

AUSZUG AUS DEM PROTOKOLL DES STADTRATES VON OLTEN

Vom 15. Mai 2023

Prot.-Nr. 142

Öffentliche Auflage der Anpassung 2022 des kantonalen Richtplans / Genehmigung
Einwendung

1. Ausgangslage

Der Stadtrat hat mit Prot.-Nr. 024 vom 23. Januar 2023 zur Anhörung der Gemeinden betreffend die Anpassung 2022 des kantonalen Richtplans Stellung bezogen. Das Dossier liegt nun vom 24. April bis 23. Mai 2023 öffentlich auf. Die Ergebnisse der Anhörung und daraus ergangene Richtplan-Anpassungen sind in den jeweiligen Kapiteln des erläuternden Berichts dargetan.

In der nun laufenden Auflage hat die Bevölkerung Gelegenheit zur Einwendung, aber nur die Gemeinden, die Regionalplanungsorganisationen und die legitimierten Verbände sind auch beschwerdeberechtigt. Die zehntägige Beschwerdefrist wird zirka im dritten Quartal 2023 eröffnet werden, basierend auf dem Einwendungsbericht des Bau- und Justizdepartements. Die Einwendung zur öffentlichen Auflage ist somit ein Zwischenschritt ohne direkte Rechtswirkung.

2. S-3.3 Güterverkehrsintensive Anlagen

Zur Festsetzung und Erweiterung der vier güterverkehrsintensiven Anlagen (Post Paketzentrum, F. Murpf AG, Migros und Coop Verteilzentren) hatte sich der Stadtrat positiv zur Anhörung geäußert und beantragt: Die Vorhaben seien hinsichtlich Bodenverbrauch zu optimieren. Es seien kompaktere Bauweisen anzustreben und höhere Bauweisen zu prüfen. Neue wie auch vorbestehende Abstellplätze und Lagerflächen seien zwingend auf mehreren Geschossen zu organisieren. Im Zuge der Projektentwicklungen seien qualitätssichernde Verfahren sowie höhere Standards bezüglich Energie und Biodiversität vorzusehen.

Der Richtplantext wurde dem entsprechend ergänzt und konkretisiert. Neu wird für alle Vorhaben festgesetzt, dass die Flächen von bestehenden Arealen bestmöglich auszunutzen sind. Die Vorgaben zur flächensparenden Nutzung, ortsbaulichen sowie aussenräumlichen Qualität wurden wesentlich erweitert. Auch dem Bereich Energie/Ressourcen wird neu mit der Vorgabe «Effiziente Energienutzung, Einsatz erneuerbarer Energien, nachhaltiger Umgang mit Wasser» Rechnung getragen.

Wohl auf Antrag Dritter wurden die Vorgaben zu Mobilität/Verkehr konkretisiert, namentlich auch zur Schonung der Ortschaften, und die Störfallvorsorge gilt nicht wie in der vorhergehenden Fassung dem Schutz der Mitarbeitenden, sondern neu der Bevölkerung und Umwelt.

Von den Vorschlägen des Stadtrates zur Anhörung wurden das qualitätssichernde Verfahren und der Begriff des höheren Bauens nicht aufgenommen. Der Stadtrat verzichtet somit auf weitere Anträge und dankt dem Kanton für die qualitätsorientierten Vorgaben des Richtplans.

3. V-6 kantonaler Velonetzplan

Die Förderung des Veloverkehrs ist der Stadt Olten ein wichtiges Anliegen. Die Ziele und Strategien sind im Mobilitätsplan Olten, in den Legislaturzielen sowie im Räumlichen Leitbild verankert. Aktuell ist die Stadt an der Erarbeitung eines kommunalen «Masterplan Velo», worin ein kommunaler Netzplan als Grundlage für die Ortsplanungsrevision sowie Standards und Massnahmen auf infrastruktureller und betrieblicher Ebene etabliert werden. Die laufende Erarbeitung des Masterplans erfolgt im Dialog mit den Fachstellen des Kantons.

