	27	4.59	207	10.77	432				
	Zweigeschossige Wohnzone (0.5)	0.5/2G	75	75	75	30.63	2297	30.63	0	1.41	105	2.14	161	34.18	2542				
	Zweigeschossige Wohnzone (0.6)	0.6/2G	79	79	79	37.38	2953	37.38	0	1.31	103	0.00	0	38.68	3035				
	Dreigeschossige Wohnzone	0.8/3G	141	141	141	46.30	6529	46.30	0	0.43	61	5.11	720	51.84	7298				
	Dreigeschossige Wohnzone a	0.8/3G	91	91	91	0.77	70	0.77	0	0.00	0	0.00	0	0.77	70				
	Dreigeschossige Wohnzone b	0.8/3G	57	57	57	0.93	53	0.93	0	0.00	0	0.00	0	0.93	53				
	Viergeschossige Wohnzone	-/4G	99	99	99	2.17	215	2.17	0	0.00	0	0.00	0	2.17	215				
	Fünfgeschossige Wohnzone	-/5G	57	57	57	0.73	42	0.73	0	0.00	0	0.00	0	0.73	42				
Total Wohnzonen						124.50	12354	124.50	28	3.75	297	11.84	1088	140.09	13687				
Mischzonen	Kernzone (Gestaltungsplanobligatorium)	-/5G	104	105	105	10.29	1067	10.29	13	0.00	0	0.00	0	10.29	1071				
	Kernrandzone (Gestaltungsplanobligatorium)	-/4G	129	130	130	12.57	1619	12.57	15	0.14	18	0.00	0	12.71	1638				
	Altstadtzone	-/-	99	100	100	2.26	224	2.26	2	0.00	0	0.00	0	2.26	225				
	Zweigeschossige Mischzone	-/2G	80	90	90	3.67	293	3.67	37	0.00	0	0.00	0	3.67	304				
	Dreigeschossige Mischzone	-/3G	105	115	115	18.36	1928	18.36	184	0.50	58	0.00	0	18.86	2029				
	Gewerbezone mit Wohnanteil	-/-	5	10	15	18.71	94	18.71	93	0.08	1	0.00	0	18.78	123				
	Hochhauszone Areal Bahnhof Nord	-/-	3	160	160	1.58	4	1.58	248	0.44	70	0.00	0	2.02	135				
Total Mischzonen						67.43	5229	67.43	592	1.16	147	0.00	0	68.59	5524				
Arbeitszonen	Gewerbezone		0.8	1	1	33.65	28	33.65	0	0.14	0	1.73	2	35.51	30				
	Gewerbezone (Gestaltungsplanobligatorium)		0.0	0	0	4.00	0	4.00	0	0.00	0	0.00	0	4.00	0				
	Industriezone		0.2	0	0	27.90	5	27.90	0	0.41	0	0.00	0	28.32	5				
	Sondernutzungszone		0.0	0	0	8.70	0	8.70	0	0.00	0	8.83	0	17.53	0				
Total Arbeitszonen						74.26	33	74.26	0	0.55	0	10.55	2	85.36	35				
Weitere Zonen	Spezialzone 1 A6		0	225	225	0.19	0	0.19	42	0.11	26	4.65	1047	4.96	1081				
	Spezialzone 2 A5		154	225	225	2.16	333	2.16	153	0.31	69	4.64	1045	7.11	1479				
	Spezialzone C		9	10	10	0.32	3	0.32	0	0.00	0	0.00	0	0.32	3				
	Spezialzone Restaurant Aareblick		10	10	10	0.20	2	0.20	0	0.00	0	0.00	0	0.20	2				
	Spezialzone KSO Olten		0	0	0	4.22	0	4.22	0	0.00	0	0.00	0	4.22	0				
	Sondernutzungszone "Steinbruch Born, Abbau und Rekultivierung"		0	0	0	15.88	0	15.88	0	0.00	0	0.00	0	15.88	0				
	Sondernutzungszone A (Umzonung gem. § 14 Abs. 4 ZR)		0	0	185	0.00	0	0.00	0	0.00	0	9.20	457	9.20	457				
	Zone für öffentliche Bauten und Anlagen		5	5	5	40.61	183	40.61	0	0.59	3	1.32	7	42.52	192				
Zone für öffentliche Bauten und Anlagen / Begegnungszone		2	2	2	0.58	1	0.58	0	0.00	0	0.00	0	0.58	1					
Total weitere Zonen						64.16	522	64.16	195	1.01	98	19.82	2556	84.99	3214				
Total						330.34	18137	330.34	815	6.46	542	42.22	3645	379.02	22461				

Erwartete Ausschöpfung in 15 Jahren (Horizont 2040)

Freie Kapazitäten (E)	4323
Fassungsvermögen Total (E)	22461

Einwohnerzahl total Stand 31.12.2019	18501
- Einwohnerzahl ausserhalb Bauzone	306
= Einwohnerzahl innerhalb Bauzone	18195
Bevölkerungsziel 15-Jahres-Horizont (ca. 2038/2040)	22000
Bevölkerungsziel Leitbildhorizont (ca. 2045)	23000-24000

30% 80% 100%

245 + 434 + 3645

Hinweise zur einzelnen Faktoren:

Rot: ggü. kant. Zielwerten geänderte Werte

Blau: Gesamtkapazität bis 2055: 1765 Einwohnende. Durch Etappierung Kapazität bis 2040: 457 Einwohnende

Generell: Wenn IST>SOLL, ist IST-Wert zu berücksichtigen

¹ Gem. GIS-Auswertungen Metron, Herbst 2020

² Gem. kantonalen Zielwerten (Tabelle IST/SOLL-Dichten, ARP, 2017)

³ Zusätzliches Potenzial ggü. Ist-Dichte (wenn Ist-Dichte über Zielwert: kein Potenzial)

metron

Stahlrain 2
Postfach

5201 Brugg
Schweiz

info@metron.ch
+41 56 460 91 11