

Nutzungsplanung Sälipark 2020

Teilzonenplanänderung, Erschliessungsplan und Gestaltungsplan Riggerbachstrasse

Bericht zur öffentlichen Mitwirkung



Impressum

Autoren

Lorenz Schmid, Stadt Olten
Markus Pfefferli, Stadt Olten
Matthias Reitze, Kontextplan AG

Unter Mitarbeit von

Projektverfasser: Ruedi Kaspar, Sulzer+Buzzi AG, Olten

Fachplaner: Robert Müller, Anais Carpentier und Hannah Aue, Buchhofer AG, Zürich

Berichtversion

2. Juni 2016

1. Ausgangslage

Anlass für die öffentliche Mitwirkung

Die Giroud Olma AG als Eigentümerin plant, den Sälipark den heutigen und zukünftigen Bedürfnissen entsprechend umzubauen. Neben Einkaufs- und Arbeitsnutzungen soll zukünftig auch Wohnen im Sälipark möglich sein. Das Projekt umfasst im Wesentlichen folgende Elemente:

- _ Als Ersatz für das heutige Migros-Freizeitland entsteht ein Neubau, der den bestehenden Sälipark ober- und unterirdisch ergänzt.
- _ Dadurch erhöht sich die Gesamtverkaufsfläche im Erd- und 1. Untergeschoss um rund einen Drittel auf total 17 000 m².
- _ Der ganze Migros-Supermarkt befindet sich im 1. Untergeschoss, das Restaurant mit Aussenbereich im Erdgeschoss.
- _ Im 1. Obergeschoss sind Büros vorgesehen, im 2. – 5. Obergeschoss entstehen 75 Mietwohnungen.
- _ Die unterirdische Parkieranlage wird erweitert.

Planungsrechtlich sind für das Vorhaben folgende Verfahren erforderlich:

- _ In den Nutzungsplänen (Teilzonenplan, Erschliessungsplan und Gestaltungsplan) werden die rechtlichen Grundlagen für die bauliche Weiterentwicklung des Areals geschaffen.
- _ Für Einkaufszentren von regionaler Bedeutung ist eine Festsetzung im kantonalen Richtplan erforderlich. Diese erfolgt in einem separaten Verfahren.

Durchführung der öffentlichen Mitwirkung

Die öffentliche Mitwirkung fand vom 1. März bis 31. März 2016 statt. In der Eingangshalle des Stadthauses wurde eine Ausstellung mit Infoplakaten, Projektplänen und Richtmodell eingerichtet. Auf der Webpage www.saelipark2020.olten.ch standen folgende Dokumente zum Download bereit:

- _ Gestaltungsplan
- _ Umgebungsplan zum Richtprojekt
- _ Bericht zum Stand der Planung
- _ Kurzzusammenfassung Projekt
- _ Plakate Mitwirkungsausstellung

Stellungnahmen konnten schriftlich bis am Montag, 4. April 2016, eingereicht werden.

Der Mitwirkungsbericht wurde durch den Stadtrat als Planungsbehörde der Stadt Olten am 6. Juni 2016 verabschiedet und zur Veröffentlichung freigegeben.

2. Mitwirkungseingaben mit Stellungnahmen der Planungsbehörde

Übersicht

Die Gelegenheit zur Mitwirkung wurde von politischen Parteien, von Verbänden, von Interessengruppen und Privaten genutzt. Insgesamt gingen 29 Stellungnahmen ein:

		Seite
Politische Parteien	CVP	6
	FdP	8
	Grüne	10
	SP	19
Verbände	VCS	23
	IG Velo Olten	22
Diverse	Bildungsstadt Olten Bifang	29
	Cultibo, Olten	31
	FHNW	33
	Pensionskasse Solothurn	35
Private	19 Stellungnahmen anonymisiert	39

Zusammenfassende Würdigung der Mitwirkungsergebnisse

Das Vorhaben wird im Grundsatz grossmehrheitlich begrüsst. Gegenstand von Vorschlägen und Kritik ist die Verkehrserschliessung bzw. das Verkehrsaufkommen aus der Nutzung des Areals. So wird in diversen Eingaben eine ausschliessliche Erschliessung von Süden über den Sälikreisel gefordert, um die Wohnquartiere vor Durchgangsverkehr zu schützen und den Verkehr über den Bifangplatz zu reduzieren. Die verkehrstechnischen Grundlagen und Variantenstudien werden zum Teil bezweifelt oder es werden eigene Ideen eingebracht. Die Sperrung der Riggerbachstrasse wird generell begrüsst. In mehreren Stellungnahmen wird eine Ausweitung der Begegnungszone mit Anschluss bis zum Bifangplatz oder zur Begegnungszone Bahnhof Ost vorgeschlagen. Mit Blick auf die Quartierentwicklung werden teils auch flankierende Massnahmen für den Bifangplatz gefordert.

Übergeordnete Forderungen bzgl. einer guten Veloverbindung der beiden Stadtseiten (Winkelunterführung, Gäubahnbrücke) werden im Zusammenhang mit dem Projekt gestellt. Ebenfalls nicht direkt Bestandteil des Projektes ist die mögliche Verlegung des Wochenmarktes in den Bereich des Säliparks; eine solche wird in den Mitwirkungseingaben kontrovers diskutiert.

Inhalte Mitwirkungsbericht

Der Mitwirkungsbericht gibt auf den folgenden Seiten die Stellungnahmen im Wortlaut wieder, klassiert die Stellungnahmen nach den angesprochenen Themenbereichen und fasst die Beurteilung durch die Stadt Olten zusammen. Anträge und Vorschläge sind farblich hervorgehoben.

Die Stellungnahmen privater Personen werden aus Gründen des Persönlichkeitsschutzes anonymisiert wiedergegeben.

Hinweis

In den Mitwirkungseingaben sind diejenigen Textstellen, auf welche sich die Stellungnahmen beziehen, jeweils **gelb markiert**.

Mitwirkungseingaben Zuordnung nach Themen	Allgemein	Städtebau / Architektur	Umgebung/ Freiraum	Verkehr	Umwelt	Stellungnahme der Planungsbehörde

CVP

<p>[CVP 1] Die Riggerbachstrasse als „die“ Einkaufsstrasse von Olten hat sich etabliert und soll auch weiter entwickelt werden. Wir schätzen es, wenn die bestehenden Geschäfte ihr Angebot verbessern können und neue interessante Angebote dazu kommen. Dass dadurch zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen werden ist ein weiterer positiver Effekt. Mit der zusätzlichen Wohnnutzung auf dem Grundstück sind wir einverstanden. Bezüglich architektonischer Qualität halten wir das Gebäude als markant gegenüber alle anderen Gebäude an der Strasse. Die schleichende Ablösung des „Quartierzentrums Bifangplatz“ zur Riggerbachstrasse wird sich mit dem Sälipark 2020 beschleunigen. Das heisst, dass heute schon in der Detailplanung darauf geachtet werden muss, dass grosse Parkfelder im Vorplatz der Gebäude vermieden werden soll, aber genügend Platz für Velos und ähnliches vorgesehen wird. Eventuell ist auch darauf hinzuwirken, dass der verbleibende Vorplatz für öffentliche Veranstaltungen und Messen genutzt werden kann. Es ist uns wichtig, dass das Marktangebot vom Samstagmorgen weiterhin einen guten Platz hat und sich auch entwickeln kann.</p>	x		x			Der Standort des Wochenmarkts ist nicht integraler Bestandteil des Projekts Sälipark, wird aber seitens der Stadt zusammen mit den Beteiligten geprüft.
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---	--	---	--	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Mitwirkungseingaben Zuordnung nach Themen	Allgemein	Städtebau / Architektur	Umgebung/ Freiraum	Verkehr	Umwelt	Stellungnahme der Planungsbehörde
<p>[CVP 2] Für die Öffentlichkeit und demnach auch für uns als politische Partei ist die Entwicklung des Individualverkehrs ein sehr wichtiger Punkt. Mit der Angebotserweiterung von Auto-parkplätzen um lediglich 8% sind wir überzeugt, dass damit der Verkehr um den Säli-park auf einem erträglichen Mass gehalten werden kann. Voraussichtlich wird der Bi-fangplatz stärker belastet. Dies ist nicht optimal, da hier ja eher das Gegenteil anzustre-ben ist. Wenn wie oben schon erwähnt, die Riggerbachstrasse zum Quartierzentrum aufsteigt, ist das zu verkraften. Mit der partiellen Sperrung der Riggerbachstrasse für den Individualverkehr wird endlich eine Forderung aus dem Quartier umgesetzt. Es wäre zu begrüßen, wenn die Velos weiterhin den neu überdachten Zwischenbereich befahren könnten.</p> <p>Wenn die OltnerInnen in Olten einkaufen und das erst noch zu Fuss oder mit dem Zwei-rad, sollte es eigentlich weniger MIV geben. Das haben wir Bewohnerinnen und Bewoh-ner nun selber in der Hand.</p>				x		Dies ist im Projekt so vorgesehen und wird in den Son-derbauvorschriften rechtlich gesichert.

FDP Olten

<p>(FDP 1)</p> <p>Einleitung</p> <p>Das im Jahr 2003 eröffnete Einkaufszentrum Sälipark soll bis ins Jahr 2020 umfassend erneuert und sein Angebot erweitert werden. Mit dem Projekt „Sälipark 2020“ strebt die Grundeigentümerschaft Giroud Olma AG mit einem Investitionsvolumen von über 100 Mio. Franken eine umfassende Erneuerung und Erweiterung zum urbanen Einkaufs- und Begegnungszentrum an. Die FDP.Die Liberalen Olten hat ein sehr grosses Interesse, dass der Sälipark als wichtiges Einkaufs- und Begegnungszentrum der Stadt langfristig gesichert wird. Im heutigen Zustand ist der Sälipark nicht mehr zeitgemäss. Angesichts der tiefgreifenden Umwälzungen im Detailhandel (geändertes Einkaufsverhalten, höhere Ansprüche der Konsumenten, neue Konkurrenz durch Online, Einkaufstourismus usw.) ist eine Aufwertung überlebenswichtig für den urbanen Standort. Das Projekt „Sälipark 2020“ passt sich der städtischen Lage an und fügt sich gut ins Quartier ein. Die Aufwertung der Aussenräume (Aussenparkplätze werden aufgehoben, Riggerbachstrasse wird verkehrsberuhigt und als Platz gestaltet), die Zusatznutzungen mit Ausbildung, Dienstleistungen und Gastronomie sowie die angestrebte Durchmischung von Wohnen, Arbeiten, Jung und Alt entsprechen gleichzeitig aktuellen Bedürfnissen und berücksichtigen zukünftige Trends und Entwicklungen.</p>	x					
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---	--	--	--	--	--

<p>(FDP 2) Olten als Einkaufsstadt stärken Der Sälipark ist nicht nur ein Anziehungspunkt für die rechte Aareseite. Er fördert ganz generell den Ruf von Olten als Einkaufsstadt und bringt die für die Geschäfte dringenden notwendigen Kundenfrequenzen. Davon profitieren auch die Geschäfte ausserhalb des eigentlichen Säliparks und die Geschäfte in der gesamten Innenstadt. Als innerstädtisches Einkaufszentrum hilft der Sälipark mit, dass die Kaufkraft in der Stadt Olten bleibt und nicht noch stärker in die umliegenden Einkaufszentren auf der grünen Wiese abwandert. Die Stadt Olten könnte diese positive Wirkung noch verstärken, wenn sie einerseits die Ost-West-Querungen für Fussgänger und Radfahrer auf Höhe des Winkels und der Gäubahnbrücke sicherer und attraktiver gestalten würde. Und andererseits die Weiterentwicklung der linken Innenstadt als Einkaufszentrum mit geeigneten Rahmenbedingungen und Massnahmen weiter fördert. Verbunden mit der bereits angelaufenen Aufwertung des Bahnhofs und des Bahnhofplatzes würde dabei in Olten ein grosses Stadtzentrum entstehen, das eine bedeutende Anziehungskraft für das Mittelland zwischen Biel und Zürich hätte. Die Aufwertung dieser Langsamverkehrsströme hat für Olten eine viel höhere Bedeutung und Priorität als die aktuell diskutierte Personenunterführung Olten Hammer.</p>	<p>x</p>					<p>Verbesserungen der Ost-West-Querungen für Velofahrende und zu Fuss Gehende werden im Rahmen des Mobilitätsplans Olten geprüft, erweisen sich aber aus verschiedenen Gründen (Trennung durch Strasse und Schiene, Privateigentum, Kosten) als schwierig.</p> <p>Die Bestrebungen zur Entwicklung der Innenstadt laufen parallel weiter, bspw. für das Areal Kirchgasse/Munzingerplatz. Auch die PU Hammer ist ökonomisch relevant. Sie wird im Endausbau 4'000-5'000 Bewohnende und 1'000-1'500 Arbeitsplätze an den Bahnhof Hammer und die Innenstadt anschliessen. Dies erhöht den Umsatz des Gewerbes in der Innenstadt</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------	--	--	--	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>(FDP 3) Alle Verkehrsträger berücksichtigen Das Projekt „Sälipark 2020“ berücksichtigt beispielhaft die urbane Mobilität. Im Rahmen eines Pilotprojekts konnte in einer kooperativen Zusammenarbeit bereits der neue Mobilitätsplan Olten (MPO) als Grundlage berücksichtigt werden. Der neue Sälipark ist offen für alle Verkehrsträger und kombiniert deren verschiedene Vorteile. So ist es möglich, dass die Zahl der Parkplätze nur um 60 Plätze steigt, obwohl die Verkaufsfläche rund einen Drittel grösser wird. Die Bauherrschaft nutzt damit das theoretisch mögliche Parkplatzangebot an diesem Standort bei weitem nicht aus. Mit der Aufhebung der Aussenparkplätze kann die Zufahrt in den Sälipark neu und direkter geführt werden. Insbesondere wird auch die Fussgänger Verbindung von der Fachhochschule zum Bahnhof sicherer und attraktiver. Damit entsteht die Chance für eine Umgestaltung der Riggerbachstrasse zwischen Berufsbildungszentrum und Sälipark zu einem grosszügigen, verkehrsberuhigten Platz. Auf diesem neuen Platz kann der Wochenmarkt attraktiver als heute platziert und inszeniert werden. Davon wird das gesamte Quartier profitieren. Trotz der Verkehrsberuhigung ist sicherzustellen, dass die Zufahrt zum grössten Konferenzhotel der Stadt – dem Hotel Arte – sowie die öffentliche Busverbindung auch weiterhin jederzeit gewährleistet ist. Die von Stadtrat geplante Sperrung der Riggerbachstrasse oberhalb der Fachhochschule für den Individualverkehr ist richtig und wichtig. So kann das Quartier vom Durchgangsverkehr geschützt werden, ohne dass die Erreichbarkeit des Säliparks stark eingeschränkt wird.</p>				x	<p>Die Berücksichtigung aller Verkehrsträger wird im Projekt sichergestellt. Die Bemerkungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>(FDP 4) Bewilligungsfahren schnell vorantreiben Die FDP. Die Liberalen Olten fordert die beteiligten städtischen Behörden auf, das Bewilligungsverfahren mit einer positiven Grundhaltung und mit hoher zeitlicher Priorität voranzutreiben. Als Vorbild können die kantonalen Behörden genommen werden. Der Kanton ermöglichte es 2015, dass das Unternehmen Biogen für eine Neuansiedlung im Umfang von 1 Milliarde Franken in Luterbach innerhalb von 7 Monaten eine rechtskräftige Baubewilligung erhielt (inklusive Mitwirkung, Nutzungsplanung und Baubewilligungsverfahren). Für das zehnmal kleinere Projekt „Sälipark 2020“ sollte ein vergleichbar schnelles Verfahren möglich sein. Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.</p>	x				<p>Die Bemerkung wird zur Kenntnis genommen.</p>

Grüne Olten

<p>(Grüne 1) Die Grünen Olten möchten sich bedanken, dass es eine öffentliche Mitwirkung für dieses wichtige Gelände gibt. Ebenfalls bedanken möchten wir uns für die informativen Gespräche, die wir mit Herrn Jung führen konnten. So stellen wir uns eine gute Zusammenarbeit vor und hoffen, dass unsere Anregungen in diesem Sinn aufgenommen werden. Unsere Haltung zum Wachstum in der Stadt Olten ist, dass kein Kulturland, sondern die vielen brach liegenden Grauf Flächen überbaut oder umgenutzt werden. In diesem Sinn haben wir in der Stadt Olten für die nächsten Jahrzehnte ausreichend Bauland/Raum für eine qualitative Entwicklung - eine hochwertige Entwicklung im Innern! Wir streben eine moderate Verdichtung an und möchten die Flächen in Mischnutzung verwenden. Dies ermöglicht eine Weiterentwicklung für zukünftige Generationen.</p>	x					
<p>(Grüne 2) Der Sälipark ist seit seiner Erstellung ein wichtiger Ort, an dem Oltnerinnen und Oltner, Menschen der Region sowie Studierende von Fachhochschule und Gewerbeschule Dienstleistungen finden und sich begegnen. Hier lassen sich Produkte des täglichen Konsums aber auch weitere Konsumgüter kaufen. Medizinische und weitere Dienstleistungen werden hier erbracht. Die Planung einer Überbauung mit Arbeitsplätzen, Wohnraum und Dienstleistungen auf dem bahnhofsnahe Areal des Säliparks begrüßen wir sehr. Wir schätzen es, dass hier im „rechten Herzen“ der Stadt 100 Mio. Franken investiert werden sollen und stehen dem Projekt grundsätzlich positiv gegenüber. Damit die Vergrößerung des Säliparks mit der Lebensqualität der Quartierbewohnerinnen und -bewohner vereinbar ist, müssen aber gewisse Punkte berücksichtigt werden. Bei der konkreten Planung des Geländes sind Fachpersonen beizuziehen, die sich mit Siedlungsplanung, Nutzungsmix, allgemeine Raumnutzung, Fussgängerverhalten, Naturgartenbau etc. auskennen.</p>	x					<p>Entsprechende Fachpersonen sind schon im Rahmen des Gestaltungsplanverfahrens in die Planung involviert und werden auch für die weitere Projektierung beigezogen. Am Erschliessungs- und Verkehrskonzept waren drei spezialisierte Planungsbüros in Zusammenarbeit mit den Fachstellen der Stadt und des Kantons beteiligt.</p>

<p>(Grüne 3) Offener Charakter: Wir begrüßen die Gestaltung mit offenen Balkonen und einer öffentlichen Dachterasse welche Urbanen Gärtnerinnen und Gärtnern offen steht. Die Gebäude sehen durch die offenen Balkone nicht wie anonyme Stahlpläste sondern wie moderne urbane Gebäude aus, die eine hohe Lebensqualität versprechen. Sie sind architektonisch interessant und modern, zudem wirken sie offen und einladend. Bereits in der Planungsphase soll gezielt darauf geachtet werden, dass die öffentliche Dachterasse auch wirklich einen öffentlichen Charakter hat und von allen Menschen genutzt werden kann. Funktion vor Form: Wir sind aber auch der Meinung, dass bei der Architektur Funktion vor Form kommen soll. Die Gebäude sollen von den Immobilienbesitzerinnen und -besitzer, Arbeitnehmenden und Mieterinnen und Mieter langfristig sinnvoll genutzt werden können. Die neuen Gebäude sollen multifunktional sein, damit spätere - aktuell noch gar nicht absehbare Nutzungen - nach kurzem, günstigem Umbau möglich sein werden. Durchmischung: Die angestrebte Durchmischung von Wohnen und Arbeiten, Jung und Alt und von unterschiedlichen sozialen Schichten begrüßen wir ebenfalls, weil dies wie erwähnt zu einer lebendigen städtischen Siedlung führt.</p>	x		x		In der Phase Bauprojekt wird das Nutzungskonzept der Dachterasse erarbeitet. Ziel: öffentlich zugänglich mit Nutzung, bspw. Urban Gardening
<p>(Grüne 4) Energievorschriften: Als Neubau, der die Nachhaltigkeitsversprechen der Migros erfüllen soll, muss das Gebäude vorbildlich ökologisch sein. Deshalb ist der Standard Minergie+ nicht nur anzustreben, sondern er muss zwingend eingehalten werden.</p>				x	Vorgesehen ist die Einhaltung der geltenden Energiegesetze.
<p>(Grüne 5) Publikumsverkehr: Die Parterre-Nutzung soll mit sinnvollen und angepassten Dienstleistungen ausgestattet, nach aussen orientiert und hindernisfrei zugänglich sein. Die Mietpreise sind so attraktiv zu gestalten, dass Unternehmerinnen und Unternehmer mit interessanten Produkten sich die Miete leisten können. Es ist zu prüfen, ob Räume zu attraktiven Konditionen Jungunternehmerinnen und Jungunternehmern mit Publikumsorientierung zur Verfügung gestellt werden können.</p>	x				Zum Mietermix kann zum heutigen Zeitpunkt keine definitive Aussage gemacht werden. Mit den geplanten Mallshops könnte eine solche Idee umgesetzt werden. Dies ist Sache des Bauherrn und wird bei der Umsetzung weiter geprüft.
<p>(Grüne 6) Sicherheit: Der Nutzungsplan lässt Fragen zur Sicherheit, insbesondere nachts, offen. Gibt es Durchgänge, die auch nach Ladenschluss benutzt werden? Hat es dort kaum einsehbar Ecken und schlecht beleuchtete Winkel, die nachts ein Gefühl der Unsicherheit aufkommen lassen? Diese Fragen sind ebenfalls zu prüfen.</p>	x				Diese Aspekte liegen auch im Interesse von Stadt und Investor und werden in der Phase Bauprojekt vertieft behandelt.