Entsprechend begrüsst und unterstützt der Stadtrat die Änderungen der Richtplaneinträge zum Fuss- und Veloverkehr. Bei der Erarbeitung des kommunalen Masterplans wurde erkannt, dass es sowohl Anstrengungen auf dem kantonalen wie auch auf kommunaler Ebene bedarf, um die grossen Handlungsbedarfe und hoch gesetzten Ziele zu meistern. Schon in der Anhörung wurde auf die Wichtigkeit der Koordination der kantonalen und kommunalen Netzebene hingewiesen und vorsorgliche Anträge für ergänzende Netzelemente gestellt. Wir anerkennen aufgrund des Gesprächs mit kantonalen Fachstellen, dass die Umsetzung der im Richtplan enthaltenen Routen innerhalb von 15 bis 20 Jahren bereits ambitioniert ist. Die Realisierung im Rahmen der laufenden Agglomerationsprogramme finden wir sinnvoll und zielführend. Wir unterstützen diese Massnahmen und werden unsererseits die Eingabe von kommunalen Velomassnahmen im Agglomerationsprogramm prüfen.

Für das laufende Verfahren möchten wir dennoch zwei Ergänzungen vorschlagen:

Anträge zum Velonetzplan und Richtplaneinträge unter V-6.7 Vorhaben:

- 1) Aufnahme einer Hauptroute Trimbacherbrücke – SBB-Passerelle als Querverbindung zwischen Trimbach/Amthausquai und Vorzugsroute Tannwaldstrasse als ergänzendes Netzelement im Richtplan und/oder Velonetzplan.
- 2) Verlängerung der Ortsverbindung H 204 zu «H 204 Olten Südwest – Trimbach». Eventualiter kartografische Erweiterung des Korridors für die Vorzugsroute V 7 Olten – Hägendorf um das Gebiet Bahnhof Hammer / Entwicklungsgebiet Olten SüdWest.

Gemäss allen unseren Erkenntnissen ist die Überwindung der Gleistrassen und Verbindung der Stadtseiten das zentrale Handlungsfeld zur Förderung des Veloverkehrs für breite Nutzerschichten in unserer Stadt. Die vorgeschlagenen Ergänzungen leisten dazu wichtige Beiträge. Ihnen kommt erhöhte Priorität zu, indem eine Velounterführung im Abschnitt Bahnhof (Vorzugsroute V 6) erst ausserhalb des Planungshorizonts realisierbar erscheint.

Antrag 1 zielt auf den Neubau der SBB-Passerelle als Fuss- und Radweg. Die Zukunft der Passerelle ist ungewiss. Ohne diese entstünde ein 1,5 km langer Abschnitt zwischen Bahnhof und Haslistrasse ohne Gleisquerung. Gemäss Fuss- und Wanderweggesetz gilt im Siedlungsgebiet eine Maschenweite von 150 m als Planungswert. Auch aus Sicht des Fussverkehrs besteht somit Interesse am Ersatz der Querung. Das Zeitfenster zum Projektierungs- und Plangenehmigungsverfahren für den Zielplan 2035++ der SBB sollte genutzt werden.

Im Südwesten der Stadt ist mit den bestehenden Quartieren und rechtskräftig eingezonten Entwicklungsgebieten ein dritter Stadtteil am Entstehen. Olten SüdWest allein bietet ein Fassungsvermögen von 6'000 Einwohnern und Arbeitsplätzen. Die vorderen zwei Drittel des Entwicklungsgebiets wurden im Jahr 2010 eingezont, das erste Baufeld mit 420 Wohnungen 2015 bezogen. Die Etappierung des Chlyholz ist noch in Gang, das Schulhaus Kleinholz ist im Bau. Hinzu kommen die Gewerbegebiete Rötzmatt und die Sportanlagen. Die dem Velonetzplan zugrunde gelegte Potentialanalyse berücksichtigt nur ein vorbestandenes Mengengerüst. Netzpläne sollten auf den Planungshorizont ausgelegt werden. Eine

Ortsverbindung Trimbach – Innenstadt – Olten SüdWest – Sportanlagen mit optionaler Weiterführung bis Aarburg erscheint somit prüfenswert. Als Alternative stellen wir die Einbindung des Entwicklungsgebiets in die V 7 Olten – Hägendorf zur Diskussion, durch Ausdehnung des Planungskorridors bis zur geplanten «Strecke entlang Kantonsstrasse».

