

Stellungnahme Neuer Bahnhofplatz Olten – öffentliche Mitwirkung

Die Stellungnahme wurde am 15. Sep 2025 um 09:43:56 Uhr erfolgreich übermittelt.

Thematik:

Neuer Bahnhofplatz Olten – öffentliche Mitwirkung

Teilnehmerangaben:

Industrie- und Handelsverein Region Olten
Martin Disteli-Strasse 9
Postfach
4601 Olten

Kontaktangaben:

Stadt Olten
Dornacherstrasse 1
4601 Olten

E-Mail-Adresse: mitwirkung-nbo@olten.ch

Telefon: +41 62 206 13 01

Teilnehmeridentifikation:

191417

Text-Rückmeldungen

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Kommunaler Teil-Zonenplan		Keine Antwort	Keine Antwort
Kommunale Zonenvorschriften	Kommunale Zonenvorschriften	<p>EG-Belebung verbindlich festlegen</p> <p>In den EG-Lagen entlang Bahnhofplatz/Bahnhofquai Mindestanteile an publikumsorientierten Nutzungen (Detailhandel, Gastro, Dienstleistungen) sichern; Werbe-/Aussenmöblierung gestaltungsleitbildkonform, aber praxisnah zulassen.</p>	Die Zonenvorschriften eröffnen unterirdisch die «überlagernde Nutzungszone Bahnhofspassagen» mit klaren Gewerbe-/Kommerzfunktionen (Verkauf, Gastro, Dienstleistung) sowie Parkierung/Logistik. Das rechtfertigt eine explizite EG-Aktivierung auf Strassenniveau, um die Frequenzwirkung strategisch zu nutzen.
Kommunale Zonenvorschriften	Kommunale Zonenvorschriften	<p>Nutzungsmix in Obergeschossen offenhalten</p> <p>Keine restriktiven Zweckbindungen in OG; urbane Produktion/Co-Working/Büro/Gesundheit zulassen; bauliche Parameter (Achsraster/Tiefen) wirtschaftstauglich dimensionieren.</p>	Breiter Nutzungsteppich stabilisiert Mieten, reduziert Leerstände und schafft Arbeitsplätze im Knoten. (Grundsatz aus Projektzielen «intermodale Drehscheibe / hochwertige Gestaltung»).
Kommunale Zonenvorschriften	Kommunale Zonenvorschriften	<p>Logistik im Planungsrecht explizit sichern</p> <p>Andienungskorridore, Ladezonen und Warenlifte (inkl. Zeitfenster) in den Plänen festschreiben; Anlieferungen >12m nur ausnahmsweise und mit Nachweis, dafür redundante Lieferlösung über neues Logistiksystem.</p>	Der Verkehrs-Bericht sieht primär einen dezentralen Logistikzugang vor; zusätzlich einen Stellplatz im nördlichen Buswende-Bereich. Das muss planungsrechtlich abgesichert werden, damit die Kommerzflächen dauerhaft funktionieren.
Kommunale Zonenvorschriften	Kommunale Zonenvorschriften	<p>Gewerbeverträgliche Andienungsparameter festlegen</p> <p>Mindestbreiten Andienungskorridore ≥ 3.5 m, lichte Höhe ≥ 3.8 m, Wenderadien Schwerverkehr (R=12.5 m) sichern; Rampenneigungen ≤ 12 %, Lastannahmen ≥ 5 kN/m², Warenlifte (Nutzlast $\geq 2'000$ kg, Innenlichte ≥ 2.1 m) verbindlich in der Planaufgabe vermerken.</p>	Berechenbare Logistikparameter sind für Gastronomie/Detailhandel essenziell und verhindern spätere Nutzungskonflikte (Zusammenhang mit dezentralem Logistiksystem gemäss Verkehrsbericht).
Kommunale Zonenvorschriften	Kommunale Zonenvorschriften	<p>Lieferzeitfenster & 24/7-Ausnahmen festschreiben</p> <p>Regelbetrieb Lieferfenster 6–22 Uhr; Ausnahmen (z. B. Kühlkette, Events, Notfälle) jederzeit zulassen, sofern lärmarme Fahrzeuge/Schirmungen eingesetzt werden.</p>	Hält Betriebe lieferfähig, ohne die Aufenthaltsqualität zu gefährden. (Ergänzt C2; siehe unten.)
Kommunale Zonenvorschriften	Kommunale Zonenvorschriften	<p>EG-Fronten & Signaletik praxisnah regeln</p> <p>Mindest-EG-Breiten für publikumsorientierte Nutzungen; Werbeanlagen und Aussenmöblierung «leitbildkonform, aber betrieblich tauglich» (schnelle Bewilligungsverfahren, klare Checklisten).</p>	Sichtbarkeit und Beispielbarkeit sichern Umsätze; passt zum Ziel der Platzbelebung.