<p>(Grüne 7) Energieproduktion und Dachnutzungen: Im Rahmen der Sondernutzungsvorschriften muss eine ökologische Nutzung der Dächer festgelegt werden. Wir begrüßen die Nutzung des grossen Dachgartens für Urban Gardening. Doch auch die übrigen Dachflächen sollen ökologisch genutzt werden. Beispiele für eine solche Nutzung sind Solarzellen, Sonnenkollektoren, Ruderalflächen oder Aquarien für Algenkraftstoffe.</p>				x	<p>In den Sonderbauvorschriften wird eine Nutzung der Dachflächen entweder für die Energieerzeugung oder für die ökologischen Aufwertung (Begrünung) vorgeschrieben.</p>
<p>(Grüne 8) Wir begrüßen, dass der heutige oberirdische Parkplatz überbaut wird und nicht die grünen Freiflächen auf welcher zurzeit das Projekt "Garten für Alle" den fruchtbaren Boden für die Produktion von Lebensmitteln nutzt. Wir erwarten ebenfalls, dass die Dachflächen für Begrünung und/oder Energiegewinnung verwendet werden. Gut finden wir, dass auf dem öffentlichen Dachgarten urban gardening vorgesehen ist. Allerdings sollten hier nach Eröffnung nicht nur Betontröge stehen. Statt die Tröge mit uninspirierten Bodendeckerpflanzen zu bestücken sollen essbare Pflanzen darin angebaut werden.</p>			x		
<p>(Grüne 9) Gebäudebegrünung: Bei der Planung ist seriös zu prüfen, wo und wie eine ökologische Begrünung von Fassaden, Innenräumen, Lichtschächten, Innenhöfen, Terrassen usw. möglich ist.</p>			x	x	<p>Die Begrünung von Fassaden und Innenräumen wird in der Phase Bauprojekt weiter entwickelt und geprüft.</p>

<p>(Grüne 10)</p> <p>Naturnahe Bepflanzung: Bei der Bepflanzung sind einheimische und standortgerechte Arten vorzuziehen. Nach den schlechten Erfahrungen mit der Bepflanzung der Fachhochschule möchten wir dezidiert darauf hin weisen, dass keine invasiven Neophyten (gebietsfremde Pflanzenarten, die sich so stark und rasch ausbreiten, dass sie andere für den betreffenden Lebensraum charakteristische Arten verdrängen) gepflanzt werden dürfen. Beim Bepflanzungskonzept soll eine Fachperson mit entsprechendem ökologischem Wissen beigezogen werden. Wir empfehlen zertifizierte Naturgärtnerinnen und Naturgärtnern, welche sich mit dieser Thematik auskennen.</p> <p>Bäume: Bäume haben nicht nur ästhetisch und ökologisch wichtige Funktionen, sie sind auch für die Gesundheit und Lebensqualität entscheidend. Sie verbessern zum Beispiel das örtliche Klima durch Verdunstung und Beschattung und verringern die Belastung durch Luftschadstoffe. Allerdings müssen dafür geeignete Baumstandorte zur Verfügung gestellt werden, die genug Platz für die ober- und unterirdische Entwicklung des Baumes bieten. Das Projekt Sälipark hat hier ein schönes Potential! Auf der Piazza, entlang der Riggenbachstrasse sowie auf der Terrasse Richtung Sälistrasse können bewusst grosse, hochwachsende, einheimische Bäume gepflanzt werden, die gerade für zukünftige Hitzesommer wichtige Schatten- und Feuchtigkeitsspende sein werden. Einheimische Bäume wie Eiche, Spitzahorn, Winterlinde, Hainbuche kommen mit den Bedingungen im Siedlungsraum gut zurecht. Wir hoffen, dass solche Bäume für die geplanten Solitärbaume und Baumgruppen berücksichtigt werden. Auch hier müssen erfahrene Fachpersonen beigezogen werden.</p>			x		x	<p>Der Vorschlag für die Pflicht zur Bepflanzung mit einheimischen und standortgerechten Arten wird in die Sonderbauvorschriften aufgenommen.</p>
<p>(Grüne 11)</p> <p>Markt: Wir begrüßen es, dass der Markt in der Planung mitberücksichtigt wird. Wir möchten aber auch darauf hinweisen, dass die Piazza in ihrer geplanten Grösse zu wenig Platz für alle bisherigen Marktstandbetreibenden bietet. Darum weisen wir auch hier auf die Vorteile eines autofreien Abschnitts auf der Riggenbachstrasse hin. Diese Massnahme wird im Kapitel Verkehr genauer erläutert.</p>	x					<p>Der Wochenmarkt soll auf alle Fälle im Bifang bleiben und gut integriert werden. Die Lösungsansätze werden in Kenntnis der Mitwirkungsbeiträge vertieft und mit den Verantwortlichen und Betroffenen diskutiert.</p>
<p>(Grüne 12)</p> <p>Wir begrüßen dass der Mobilitätsplan Olten (MPO) den Autoverkehr zu Gunsten alternativer Verkehrsarten reduzieren will und der Sälipark als Pilotprojekt den MPO umsetzen will. Dies ist ein begrüssenswertes aber anspruchsvolles Ziel. Deshalb sind Massnahmen vorzusehen, wenn der Mobilitätsplan nicht eingehalten werden kann und zu viel MIV das Wohnquartier belastet und die Strassen verstopft.</p>	x					<p>Vgl. Stellungnahme zur Mitwirkungseingabe des VCS, Seite 28</p>

<p>(Grüne 13) Fuss- und Veloverkehr: Lobenswert ist die vermehrte Berücksichtigung des Fuss- und Veloverkehrs. Gut finden wir, dass auf der Giroud-Oima-Strasse ein Neben- und Miteinander von Fuss- und Veloverkehr vorgesehen ist und dafür genügend Raum eingeplant wird. Interessant finden wir, dass im Mitwirkungsverfahren festgehalten ist, dass die Stadt langfristig nach einer besseren Veloverbindung vom Säliquartier zur westlichen Aareseite suche. Wir hoffen sehr, dass spätestens mit Eröffnung des neuen Säliparks diese Veloverbindung sicherer geworden ist.</p>				x	<p>Verbesserungen der Ost-West-Querungen für Velofahrende und zu Fuss Gehende werden im Rahmen des Mobilitätsplans Olten geprüft, gestalten sich aber aus verschiedenen Gründen (Trennung durch Strasse und Schiene, Privateigentum, Kosten) als schwierig. Im aktuellen Finanzplan möchte der Stadtrat die Kräfte vorab auf die Agglomerationsprojekte Neuer Bahnhofplatz und PU Hammer richten. Die Behebung der weiteren Netzlücken und Schwachstellen soll schrittweise weitergeführt werden.</p>
<p>(Grüne 14) Aktuell ist zu bemängeln, dass die Veloparkierung vor der Migros nicht überdacht ist. Es ist begrüssenswert, dass überall auf dem Gelände Veloparkierungen vorgesehen sind. Weiter begrüssen wir, dass auch für Kurzzeitparkplätze nicht nur Velobügel sondern überdeckte Veloabstellmöglichkeiten, unter welchen man stehen kann, geplant sind. Diese sollten vor allem vor den Einkaufsläden so dimensioniert sein, dass auch Kinder- und Lastenanhänger Platz haben. Bei der Anlage der Veloparkierung ist zu berücksichtigen, dass Velofahrende keine grossen Umwege in Kauf nehmen. Sind die Veloparkierungsplätze versteckt oder umständlich zu erreichen, werden die Leute ihre Velos wild parkieren. Anders ist der Fall bei Angestellten, die ihre Velos lieber in einen sicheren, aber trotzdem gut erreichbaren Veloabstellraum parkieren möchten. Es ist zu prüfen, ob die vorgesehene Variante mit einer Rampe zu umständlich ist. In der Nähe des Hotel Artes soll es ebenfalls gedeckte Velounterstände haben. Denn viele Oltnerinnen und Oltner fahren für einen Restaurantbesuch oder den Besuch einer Tagung/Anlass mit dem Velo hierher. Zu berücksichtigen ist ebenfalls, dass das Spitexpersonal heute oft mit Elektrofahrrädern unterwegs ist. Es wäre interessant abzuklären, ob sie allenfalls eine Schnellladestation für ihr Gefährt benötigen. Weiter kann unter Berücksichtigung des zukünftigen Mobilitätsverhaltens bereits jetzt Platz für weitere Schnellladestationen eingeplant werden. Solche Schnellladestationen könnten kostenneutral von der Stadt oder Privaten betrieben werden.</p>		x	x	<p>Das vorliegende Konzept sieht eine dezentrale und nutzerspezifische Verteilung der Veloparkierung vor. Schnellladestationen werden dabei berücksichtigt. In der Weiterentwicklung des Projekts wird dieser Ansatz konkretisiert.</p>	
<p>(Grüne 15) Zudem soll so geplant werden, dass die Zahl und Standorte der Veloparkierung bei steigendem Bedarf erweitert werden können. Wir schlagen zudem entweder klar gekennzeichnete Flächen für die Unterbringung von Motorrollern/Vespa/Motorrädern oder sonstige Massnahmen vor, welche verhindern, dass die Veloparkplätze von Motorfahrzeugen überstellt werden.</p>		x	x	<p>Die Etappierbarkeit der Realisierung ist Teil des Konzepts, um optimal auf die Bedürfnisse zu reagieren. Dazu gehört auch die Trennung von motorisiertem und nichtmotorisiertem Zweiradverkehr.</p>	

<p>(Grüne 16) Öffentlicher Verkehr Wir begrüßen den Halbstundentakt zum Sälipark, der auch den Schülerinnen und Schülern der verschiedenen Weiterbildungsinstitutionen zu Gute kommt. Ein prominent platziertes Abfahrtsinformationssystem informiert nicht nur OV-Benutzerinnen und Benutzer sondern zeigt auch weiteren potentiellen Benutzerinnen auf, dass hier eine Busverbindung besteht.</p>			x	Es ist mindestens ein Viertelstundentakt geplant.
<p>(Grüne 17) Tiefgaragenzufahrt Sälipark Der Sälipark soll nach unserer Ansicht hauptsächlich von Süden via Sälistrasse erschlossen werden. Nur diese Massnahme schützt das Quartier zuverlässig vor Einkaufsverkehr und entlastet die Langsamverkehrsachse Bahnhof- Sälipark- Riggerbachstrasse sowie Bifangstrasse und den Bifangplatz. Eine Erschliessung von Süden ermöglicht eine autofreie Zone, welche die Riggerbachstrasse ab Von Rollstrasse bis Krummackerweg sowie die Bitangstrasse mit dem Bifangplatz beinhaltet. Dies wäre eine einmalige Chance für das Bifangquartier. Sollte trotzdem auf eine Erschliessung über beide Seiten fest gehalten werden, unterstützen wir die minimale Massnahme mit einem (für Bus und Notfall) versenkbaren Poller zwischen Bitangstrasse und Krummackerweg welche verhindert, dass Einkaufsverkehr durch das Säliquartier fährt. Wir sind der Ansicht, dass mindestens der Strassenabschnitt der Riggerbachstrasse zwischen Bifangstrasse und Von Rollstrasse ebenfalls mit (für Bus, Notfall und Anlieferung) versenkbaren Pollern für den MIV gesperrt werden soll.</p>			x	<p>Der Erschliessungsgrundsatz besteht schon seit der Entstehung des Sälipark 1, wurde aber in Bezug auf seine Zweckmässigkeit im Rahmen der laufenden Planung kritisch hinterfragt. Ziel war und ist es, Umwegfahrten über den stark belasteten Postplatz zu vermeiden, ohne den Verkehr in das Quartier zu drücken.</p> <p>Eine Abkehr würde, neben dem Problem der nicht vorhandenen Leistungsfähigkeit des Sälikreisels, zu Schleichverkehr im Quartier führen. Um diesen zu vermeiden, wären harte Massnahmen notwendig, die wiederum zu (unerwünschten) Einschränkungen für die Quartierbewohner führen würden. Der Kanton als Bewilligungsbehörde stimmt dem Vorhaben nur zu, wenn der auf das Minimum beschränkte Mehrverkehr auf die bisherigen Anschlüsse (Sälikreisel, Bifangplatz und Von Rollstrasse) relativ gleichmässig verteilt wird.</p> <p>Eine Sperrung der Riggerbachstrasse zwischen Bifang- und Von Rollstrasse würde den Verkehr (Zu- und Wegfahrten Sälipark) von der Von Rollstrasse zur Bifangstrasse verlagern (Zu- und Wegfahrt Sälipark nur noch via Bifangplatz möglich), was die Belastung für den Bifangplatz deutlich erhöhen würde. Die Zufahrt zum Sälihof aus Richtung Dulliken wäre zudem nur noch via Alte Aarauerstrasse möglich.</p> <p>Vgl. Variantenstudien in <i>Erläuternder Bericht zum Stand der Planung</i> vom 01.03.2016, namentlich Seite 19 und Anhang 5.</p>

<p>(Grüne 18)</p> <p>Die Variantendiskussion spricht von 1500 Fahrzeugen pro Tag auf der Bifangstrasse sowie 1200 Fahrzeugen pro Tag auf der Von Rollstrasse. Dabei wurde nicht klar aufgeschlüsselt, ob diese Fahrzeuge nur das Fahrziel "Sälipark" haben oder wie viele Fahrzeuge diese Strassen gesamthaft nutzen. Zudem ist nicht klar, aus welcher Richtung diese Fahrzeuge kommen (Postplatz oder Dulliken). Nebst dem Sälipark stehen weiter die Gewerbeschule sowie das Sälihof Parkhaus zur Auswahl. Eine aussagekräftige Untersuchung muss unserer Meinung nach sämtliche Parkierungsmöglichkeiten in dieser Gegend mitberücksichtigen. Diese nun autofreie Begegnungszone könnte ebenfalls für den Bifang-Markt genutzt werden. Wir sind, anders als der Bericht dies deutet, überzeugt, dass eine Busumleitung am Samstagmorgen über die Bifangstrasse möglich ist. Die hier vorgestellte Variante wurde unter 3.4.3 (Konsequentes Kreissystem) "Evaluerte Erschliessungsvarianten Sälipark 2020" noch nicht analysiert. Die Variante 3 im Anhang 5 spricht einen Teil diese Variante zwar an und empfiehlt eine vertiefte Untersuchung auf der Kantonsstrasse. Diese vertiefte Untersuchung fehlt aber. Die vorgestellte Variante 3.4.2 geht von Nachteilen durch den Bifangmarkt auf der Bifangstrasse aus. Diese sind aber durch die sowieso angestrebte Verlegung des Marktes nicht gegeben. Wir sind somit der Ansicht, dass die Zufahrt nicht unter Berücksichtigung aller relevanten Faktoren analysiert wurde. Es empfiehlt sich, geeignete Fachpersonen beizuziehen und eine erneute vertiefte Prüfung unter Berücksichtigung der erwähnten Punkte durchzuführen. Nur so kann sichergestellt werden, dass eine möglichst optimale Lösung für die Tiefgaragenzufahrt gefunden werden kann. Gerade die Verkehrsführung beeinflusst die Quartierentwicklung über die nächsten Jahrzehnte.</p>				x	<p>Das projektinduzierte und gesamte Fahrtenaufkommen auf den relevanten Strassenabschnitten und Hauptknoten wurde in Varianten studiert (vgl. Erläuternder Bericht zum Stand der Planung vom 01.03.2016).</p> <p>Die Durchführung des Bifangmarkts auf der Begegnungszone und eine Busführung im Viertelstundentakt 'mitten durch den Markt' erscheint nicht zweckmässig (Behinderungen des Busbetriebs) und entspricht nicht den Sicherheitsanforderungen. Bei Verlegung des Samstagmarktes auf die Riggerbachstrasse würde der Bus ausgerechnet während den Samstag-Spitzen in der vom MIV stärker belasteten Bifangstrasse geführt. Die ÖV-Erschliessungsqualität würde dadurch vermindert.</p> <p>Die Variantenstudien haben gezeigt, dass jegliche Beschränkung der Zu- und Wegfahrten auf einzelne Knoten oder Quartierstrassen zu gewissen Problemverlagerungen führt. Insbesondere ist eine ausschliessliche Anbindung via Sälikreisel aufgrund der Konsequenzen für das Hauptnetz nicht möglich. Die Planung verfolgt darum eine Minimierung der MIV Verkehrserzeugung und eine Verteilung der Belastungen auf die Hauptquellen des Besucherverkehrs. Der Stadtrat und die Projektbeteiligten erachten die vorgeschlagenen Quartierschutzmassnahmen als zielführend.</p>
<p>(Grüne 19)</p> <p>Parkplätze</p> <p>Wir begrüssen, dass die Erhöhung moderat ausfällt und der Tatsache Rechnung getragen wird, dass in Olten prinzipiell zu viele Parkplätze vorhanden sind. Unbedingt notwendig ist ein Parkleitsystem für die gesamte Stadt Olten.</p>			x	x	<p>Das gesamtstädtische Parkleitsystem ist Thema im Mobilitätsplan Olten.</p>

<p>(Grüne 20)</p> <p>Eine unterirdische Vernetzung des Parkhauses Sälipark mit dem Parkhaus Sälihof soll geprüft werden. Bisher wurde nur die Verbindung mit dem Parkhaus der Gewerbeschule geprüft und verworfen.</p> <p>Wir möchten darauf hinweisen, dass im Umgebungsplan noch Parkplätze an Stelle der "Parkplätze am Südeingang" vorgesehen sind. Gemäss der Auflistung der zukünftigen Parkplätze werden diese aber aufgelöst und als Park genutzt. Wir bitten hier um eine Anpassung der Pläne.</p>			x	x	<p>Die Verbindung zum Migros/Arte- wie auch zum Sälipark-Parkhaus wurde beim Bau des Sälihofs (2010) bereits geprüft. Diese Verbindungen sind entweder nicht realisierbar (keine Anschlusspunkte bei Migros/Arte-Parkhaus) oder nur über komplizierte, unzweckmässige Verkehrsführungen (keine direkte Anbindung, nur über steile, schmale Rampe via 2. UG Sälihof) zum Parkhaus Sälipark möglich.</p> <p>Dass die Pläne im Bereich Parkplätze am Südeingang nicht angepasst wurden, ist ein Versehen und wird selbstverständlich berichtigt.</p>
<p>(Grüne 21)</p> <p>Verschiedenes</p> <p>Oltnerrinnen und Oltnern schätzen heute, dass sie im Freizeitland unter anderem Spezialschrauben, Sportkleider und Pflanzensetzlinge kaufen können und dafür nicht mit dem Auto in ein Einkaufszentrum im Grünen fahren müssen. Wir hoffen sehr, dass dieses breite Sortiment aus dem Do-it-Bereich in Olten erhalten bleibt. Wir begrüssen zudem sehr, dass die Wohnungen autofrei geplant sind. Die dadurch vom Investor eingesparten Kosten sollen den Mieterinnen und Mietern zu Gute kommen. Möglich wären tieferer Mieten oder gemeinschaftlich genutzte Infrastruktur wie Sauna, Schwimmbad, Hobbyraum, Partykeller etc. Wir möchten darauf verweisen, dass in Olten in den letzten Jahren viele neue Wohnungen erstellt wurden und werden (Bornfeld, Olten SüdWest, Bahnhof Ost). Wir raten deshalb sehr davon ab, Grünflächen für weitere Bauprojekte frei zu geben.</p> <p>Es soll geprüft werden, inwiefern der Fonds für sozialen Wohnungsbau dazu genutzt werden kann, um eine Wohngenossenschaft im Sälipark gezielt zu fördern.</p>	x				<p>Die Wohnungen werden weiterhin als ‚autofrei‘ konzipiert.</p> <p>Grundsätzlich sind marktgerechte Mietpreise vorgesehen.</p> <p>Die weiteren Bemerkungen sind nicht direkt Gegenstand dieses Planungsverfahrens.</p>

SP Olten

<p>(SP 1) Die SP Olten bedankt sich bei der Stadt und den betreffenden Personen für die Führung durch die Mitwirkungsausstellung Sälipark 2020. Im grossen Ganzen betrachtet die SP Olten das Projekt Sälipark 2020 als zukünftiges Begegnungszentrum gelungen. Insbesondere gefallen die lichte begrünte Fassade sowie der Innenhof mit Verweilmöglichkeiten und der Möglichkeit für interessierte Personen, Beete zu bepflanzen. Auch das Wohnkonzept für verschiedene Generationen sowie die Pflege-, resp. Demenzabteilung mit dem Demenzgarten ist zukunftsgerichtet und begrüssenswert. Alles unter einem Dach - Wohnen, Einkaufen und Kaffee trinken - ist äusserst attraktiv für Berufstätige wie für Rentner und Rentnerinnen. Der Ausbau der Ladenfläche kann bei guter Besetzung der Ladenlokale tatsächlich ein weiterer Aspekt sein, den Sälipark zu einem attraktiven Einkaufszentrum werden zu lassen und könnte dazu führen, dass sich mehr Kunden entscheiden, anstelle des Gäuparks, das Einkaufszentrum Sälipark 2020 vorzuziehen. Im Weiteren ist die Glasbedachung zwischen der Giroud Olma und dem jetzigen Migros-Gebäude eine Verbesserung von Verweilmöglichkeiten bei jedem Wetter. Ebenso wird mit dem Projekt Sälipark 2020 die Umgebung attraktiver. So verschwinden die Parkplätze sowohl auf der vorderen wie auf der hinteren Seite des Gebäudes, diese zu Gunsten von weiterem Verweilraum. Die rückwärtige Seite ist dazu besonders prädestiniert, da sie am Meisten besonnt wird. Für die SP ist jedoch noch nicht ganz klar, ob man sich bei den oberirdischen Parkplätzen auf der Rückseite eine Option offen lassen will.</p>		x	x		
<p>(SP 2) Auf den Plänen bei der Mitwirkungsausstellung sind die Parkplätze noch enthalten, obwohl davon gesprochen wird, alle oberirdischen Parkplätze aufzuheben. An der Mitwirkungsausstellung wurde uns gesagt, dass vergessen wurde, die Parkplätze aus dem Plan zu entfernen. Die SP wird die Realisierung genau beobachten und andernfalls auf diesen Umstand hinweisen und darauf bestehen, dass die Parkplätze tatsächlich verschwinden.</p>		x	x		<p>Die Oberflächenparkierung vor dem Südeingang des Säliparks wird aufgehoben. Im gezeigten Umgebungsplan war die Parkfläche versehentlich eingetragen.</p>