4. E-1.1 Oberflächengewässer: Hochwasserschutz und Aufwertung Dünnern (Oensingen bis Olten)

4.1 Schutzkonzept

Das Vorgehen für die Erarbeitung der diversen Varianten, welche am Schluss zu zwei Vorprojekten führte, erachten wir als geeignetes Vorgehen, um zu einem definitiven Projekt zu gelangen.

Die Festlegung (Berechnung) der Hochwassermenge HQ_{100} erfolgt auf 150 m³/s. Frühere Berechnungen lagen bei 180 m³/s (+20 %). Die klimawandelbedingten stärkeren Regenereignisse lassen eine Verringerung der Ausbaumenge als unlogisch erscheinen. Die in Europa in jüngster Zeit vorgekommenen Wetterereignisse stützen unsere Skepsis zur festgelegten HQ_{100} Wassermenge.

Mit der Variante «Ausbauen und Aufwerten» werden diese Wassermengen durch die Gemeinden geleitet. Bei steigenden Wassermengen sind keine Reaktionen bei der Hochwasserbewirtschaftung mehr möglich. Höhere Wassermengen erscheinen aber mindestens so wahrscheinlich wie geringere.

Bei der Variante «Rückhalten und Aufwerten» kann beim Rückhalteraum reagiert und er kann bewirtschaftet werden. Das Rückhaltebecken kann sogar von einem Ereignis zum nächsten weiter ausgebaut werden.

Die starren Mauern und Böschungen beim Durchleiten lassen hingegen keinen Spielraum mehr zu, die Lösung ist unflexibel gegenüber einer sich verändernden Problemlage im Kontext von dynamischen Auswirkungen der laufenden Klimaerwärmung. Alle modernen Forschungen fördern daher das Rückhalten und ein verzögertes Ableiten. Auch alle GEPs der Gemeinden fördern und fordern Rückhaltmassnahmen, Versickerungen und Mehrfachnutzungen; keine Massnahme fördert das Ableiten. Ein schnelles Ableiten führt immer auch zu Problemen im Unterlauf der Bäche und Flüsse.

Die Vorgaben für diesen nachhaltigen Umgang mit dem Regenwasser kommen aus der Forschung via die Bundes- und Kantonsämter zu den Gemeinden. Es ist daher weiterhin nicht verständlich, warum für die Dünnern ein Schnellabfluss-Regime besser sein soll.

Wie in Kap. 3.5 des Raumplanungsberichts erwähnt ist, werden die untersten 500 m der Dünnern von der Aare beeinflusst und müssen auf Hochwasserereignisse der Aare, Dünnern sowie beiden gleichzeitig ausgerichtet werden. Die Herausforderungen betreffen im Grundsatz beide Varianten, die Massnahmen sind aber bei Variante «Ausbauen und Aufwerten» umfangreicher und akzentuierter als bei Variante «Rückhalten und Aufwerten» mit dem gedrosselten Abfluss. Ein Konzept für einen integralen Hochwasserschutz der Schützenmatte unter Berücksichtigung beider Extreme liegt bisher nicht vor.

4.2 Auswirkungen der Variante «Ausbauen und Aufwerten» auf die Schützenmatte

Die im Kap. 3.10 und Anhang des Raumplanungsberichts dargestellte Nutzwertanalyse, Expertisen und Sensitivitätsanalysen zeigen eine umfassende Interessenabwägung. Jedoch wurde das unter den Umweltauswirkungen aufgeführte Kriterium «Ortsbild (innerhalb Siedlung)» mit nur 1,5 % Gesamtgewicht unterbewertet. Dieser Titel und seine Gewichtung werden den vielfältigen Belangen und der Betroffenheit der Bevölkerung im urbanen Raum

nicht gerecht. Der Eintrag der Altstadt, Schürmatt und Schützenmatte als A-Objekte im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) ist zudem ein hartes Kriterium.