Kommunaler Teil-Erschliessungsplan	Kommunaler Teil-Erschliessungsplan	<p>K+R & Taxi funktionssicher dimensionieren</p> <p>Die geplanten 5 Kiss-and-Ride-Plätze und 7 Taxistandplätze in der Bahnhofstrasse sind als Mindestwerte festzuschreiben; bei Bedarf einfache</p>	Das Einbahn-/Begegnungszonen-Konzept der Bahnhofstrasse verlegt K+R/Taxi bewusst dorthin; die genannten Zahlen stammen aus dem Verkehrs-Bericht und sind für Anschlussmobilität/Spitzenzeiten kritisch.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
		Erweiterungsoptionen vorsehen.	
Kommunaler Teil-Erschliessungsplan	Kommunaler Teil-Erschliessungsplan	Kurzhalte / «Click-&Collect» auf dem Netz abbilden Kurzzeit-Parkfelder (10–30 Min.) im Nahbereich sichern und in der Signalisation/Leitsystem verankern; digitale Belegungskopplung.	Kurzhalte sind Umsatztreiber und entflechten Lieferzonen; der kant. Erschliessungsplan zeigt die Funktionsschichten (Busspuren, Radstreifen, Gehwege) – Kurzhalte müssen kompatibel integriert werden.
Kommunaler Teil-Erschliessungsplan	Kommunaler Teil-Erschliessungsplan	MIV-Leistungsfähigkeit & Schwerverkehr sichern Bemessungsnachweis der Knoten (Bahnhofplatz/Swisscomgasse/Bahnhofstrasse) inkl. Schwerverkehrsanteilen gemäss kant. Modell; Rückstauraum für Links-/Rechtsabbieger dimensionieren; pro Spitzenstunde Mindest-Abflussraten definieren (Ziel: heute bestehende Kapazität/Qualität mindestens halten).	Im Perimeter verlaufen drei Kantonsstrassen (H5/H2) mit relevanten DTV-Werten; die Funktionsfähigkeit des MIV ist für Gewerbe/Industrie betriebsnotwendig.
Kommunaler Teil-Erschliessungsplan	Kommunaler Teil-Erschliessungsplan	Bauphasen-Logistik und provisorische Wege verbindlich Für jede Etappe temporäre Lieferzonen, Ersatz-Veloführung, sichere Fusswege und Beschilderung festlegen.	Der Bericht verlangt konfliktarme Abläufe; ohne phasenweise Logistik kollabiert die Erreichbarkeit der Betriebe.
Kommunaler Teil-Erschliessungsplan	Kommunaler Teil-Erschliessungsplan	Ride-Hailing / Firmen-Shuttles / Car-Sharing abbilden Zwei Pick-up/Drop-off-Zonen (je ≥ 2 Stellplätze) nahe Hauptzugängen ausweisen; digitale Belegungsanzeige koppeln.	Entflechtung Taxi/K+R, Reduktion Falschhalte – und damit weniger Behinderungen für Lieferverkehr. (K+R=5, Taxi=7 sind gesetzt.)
Kommunaler Teil-Erschliessungsplan	Kommunaler Teil-Erschliessungsplan	Reisebus/Fernbus: Ersatzlösung zentrumsnah sichern Koordination mit Kanton für standortnahe Ersatz-Haltepunkte inkl. Kurzhalte (Ein-/Ausstieg) und Buswartezeit ohne Innendurchfahrten.	Fern-/Reisebus ist ausserhalb NBO-Perimeter vorgesehen; wirtschaftliche Effekte (Tagesgäste, Tourismus) verlangen Nähe und klare Wegweisung.
Kommunaler Teil-Lärmempfindlichkeitsstufenplan	Kommunaler Teil-Lärmempfindlichkeitsstufenplan	ES-Einstufungen zentrumsadäquat (ES III) beibehalten Im unmittelbaren Platz-Perimeter keine Verschärfung auf ES II; betriebstaugliche ES III-Festlegung sichern.	Der Teil-LEP zeigt die betroffenen Abschnitte; ES III ist innerstädtisch Standard und verträglich mit Handel/Gastro/Anlieferung.
Kommunaler Teil-Lärmempfindlichkeitsstufenplan	Kommunaler Teil-Lärmempfindlichkeitsstufenplan	Lärmschutz via Betriebs-/Baumassnahmen statt Verbote Zeitfenster-Andienung, lärmarme Fahrzeuge/Beläge, Schirmungen und Grundrissanordnungen als Auflagen, nicht als Nutzungsverbote regeln.	So wird die Belegung des Platzes mit Zumutbarkeit vereinbart, ohne wirtschaftliche Nutzung zu verdrängen.
Kommunaler Teil-Lärmempfindlichkeitsstufenplan	Kommunaler Teil-Lärmempfindlichkeitsstufenplan	Nachtlogistik mit Auflagen statt Verbote Gezielte Nachtlieferungen (z. B. 4–6 Uhr) zulassen bei leisen Fahrzeugen, lärmindernden Belägen/Schirmungen und geschlossenen Entladepunkten.	Sichert Frische-/Kühlketten und verschiebt Verkehr aus Spitzenstunden; schützt gleichzeitig die Anwohnerschaft. (Ergänzt C2.)

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Kommunaler Teil-Lärmempfindlichkeitsstufenplan	Kommunaler Teil-Lärmempfindlichkeitsstufenplan	ES-Monitoring & Konfliktmanagement Jährlicher Bericht zu Lärmereignissen/Hotspots, Möglichkeit zur Feinjustierung (z. B. zusätzliche Schirmung, alternative Lieferzeitfenster).	Dynamische Optimierung statt starre Verbote.
Kantonaler Erschliessungsplan	Kantonaler Erschliessungsplan	Leistungsfähige Knoten, ohne Einschränkung des MIV Lichtsignalanlagen am Hauptknoten und an Swisscomgasse/Bahnhofstrasse so steuern, dass ÖV-Vorrang gewährleistet ist, ohne Liefer-/Taxi-Abflüsse zu blockieren; Korridore für Feuerwehr/Blaulicht fest im Layout verankern.	Für die regionale Wirtschaft ist entscheidend, dass die Leistungsfähigkeit der Knoten auch für den motorisierten Individualverkehr mindestens gesichert bleibt. ÖV-Priorisierung darf nicht zu Einschränkungen des Liefer- und Gewerbeverkehrs führen.
Kantonaler Erschliessungsplan	Kantonaler Erschliessungsplan	Bemessung mit Schwerverkehr + Level-Ziele Knoten-Nachweise in der Bemessungsstunde mit realistischen Schwerverkehrsanteilen (z. B. Bahnhofquai 6.2 %, Bahnhofbrücke 4.6 %); Zielwerte für Wartezeiten/Verzögerungen definieren.	Industrie/Handel brauchen verlässliche Reisezeiten; Zahlenbasis liegt im Verkehrsbericht vor.
Kantonaler Erschliessungsplan	Kantonaler Erschliessungsplan	ÖV-Vorrang «ohne Lieferkonflikte» konkretisieren Signalsteuerung so parametrieren, dass ÖV-Grünzeiten keine Blockierung der Abflüsse aus Liefer-/Taxi-/K+R-Zonen erzeugen (Mindestfreigaben, Staudämpfung, Detektion Lieferfahrzeuge).	Priorisierung ja – nicht zulasten der Wirtschaftsfunktion. (Im Bericht sind die LSA-Standorte und Bus-Betriebslogik beschrieben.)
Kantonaler Erschliessungsplan	Kantonaler Erschliessungsplan	Fernbus-/Tourbus-Wegweisung & Führung Verbindliche Zufahrtsrouten/Verbotsachsen für Reisebusse festlegen; Wegeleitung zum Ersatzstandort (Dynamik, Stauvermeidung).	Verhindert Such-/Schleichverkehr und schützt Knoten.
Raumplanungsbericht		Keine Antwort	Keine Antwort
Grundlagenbericht Betroffenheit und Auswirkungen auf das Ortsbild / ISOS	Grundlagenbericht Betroffenheit und Auswirkungen auf das Ortsbild / ISOS	Gestaltungsleitlinien mit wirtschaftlichem Spielraum Materialität, Dächer, Arkaden, Signaletik, Nachwirkung und Flussraumgestaltung verbindlich leiten; EG-Nutzungen, Werbeanlagen, Gastro-Aussenflächen und Event-Infrastruktur (Strom/Wasser/Verankerung) betrieblich flexibel halten.	Der ISOS-Bericht betont die Bedeutung des Bahnhofplatzes, der Bahnhofbrücke, der Bahnhofterrasse und der Verknüpfung zum Amthausquai; nutzungsfreundliche Umsetzung stärkt Ort und Ökonomie.
Grundlagenbericht Betroffenheit und Auswirkungen auf das Ortsbild / ISOS	Grundlagenbericht Betroffenheit und Auswirkungen auf das Ortsbild / ISOS	Aare-Promenade «beispielbar» gestalten Aussenbereiche Gastro am Aareufer (min. Flächen, Beschattung, Anschlüsse, Möblierungs-Fixierung) wie im Verkehrs-Bericht gefordert festhalten; Lärm-/Sicherheitskonzept für Events.	Im Bericht sind Mindestflächen/Anforderungen am Aareufer aufgeführt – diese sichern wirtschaftliche Bespielung mit Rücksicht auf ISOS-Qualitäten.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Grundlagenbericht Betroffenheit und Auswirkungen auf das Ortsbild / ISOS	Grundlagenbericht Betroffenheit und Auswirkungen auf das Ortsbild / ISOS	Sicherheit & Beleuchtung (CPTED) Durchgängige, blendfreie Beleuchtung (Unterführungen, Rampen, Logistik-Zugänge); Video-Vorbereitungspunkte an neuralgischen Stellen (DSG-konform).	Späte Schichten/Frühzustellungen brauchen sichere Wege; fördert Aufenthaltsqualität.
Grundlagenbericht Betroffenheit und Auswirkungen auf das Ortsbild / ISOS	Grundlagenbericht Betroffenheit und Auswirkungen auf das Ortsbild / ISOS	Gastro-Aussenflächen mit Infrastruktur absichern Mindestflächen am Aareufer (Nord/Süd), Beschattung, Strom/Wasser und Möblierungs-Fixierung verbindlich.	Entspricht den im Bericht genannten Anforderungen und stärkt die Platzökonomie.
Grundlagenbericht Verkehr	Grundlagenbericht Verkehr	Velostationen mit Kapazität & direkter Erschliessung sichern Die nördliche Tiefgarage (Velo/PKW/Motorrad + Güterumschlag) und zwei Velostationen (= 1'000 + 500 Plätze) sind betriebsbereit zu übergeben; Rampen/Zugänge (Aaresteg, Gösgerstrasse, Bahnhofplatz) barrierefrei und stossfrei führen; keine befahrbaren Verbindungen durch die Personenunterführungen. Velostationen nur via Rampe/Aaresteg/Bahnhofterrasse erschliessen.	Entflechtet Fuss-/Velo- und Lieferverkehr und verhindert Konflikte in den PUs.
Grundlagenbericht Verkehr	Grundlagenbericht Verkehr	Knotenleistungsfähigkeit auch für MIV absichern Die Steuerung soll die bestehenden Kapazitäten/Qualitäten am Bahnhofplatz halten (Stadt-VM), ohne Mehrverkehr zu generieren; Monitoring der Stauraumbewirtschaftung.	Die Knotenleistungsfähigkeit muss auch für Last- und Gewerbetransporte sowie für Mitarbeitende, die auf das Auto angewiesen sind, gesichert bleiben.
Grundlagenbericht Verkehr	Grundlagenbericht Verkehr	Lieferverkehr: «Citylogistik light» + definierte Redundanzen Dezentrale Logistiklösung wie geplant umsetzen; nördlicher Stellplatz als Backup im Betriebskonzept regeln (Zeitfenster); Zählungen für Liefer-/Kurzhaltebedarf (werktags/Spitzen) wiederholen und Dimensionierung anpassen.	Im Bericht ist die Grundlogik (dezentral + 1 Stellplatz) verankert; datenbasierte Feinjustierung schützt Gewerbeumsätze.
Grundlagenbericht Verkehr	Grundlagenbericht Verkehr	Baustellenmanagement mit «No-Go»-Fenstern Verbindliche Bauphasen ohne Eingriffe in umsatzkritischen Perioden (z. B. Advent); sichere Ersatzwege und temporäre Ladezonen.	Sichert Erreichbarkeit und reduziert Schäden; entspricht dem im Bericht geforderten konfliktarmen Betrieb.
Grundlagenbericht Verkehr	Grundlagenbericht Verkehr	Parkierung unternehmensfreundlich steuern Kurzzeit-Tarife (erste 30–60 Min. moderat), Schichtzeiten-Fenster (früh/spät) und Kontingente für Gewerbe (z. B. Servicefahrzeuge) im Parking festlegen; Parkleitsystem mit Restplatzanzeige.	Reduziert Suchverkehr, hält Kundschaft/Service mobil; Parking-Layout/Bestandteile sind im Bericht beschrieben.
Grundlagenbericht Verkehr	Grundlagenbericht Verkehr	Winterdienst & Betriebsfenster Verbindlicher Winterdienstplan (Räum-/Streukette) für Andienungen/K+R/Taxi; Sicherstellung der Befahrbarkeit ab 05:00 Uhr.	Viele Betriebe starten vor 7 Uhr; Ausfälle schlagen direkt auf Umsätze durch.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Grundlagenbericht Verkehr	Grundlagenbericht Verkehr	Baustellen-Umleitungen für Schwerverkehr Signalisierte, fahrgeometrisch nachgewiesene Umleitungen (inkl. Mindest-Kurvenradien/Unterführungs-Höhen) für LKW festlegen.	Vermeidet Sackgassen/Schleicherouten durch Wohnquartiere; passt zum geforderten konfliktarmen Bauablauf.
Grundlagenbericht Verkehr	Grundlagenbericht Verkehr	Aareufer/Aaresteg: Konflikte minimieren An Rampen/Anschlusspunkten der Velostationen visuelle Leitelemente/Leitlinien, Schrittgeschwindigkeit durchsetzen; Beginn der Fussgängerzone 10 m vor Anschluss belassen.	Entschärft Sicht-/Geschwindigkeitskonflikte im Mischverkehr.
Vielen Dank für Ihr Feedback!	Allgemeine Rückmeldungen	Baustellen-Kommunikationskonzept verbindlich Baukalender, Ersatz-Zugänge, provisorische Ladezonen, Wegweisung, 14-tägige Info an Betriebe.	Minimiert Umsatzeinbrüche. (Mitwirkung/Infoformat gemäss Stadtkommunikation).
Vielen Dank für Ihr Feedback!	Allgemeine Rückmeldungen	24-Monate Monitoring nach Inbetriebnahme KPIs: EG-Leerstandsquote < 5 %, Verfügbarkeit Lieferzeifenster > 95 %, Passantenfrequenzen + x %, Bus-Pünktlichkeit, Unfallzahlen, Zufriedenheitsindex Gewerbe.	Frühwarnsystem zur Feinjustierung von Betrieb/Signalisation.
Vielen Dank für Ihr Feedback!	Allgemeine Rückmeldungen	Planbeilagen: Bitte Andienungsrouten/Lieferstellen (inkl. Warenlift Nord) in einem Ausschnittsplan mit Pfeilführung/Dimensionen ergänzen; der Bericht nennt den dezentralen Zugang Tannwaldstrasse und den nördlichen Logistikpunkt (bis 12 m in Ausnahmefällen).	Keine
Vielen Dank für Ihr Feedback!	Allgemeine Rückmeldungen	Poller/Regime: Physische Sperren nur mit betrieblicher Übersteuerung (24/7-Hotline/Badge für Lieferdienste, Rettung, Störungsdienste).	Keine
Vielen Dank für Ihr Feedback!	Allgemeine Rückmeldungen	Governance: IHVO-Einsatz im Betriebs-/Monitoring-Gremium; Quartals-Review der KPIs (Lieferzeifenster-Verfügbarkeit, Pünktlichkeit Bus, Auslastung Parking/K+R, Unfallzahlen).	Keine
Vielen Dank für Ihr Feedback!	Allgemeine Rückmeldungen	Digitale Infrastruktur: 5G/Fiber, dynamische Wegeleitung (K+R/Taxi/Logistik), Frequenz-Monitoring (anonymisiert) als Basis für Feinsteuerungen.	Keine
Vielen Dank für Ihr Feedback!	Allgemeine Rückmeldungen	Zusammenfassung IHVO Wir unterstützen Ziel und Tragweite des Projekts (intermodale Drehscheibe, Aufwertung Aareraum, robuste Erschliessung). Für die regionale Wirtschaft sind entscheidend: abgesicherte Logistik, funktionierende Knoten/Busbahnhof, konfliktarme Veloführung,	Keine

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
		<p>Kurzhalte/K+R/Taxi, wirtschaftsfreundliche Lärm-/Gestaltungsregeln sowie phasenweises Bauen mit Schutzfenstern. Ausserdem muss der Transitverkehr auch während der Bauphase berücksichtigt und gewährleistet werden.</p> <p>Der IHVO betont ausdrücklich, dass Einschränkungen des motorisierten Individualverkehrs kritisch zu beurteilen sind. Für Last- und Gewerbetransporte sowie für viele Mitarbeitende, die auf das Auto angewiesen sind, muss die Erreichbarkeit des Bahnhofs und der Innenstadt dauerhaft gewährleistet bleiben.</p> <p>Die eingereichten Unterlagen liefern dafür bereits gute Grundlagen, die mit unseren Anträgen rechtssicher und betriebstauglich präzisiert werden.</p>	