<p>[SP 3] Verkehrsregime Generell gaben die Zufahrten zu den Parkhäusern (geplantes und bereits bestehendes) sowie die vorgesehenen <i>von der Stadt propagierten Verdichtung der Buslinien</i> zu diskutieren. Allgemein dazu ist zu sagen, dass die Zufahrt zum angedachten Parkhaus FHNW an der Riggerbachstrasse dem Projekt Quartierentwicklung Olten Ost widerspricht.</p>				x	<p>Es ist nicht ersichtlich, inwiefern die neue Parkhauszufahrt der Quartierentwicklung Olten Ost widersprechen sollte, zumal das Quartier mit flankierenden Massnahmen zusätzlich gegen Fremdverkehr geschützt wird. Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation auf dem Bifangplatz sind in Arbeit. Die Verkehrsvolumina, die wesentlich durch die Hauptachse Unterführungsstrasse geprägt werden, werden hingegen auf dem belebten, auch für die Quartieranbindung wichtigen Platz nicht abnehmen.</p>
<p>[SP 4] Zufahrt zu Tiefgaragen Riggerbachstrasse Die SP erachtet die angedachte Zufahrt ins Parkhaus auf Höhe der Fachhochschule und des geplanten Baus als widersprüchlich zur Aufwertung der Riggerbachstrasse und es erscheint als besonders stossend zumal gerade dort viele Schülerinnen und Schüler, Kindergarten-Kinder sowie Studenten und Studentinnen den Raum verdichtet passieren. Mit der vorliegenden Planung wird zudem die Attraktivierung des Bifangplatzes, welche von der Bevölkerung im Projekt Quartierentwicklung Ost postuliert wurde, begraben. Aus Sicht der SP sollte auf eine neue Einfahrt verzichtet werden. Die drei Parkhäuser (bestehende und geplantes) sollten untereinander verbunden sein und die Verkehrsführung in den Parkhäusern sollte so geregelt sein, dass bei der Coop Zufahrt lediglich die Einfahrt möglich wäre und der wegführende Verkehr ausschliesslich über die Sälistrasse erfolgt. Dabei ist das Säliquartier mit entsprechenden Massnahmen vor dem Durchgangsverkehr zu schützen.</p>				x	<p>Vgl. Stellungnahme zu Mitwirkungsangabe der Grünen Partei S. 18</p>

<p>(SP 5) Öffentlicher Verkehr – Pendelbus Im Flyer zum Projekt wird von einer Pendelbuslinie, die Sälipark, Bahnhof und Innenstadt verbindet, gesprochen. Die Medien berichten von einer viertelstündigen Taktverdichtung der Buslinie. Die Buslinie 503 verkehrt bereits zum heutigen Zeitpunkt im Viertelstundentakt zwischen der Innenstadt und dem Sälipark. In diesem Zusammenhang stellen wir die kritische Frage, was denn mit einer Verdichtung des öffentlichen Verkehrs genau gemeint ist.</p>			x	<p>Ein Viertelstundentakt wird heute nicht über den ganzen Tag (6-21 Uhr), sondern nur zu den Hauptverkehrszeiten (6-8; 9-10; 12-15; 17-20 Uhr) angeboten. Zudem wird am Samstag, einem der Haupteinkaufstage im Sälipark, nur ein Halbstundentakt (ganztags) angeboten. Die Linienführung der Linie 503 wechselt zudem lastrichtungsabhängig und zu verschiedenen Zielen (Linie 503 verkehrt heute in 6 Varianten). Es kann daher nicht von einem vollständigen Viertelstundentakt auf der Linie 503 gesprochen werden.</p> <p>Mit einer zusätzlichen Buslinie (Pendelbuslinie) kann durch Überlagerung (zweier Buslinien) ganztags im Minimum ein Viertelstundentakt angeboten werden. Während der Hauptverkehrszeiten kann die Taktfolge durch das zusätzliche Angebot weiter verdichtet werden. Der Viertelstundentakt ist definiertes Minimalziel. Daneben zielen die Massnahmen im ÖV vor allem auch auf eine Verbesserung der Qualität und des Komforts. (direktere Verbindungen und demzufolge kürzere Reisezeiten).</p>
<p>(SP 6) Attraktivierung des Veloverkehrs Aus der Sicht der SP müsste im Zusammenhang einer attraktiven Verbindung vom Sälipark zur Innenstadt für den Veloverkehr zwingend die von über 1000 Stimmbürgerinnen und -bürgern unterzeichnete Initiative «Stadtseiten verbinden» einbezogen werden. Auf die Eröffnung des Sälipark 2020 müsste für den Fahrradverkehr eine sichere adäquate Querung realisiert sein. Im Weiteren ist die Verbindung, zwischen der jetzigen Migros sowie dem Giroud Olma Gebäude, für den Langsamverkehr aufrecht zu erhalten, was aus Sicht der SP in den Plänen der Mitwirkungsausstellung nicht klar zu erkennen ist.</p>			x	<p>Auf Antrag des Stadtrates wurde die Initiative „Stadtseiten verbinden“ vom Gemeindeparlament am 25. September 2014 mit 17:16 Stimmen bei 3 Enthaltungen als nicht umsetzbar erklärt. Die damit verbundenen Anliegen und Bestrebungen sind dadurch nicht vom Tisch. Die Engpassbeseitigungen entlang der Aare, Kantonsstrasse und Bahn werden im laufenden Projekt Mobilitätsplan Olten in eine Gesamtschau gebracht. Es handelt sich durchwegs um kostenintensive Vorhaben, die nicht direkt ans Projekt Sälipark 2020 gekoppelt werden können. Grosse Ausbauten erfolgen zunächst weiter nördlich im Projekt Neuer Bahnhofplatz. Die Veloverbindung auf der „Gasse“ Louis-Giroud-Strasse wird planungsrechtlich und betrieblich sichergestellt.</p>

IG Velo Region Olten

<p>(IG Velo 1) Die IG Velo Region Olten nimmt die Möglichkeit zur Mitwirkung an der Planung des Säli-parkgeländes gerne wahr. Bereits im Vorfeld des Mitwirkungsverfahrens wurden wir um unsere Ideen zur Veloverkehrsführung entlang der Louis-Giroud-Strasse gebeten, was wir sehr positiv bewerten. Grundsätzlich sind wir einverstanden mit der vorgeschlagenen Verkehrsführung und begrüßen insbesondere folgende Punkte: 1. Der 4 m breite Korridor für Fussgänger und Velofahrende entlang der überdeckten Passage der Louis-Giroud-Strasse, 2. Die Vielzahl von dezentral eingerichteten und gedeckten Veloparkplätzen, 3. Die Massnahmen zur Verkehrsberuhigung entlang der Riggenbachstrasse und die Einrichtung einer Begegnungszone direkt vor dem Sälipark.</p>	x			x	
<p>(IG Velo 2) Auch die Aufwertung der „Migros-Piazza“, die in ihrer heutigen Form ja wenig genutzt wird, bewerten wir positiv, und wir können ihre Eignung z.B. als „Marktplatz“ durchaus nachvollziehen. Der in den Unterlagen und der Ausstellung im Stadthaus explizit erwähnten Nutzung als Platz für die Velobörse möchten wir hier aber mit Nachdruck widersprechen: Zum einen wurde die IG Velo Region Olten als Veranstalterin der Velobörse vorgängig nicht um ihre Meinung gefragt, und es wurde auch nicht abgeklärt, welche Bedürfnisse wir für die Veranstaltung haben. Die Velobörse ist aber angewiesen auf einen relativ gut abgeschlossenen Raum (Diebstahlgefahr!) und kann deshalb nicht auf einer offenen Piazza mit aufgelöster Abgrenzung zur Strasse hin stattfinden. Zweitens erachten wir ein Dach über der ganzen Anlage als wichtig, denn wer möchte schon im strömenden Regen ein tropfnasses Velo probesitzen? Und drittens möchten wir in keiner Weise den Wochenmarkt, der samstags ja ebenfalls auf der Piazza stattfinden soll, konkurrenzieren. Die Velobörse muss aber zwingend an einem Samstag stattfinden, da sowohl Kundschaft wie auch unsere Helfer unter der Woche arbeiten und uns sonntags die Laufkundschaft fehlen würde.</p>	x		x		<p>Die Velobörse wurde nur als Nutzungsbeispiel für die Piazza genannt; es ist keine konkreten Planungsabsicht damit verbunden.</p>

VCS

<p>(VCS 1) Grundsätzliches Als Verkehrsverband äussern wir uns vor allem zu den Themen Erschliessung, Parkierung und Auswirkung auf das umliegende Strassen- und Wegnetz. Grundsätzlich finden wir es positiv, wenn Einkaufszentren dort sind, wo viele Leute wohnen. Kritisch wird es jedoch, wenn ein Ausbau in einem bereits stark belasteten Strassennetz nochmals Mehrverkehr generiert.</p>				x	
<p>(VCS 2) Unsere Bemerkungen Der Mobilitätsplan Olten (MPO) tönt sehr vielversprechend (Kapitel 3.9.1): Autoverkehr reduzieren, ÖV, Fuss- und Veloverkehr fördern sind gute Zielsetzungen. Leider ist davon im vorliegenden Projekt noch wenig zu sehen. Einzig die «reduzierten Parkplatzbedarfszahlen» fallen auf. Das bestehende Strassennetz könnte die noch mehr Verkehr generierenden Parkplätze auch gar nicht «verdauen». Und die Kapazitäten des übergeordneten Kantonsstrassennetzes werden gemäss der angebotsorientierten Verkehrspolitik des Kantons in nächster Zeit nicht erhöht. Wir sind gespannt auf das im Kapitel 3.9 versprochene Mobilitätskonzept, insbesondere auf die <i>«Steuerungsmassnahmen ... die bei Nichterreichen der gesetzten Ziele greifen»</i>. Zu diesem Thema haben wir in unserer Jahrzehnte langen Begleitung des Gäuparks viele Erfahrungen sammeln können.</p>				x	

<p>(VCS 3) «Im Bereich des Strassenraums werden die Benutzerwege entflochten». Das ist u. E. viel zu viel versprochen. Als sehr kritisch beurteilen wir, dass die nordseitige Erschliessung des Parkhauses mit 320 Plätzen wieder direkt von der Riggengbachstrasse her erfolgen soll. Erneut soll also die Fussverkehrshauptachse vom ein- und ausfahrenden Autoverkehr gekreuzt werden. Je grösser ein Einkaufszentrum wird, desto wichtiger ist eine Entflechtung der MIV-Erschliessung von der LV- und ÖV Erschliessung. Deshalb ist die Erschliessung des Säliparks nur von der Südseite (Sälistrasse) her an dieser Lage die einzig richtige Lösung. Als Kompromiss könnte höchstens geprüft werden, ob nur die Einfahrt ins Parkhaus von der Riggengbachstrasse, aber keine Ausfahrt, vertretbar wäre. Wir werden uns dann mit diesem Thema im Rahmen der Nutzungsplan-Auflage noch vertiefter auseinandersetzen.</p>				x	<p>Das Verkehrskonzept zielt darauf, den auf ein Minimum beschränkten Mehrverkehr gleichmässig auf die bisherigen Anschlüsse Sälikreisel, Bifangplatz und Von-Roll-Strasse zu verteilen und Umwegfahrten über den stark belasteten Postplatz zu vermeiden, ohne den Verkehr ins Quartier zu verdrängen. Beschränkungen der Zu- und Wegfahrten auf einzelne Knoten würden nur zu Problemverlagerungen führen.</p> <p>Eine Abkehr vom bestehenden Konzeptansatz würde – neben der fehlenden Leistungsfähigkeit des Sälikreisels – auch zu Schleichverkehr im Quartier führen. Um diesen zu vermeiden, wären harte Massnahmen notwendig, die wiederum unerwünschte Einschränkungen für die Quartierbewohner zur Folge hätten. Die vorgeschlagene Variante einer Sperrung der Riggengbachstrasse oberhalb der neuen Parkhauseinfahrt bringt den grössten Nutzen bei gleichzeitig den geringsten Einschränkungen für die Quartierbevölkerung. Zugunsten der Zufussgehenden aus dem Quartier wird in der weiteren Planung eine möglichst verträgliche Ausgestaltung auch im oberen Teil der Riggengbachstrasse gesucht.</p> <p>Siehe auch Erläuterungsbericht zur Mitwirkung vom 01.03.2016.</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--	---	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>(VCS 4) Der durch die Realisierung dieses Ausbauprojekts verursachte Mehrverkehr wird mit nur 9% beziffert. Wir beurteilen diese Hochrechnung als sehr zurückhaltend. Wohl weil das der Planung zugrunde liegende Verkehrsmodell gar keine höheren Verkehrsmengen als vertretbar darstellen liesse, wird u. E. bei den Ermittlung des Verkehrsaufkommens von sehr «rosigen Annahmen» ausgegangen. Auch diese werden wir im Rahmen der Nutzungsplan-Auflage noch vertiefter prüfen.</p>				x	<p>Die Hochrechnung beruht auf den Ergebnissen aus der Analyse des Ist-Zustandes (z.B. Fahrtenaufkommen pro Parkplatz Verkauf Besucher) und der Annahme, dass es künftig fast ausschliesslich Besucher- / Kundenverkehr hat und kaum noch Beschäftigtenverkehr. Dadurch wird die Tagesganglinie flacher. Zudem wird die Wohnnutzung autofrei konzipiert.</p> <p>Die heutige Situation ist zudem nicht eins zu eins mit der zukünftigen vergleichbar. Der oberirdische Parkplatz Freizeitland wird heute deutlich intensiver genutzt als die Tiefgaragen Sälipark I + II. Die durchschnittliche Parkdauer liegt für nahezu alle Nutzer unterhalb einer Stunde und ist damit kürzer als die Parkdauer in den Tiefgaragen. Dieses Nutzungsverhalten wird noch durch die Tatsache unterstützt, dass während der ersten Stunde kostenfrei parkiert werden kann. Dies gilt auch in den Parkhäusern.</p> <p>Mit dem Projekt Sälipark 2020 wird eine Parkraumbewirtschaftung ab der 1. Minute eingeführt, was das zukünftige Verkehrsaufkommen positiv beeinflusst. Die Zu- und Wegfahrt zum Stellplatz verlängert sich im Vergleich zur heutigen Situation. Damit nimmt die Attraktivität der Stellplätze für die sog. ‚Kurzzeit-Besucher‘ (die zu einem Grossteil auch aus dem angrenzenden Quartier stammen) ab. Dadurch entsteht ein Potenzial für die Verlagerung eines Teils des Einkaufsverkehrs vom MIV auf den ÖV und den FVV (Fuss- und Veloverkehr). Die Angebotsverbesserungen im ÖV (zusätzliche Verbindung, Taktverdichtung) und Veloverkehr (Veloparkierung) unterstützen den Verlagerungseffekt.</p> <p>Zur Gewährleistung der prognostizierten Fahrtenmengen wird ein Fahrtencontrolling eingeführt.</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--	---	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>(VCS 5) Begegnungszone Riggerbachstrasse, mit «<i>Verzicht auf Randsteine</i>» (Kapitel 3.5): «Die definitive Um- und Ausgestaltung ist noch nicht bestimmt und liegt im Verantwortungsbereich der Stadt». Somit ist die Idee der funktional sauber gestalteten Begegnungszone mit Fussgängervortritt und Tempobeschränkung auf 20km/h vorläufig als unverbindliche Wunschvorstellung zu werten – insbesondere weil die Stadt kaum genügend finanzielle Mittel in dieses Projekt investieren kann und weil die MIV-Belastung auf diesem Abschnitt der Riggerbachstrasse mit der Realisierung des Säliparks 2020 ja noch erhöht werden soll. Also insgesamt keine guten Aussichten für eine attraktive Begegnungszone. Aber die Idee finden wir sehr gut. Dies gilt auch für die vorgeschlagenen MIV-Sperrung Riggerbachstrasse (zwischen Bifangstrasse und Krummackerweg). Doch kann diese Sperrung rechtlich verbindlich durchgesetzt werden, bevor die Nutzungsplanung mit der geplanten Erschliessungsform bewilligt wird? Falls nein, wovon wir ausgehen, ist auch die MIV-Sperre vorerst nur als nett gemeintes Versprechen zu betrachten. «Haupterschliessungsaast Bifangstrasse»: Dass mit dieser Erschliessungsvariante die seit Jahren versprochene Neugestaltung des Bifangplatzes beerdigt würde, ist u. E. nicht akzeptierbar. Auch befinden wir uns in einem Gebiet mit vielen Schulen – d.h. ausserordentlich viele Zufussgehende sind unterwegs. Aus diesem Grund sollte möglichst wenig MIV und wenn, dann mit niedriger Geschwindigkeit dort unterwegs sein. Da die Haupterschliessung mitten durch dieses sensible Gebiet geführt werden soll, drängt sich eine Ausweitung der Begegnungszone auf das ganze Gebiet auf (Viereck Alte Aarau-erstrasse, Bifangstrasse, Riggerbachstrasse, von-Roll-Strasse).</p>				X	<p>Die Verkehrsführung auf dem Bifangplatz und im Strassengeviert Riggerbachstrasse – Von-Roll-Strasse – Alte Aarau-erstrasse – Bifangstrasse wird geprüft. Die Einführung der Begegnungszone (BZ) direkt vor dem Sälipark und die Sperrung der Riggerbachstrasse zum Wohnquartier hin erscheinen konsolidiert. Eine Ausweitung der BZ bis Bifangplatz und Bahnhof Ost wird geprüft, wobei zu beachten ist, dass im Bereich der Von-Roll- und Bifangstrasse wenig Querbeziehungen bestehen (die BZ ist auf Zentrumssituationen zugeschnitten). Flankierende Massnahmen werden auch auf der Achse Sälistrasse / Gartenstrasse / Feldstrasse realisiert. Im Zuge ohnehin nötiger Strassensanierungen ist eine siedlungsfreundliche Optimierung des Verkehrs- und Strassenraums vorgesehen, die zu einer weiteren Verkehrsberuhigung, Erhöhung der Verkehrssicherheit und Steigerung der Wohnumfeldqualität führen wird. Die Umsetzung der ersten Etappe Sanierung Gartenstrasse aus den Mitteln für den Unterhalt des Strassen- und Leitungsbaus ist bereits fürs 2. Semester 2016 geplant.</p>
<p>(VCS 6) Auch das Verschieben des samstäglichen Wochenmarkts weg von der Bifangstrasse auf den Vorplatz des Einkaufszentrums «Piazza» (Kapitel 3.5) sehen wir kritisch. Der Wochenmarkt würde auf der «Migros-Piazza» seine Attraktivität verlieren. Die Idee ist zwar gut gemeint. Aber würden die Bauern und die anderen Marktfahrenden wirklich mitmachen oder müssten sie zum Umzug gezwungen werden? Ist Zufahrt mit und Raum für Traktoren mit Anhängern überhaupt möglich?</p>				X	<p>Der Wochenmarkt soll auf alle Fälle im Bifang bleiben und gut integriert werden. Die Lösungsansätze werden in Kenntnis der Mitwirkungsbeiträge vertieft und mit den Verantwortlichen und Betroffenen diskutiert.</p>

<p>[VCS 7] Gut finden wir, dass auf der teilweise überdachten Louis-Giroud-Strasse für den Fuss und Veloverkehr (LV) ein vier Meter breiter Korridor freigehalten werden soll. Ist dieses Vorhaben abgesichert durch ein öffentliches Wegrecht oder «nur» durch die Sonderbauvorschriften? Die Louis-Giroud-Strasse ist nicht nur wichtig für den Ziel-/Quell- Veloverkehr, sondern auch ein wichtiges Netzelement des städtischen Velo-Wegnetzes. Es ist deshalb rechtlich sicherzustellen, dass die Louis-Giroud-Strasse für den Veloverkehr stets nutzbar bleibt, also nicht als Fläche für temporäre Nutzungen wie Verkaufs und Promostände, Abstellen von Lieferwagen, Wochenmarkt, Ausstellungen und Ähnliches zur Verfügung gestellt werden darf. Als geeignete Rechtsform sehen wir eine Strasse mit Verbot für Motorfahrzeuge (Signal 2.14).</p>				x	<p>Die Durchgängigkeit der Louis-Giroud-Strasse für den Veloverkehr ist sowohl Ziel der Stadt als auch des Investors und wird in den Sonderbauvorschriften sichergestellt.</p> <p>Zur Sicherung des Veloverkehrs kann die Louis-Giroud-Strasse mit dem Signal „Fussweg“ (Sig. 2.61) und der Zusatztafel „Velo gestattet“ oder dem Signal „Fussgängerzone“ (Sig. 2.59.3) und der Zusatztafel „Velo gestattet“ gekennzeichnet werden.</p>
<p>[VCS 8] Wegnetz Fuss- und Veloverkehr: Was zeigt die Abbildung 19 genau? Ein künftiges Wunsch-Fuss- und Veloverkehrswegnetz? Das bestehende Wegnetz kann es nicht sein, da heute weder der Veloverkehr auf dem Uferweg entlang des rechten Aareufers geführt wird, noch eine Veloschnellroute auf der Reiserstrasse existiert. Falls die Karte jedoch ein Wunschnetz darstellen sollte, müsste dies deklariert sein und auch die erwähnte neue Verbindung zur westlichen Aareseite darin vorkommen, denn: <i>«Langfristig sucht die Stadt nach einer besseren Veloverbindung vom Säliquartier zur westlichen Aareseite, was auch dem Interesse des Areals entspricht.»</i></p>				x	<p>Das künftige „Wunsch-Fuss- und Velonetz“ wird in den Projektunterlagen entsprechend angepasst.</p>
<p>[VCS 9] Die Aussagen zur Veloparkierung finden wir nachvollziehbar: «... nach derzeitigem Planungsstand ein Bedarf von 1000 Veloabstellplätzen» «... grosse Velogarage unter Piazza für Bewohner und Beschäftigte» Gut finden wir die Verteilung der Veloparkplätze auf viele Standorte. Jedoch sollte auf doppelstöckige Anlagen verzichtet werden, weil die oben liegenden Plätze von vielen Leuten kaum genutzt werden (können). Auch Parkfelder für Transportvelos und Velos mit Anhänger sollten eingeplant werden.</p>			x	x	<p>Doppelstöckige Anlagen sind keine nicht geplant. Die Anregung betreffend Parkfelder für Transportvelos und Velos mit Anhänger wird in der weiteren Projektierung berücksichtigt.</p>
<p>[VCS 10] Gut finden wir auch die geplante Buserschliessung im Viertelstundentakt (Kapitel 3.8.2). Gemäss dem Entwurf der Sonderbauvorschriften solle dies «in einem separaten privatrechtlichen Vertrag mit den beteiligten Akteuren geregelt werden. Der in den Sonderbauvorschriften erwähnte Vertrag sollte gleichzeitig mit der Bewilligung des Bauprojektes unterzeichnet werden.</p>				x	<p>Die vertragliche Regelung ist beabsichtigt.</p>

<p>[VCS 10] 3.9.2 Sonderbauvorschriften/ 3. Bewirtschaftung der Parkfelder «Die Art und Weise der Bewirtschaftung erfolgt in Abstimmung mit dem gesamtstädtischen Parkplatz-Reglement, das im Rahmen des MPO erarbeitet wird.» Diesen Punkt verstehen wir so, dass für alle Parkplätze in den Tiefgaragen zwingend Gebühren erhoben werden, und zwar «ab der ersten Minute», wie in der Ausstellung zu lesen war. Auch muss ein explizites Parkgebühren-Rückerstattungsverbot gefordert werden. Wie kann dies verbindlich geregelt und durchgesetzt werden? Insbesondere die Migros wehrt sich im laufenden Gäupark-Verfahren vehement gegen die Einführung von Parkplatzgebühren.</p>			x	x	Der Antrag deckt sich mit der Stossrichtung des Mobilitätsplans und ist Gegenstand von Verhandlungen mit der Bauherrschaft: Es ist das Ziel der Stadt, diese Regelung in den Sonderbauvorschriften festzulegen.
<p>[VCS 11] 3.9.2 Sonderbauvorschriften/ 4. Massnahmen bei Nichteinhaltung der gesetzten Ziele in Bezug auf die Mobilität «Mittels Monitoring und Controlling wird die Einhaltung der Ziele überprüft.» Wir bezweifeln, dass dies tatsächlich wirksam realisiert wird und allenfalls nötige Massnahmen auch wirklich durchgesetzt würden. Welche Behörde legt sich mit der Migros und ihrer Entourage an? Wer würde notfalls klagen bei Nichteinhaltung der Reglemente und der privatrechtlichen Verträge? Das Massnahmenbeispiel «Dosierung der Arealausfahrten» ist u. E. bezeichnend: Kunden einsperren bei Verkehrsüberlastung – Wer glaubt an so etwas? Wir hoffen auf eine sorgfältige Prüfung und Berücksichtigung unserer Stellungnahme.</p>			x	x	Basierend auf dem Mobilitätsplan werden in den Sonderbauvorschriften entsprechende Regelungen rechtsverbindlich festgelegt (Parkplatz- und Fahrtenzahl, Monitoring und Controlling, Pflicht für Massnahmen bei Nichteinhaltung), die durch die Stadt als Baubehörde überprüft werden wird.

Bildungsstadt Olten Bifang

<p>(Bildungsstadt Olten, 1)</p> <p>Projektbeschreibung</p> <p>Der Neubau fügt sich bezüglich der Volumina gut in die heutige städtebauliche Situation ein und überragt die bestehenden Nachbarsbauten nicht. Durch die Erhöhung der nutzbaren Fläche und die Schaffung von zusätzlichem Wohnraum wird das Projekt der Forderung nach verdichtetem Bauen mit gemischter Nutzung gerecht.</p> <p>Die Fassade wird in einzelne kleinere Volumen aufgelöst und lässt so das Gebäude weniger monolithisch erscheinen. Bezüglich der Tragwerksplanung können noch keine Aussagen gemacht werden. Die Tragwerksplanung gibt Antworten über Tragsicherheit und Gebrauchstauglichkeit des Neubaus. Im Weiteren werden Nutzungsanforderungen zusammen mit der Bauherrschaft formuliert.</p> <p>Die neue Piazza direkt gegenüber dem Werkstattgebäude des BBZ Olten wertet das Quartier gegenüber der momentan als Parkplatz genutzten Fläche eindeutig auf. Durch den Einbezug der Riggerbachstrasse wird die Strassenflucht aufgelöst und es entsteht eine grössere zusammenhängende Freifläche.</p> <p>Die vier Obergeschosse sind als Blockrandbebauung ausgestaltet und umschliessen einen Innenhof. Durch die Errichtung des Dachgartens wird trotz der dichten Nutzung eine ansprechende Grünfläche geschaffen. Dass der Freiraum im 2. OG öffentlich genutzt wird, darf bezweifelt werden. Falls die innere Erschliessung zu den Wohnungen gut gelöst wird, könnte der Dachgarten unseres Erachtens als halbprivate Zone für die dazugehörigen Wohnungen genutzt werden.</p> <p>Über die Qualität der Wohnungen kann im Moment noch keine Aussage gemacht werden, da keine Detailgrundrisse verfügbar sind. Zu den üblichen Vor- und Nachteilen einer Blockrandbebauung kommt der sehr geringe Abstand zu den bestehenden Gebäuden entlang der Louis-Giroud-Strasse. Eine genügende Besonnung dürfte für einen Teil nicht realisierbar sein.</p>		x		Keine Bemerkungen
<p>(Bildungsstadt Olten, 2)</p> <p>Freiraum</p> <p>Die projektierte Umgebungsgestaltung wurde aus unserer Sicht sehr sorgfältig erarbeitet, Zumal die Riggerbachstrasse zwischen dem BBZ Olten und dem Neubaus auch in die Überlegungen der Planer eingeflossen ist.</p> <p>Die projektierte Piazza wirkt einladend und lädt zum Verweilen ein. Der Sockel des Neubaus ist gut gelöst und klar in der Struktur.</p>			x	Keine Bemerkungen

<p>(Bildungsstadt Olten, 3)</p> <p>Verkehr</p> <p>Die Erschliessung des Sälipark erfolgt an der Riggenbachstrasse und wird auf Höhe der heutigen Zufahrt zum Parkplatz Freizeitland geplant. Aus unserer Sicht eine zweckmässige Variante. Eine enorme technische Herausforderung wäre die Variante gewesen, die best. Tiefgarage des BBZ Olten an die Tiefgarage des Neubaus anzuschliessen, welche aber glücklicherweise nicht weiterverfolgt wurde.</p> <p>Die Zahl der Parkplätze steigt leicht von 635 auf neu 685. Zugleich soll der ÖV ausgebaut werden. Den Velofahrern wird ebenfalls Rechnung getragen. Die Anzahl Abstellplätze belaufen sich auf ca. 1'000. Bezüglich Umwelt wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung UVP bzw. ein Umweltverträglichkeitsbericht UVB durchgeführt.</p> <p>Grundsätzlich führt eine verdichtete Bauweise zwangsläufig zu einer Mehrbelastung des Verkehrssystems. Die Platzierung von so viel Detailhandelsfläche in einem Quartier ist eine grosse Belastung für die umliegenden Wohnquartiere. Alternativ könnte ein Einkaufszentrum auch in der Agglomeration angesiedelt werden. Aber auch diese Variante führt gewöhnlich zu Mehrverkehr, da nur wenig Kunden die Langsam- oder Nahverkehrsmittel nutzen würden.</p> <p>Das ausgewiesene Verkehrsaufkommen 2020 gegenüber 2015 scheint uns zu optimistisch. Obwohl die Verkaufsfläche um 30% zunimmt wird mit Mehrverkehr von lediglich 9% gerechnet. Nicht berücksichtigt wurde der durch die Bewohner und Mieter der Büroräumlichkeiten verursachte Verkehr. Nicht schlüssig ist der Umstand, dass die ansehnliche Vergrösserung der Verkaufsfläche keinen zusätzlichen Personalaufwand bzw. Verkehr generiert.</p>				X	<p>Zum ausgewiesenen Verkehrsaufkommen vgl. Stellungnahme auf Seite 25 der Mitwirkungseingabe des VCS zum gleichen Sachverhalt.</p>
<p>(Bildungsstadt Olten 4)</p> <p>Die Riggenbachstrasse wird als Begegnungszone (Tempolimit 20 Km/h) gestaltet, während die Erschliessung der Parkierung Sälihof/Sälipark über Bifangstrasse bzw. Von-Roll-Strasse als Tempo-30-Zone geplant wird. Das führt nach unserem Dafürhalten wegen der uneinheitlichen Verkehrsgestaltung zu Schwierigkeiten bei der Durchsetzung des Verkehrsregimes. Dies ist zu überprüfen.</p>				X	<p>Eine Ausweitung der BZ bis Bifangplatz und Bahnhof Ost wird geprüft. Zu beachten ist, dass im Bereich der Von-Roll- und Bifangstrasse wenig Querbeziehungen bestehen (die BZ ist auf Zentrumssituationen zugeschnitten). Mit räumlich konzentrierten BZ an echten Zentrumslagen/Platzsituationen können die Achtsamkeit und Verkehrssicherheit u.U. gestärkt werden.</p>

<p>(Bildungsstadt Olten 5)</p> <p>Umwelt</p> <p>Der Umweltverträglichkeitsbericht liegt noch nicht vor und kann somit nicht beurteilt werden. Der Mehrbelastung durch Luftschadstoffe von 7% (bei einer Verkehrszunahme von 9%) steht der geringere Energieverbrauch von Neubauten gegenüber.</p> <p>Wünschenswert wäre eine Kompensation durch die Einhaltung des Minergie-Standards für die Büro- und Wohnflächen der Blockrandbebauung.</p>					X	<p>Geplant ist die Einhaltung der gültigen Energiegesetze.</p>
<p>(Bildungsstadt Olten 6)</p> <p>Fazit</p> <p>Unserer Meinung nach wertet das Projekt das Gelände gegenüber dem Ist-Zustand architektonisch und städtebaulich eindeutig auf und kann als gelungen bewertet werden. Die Kombination zwischen Bildung und Gewerbe führt in der Summe zu einer grösseren Standortattraktivität und wirkt sich positiv auf das Image der Stadt Olten aus. Für das definitive Projekt gibt es bezüglich der Architektur sicherlich noch Spielraum für Optimierungen. Um den Mehrverkehr in Grenzen zu halten, ist ein gut organisiertes Nahverkehrskonzept inkl. Parkleitsystem von Seiten der Stadt Olten notwendig.</p>	X			X		<p>Die verkehrliche Konzeption basiert auf dem Mobilitätsplan Olten, der eine Verlagerung des Autoverkehrs auf den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr beinhaltet.</p> <p>Das gesamtstädtische Parkleitsystem ist Thema im Mobilitätsplan Olten.</p>

CULTIBO

<p>(Cultibo 1)</p> <p>Der Trägerverein Begegnungszentrum CULTIBO ist politisch und konfessionell neutral. Trotzdem erlauben wir uns, zum Projekt Sälipark 2020 eine Stellungnahme einzureichen, da die verkehrstechnischen Auswirkungen des Projekts auf das Begegnungszentrum und insbesondere auf den Aussenraum massiv sind und den Betrieb beeinträchtigen.</p> <p>Herrn Ernst Winz, Architekt, Besitzer der Liegenschaft Aarauerstrasse 72, Olten, in welchem das CULTIBO eingemietet ist, schliesst sich vollumfänglich dieser Stellungnahme an.</p>	x					
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---	--	--	--	--	--

<p>[Cultibo 2] Verkehrsführung: Mit dem Projekt Sälipark 2020 sollen zusätzlich unterirdische Parkplätze geschaffen werden. Gleichzeitig sollen die Aus- und Einfahrten reduziert, vor dem Einkaufszentrum eine Begegnungszonen eingerichtet und die Riggenbachstrasse gegen Süden gesperrt werden. Dies wird dazu führen, dass der grosse Teil der ein- und ausfahrenden Fahrzeuge über den Bifangplatz, bzw. die Bifangstrasse fahren werden. Das heisst, der Verkehr auf dem Knoten Bifangplatz wird massiv zunehmen. Dies ist nicht akzeptabel und widerspricht den dem Quartier von der Stadt im Prozess Chance Olten Ost gemachten Zusicherungen, dass der Bifangplatz verkehrsberuhigt wird. Das Projekt Sälipark 2020 kann also nur realisiert werden, wenn die Bifangstrasse gegenüber weniger belastet wird und der Grossteil des gesamten Verkehrs über die Sälistrasse geführt wird.</p>				x	<p>Der Bifangplatz bildet wie die Knoten an der Von-Roll-Strasse Gegenstand weiterer Abklärungen. Zu einer Verkehrsberuhigung kann auch eine Klärung der Verkehrsströme auf dem grossflächigen Platz führen. Dazu besteht bereits ein im Rahmen von Olten Ost erarbeitetes Konzept mit der Schaffung von Vorzonen, das im Zuge von Bauvorhaben umgesetzt werden soll. Die Verkehrsvolumina, die wesentlich durch die Hauptachse Unterführungsstrasse geprägt werden, werden hingegen auf dem belebten, auch für die Quartieranbindung wichtigen Platz nicht abnehmen. Als Gegengewicht entsteht hingegen zwischen Sälipark 2020 und BBZ eine verkehrsberuhigte Platzsituation.</p>
<p>[Cultibo 3] Verkehrslärm: Für das Begegnungszentrum CULTIBO ist bereits heute der eindringende Verkehrslärm auf der Kreuzung Bifangstrasse/Aarauerstrasse ein Problem und beeinträchtigt insbesondere im Sommer den Betrieb im Mehrzweckraum und natürlich auf dem Vorplatz. Dieser wird insbesondere am Dienstag-, Mittwoch- und Freitagnachmittag von spielenden Kindern und kommunizierenden Eltern und Quartierbewohnenden genutzt. Eine weitere Zunahme des Verkehrs ist nicht vertret- und für den Betrieb unzumutbar. Ein zunehmendes Verkehrsaufkommen auf dieser Kreuzung bringt nicht nur mehr Lärm, er beeinträchtigt auch generell die Befindlichkeit und das Sicherheitsgefühl auf dem Vorplatz und erschwert die Zugänglichkeit des CULTIBO durch die Nutzenden, welche ja alle zu Fuss oder per Velo eintreffen.</p>				x	<p>Infolge des projektinduzierten Verkehrsaufkommens muss an der Kreuzung Bifangstrasse / Aarauerstrasse mit keiner wahrnehmbaren Zunahme des Verkehrslärms gerechnet werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Zunahme des Lärms aufgrund des projektinduzierten Verkehrs auf der Bifangstrasse ist kleiner als 1 dB (A) und damit nicht wahrnehmbar. - Die Lärmbelastung am Bifangplatz wurde nicht berechnet. Man kann aber sagen, dass die Zunahme des Lärms kleiner als an der Bifangstrasse ist, weil der Anteil des projektinduzierten Verkehrs am Bifangplatz geringer ist als an der Bifangstrasse.
<p>[Cultibo 4] Samstagsmarkt: Der Markt am Samstag in der Bifangstrasse muss erhalten werden. Es geht nicht an, das dieser für das Quartier wichtige Samstagsereignis dem Säliparkverkehr weichen muss. Der Markt stellt heute die reale und mentale Verbindung zwischen Sälipark und alter Aarauerstrasse am Samstagmorgen her, das heisst er verbindet das Zentrum Bifangplatz mit dem Zentrum Sälipark. Die Aufhebung des Samstagsmarkts in der Bifangstrasse wäre somit ein Schlag in das Gesicht aller, die sich um Belebung und Vitalisierung der alten Aarauerstrasse/Bifangplatz bemühen und stadtentwicklungsmässig das absolut falsche Signal. Die Bifangstrasse als Verbindungsglied zwischen den beiden Quartierteilen müsste im Gegenteil als Fussgängerzone ausgestaltet und auch unter der Woche mit stimmigen Events bespielt werden.</p>	x				<p>Der Wochenmarkt soll auf alle Fälle im Bifang bleiben und gut integriert werden. Die verschiedenen Lösungsansätze werden nun vertieft, mit den Verantwortlichen und Betroffenen diskutiert und die Vor- und Nachteile in Kenntnis der Mitwirkungsergebnisse abgewogen.</p>

<p>[Cultibo 5] Zusammenfassung: Das Begegnungszentrum CULTIBO spricht sich nicht gegen das Projekt Sälipark 2020 aus. Die vorgeschlagene Verkehrsführung, bzw. der massive Mehrverkehr in der Bifangstrasse und auf der Kreuzung Bifangplatz ist aber für das Quartierzentrum so nicht akzeptabel und beeinträchtigt den Betrieb des Zentrums. Zudem darf der Samstagsmarkt an die Bifangstrasse als wichtiges Verbindungselement zwischen den Zentren Sälipark und Bifangplatz nicht aufgehoben werden. Das wäre in Sachen Quartierentwicklung ein Schritt in die falsche Richtung. Wir erwarten eine Optimierung der geplanten Verkehrsführung im Projekt Sälistrasse 2020 und danken im Voraus für Ihre Bemühungen.</p>				x	Vgl. obige Ausführungen.
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--	---	--------------------------

FHNW

<p>[FHNW 1] Wir nehmen Bezug auf die Teilzonenplanänderung, den Erschliessungsplan und den Gestaltungsplan Riggerbachstrasse. Die Fachhochschule Nordwestschweiz FHNW hat in unmittelbarer Nachbarschaft des Projektes ihren Campus Olten, aufgeteilt auf mehrere Gebäude. Das geplante Projekt wird den Betrieb der FHNW vorab durch die während der Bauphase zu erwartenden Immissionen beeinträchtigen. Daneben bestehen aber auch grundsätzliche Vorbehalte gegenüber dem Projekt, die nachfolgend summarisch und ohne Anspruch auf Vollständigkeit zum Ausdruck gebracht werden. Namens der FHNW stellen wir im Rahmen der laufenden öffentlichen Mitwirkung folgende</p>	x		x	x	
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---	--	---	---	--

<p>(FHNW 2) Anträge: 1. Die Anlieferung (Lastwagenrampen) der Migros sei nicht am gemäss aktuellen Planungsstand vorgesehenen Standort (vis-a-vis der Halle 20, Louis-Giroud-Strasse 37) zu realisieren. Eventualiter seien geeignete Vorkehrungen zu treffen, um jederzeit einen uneingeschränkten und sicheren Zugang zur Halle 20 (Louis-Giroud-Strasse 37) zu gewährleisten sowie die durch die Anlieferung bedingten Immissionen (Lärm, Erschütterungen) für den Betrieb der FHNW in der Halle 20 auf ein Minimum zu reduzieren. 2. Die freie Zufahrt in die Unterführung zur Anlieferung FHNW an der Riggerbachstrasse 16 ist zu gewährleisten. Sicherheitsbedenken, da die Lastwagen unmittelbar im Eingangsbereich der Halle 20 rückwärts an die geplanten Rampen andocken würden. Ebenso würde die Anlieferung direkt vor den Räumlichkeiten des Instituts für Optometrie dessen Betrieb durch starke Lärmimmissionen beeinträchtigen. Dies ist insofern besonders einschneidend, als sowohl der Unterrichts-/Schulungsbetrieb als auch der Betrieb der optometrischen Klinik besonders anfällig für Emissionen sind.</p>	x		x	x	<p>Die bestehende Anlieferung zum Sälipark wird beibehalten, reicht aber für das Gesamtprojekt Sälipark 2020 nicht aus. Die Anlieferung zum Neubau kann nur an diesem Standort realisiert werden. Am heute bestehenden Anlieferungssystem der Fachhochschule soll hingegen nichts verändert werden. Die Abstimmung und Konkretisierung erfolgt direkt mit der FHNW.</p> <p>Die Lärmberechnungen zeigen auf, dass der gesamte Anlieferungsbereich zukünftig geschlossen werden muss; somit entstehen keine unzulässigen Beeinträchtigungen durch Lärmemissionen.</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---	--	---	---	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>(FHNW 3) Begründung zu Antrag Ziff. 1 : Die neugeplante Anlieferung (Lastwagenrampen) der Migros käme direkt vor den Räumlichkeiten des Instituts für Optometrie der FHNW in der Halle 20 (Louis-Giroud-Strasse 37) zu liegen. Dies wäre für die FHNW aus folgenden Gründen mit massiven Einschränkungen und Problemen verbunden: Der ganze Personenverkehr betreffend die Halle 20 erfolgt über den Bereich, der künftig für die Anlieferung zur Migros genutzt werden soll. Im Gebäude Halle 20 sind konstant 120 Studierende und ca. 15 Dozierende tätig. Zusätzlich befindet sich in den Räumlichkeiten eine optometrische Klinik mit externen Patienten/Patientinnen und Kunden/Kundinnen. Es ist ein Ausbau des Instituts geplant. Die Schulungsräume und die Klinik beinhalten sensible Gerätschaften, die u.a. auf Erschütterungen reagieren. Der Zugang in die Halle 20 sowie der Verbindungsweg in die FHNW Riggbachstrasse würden durch Lastwagen und Wendeverkehr massiv beeinträchtigt. Es bestehen diesbezüglich erhebliche Sicherheitsbedenken, da die Lastwagen unmittelbar im Eingangsbereich der Halle 20 rückwärts an die geplanten Rampen andocken würden. Ebenso würde die Anlieferung direkt vor den Räumlichkeiten des Instituts für Optometrie dessen Betrieb durch starke Lärmimmissionen beeinträchtigen. Dies ist insofern besonders einschneidend, als sowohl der Unterrichts-/Schulungsbetrieb als auch der Betrieb der optometrischen Klinik besonders anfällig für Emissionen sind. Zusammenfassend ergibt sich, dass die geplante Anlieferung unmittelbar vor dem Haupteingang der Halle 20 die gesamte Nutzung des Gebäudes- und mithin auch die jüngst (teils mit Subventionsgelder) getätigten Investitionen von fast CHF 3 Mio. - in Frage stellen würde. Entsprechend ist die Anlieferung für die Migros zwingend nicht am vorgesehenen Standort, sondern andernorts zu realisieren.</p>	x				Siehe oben.
<p>(FHNW 4) Begründung zu Antrag Ziff. 2: Zufahrt Unterführung I seitliche Anlieferung FHNW Freie Zufahrt in die Unterführung sollte gewährleistet sein. Anlieferungen erfolgen regelmässig an seitlicher Rampe rechts. Für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir bestens und stehen bei Rückfragen gerne zur Verfügung.</p>				x	Siehe oben.

Pensionskasse Solothurn

<p>(Pensionskasse 1)</p> <p>Als Eigentümerin der benachbarten Parzelle GB Olten Nr. 5213 nimmt die Pensionskasse Kanton Solothurn die Möglichkeit wahr, im Rahmen des laufenden Mitwirkungsverfahrens zum Projekt Sälipark 2020 Stellung zu nehmen. Die Pensionskasse Kanton Solothurn begrüsst die Investitionsabsichten im Gebiet Sälipark und die damit angestrebte Aufwertung des betreffenden Gebietes. Als benachbarte Grundeigentümerin haben wir ein Interesse, dass unsere Liegenschaft mit der geplanten Bautätigkeit nach Möglichkeit ebenfalls aufgewertet, sicherlich aber nicht in ihrem Wert reduziert wird.</p>						
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--	--	--	--

<p>(Pensionskasse 2)</p> <p>Das geplante Projekt sieht gegen die Riggerbachstrasse einen äusserst markanten, sechsstöckigen Kopfbau vor, der nahe an die Riggerbachstrasse zu stehen kommt und die Fassadenlinie zwischen Hotel Arte und Fachhochschule deutlich überragt. Optisch wird dadurch das Gebäude der Fachhochschule zurückgedrängt, insbesondere aus dem Blickwinkel der Von-Roll Strasse, von wo der Zugang zur Fachhochschule hauptsächlich erfolgt. Mit dieser optischen "Zurückversetzung" der Fachhochschule wird der bestehende, repräsentative Charakter des Gebäudes reduziert. Zu bedenken gilt ferner, dass das Gebäude der Fachhochschule den Abschluss dieser Zone und den Übergang zur Wohnzone bildet. Eine optische Zurückversetzung wirkt sich hier speziell negativ aus. Mit dem vorliegenden Projekt findet die Piazza ihren Abschluss im markanten Kopfbau des neu geplanten Sälipark 2020. Anzustreben ist jedoch eine Fortführung dieser Piazza bis zur Zonengrenze, das heisst bis und mit dem Eingangsbereich der Fachhochschule. Wir regen daher an, die optische Zurückversetzung unseres Gebäudes durch Verschiebung des geplanten Kopfbaus nach Süden und durch Reduktion der Gebäudehöhe zu verringern.</p>	<p>x</p>	<p>x</p>	<p>Eine Anpassung des Projekts im Sinne der Mitwirkungseingabe wurde geprüft, wird aber nicht weiter verfolgt. Das Giroud Olma-Areal und dessen unmittelbares Umfeld treten heute als heterogenes Gefüge verschiedener unterschiedlich datierter und formal divergierender Einzelgebäude in Erscheinung. Städtebaulich ist das Areal klar umrissen, jedoch ist der öffentliche Raum an den Rändern entlang der Strassen und besonders entlang der Riggerbachstrasse diffus und unruhig. Die städtebauliche Lösung, die im Dialog mit der Stadt Olten erarbeitet wurde, sieht eine Aufwertung des öffentlich genutzten Raums entlang der Riggerbachstrasse vor. Der Neubau besetzt den heutigen Aussenparkplatz und zoniert die diffuse Raumabwicklung der Vorzone zwischen Fachhochschule und Sälihof. Es entsteht eine Platzfolge, die den zu Fuss Gehenden interessante räumliche Bezüge eröffnet und gesamthaft zu einer Aufwertung der Vorzone beiträgt. Grundsätzlich bezieht sich der Neubau städtebaulich auf die Höhen der benachbarten Gebäude. Die Volumetrie des Neubaus ist gegenüber dem Vorplatz der Fachhochschule mit höchstens 10 m Höhe nur 3-geschossig. Nebst dieser volumetrisch adäquaten Reaktion auf der Ostseite wird auf die Gestaltung der Fassade besonderes Augenmerk gelegt, damit dieser Fassadenausschnitt nicht als Rückfassade erscheint. Im Übrigen wird an dieser Seite der Haupteingang der Büros und Wohneinheiten situiert, die so einen prominenten Zugang erhalten. Insgesamt wird der heutige vom Verkehr und der Anlieferung geprägte Charakter des öffentlichen Raums entlang der Riggerbachstrasse mit der geplanten Intervention entscheidend verbessert.</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------	----------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>(Pensionskasse 3) Die Pensionskasse Kanton Solothurn begrüsst das geplante Erschliessungsregime. Sie legt aber Wert auf die Feststellung, dass die Anlieferung zur Fachhochschule (über die bestehende Rampe) von beiden Seiten möglich bleiben muss. Ein Einbahnverkehrssystem wird strikte abgelehnt.</p>			x	<p>Am heute bestehenden Anlieferungssystem der Fachhochschule soll nichts verändert werden; die genaue Festlegung erfolgt in der Phase Bauprojekt. Die Anlieferung zur FH kann auch im Gegenverkehr über die bestehende Rampe organisiert werden. Gegebenenfalls ist ein Lichtsignal an der Durchfahrt (bestehende Rampe) notwendig, um einen konfliktfreien Ablauf zu gewährleisten.</p>
<p>(Pensionskasse 4) Damit die Anlieferung zur Fachhochschule von der Riggenbachstrasse her jederzeit gewährleistet werden kann und insbesondere nicht Zufahrtskolonnen diese behindern, ist die geplante Einfahrt zur neuen Einstellhalle möglichst nach Westen zu verschieben.</p>			x	<p>Eine Verschiebung der Einfahrt nach Westen hätte Konsequenzen vom Erdgeschoss bis in das 3. Untergeschoss des geplanten Projektes, d.h. Verlust von Verkaufsflächen im EG und 1. UG, Reduktion der Autoabstellplätze, kompliziertere Verkehrsführung im Parkhaus. Eine Lage in Sichtachse der Bifangstrasse oder weiter östlich würde die Hauptfassade beeinträchtigen und den öffentlichen Raum stärker zerschneiden. Die Verkehrssituation würde unübersichtlicher und konfliktanfälliger. Die seitliche Lage westlich der Bifangstrasse war ein bewusster Entscheid.</p>
<p>(Pensionskasse 5) Zwischen GB Olten Nr. 5213 und 3528 besteht ein gegenseitiges Grenzbaurecht für den Bereich der Anlieferrampe. Die in diesem Bereich geplante Baute hat die Bestimmungen des Dienstbarkeitsvertrages einzuhalten, d.h. dass die maximal zulässige Gebäudehöhe 20 Meter beträgt und das Grenzbaurecht der Pensionskasse Kanton Solothurn nicht zum Beispiel durch Fenstereinbau entlang der gemeinsamen Grenze - beeinträchtigt oder verunmöglicht werden darf.</p>		x		<p>Städtebaulich ist eine partielle Anpassung der Gebäudehöhe auf 23 m hier machbar. Die entsprechenden Dienstbarkeiten sind vor der Planaufgabe anzupassen. Gemäss Aussage der Bauherrschaft finden derzeit Verhandlungen unter den Parteien statt. Ein Fenstereinbau ist nicht vorgesehen.</p>

<p>(Pensionskasse 6)</p> <p>Im Zusammenhang mit diesem Grossprojekt ist während der mehrjährigen Bauzeit mit erheblichen Immissionen zu rechnen. Die Bauherrschaft hat darzulegen, wie sie diese Immissionen möglichst gering halten will. Das Gebäude der Pensionskasse Kanton Solothurn ist von der Fachhochschule gemietet. Schon relativ geringe Immissionen beeinträchtigen die Unterrichtsmöglichkeiten und den Lehrbetrieb in erheblichem Umfang und werden dazu führen, dass Inkonvenienz Entschädigungen seitens Mieterschaft geltend gemacht werden. Die Pensionskasse Kanton Solothurn erachtet die vorgängige Regelung der Übernahme solcher Forderungen durch die Bauherrschaft als unausweichlich. Wir ersuchen Sie, darauf hinzuwirken, dass die von uns dargelegten Punkte in der weiteren Planung und Realisierung des Projektes Sälipark 2020 berücksichtigt werden.</p>					x	<p>Die Massnahmen werden grundsätzlich erst im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens konkretisiert.</p> <p>Für die Reduktion der Luftschadstoffemissionen während der Bauphase kommt der Massnahmenkatalog der BAFU-Richtlinie „Luftreinhaltung auf Baustellen“ (im vorliegenden Fall Massnahmenstufe B: Basismassnahmen und spezifische Massnahmen) und die BAFU-Richtlinie „Luftreinhaltung bei Bautransporten“ zur Anwendung.</p> <p>Sämtliche Maschinen mit einer Leistung über 18 kW müssen über einen Partikelfilter verfügen.</p> <p>Die Massnahmen zur Reduktion der Lärmemissionen während der Bauphase sind in der Baulärm-Richtlinie des BAFU geregelt. Für die Bauarbeiten ist mit Massnahmenstufe B (generelle Anforderung: anerkannter Stand der Technik) gemäss der Baulärm-Richtlinie zu rechnen. Die Definition der Massnahmenstufe für lärmintensive Bauarbeiten kann erst nach Vorliegen der Bauprojekte erfolgen. Hinsichtlich der Bautransporte wird voraussichtlich die Massnahmenstufe A zur Anwendung gelangen.</p> <p>Auf Forderungen nach Inkonvenienz-Entschädigungen kann zum heutigen Zeitpunkt nicht eingegangen werden.</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--	--	---	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Privatperson 1

<p>(Privatperson 1.1) Mein Vorschlag zum neuen Sälipark in Olten wäre folgender: bereits heute gibt es auf der Aaraustrasse ein regelmässiges Verkehrschaos. Um dieses zu reduzieren schlage ich vor, bereits vorab (lieber heute als morgen) unbedingt die Tannwaldstrasse wieder für den Verkehr freizugeben. Um den Stau an der sehr ungünstig geschalteten Ampel an der Neuhardstrasse zu minimieren, sollte der Verkehr für Rechtsabbieger über die Klarastrasse umgeleitet werden. Ich bitte um wohlwollende Prüfung meines Vorschlags.</p>				x	<p>Der Vorschlag hat keinen direkten Zusammenhang mit dem vorliegenden Planungsverfahren.</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--	---	-----------------------------------------------------------------------------------------------

Privatperson 2

<p>(Privatperson 2. 1) Das Projekt ist sehr gut gelungen und zeugt vom grossen Vertrauen des Investors Thomas W.Jung, Giroud-Olma AG in den Standort Sälipark und in die Stadt Olten</p>	x				
<p>(Privatperson 2. 2) Die Durchmischung von Einkaufscenter, Gastronomie und gemischtem wohnen finden wir Super und sehr innovativ.</p>	x				
<p>(Privatperson 2. 3) Eine grosse Herausforderung wird sein, die Einfahrt Riggerbachstrasse ins neue Parkhaus so zu gestalten, dass sich Autofahrer, Fussgänger und Radfahrer nicht kreuzen müssen. Die IST Lösung bei der Einfahrt Hotel Arte zeigt sehr gut, wie es beim neuen Projekt nicht sein sollte.</p>				x	

Privatperson 3

<p>(Privatperson 3.1) Es ist ein grosser Vorteil im Alter auch Nähe Einkauf/Ärzten/ Restaurants etc. leben zu können,(wo das Leben stattfindet) wenn die Mobilität abnimmt. Es wäre schön, wenn im Sälipark auch für geringe AHV Bezügerinnen kleinere, bezahlbare Alters-/Singlewohnungen mit geplant werden. Bis anhin gibt es keine durchmischten Altersprojekte (bezahlbar!) in unserer Stadt. 2020 wäre ich dann eine der ersten Mieterinnen mit 70.(?) Es ist ein Bedürfnis und die zahlreichen Jahrgänge kommen ins Alter. Evt. könnte es auch ein Projekt auf Genossenschaftsbasis geben? Schön, wenn die Baudirektion der Stadt Olten auch die ältere Generation, die eh keinen Platz in kostenüberhöhten Altersheimen wünscht, miteinbeziehen könnte und es nicht nur als Alibiübung bleibt.</p>	x					<p>Die Mietpreisgestaltung ist grundsätzlich Sache des Bauherrn. In Absprache mit der Stadt legt Giroud Olma jedoch den Fokus auf Wohnungen für Personen aus dem Mittelstand. Es sind daher marktgerechte Mietpreise zu erwarten.</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---	--	--	--	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Privatperson 4

<p>(Privatperson 4.1) Laut Erläuterungsbericht soll die Riggbachstrasse zur Begegnungszone umgestaltet werden, mit Tempo 20 und Verzicht auf Randsteine (S.20). S.23: ...das Wegnetz soll attraktiv und komfortabel werden und zum Flanieren einladen. ...In der Begegnungszone Riggbachstrasse soll die Dominanz des Autoverkehrs reduziert werden, die Fussgänger sollen den Vortritt gegenüber dem motorisierten Verkehr erhalten..... am nordöstlichen Rand (also beim Kindergarten) soll die Situation für Zufussgehende weiter verbessert werden, in dem potentielle Konflikte mit dem Auto vermieden werden.</p>			x	x	x	<p>Das ist so vorgesehen.</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	---	---	---	-------------------------------

<p>(Privatperson 4.2) Die geplante Einfahrt zur Tiefgarage mit 320 Parkplätzen widerspricht allen obigen Aussagen diametral. Schon heute behindern viele unfreundliche (und meist uneinsichtige) Automobilisten die Fussgänger, weil sie mit ihrem Auto auf dem Trottoir stehen bleiben und dort in zweiter Position warten, bis sie aufs Parkfeld fahren können. Man darf dann zu Fuss „freundlicherweise“ auf die Strasse ausweichen und sich zwischen den nächsten wartenden Autos hindurchschlängeln. Dies ist vor allem für Leute mit Kinderwagen, mit Einkaufswägel, oder für gehbehinderte Aeltere mit und ohne Rollator sehr ungemütlich. Zu verkaufsstarken Zeiten tritt dies vermehrt auf, eben auch dann, wenn die Frequenz der Zufussgehenden auch grösser ist. Die leidige Situation würde sich mit dem Bau von Sälipark 2020 und der dort geplanten Tiefgarageneinfahrt stark verschärfen. Zu Zeiten von grossem Einkaufsverkehr wird es zu einem dauernden Spiessrutenlaufen für die Passanten kommen. Die Anzahl der dort erschlossenen Parkplätze wird von 83 auf 320 fast vervierfacht, laut ihrer Tabelle (x12) erzeugen diese Parkfelder (heute ca. 1000 Fahrten) neu über 3840 Fahrten, resp. Einfahrten in die Tiefgarage, und später Ausfahrten. Über 10 Stunden verteilt, hiesse das: alle 10 Sekunden eine Einfahrt, alle zehn Sekunden ein Auto auf dem Trottoir. Das ist Irrwitz, das hat mit Begegnungszone nichts mehr zu tun Es ist daher gar keine gute Idee, dort eine Tiefgaragen-Einfahrt zu bauen. Die Situation für die Zufussgehenden sollte bei diesem Vorhaben verbessert werden und nicht um X-faches verschlechtert werden. Das ist schlechte Fussgänger-Planung, das haben wir Fussgängerinnen und Fussgänger vom Quartier nicht verdient.</p>			x	x		<p>Die heutige Situation kann nicht eins zu eins auf die zukünftige Situation übertragen werden. Es wird im Gegensatz zu heute ein Stauraum innerhalb der Tiefgarage angeboten (Aufstellfläche für mehr als zehn Fahrzeuge). Mit der Einfahrt in der geplanten Lage kann die Einfahrt Sälipark/Arte zurückgebaut werden und der Bereich zwischen Von Rollstrasse und Bifangstrasse von Zufahrten für den MIV freigehalten werden. Hier werden die Bedingungen für die zu Fuss Gehenden deutlich verbessert. Allerdings geht die Verbesserung der Situation zu Lasten des Komforts im Bereich der geplanten Zufahrt im oberen Teil der Riggerbachstrasse. Das Fussgängeraufkommen ist im unteren Teil der Riggerbachstrasse jedoch höher und damit auch die Zahl derjenigen, die von der neu geplanten Situation profitieren. In der weiteren Planung wird nach einer möglichst verträglichen Ausgestaltung auch im oberen Teil der Riggerbachstrasse gesucht.</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	---	---	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Privatperson 5

<p>(Privatperson 5.1) Es steht zu befürchten, dass mit dem Neubau die Läden "mio-garden" und "do-it" verschwinden. Das sind die allerletzten noch übrigen Geschäfte ihrer Art in Olten. Mit ihrer Aufhebung würden Angebote des alltäglichen Bedarfs definitiv aus der Stadt verschwinden und gänzlich in die Agglomeration ausgelagert. Dies kann nicht im Interesse einer lebendigen Stadtentwicklung sein. Die Migros hat wesentlich zur Schliessung, bzw. Abwanderung der Geschäfte "Victor Meyer", "Scheuermann" und "Landi" beigetragen. Sie ist es der Bevölkerung von Olten schuldig, das während der vergangenen Jahre ohnehin stetig ausgedünnte Angebot wenigstens in der bisherigen Form weiter zu führen</p>	x					<p>Über den Mietermix, der Sache des Bauherrn ist, kann zum heutigen Zeitpunkt keine konkrete Angabe gemacht werden.</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---	--	--	--	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Privatperson 6

<p>(Privatperson 6.1) Als ehemalige "Oltnerin" und aktuell dort arbeitende Bürgerin möchte ich Ihnen auf diesem Weg eine wahrscheinlich schon oft gehörte und gewünschte Anregung mitteilen. Olten, als mittlerweile doch wieder recht attraktive Kleinstadt, befindet sich im Wachstum und geniesst inzwischen auch einen wieder besseren Ruf. Und wie wir alle wissen, hat Olten nebst dem wunderschönen Freibad nur ein sehr beschränkt nutzbares Hallenbad mit einer doch sehr alten Infrastruktur zur Verfügung. Spreitenbach als die doch einiges kleinere Ortschaft macht es vor: ein Hallenbad integriert im Shopping Center Tivoli... Ein Hallenbad zusätzlich mit einem Wellnessbereich (bekanntlich gibt es ja auch die vielfach geschätzte Stadtsauna in der Schützenmatte vor einiger Zeit geschlossen) müsste rentabel zu betreiben sein. Ich denke da auch an eine "Vermietung" von Wasserzeit an Kursanbieter (Schwimmkurse, Aquafit, "Seniorenturnen"). Im Sinne von vielen sportbegeisterten Menschen danke ich Ihnen bereits jetzt für die wohlwollende Prüfung dieser Anregung.</p>	x					<p>Ein Hallenbad ist aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse leider nicht möglich und wird vom Investor in der weiteren Projektierung nicht weiter geprüft.</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---	--	--	--	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Privatperson 7

(Privatperson 7.1)

Folgend der Originaltest aus der Mitwirkung:

3.6 Flankierende Massnahmen (Quartierschutz)

Zur Entlastung des Quartiers vom Durchgangsverkehr wird die Gelegenheit der laufenden Planung genutzt, um verschiedene Varianten zu prüfen. Das Büro Kontextplan führte dazu eine Untersuchung durch [vgl. Anhang 5]. Im Ergebnis zeigt sich, dass durch Variante 1 – Sperrung der Riggerbachstrasse für den Autoverkehr zwischen Bifangstrasse und Krummackerweg – die beste Wirkung erzielt werden kann. Das Quartier wird vom Durchgangsverkehr entlastet, ohne dass es zu grossen Einschränkungen für die Bewohner des Quartiers führt. Für den Bus- und Veloverkehr bleibt die Riggerbachstrasse weiterhin durchgehend befahrbar.

Das hat rein nichts mit „Quartierschutz“ zu tun. Der grösste Teil des privaten Verkehrs ist intern, oder wie man sagt „Hausgemacht“.

Aber die Konsequenzen und Auswirkungen, die mit dieser Sperrung der Riggerbachstrasse für den privaten Autoverkehr, insbesondere auf die anderen Quartierstrassen, im Besonderen auf die Engelbergstrasse, haben wird, ist in Variante 1 zwar erwähnt, aber entspricht nicht der Realität. Die Sperrung hat zur Folge, dass die Engelbergstrasse massiv mit mehr Quartierverkehr belastet würde und die neue Einfahrt in den Bifangplatz, respektive in die Unterführungsstrasse, die als Beispiel einer missglückten Verkehrsplanung, täglich zu fast Zusammenstössen und zu viel Unsicherheit und Willkür führt, wäre noch mehr belastet. Bei Stosszeiten ist ein Einbiegen von der Unterführungsstrasse in die Engelbergstrasse oft unmöglich, da die wartenden Auto die Strasseneinfahrt versperren, und auch umgekehrt.

x

Es trifft zu, dass durch die Sperrung der Riggerbachstrasse gewisse Verkehrsverlagerungen in die Engelbergstrasse entstehen werden. In der Verkehrserhebung 2015 wurden an der zu sperrenden Stelle an der Riggerbachstrasse rund 1'200 Fz/Tag gezählt. Diese werden in Zukunft auch via Sälistrasse ins Parkhaus Sälipark oder über den Sälikreisel respektive via Wilerweg auf die Aaraustrasse ausweichen. Für die Reiser-, Maien- und Pestalozzistrasse darf Entlastung erwartet werden. Die Auswirkungen auf die Engelbergstrasse werden als verträglich eingeschätzt.

<p>(Privatperson 7.2)</p> <p>Die Sperrung hätte auch zur Folge, dass die Sälquartierbewohner in ihrer persönlichen Freiheit sehr eingeschränkt würden. Insbesondere die direkte Zufahrt zur Bahnhofostseite, wie ich oft feststelle, einem grossen Bedürfnis entspricht, wäre nur noch über Umwegen, wiederum über die Engelbergstrasse möglich. Bisher haben die Erschliessungsstrassen Riggerbachstrasse und Engelbergstrasse den privaten Sälquartierverkehr, vom Autofahrer, Velofahrer bis Fussgänger aufgeteilt. Aber nun soll die Engelbergstrasse massiv mehr belastet werden.</p> <p>Als langjähriger und aktiver Quartierbewohner kenne ich die Verkehrsverhältnisse bestens. Ich bin immer wieder erstaunt, wie die ortsfremden und ideologischen Verkehrsplaner die heimische Bevölkerung bevormunden wollen. Sie haben oft andere Bedürfnisse, als man auf den ersten Blick sieht.</p> <p>Die Welt hat sich verändert, die Ansprüche haben zugenommen und auch der motorisierte Verkehr, und dazu zähle ich heute auch die Elektrovelos.</p> <p>Ich erlebte alle Verkehrsplanungen im Sälquartier seit mehreren Jahrzehnten hautnah mit, bis heute kann man keine als gelungen bezeichnen. Ausser Kosten und Spesen nichts gewesen, kann als Credo resümiert werden.</p> <p>Einsprache</p> <p>Ich nehme nicht nur im Rahmen der Mitwirkung gegen das ganze obengenannte Planungsverfahren Stellung, sondern erhebe gegen den Teilzonenplan und Gestaltungsplan, insbesondere gegen den Erschliessungsplan Riggerbachstrasse schon heute Einspruch.</p> <p>Die Rechtmässigkeit habe ich als Grundbesitzer und direkt Betroffener dieses Planungsverfahrens.</p>				x	<p>Siehe oben.</p> <p>Der in Aussicht gestellte Einspruch wird zur Kenntnis genommen; eine Einsprache kann aber erst im Rahmen des Auflageverfahrens eingereicht werden.</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--	---	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Privatperson 8

<p>(Privatperson 8.1)</p> <p>Grundsätzlich befürworte ich das Ausbauprojekt des Sälipark. Es ist sinnvoll, auch grössere Einkaufszentren innerhalb der Städte und nicht ausserhalb auf der grünen Wiese zu bauen. So können die Wege zwischen den Verkaufsstellen und den Konsumierenden möglichst kurz gehalten und damit Einkaufsverkehr reduziert werden. Dies funktioniert aber nur dann, wenn der Ladenmix im neuen Sälipark auch das Grundbedürfnis der Konsumierenden abdeckt und sich nicht nur auf Luxusgüter und Unterhaltungsindustrie beschränkt. Es ist daher entscheidend, dass Angebote wie der Lebensmittelverkauf, Apotheke, Drogerie, Baumarkt und Gartencenter auch im neuen Sälipark erhalten bleiben. Leider gibt der Projektbeschrieb, mit Ausnahme des Migros-Supermarktes, keine Auskunft darüber, wie der Ladenmix im Sälipark aussehen wird.</p> <p>Sehr positiv am Projekt Sälipark2020 ist auch, dass der aktuelle Zustand des Aussenraumes durch die Neugestaltung mit Piazza und der für die Öffentlichkeit zugänglichen Terrasse deutlich aufgewertet wird.</p>	x			X	<p>Zum heutigen Zeitpunkt können noch keine Aussagen zum Ladenmix, der Sache des Bauherrn ist, gemacht werden. Neben bekannten und vertrauten Läden sollen gemäss Bauherrschaft auch junge, trendige und innovative Ladenkonzepte entstehen.</p>
<p>(Privatperson 8.2)</p> <p>Ein Projekt wie der Sälipark2020 kann aber nur dann wirklich siedlungsverträglich sein, wenn es direkt an das Durchgangsstrassennetz angebunden wird und die umliegenden Wohnquartiere durch griffige Massnahmen vor dem Durchgangsverkehr geschützt werden. Im Falle des Sälipark wäre dies optimal zu realisieren, da eine direkte Anbindung an die neue Entlastungsstrasse ERO gegeben ist. Das Verkehrskonzept zum Projekt Sälipark2020 sieht aber weder eine ausschliessliche Anbindung via Sälikreisel und ERO, noch griffige Massnahmen zur Vermeidung des Durchgangsverkehrs in den Wohnquartieren vor. Somit überwiegen aus meiner Sicht leider die negativen Auswirkungen des Projekts Sälipark2020, denn Mehrverkehr zum Sälipark heisst auch Mehrverkehr in den Quartieren.</p>				X	<p>Für die Ausarbeitung des Erschliessungskonzepts wurden verschiedene Varianten geprüft. Eine Anbindung an den Sälikreisel ausschliesslich von Süden ist wegen der starken Belastung des Verkehrssystems nicht möglich. Deshalb sieht die Planung eine minimale zusätzliche Belastung durch den Autoverkehr und eine Verteilung des Verkehrs auf die Hauptrichtungen des Besucherverkehrs vor, womit Umwegfahrten auf dem Hauptnetz und daraus entstehender Ausweichverkehr resp. Verkehrsdruck auf das Quartier vermieden werden sollen. Wir erachten die vorgeschlagenen Quartierschutzmassnahmen als zielführend.</p>

<p>(Privatperson 8.3) 2. Verkehrskonzept Das Verkehrskonzept lehne ich entschieden ab, es ist völlig ungenügend. Obwohl überall betont wird, dass das Projekt Sälipark2020 im Rahmen des neuen Mobilitätsplans (MPO), der eine „konsequent siedlungsverträgliche Verkehrsentwicklung“ garantieren soll, ausgeführt wird, wird am bestehenden Verkehrsregime, mit Ausnahme der Sperrung der Riggerbachstrasse, nichts geändert. Damit wird das ganze Gebiet um Sälipark, Berufsschule, Bifangplatz und Bifangschulhaus weiterhin vom MIV belastet und zwar in noch stärkerem Ausmass, als dies bisher schon der Fall war, da durch den Ausbau des Sälipark eine Zunahme des MIV prognostiziert wird. Dasselbe gilt auch für das ganze Säli-, Bifang und Fustligquartier, in welchem nach wie vor keine Massnahmen gegen den Durchgangsverkehr geplant sind.</p>				x	<p>Das vorliegende Verkehrskonzept ist eine Kompromisslösung unter Berücksichtigung aller technischen Anforderungen und Wünsche der Beteiligten und Betroffenen.</p>
<p>(Privatperson 8.4) 2.1 Parkplätze Entgegen dem Versprechen, die Anzahl der Parkplätze werde im Rahmen des MPO reduziert, wird lediglich eine Umverteilung der Parkplatznutzung vorgenommen. Das ist aus den Tabellen über die aktuelle und zukünftige Nutzung der Parkplätze im Erläuterungsbericht ersichtlich. Aktuell bietet das Säliparkareal 625 Parkplätze, wobei 430 für Besucher und 195 für die Beschäftigten vorgesehen sind. Neu sind 685 Parkplätze vorgesehen, wobei nur noch deren 130 für Beschäftigte und die restlichen 555 für Besucher vorgesehen sind. Es ist völlig klar, und das steht auch so im Erläuterungsbericht, dass Besucherparkplätze sehr viel mehr Fahrten pro Parkplatz verursachen als Parkplätze für die Beschäftigten. Daher ist die Aussage, die Anzahl der Parkplätze wurde nur um 60 von heute 625 auf neu 685 steigen, irreführend und falsch. Tatsache ist, dass die Anzahl der Besucherparkplätze um satte 29% steigen wird. Diese Zahl wäre in Bezug auf das zu erwartende Verkehrsaufkommen wesentlich relevanter und man kann nur darüber spekulieren, warum sie in den Unterlagen für die öffentliche Mitwirkung nicht explizit genannt wird.</p>				x	<p>Die absolute Zahl als auch die Zunahme der angebotenen Parkplätze ist korrekt. Durch die deutliche Reduktion der Angestellten-Parkplätze (weniger Beschäftigten-PP trotz zusätzlicher Verkaufsfläche und Bürofläche) kann eine Verlagerung des Pendlerverkehrs erreicht werden. Infolge der flachen Tagesganglinie werden die Hauptknoten zu den Hauptverkehrszeiten voraussichtlich nicht stärker belastet als heute (selbstverständlich im Verbund mit den übrigen Massnahmen und Wirkungen). Die neu etablierte Wohnnutzung wird mit Ausnahme von Besucherparkplätzen autofrei geplant.</p>

<p>(Privatperson 8.5)</p> <p>2.2 Verkehrsprognosen</p> <p>Das Verkehrskonzept für das Projekt Sälipark2020 geht von einem „moderaten“ Zuwachs des MIV von 9% aus. Ich halte diese Schätzung für unrealistisch und beschönigt. Die Verkaufsfläche des neuen Sälipark soll um 30% auf total 17'000 m2 vergrössert werden, die Anzahl der Besucherparkplätze wird um 29% von heute 430 auf 555 erhöht. Trotz diesen Zunahmen soll der MIV nur um 9% wachsen. Wie soll das funktionieren, zumal die Massnahmen, welche ein Umsteigen auf den öffentlichen, bzw. den Langsamverkehr bewirken sollen, völlig unzureichend sind? Sowohl aufgrund der seltsamen Parkplatzrechnung wie auch der unerklärlich tiefen Schätzung des Mehrverkehrs wird man den Eindruck nicht los, dass das Problem des Verkehrs wieder einmal verharmlost werden soll, genau gleich wie das schon bei der ERO gemacht wurde. Dort wurden im Projektstadium z.B. auch vollmundig Massnahmen „zur Unterbindung des Durchgangsverkehrs in den Quartieren“ angekündigt. Nach der Eröffnung der ERO und einer 60%-igen Zunahme des Verkehrs im Säli- und Fustligquartier will man aber von solchen Massnahmen nichts mehr wissen. Die Stadt wehrt sich nach wie vor mit Händen und Füssen gegen jegliche Massnahmen zur Reduktion des Umwegverkehrs. Warum sollte man ihr nun beim Projekt Sälipark2020 glauben?</p>				X	<p>Die Parkplatzberechnung stützt sich auf Vorgaben (zur Ermittlung der Anzahl Parkplätze) der Stadt Olten (Mobilitätsplan Olten).</p> <p>Das Verkehrsaufkommen (einschliesslich Mehrverkehr) beruht auf konservativen Annahmen und Ergebnissen aus der Analyse; so wurde z.B. das eher hohe Fahrtenaufkommen pro Parkplatz der Verkaufsnutzung aus der Analyse des Ist-Zustandes auch für die Prognose (Sälipark 2020) verwendet.</p> <p>Für die Sicherstellung wird ein Fahrtencontrolling installiert.</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--	---	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>(Privatperson 8.6)</p> <p>2.3 ÖV und Langsamverkehr</p> <p>Im Verkehrskonzept werden zwei Massnahmen genannt, welche Besucher des neuen Sälipark zum Umsteigen auf ÖV und Langsamverkehr bewegen sollen, nämlich die Erhöhung der Anzahl Veloparkplätze und die Verdichtung des Busfahrplans. Ich gehe selber regelmässig im Sälipark einkaufen und benutze dazu ausschliesslich das Velo. Dabei stand ich nicht ein einziges Mal vor dem Problem, keinen Veloabstellplatz zu finden, welcher sich innerhalb von 50m Fussdistanz zu den Läden befand. Ein Mangel an Veloabstellplätzen besteht beim Sälipark schon heute nicht und es ist daher auch nicht zu erwarten, dass mehr Veloabstellplätze ein Umsteigen vom MIV auf das Velo bewirken wird. Was allerdings aus Sicht des Langsamverkehrs bezüglich des Sälipark sehr unbefriedigend ist, ist die Anbindung. Es gibt nach wie vor keine durchgehende, sichere und attraktive Veloverbindung zwischen den beiden Stadtseiten. Wenn man Kunden dazu bringen will, den Sälipark mit dem Velo zu besuchen, dann müsste der Hebel als Erstes bei der Anbindung angesetzt werden. Dies ist aber im Verkehrskonzept nicht vorgesehen. Im Erläuterungsbericht findet sich dazu lediglich eine völlig unverbindliche Absichtserklärung („Langfristig sucht die Stadt nach einer besseren Veloverbindung vom Säliquartier zur westlichen Aareseite...“). Angesichts dessen was die Stadt bisher zu diesem Thema zustande gebracht hat, kann man nur Goethe zitieren: „Die Botschaft hör ich wohl, allein mir fehlt der Glaube“.</p>				X	<p>Die Überlegungen zur Wirkung der einzelnen Fördermassnahmen sind nachvollziehbar. Die geplante Anzahl Veloabstellplätze entspricht der gültigen VSS-Norm. Eine Erhöhung der Attraktivität für den Langsamverkehr wird auch aus den „soft skills“ einer hochwertigen, lebendigen Platzgestaltung und engmaschigen Verteilung der Veloabstellplätze direkt vor den Eingängen erwartet.</p> <p>Verbesserungen der Ost-West-Querungen für Velofahrende und zu Fuss Gehende werden im Rahmen des gesamtstädtischen Mobilitätsplans geprüft, gestalten sich aber aus verschiedenen Gründen (Trennung durch Strasse und Schiene, Privateigentum, Kosten) als schwierig. Entsprechende Ausbauten können schrittweise angegangen werden, aktuell bspw. im Projekt Neuer Bahnhofplatz.</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--	---	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>(Privatperson 8.7)</p> <p>Was einen Besuch des Sälipark mit dem Velo ebenfalls attraktiver machen würde, wäre die Entflechtung von Velo und Motorfahrzeugverkehr vor dem Sälipark. Auch das ist leider nicht geplant, da das Verkehrsregime vor dem Sälipark nicht verändert werden soll. Im Gegenteil: Mit dem Bau des Tiefgaragenzugangs auf Höhe der jetzigen Parkplatzzufahrt wird eine solche Entflechtung ein für alle Mal verunmöglicht!</p> <p>Die Verdichtung des Busfahrplans wird auch kaum zu einem Umsteigen auf den ÖV führen, denn auch hier ist nicht die Fahrplandichte sondern vielmehr die Direktheit der Busverbindung das Problem. Für die ca. 1km Luftliniendistanz zwischen der Haltestelle „Olten SüdWest“ bis zur Haltestelle „Sälipark“ benötigt man mit dem Bus im Idealfall eine reine Fahrzeit von 15 Minuten, wobei noch einmal umgestiegen werden muss. Vom Schöngrund her ist es noch viel umständlicher. Mit dem Auto hat man hingegen durch den Hagmatttunnel eine direkte ca. 1km kurze Anbindung. Ich kann mir Angesichts dieser Ungleichheit der direkten Anbindung echt nicht vorstellen, warum ein Autobesitzer von Olten SüdWest mit dem Bus in den Sälipark einkaufen gehen sollte.</p> <p>Die beiden Massnahmen, Erhöhung der Anzahl Veloparkplätze und Verdichtung des Busfahrplans werden also kaum dazu führen, dass vom MIV auf ÖV und Langsamverkehr umgestiegen wird. Die im Konzept genannte Verkehrszunahme des MIV von 9% ist bei einer Ausweitung der Verkaufsfläche, sowie einer Erhöhung der Besucherparkplätze um jeweils 30%, schlicht unrealistisch. Realistischer wäre wohl, auch beim Verkehrswachstum von 30% auszugehen.</p>						<p>Neben Verbesserungen im ÖV-Angebot und bez. der Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr werden ein stark reduziertes Parkplatzangebot für die Beschäftigten und autofreie Wohnungen realisiert.</p> <p>Das prognostizierte Verkehrsaufkommen wird in den rechtsverbindlichen Sonderbauvorschriften zum Gestaltungsplan als Obergrenze festgeschrieben und nach Inbetriebnahme des Säliparks 2020 durch die Baubehörde, also durch die Stadt Olten, kontrolliert (Monitoring und Controlling) und bei Überschreitung durch Massnahmen beeinflusst. Ziel dabei ist, die gesetzten Mobilitätsziele auch im tatsächlichen Betrieb zu erreichen.</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--	--	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>(Privatperson 8.8)</p> <p>2.4 Riggerbachstrasse</p> <p>Grundsätzlich finde ich es gut, dass die Riggerbachstrasse zwischen FHNW und Reiserstrasse für den MIV gesperrt werden soll. Wirklich Sinn macht diese Massnahme aber nur dann, wenn auch alle anderen Quartierstrassen für den Durchgangsverkehr gesperrt werden. Ist das nicht der Fall, dann wird der aus der Riggerbachstrasse verbannte Verkehr einfach in die angrenzenden Quartierstrassen (Engelbergstrasse, Reiserstrasse, Maienstrasse, Sälistrasse) ausweichen. Die Massnahme führt daher sicher nicht zu einer „Entlastung des Quartiers vom Durchgangsverkehr“, wie im Erläuterungsbericht behauptet wird, es sei denn das „Quartier“ bestehe aus den 160m Krummackerweg zwischen Riggerbach- und Engelbergstrasse, sowie den 120m der gesperrten Riggerbachstrasse. Weiter verstehe ich nicht, warum die Riggerbachstrasse nicht schon auf Höhe des Fussgängerstreifens zum Kindergarten gesperrt wird. Im Erläuterungsbericht wird auch nicht ausgeführt, wie die Sperrung der Riggerbachstrasse erfolgen soll. Wird dies nämlich nicht durch bauliche Massnahmen getan (Polleranlage, da der Bus weiterhin durch die Riggerbachstrasse verkehren soll), sondern nur mit einer Verbotstafel, dann wird dies nicht viel bringen, denn an der Riggerbachstrasse besteht schon heute ein Fahrverbot, welches kaum einen Autofahrer interessiert.</p>				X	<p>Wirkungsvoller Quartierschutz (Sperrung anstatt nur Verbotstafeln für Nicht-Anwohner) zieht auch immer Einschränkungen für die Quartierbewohner nach sich. Die vorgeschlagene Variante Sperrung Riggerbachstrasse bringt den meisten Nutzen bei gleichzeitig den geringsten Einschränkungen für die Quartierbevölkerung.</p> <p>Der Hinweis zur Lage der Sperrung Riggerbachstrasse wird aufgenommen.</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--	---	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>(Privatperson 8.9) 2.5 Erschliessungsregime Eigentlich ist das Gebiet des Säliparks für eine Nutzung als Einkaufsmöglichkeit im Herzen der Stadt ideal gelegen. 2013 wurde die Entlastungsstrasse ERO eröffnet. Die ERO sollte die Stadt Olten vom Durchgangsverkehr entlasten und generell die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes in und um Olten erhöhen. Der Sälipark hat mit dem Eingang der Tiefgarage auf der Südseite eine direkte Anbindung an die ERO und ist damit ideal und auf kürzestem Weg mit dem übergeordneten Strassennetz verbunden. Angesichts dieser Ausgangslage fragt man sich natürlich, warum das „konsequent siedlungsverträgliche“ Verkehrskonzept für den Sälipark lediglich 40% des Verkehrs über diese direkte Anbindung führen will und die anderen 60% durch das Bifangquartier mit FHNW, BBZ und Primarschule. Die Antwort steht im Erläuterungsbericht auf Seite 20: „Die deutliche Verkehrszunahme am Sälikreisel führt zu einer Verschlechterung der Leistungsfähigkeit des Knotens und hat damit auch negative Auswirkungen auf das übergeordnete Strassennetz...“). Oder anders ausgedrückt: der Verkehr zum Sälipark soll möglichst über die Quartierstrassen geführt werden, weil man das dafür bestimmte übergeordnete Strassennetz (sic!) nicht zusätzlich belasten will. Fakt ist, dass der Sälikreisel bereits heute, drei Jahre nach der Eröffnung der ERO, hoffnungslos überlastet ist. Der Verkehrsabfluss funktioniert während den Hauptverkehrszeiten nicht mehr und das obwohl von den projektierten 22'000 Fahrzeugen / Tag durch den Hagmatttunnel aktuell erst ca. 14'000 Fahrzeuge auf der H5b verkehren. Mit anderen Worten: eine Erschliessung des Säliparks nur über den Sälikreisel kommt deshalb nicht in Frage, weil das dafür vorgesehene übergeordnete Strassennetz, welches vor drei Jahren für 317 Mio. CHF ausgebaut wurde, diesen Mehrverkehr nicht verkraften würde... Der Mobilitätsplan Olten (MPO) unter dessen Grundsätzen die Planung für das Projekt Sälipark2020 angeblich ablaufen soll, sieht folgendes vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - konsequent siedlungsverträgliche Verkehrsentwicklung - Plafonierung, bzw. Reduktion des MIV und Erhöhung des Anteils von ÖV und Langsamverkehr - Wechsel von der nachfrageorientierten zur angebotsorientierten Planung für den MIV 				X	<p>Das Verkehrskonzept zielt darauf, den auf ein Minimum beschränkten Mehrverkehr gleichmässig auf die bisherigen Anschlüsse Sälikreisel, Bifangplatz und Von-Roll-Strasse zu verteilen und Umwegfahrten über den stark belasteten Postplatz zu vermeiden, ohne den Verkehr ins Quartier zu verdrängen. Beschränkungen der Zu- und Wegfahrten auf einzelne Knoten würden nur zu Problemverlagerungen und Schleichverkehr im Quartier führen.</p> <p>Die Lage des Säliparks im Quartier ist zunächst ein Faktum. Mit dem Projekt werden nicht nur die Einkaufsflächen moderat erweitert. Es zeichnet sich auch aus durch ein umfassendes „Face-Lifting“, den Nutzungsmix mit Wohnungen und attraktive Aussenräume, die auch für den Langsamverkehr eine viel höhere Anziehungskraft ausüben werden als heute (ein nicht zu unterschätzender Effekt in Bezug auf die Verkehrsdiskussion). Die städtische Lage ist raumplanerisch sinnvoll – aber nicht wie ausgeführt mit Blick auf die ERO, welche am Sälikreisel tatsächlich an Grenzen stösst, sondern im Sinn einer „Stadt der kurzen Wege“.</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--	---	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>(Privatperson 8.10)</p> <p>Wendet man diese Grundsätze auf das Verkehrskonzept für den Sälipark2020 an, so muss man leider feststellen, dass die Planung keinen einzigen dieser Grundsätze berücksichtigt. Es werden keine Massnahmen für einen effektiven Schutz der Quartiere vor dem Umwegverkehr getroffen (die Schliessung der Riggerbachstrasse bewirkt lediglich eine Umverteilung), der MIV wird weder plafoniert noch reduziert, sondern erhöht und von einem Wechsel auf eine angebotsorientierte Planung ist ebenfalls nichts sichtbar. Fatal am geplanten Erschliessungsregime ist, dass mit dem Bau eines Tiefgaragenzugangs in der Riggerbachstrasse eine allfällige Befreiung des Gebiets um FHNW, BBZ, Bifangschulhaus und Bifangplatz oder auch eine durchgehende Langsamverkehrsachse vom Säli-/Fustligquartier bis zum Bahnhof, wie das etwa im Projekt „Olten Ost“ einmal angedacht war, verunmöglicht wird. Sobald der Zugang zur Tiefgarage an der Riggerbachstrasse steht, werden sämtliche Versuche, den MIV auf der Bifang- und der Von Rollstrasse zu begrenzen am Argument, man schränke den Zugang zum Sälipark ein, abprallen. Wie man mit dem ein für alle Mal in Beton gegossenen Zugang in der Riggerbachstrasse zur Einschätzung gelangen kann, dass „mit diesem Regime flexibel auf zukünftige Entwicklungen im Gebiet reagiert werden kann“ ist mir absolut schleierhaft. Das geplante Erschliessungsregime setzt leider fort, was man von der Stadt Olten im Bereich Verkehrsplanung seit jeher gewöhnt ist: Begriffe wie „siedlungsorientiert“, „verkehrsberuhigte Wohnquartiere“, „quartierverträglich“, „Förderung des Langsamverkehrs“, etc. machen sich gut in unverbindlichen Konzepten und Mobilitätsplänen. Sobald die Planung aber konkret wird, zählt nur ein Verkehrsträger: der MIV. Der Rest ist quantité négligeable.</p>				<p>S. oben.</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--	-----------------

<p>(Privatperson 8.11)</p> <p>Eine wirklich siedlungsverträgliche Verkehrserschliessung des Säliparks würde den Zugang auf das Portal im Süden beschränken und die Tiefgarage direkt via Sälikreisel an das übergeordnete Strassennetz anbinden. Als flankierende Massnahme zum Schutz des Quartiers vom Durchgangsverkehr müsste im gesamten Quartier eine Verkehrs-scheide mit baulichen Massnahmen realisiert werden. Dies wäre angesichts der Tatsache dass der Verkehr auf der Achse Sälistrasse-Gartenstrasse seit der Eröffnung der ERO um 60% zugenommen hat, sowie längst fällig. Falls das übergeordnete Strassennetz den Mehrverkehr nicht schlucken kann, dann müsste man den Hebel dort ansetzen und nicht einfach einen Bypass durch Wohnquartiere einrichten.</p>				x	<p>Was das Thema Verkehrs-scheide angeht: Im Rahmen des Projeet Urbain Olten Ost wurden Szenarien zur Unterbindung des Umwegverkehrs durch das Säliquartier erarbeitet und geprüft, aufgrund der Rückmeldungen – namentlich auch an öffentlichen Veranstaltungen – musste aber festgestellt werden, dass solche Massnahmen politisch nicht mehrheitsfähig wären. Das Spannungsfeld reicht vom verständlichen Ärger direkt vom Umwegverkehr Betroffener bis hin zu der jüngst vom Parlament abgelehnten Motion, welche die Aufhebung der flächen-deckenden Fahrverbote ausgenommen Zubringerdienst forderte. Die Verkehrs-scheide wurde bereits in früheren Projekten behandelt und beurteilt. U.a. wurde eine aufwändige Kordonerhebung durchgeführt, deren Resultat belegt, dass der unerwünschte, nicht legitime Durchgangsverkehr auf der Verbindung Sälistrasse-Gartenstrasse-Feldstrasse sehr gering ausfällt. In der Verkehrszählung 2015 wurde eine sehr deutliche Verkehrsverlagerung von den Quartierstrassen im Gebiet südlich der Aarauerstrasse hin zum südlichen Quartier-teil (Anschlüsse zur Sälistrasse) festgestellt, was als Einfluss der ERO zu erklären ist. Dies wird durch die sehr geringen Verkehrszunahmen auf der Garten- und der Feldstrasse gestützt. Auch hat die Zahl der Zu- und Weg-fahrten zum Sälipark von und nach Süden seit der Eröffnung der ERO stark zugenommen.</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--	---	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Privatperson 9

<p>(Privatperson 9.1) Wir haben bereits vom Quartier aus ein Schreiben eingereicht. Wir möchten sie zusätzlich einfach bitten, das Areal zu begrünen- nicht wie an der Tannwaldstrasse und vor der FNHW. Besonders im Sommer hat man keine Musse zu verweilen, wo es nicht schattig und grün ist. Es ist wichtig, dass man auch für Velos und Chäreli nahe des Einkaufscenters genügend Parkmöglichkeiten hat. Die Zufahrten um den Kindergarten und um`s Bifangschulhaus sind zu vermeiden.</p>			x	x	<p>Mit einer Verkehrsscheide würde nun in erster Linie der Quell-/Zielverkehr des Quartiers bestraft, welcher je nach Fahrtrichtung zu unattraktiven und unangenehmen Umwegfahrten über den Postplatz gezwungen würde. Das gesamte Strassennetz würde zusätzlich durch den Quell-/Zielverkehr der Quartiere mit unnötigen Umwegfahrten belastet.</p> <ul style="list-style-type: none">_ Die Gestaltung der Umgebung inkl. Begrünung wird in der Phase Bauprojekt weiter entwickelt._ Der Veloparkierung wird bei der Detailprojektierung grosse Bedeutung zugemessen._ Der Hinweis zum Schutz des Kindergartens wird aufgenommen.
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	---	---	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Privatperson 10

<p>(Privatperson 10.1) Der Ersatz des Migros Freizeitlandes durch die geplante Überbauung mit grösserem Verkaufsareal für die Migros und Wohnungen, mag ja recht attraktiv sein, aber wird das Freizeitland auch ersetzt? Wohnungen und Einkaufsmöglichkeiten (v.y. bei Grossverteilern) gibt es in Olten schon zur Genüge. Ein Freizeitland würde aber sträflich fehlen. Für ältere und behinderte Menschen, die vielleicht kein Auto zur Verfügung haben, wäre es sehr beschwerlich, wenn sie nach Oftringen (OBI) oder Egerkingen (Baumarkt COOP) ausweichen müssten. Für eine Stadt der Grösse von Olten drängt sich eine Einkaufsmöglichkeit wie das Freizeitland auf. Sollte das nicht im Plan vorgesehen sein, wäre das ein schwerer Verlust und würde die Attraktivität von Olten bezüglich der Einkaufsmöglichkeiten noch mehr einschränken als sie es heute schon sind. Daher bitte ich Sie, dies in der Planung einzubeziehen. Besten Dank im Voraus.</p>	x					Über den Mietermix, der Sache des Bauherrn ist, kann zum heutigen Zeitpunkt keine konkrete Angabe gemacht werden. Der Antrag wird bei der Weiterführung des Projekts geprüft.
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---	--	--	--	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Privatperson 11

<p>(Privatperson 11.1) Zu zwei Punkten möchte ich mich äussern: 1. Ich halte es für richtig und wichtig, dass der Fokus für die Autoerschliessung möglichst auf die Zu- und Wegfahrt via Sälikreisel gerichtet bleibt. Dies insbesondere im Hinblick auf die Entwicklung Olten Ost. Da hat die Stadt die Chance, auf der alten Aarau-erstrasse eine Fussgängerzone, sprich Flaniermeile, einzurichten und den Bifangplatz zu attraktiveren. Die wünschbare Folge davon könnte mehr Fussgängerfrequenz (Fachhochschule) sein, welche wiederum den Ladenmix positiv beeinflussen könnte.</p>	x			x	<p>Der Erschliessungsgrundsatz besteht schon lange und wurde in Bezug auf seine Zweckmässigkeit im Rahmen der laufenden Planung kritisch hinterfragt. Ziel war und ist es, Umwegfahrten über den stark belasteten Postplatz zu vermeiden, ohne den Verkehr in das Quartier zu drücken.</p>
<p>(Privatperson 11.2) 2. Das Migros Freizeitland würde aufgehoben. Es sollten dringend Bestrebungen eingeleitet werden, welche in Olten ein mindestens gleichwertiges Ersatzangebot, insbesondere für Garten- und Handwerkerbedarf sowie für Migros-Electronics, gewährleisten können. Denn wenn die potentiellen Kunden von Olten und Umgebung für jede Dachlatte, Schraube, Dünger, etc. in den Gäupark, Perry oder Obi fahren müssen, kann es gut sein, dass diese Kunden dann auch gleich ihren ganzen Wocheneinkauf dort erledigen. Dies mit wohl kaum wünschbarem Abfluss von wertvoller Kaufkraft in die Peripherie! Auch die dadurch generierte vermeidbare Belastung des Strassennetzes wäre wohl eine unerwünschte Nebenwirkung!</p>					<p>Über den Mietermix, der Sache des Bauherrn ist, kann zum heutigen Zeitpunkt keine konkrete Angabe gemacht werden. Der Antrag wird bei der Weiterführung des Projekts geprüft.</p>

Privatperson 12

<p>(Privatperson 12.1) Fahrverbot Riggerbachstrasse Wir halten es für einen mutigen Schritt, die Riggerbachstrasse für den motorisierten Individualverkehr teilweise zu sperren. Wir begrüßen diesen Vorschlag ausdrücklich. Damit keine zusätzliche Gefährdung von Studierenden und insbesondere Kindergärtnern durch wendende Autos vor der Sperrung entsteht, sollte die Sperrung weiter westlich angebracht werden. Die bisherige Zufahrt zur FHNW ist im jetzigen Zustand ca. 20 Meter unterhalb des Fussgängerstreifens vor dem Kindergarten. Dort sollte sich auch die Sperrung befinden. Damit wäre die Zufahrt zur FHNW weiterhin gewährleistet. Wunsch: Sperrung Riggerbachstrasse ca. 20 Meter unterhalb des bestehenden Fussgängerstreifens (Einfahrt FHNW) vor dem Kindergarten.</p>				x	<p>Der Antrag wird geprüft. Mit der richtigen Positionierung der Durchfahrtsperre in der Riggerbachstrasse soll der Kindergarten vor motorisiertem Individualverkehr geschützt werden.</p>
<p>(Privatperson 12.2) Keine Mehrbelastung Bifang-Platz Beim Gespräch mit Experten wurde erläutert, dass der Grossteil des Mehrverkehrs über die Achse Bifangplatz – Bifangstrasse abgewickelt wird. Durch die Verschiebung der Parking-Einfahrt wird diese Achse eine zusätzliche Belastung erfahren. Dies widerspricht der Planung Neugestaltung Bifang-Platz. Mehrverkehr sollte anders bewältigt werden. Wunsch: Alternative Verkehrsführung ausarbeiten.</p>				x	<p>Es wurden verschiedene Varianten untersucht und verworfen (s. Erläuternder Bericht zur Mitwirkung vom 01.03.2016). Das Festhalten am bestehenden Erschliessungsgrundsatz stellt den besten Kompromiss für alle Betroffenen dar.</p>
<p>(Privatperson 12.3) Aufhebung dritte Parkhaus-Einfahrt sinnvoll, total 2 Einfahrten wünschenswert Wir begrüßen ausdrücklich die Aufhebung der Parkhaus-Einfahrt zwischen Hotel Arte und Coop. Eine zusätzliche Reduktion auf zwei Parkhaus-Einfahrten (bestehend von Säli-Strasse sowie bestehende zu Coop-Gebäude) würde die Aufenthaltsqualität in der neu geschaffenen Begegnungszone noch wesentlich erhöhen und Optionen für eine weitere Verkehrsberuhigung im Quartier eröffnen. Wunsch: Klären, welche Instrumente die Behörden haben, um diese Option durchzusetzen.</p>				x	<p>Vgl. Stellungnahme zum gleichlautenden Antrag der Grünen Partei, Seite 18.</p>

<p>(Privatperson 12.4) Klärung architektonische Ausgestaltung Louis Giroud - Strasse Die Louis Giroud Strasse ist gemäss Information von Experten eine öffentliche Strasse. Sie darf also von der Shopping-Mall nicht "vereinnahmt" werden. Sie muss freigehalten werden für den Velo- und Fussgängerverkehr. Wir sehen hier ein gewisses "Konfliktpotential". Es müsste für alle Verkehrsteilnehmer klar sein, dass man ordnungsgemäss dort mit dem Fahrrad durchfahren darf und kann. Es bedarf einer klaren Signalisation. Wunsch: Klarere Signalisation Fahrradrouten, Beseitigung von Schikanen Prinzip: Die Strasse gehört allen: Den Bedürfnissen der schwächeren Verkehrsteilnehmer wie Schüler, Kindergärtner, Studenten und alle weiteren Fussgänger wird ein besonderes Augenmerk geschenkt. Dies gedacht als logische Fortsetzung den bereits bestehenden Bemühungen der städtischen Verkehrspolitik (30er, 20er Zonen).</p>		x			<p>Vgl. Stellungnahme zum gleichlautenden Antrag des VCS, Seite 27.</p>
<p>(Privatperson 12.5) Verbindung zu Bifang-Wiese verbessern Das Bauprojekt bietet Chancen für eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität über den Perimeter des Bau-Projektes hinaus. Eine Forcierung und Steuerung dieses Prozesses durch die städtischen Behörden ist wünschenswert. Wir sind uns dessen bewusst, dass die Möglichkeiten begrenzt sind, jedoch sehen wir keine andere Möglichkeit, diese Ziele zu erreichen als durch einen dezidierten Positionsbezug der Stadt. Entwicklungspotential sehen wir in diesen Bereichen: > Verbesserung Aussenraumgestaltung vor Coop-Gebäude > Bessere Verknüpfung Sälipark-Vorplatz, Bifang-Wiese und Spielplatz oberhalb Kindergarten > Bekenntnis zum Wandel der Bifang-Wiese vom reinen Ort des Sports zur gemischten Nutzung (Sport, Spiel, Kinder, Essen, Treff) > Die Berufsschule sollte auch ihren Teil zu einer besser nutzbaren Aussenraumgestaltung beitragen-</p>			x	x	<p>Die Bemerkungen zur Qualität der Aussenräume sind verständlich. Die Aufwertung der Zone vor dem Hotel Arte ist Projektbestandteil. Die Verkehrsführung auf den Quartierstrassen bis und mit Bifangplatz ist in Arbeit. Die Bifangwiese gehört zur Schul- und Sportnutzung. Sie unterliegt schon heute einem hohen Nutzungsdruck mit problematischen Randerscheinungen. Die Stadt hat sich auch darum für attraktive Aussenräume im Perimeter des Projekts Sälipark eingesetzt.</p>

<p>(Privatperson 12.6) Konsumtionsfreier Aufenthalt ermöglichen In der Diskussion mit Experten wurde betont, dass der Aussenraum auch für den konsumfreien Aufenthalt einlädt. Das begrüßen wir sehr. Allerdings wäre das schon heute so (Brunnenpodest und Platz vor Hotel Arte). Die ästhetische Qualität, die mangelhafte Ausstattung (fehlende Sitzgelegenheiten, kaum Schatten) und der Unterhalt des Areals ist aber im Moment derart mangelhaft, dass der Ort nicht einladend wirkt. Wunsch: Wir erhoffen uns eine bessere Ausgestaltung des Aussenraumes und einen besseren Unterhalt.</p>			x	x		
<p>(Privatperson 12.7) Definitive Lösung für Markt: Unter Würdigung der Bedeutung des Samstags-Wochenmarktes für das Bifang-Quartier erwarten wir eine definitive Lösung in der Standort-Frage des Marktes. Dies wurde in der Diskussion mit Experten als „offene Baustelle“ bezeichnet. Mögliche Lösungsvorschläge: A: Verbleib an angestammtem Ort mit Vollsperrung Samstags, 6.00 bis 11.45 B: Versetzen auf Vorplatz Sälipark mit Vollsperrung Riggerbachstrasse, Umleitung Bus über Bifang-Platz und Bifang-Strasse (ehemalige Haltestelle Berufsschule am Samstag reaktivieren.)</p>	x					Der Wochenmarkt soll auf alle Fälle im Bifang bleiben und gut integriert werden. Die Lösungsansätze werden in Kenntnis der Mitwirkungsbeiträge vertieft und mit den Verantwortlichen und Betroffenen diskutiert.

Privatperson 13

<p>(Privatperson 13.1) Gerne mache ich, im Namen der IG GP Olten, von der Möglichkeit des Mitwirkungsverfahrens Gebrauch. Grundsätzlich finde ich dieses Projekt sehr gut, denn es trägt wesentlich zur Attraktivierung Oltens als Einkaufsstadt bei. Auch mit der zusätzlichen Nutzung der Obergeschosse durch Wohnungen sehe ich gute Möglichkeiten. Jeweils an einem Sonntag anfangs August wird im Bifangquartier der GP Olten durchgeführt. Dabei handelt es sich um ein Velorennen welches in Form eines Kriteriums durchgeführt wird. Die Elite absolviert die 100 Runden von Olten, andere Kategorien entsprechend weniger. Für diesen Anlass wird die ganze Rennstrecke von morgens um 8 Uhr bis 17 Uhr für jeglichen Verkehr gesperrt. Da für den GP Olten auch die Riggerbachstrasse - Bifangstrasse benützt wird und die neue Einfahrt in das Parkhaus neu nur noch oberhalb der Bifangstrasse von der Riggerbachstrasse benützt wird, stellt sich mir die Frage ob der GP Olten auch zukünftig durchgeführt werden kann. Es muss sichergestellt sein, dass die Einfahrt ins Parkhaus für den GP Olten, auf Seite Riggerbachstrasse, gesperrt werden kann und kein Fahrzeug auf dieser Seite aus dem Parkhaus fahren muss.</p>			x	<p>Eine eventuelle Sperrung betrifft einen Sonntag. Durch eine genügende Signalisation ist eine solche Sperrung der Einfahrt zu prüfen. Die Einfahrt ist am gleichen Standort wie die jetzige Zufahrt des Aussenparkplatzes vor dem Freizeitland.</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	---	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Privatperson 14

<p>(Privatperson 14.1) Gerne möchte ich als Mutter von zwei kleinen Buben darauf hinweisen, wie wichtig ein Innenspielplatz für Kinder mit angrenzendem Café für Eltern und Betreuende wäre. Im Moment hat es ja im Migros Restaurant einen kleinen Spielplatz, aber er müsste größer sein und als verweil- und begegnungsraum für die kalte Jahreszeit dienen können. Ich bin seit einem Jahr in Olten und es fällt mir und anderen Müttern auf, dass es in Olten für Familien praktisch keine Aufenthaltsmöglichkeit in Cafés gibt und vor allem keine indoor-Spielplätze. Der nächste ist ca 25 Minuten Autofahrt weg. Es wäre sehr wichtig und toll, wenn sich das ändern würde.</p>	x		x	<p>Die Detail-Nutzungskonzepte sind in der aktuellen Planungsphase noch nicht definiert, werden aber gemäss Bauherrschaft in der Phase Bauprojekt weiter geprüft.</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---	--	---	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Privatperson 15 (sowie 46 Mitunterzeichnende aus dem Bifangquartier)

<p>(Privatperson 15.1) Stellungnahme Anwohner und Anwohnerinnen Bifangquartier: Grundsätzlich sehen wir den Umbau und die Erweiterung des Säliparks als eine attraktive und gute Nutzung des Areals und vielleicht sogar als Gewinn für das Quartier. Zusätzliche Angebote von Büroräumen, Dienstleistungen, Gastrobetrieben und Einkaufsmöglichkeiten bringen aber sicher erhöhten Verkehr mit sich. Insbesondere an Aktionstagen, vor Feiertagen und an Wochenenden (Freitag und Samstag) ist der Autofluss heute schon extrem. So ist es unumgänglich, eine sehr klare und eindeutige Trennung von Einkaufsareal und Wohnquartier zu setzen. Zwei Forderungen stehen da im Zentrum: 1) Riggbachstrasse ab FHNW/Kindergarten für den Verkehr sperren! Konsequente Verkehrsführung zur Parkgarage nur von der Bifang- resp. von-Roll-Strasse her. Einführung von Böllern analog der Altstadt; nur so kann die Sicherheit gewährleistet werden. 2) Kreuzungsfreie Führung Fussgänger/Autos in Tiefgarage: Fussgänger-Führung Riggbachstrasse Seite FHNW zum Sälipark sicherer gestalten. Die heutige Situation ist für die Fussgänger sehr schlecht.</p> <p>Lösungsansatz: Prüfen der Erschliessung nur über die Zufahrt Sälistrasse und damit das Schulquartier entlasten (Erschliessung bifangseitig ganz weglassen). Alternative wenn diese Erschliessung via Sälistrasse unmöglich ist: Zugang und Verkehrsführung und Fussgängerzugang nochmals überdenken. Verbesserte und sichere Lösungen sind denkbar. Die angedachte Neugestaltung und die Verkehrsberuhigung des Bifangplatzes müssen unbedingt in die Überlegungen einbezogen werden.</p>				x	<p>Der Erschliessungsgrundsatz für den Sälipark (Südererschliessung via Sälikreisel und Nordererschliessung via Von-Roll Strasse und Bifangplatz) besteht seit Langem. Hintergrund ist vor allem das stark belastete Kantonsstrassennetz mit den Knoten Postplatz und Sälikreisel, die bereits heute an der Kapazitätsgrenze laufen. Dieser Grundsatz wurde im Rahmen der vorliegenden Planung kritisch hinterfragt und in Bezug auf seine Zweckmässigkeit erneut überprüft. Ziel dabei war und ist es, Umwegfahrten über den stark belasteten Postplatz vermeiden, ohne dabei den Verkehr ins Säliquartier zu verlagern. Eine Abkehr vom bestehenden Erschliessungsgrundsatz würde zu folgenden Problemen führen: Fahrten aus Osten via Aarauerstrasse müssten via Postplatz zum Sälikreisel geführt werden. Das führt einerseits zu Umwegfahrten und andererseits zu einer deutlichen Zunahme der Verkehrsmenge am Postplatz und am Sälikreisel. Die Leistungsfähigkeit beider Knoten genügt nicht um die Zusatzbelastung störungsfrei zu bewältigen. Infolge der Umwege und Staugefahr würde die Wahrscheinlichkeit von Fluchtverkehr durchs Wohnquartier steigen. Der Fluchtverkehr wiederum könnte nur durch harte Massnahmen (Strassensperrungen) unterbunden werden. Diese führen dann aber auch zu (unerwünschten) Einschränkungen für die Quartierbewohner. Von den Leistungseinbussen an den Hauptknoten wären die Stadt und Region weiträumig mitbetroffen. Die Hinweise zur Sperrung der Riggbachstrasse und zur Sicherheit für den Fussverkehr werden bei der Weiterbearbeitung beachtet.</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--	---	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>(Privatperson 15.2) Wohnquartier Wohnquartiere sind als solche zu schützen und dürfen nicht schleichend zu Gefahrenzonen mit erhöhten Risiken gemacht werden.</p> <ol style="list-style-type: none"> Kindergarten/Bifang-Schulhaus: Kinder müssten weiterhin in der Lage sein zu Fuss und selbständig zum Kindergarten und zur Schule zu gelangen. Ältere Mitmenschen: selbständig Lebende und Bewohner des Altersheimes müssen die Möglichkeit haben, ihre Einkäufe stressfrei zu erledigen und sich im Quartier frei zu bewegen, ohne Angst die Strasse zu überqueren. Tempo-30-Zonen sind als verkehrsberuhigende Massnahme gedacht und müssen in den Quartieren durchgesetzt werden. <p>Leider respektieren nicht alle Automobilisten diese Grundregel und selbst „verbotene Fahrtrichtung“ deuten gewisse Personen als optionale Idee. Die Sperrung der Riggerbachstrasse bringt natürlich auch eine gewisse „Behinderung“ für die autofahrenden Anwohner. Doch ein bescheidener Umweg ist für alle Quartierbewohner zumutbar.</p> <p>Verkehrsführung heute: Bereits heute ist die Verkehrssituation leider nicht sauber gelöst. Trotz Hinweisschildern wie Tempo-30-Tafeln, Zufahrtsbeschränkung oder Einbahn-Schildern ist insbesondere die Reiserstrasse stark frequentiert. Selbst Lastwagen verirren sich immer wieder ins Quartier.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Viele Autofahrer nutzen die Reiserstrasse als „Abkürzung“ von der Aarauerstrasse zur Säli- resp. Aarburgerstrasse. - Selbst in der „falschen“ Richtung trotz Schild „verbotene Fahrtrichtung“ nutzen immer wieder Autolenker die Reiserstrasse. - Die blaue Parkzone mit Anwohner-Priorität wird von vielen Auswärtigen belegt. <p>Eine lückenlose Kontrolle ist natürlich nicht möglich. Dennoch wäre es wünschenswert, dass diesen missbräuchlichen Nutzungen ein Riegel geschoben wird.</p> <p>Unsere Zentralen Forderungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sperrung der Riggerbachstrasse • bessere und sichere Fussgänger-Führung auf der Seite FHNW. 			x	x	x	<p>Flankierende Verkehrsmassnahmen auf dem Quartiernetz bis und mit Bifangplatz sind in Arbeit. Verbesserungen sind aber auch auf der Achse Sälistrasse / Gartenstrasse / Feldstrasse geplant. Im Zuge der zwingenden Strassensanierungen ist eine siedlungsfreundliche Optimierung des Verkehrs- und Strassenraums vorgesehen, die zu einer weiteren Verkehrsberuhigung, Erhöhung der Verkehrssicherheit und Steigerung der Wohnumfeldqualität führen wird. Die Umsetzung der ersten Etappe Sanierung Gartenstrasse aus den Unterhaltsmitteln des Strassen- und Leitungsbaus ist bereits fürs 2. Semester 2016 geplant.</p> <p>Die Verkehrsbelastung auf der Reiserstrasse liegt gemäss Verkehrszählung 2015 bei rund 1'000 Fahrzeugen pro Tag. Die Menge des berechtigten, quartierbezogenen Quartierverkehrs und der Anteil an unberechtigtem Einkaufsverkehr – und damit verbunden die Fremdbelegung von Parkplätzen in der Blauen Zone – werden mit der vorgesehenen Sperrung der Riggerbachstrasse zurückgehen.</p> <p>Das Verkehrsregime und die Verkehrsführung auf der Von-Roll-Strasse (Seite FHNW), Bifangstrasse und die Situation am Bifangplatz sind Thema von Vertiefungsarbeiten.</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	---	---	---	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Privatperson 16

<p>(Privatperson 16.1)</p> <p>Für die Präsentation des Projekts Sälipark 2020 bedanken wir uns bestens. Das Bauvorhaben wirkt aus unserer Sicht überzeugend und durchdacht. Trotzdem gestatten wir uns einige Bemerkungen, die wir als Anregungen verstanden wissen möchten:</p> <p>Zum Verkehrskonzept:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Sperrung der Riggerbachstrasse gegen Osten ist eine mutige und richtige Entscheidung. Als Anwohner können wir beobachten, dass heute der Zustrom zum Sälipark über diese Route (auch durch viele Unberechtigte) recht gross ist. - Wir bedauern, dass das Areal (incl. Einstellhalle) des Sälihof nicht in den Projektperimeter einbezogen wurde (bzw. werden konnte?). Das besagte Parkhaus kann nur über die von Roll-Strasse erreicht werden. Ein Zugang von der Sälistrasse her und eine Verbindung zur Einstellhalle Sälipark wäre wünschenswert. <p>Zudem müsste der Zugang zu den Veloständern des Sälihof bereinigt werden. Heute ist er durch 4 Längsparkplätze an der Riggerbachstrasse blockiert.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die als Piazza ausgestaltete Begegnungszone zwischen dem Sälipark und den gegenüberliegenden Schulbauten ist sehr zu begrüßen. Allerdings dürfte sie durch die Öffnung für den IV ab der von Roll-Strasse ziemlich beeinträchtigt werden. Wir erachten es deshalb als sinnvoll, wenn der Kundenstrom vom Bahnhofplatz her statt via Unterführungsstrasse (von Roll-Strasse über den Sälikreisel geleitet werden könnte. Dazu unser Vorschlag: Die neue Ein-/Ausfahrt zum Sälipark 2020 sollte statt auf die Riggerbachstrasse mit einer Unterführung derselben direkt auf die Bitangstrasse geführt werden. Dazu müsste ein kleines Stück der Bifangwiese längs der Bifangstrasse geopfert werden. Eine Zufahrt von der von Roll-Strasse über die Riggerbachstrasse, bzw. über die Begegnungszone wäre mit dieser Variante nicht mehr möglich. Es würde uns freuen, wenn die zuständigen Ingenieure die Machbarkeit und die Auswirkungen dieses Vorschlags prüfen würden. 	<p>X</p>	<p>x</p>	<p>X</p>	<p>Eine Verbindung der Parkhäuser wurde geprüft, aber verworfen (vgl. Stellungnahme zum gleich lautenden Antrag der Grünen Partei auf Seite 18)</p> <p>Der Vorschlag einer Unterführung an der Riggerbachstrasse mit Zufahrtsportal auf oder angrenzend an die Bifangstrasse wäre eine Entlastung für die Vorzone des Säliparks im Bereich Riggerbachstrasse, hätte im Gegenzug aber massive Konsequenzen für die Qualität des öffentlichen Raums im Bereich der Bifangstrasse und Bifangmatte. Die Fussverkehrsverbindung zwischen Zentrum Bifang und Sälipark erscheint zudem nicht unwichtiger als die Quartierverbindung via östliche Riggerbachstrasse. Eine Unterführung der Riggerbachstrasse stellt aufgrund der zahlreichen Werkleitungen überdies hohe technische Anforderungen mit entsprechender Kostenfolge.</p>
<p>(Privatperson 16.2)</p> <p>Zum Neubau:Die Wohnungen im neuen Sälipark sind "autofrei konzipiert". An dieser Lage ist das sicher richtig. In der Praxis werden aber wohl trotzdem einige der künftigen Bewohner ein Auto besitzen und dieses irgendwo abstellen wollen. Die im Quartier vorhandenen Parkplätze mit Anwohnerprivilegierung sind zwar recht zahlreich. Ob sie für einen zusätzlichen Bedarf ausreichen, ist nicht sicher. Um eine Überbelegung zu vermeiden, sollte den Bewohnern des Säliparks ein Parkabonnement zu günstigen Bedingungen in der Einstellhalle des Neubaus angeboten werden.</p>	<p>X</p>	<p>x</p>	<p>X</p>	<p>Die Parkhäuser müssen bewirtschaftet werden. Zum vorgeschlagenen Parkabonnement ist zum heutigen Zeitpunkt noch keine Aussage möglich.</p>

Privatperson 17

<p>(Privatperson 17.1)</p> <p>Die stadtplanerische Entwicklung - vom Turm bis heute - ist insgesamt erfreulich. Aus dem Projekt "Saelipark 2020" kann jedoch qualitativ noch viel mehr herausgeholt werden, nämlich</p> <p>Erstens: Der städtebauliche Kontext ist nur halbwegs überzeugend, die Baukörper sind zwar richtig gesetzt, deren äussere Gestaltung erzeugt jedoch keine verbindende Kraft. Der architektonische Ausdruck vermittelt alles andere als einen urbanen Charakter.</p> <p>Zweitens: Die durch einen langgezogenen Treppenaufgang zugängliche Terrasse mit "Demenzgarten" (Th. Jung) entspricht keinem öffentlichen Bedürfnis. Sie wird höchstens von ungebetenen Gästen besucht. Beispiel: Stadthaus von Olten, Besucher-Flop.</p> <p>Drittens: Der räumliche Bezug zur Achse der Bifangstrasse ist mangelhaft. Es wird kein "Blickfang" erzeugt, keine "Visitenkarte" abgegeben. Der Treppenaufgang zum "Demenzgarten" ist es jedenfalls nicht.</p>	x			<p>Das Projektteam und die städtischen Fachbehörden sind überzeugt, dass der Ausdruck des Richtprojektes einen urbanen Charakter aufweist. Die Gestaltung wird in der Phase Bauprojekt weiter entwickelt.</p> <p>Die öffentlich zugängliche Dachterrasse wird als attraktiver Raum erachtet; das Nutzungskonzept ist entsprechend zu gestalten, um unerwünschten Entwicklungen vorzubeugen.</p> <p>Die Fassade zur Bifangstrasse wird im Rahmen des Bauprojektes weiter entwickelt.</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---	--	--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Privatperson 18

(Privatperson 18.1)

Während das Projekt Sälipark 2020 viele gute Aspekte aufweist, möchte ich mich hier gerne zu Punkten äussern, die noch Entwicklungsbedarf aufweisen, weniger überzeugen bzw. noch neuer Lösungen bedürfen:

VERKEHR

→ Der rückwärtigen Erschliessung des Säliparkes ab Sälistrasse ist absoluter Vorrang zu geben.

→ Alle Massnahmen, welche die rückwärtige Erschliessung fördern, sollen umgesetzt werden.

→ Der Mehrverkehr, welcher durch die Vergrösserung des Sälipark erfolgt, muss ab Sälistrasse erfolgen und somit via rückwärtiger Erschliessung aufgefangen werden.

Alle Massnahmen, welche zum Schutz und zur Verkehrsberuhigung der umliegenden Wohnquartiere führen, sollen umgesetzt werden.

ZUFAHRT ZUR TIEFGARAGE

- Die Zufahrt zur Tiefgarage via Bifangplatz / Bifangstrasse überzeugt nicht. Eine zu grosse Anzahl Autos soll sich via Bifangplatz / Bifangstrasse zwängen. Angrenzend an Schulen und die wunderbare Wiese des Bifangschulhauses, welche als Naherholungsgebiet betrachtet werden darf, ist es nicht sinnvoll, diesen Weg als Hauptzufahrt zu etablieren!
- Die zum Quartier hochgezogene Einfahrt in die Tiefgarage verstopft den Fluss aller Verkehrsteilnehmenden (Velofahrer, Fussgänger, etc.) und die Durchlässigkeit vom Wohnquartier Richtung Sälipark/Bahnhof/Stadt.
- Die Überkreuzung von Tiefgaragen-Zufahrt / Fussgängerwege / Velos ist äusserst ungünstig.
- Die geplante Begenungszone wird durch diesen Verkehrsstrom eindeutig gestört.

→ Am besten: Keine Zufahrt zu den Tiefgaragen von der Bifangseite her.

Sollte eine Zufahrt von der Bifangseite tatsächlich unumgänglich sein:

→ Für die Zufahrt zur Tiefgarage "von vorne" sind neue Lösungen zu finden.

→ Die neuen Lösungswege sollen auch eine möglichst grosse Reduktion des gesamten Verkehrsaufkommens "von vorne" beinhalten.

x

Der Erschliessungsgrundsatz für den Sälipark (Südererschliessung via Sälikreisel und Norderschliessung via Von-Roll Strasse und Bifangplatz) besteht seit Langem, wurde aber in Bezug auf seine Zweckmässigkeit im Rahmen der laufenden Planung kritisch hinterfragt. Ziel war und ist es, Umwegfahrten über den stark belasteten Postplatz zu vermeiden, ohne den Verkehr in das Quartier zu verdrängen.

Eine Abkehr von diesem Konzeptansatz würde, neben dem Problem der fehlenden Leistungsfähigkeit des Sälikreisels, zu Schleichverkehr durch das Quartier führen. Um diesen zu vermeiden, wären harte Massnahmen notwendig (bspw. eine Verkehrsscheide auf Höhe Engelbergstrasse), die wiederum zu unerwünschten Einschränkungen für die Quartierbewohner führen würden. Der Kanton als Bewilligungsbehörde stimmt dem Vorhaben nur zu, wenn der auf das Minimum beschränkte Mehrverkehr auf die bisherigen Anschlüsse (Sälikreisel, Bifangplatz und Von Roll Strasse) relativ gleichmässig verteilt wird.

In der Planung wurde ein breiter Variantenfächer erarbeitet und die Variante aus der Mitwirkung als bester Kompromiss eruiert. Vgl. Erläuternder Bericht zur Mitwirkung vom 01.03.2016.

Für den **Variantenfächer Erschliessung Sälipark** wurden u.a. folgende Verkehrsregime auf Vor- und Nachteile hin überprüft:

			x	<p><i>Erschliessung Süd – Zu- und Wegfahrt ausschliesslich via Sälikreisel</i></p> <p>Die Variante Süderschliessung führt zu einer deutlichen Zunahme der Umwegfahrten (Zufahrt von Osten bisher via Bifangplatz neu via Bifangplatz, Postplatz und Sälikreisel). Damit steigt auch das Risiko von Ausweich- bzw. Schleichverkehr im Säliquartier. Dieser lässt sich nur vermeiden, indem Durchfahrtssperren im Quartier etabliert werden, die wiederum auch die Bewohner beeinträchtigen können. Weiter führt die Variante zu einer Überlastung der beiden Knoten Postplatz und Sälistrasse, die bereits heute nahe ihrer Kapazitätsgrenze betrieben werden.</p> <p><i>Erschliessung als Einbahnring einschliesslich Untervarianten</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Zufahrt Nord (Bifangplatz) und Wegfahrt Süd – Zufahrt Süd und Wegfahrt Nord – Kombination aus Zu- und Wegfahrt Süd mit entweder Zu- oder Wegfahrt Nord <p>Eine Erschliessung als Einbahnring führt zu einer Zunahme der Umwegfahrten (da direkte Zu- und Wegfahrten aus Richtung Osten bzw. Südwesten nicht mehr möglich sind) und zieht dementsprechend eine starke Zusatzbelastung der Knoten Postplatz und Sälikreisel nach sich.</p> <p>Für die Lage Tiefgaragenfahrt bifangseitig wurden u. a. folgende Varianten geprüft:</p> <p><i>Zusammenschluss Tiefgarage Sälipark mit Tiefgarage Sälihof mit Zu- und Wegfahrt via Von-Roll Strasse</i></p> <p>Das Konfliktpotential zwischen Fuss-Veloverkehr und dem motorisierten Verkehr nimmt zu, da das Fuss- und Veloaufkommen im Bereich zwischen Von-Roll Strasse / Abzweigung Riggerbachstrasse höher ist, als im Bereich der geplanten Zu- und Wegfahrt auf Höhe der bestehenden Zu- und Wegfahrt zum Parkplatz Freizeitland.</p>
--	--	--	---	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

					<p>Auch das Verkehrsaufkommen des motorisierten Verkehrs ist dort höher. Neben dem bestehenden Verkehrsaufkommen des Sälihofs kommt zusätzlich noch der Verkehr des Säliparks hinzu. Zudem kann die gewünschte Entlastung des Bifangplatzes nicht mit dieser Variante erreicht werden. Der Bifangplatz stellt derzeit die einzige Möglichkeit dar, um von der Aarauerstrasse links abbiegen zu können und so in Richtung Sälipark zu fahren. An den beiden nachfolgenden Knoten Neuhardstrasse und Von Roll Strasse fehlt jeweils der notwendige Platz um einen Linksabbiegestreifen zu etablieren. Dementsprechend muss ein Grossteil der Fahrzeuge entweder via Alte Aarauerstrasse oder via Bifang- und Riggerbachstrasse zur Von Roll Strasse geführt werden.</p> <p><i>Neubau Tiefgaragenzufahrt Sälipark ab Bifangstrasse mit Zu- und Wegfahrt via Bifangstrasse</i></p> <p>Mit einem Portal in der Bifangstrasse kann die Bifangstrasse aufgrund der bestehenden Platzverhältnisse nicht mehr uneingeschränkt in beide Richtungen befahren werden. Zudem bedingt diese Variante eine Alternativlösung zur bestehenden Wochenmarktsituation auf der Bifangstrasse.</p> <p>Die Stadt Olten befindet sich derzeit in einem laufenden Prozess um diese Fragen zu klären. Wenn diese Rahmenbedingungen abschliessend geklärt sind, können die Ergebnisse entsprechend in der weiteren Planung berücksichtigt werden.</p>
--	--	--	--	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>(Privatperson 18.2)</p> <p>Eine Einfahrt via vonRoll-Strasse (zwischen Coop/Sälihof und Fitnesszentrum durch) würde am wenigsten Rückstau verursachen. Zudem könnte für die Zone vom Quartier zum Sälipark und rund um die Eingänge zum Sälipark wirklich von einer Begegnungszone gesprochen werden, wenn die Tiefgaragen-Zufahrt dort gestrichen wird.</p> <p>→ Die Variante via vonRoll-Strasse ist erneut zu überdenken und kreative Lösungen sollten gesucht werden.</p>			x	<p>Die Variante einer ausschliesslich rückwertigen Erschliessung über die Von-Roll Strasse ist mit verschiedenen Nachteilen verbunden (s. Erläuterungsbericht zur Mitwirkung vom 01.03.2016). Die stärkere Belastung des Knotens Unterführungsstrasse/Von-Roll Strasse hätte negativen Einfluss auf die Leistungsfähigkeit des Postplatzes. Das erhöhte Verkehrsaufkommen auf der Von-Roll Strasse führt zu Behinderungen des Busverkehrs, was Verzögerungen und Verspätung zur Folge hätte. Da es entlang der Unterführungsstrasse ausser am Knoten Bifangplatz keine Möglichkeit für das Linksabbiegen gibt, führt die Variante via Von-Roll Strasse zudem zu einer deutlichen Mehrbelastung in der Alten Aarau-erstrasse und der Von-Roll Strasse im Bereich der FHNW.</p>
<p>(Privatperson 18.3)</p> <p>FREMDPARKIEREN IM WOHNQUARTIER</p> <p>→ Es sind alle Massnahmen zu ergreifen, welche ein Fremdparkieren in den nahen Wohnquartieren unterbinden.</p>		x	x	<p>Konsequente Quartierschutzmassnahmen (Sperrung anstatt nur Verbotstafeln für Nicht-Anwohner) zieht auch immer Einschränkungen für die Bewohner nach sich. Die vorgeschlagene Variante Sperrung Riggerbachstrasse bringt den grössten Nutzen bei gleichzeitig den geringsten Einschränkungen für die Quartierbevölkerung.</p>
<p>(Privatperson 18.4)</p> <p>Im speziellen ist auch einem Parkieren in den Strassen Krummackerweg, Riggerbachstrasse und Reiserstrasse durch BewohnerInnen der neuen Sälipark-Wohnungen vorzubeugen. Eine neue Wohnsiedlung mit 75 Wohnungen muss in sich selber eine Lösung anbieten können für das Parkplatzbedürfnis der MieterInnen.</p> <p>→ All diese Parkangebote für die MieterInnen sind zwingend rückwärtig ab Sälistrasse zu erschliessen.</p>		x	x	<p>Für die Wohnungsmieter werden, ausser wenigen Besucherparkplätzen, keine Parkplätze angeboten. Im Rahmen des Mobilitätskonzepts muss ein Nachweis über die autofreie Wohnnutzung erbracht werden.</p>

<p>(Privatperson 18.5)</p> <p>SPERRUNG RIGGENBACHSTRASSE unterhalb Krummackerweg</p> <ul style="list-style-type: none"> • Super! Diese Lösung erachte ich als sehr gut und wichtig zum Schutz des Wohnquartiers! • Die Sperrung der Riggerbachstrasse unterhalb Krummackerweg ist bei der Realisierung des Projekts Sälipark 2020 zwingend durchzuführen! 				x		Das ist vorgesehen.
<p>(Privatperson 18.6)</p> <p>ENERGIE</p> <p>Zur Frage von Energiesparmassnahmen und möglichst ökologischen Bauen möchte ich die Bauherrschaft und zuständigen Architekten bitten, alle heutigen Möglichkeiten auszuschöpfen, um die Umwelt zu schonen und einen für die Zukunft vorbildlichen Sälipark 2020 zu erstellen. Vielen Dank!</p>					x	Geplant ist die Einhaltung der gültigen Energiegesetze. Die Dachflächen sind gemäss den rechtsverbindlichen Sonderbauvorschriften entweder nach ökologischen Gesichtspunkten zu begrünen oder für die Energieerzeugung zu nutzen.

Privatperson 19

<p>(Privatperson 19.1) Ich finde das Projekt architektonisch sehr interessant und freue mich auf die zusätzliche Belegung unseres Quartiers. Dabei ist mir allerdings sehr wichtig, dass dies nicht zu Mehrverkehr im Bifang-Quartier führt. Sämtliche Massnahmen, welche das Bifangquartier entlastet und den Verkehr über die deutlich weniger bewohnte Einfahrt an der Sälistrasse lenken, sind unbedingt umzusetzen.</p>			x	x	<p>Der Erschliessungsgrundsatz besteht schon seit der Entstehung des Sälipark 1, wurde aber in Bezug auf seine Zweckmässigkeit im Rahmen der laufenden Planung kritisch hinterfragt (s. Erläuterungsbericht zur Mitwirkung vom 01.03.2016). Ziel war und ist es, Umwegfahrten über den stark belasteten Postplatz zu vermeiden, ohne den Verkehr in das Quartier zu verdrängen. Eine Abkehr führt, neben dem Problem der fehlenden Leistungsfähigkeit des Sälikreisels, zu Schleichverkehr durch das Quartier. Um diesen zu vermeiden, wären harte Massnahmen notwendig (bspw. Verkehrsscheide), die wiederum zu (unerwünschten) Einschränkungen für die Quartierbewohner führen würden.</p>
<p>(Privatperson 19.2) Neben dem Verkehr möchte ich mich noch zum Energiekonzept äussern. Ich sehe im Umbau des Säliparks eine unglaubliche Chance, um das Areal auch energetisch auf den neusten Stand zu bringen. Aufgrund der Mischnutzung bietet es sich an, die Gebäude thermisch zu vernetzen. So kann der Kühl- und der Heizbedarf miteinander koordiniert werden. Es ist zu prüfen ob auf dem Gebiet Erdsonden zur saisonalen Wärmespeicherung installiert werden können. Die Hausdächer können mit Hybrid-Solar-Kollektoren bestückt werden, um erneuerbaren Strom und Wärme zu produzieren. Aufgrund der dichten Bebauung kann diese Energie lokal genutzt werden, was die finanzielle Attraktivität erhöht. All diese Massnahmen sind technisch möglich und finanziell attraktiv. Zudem leisten sie einen Beitrag für eine nachhaltige Zukunft. Beispiele dafür sind das Suurstoffi-Areal in Rotkreuz (ZG), die Greencity in Zürich oder die Überbauung Oberfeld in Ostermündingen (BE). Bei letzterem Beispiel wurde das Energiekonzept von der Allianz 2sol erstellt, welche abgestimmte, hocheffiziente Energiesysteme für Neubauten und Renovation realisiert. Ich bin davon überzeugt, dass die Umsetzung eines innovativen Energiesystems einen grossen Teil zu einem nachhaltigen Erfolg und einer guten Positionierung des Projektes 2020 beitragen kann. Gerne bin ich bereit, Ihnen weitere Auskunft zu diesem Thema zu geben. Ich schreibe aktuell meine Masterarbeit an der ETH Zürich über den Aufbau von lokalen Multi-Energie Systemen.</p>			x	x	<p>Das Gesamtenergiekonzept wird in der Phase Bauprojekt weiter entwickelt.</p> <p>Zum jetzigen Zeitpunkt sind folgende Regelungen festgelegt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Geplant ist die Einhaltung der gültigen Energiegesetze. ▪ Die Dachflächen sind gemäss den rechtsverbindlichen Sonderbauvorschriften entweder nach ökologischen Gesichtspunkten zu begrünen oder für die Energieerzeugung zu nutzen.