Infolgedessen ist die Variantenbeurteilung zu überarbeiten. Die siedlungs- und landschaftsbezogenen Kriterien im urbanen Raum sind zu differenzieren (Ortsbild, Stadtentwicklung, öffentlicher Raum etc.) und als eigenes Hauptkriterium zusammenzufassen.

Die im Raumplanungsbericht in Kap. 3.5 dargestellten baulichen Massnahmen für die Variante «Ausbauen und Aufwerten» umfassen zusätzliche Schutzmauern (anstelle von Geländern), die Erhöhung bestehender Schutzbauten und Querungen (Brücken) mit Zufahrtsrampen. Ergänzend sind Objektschutzmassnahmen (an fliessgewässerorientierten Öffnungen von Gebäuden) vorgesehen. Die Erhöhungen im Ausmass zwischen 40 cm und 1 m betreffen sechs Brücken und Stege, sechs Mauerabschnitte und drei Gebäude. Der Fussgängersteg Schützenmatte muss rechtsufrig um 1,10 m angehoben werden; die Querung Leberngasse erfährt eine Anpassung um dieselbe Höhe. Bei der Variante «Rückhalten und Aufwerten» entfallen insbesondere die Erhöhungen der Querungen Leberngasse und Gheidweg und die Mauererhöhungen fallen bis zu einem Meter tiefer aus.

Die für Brücke 1 Salzhüsliweg skizzierten Verbauungen genügen den Erschliessungsanforderungen nicht (Kommunalfahrzeuge und SchweizMobil-Route entlang Salzhüsliweg). Der Salzhüsliweg müsste evtl. vollständig höhergelegt werden, was im Konflikt mit dem Umgebungsschutz der Altstadtliegenschaften stünde.

Gemäss Räumlichem Leitbild der Stadt Olten und Auftrag des Gemeindeparlaments verfolgt die Stadt eine Gesamtentwicklung für die Schützenmatte und das SBB-Areal Stationsstrasse. Darin ist auch das Ziel einer Hinwendung zum südlichen Dünnerufer formuliert.

Infolge der problematischen Anschlusslösungen würde die Barrierefreiheit des öffentlichen Raums mit der Variante «Ausbauen und Aufwerten» beschwert. Mit dem Ortsbild und den Entwicklungsabsichten unverträglich sind besonders auch die massierten Mauererhöhungen auf beiden Uferseiten, mitunter die 1.70 m starke Erhöhung der Kanalmauer entlang der Schürmatt.

Die Auswirkungen der Variante «Ausbauen und Aufwerten» werden somit als gravierend und unverträglich mit dem geschützten Ortsbild und den Entwicklungsabsichten der Stadt Olten beurteilt.

4.3 Entlastungsmassnahmen

Zur Vermeidung der vielen notwendigen Abklärungen im Dünneraum Schützenmatte (Variantenbeurteilung, Gestaltung und bauliche Massnahmen Schützenmatte, Kunstbauten, Wasserkraftwerk Dünnern usw.) können Massnahmen wie ein Entlastungstollen von der USEGO bis zum Amthausquai (Gemeindegrenze Trimbach) oder mehrere kleinere Retentionsbecken entlang der Dünnerrenaturierung geprüft werden.

Konflikte im Schützenmattraum, welche vom Hochwasserschutz Dünnern erzeugt werden, können damit komplett vermieden werden. Den Umgang mit Hochwasser der Aare gilt es separat zu lösen, allenfalls sind aber auch Synergien möglich.

4.4 Kostenbetrachtung

Die Variante «Rückhalten und Aufwerten» ist um 30 Mio. günstiger als die Variante «Durchleiten». Bei der Variante «Ausbauen und Aufwerten» ist eine wesentlich höhere Zahl von Brücken und Werkleitungen zu ersetzen. Auch hier ist die Variante «Ausbauen»

ca. 60 % teurer als die Variante «Rückhalten und Aufwerten». Diese Kosten sind in der Regel von den Gemeinden und den Werkleitungseigentümern zu tragen.

Auch aus Kosten- und Folgekostengründen ist folglich die Variante «Rückhalten und Aufwerten» zu favorisieren.

Die vorgeschlagenen Entlastungsmassnahmen für die Schützenmatte würden eine klare Kostenabgrenzung erlauben und wären in der Summe vielleicht kostengünstiger als die aufgezeigten baulichen Eingriffe in der Schützenmatte.

4.5 Weiteres Vorgehen

Im Vorhaben E-1.1.6 wurde im Nachgang der Anhörung folgende Festsetzung aufgenommen: «Die auf dem Gebiet der Stadt Olten vorgesehenen Hochwasserschutzmassnahmen werden in der nachfolgenden Planung zusammen mit den Stadtbehörden optimiert und auf die ortsbaulichen und freiräumlichen Gegebenheiten sowie die Gebietsentwicklung abgestimmt.» Der Stadtrat dankt dem Kanton für dieses Entgegenkommen. Die Gestaltung und baulichen Massnahmen in der Schützenmatte können im Rahmen der Masterplanung Schützenmatte / Stationsstrasse bearbeitet werden (kooperative Planung Stadt / SBB, Initialisierung laufend, Testplanung 2024, Masterplan 2025).

Die Projektierung von Entlastungsbauwerken gemäss Kap. 4.3 kann in separaten Studien angegangen und rasch umgesetzt werden. Eine Konzepterweiterung mit Entlastungsmassnahmen bietet die Vorteile, dass eine zeitliche Verzögerung des Dünnernprojektes minimiert werden kann und Planungssicherheit für die Gebietsentwicklung Schützenmatte entsteht.

Anträge zum Vorhaben E-1.1.6:

- 1) Die Stadt Olten beantragt, die Variantenbeurteilung unter angemessener und differenzierter Gewichtung der Interessen im urbanen Raum zu überarbeiten. Gestützt auf diese Neubeurteilung soll im Abschnitt Oensingen bis Olten die Variante «Rückhalten und Aufwerten» als Basis festgesetzt werden.
- 2) Bei der Variante «Rückhalten» kann allenfalls bei den Aufwertungsmassnahmen eine breitere Zwischenlösung die gesamthaft bessere Lösung sein. Bei der Planung des Rückhaltebeckens ist eine Ungenauigkeitsmarge für zukünftige Hochwasserereignisse vorzusehen. Aufgrund der zu erwartenden Trockenperioden sollte auch eine Langzeitspeicherung von Überschusswasser in die Überlegungen aufgenommen werden (Grundwasseranreicherung, Reservewasser für Bewässerungen bei Trockenheit, usw.).
- 3) Eventualiter sei die Variante «Ausbauen und Aufwerten» um Entlastungsmassnahmen (Entlastungsstollen oder Retensionsflächen) zur Wahrung der ortsbaulichen und städtebaulichen Interessen für die Schützenmatte zu erweitern. Die Planung kann rasch erfolgen.
- 4) Ergänzend schlägt der Stadtrat vor, die Landschaftsgestaltung und verbleibenden baulichen Massnahmen im Rahmen der Masterplanung Schützenmatte / Stationsstrasse zu bearbeiten.

Beschluss:

1. Die Einwendung der Stadt Olten zur öffentlichen Auflage der Anpassung 2022 des kantonalen Richtplans wird genehmigt.
2. Die Direktion Bau wird mit dem Vollzug beauftragt.

Mitteilung an:
Direktion Bau, Kurt Schneider, Lorenz Schmid, Urs Kissling, Markus Lack

Stadtkanzlei Olten
Der Stadtschreiber:

