

Stadt Olten

Neuer Bahnhofplatz Olten (NBO), Teiländerung der Nutzungsplanung



Mitwirkungsbericht

04.02.2026

Impressum

Planungsbehörde

Stadt Olten
Stadtrat
Dornachstrasse 1, 4601 Olten

Bauherrengemeinschaft

Kanton Solothurn
Bau- und Justizdepartement
Amt für Verkehr und Tiefbau
Werkhofstrasse 65, 4509 Solothurn

Stadt Olten
Direktion Bau
Dornachstrasse 1, 4601 Olten

Schweizerische Bundesbahnen SBB
handelnd durch die Divisionen:

SBB Infrastruktur
I-AEP-ENG-BZT-RME-BAT
Bahnhofstrasse 12, 4600 Olten

SBB Immobilien
Development
Trüsselstrasse 2, 3000 Bern

Verfasserin Instrumente Nutzungsplanung

ecoptima ag
Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern
Industriestrasse 5a, 6210 Sursee
Telefon 031 310 50 80
www.ecoptima.ch, info@ecoptima.ch

Inhalt

1. Einleitung	4
1.1 Ablauf der öffentlichen Mitwirkung	4
1.2 Teilnehmende	5
1.3 Auswertung und weiteres Vorgehen	6
2. Zusammenfassung der öffentlichen Mitwirkung	7
2.1 Einordnung der Rückmeldungen	7
2.2 Zentrale Erkenntnisse und Anpassungen	8
3. Auswertung der wichtigsten Themen	9
3.1 Kommunale Nutzungsplanung	9
3.2 Kantonale Nutzungsplanung	10
3.3 Gesamtprojekt «Neuer Bahnhofplatz Olten»	12
3.4 Weitere Themen ausserhalb Projekt NBO	18
Anhang Beantwortung Anträge im Detail	21

1. Einleitung

1.1 Ablauf der öffentlichen Mitwirkung

Gesetzliche
Grundlage

Artikel 4 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) und § 3 des Planungs- und Baugesetzes des Kantons Solothurn (PBG) sehen vor, dass die Planungsbehörde die Bevölkerung über Ziele, Inhalt und Ablauf der Nutzungsplanung orientiert und dafür sorgt, dass diese in geeigneter Weise mitwirken kann.

Planungsverfah-
ren NBO

Die Umsetzung des Projekts «Neuer Bahnhofplatz Olten» (NBO) bedingt eine Anpassung der kommunalen und kantonalen Nutzungsplanung:

- Mit einer Teiländerung der Nutzungsplanung werden die planungsrechtlichen Grundlagen für die Umsetzung des Projektes NBO auf kommunaler Ebene geschaffen.
- Die Anpassungen an der Kantonsstrasse erfolgen auf Grundlage eines kantonalen Erschliessungsplans, der parallel und koordiniert mit der kommunalen Planung erlassen wird.

Das Gesamtprojekt wird im nachgelagerten kommunalen Baugesuchsverfahren als Drittprojekt nach Art. 18m Eisenbahngesetz (EBG) bewilligt. Der kantonale Erschliessungsplan wird bereits als Baubewilligung gelten (§ 39 Ziff. 4 Planungs- und Baugesetz).

Aufgrund der engen Bezüge zwischen den kommunalen und kantonalen Nutzungsplan-Bestandteilen wurde eine koordinierte öffentliche Mitwirkung über beide Planungsebenen durchgeführt.

Die Planung NBO erfolgt losgelöst von der Ortsplanungsrevision der Stadt Olten in einem separaten Verfahren (Teiländerung der Nutzungsplanung), um die Einheit der Materie und eine ganzheitliche Interessenabwägung im Projektperimeter NBO zu gewährleisten. Die Teiländerung der Nutzungsplanung NBO und die Ortsplanungsrevision werden aufeinander abgestimmt.

Gegenstand der
öffentlichen
Mitwirkung

Folgende Unterlagen waren Gegenstand der öffentlichen Mitwirkung:

Verbindliche Unterlagen:

- Kommunaler Teil-Zonenplan
- Kommunale Zonenvorschriften
- Kommunaler Teil-Erschliessungsplan
- Kommunaler Teil-Lärmempfindlichkeitsstufenplan
- Kantonaler Erschliessungsplan

Orientierende Berichte:

- Raumplanungsbericht
- Grundlagenbericht Betroffenheit und Auswirkungen auf das Ortsbild / ISOS
- Grundlagenbericht Verkehr

Über die Mitwirkung zur kommunalen und kantonalen Nutzungsplanung hinaus hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, auch zum Projekt NBO Stellung zu nehmen, welches im Raumplanungsbericht dokumentiert und erläutert ist. Diese Rückmeldungen wurden ebenfalls geprüft und dazu Stellung genommen, obschon das Projekt eigentlich nicht Bestandteil der gesetzlichen Mitwirkung zu den Planungsinstrumenten der Nutzungsplanung ist.

Ablauf der öffentlichen Mitwirkung

Die öffentliche Mitwirkung dauerte vom 18. August bis 16. September 2025. Zum Start wurde am 14. August 2025 ein öffentlicher Informationsanlass im Stadthaus Olten durchgeführt. Zusätzlich wurden die Planungsunterlagen während der Mitwirkung im Stadthaus aufgelegt, eingebettet in eine Plakatausstellung mit zwei Situationsmodellen im Massstab 1:500 und 1:200 und sieben fotorealistischen Visualisierungen. Während drei Terminen mit Spezialöffnungszeiten (20. August 2025, 27. August 2025 und 4. September 2025) waren Planungsfachleute vor Ort, um das Vorhaben zu erläutern und Fragen zu beantworten.

Die öffentliche Mitwirkung wurde digital über die Plattform www.mitwirken-olten.ch durchgeführt, wo die Unterlagen zur Mitwirkung ebenfalls verfügbar waren.

Das Projekt ist darüber hinaus auf der Webseite neuer-bahnhofplatz-olten.ch dokumentiert.

1.2 Teilnehmende

Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung gingen über die Plattform www.mitwirken-olten.ch Anträge von folgenden Parteien, Organisationen und Privatpersonen ein:

- Parteien**
- Die Mitte Stadt Olten
 - FDP Olten
 - GLP Olten-Gösgen
 - GRÜNE Region Olten
 - Olten jetzt!
 - SP Olten
 - SVP Stadt Olten

- Organisationen**
- Gemeindepräsidentenkonferenz Niederamt
 - Einwohnergemeinde Starrkirch-Wil
 - Polizei Kanton Solothurn
 - VCS Solothurn
 - Region Olten Tourismus
 - Industrie- und Handelsverein Region Olten
 - Pro Velo Region Olten
 - Ruderclub Olten
 - IG aktives alter olten und umgebung
 - Pro Natura Solothurn
 - R. Nussbaum AG
-

- Privatpersonen**
- Privatpersonen aus Olten (14 Personen)
 - Privatpersonen aus Lostorf (2 Personen)
 - Privatperson aus Starrkirch-Will (1 Person)

1.3 Auswertung und weiteres Vorgehen

Insgesamt wurden von den 35 Mitwirkenden 195 Anträge und Bemerkungen eingereicht. Diese wurden durch die Bauherrengemeinschaft und Planungsbeteiligten geprüft, diskutiert und beantwortet. Der vorliegende Mitwirkungsbericht

- fasst die zentralen Erkenntnisse und die aus der Mitwirkung resultierenden Anpassungen an der Planung zusammen (Kapitel 2),
- erläutert die wichtigsten Themen aus der Mitwirkung und den Umgang damit (Kapitel 3),
- dokumentiert sämtliche Anträge und Bemerkungen der Mitwirkenden mit der Beantwortung durch die Bauherrengemeinschaft und Planungsbeteiligten in tabellarischer Form (Anhang).

2. Zusammenfassung der öffentlichen Mitwirkung

2.1 Einordnung der Rückmeldungen

Die Mitwirkung zum Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) NBO erfolgte im Herbst 2019. Bereits zu diesem frühen Projektstand hatten die Bevölkerung, Parteien und Organisationen die Möglichkeit, sich zum Projekt zu äussern. Im Anschluss daran wurde die Planung überarbeitet und vertieft, wobei wesentliche Punkte aus der Mitwirkung bei der weiteren Planung und Projektierung berücksichtigt wurden (vgl. Raumplanungsbericht Kapitel 3.1 und Grundlagenbericht ISOS, Kapitel 4.9.3).

Vom 18. August bis 16. September 2025 erfolgte die Mitwirkung zur kantonalen und kommunalen Nutzungsplanung NBO (vorliegende Planung resp. vorliegender Mitwirkungsbericht). Nebst der Möglichkeit, sich zur Planung zu äussern, wurde den Mitwirkenden wiederum die Möglichkeit gegeben, auch Rückmeldungen zum aktuellen Stand des Gesamtprojekts zu machen.

Die Mitwirkung stiess erneut auf grosses Interesse: Der Informationsanlass und die Ausstellung im Stadthaus wurden rege besucht, zeitweise mit bis zu 80 Personen pro Tag. Während der Mitwirkungsfrist wurden über die E-Mitwirkungs-Plattform insgesamt 195 Anträge und Bemerkungen von 35 Mitwirkenden eingegeben. Ein Grossteil dieser Anträge und Bemerkungen bezog sich auf das Gesamtprojekt NBO. Zum eigentlichen Gegenstand der öffentlichen Mitwirkung, der kantonalen und kommunalen Nutzungsplanung – Teil-Zonenplan, Zonenvorschriften, Teil-Erschliessungsplan, Teil-Lärmempfindlichkeitsstufenplan, kantonaler Erschliessungsplan und dazugehörige Berichte – gingen verhältnismässig wenig Rückmeldungen ein. Darüber hinaus gingen zahlreiche Rückmeldungen zu Themen ein, die zwar einen Zusammenhang mit NBO haben, aber nicht Gegenstand der Planung oder des Projekts sind, beispielsweise das übergeordnete Velonetz, die Aufwertung der Ostseite des Bahnhofs oder die Drittprojekte der SBB.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Weiterentwicklung des Projekts NBO seit 2019 positiv wahrgenommen wird und das Projekt in der Bevölkerung eine breite Unterstützung erfährt. Der Handlungsbedarf wird als dringend und unbestritten angesehen. Das Gesamtprojekt wird als wichtiges Vorhaben – insbesondere für die Stadt Olten und die Region – betrachtet. Auch über die mitwirkenden Parteien hinweg zeigt sich eine grosse Akzeptanz und grundsätzliche Zustimmung zum Projekt.

Die wichtigsten, im Rahmen der Mitwirkung wiederholt genannten Themen sind in Kapitel 3 zusammengefasst – unterschieden nach kommunaler und kantonaler Nutzungsplanung, Gesamtprojekt NBO und Themen ausserhalb des Projekts NBO.

2.2 Zentrale Erkenntnisse und Anpassungen

Gestützt auf die Mitwirkungseingaben wurden verschiedene Aspekte der Nutzungsplanung und des Projekts NBO von den Planungsbehörden und den weiteren Projektverantwortlichen noch einmal geprüft und diskutiert. Die zentralen Erkenntnisse und die sich daraus ergebenden Anpassungen sind in den nachfolgenden Abschnitten dargelegt:

Kommunale Nutzungsplanung	Die kommunale Nutzungsplanung gibt den Rahmen für die Realisierung des Projekts NBO auf kommunaler Stufe vor. Die im Rahmen der Mitwirkung eingebrachten Anliegen sind mit der Planung vielfach bereits abgedeckt, werden als nicht stufengerecht erachtet oder sind nicht Bestandteil der Nutzungsplanung. Aus Sicht der Planungsbehörde sind die vorliegenden Planungsunterlagen in sich stimmig und es besteht kein Bedarf für Anpassungen. Verschiedene Anregungen seitens der Mitwirkenden können und sollen mit der laufenden Ortsplanungsrevision umgesetzt werden, so dass sie nicht nur für NBO, sondern allgemein gültig sind (z. B. Vorgaben bezüglich Nachhaltigkeit / Klimaanpassung).
Kantonale Nutzungsplanung	Aufgrund der Mitwirkung werden verschiedene Prüfaufträge ausgelöst, deren Umsetzung im Projekt im Rahmen der weiteren Projektierung und Ausführung geprüft werden.
Gesamtprojekt NBO	Auch zum Gesamtprojekt werden Prüfaufträge ausgelöst und viele Anregungen und Bemerkungen für die weitere Projektierung, Ausführung und den späteren Betrieb des neuen Bahnhofplatzes aufgenommen. Sie sind in den einzelweisen Entscheiden und Stellungnahmen der Bauherrschaft ersichtlich (s. Anhang).

3. Auswertung der wichtigsten Themen

In den nachfolgenden Abschnitten werden die wichtigsten, wiederholt genannten Themen aus den Mitwirkungseingaben zusammenfassend erläutert und dazu Stellung genommen. Das Kapitel stellt damit eine Zusammenfassung der tabellarischen Beantwortung der einzelnen Anträge und Bemerkungen im Anhang dar und ermöglicht einen Überblick über die Rückmeldungen und Erkenntnisse pro Thema.

3.1 Kommunale Nutzungsplanung

Zonenvorschriften: Nutzungen

Anträge

In verschiedenen Eingaben wird beantragt, die Zonenvorschriften in Bezug auf die Nutzungen zu präzisieren:

- Es wird beantragt, die Belebung der Erdgeschosse (EG), Mindestanteile an publikumsorientierten Nutzungen sowie Mindest-EG-Breiten für publikumsorientierte Nutzungen verbindlich festzulegen.
- Es wird beantragt, einen substanziellen Anteil der Aufenthaltsflächen als konsumfreie Zonen zu definieren, nicht-kommerzielle Konsumzonen (konsumfreie gedeckte Räume) vorzusehen bzw. einen ausgewogenen Nutzungsmix mit nicht-kommerzieller Nutzung festzuschreiben.

Rückmeldung

Auf eine Ergänzung der Zonenvorschriften wird verzichtet:

- Die Anträge zur EG-Nutzung und -Gestaltung betreffen nicht den Projektperimeter NBO und müssen daher in anderen Planungsinstrumenten umgesetzt werden. Im Gestaltungsplan Areal Bahnhof Nord sind öffentliche EG-Anteile verankert; für die übrigen Zentrumszonen wird im Rahmen der Ortsplanungsrevision die Einführung einer EG-Bestimmung im Zonenreglement geprüft.
- Die Zonenvorschriften ermöglichen bereits konsumfreie Nutzungen. Die Nutzungen und Räume in der Passagenebene müssen aber primär auf die Bedürfnisse des Personenverkehrs ausgelegt werden (hochfrequente Nutzungen).
- Auf dem Bahnhofplatz – der nicht Gegenstand der Zonenvorschriften ist, sondern über die Erschliessungspläne geregelt wird – sind keine Kommerzflächen geplant und am Aareufer wurden die Aussengastronomien zurückhaltend dimensioniert, womit konsumfreien Zonen innerhalb der Aufenthaltsflächen möglichst viel Raum gelassen wird.

Für weitere Ausführungen siehe Stellungnahmen zu den Anträgen Nrn. 2, 3, 4, 6, 7, 9.

- Zonenvorschriften: Nachhaltigkeit und Klimaanpassung**
- Anträge Es wird beantragt, die Zonenvorschriften um konkrete Nachhaltigkeitskriterien, u.a. bezüglich Energieeffizienz und erneuerbarer Energien, nachhaltiger und schadstoffarmer Baumaterialien, Wasser, Klimaanpassung und Biodiversität, zu ergänzen bzw. die im Räumlichen Leitbild erwähnte Klimaanpassung verbindlich zu verankern.
- Rückmeldung Das Anliegen wird mit der Ortsplanungsrevision behandelt, d.h. allgemeine Bauvorschriften im Umwelt- und Nachhaltigkeitsbereich können ins Bau- bzw. Zonenreglement aufgenommen werden. Diese gelten dann auch für den Perimeter NBO. Mit der Nutzungsplanung NBO werden lediglich Zonenvorschriften für die neue, überlagernde Nutzungszone «Bahnhofspassagen» definiert. Unabhängig davon ist seit Phase Vorprojekt eine laufende Umwelt- sowie Nachhaltigkeitsplanung im Projekt NBO integriert.
- Für weitere Ausführungen siehe Stellungnahme zu Antrag Nr. 1.

- Teil-Erschliessungsplan: Heckenersatz**
- Antrag Es wird beantragt, für die beim Ruderclub-Areal aufzuhebende Hecke einen angemessenen Ersatz zu schaffen.
- Rückmeldung Der Ersatz der Hecke ist nach § 20 Abs. 3 der kantonalen Verordnung über den Natur- und Heimatschutz geregelt. Die rechtliche Sicherung und Umsetzung einer guten Ersatzlösung wird ins Auflagedossier integriert werden.

3.2 Kantonale Nutzungsplanung

- Fussverkehr: Fussgängerstreifen Gösgerstrasse**
- Anträge Es wird beantragt, den Bedarf des Fussgängerstreifens über die Gösgerstrasse zu überprüfen und eine BehiG-konforme Ausführung (senkrecht zum Trottoirrand) sicherzustellen.
- Rückmeldung Der Fussgängerstreifen am nördlichen Knotenast ist aus verkehrlicher Sicht (prognostizierte Verkehrsströme) und zudem städtebaulich (Verbindung Stadtplatz mit Bahnhofbrücke) unerlässlich. Aufgrund der vorhandenen Trottoirgeometrien ist eine rechtwinklige Anordnung zum Trottoir im unmittelbaren Knotenbereich nicht möglich. Es werden Massnahmen (taktile Führungslinien etc.) vorgesehen, um auch für Menschen mit eingeschränkten visuellen Möglichkeiten eine einfache und sichere Nutzung zu gewährleisten.
- Für weitere Ausführungen siehe Stellungnahmen zu den Anträgen Nrn. 13, 17.

Anträge	<p>Veloverkehr: Sicherheit Veloverkehr</p> <p>In verschiedenen Eingaben werden Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit für den Veloverkehr gefordert, insbesondere:</p> <ul style="list-style-type: none">– Verbreiterung der Velostreifen generell,– Einplanung von Kurvenverbreiterungen von Velostreifen,– Sichere Führung des Veloverkehrs entlang der Bushaltekanten und der Ein- und Ausfahrt des Bahnhofparkings,– Einplanung von physischen Markierungen zur Abtrennung von Velostreifen und Fahrbahnen,– rote Einfärbungen an Konfliktpunkten (Kreuzungen, Einmündungen).
Rückmeldung	<p>Die Platzverhältnisse auf der Bahnhofbrücke sowie entlang des Bahnhofs sind begrenzt. Die Strassen und Knoten müssen vielen verschiedenen Verkehrsbeziehungen und Verkehrsteilnehmenden genügen. Dabei sind verschiedenste Fahrbeziehungen (Abbiegen etc.) zu berücksichtigen. Die Veloführung wurde bestmöglich in den vorhandenen Raum integriert. Inwieweit in Bezug auf die Veloführung Optimierungen möglich sind, wird im Rahmen der weiteren Projektierung nochmals überprüft. Auch werden in der abschliessenden Planung der Signalisation noch Detailverbesserungen wie u.a. farbige Markierungen umgesetzt.</p> <p>Für weitere Ausführungen siehe Stellungnahmen zu den Anträgen Nrn. 18 bis 26.</p>
Anträge	<p>Öffentlicher Verkehr: Kapazität Bushaltekanten</p> <p>In verschiedenen Eingaben wird beantragt, die Kapazität der geplanten Bushaltekanten zu überprüfen bzw. Reservemöglichkeiten einzuplanen.</p>
Rückmeldung	<p>Die Bushaltekanten wurden basierend auf dem heutigen und zukünftigen Bedarf geplant; die Berechnungen basieren auf den erwarteten zukünftigen Passagierzahlen. Die Erstellung von zusätzlichen Reserve-Haltekanten ist daher nicht nötig und wäre aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse um den Bahnhof Olten auch nicht möglich.</p> <p>Für weitere Ausführungen siehe Stellungnahmen zu den Anträgen Nrn. 32 bis 34.</p>
Anträge	<p>Öffentlicher Verkehr: Signalisation Bushaltekanten</p> <p>Das System der verteilten Haltekanten wird gegenüber eines zentralen Busbahnhofs als unübersichtlich eingestuft, insbesondere für Ortsunkundige.</p>
Rückmeldung	<p>Die Wegweisung zu den einzelnen Haltekanten wird mit der Signaletik sichergestellt. Mit der Verlagerung der Kurzzeitparkplätze ins Parking und räumlichen Verteilung der Haltekanten können sowohl die Zu- als auch Wegfahrten der Busse deutlich verbessert werden. Die Kurse werden den Haltekanten derart zugewiesen, dass es zu keinen kritischen Fahrmanövern kommt.</p>

Für weitere Ausführungen siehe Stellungnahmen zu den Anträgen Nrn. 33, 34.

Anträge **Öffentlicher Verkehr: Ausstattung Wartebereiche Bushaltekanten**
Es wird beantragt, die Ausstattung der Buswartebereiche zu verbessern (grössere Dächer zum Schutz bei schlechtem Wetter, Wartebänkli).

Rückmeldung Alle Bushaltekanten sind mit Sitzgelegenheiten ausgerüstet. Die Haltekanten sind zudem mit überdachten Wartebereichen ausgestattet oder haben einen witterungsgeschützten Aufenthaltsbereich in unmittelbarer Nähe (max. 8.5m). Weiter sind die Umsteigebeziehungen zwischen Bahnhof und Bushaltekanten weitgehend überdacht bzw. unterirdisch geführt.

Für weitere Ausführungen siehe Stellungnahmen zu den Anträgen Nrn. 31, 35, 119.

Anträge **MIV: Temporeduktion auf Kantonsstrassen**
Es wird beantragt, die Projektierungsgeschwindigkeit (V_p) auf den Knotenzufahrten auf 30 km/h festzulegen bzw. die Anpassung des Verkehrsregimes auf Tempo 30 verlangt.

Rückmeldung Eine Temporeduktion auf Kantonsstrassen ist nur dann in Erwägung zu ziehen, wenn zwingende Gründe des Lärmschutzes oder der Verkehrssicherheit gegeben wären. Ebenso ist es zwingend erforderlich, dass im umliegenden Strassennetz bereits ein tieferes Geschwindigkeitsregime (T30/20) eingeführt ist, was vorliegend nicht der Fall ist. Sowohl die Gösgerstrasse als auch der Bahnhofquai sind als verkehrsorientierte Strassen mit ausreichend Sichtzonen nicht für Tempo 30 qualifiziert. Weiter wird die Leistungsfähigkeit des Gesamtknotens bei einer Temporeduktion negativ beeinflusst, was zu erhöhtem Stauaufkommen und Behinderungen führen könnte.

Für weitere Ausführungen siehe Stellungnahmen zu den Anträgen Nrn. 29, 185.

3.3 Gesamtprojekt «Neuer Bahnhofplatz Olten»

Anträge **Aaresteg**
In Bezug auf den Aaresteg werden verschiedene Massnahmen beantragt:

- Verbreiterung des Aarestegs auf mindestens 7.50m bis 10.00m zur Vermeidung von Fuss- Veloverkehrskonflikten, alternativ Ausbildung des Aarestegs als reine Veloverbindung,
- Verschiebung des Aarestegs flussabwärts in den Bereich Aarhof/Jurastrasse,
- Aufwärtskompatibilität hinsichtlich einer künftigen Veloquerung unter der Bahnhofsbrücke vom Amthausquai (Trimbach) sicherstellen,

- Verzicht auf Aaresteg aus Kostengründen.

Rückmeldung Der Aaresteg ist aus verkehrlicher Sicht unverzichtbarer Bestandteil des Gesamtprojekts.

Für eine bauliche Trennung des Fuss- und Radverkehrs müsste der Aaresteg gemäss Norm über 7 m breit sein. Die Spannbandbrücke kann aber aus statischen Gründen nicht weiter verbreitert werden (eine maximale Verbreiterung hat nach der ersten Mitwirkung stattgefunden). Eine weitere Verbreiterung wäre zudem ortsbaulich problematisch. Die geplante Dimensionierung ist für den gemischten Fuss- und Radverkehr ausreichend, siehe Grundlagenbericht Verkehr.

Aaresteg als reiner Radweg: Die Bahnhofbrücke kann auch künftig mit dem Velo befahren werden, auf ausgebauten, durchgängigen Radstreifen. Die Mischverkehrsführung auf dem südlichen Gehweg wird aufgehoben, dieser gehört zukünftig dem Fussverkehr. Da die ebenerdigen Abstellplätze am Brückenkopf ins Veloparking verlegt werden, sowie auch keine Durchfahrt auf dem Trottoir bis zum Postplatz mehr besteht, ist dieses Veloangebot nicht mehr nötig. Eine Zufahrt zur Einstellhalle ist auch von der Stadtebene über die Rampe auf dem Bahnhofplatz gegeben.

Für grundsätzliche Überlegungen wie eine Verschiebung des Aarestegs flussabwärts ist die Planung zu weit fortgeschritten. Die Nachfrage nach Fuss- und Radverbindungen ist im Zentrum höher als auf Höhe Spital / Areal Bahnhof Nord. Die Verkehrsbeziehungen und Parkieranlagen im NBO-Perimeter sind eng aufeinander abgestimmt. Für die Organisation der Verkehrsflüsse braucht es den Aaresteg in dieser Lage unbedingt.

Für weitere Ausführungen siehe Stellungnahmen zu den Anträgen Nrn. 95, 100, 103, 110 bis 115.

Anträge

Mischverkehr Velo/Fuss auf Aaresteg, Aareufer und Bahnhofplatz

Zum geplanten Mischverkehr werden verschiedene Anträge gestellt:

- möglichst konfliktreduzierende Ausgestaltung der Mischverkehrszonen,
- klarere resp. bauliche Trennung von Fuss- und Veloverkehr,
- Verzicht auf Mischverkehr von Zweirädern und zu Fuss Gehenden,
- Sensibilisierungskampagne zur Koexistenz zwischen Fuss- und Veloverkehr.

Rückmeldung

Der Ländiweg und NBO wurden auf die Zulassung des Velos im Mischverkehr dimensioniert und gestaltet. Damit entsteht ein duales Radangebot abseits der HVS, das besonders auch für unsichere Radfahrende attraktiv sein wird. Angebote für die breite Bevölkerung und alle Altersgruppen sind für die Veloförderung generell zentral. Eine bauliche Trennung des Fuss- und Radverkehrs ist im NBO-Perimeter nicht machbar. Auf der Uferpromenade und auf dem Bahnhofplatz wäre eine getrennte Führung – baulich getrennt oder markiert – selbst bei grosszügigeren Platzverhältnissen nicht

sinnvoll, weil es sich um Platzsituationen mit flächigen (nicht-linearen) Bewegungen des Fussverkehrs handelt. Der Aaresteg kann aus statischen Gründen nicht weiter verbreitert werden; eine maximale Verbreiterung hat nach der ersten Mitwirkung bereits stattgefunden. Die geplante 5.50 m lichte Breite ist für den Mischverkehr genügend. Die vorgesehenen Signalisationen mit «Fussweg» und «Fussgängerzone / Velos gestattet» sind auf maximale Rücksichtnahme ausgelegt. Abhängig von den Erfahrungen im Betrieb können die Vorschriften auch angepasst oder zusätzliche Massnahmen (Signalisation, Markierungen, Gestaltung) getroffen werden. Bei der Einführung wird wie beantragt eine Sensibilisierungskampagne durchgeführt.

Für weitere Ausführungen siehe Stellungnahmen zu den Anträgen Nrn. 91, 97, 101, 102, 116, 117.

Kapazität Park + Ride / Bahnhofparking

Anträge Es wird ein grösseres Angebot an Parkiermöglichkeiten für den motorisierten Individualverkehr resp. eine grössere Park + Ride-Anlage gefordert. Die vorgesehenen unterirdischen Parkplätze werden als ungenügend erachtet, insbesondere auch im Vergleich mit anderen, kleineren Bahnhöfen (z.B. Solothurn, Aarau, Liestal).

Rückmeldung Der Wunsch nach einem attraktiven Angebot an Autoparkier- und Park+Ride-Möglichkeiten ist nachvollziehbar und unterstreicht die Bedeutung des Bahnhofs als zentrales Mobilitätsangebot für die Region. Die Forderung nach einer deutlichen Erhöhung der Parkplatzkapazität direkt am Bahnhofplatz steht jedoch im Widerspruch zu übergeordneten Verkehrsstrategien sowie zu den baulichen und ökonomischen Realitäten.

Zur strategischen Einordnung: Der Bahnhof Olten ist als zentrale Verkehrsdrehscheibe konzipiert, deren Fokus auf der effizienten Verknüpfung von Bahn, Bus und Langsamverkehr liegt. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) wird als Zubringer bedarfsgerecht mitintegriert. Umfangreichere Parkieranlagen für den MIV werden sinnvollerweise nicht in den hochfrequentierten Zentren, sondern möglichst an dezentralen ÖV-Knotenpunkten in den Quellgebieten konzentriert.

Zur Vergleichbarkeit mit anderen Bahnhöfen und aktuellen Auslastung: Die angeführten Vergleiche greifen zu kurz, da bspw. die Parkhäuser in Aarau oder Bern oft auch durch den Einkaufsverkehr der Innenstadt genutzt werden. Das Parking NBO ist hingegen rein als Umsteigeinfrastruktur für Reisende konzipiert. Dass dieser spezifische Bedarf bereits heute gut abgedeckt ist, zeigt die moderate durchschnittliche Auslastung der bestehenden Park+Rail-Anlage von lediglich 55 %. Ein Parkplatzangebot, welches diesen Bedarf übersteigt, zöge zusätzlichen Mehrverkehr auf den bereits stark ausgelasteten Knoten Bahnhofplatz. Die Folge wären verstopfte Zufahrtsachsen und Behinderungen des Busverkehrs. Dies würde die Funktion des Bahnhofs als effiziente Mobilitätsdrehscheibe für die breite Bevölkerung eher schwächen als stärken.

Zu den Möglichkeiten einer baulichen Erweiterung: Eine Erweiterung des Parkings, etwa durch ein drittes Untergeschoss, scheidet an der Verhältnismässigkeit. Aufgrund des Grundwassers wären bauliche Spezialmassnahmen nötig, die den Bau unverhältnismässig verteuern würden. Die für ein drittes UG erforderlichen Rampen würden so viel Platz beanspruchen, dass der Netto-Gewinn an Parkplätzen gering bliebe. Die Kosten pro zusätzlichem Parkplatz wären entsprechend hoch. Da diese Mehrkosten nicht durch das Agglomerationsprogramm gedeckt sind, müssten sie vollumfänglich aus Steuergeldern finanziert werden, was angesichts des geringen Nutzens ökonomisch nicht vertretbar erscheint. Sollte sich in Zukunft zeigen, dass ein steigender Bedarf und die Nachfrage für ein erweitertes Angebot bestehen, gäbe es Möglichkeiten für einen Ausbau an geeigneter Lage.

Fazit: Die vorgesehene Parkierungslösung basiert auf einer sorgfältigen Abwägung der verschiedenen Interessen und Rahmenbedingungen. Sie stellt einen verantwortungsvollen Umgang mit dem bestehenden Angebot dar und stärkt den Bahnhof Olten in seiner Funktion als leistungsfähige Mobilitätsdrehscheibe für die Region.

Für weitere Ausführungen siehe Stellungnahmen zu den Anträgen Nrn. 64, 68.

Angebot Kiss & Ride-Parkplätze und Taxi-Standplätze

Anträge

Es wird beantragt, das Angebot an Kiss & Ride-Parkplätzen und Taxi-Standplätzen zu überprüfen und bei Bedarf einfache Erweiterungsoptionen vorzusehen. Weitere Anträge verlangen Park- und Haltemöglichkeiten in unmittelbarer Bahnhofsnähe bzw. die Aufteilung des Angebots in zwei Zonen nahe der Hauptzugänge.

Rückmeldung

Die Anzahl der Taxi-Standplätze (7 Stück) bleibt gegenüber heute unverändert. Das Kiss&Ride-Angebot mit Platz für 5 gleichzeitig anwesende Fahrzeuge ist ein neues, zusätzliches Angebot. Es richtet sich an Personen, die einen Fahrgast nur ein- oder aussteigen lassen, ohne zu parkieren. Wer auf Personen warten, einen Fahrgast auf das Perron begleiten oder kurze Erledigungen am Bahnhof tätigen möchte, wählt das Kurzzeitparking im neuen, unterirdischen Parking. Die Kurzzeit-Parkfelder auf dem Bahnhofplatz werden 1:1 dorthin verlegt, mit direktem Anschluss an die Hardegg-Unterführung.

Der Kiss&Ride-Bereich wird mit einem Parkverbot (SSV 2.50) signalisiert. Das erlaubt das Halten nur für das Ein- und Aussteigen lassen von Personen. Die Umschlagkapazität der Kiss&Ride-Anlage wird auf ca. 100 Fahrzeuge pro Stunde geschätzt, was als ausreichend beurteilt wird. Im NBO-Perimeter können aus Platzgründen keine weiteren Kiss & Ride-Parkplätze erstellt werden. Aufgrund des begrenzten Platzes am Bahnhof ist auch keine räumliche Trennung resp. kein zweites Kiss&Ride-Angebot möglich – denn neben Stellflächen wäre dafür auch eine gesonderte Erschliessungsinfrastruktur nötig.

Für weitere Ausführungen siehe Stellungnahmen zu Anträgen Nrn. 45, 47, 60, 69.

Ökologische Nachhaltigkeit (Begrünung und Bepflanzung, Beläge, Schwammstadt, Baumaterialien)

Anträge

Es werden verschiedene Massnahmen zur Verbesserung der ökologischen Nachhaltigkeit des Projekts beantragt:

- genügend Schattenplätze und möglichst hochstämmige Bäume und sickerfähige Beläge auf dem Bahnhofplatz, weitere Grünelemente auf dem Bahnhofplatz,
- Mitdenken des Schwammstadt-Konzeptes insbesondere bei der Materialisierung des Bahnhofplatzes,
- Begrünung der Perrondächer,
- Verwendung einheimischer und standortgerechter Arten für alle Begrünungen,
- Entwicklung entsiegelter Flächen als Ruderalstandorte,
- Sitzgelegenheiten und Dächer auf dem Bahnhofplatz aus alternativen Materialien (anstatt Sichtbeton),
- Verwendung nachweislich ökologischer Materialien und Bauweisen,
- Bevorzugung innovativer, CO₂-bindender oder stark emissionsreduzierter Betontechnologien.

Rückmeldung

Der ökologischen Nachhaltigkeit des Projekts wird ein hoher Stellenwert beigemessen. Die angesprochenen Themen wurden im Rahmen der Umwelt- und Nachhaltigkeitsplanung vertieft geprüft und entsprechende Massnahmen so weit wie möglich im Projekt berücksichtigt:

- Die Bepflanzung wurde situativ bewusst gewählt, unter den Aspekten klimatische Bedingungen, Schattenwurf, Unterhalt, Sicherheitsgefühl, Tiere. Im Bereich des Aareufers sind höherstämmige Bäume geplant.
- Auf dem Bahnhofplatz werden Grünzonen geschaffen. Aufgrund des limitierten Bodenaufbaus durch das darunterliegende Untergeschoss sind hier keine hochstämmigen Bäume möglich. Mit den integrierten Sitzgelegenheiten ergeben sich Tröge, welche den Raum für das Wurzelwerk erhöhen, womit (kleinere) Bäume wachsen können (Feldahorn, Echte Mehlbeere, Vogelbeere, Henrys Linde). Dächer aus Beton sind nicht vorgesehen. Die Eindeckung des Perrondaches besteht aus Holz. Die Sitzgelegenheiten an sich sind in Holz geplant.
- Das Schwammstadt-Prinzip wird wo immer möglich angewendet – jedoch mit Einschränkung der hohen frequenziellen Belastung des Platzes. Daher sind offene Sickerbeläge nicht flächig umsetzbar. Am Aareufer sind Flächen mit einem Naturstein-Riemenbelag mit offenen Fugen gestaltet, um den Boden zu öffnen und eine Versickerung zu ermöglichen. Auf dem Bahnhofsplatz werden im Bereich der Sitzgelegenheiten die Steine ebenfalls offen verlegt. Zudem wurden gezielt Ableitungen geschaffen, damit das Volumen zwischen Decke und Platz als

Wasserspeicher genutzt werden kann. Dadurch werden sowohl die Bepflanzung als auch das Mikroklima positiv beeinflusst.

- Bei ökologischen Materialien wird auf die CO₂-Bilanz als massgebender Indikator geachtet. Weiter werden die Dauerhaftigkeit, gesellschaftliche Einflüsse und ökonomische Aspekte berücksichtigt. In der heutigen Situation mit erhöhten Deponiekosten und Möglichkeiten des zirkulären Bauens sind Recyclingprodukte konkurrenzfähig geworden. Die Betonsorten variieren entsprechend den verschiedenen technischen, funktionalen und teils gestalterischen Anforderungen, so dass die richtige Sorte am richtigen Ort vorgesehen ist. So sind teils Wände aus RC-C Beton vorgesehen oder alternative Zementsorten. Es wurde darauf geachtet, dass die Lebensdauer, die geforderten Eigenschaften und die Ökobilanz sich die Waage halten.

Für weitere Ausführungen siehe Stellungnahmen zu den Anträgen Nrn. 46, 48, 49, 122, 123, 124, 130, 136

BehiG-Konformität

Anträge

Es wird beantragt, dass das gesamte Areal problemlos barrierefrei zugänglich sein muss und die Wege nicht unnötig lang sein dürfen. Zusätzlich zur BehiG-konformen Planung werden eine maximale Rampenneigung von 6% (statt 12%), durchgehende taktile Leitsysteme und akustische Signale an allen Ampeln gefordert.

Rückmeldung

Der Projektperimeter NBO wird nach den Vorgaben der Behindertengleichstellung geplant. Die hindernisfreie Zugänglichkeit ist im gesamten Perimeter gewährleistet. Das Idealgefälle von 6% konnte aufgrund der Platzverhältnisse nicht flächendeckend angewendet werden, namentlich im Bereich der Bahnzugänge sind teilweise höhere Rampenneigungen erforderlich. Bei einer Überschreitung wurden beidseitige Handläufe eingeplant (ausser bei der Velozufahrtsrampe zur Velostation). Zusätzlich stehen Lifte zur Verfügung. Die untere Ebene (PU Martin Disteli wie auch Hardegg und Passage West) weisen bei den Gehwegen ein maximales Gefälle von 2% auf. Der Zugang über den Gehweg via RCO weist ein Gefälle < 6% auf. Das taktile Leitsystem ist übergreifend von der Kantonsstrasse zum Bahnhof koordiniert und berücksichtigt. Akustische Signale für die Orientierung sind sowohl bei der SBB als auch den Lichtsignalanlagen eingeplant.

Das Projekt wird laufend mit der Organisation Procap (grösste Schweizer Selbsthilfe- und Mitgliederorganisation für Menschen mit Behinderungen) besprochen und optimiert.

Für weitere Ausführungen siehe Stellungnahmen zu den Anträgen Nrn. 14, 17, 73, 194

Weitere Anliegen

Neben den vorab beschriebenen Themenbereichen gingen zahlreiche Anträge zu weiteren Projektbestandteilen ein, für welche auf die detaillierte Beantwortung in der Tabelle in Anhang dieses Berichts verwiesen wird:

- Kommerzflächen in Passagenebene: Nrn. 66, 72
- Öffentliche WC-Anlagen: Nrn. 61 und 74
- Kapazität Veloparkierung (Velostationen): Nrn. 63, 76, 86
- Schwimminfrastruktur Bahnhofterrasse: Nrn. 78 bis 81, 84, 85, 87, 88
- Ausgestaltung Stadt- und Perrondach: Nrn. 50, 58, 59, 123, 125
- PV-Anlagen (auf Stadtdach, Perrondach, Busperron-Dächern): Nrn. 50, 121, 125
- Kunst im öffentlichen Raum: Nrn. 133 bis 135
- Sicherheit und Beleuchtung: Nr. 55, 56, 118, 120, 128, 137, 195
- Bauphase (Baustellenmanagement, Baustellenlogistik, Signalisation, Kommunikation): Nrn. 163 bis 168
- Betriebsphase (Verkehrsmanagement/Steuerung Lichtsignalanlagen/Steuerung Parkierung, Winterdienst, Monitoring): Nrn. 169 bis 185
- Finanzierung und Validierung: Nrn. 160 bis 162

3.4 Weitere Themen ausserhalb Projekt NBO

Aufwertung Ostseite Bahnhof

Anträge

Es werden verschiedene Massnahmen im Zusammenhang mit der Ostseite des Bahnhofs beantragt:

- Erweiterung des Planungssperimeters auf die Ostseite Bahnhof bzw. Mitdenken des Bahnhofs auch auf die andere Seite (Tannwaldstrasse),
- Aufwertung und des Ausgangs Ost der Hardegg-Unterführung,
- Öffnung der Tannwaldstrasse für den Zugangsverkehr aus dem Niederamt zum Bahnhof,
- Erhöhung der Sicherheit beim Ausgang Ost der Hardegg-Unterführung zum Geissfluhweg (Schulverkehr).

Rückmeldung

Die Ostseite des Bahnhofs liegt nicht im Projektperimeter NBO. Die Anliegen werden ausserhalb des Projekts NBO berücksichtigt. Von Seiten der SBB ist ein Vorprojekt für den Ausbau der Hardegg-Unterführung in Arbeit. Dieses beinhaltet auch den Anschluss an die Tannwaldstrasse und die städtebauliche Integration im Gebiet Bahnhof Ost. Die Erarbeitung erfolgt in Zusammenarbeit mit den Verantwortlichen der Stadt. Eine Öffnung der Tannwaldstrasse ist nicht geplant. Gründe sind die hohe Frequenz des Fussverkehrs auf der Tannwaldstrasse, der Schutz des Wohnquartiers und die hohe Belastung des Neuhard-Knotens. Die aktuellen Sicherheitsproblematiken beim Ausgang Ost der Hardegg-Unterführung sind bekannt, hierfür werden Lösungen ausserhalb des Projekts NBO gesucht.

Für weitere Ausführungen siehe Stellungnahmen zu den Anträgen Nrn. 138 bis 141.

Veloquerung Bahnhof

Anträge Verschiedene Mitwirkende beantragen die Erstellung einer sicheren Ost-West-Verbindung für den Veloverkehr durch den Bahnhof (z.B. über den Posttunnel oder die Hardegg-Unterführung).

Rückmeldungen NBO ist aufwärtskompatibel für eine spätere Bahnhofquerung im Bereich der Martin Disteli-Unterführung, welche der städtischen Wunschlinie, mit den im Velonetzplan definierten Anschlüssen und Verbindungen, besser entspricht als die Hardegg-Unterführung. Die Projektierung kann in Zusammenarbeit mit der SBB beim Start des Drittprojektes durch die SBB aufgenommen werden. Es handelt sich um ein langfristiges Vorhaben, der Ausbau der Winkelunterführung ist mittelfristig möglich (Massnahme AP 5). Der Posttunnel steht nicht zur Verfügung resp. wird seitens SBB für die Logistik benötigt; eine Koexistenz von Logistikbetrieb und Veloverbindung ist nicht machbar.

Für weitere Ausführungen siehe Stellungnahmen zu den Anträgen Nrn. 92, 94, 96, 98, 104, 105, 106, 108.

Logistik Bahnhofsgebiet

Anträge Im Zusammenhang mit der Logistik im Bahnhofsgebiet werden verschiedene Massnahmen beantragt, u.a. Vorsehen des Logistikzentrums auf der Westseite bzw. Klärung der Logistkzufahrt Tannwaldstrasse, Festlegung gewerbeverträglicher Andienungparameter, Festschreibung von Lieferzeitfenstern & 24/7-Ausnahmen, Lärmschutz via Betriebs-/Baumassnahmen, Lärm-Monitoring und Konfliktmanagement.

Rückmeldungen Die Logistik auf der Seite Bahnhofplatz ist durch die künftigen Bushaltekanten, die engen Platzverhältnisse und den geplanten Ausbau der Perronanlage Gl. 1-3 der SBB stark limitiert. Auf dem Bahnhofplatz wird neu ein redundanter Logistikpunkt in den Platz und ins Parking integriert. Das Drittprojekt für den neuen, primären Logistikpunkt an der Tannwaldstrasse basiert auf umfangreichen Standort-, Machbarkeits- und Variantenstudien. Lärmschutzmassnahmen, die Einbettung ins Quartier und eine adäquate Gestaltung werden berücksichtigt. So werden bspw. nur Fahrzeuge bis maximal 12 Meter zugelassen.

In der Planung für das Logistik-Projekt werden alle notwendigen Parameter für eine funktionierende Bahnhoflogistik berücksichtigt. Ein Monitoring der betrieblichen Abläufe soll nach Inbetriebnahme (nach ca. 6 Monaten) erfolgen und im Bedarfsfall Optimierungen vorgenommen werden.

Für weitere Ausführungen siehe Stellungnahmen zu den Anträgen Nrn. 143 bis 152.

Areal Ruderclub Olten

Anträge Es wird einzelweise beantragt, das Areal des Ruderclubs Olten (RCO) in die Planung einzubeziehen bzw. den Ländiweg flussabwärts direkt und ohne Niveaudifferenzen in die Eggerallee zu überführen (ohne Umgehung des Gebäudes des Ruderclubs).

Rückmeldungen Das Gebäude gehört dem Ruderclub; eine Kündigung des Baurechtsvertrags ist nicht vorgesehen oder nötig. Für den Uferweg wurden drei Varianten mit verschiedener Höhenlage studiert. Die Variante «hoch» wurde als Lösung bestimmt, weil sie sowohl eine direkte Verbindung zur Eggerallee als auch den Anschluss an die Gösgerstrasse und zum Bahnhofplatz sowie Areal Bahnhof Nord bietet. Die Steigungen sind mit max. 6 % barrierefrei.

Für weitere Ausführungen siehe Stellungnahmen zu den Anträgen Nrn. 154, 155, 189.

Reise- und Fernbusse

Anträge Es wird beantragt, eine Ersatzlösung für Fern- und Reisebusse innerhalb des Perimeters NBO oder im nahen Umfeld sicherzustellen.

Rückmeldungen Die Möglichkeit, Haltestellen für Fern- und Reisebusse im Projektperimeter NBO anzuordnen, wurde geprüft. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse ist dies im Perimeter nicht möglich. Haltemöglichkeiten für Fern- und Reisebusse werden unabhängig vom Projekt NBO sichergestellt.

Für weitere Ausführungen siehe Stellungnahmen zu den Anträgen Nrn. 156 bis 159.

Abhängigkeit vom Ausbauschritt der SBB (Ausbau PU Hardegg)

Anträge Es wird beantragt, Planungssicherheit zu schaffen und die Abhängigkeit von Drittprojekten der SBB (insb. Ausbau PU Hardegg) zu berücksichtigen.

Rückmeldungen Stadt, Kanton und SBB sind seit 2012 als Bauherrengemeinschaft vereint. Das Projekt NBO ist aufwärtskompatibel zum Ausbauschritt der SBB geplant. Sowohl für den provisorischen Anschluss an die bestehende Martin Disteli-Unterführung wie auch zur bestehenden Hardegg-Unterführung liegen detaillierte Pläne für die Übergangsphasen vor, die wenn nötig auch längerfristig funktionieren würden.

Für weitere Ausführungen siehe Stellungnahmen zu den Anträgen Nrn. 73, 75, 160.

Anhang

Anhang Beantwortung Anträge im Detail

Stadt Olten: «Neuer Bahnhofplatz Olten (NBO)»

Auswertung Mitwirkung Tabelle

1. Kommunale Nutzungsplanung

Nachfolgend werden die Mitwirkungseingaben zu folgenden Unterthemen aufgeführt: Zonenvorschriften, Teil-Erschliessungsplan, Teil-Lärmempfindlichkeitsstufenplan, Teil-Zonenplan:

Nr.	Mitwirkende (Private, Organisation, Parteien)	Antrag / Bemerkung	Begründung	Entscheid	Stellungnahme
1	GRÜNE Region Olten Angeschlossene Teilnehmer/innen: Alex Strittmatter, 4656 Starrkirch-Will	Ergänzung der Zonenvorschrift um konkrete Nachhaltigkeitskriterien bezüglich Energieeffizienz und erneuerbare Energien, nachhaltige und schadstoffarme Baumaterialien im Kontext der Kreislaufwirtschaft, Wasser (z.B. Sickerflächen), Klimaanpassung und Biodiversität, Luftqualität, Innenraumqualität. Orientierung an der SIA-Norm 390/1A.	Obwohl die beschriebenen Elemente teilweise im vorliegenden Bauprojekt berücksichtigt werden, ist eine umfassende Vorschrift auf kommunaler Ebene zwingend, um in dieser Bauzone die grundlegenden Voraussetzungen für nachhaltiges Bauen unabhängig vom konkreten Projekt festzulegen. Dies ist insbesondere wichtig, da das Projekt vor der Ortsplanungsrevision entwickelt wird.	Wird ausserhalb der Planung geprüft.	Seit Phase Vorprojekt ist eine laufende Umwelt- sowie Nachhaltigkeitsplanung im Projekt integriert. Dabei werden alle Möglichkeiten auf Wirkung, Kosten und Kosten-Nutzen hin evaluiert. Allgemeine Bauvorschriften im Umwelt- und Nachhaltigkeitsbereich können im Bau- und Zonenreglement im Zuge der Ortsplanungsrevision aufgenommen werden. Diese gelten dann auch für den Perimeter NBO. Innerhalb der Nutzungsplanung NBO werden lediglich die Zonenvorschriften für die neue, überlagernde Nutzungszone «Bahnhofspassagen» definiert. Zonenspezifische Umweltvorschriften wären hier nicht sachgerecht und würden lediglich für die Passagen gelten. Der Antrag wird insofern abgelehnt, die Anliegen werden in der Ortsplanungsrevision behandelt.
2	Industrie- und Handelsverein Region Olten Angeschlossene Teilnehmer/innen: Daniel Probst, 4600 Olten Reto Spiegel, 4654 Lostorf R. Nussbaum AG, 4600 Olten Marc Winistörfer, 4600 Olten Rudolf Steiner, 4601 Olten FDP Olten GLP Olten-Gösgen	EG-Belebung verbindlich festlegen In den EG-Lagen entlang Bahnhofplatz/Bahnhofquai Mindestanteile an publikumsorientierten Nutzungen (Detailhandel, Gastro, Dienstleistungen) sichern; Werbe-/Aussenmöblierung gestaltungsleitbildkonform, aber praxisnah zulassen.	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.	Das ist vorgesehen.	Wir gehen davon aus, dass mit EG-Lagen entlang Bahnhofplatz/Bahnhofquai bestehende oder geplante Bebauungen ausserhalb des Projektperimeters NBO gemeint sind. Im Areal Bahnhof Nord sind öffentliche EG-Anteile im Gestaltungsplan verankert und geplant. In der laufenden Ortsplanungsrevision kann eine Bestimmung zur EG-Nutzung im Zonenreglement aufgenommen werden. Das Swisscom-Gebäude könnte zum Platz adressiert werden. Der Bahnhofplatz wird exklusiv für Verkehrsfunktionen (inkl. Aufenthaltsqualitäten) benötigt. Die zahlreichen Ausstattungen sollen möglichst gut integriert werden. Übersichtlichkeit ist wichtig. Die kommerziellen Flächen konzentrieren sich in der Passagenebene im UG mit Akzent auf die Aufenthaltsqualität an der Aare. In den Passagen sind auch dynamische Werbeträger geplant.
3	Industrie- und Handelsverein Region Olten Angeschlossene Teilnehmer/innen: Daniel Probst, 4600 Olten Reto Spiegel, 4654 Lostorf R. Nussbaum AG, 4600 Olten Marc Winistörfer, 4600 Olten Rudolf Steiner, 4601 Olten FDP Olten GLP Olten-Gösgen	Nutzungsmix in Obergeschossen offenhalten Keine restriktiven Zweckbindungen in OG; urbane Produktion/Co-Working/Büro/Gesundheit zulassen; bauliche Parameter (Achsraster/Tiefen) wirtschaftstauglich dimensionieren.	Breiter Nutzungsteppich stabilisiert Mieten, reduziert Leerstände und schafft Arbeitsplätze im Knoten. (Grundsatz aus Projektzielen «intermodale Drehscheibe / hochwertige Gestaltung»).	Nicht Gegenstand dieser Vorlage.	Im Projektperimeter NBO befinden sich keine Hochbauten. Wir gehen davon aus, dass entweder das Baufeld 1 oder die Insellage (Bahnhofsgebäude) gemeint sind. Diese beiden Perimeter werden in anderen Projekten behandelt.
4	Industrie- und Handelsverein Region Olten Angeschlossene Teilnehmer/innen: Daniel Probst, 4600 Olten Reto Spiegel, 4654 Lostorf R. Nussbaum AG, 4600 Olten Marc Winistörfer, 4600 Olten Rudolf Steiner, 4601 Olten FDP Olten GLP Olten-Gösgen	EG-Fronten & Signaletik praxisnah regeln Mindest-EG-Breiten für publikumsorientierte Nutzungen; Werbeanlagen und Aussenmöblierung «leitbildkonform, aber betrieblich tauglich» (schnelle Bewilligungsverfahren, klare Checklisten).	Sichtbarkeit und Beispielbarkeit sichern Umsätze; passt zum Ziel der Platzbelebung.	Wird zur Kenntnis genommen.	Einige Werbeelemente sind auf dem Platz vorgesehen, an Stellen, an denen diese Anlagen baulich optimal integriert werden können und keine Sichtverhältnisse und Personenflüsse beeinträchtigt werden. Die Verkehrsfunktionen stehen generell im Fokus für den Bahnhofplatz.
5	Industrie- und Handelsverein Region Olten Angeschlossene Teilnehmer/innen: Daniel Probst, 4600 Olten Reto Spiegel, 4654 Lostorf R. Nussbaum AG, 4600 Olten Rudolf Steiner, 4601 Olten FDP Olten GLP Olten-Gösgen	Logistik im Planungsrecht explizit sichern Andienungskorridore, Ladezonen und Warenlifte (inkl. Zeitfenster) in den Plänen festschreiben; Anlieferungen >12m nur ausnahmsweise und mit Nachweis, dafür redundante Lieferlösung über neues Logistiksystem.	Der Verkehrs-Bericht sieht primär einen dezentralen Logistikzugang vor; zusätzlich einen Stellplatz im nördlichen Buswende-Bereich. Das muss planungsrechtlich abgesichert werden, damit die Kommerzfleichen dauerhaft funktionieren.	Antrag wird nicht angenommen.	Die Sicherung dieser Themen erfolgt nicht über die Nutzungsplanung. Die für die bahnbetrieblichen und kommerziellen Nutzungen erforderlichen logistischen Erschliessungen sind im Projekt sichergestellt. Die SBB AG erstellt an der Tannwaldstrasse ein neues Logistikzentrum. Der Bauherrngemeinschaft ist bewusst, dass die Ver- und Entsorgung des Bahnhofs „jederzeit“ funktionieren muss.
6	Olten jetzt!	Ein substantieller Anteil der Aufenthaltsflächen soll als konsumfreie Zonen definiert werden.	Öffentlicher Raum muss allen Menschen unabhängig von ihrer Kaufkraft zur Verfügung stehen. Konsumfreie Zonen fördern soziale Inklusion und spontane Begegnungen.	Das ist vorgesehen.	Auf dem Bahnhofplatz sind keine Kommerzfleichen geplant; am Aareufer wurden die Aussengastronomien zurückhaltend dimensioniert, um dem Anliegen bestmöglich Raum zu bieten.

Nr.	Mitwirkende (Private, Organisation, Parteien)	Antrag / Bemerkung	Begründung	Entscheid	Stellungnahme
7	Olten jetzt!	In den Zonenvorschriften für die Bahnhofspassagen soll ein ausgewogener Nutzungsmix mit nicht-kommerzieller Nutzung festgeschrieben werden.	Rein kommerzielle Unterführungen schaffen keine attraktiven öffentlichen Räume. Kulturelle und soziale Nutzungen (z.B. Ausstellungsflächen, Begegnungsräume) erhöhen die Aufenthaltsqualität und soziale Sicherheit.	Antrag wird nicht angenommen.	Das ist leider nicht realistisch. Das Erstellen der Passegenebene ist sehr aufwändig, die Kosten müssen über den Betrieb teilweise amortisiert werden können. Die Angebote müssen zudem auf die Bedürfnisse des Personenverkehrs ausgelegt werden (hochfrequente Nutzungen). An beiden PU-Ausgängen entstehen attraktive Gastroangebote, am Ufer haben der Langsamverkehr und freier Aufenthalt mit Aarezugängen Priorität.
8	Olten jetzt!	Wir begrüßen, dass Klimaanpassung im Räumlichen Leitbild erwähnt wird. Diese muss nun verbindlich in den Zonenvorschriften verankert werden: Maximierung von Bäumen und unversiegelten/teilversiegelten Flächen wo immer technisch möglich, sowie Wasserspiele und Beschattungselemente.	Der Klimawandel erfordert konkrete Massnahmen. Die erwähnte Klimastrategie muss sich in verbindlichen Vorgaben niederschlagen. Der Bahnhofplatz als Hitzeinsel benötigt zwingend kühlende Elemente. Auf dem knappen Raum sind Bäume effizienter als Rasenflächen. Versickerungsfähige Böden und Baumschatten sind essentiell für Mikroklima und Aufenthaltsqualität.	Wird ausserhalb der Planung geprüft.	Siehe Stellungnahme zu Antrag Nr. 1
9	SP Olten	Zu 2. Nutzung Nicht-Kommerzielle-Konsumzonen erstellen	Bis jetzt sind bei "Nutzung" nur Gewerbe (Verkauf, Gastronomie und Dienstleistungen für den täglichen Bedarf) sowie zugehörige Technik-, Lager- und Logistikräume erwähnt. Es sollte jedoch konsumfreie, gedeckte Räume geben, um sich dort aufzuhalten. ZB. auch wenn es regnet oder schneit, beispielsweise auch zum Stillen oder mitgebrachtes Essen zu konsumieren und sich aufzuwärmen.	Antrag wird nicht angenommen.	Die in der Begründung aufgeführten konsumfreien Nutzungen sind in den Zonenvorschriften mitgehalten d.h. frei möglich (aus planungsrechtlicher Sicht wäre der Titel „Gewerbe“ allein schon ausreichend). Das Anliegen ist somit erfüllt, eine weitere Detaillierung der Zonenvorschrift ist nicht nötig und sinnvoll.
10	Die Mitte Stadt Olten	Für die Hecke, welche beim Ruderclub-Areal aufgehoben wird, muss ein angemessener Ersatz geschaffen werden.	Ein gleichwertiger Ersatz ist aus Gründen der Biodiversität sehr wichtig. Qualität und Lage sind von zentraler Bedeutung, daher braucht es hier eine gute Lösung	Das ist vorgesehen.	Der Ersatz der Hecke ist nach § 20 Abs. 3 der kantonalen Verordnung über den Natur- und Heimatschutz gesetzlich festgelegt. Ein Ersatz ist zwingend erforderlich. Die rechtliche Sicherung und Umsetzung einer gleichwertigen, tatsächlich höherwertigen Ersatzlösung wird ins Aufgatedossier integriert werden.
11	Industrie- und Handelsverein Region Olten Angeschlossene Teilnehmer/innen: Daniel Probst, 4600 Olten Reto Spiegel, 4654 Lostorf R. Nussbaum AG, 4600 Olten Marc Winistörfer, 4600 Olten Rudolf Steiner, 4601 Olten GLP Olten-Gösigen	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.	Das ist vorgesehen.	Im Lärmempfindlichkeitsstufenplan werden den Bauzonen und den Nichtbauzonen (ausserhalb Siedlungsgebiet) die Lärmempfindlichkeitsstufen (ES) gemäss Art. 43 Lärmschutzverordnung zugewiesen. Im Erschliessungsplan festgelegte Strassen- und Verkehrsflächen verfügen über keine ES, da es sich hier um Verkehrszonen ohne lärmempfindliche Nutzungen im baurechtlichen Sinn handelt. Sämtliche an den Bahnhofplatz und die Kantonsstrasse angrenzenden Bauzonen befinden sich bislang und künftig in der ES III (vgl. blaue Flächen im Teil-Lärmempfindlichkeitsstufenplan). Mit der vorliegenden Planung werden lediglich die Geometrien der ES III am Aareufer an die neue Abgrenzung der Bauzone (resp. der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen / Begegnungszone) gemäss Teil-Zonenplan angepasst.
12	Olten jetzt!	Im Lärmempfindlichkeitsstufenplan sollen die geplanten Aufenthaltsbereiche am Aareufer besonders geschützt werden, mit aktiven Lärmschutzmassnahmen bei Überschreitung der Grenzwerte.	Qualitätsvolle Aufenthaltsräume benötigen Ruhe. Das Aareufer als Erholungsraum darf nicht durch Verkehrslärm beeinträchtigt werden. Lärmschutz erhöht die Nutzbarkeit und Attraktivität.	Nicht Gegenstand dieser Vorlage.	Das Aareufer mit der Bahnhofterrasse beidseits der Bahnhofbrücke ist der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen / Begegnungszone (OeBA/B) mit der Lärmempfindlichkeitsstufe ES III zugewiesen (wie bislang schon der Teil des Aareufers südlich der Bahnhofbrücke). Mit der Empfindlichkeitsstufe werden die Grenzwerte für Lärmimmissionen auf lärmempfindliche Räume (Wohnungen, dauernd genutzte Arbeitsräume) geregelt. Die Lärmsituation im öffentlichen Raum sowie Publikumlärm fallen nicht unter die Lärmschutzverordnung, solange sie nicht von einer ortsfesten Anlage auf benachbarte lärmempfindliche Räume einwirken.

2. Kantonale Nutzungsplanung

Nachfolgend werden die Mitwirkungseingaben zu folgenden Unterthemen aufgeführt: Fussverkehr, Veloverkehr, motorisierter Individualverkehr, Busverkehr:

Nr.	Mitwirkende (Private, Organisation, Parteien)	Antrag / Bemerkung	Begründung	Entscheid	Stellungnahme
13	GLP Olten-Gösigen	Prüfung Bedarf Fussgängerstreifen Gösgerstrasse	Es stellt sich die Frage, ob der bestehende Fussgängerstreifen über die Gösgerstrasse noch benötigt wird. Falls durch dessen Aufhebung der Strassenverkehrsfluss verbessert würde, könnte man diesen weglassen.	Wird zur Kenntnis genommen.	Im gesamten Knoten werden noch verschiedene Detailprüfungen und ggf. Optimierungen vorgenommen. Nach aktuellem Stand der Projektierung und der prognostizierten Verkehrsströme ist der Fussgängerstreifen im Knotenbereich erforderlich.

Nr.	Mitwirkende (Private, Organisation, Parteien)	Antrag / Bemerkung	Begründung	Entscheid	Stellungnahme
14	Olten jetzt!	Zusätzlich zur BehiG-konformen Planung fordern wir: maximale Rampenneigung 6% (statt 12%), durchgehende taktile Leitsysteme, akustische Signale an allen Ampeln.	BehiG definiert Mindeststandards. Für echte Inklusion braucht es mehr: 6% Neigung ermöglicht selbständige Rollstuhlnutzung, taktile Leitsysteme und akustische Signale schaffen Orientierung für Menschen mit Sehbehinderung.	Antrag wird nicht angenommen.	Alle Rampenneigungen erfüllen die Vorgaben gemäss BehiG. Aus Platzgründen sind teilweise höhere Neigungen als 6% erforderlich, dies namentlich im Bahnbereich. Ergänzend stehen Lifanlagen zur Verfügung. Bei Überschreitungen von 6% wurden beidseitig Handläufe eingeplant (ausser bei der Zufahrtsrampe zur Velostation). Die PU Martin Disteli und Hardegg sowie Passage West weisen bei den Gehwegen ein maximales Gefälle von 2% auf. Der Zugang über den Gehweg via RCO weist ein Gefälle < 6% auf. Das traktile Leitsystem ist übergreifend von der Kantonsstrasse zum Bahnhof koordiniert und berücksichtigt. Akustische Signale für die Orientierung sind sowohl bei der SBB als auch den Lichtsignalanlagen eingeplant.
15	Stefijujis Grüter, 4600 Olten	Grünelemente, Entsiegelung	Sofern die heutigen Abstellplätze angepasst werden und nicht mehr hier angedacht sind, sollte hier doch Platz für neue Grünelemente entstehen.	Antrag wird nicht angenommen.	Die Abstellplätze am südlichen Brückenkopf werden in die Velostation verlegt. Die Geometrien des Projektes weichen von der heutigen Situation ab. Am Bahnhofquai entsteht ein 4 m breiter Gehweg und Buswartebereich. Das Velo wird strassenseitig auf durchgängigen Radstreifen geführt. Ein Grünelement ist an dieser Stelle nicht möglich.
16	Stefijujis Grüter, 4600 Olten	Grünstreifen/Entsiegelung prüfen	Wenn der Radstreifen hier wegfällt, dann sollte man dringend Entsiegelungsmassnahmen prüfen. Die Hitze ist auf der Brücke im Sommer nicht auszuhalten.	Antrag wird nicht angenommen.	Die Bahnhofbrücke ist als durchgängiger Stahlbetonträger konstruiert, eine Entsiegelung auf dem südseitigen Trottoir ist statisch nicht möglich.
17	Stefijujis Grüter, 4600 Olten	Nicht BehiG konform, taktile visuelle Markierungen notwendig	Der Fussgängerstreifen ist nicht senkrecht zum Trottoirrand ausgestaltet. Dies geht nicht als BehiG-konform durch und sollte entsprechend angepasst werden.	Wird zur Kenntnis genommen.	Fussgängerstreifen werden soweit möglich rechtwinklig zu Strassenrändern oder Trottoirs angeordnet. Aufgrund der vorhandenen Trottoirgeometrien ist dies im unmittelbaren Knotenbereich nicht möglich. Es werden Massnahmen (taktile Führungslinien etc.) vorgesehen, um auch Menschen mit eingeschränkten visuellen Möglichkeiten eine einfache und sichere Nutzung zu gewährleisten.
18	GRÜNE Region Olten Angeschlossene Teilnehmer/innen: Alex Strittmatter, 4656 Starrkirch-Will	Seite 23 Veloverkehr Grundlagen Antrag: Physische Markierungen zur Abtrennung von Radstreifen und Fahrbahnen sind einzuplanen (z.B. Pylonen, Fahrbahnreflektoren).	An einigen Stellen im Projektperimeter (Bsp. Bahnhofbrücke) bleibt die Nähe zum motorisierten Individualverkehr auf der Strasse bestehen. Klare Markierungen erhöhen hierbei die Sicherheit.	Antrag wird nicht angenommen.	Für die Radverkehrsführung werden noch Optimierungen geprüft, bspw. durchgängige Markierungen oder das flächige Markieren von Gefahrenstellen. Physische Trennelemente (Poller oder Klemmfix) beanspruchen zirka 70 cm Platz. Sie werden voraussichtlich in der Bauzeit eingesetzt, nicht aber im Projekt.
19	Olten jetzt!	Wir begrüssen die geplanten Radstreifen auf den Kantonsstrassen. Zusätzlich fordern wir rote Einfärbung an allen Konfliktpunkten (Kreuzungen, Einmündungen) und durchgehende Markierung ohne Unterbrechungen.	Die sichere Führung des Veloverkehrs ist essentiell für die Attraktivität des Bahnhofs als multimodaler Verkehrsknoten. Rote Einfärbungen an Konfliktpunkten erhöhen nachweislich die Sicherheit und Sichtbarkeit für alle Verkehrsteilnehmenden.	Antrag wird geprüft.	Für die Radverkehrsführung werden noch Optimierungen geprüft und umgesetzt, bspw. durchgängige Markierungen, Aufstellbereiche für den Vorstart der Velos (Velosäcke) oder auch das flächige Markieren von Gefahrenstellen.
20	Peter Moor, 4600 Olten	Velostreifen gegenüber Busspur sichern	Erfreulicherweise ist durchgehend in beiden Richtungen ein Velostreifen vorgesehen. Weniger erfreulich ist, dass dieser nicht freie Fahrt bedeutet, sondern an sämtlichen Busbuchten ungesichert vorbeigeführt wird, was sowohl für Busfahrer:innen als auch für Zweiradfahrer:innen extrem gefährlich ist. Es müssen zwingend zusätzliche Sicherheitselemente eingeplant werden. Alternativ ist der Velostreifen hinter den Bushaltestellen (und Umsteigeräumen) durchzuführen.	Wird zur Kenntnis genommen.	Die Strassen und Knoten müssen vielen verschiedenen Verkehrsbeziehungen und Verkehrsteilnehmenden genügen. Dabei sind verschiedenste Fahrbeziehungen (Abbiegen etc.) zu berücksichtigen. Die Veloführung wurde bestmöglich in den vorhandenen Raum integriert. Eine weitere Sicherheitsüberprüfung wird durchgeführt. Die sinnvollen und möglichen Optimierungen werden vorgenommen.
21	Pro Velo Region Olten	Bahnhofbrücke: Die beiden Radstreifen verbreitern auf 1.80 Meter.	Velos dürfen neu nicht mehr auf dem südseitigen Trottoir verkehren. Deshalb sollten ihnen auf den Fahrbahnen ein attraktiveres Angebot als nur 1.50 Meter-Radstreifen gemacht werden. Zudem: Zu gegebenem Zeitpunkt wird auch die Frohburgstrasse saniert werden. Da müssten dann die 1.80 Meter-Radstreifen als Standard weitergezogen werden.	Antrag wird geprüft.	Jedem Verkehrsteilnehmenden soll so viel Platz wie erforderlich im Rahmen der Möglichkeiten zugewiesen werden. Ob eine Verbreiterung der Velostreifen möglich ist, wird mit der Detailausarbeitung nochmals überprüft. Der vorhandene Platz auf der bestehenden Brücke ist allerdings begrenzt.
22	Pro Velo Region Olten	Gösgerstrasse, aareseitiger Radstreifen: Die «Verschränkung» beim Buswendeplatz abschwächen.	Bei hohem Verkehrsaufkommen und besetzter Bushaltestelle wird diese S-Kurve für Velofahrende auf dem nur 1.50 Meter breiten Radstreifen zur Gefahrenstelle. Sie müssen dieses S parallel zum mind. 50 km/h schnellen MIV fahren.	Antrag wird geprüft.	Aufgrund der beengten Platzverhältnisse ist es kaum möglich Verkehrsführungen beliebig zu optimieren. Im Bereich der Buswendschleife ist speziell dem Platzbedarf der Busse Rechnung zu tragen, so dass diese die Haltestellen mit den behindertengerechten hohen Haltekanten gut anfahren können. Optimierungsmöglichkeiten werden geprüft.
23	SP Olten	Sicherere Lösung Süd-Nord-Verbindung für Velos prüfen	In der jetzigen Planung muss der Veloverkehr von Süd nach Nord an allen Buseinfahrten, Ausfahrt Buswendschleife und Einfahrt des Bahnhofparkings vorbeifahren. Dies ist ein erhebliches Risiko für Velofahrende sowie auch unangenehm für Busfahrende.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Nutzung des vorhandenen Strassenraums durch unterschiedliche Verkehrsteilnehmende wurde bei der Linienführung und speziell der Phasenschaltung der Lichtsignalanlagen soweit Rechnung getragen, dass es zu möglichst wenigen Verkehrsflusskreuzungen kommt. Eine komplette Entflechtung ist im begrenzten Raum nicht möglich.
24	SP Olten	Sicherere Lösung Süd-Nord-Verbindung für Velos prüfen	In der jetzigen Planung muss der Veloverkehr von Süd nach Nord an allen Buseinfahrten, Ausfahrt Buswendschleife und Einfahrt des Bahnhofparkings vorbeifahren. Dies ist ein erhebliches Risiko für Velofahrende sowie auch unangenehm für Busfahrende.	Wird zur Kenntnis genommen.	Siehe Stellungnahme zu Antrag Nr. 23

Nr.	Mitwirkende (Private, Organisation, Parteien)	Antrag / Bemerkung	Begründung	Entscheid	Stellungnahme
25	Stefijujis Grüter, 4600 Olten	Radstreifendimensionierung anpassen	Wir haben hier wieder einen unterdimensionierten Radstreifen. Kurvenverbreiterung für Fahrräder zu prüfen, der Radius ist hier zu eng.	Antrag wird nicht angenommen.	Der Radstreifen ist auf der Bahnhofbrücke 1.50m breit. Die Fahrbahn lässt sich aus statischen Gründen nicht verbreitern, so dass von dem 4.90m breiten Trottoir leider nichts der Fahrbahn zugeschlagen werden kann. In der Knotenausfahrt auf dem Bahnhofquai nach Süden ist der Radstreifen 1.75m breit. Im Kurvenbereich weitet sich der Radstreifen bis auf 2.3m auf. Der Innenradius des Radstreifens beträgt knapp 15m. Da am Bahnhofplatz eine rechtwinklige Anbindung der Bahnhofbrücke an die Gösgerstrasse bzw. den Bahnhofquai erfolgt, kann keine fahrdynamische Kurvenprojektierung für den Radverkehr erfolgen. Das gilt auch für den motorisierten Verkehr auf allen Abbiegebeziehungen an diesem Knoten.
26	Stefijujis Grüter, 4600 Olten	Die Dimensionierung des Radstreifens ist anzupassen.	Wie können Sie im Jahr 2025 einen Radstreifen in der Dimensionierung von 1.47m planen? Bereits aufgrund von Lastenfahrrädern sollte man mindestens 1.60 m anstreben (gemäss VTS darf ein Lastenfahrrad 1.00m breit sein unter Berücksichtigung aller Zuschläge kommt man damit auf 1.60m). Wir behalten nicht ernsthaft zwei Fahrspuren pro Richtung und weiterhin unterdimensionierte Radstreifen, oder? Jede einigermaßen fortschrittliche Stadt hat ein Mindestmass von 1.80m beim Radstreifen definiert. In der Regel strebt man sogar 2.20m an (siehe Standards der Stadt Luzern, erstellt von Metron AG).	Wird zur Kenntnis genommen.	Die vorhandenen Platzverhältnisse erlauben keine breiteren Fahrstreifen, das Regelmass von 1,50m wird um 3cm verfehlt, was sich in der Praxis nicht spürbar auswirken wird.
27	Stefijujis Grüter, 4600 Olten	Anpassung Fahrstreifenbreite	Die Fahrstreifenbreite beträgt je 3.25m. 3.00m (in Ausnahmefällen kann man auch mit 2.90m planen) sollten hier ausreichen. Wenn man von 3.00m Fahrstreifenbreite ausgeht. Die 0.5m, die man so gewinnt, wären nützlicher beim Radstreifen!	Wird zur Kenntnis genommen.	Mit diesem Projekt wird allen Verkehrsteilnehmenden im Rahmen der Möglichkeiten ausreichend Platz zur Verfügung gestellt. Details wie die genauen Spurbreiten werden in einem separaten Prüfverfahren vertieft überprüft und wenn angezeigt angepasst.
28	FDP Olten	Die FDP Olten beantragt, dass die Rechtsabbiegespur auf der Gösgerstrasse stadteinwärts nach Möglichkeit früher beginnt.	Mit einer Verkehrsführung näher an der Aare (sprich ohne Platzreserve für den Neubau des Ruder-Clubhauses) könnte der Rechtsabbieger erheblich früher beginnen und würde die Stauwahrscheinlichkeit verringern.	Antrag wird nicht angenommen.	Die Anzahl der Rechtsabbieger von der Gösgerstrasse ist gering. Die verkehrstechnischen Prüfungen haben aufgezeigt, dass der Knoten mit dieser Geometrie ausreichend Reserve bietet und es im Normalzustand zu keiner Überlastung der einzelnen Fahrstreifen kommt. Eine Verlängerung der Abbiegespur zu Ungunsten des Aareraums wäre nicht verhältnismässig.
29	GRÜNE Region Olten Angeschlossene Teilnehmer/innen: Alex Strittmatter, 4656 Starrkirch-Will	Seite 41 Verkehrsmanagement Antrag: Auf den Knotenzufahrten ist die Projektierungsgeschwindigkeit auf Vp 30 km/h festzulegen.	Die Einführung von Tempo 30 auf sämtlichen Kantonsstrassen innerhalb des Oltner Stadtgebietes ist ein vom Gemeindeparlament Olten im Dezember 2024 überwiesener Volksauftrag.	Antrag wird nicht angenommen.	Eine Temporeduktion auf Kantonsstrassen ist nur dann in Erwägung zu ziehen, wenn im umliegenden Strassennetz bereits ein tieferes Geschwindigkeitsregime (T30/20) eingeführt ist. Dies ist hier nicht der Fall. Sowohl die Gösgerstrasse als auch der Bahnhofquai sind als verkehrsorientierte Strassen mit ausreichend Sichtzonen nicht für T-30 qualifiziert. Weiter wird die Leistungsfähigkeit des Gesamtknotens bei einer Temporeduktion negativ beeinträchtigt, was zu erhöhtem Stauaufkommen und Behinderungen führen könnte.

Nr.	Mitwirkende (Private, Organisation, Parteien)	Antrag / Bemerkung	Begründung	Entscheid	Stellungnahme
30	Martin Leimer, 6314 Unterägeri	Prüfung und Umsetzung eines Kreisverkehrs anstelle einer Lichtsignalanlage beim Zugang zum neuen Bahnhofplatz	<p>Kostenvorteil</p> <ul style="list-style-type: none"> • Obwohl die Investitionskosten vergleichbar sein können, entfallen beim Kreisverkehr laufende Betriebskosten wie Strom, Wartung und Steuerungstechnik einer Ampelanlage. Langfristig ist das kosteneffizienter. edocs.tib.eu+6BASIC thinking+6trc-transportation.com+6 Höherer Verkehrsfluss und Durchsatz • Kreisverkehre reduzieren unnötige Wartezeiten an roten Phasen und ermöglichen flüssigeren Verkehr. Besonders bei geringem bis mittlerem Verkehrsaufkommen erzielen sie oft einen effizienteren Durchsatz als Ampelsysteme. Schweizer Radio und Fernsehen (SRF)+3Wikipedia+3BASIC thinking+3 • Durch weniger Stop-and-Go verringert sich zudem der Treibstoffverbrauch – unterstützt also auch ökologische Ziele. BASIC thinking+2Wikipedia+2 <p>Verkehrssicherheit</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Geschwindigkeit wird an Kreisverkehren in der Regel reduziert, Konfliktpunkte werden minimiert. Studien, z. B. aus der Steiermark, zeigen, dass sich die Unfallzahl nach einem Umbau zu Kreisverkehren um beachtliche 80 % reduziert hat. BASIC thinking+3verkehr.steiermark.at+3Wikipedia+3 • Die einfache Vorfahrtsregelung und tangentiale Kollisionen führen zu weniger schweren Unfällen. Schwarzbuch <p>Ökologische und betriebssicherheitstechnische Vorteile</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kreisverkehre verursachen weniger Lärm und Emissionen und erhöhen somit die Umweltverträglichkeit. Sie sind zudem wartungsarm. trc-transportation.com+4Wikipedia+4verkehr.steiermark.at+4 <p>Busverkehr – alternative Lösungen statt Ampeltechnik</p> <ul style="list-style-type: none"> • Auch Busse profitieren von flüssigem Verkehr ohne Rotphasen. Mit gezielt ausgeführten Zufahrtsspuren oder baulichen Maßnahmen lässt sich eine effektive Buspriorisierung realisieren – ohne den Umfang und die Kosten einer Ampelanlage. <p>Empfehlung</p> <p>Die oben genannten Argumente sprechen sowohl betriebswirtschaftlich als auch verkehrstechnisch klar für einen Kreisverkehr als nachhaltige, sichere und ökonomische Lösung. Eine Lichtsignalanlage ist gegenüber diesem Modell langfristig benachteiligt – auch unter Berücksichtigung der Busbevorzugung. In Summe ist daher die Umsetzung eines Kreisverkehrs der sinnvollere Ansatz für den neuen Bahnhofplatz.</p> <p>Willst du dazu noch eine kürzere, bündige Formulierung für den Antrag oder zusätzlich Visualisierungen/Daten (z. B. Schaubilder aus Studien)?</p>	Antrag wird nicht angenommen.	Die Idee eines Kreisverkehrs anstelle eines Knotens wurde in der Testplanung 2012-2013 und im darauffolgenden Betriebs- und Gestaltungskonzept einlässlich geprüft, aber aufgrund der ungenügenden Leistungsfähigkeit verworfen. Insbesondere die sehr hohe Busfrequenz erfordert einen aktiv gesteuerten Knoten.
31	Einwohnergemeinde Starrkirch-Wil	Verbesserte Ausgestaltung der ÖV-Kanten (Bus).	Die Buskanten für den ÖV haben nur kleine Dächer und bieten den wartenden Personen wenig Schutz bei schlechtem Wetter. Hier ist eine Verbesserung herbeizuführen.	Antrag wird nicht angenommen.	Alle Bushaltekanten sind mit überdachten Wartebereichen ausgestattet oder haben einen witterungsgeschützten Aufenthaltsbereich in unmittelbarer Nähe (max. 8.5m entfernt). Weiter sind die Umsteigebeziehungen zwischen Bahnhof und Bushaltekanten weitgehend überdacht bzw. unterirdisch geführt. Eine Vergrößerung überdachter Bereiche würde bauliche, betriebliche und städtebauliche Nachteile mit sich bringen.
32	Einwohnergemeinde Starrkirch-Wil Gemeinderat	Kapazität der Buskanten überprüfen	Haben die vorgesehenen Buskanten genügend Kapazitäten, um den bestehenden Fahrplankontakt noch weiter zu verdichten?	Wird zur Kenntnis genommen.	Die Haltekanten sind ausreichend dimensioniert um dem heutigen wie auch künftigen Busbetrieb gerecht zu werden.
33	GLP Olten-Gösgen	Rückmeldungen zum Busbahnhof	<ul style="list-style-type: none"> • Verglichen mit heute gibt es kaum zusätzliche Bushaltekanten. Vorteilhaft ist primär die Verlagerung von Kiss-and-Ride, wodurch sich Konflikte mit Autos verringern. • Kritisch sehen wir die Führung der Busse: Wenn auf Perron F ein Bus steht, muss ein Bus von Perron E über den Wendepunkt fahren und dabei die Busspur verlassen – das birgt Konfliktpotenzial. • Ein Bereich für Reiseautos ist wünschenswert • Gegenüber klassischen, zentral angeordneten Busbahnhöfen wirkt die geplante Lösung weiterhin unübersichtlich. Für ortsunkundige Fahrgäste dürfte es schwierig bleiben, die richtige Kante zu finden. 	Wird zur Kenntnis genommen.	Die Anzahl der Bushaltekanten entspricht dem heutigen und künftigen Bedarf. Mit der Aufhebung der Konflikte zwischen MIV und Bus durch Verlagerung der Kurzzeitparkplätze in das Untergeschoss und räumlichen Verteilung der Haltekanten können sowohl die Zu- als auch die Wegfahrten der Busse deutlich verbessert werden. Die Kurse werden den Haltekanten derart zugewiesen, dass es zu keinen kritischen Fahrmanövern kommt. Reiseautos können auf den beengten Platzverhältnissen im Projektperimeter nicht aufgenommen werden, diesen werden ausserhalb des Projektes NBO Plätze zugewiesen (siehe Stellungnahmen zu Anträgen Nrn. 156 ff.). Die Wegweisung zur jeweiligen Haltekante wird mit der Signaletik sichergestellt.

Nr.	Mitwirkende (Private, Organisation, Parteien)	Antrag / Bemerkung	Begründung	Entscheid	Stellungnahme
34	GLP Olten-Gösgen	Stärkung des Bahnhofplatzes als ÖV-Drehscheibe	Zum ÖV gehört auch der öffentliche Nahverkehr mit den Bussen. Aktuell sind nur Haltekanten für die bestehenden Linien eingeplant sowie eine Haltekante für Busersatz. 1) Aufgrund des Bevölkerungswachstum und der Klimaziele ist von weiteren Buslinien oder höheren Taktfrequenzen auszugehen. Deshalb wären Haltekanten als Reserve wünschenswert. 2) Für Ortsunkundige ist das System der verteilten Haltekanten anstelle eines zentralen Busbahnhofes unübersichtlich	Wird zur Kenntnis genommen.	Die vorhandenen Platzverhältnisse erlauben keine Anordnung eines in sich geschlossenen Bushofes mit zusätzlichen Reservekanten. Die vorgesehenen Haltekanten tragen den künftigen Anforderungen Rechnung. Alle Berechnungen wurden auf Basis der erwarteten zukünftigen Passagierzahlen durchgeführt. Die Wegweisung zur jeweiligen Haltekante wird mit der Signaletik sichergestellt.
35	GRÜNE Region Olten Angeschlossene Teilnehmer/innen: Alex Strittmatter, 4656 Starrkirch-Will	Seite 34 Umgestaltung Kantonsstrasse mit Bushaltekanten Antrag: Buskanten sind allesamt mit Wartebänkli zu versehen.	Es bleibt unklar, ob tatsächlich alle Bushaltekanten mit überdachten Sitzgelegenheiten in nächster Nähe ausgestattet sind. Diese sind zur Überbrückung von Wartezeiten insbesondere für Menschen, die nicht lange stehen können, unabdingbar.	Das ist vorgesehen.	Es werden alle Bushaltekanten mit Sitzgelegenheiten ausgerüstet. Bei jeder Bushaltekante gibt es einen überdachten Wartebereich oder in unmittelbarer Nähe (max. 8.5m entfernt) einen witterungsgeschützten Aufenthaltsbereich.

3. Berichte

Nachfolgend werden die Mitwirkungseingaben zu folgenden Unterthemen aufgeführt: Raumplanungsbericht, Grundlagenbericht Verkehr, Grundlagenbericht Betroffenheit und Auswirkungen auf das Ortsbild / ISOS:

Nr.	Mitwirkende (Private, Organisation, Parteien)	Antrag / Bemerkung	Begründung	Entscheid	Stellungnahme
36	SP Olten	Korrekte Ausweisung der Parkplatzsituation	Ein Teil der 96+3 bestehenden Park and Ride-Parkplätzen befinden sich ausserhalb des Projektperimeters. Innerhalb des Perimeters des NBO wird in der Planung die Anzahl der Parkplätze erhöht, nicht um 28 reduziert, wie ausgewiesen ist.	Wird zur Kenntnis genommen.	An der Gösgerstrasse, nördlich der Betriebszentrale Mitte (BZM), besteht eine provisorische Parkieranlage mit 99 (96 + 3 Klein-PP) Park&Rail- sowie 98 Parkfeldern für die BZM. Die P+R-Anlage befand sich ursprünglich auf dem nördlichen Bahnhofplatz und wurde mit der Entwicklung des ABN-Areals an ihren heutigen, provisorischen Standort verlegt. Mit dem Bau des NBO-Parkings und BZM-Parkings (Lage zwischen BZM und Baufeld 2) wird der Standort der provisorischen Parkieranlage anschliessend für die Entwicklung der Baufelder 3 und 4 frei.
37	GRÜNE Region Olten Angeschlossene Teilnehmer/innen: Alex Strittmatter, 4656 Starrkirch-Will	Seite 15 Bahnhofstrasse / Swissvogasse Antrag: Konsequenzen für die Post-Anlieferung (10 LKW/Tag) sind unklar und daher genauer darzustellen.	Tatsächliche (bauliche/verkehrsbetriebliche) Konsequenzen sind nicht verständlich formuliert.	Wird zur Kenntnis genommen.	Das Regime und die Konsequenzen wurden in Abstimmung mit der Post geplant und sind im Grundlagenbericht Verkehr beschrieben. Die Lastwagenanlieferungen in der Bahnhofstrasse fahren mit Ausnahmegenehmigung gegen das Einbahnregime, was verkehrsrechtlich möglich ist und signaltechnisch umgesetzt wird. Im Bereich der Post besteht eine Kreuzungsmöglichkeit. Dazwischen ist die Sicht auf entgegenkommenden Verkehr gegeben.
38	Industrie- und Handelsverein Region Olten Angeschlossene Teilnehmer/innen: Daniel Probst, 4600 Olten Reto Spiegel, 4654 Lostorf R. Nussbaum AG, 4600 Olten Marc Winistörfer, 4600 Olten Rudolf Steiner, 4601 Olten FDP Olten GLP Olten-Gösgen	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.	Das ist vorgesehen.	Die beschriebenen Bemessungsnachweise wurden vorgenommen, sie werden im Auflageprojekt in den verkehrstechnischen Berichten zu den Lichtsignalanlagen dargelegt.
39	Industrie- und Handelsverein Region Olten Angeschlossene Teilnehmer/innen: Daniel Probst, 4600 Olten Reto Spiegel, 4654 Lostorf R. Nussbaum AG, 4600 Olten Marc Winistörfer, 4600 Olten Rudolf Steiner, 4601 Olten GLP Olten-Gösgen	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.	Das ist vorgesehen.	Siehe Stellungnahme zu Antrag Nr. 38
40	Olten jetzt!	Sichere Schulwege sollen in allen Plänen farblich markiert und mit spezieller Signalisation (gelbe Füsse, Warnschilder) versehen werden.	Der Bericht erwähnt Schulwege nur am Rande. Der Bahnhofbereich wird täglich von hunderten Schülerinnen und Schülern durchquert. Explizit ausgewiesene und signalisierte Schulwege erhöhen die Sicherheit markant.	Antrag wird nicht angenommen.	Grundsätzlich wurden alle Fusswegverbindungen so geplant, dass die Verkehrssicherheit auch für Schüler gewährleistet ist. Spezielle Markierungen oder Signale sollten nur dann angebracht werden, wenn die Verkehrssicherheit nicht anderweitig gewährleistet werden kann. Grundsätzlich bieten alle Fusswegverbindungen durch den Bahnhof die gleiche (gute) Verkehrssicherheit und können als Schulwege genutzt werden. Einen speziellen Schulweg durch den Bahnhof auszuweisen ist daher nicht notwendig.

Nr.	Mitwirkende (Private, Organisation, Parteien)	Antrag / Bemerkung	Begründung	Entscheid	Stellungnahme
41	FDP Olten	Die FDP Olten begrüsst das Bestreben der Bauherrschaft, den schützenswerten Ortsbildcharakter des Oltnen Bahnhofs im Rahmen des Bauprojekts zu bewahren (kein Antrag).	Insbesondere schätzt die FDP Olten die folgenden das Ortsbild ins Zentrum stellenden Aspekte des Projekts: <ul style="list-style-type: none"> • Haupt-/Dienstgebäude durch die schlanke Gestaltung der Perronbedachung visibler präsentieren • Achse Dienstgebäude - Bahnhofsbrücke - "Spange" Ringstrasse aufnehmen • Aarsteg fast, aber nicht ganz parallel zur Bahnhofsbrücke ausrichten (nicht fürs Auge unangenehm schräg wie seinerzeit beim Provisorium) • klare Raumordnung und schlanke Möblierung des Bahnhofplatzes als Orientierungspunkte 	Wird zur Kenntnis genommen.	Ein sorgfältiger Umgang mit dem geschützten Ortsbild von Olten ist der Stadt sowie der gesamten Bauherrngemeinschaft ein wichtiges Anliegen, dem in allen Projektphasen Rechnung getragen wird.
42	Olten jetzt!	Der vorliegende ISOS-Bericht soll als Referenz für künftige Projekte dienen. Seine ausgewogene Haltung - ISOS als Instrument für qualitätsvolle Entwicklung, nicht für Stillstand - muss gegen Fehlinterpretationen verteidigt werden.	Der Bericht zeigt mustergültig, dass ISOS-Schutz und notwendige Stadtentwicklung kein Widerspruch sind. Diese Haltung darf nicht durch Entwicklungsgegner ins Gegenteil verkehrt werden. Die im Bericht dokumentierte Verbesserung des Ortsbilds durch das Projekt ist ein wichtiges Signal für künftige Vorhaben.	Wird zur Kenntnis genommen.	Im „Grundlagenbericht Betroffenheit und Auswirkungen auf das Ortsbild / ISOS“ werden die Auswirkungen auf das geschützte Ortsbild gemäss Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung (ISOS) resp. die darin festgehaltenen Erhaltungsziele aufgezeigt sowie die Projektentwicklung und -optimierung dokumentiert. Der Bericht dient damit als Grundlage für die Interessenabwägung.
43	Olten jetzt!	Die ISOS-Verträglichkeit soll so interpretiert werden, dass künftige Entwicklungen und Anpassungen möglich bleiben.	Starre Vorgaben verhindern notwendige Anpassungen. Der Bahnhof muss sich mit den Mobilitätsbedürfnissen weiterentwickeln können, ohne jedesmal in Konflikt mit dem Ortsbildschutz zu geraten.	Nicht Gegenstand dieser Vorlage.	Das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung (ISOS) ist ein wichtiges Inventar zum Schutz und Erhalt von Ortsbildern, dessen Handhabung in der übergeordneten Gesetzgebung festgelegt ist. Eine Auseinandersetzung mit den Erhaltungszielen des ISOS erfolgt jeweils im Rahmen einer konkreten Planung bzw. Projekts (wie vorliegend im Projekt NBO) – pauschale Aussagen zur Verträglichkeit allfälliger künftiger Entwicklungen mit den Erhaltungszielen des ISOS sind daher nicht möglich.

4. Bauprojekt

Nachfolgend werden die Mitwirkungseingaben zu folgenden Unterthemen aufgeführt: Stadtebene: Bahnhofplatz, Bahnhofstrasse, Stadtdach; Passagenebene: Personenunterführung, Velostation, Parking; Passagenebene: Bahnhofterrasse, Aareufer; Aarsteg / Fuss- und Velonetz; Allgemein: Gestaltung, Materialisierung, Sicherheit:

Nr.	Mitwirkende (Private, Organisation, Parteien)	Antrag / Bemerkung	Begründung	Entscheid	Stellungnahme
44	Die Mitte Stadt Olten	Die Planung mit Zugangsrampe ab Gösgerstrasse und verkehrsbefreiter Bahnhofplatz soll wie geplant umgesetzt werden.	Positiv ist die Befreiung des heutigen Bahnhofplatzes vom motorisierten Verkehr (MIV/Bus). Neben der Aufenthaltsqualität mit Begrünung erhöht sich dadurch auch die Sicherheit aller Beteiligten massiv (wie der schlimme Verkehrsunfall vom 12. September 2025 leider zeigte). Die Erweiterung der Bahnhofterrasse und die neue Zugangsrampe ab der Gösgerstrasse schliesst die „Lücke“ zwischen der Winkelunterführung und der Gösgerstrasse und sorgt für eine durchgehende Promenade vor allem für die Fussgängerinnen und Fussgänger.	Wird zur Kenntnis genommen.	
45	Einwohnergemeinde Starrkirch-Wil	Überprüfung der Anzahl Drop-off-Plätze	Die Anzahl der Drop-off-Plätze bei der Erschliessung Swisscom-Gasse/Bahnhofstrasse ist zu überprüfen. Genügt die Anzahl wirklich?	Wird zur Kenntnis genommen.	Das heutige Parkierungsangebot auf dem südlichen Bahnhofplatz umfasst 16 Kurzzeit-Parkfelder. Ein Kiss&Ride-Angebot gibt es heute nicht. Die bestehenden Parkfelder werden heute häufig durch Personen genutzt, die entweder auf einen Fahrgast warten oder einen Fahrgast auf das Perron begleiten. Wer dies in Zukunft machen möchte, muss das Kurzzeitparking im neuen, unterirdischen Parking benutzen. Die Kurzzeit-Parkfelder werden 1:1 dorthin verlegt, mit direktem Anschluss an die Hardegg-Unterführung. Das Kiss&Ride-Angebot mit Platz für 5 gleichzeitig anwesende Fahrzeuge ist ein neues, zusätzliches Angebot. Es richtet sich an Personen, die einen Fahrgast NUR ein- oder aussteigen lassen wollen, ohne zu parkieren. Wer dies heute machen möchte, muss das bestehende Kurzzeit-Parking mitbenutzen. Die tatsächliche Nachfrage für ein Kiss&Ride-Angebot ist daher nicht genau quantifizierbar. Der Kiss&Ride-Bereich wird mit einem Parkverbot (SSV 2.50) signalisiert. Das erlaubt das Halten nur für das Ein- und Aussteigen lassen von Personen. Die Umschlagkapazität der Kiss&Ride-Anlage wird auf ca. 100 Fahrzeuge pro Stunde geschätzt. Zum Vergleich: Das Verkehrsaufkommen des bestehenden Kurzzeit-Parkings weist heute zirka 80 Zu- und Wegfahrten pro Stunde auf. Die zusätzliche Kapazität von 100 Zu- und Wegfahrten pro Stunde für das neue Kiss&Ride wird folglich als ausreichend beurteilt. Eine Erweiterung in der privaten Swisscom-Gasse wird geprüft, im übrigen Projektperimeter besteht kein Raum für zusätzliche Stellflächen.
46	Fabian Muster, 4600 Olten	Auf dem neuen Bahnhofplatz muss unbedingt dafür gesorgt werden, dass es erstens Schattenplätze gibt und zweitens nicht nur schwarzer Teer verlegt wird.	So können Hitzeinseln vermieden und die Aufenthaltsqualität des Platzes erhöht werden.	Das ist vorgesehen.	

Nr.	Mitwirkende (Private, Organisation, Parteien)	Antrag / Bemerkung	Begründung	Entscheid	Stellungnahme
47	GLP Olten-Gösigen	Überarbeitung des Angebotes für Kiss-and-Ride-Parkplätze	Die Anzahl scheint knapp bemessen. Besonders beim Abholen ist eine kurze Haltedauer unrealistisch, da man selten punktgenau ankommt. Der heutige Rahmen (30 Minuten) ist häufig bereits ausgelastet.	Antrag wird nicht angenommen.	Der Kiss&Ride-Bereich dient lediglich dazu, Personen ein- oder aussteigen zu lassen. Wer auf Personen „warten“ möchte, kann die dafür vorgesehenen Kurzzeitparkplätze in der Einstellhalle nutzen. Siehe Stellungnahme zu Antrag Nr. 45
48	GRÜNE Region Olten Angeschlossene Teilnehmer/innen: Alex Strittmatter, 4656 Starrkirch-Will	Seite 35 Umgestaltung Bahnhofplatz Antrag: Es sind möglichst hochstämmige Bäume bei der Bepflanzung vorzusehen.	Eine Situation wie am Ländiweg mit zu kleinen Bäumen und kaum Schattenwurf ist zu verhindern. Gleichzeitig darf der Baumwuchs nicht die Übersichtlichkeit und somit das (subjektive) Sicherheitsgefühl auf dem neuen Bahnhofplatz beeinträchtigen.	Antrag wird nicht angenommen.	Die Bepflanzung wurde situativ bewusst gewählt, unter den Aspekten klimatische Bedingungen, Schattenwurf, Unterhalt, Sicherheitsgefühl, Tiere. Im Bereich des Aareufers sind höherstämmige Bäume geplant. Auf dem Bahnhofplatz wurden Grünzonen geschaffen. Aufgrund des limitierten Bodenaufbaus mit dem Untergeschoss unmittelbar unterhalb des Bahnhofplatzes sind keine hochstämmigen Bäume möglich. Mit den integrierten Sitzgelegenheiten ergeben sich Tröge, welche den Raum für das Wurzelwerk erhöhen (Höhe bis 1.55m), wodurch Bäume wachsen können (Feldahorn, Echte Mehlbeere, Vogelbeere, Henrys Linde). Mit dem Schwammstadtprinzip wird durch den Wasserrückhalt für eine bestmögliche Bewässerung gesorgt. Die Bepflanzung darf nicht zur Sicherheitsbeschränkung der SBB werden.
49	GRÜNE Region Olten Angeschlossene Teilnehmer/innen: Alex Strittmatter, 4656 Starrkirch-Will	Seite 36 Visualisierung Bahnhofplatz Antrag: Auf dem gesamten Bahnhofplatz sind sicherfähige Beläge vorzusehen.	Die vorliegende Visualisierung beinhaltet trotz Grünflächen sehr viel versiegelten Boden. Zur Vermeidung von Hitzeinsel und der Unterstützung des natürlichen Wasserkreislaufes (z.B. Abflussregime) sind daher alternative Beläge wie beispielsweise Mergel zu prüfen.	Wird zur Kenntnis genommen.	Wo immer möglich wurde das Prinzip der Schwammstadt angewendet – jedoch mit der Einschränkung der hohen frequenziellen Belastung des Platzes. Daher sind alternative Sickerbeläge nicht flächig umsetzbar. Am Aareufer sind Flächen mit einem Naturstein-Riemenbelag mit offenen Fugen gestaltet, um den Boden zu öffnen und eine Versickerung zu ermöglichen. Auf dem Bahnhofplatz werden im Bereich der Sitzgelegenheiten die Steine ebenfalls offen verlegt. Zudem werden gezielt Ableitungen geschaffen, damit das Volumen zwischen Decke und Platz als Wasserspeicher genutzt werden kann. Dadurch können sowohl die Bepflanzung als auch das Mikroklima positiv beeinflusst werden.
50	GRÜNE Region Olten Angeschlossene Teilnehmer/innen: Alex Strittmatter, 4656 Starrkirch-Will	Seite 72 Ökologie Antrag: Es sind transluzente PV-Anlagen auf dem Stadtdach vorzusehen.	Jede Fläche sollte zur erneuerbaren Stromproduktion genutzt werden. Transluzente Solarpanels bleiben dabei optisch neutral.	Antrag wird nicht angenommen.	Die PV-Anlage auf dem Perrondach ist Ergebnis einer umfassenden PV-Studie im Projektpereimeter. Eine Ausführung des Stadtdachs mit Solarglas-Modulen erfordert Spezialanfertigungen, was die Kosten deutlich erhöht. Aufgrund der notwendigen Zellabstände zur Lichtdurchlässigkeit ist die Leistungsdichte gering. Volle Transparenz ist nicht praktikabel, da Feinstaub sichtbar wird. Zudem ist ein Glasdach in entspiegelter, reflexionsarmer Ausführung nötig, was die Komplexität weiter steigert. Die PV-Zellen wirken visuell störend und erfüllen die Funktion der Beschattung nicht ausreichend.
51	Industrie- und Handelsverein Region Olten Angeschlossene Teilnehmer/innen: Daniel Probst, 4600 Olten Reto Spiegel, 4654 Lostorf R. Nussbaum AG, 4600 Olten Marc Winistörfer, 4600 Olten Rudolf Steiner, 4601 Olten FDP Olten GLP Olten-Gösigen	K+R & Taxi funktionssicher dimensionieren Die geplanten 5 Kiss-and-Ride-Plätze und 7 Taxistandplätze in der Bahnhofstrasse sind als Mindestwerte festzuschreiben; bei Bedarf einfache Erweiterungsoptionen vorsehen.	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.	Antrag wird geprüft.	Siehe Stellungnahme zu Antrag Nr. 45
52	Olten jetzt!	Das Projekt soll explizit Raum für neue Mobilitätsformen vorsehen (Sharing-Stationen, E-Mobilität, Cargo-Bikes, autonome Shuttles) und Experimentierräume definieren, die temporär unterschiedlich bespielt werden können.	Mobilität verändert sich rasant und Städte müssen lernen können. Ein zukunftsfähiger Bahnhofplatz muss flexibel auf neue Entwicklungen reagieren können. Experimentierräume erlauben es, neue Ideen zu testen und die Bevölkerung einzubeziehen, ohne alles fix zu bauen.	Wird zur Kenntnis genommen.	Die Mobilität ist im Wandel und sollte nicht in einem Bauprojekt auf Jahrzehnte hinaus fixiert werden. Das Parkhaus ist nutzungsneutral konzipiert: Im einheitlichen Stützenraster finden MIV-, Moto-, Velo- sowie Abstellplätze für weitere Fahrzeugtypen gleichermaßen Platz. Im (topographisch bedingt) überhöhen 1. UG könnten auch ganzflächig Velo-Doppelstockanlagen installiert werden. Am Mengengerüst MIV/Moto/Velo wird festgehalten, zukünftige Änderungen sind aber möglich. Zusätzlich werden Anschlüsse sowie Vorinstallationen für die Elektromobilität erstellt, um die Adaptierbarkeit auch hier zu gewährleisten.
53	Olten jetzt!	Der Bahnhofplatz muss für alle Bevölkerungsgruppen attraktiv sein, mit konsumfreien Zonen, verschiedenen Aufenthaltsqualitäten und niederschwelligen Angeboten.	Öffentlicher Raum darf nicht nur für Pendler und Konsumierende gestaltet werden. Jugendliche, Familien, Senioren, Menschen mit wenig Geld - alle haben ein Recht auf qualitätsvollen öffentlichen Raum.	Das ist vorgesehen.	
54	Olten jetzt!	Der Bahnhofplatz soll als regionales Tor positioniert werden, mit klarer Beschilderung zu regionalen Attraktionen und Wander-/Velowegen.	Olten ist Ausgangspunkt für viele regionale Ausflüge. Eine bessere Vernetzung und Information stärkt die regionale Funktion und fördert sanften Tourismus.	Antrag wird geprüft.	Eine gute Signalatik, Leitsysteme und Wegweisungen sind wichtig für den Bahnhofplatz. Er soll nicht übermöbliert und überinstrumentiert, sondern übersichtlich gestaltet werden.
55	Olten jetzt!	Ein durchdachtes Beleuchtungskonzept soll die Qualitäten des Bahnhofplatzes auch nachts erlebbar machen und Angsträume vermeiden.	Gute Beleuchtung schafft Atmosphäre und Sicherheit. Die nächtliche Inszenierung kann den Bahnhofplatz als 24-Stunden-Ort etablieren und zur Belebung beitragen.	Das ist vorgesehen.	Die Beleuchtung wird nach dem Stand der Technik sowie funktionalen und gestalterischen Aspekten geplant, in LED und dimmbar ausgeführt, unter Mitberücksichtigung der Dark-Sky-Anliegen.

Nr.	Mitwirkende (Private, Organisation, Parteien)	Antrag / Bemerkung	Begründung	Entscheid	Stellungnahme
56	Olten jetzt!	Das Konzept soll die Nutzung rund um die Uhr berücksichtigen, mit entsprechender Beleuchtung, Sicherheit und auch Raum für Nachtleben und Kultur.	Ein lebendiger Bahnhofplatz funktioniert nicht nur tagsüber. Die Integration von Abend- und Nachtnutzungen schafft Urbanität und soziale Kontrolle.	Das ist vorgesehen.	Der Verkehrs- und sozialen Sicherheit und damit auch der Beleuchtung wird hohe Aufmerksamkeit geschenkt. Auf dem Bahnhofplatz sind allerdings keine Nutzungen geplant, weil dafür der Raum fehlt. Starkfrequentierte Bahnhöfe und Bahnhofplätze sind superurbane Orte. Nachts darf der Platz auch ruhiger sein. Die Bahn- und Kantonspolizeien sorgen für die Sicherheit im Betrieb.
57	Olten jetzt!	Auf der Bahnhofstrasse soll durchgehend Tempo 30 eingeführt werden.	Die Bahnhofstrasse ist bereits als Begegnungszone konzipiert. Tempo 30 erhöht die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden und reduziert Lärm und Emissionen.	Wird zur Kenntnis genommen.	Die Bahnhofstrasse ist bereits als Begegnungszone mit Tempo 20 signalisiert und wird mit dem Projekt NBO vervollständigt. Dieses Regime bietet, insb. im Abschnitt NBO mit querenden Fuss- und Velobewegungen, mehr Verkehrssicherheit als eine Tempo 30-Zone. Der Antrag wird insofern nicht verstanden.
58	Sara Schibler, 4600 Olten	Neues Dach soll die heterogene 'Bahnhofsinsel' wie ein verbindendes Element zusammenführen.	Die Konzeption ist grundsätzlich richtig und im Ansatz gut. Es stellt sich die Frage, ob das neue Dach die notwendige Kraft haben wird, die Heterogenität der verschiedenen Bahnhofsgebäude als Geste zusammenzubinden? Ich denke nicht. Ich bin der Ansicht, dass das Dach noch weiter nach Norden und Süden gezogen werden müsste. Es darf nicht durch zusätzliche Bushaltestellen im Bereich des Bahnhofplatzes abgeschwächt werden. Ebenfalls sollte die Bahnhofplatzgestaltung prägnant sein und das Dach in seiner Wirkung als grosszügige Geste unterstützen.	Wird zur Kenntnis genommen.	Ganzheitliche Dachlösungen wurden wiederholt geprüft und verworfen. Die auf den Bau der Gäubahnlinie zurückzuführende Heterogenität kann nicht grundlegend überwunden werden, die Dachlösung kann dem formulierten Anspruch nicht gerecht werden. Die gefundene Lösung mit abgesetztem Glasdach ist zurückhaltend, lebt aber von inneren Qualitäten im Kontext der zwei Platzebenen und massstäblichen Gliederung des langgezogenen, gebogenen Platzes. Mithilfe der axialen Stellung des Portikus zu Bahnhofbrücke und Aufnahmegebäude wird das Bahnhof-Ensemble gestärkt. Eine Erweiterung nach Norden und Süden wird abgelehnt (nördlich geometrisch nicht machbar, südlich in Konflikt mit baumbestandenem Aufenthaltsbereich, ortsbaulich insgesamt nicht erwünscht). Siehe auch Stellungnahme zu Antrag Nr. 59.
59	Simon Nussbaumer, 4600 Olten	Für die Ausgestaltung des Perrondachs ist ein qualitätssicherndes Verfahren nach anerkannten Standards durchzuführen.	Der Grundlagenbericht zu den Auswirkungen auf das Ortsbild zeigt auf, dass die Ausgestaltung des Perrondachs eine sehr ortsbildprägende und daher sehr sorgfältig zu planende Aufgabe ist. Zwar wird ausführlich und meist auch nachvollziehbar dokumentiert, wie das ursprüngliche Gestaltungskonzept "Toblerone" wesentlich weiterentwickelt und zugleich verbessert wurde. Das damit verfolgte Ziel einer filigranen Gestaltung ist zu begrüßen, ebenso die Berücksichtigung einer etappierten Umsetzung mit standardisierten Bauteilen. Dennoch bleibt das Projekt ein Stückwerk, welches zwar funktional ist, aber gestalterisch und hinsichtlich ökologischer Nachhaltigkeit (bspw. Materialisierung) nicht überzeugt. Es bleibt ein Knorz, den auch der vorliegende gut formulierte Bericht nicht schönreden kann. Angesichts der ungeheuer hohen Bedeutung für die Wahrnehmung des für Olten so wichtigen Bahnhofs ist es nicht angemessen, dass ein solch ortsbildprägendes Element auf Basis eines Direktauftrags mit Gutacherverfahren entwickelt wurde. Die an sich sehr sorgfältige Gesamtplanung des Bahnhofplatz könnte wesentlich gestärkt werden, wenn ein echtes, umfassendes Variantenstudium mit verschiedenen Planungsteams erfolgen würde. Hierfür ist ein Projektwettbewerb nach SIA 142 durchzuführen, um so ein gestalterisch sehr überzeugendes Projekt zu finden, welches sich, wie gemäss ISOS erforderlich, sehr gut in das Ortsbild einfügt. Sollte es aufgrund der inzwischen sehr weit fortgeschrittenen Planung tatsächlich unmöglich sein, ein solches Verfahren noch durchzuführen, sollten sich die Planungsbehörden zumindest für zukünftige ähnliche Projekte, eine echte Qualitätssicherung durch ein Konkurrenzverfahren vornehmen.	Wird zur Kenntnis genommen.	Das Vermissten einer architektonischen Gesamtlösung für den Bahnhof Olten ist verständlich. Ortsbauliche Fragen und die Dachkonzeption waren schon in der Testplanung 2012-13 zentrale Themen (Teams: Hosoya Schäfer, Dürig AG, KCAP, Wetering Städtebau weiterbearbeitet zu Synthese 2014 bis BGK 2019). Es bestand nie die Möglichkeit, den Bahnhof neu zu planen, da die Insellage auf längere Sicht erhalten bleibt. Hallenlösungen bis Perron 1 und bis zur Insel wurden wiederholt geprüft aber verworfen. Die Perrondächer der Gleise 1-4 werden nun projektübergreifend einheitlich materialisiert, d.h. mit Perron 1 dem Bahnhof zugeordnet. Das abgesetzte „Stadddach“ ist ortsbaulich präzise gesetzt und eng mit der Grundrisslösung im UG verbunden. Ein isolierter Wettbewerb zur Dachlösung ist darum kein Weg. Die Lösung konnte zuletzt nur iterativ und dialogisch im Vorprojekt gefunden werden.
60	SVP Stadt Olten	Ausreichend Park- oder Haltemöglichkeiten in unmittelbarer Bahnhofsnähe	Heutzutage werden die Parkplätze gegenüber des Gleis 1 häufig genutzt, um Personen an den Bahnhof zu bringen oder von diesem abzuholen. Diese Parkplätze entfallen im geplanten Projekt zugunsten des neuen Bahnhofplatzes. Als Ersatz sind die Kiss & Ride Plätze und unterirdische Parkplätze vorgesehen. Diese befinden sich jedoch nicht in unmittelbarer Nähe zum Bahnhofplatz, sondern ein Stück links und rechts davon. Es ist davon auszugehen, dass viele Autofahrer, um Personen ein- und aussteigen zu lassen, bei den Busperrons anhalten werden. Wie wird diese mögliche Problematik beurteilt und was für Verbesserungsmöglichkeiten könnten dagegen unternommen werden?	Das ist vorgesehen.	Die neu im Parking nördlich der PU Hardegg angeordneten 16 Kurzzeit-Parkplätze haben einen direkten Zugang zu den Bahnhofspassagen. Auch der Kiss&Ride-Bereich befindet sich in direkter Nähe zum Bahnhof. Im Bereich der Busperrons wird ein Halteverbot signalisiert. Dieses ist entsprechend durchzusetzen.
61	Die Mitte Stadt Olten	Es sollen zusätzliche sanitäre Anlagen, auch barrierefreie, geprüft werden.	Die Infrastruktur wird grösser, daher wird auch der Bedarf an sanitären Anlagen steigen. Insbesondere beim Parkhaus sollen neue sanitäre Anlagen geschaffen werden.	Das ist vorgesehen.	Die bestehenden selbstreinigenden Toiletten beim Anschluss Martin-Distelli werden durch eine dritte Anlage ergänzt und am angestammten Ort neu integriert. Damit stehen in Zukunft 2 geschlechterneutrale und eine hindernisfreie Kabine zur Verfügung. Es ist vorgesehen, diese auch in Zukunft sicher kostenfrei zur Verfügung zu stellen. Für die Bewirtschaftung ist die Stadt in Zusammenarbeit mit der SBB zuständig. Zusätzlich steht die WC-Anlage der SBB auf der Insellage zwischen Perron 4-7 zur Verfügung, welche auf das zukünftige Pendleraufkommen von Bahnkunden dimensioniert wurde.

Nr.	Mitwirkende (Private, Organisation, Parteien)	Antrag / Bemerkung	Begründung	Entscheid	Stellungnahme
62	Einwohnergemeinde Starrkirch-Will Gemeinderat	Positive Punkte der Planung	Folgende Punkte erachten wir als positiv im Rahmen der Planung "Neuer Bahnhofplatz Olten": <ul style="list-style-type: none"> • Die überarbeitete Version 2025 sieht einen Ausbau der Personenunterführung Hardegg vor. • Die Planung sieht die Verbindung der beiden Unterführungen (Martin Disteli-Strasse und Hardegg) vor und macht die regionalen ÖV-Angebote einfacher und besser erreichbar 	Wird zur Kenntnis genommen.	
63	Fabian Muster, 4600 Olten	Die Kapazität der neuen unterirdischen Veloparkanlage sollte so ausgelegt werden, dass sie auch die Passagierzahlen der Ausbauschritte des Bahnhofs aufnehmen kann. Zudem soll die Anlage so gebaut werden, dass auch E-Bikes, die zum Teil schwerer und grösser sind, problemlos parkiert werden können. Nicht zuletzt müssen genügend Parkplätze für Velos mit Anhänger und Cargovelos geschaffen werden.	So wird verhindert, dass die Parkieranlage nach ein paar Jahren nicht schon wieder zu klein ist und die Velos irgendwo beim Bahnhof abgestellt werden oder teure Provisorien erstellt werden müssen.	Das ist vorgesehen.	Das Parkhaus Stützenraster ist nutzungsneutral für die Aufnahme aller Verkehrsmittel MIV/Motos/Velos. Das (topografisch bedingt) überhohe 1. UG könnte auch ganzflächig Velo-Doppelstockanlagen aufnehmen. Bei späteren Ausbauschritten der SBB können weitere Abstellanlagen integriert werden, abhängig vom Bedarf und den Kosten.
64	FDP Olten	Die FDP Olten fordert den Ausbau von Parkmöglichkeiten für den motorisierten Individualverkehr.	Der Bahnhofplatz Olten soll ein Mobilitätszentrum sein, das technologieoffen alle Verkehrsträger verknüpft, das Umsteigen von einem Verkehrsträger auf den anderen fördert und so der gesamten Region Olten einen zusätzlichen Nutzen bringt. Doch diese zentrale Zielsetzung wird mit dem vorliegenden Projekt leider nicht erreicht: Der neue Bahnhofplatz wird nur ungenügend zum zentralen Umsteige-Mobilitätssort für die Region Olten. Menschen mit Beeinträchtigungen, Menschen mit viel Gepäck, Menschen in Quartieren/Dörfern ohne Bus vor der Türe und viele andere Menschen bleiben aber aussen vor. Trotz Investitionen in dreistelliger Millionenhöhe. Gerade mal unterirdische 86 Parkplätze soll es im neuen Bahnhof Olten geben. Zum Vergleich: An den (deutlich kleineren) Bahnhöfen Solothurn, Aarau und Liestal hat es je über 200 Parkplätze. In Winterthur und Luzern gibt es in den Bahnhofparkings je rund 500 Parkplätze. Und im Bahnhof Bern sind es sogar über 900 Parkplätze. Wer jetzt argumentiert, es gäbe mit dem Parkhaus Neuhard bereits weitere Abstellplätze nahe am Bahnhof, verkennt die Lage. Für die Oltnerinnen und Oltner, die auf der linken Aareseite leben, und für die vielen Pendler aus dem Niederamt und dem Untergäu steht das Parkhaus komplett am falschen Ort. Bei der Zufahrt über Bahnhofplatz und Postplatz wären verpasste Anschlüsse mehrmals in der Woche vorprogrammiert.	Antrag wird nicht angenommen.	Der Wunsch nach einem attraktiven Angebot an Autoparkier- und Park+Ride-Möglichkeiten ist nachvollziehbar und unterstreicht die Bedeutung des Bahnhofs als zentrales Mobilitätsangebot für die Region. Die Forderung nach einer deutlichen Erhöhung der Parkplatzkapazität direkt am Bahnhofplatz steht jedoch im Widerspruch zu übergeordneten Verkehrsstrategien sowie zu den baulichen und ökonomischen Realitäten. Zur strategischen Einordnung: Der Bahnhof Olten ist als zentrale Verkehrsdrehscheibe konzipiert, deren Fokus auf der effizienten Verknüpfung von Bahn, Bus und Langsamverkehr liegt. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) wird als Zubringer bedarfsgerecht mitintegriert. Umfangreichere Parkieranlagen für den MIV werden sinnvollerweise nicht in den hochfrequentierten Zentren, sondern möglichst an dezentralen ÖV-Knotenpunkten in den Quellgebieten konzentriert. Zur Vergleichbarkeit mit anderen Bahnhöfen und aktuellen Auslastung: Die angeführten Vergleiche greifen zu kurz, da bspw. die Parkhäuser in Aarau oder Bern oft auch durch den Einkaufsverkehr der Innenstadt genutzt werden. Das Parking NBO ist hingegen rein als Umsteigeinfrastruktur für Reisende konzipiert. Dass dieser spezifische Bedarf bereits heute gut abgedeckt ist, zeigt die moderate durchschnittliche Auslastung der bestehenden Park+Rail-Anlage von lediglich 55 %. Ein Parkplatzangebot, welches diesen Bedarf übersteigt, zöge zusätzlichen Mehrverkehr auf den bereits stark ausgelasteten Knoten Bahnhofplatz. Die Folge wären verstopfte Zufahrtsachsen und Behinderungen des Busverkehrs. Dies würde die Funktion des Bahnhofs als effiziente Mobilitätsdrehscheibe für die breite Bevölkerung eher schwächen als stärken. Zu den Möglichkeiten einer baulichen Erweiterung: Eine Erweiterung des Parkings, etwa durch ein drittes Untergeschoss, scheitert an der Verhältnismässigkeit. Aufgrund des Grundwassers wären bauliche Spezialmassnahmen nötig, die den Bau unverhältnismässig verteuern würden. Die für ein drittes UG erforderlichen Rampen würden so viel Platz beanspruchen, dass der Netto-Gewinn an Parkplätzen gering bliebe. Die Kosten pro zusätzlichem Parkplatz wären entsprechend hoch. Da diese Mehrkosten nicht durch das Agglomerationsprogramm gedeckt sind, müssten sie vollumfänglich aus Steuergeldern finanziert werden, was angesichts des geringen Nutzens ökonomisch nicht vertretbar erscheint. Sollte sich in Zukunft zeigen, dass ein steigender Bedarf und die Nachfrage für ein erweitertes Angebot bestehen, gäbe es Möglichkeiten für einen Ausbau an geeigneter Lage. Fazit: Die vorgesehene Parkierungslösung basiert auf einer sorgfältigen Abwägung der verschiedenen Interessen und Rahmenbedingungen. Sie stellt einen verantwortungsvollen Umgang mit dem bestehenden Angebot dar und stärkt den Bahnhof Olten in seiner Funktion als leistungsfähige Mobilitätsdrehscheibe für die Region.

Nr.	Mitwirkende (Private, Organisation, Parteien)	Antrag / Bemerkung	Begründung	Entscheid	Stellungnahme
65	FDP Olten	Die FDP Olten bedankt sich bei den Planerinnen und Planern für die durchdachte Arbeit und die ausführliche Möglichkeit zur Mitwirkung. Unsere Anträge sind in diesem Sinn nicht als Grundsatzkritik am Projekt NBO zu verstehen. Insbesondere die Erreichbarkeit des Bahnhofs Olten mit dem motorisierten Individualverkehr (namentlich aus dem Gösger-/Niederamt) erachten wir jedoch als verbesserungswürdig.	Im übrigen schliessen wir uns einigen Eingaben des Industrie- und Handelsvereins Olten an, dessen Geschäftsstelle über grössere Kapazitäten verfügt, sich mit den Details der Vorlage auseinanderzusetzen, als dies einer ehrenamtlich tätigen Partei möglich ist.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Bahnhof Olten ist für den MIV zentral erschlossen (Zufahrt zu Einstellhalle ab der Gösgerstrasse) erschlossen. Diese Zufahrt ist aus beiden Fahrtrichtungen möglich. Weiter besteht die Möglichkeit, über die Kiss&Ride-Stellplätze oberirdisch Personen an den Bahnhof zu bringen oder von dort abzuholen.
66	GLP Olten-Gösigen	Aufwertung Unterführung Hardegg	<ul style="list-style-type: none"> • Eine sehr breite und lange Unterführung ohne Ladenflächen erscheint wenig attraktiv. Die neue Hauptschliessung droht dadurch unattraktiver zu werden als die Martin-Disteli-Unterführung. • Ladenflächen oder Nutzungen könnten hier zu mehr Aufenthaltsqualität beitragen. • Unklar ist auch der Bedarf an sechs Liften, da die Rampen bereits relativ flach geplant sind. 	Nicht Gegenstand dieser Vorlage.	Mit Umsetzung des Projektes NBO wird das Angebot an Publikumsnutzungen im Bahnhof erweitert. Die bestehenden Kommerzflächen in der PU Hardegg werden im Rahmen des Projektes AS35 Publikumsanlage der SBB unter Berücksichtigung der Funktionalität des Bahnhofs und der Aufenthaltsqualität neu angeordnet.
67	GLP Olten-Gösigen	Querung der beiden Unterführungen	Dies wird sehr begrüsst.	Wird zur Kenntnis genommen.	
68	GLP Olten-Gösigen	Vergrösserung Park-and-Ride	<ul style="list-style-type: none"> • Auch hier erscheint die Anzahl Parkplätze eher knapp, zumal die Lage (auch für Pendler aus den angrenzenden Regionen Aarburg / Niederamt / Untergäu) sehr attraktiv ist und bei passendem Ladenmix auch fürs Einkaufen genutzt würde. • Offene Frage: Wo sollen Roller und Mopeds parkiert werden? Sind diese in der Tiefgarage vorgesehen? 	Antrag wird nicht angenommen.	Siehe Stellungnahme zu Antrag Nr. 64. Der Bahnhof dient hauptsächlich den Reisenden und soll keine Konkurrenz zu Geschäften und der Gastronomie in der Stadt Olten darstellen. Daher ist es nicht sinnvoll, grössere Kapazitäten für Einkaufende zu planen und umzusetzen. Für Zweiräder (Velos, Mofas, Motorräder) sind grosszügige Parkiermöglichkeiten in den verschiedenen unterirdischen Parkieranlagen vorgesehen.
69	Industrie- und Handelsverein Region Olten Angeschlossenene Teilnehmer/innen: Daniel Probst, 4600 Olten Reto Spiegel, 4654 Lostorf R. Nussbaum AG, 4600 Olten Marc Winistörfer, 4600 Olten Rudolf Steiner, 4601 Olten FDP Olten GLP Olten-Gösigen	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.)	Antrag wird geprüft.	Für Taxi und Kiss&Ride sind separate Stellflächen in der Bahnhofstrasse vorgesehen. Eine räumliche Trennung (also Kiss&Ride an einem anderen Ort) ist aufgrund des begrenzten Platzes am Bahnhof Olten nicht möglich. Neben Stellflächen müsste es eine gesonderte Erschliessungsinfrastruktur geben. Das ist aus Platzgründen nicht möglich. Aus demselben Grund kann auch kein zweites Kiss&Ride-Angebot (Pick-up/Drop-off-Zone) erstellt werden. Für Ride-Hailing (bspw. Uber) und Firmen-Shuttles kann aus Platzgründen kein gesondertes Angebot geschaffen werden. Diese müssen, je nach Standdauer, entweder das Kiss&Ride-Angebot, das Kurzzeitparking oder das Park&Ride-Angebot nutzen. Für Car-Sharing sind 11 PP im UG der Einstellhalle geplant (im Grundlagenbericht Verkehr so ausgewiesen). Für die Parkplätze im UG (Park&Ride und Kurzzeitparking) wird es eine Belegungsanzeige sowie Einbindung in das Parkleitsystem geben. Zu prüfen ist, ob eine Belegungsanzeige für das Kiss&Ride-Angebot technisch und in einem vertretbaren Kosten-Nutzen-Verhältnis umsetzbar ist. Dies könnte an der Einfahrt in die Swisscomgasse angezeigt werden.
70	Industrie- und Handelsverein Region Olten Angeschlossenene Teilnehmer/innen: Daniel Probst, 4600 Olten Reto Spiegel, 4654 Lostorf R. Nussbaum AG, 4600 Olten Marc Winistörfer, 4600 Olten Rudolf Steiner, 4601 Olten FDP Olten GLP Olten-Gösigen	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.	Das ist vorgesehen.	Es sind sowohl Kurzzeit- als auch Langzeitparkplätze in den Untergeschossen vorgesehen, welche über direkte Zugänge in die Passagenebene und damit zu den Läden / Cafés wie auch zu den Zügen verfügen. Siehe auch Stellungnahme zu Antrag Nr. 45
71	Industrie- und Handelsverein Region Olten Angeschlossenene Teilnehmer/innen: Daniel Probst, 4600 Olten Reto Spiegel, 4654 Lostorf R. Nussbaum AG, 4600 Olten Marc Winistörfer, 4600 Olten Rudolf Steiner, 4601 Olten FDP Olten GLP Olten-Gösigen	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.	Das ist vorgesehen.	Die Empfehlungen werden so umgesetzt. In den PUs dürfen Velos nur gestossen werden. Die nördliche Velostation (500+) wird hauptsächlich über die Rampe Gösgerstrasse erschlossen.

Nr.	Mitwirkende (Private, Organisation, Parteien)	Antrag / Bemerkung	Begründung	Entscheid	Stellungnahme
72	Martin Leimer, 6314 Unterägeri	Erweiterung der Kommerzflächen in der neuen Passage West unter der Strassenkreuzung mit dem Ziel, dort eine grosse Verkaufsfläche für einen Supermarkt zu schaffen	Die aktuell vorgesehenen Kommerzflächen in der Passage West sind sehr klein dimensioniert. Damit sind sie für grössere Detailhändler wie Coop oder Migros unattraktiv und bieten nur beschränktes Potenzial. Bereits heute zeigt sich dies beim Migrolino auf der Ostseite des Bahnhofs: Das Angebot ist stark reduziert, die Verkaufsfläche beengt und das Einkaufserlebnis unattraktiv. Viele moderne Bahnhöfe – auch in kleineren Städten – verfügen über grosszügige Supermarktflächen. Ein solcher Standort in Olten würde eine klare Aufwertung darstellen: Ein grosser Bahnhof-Supermarkt mit breitem Sortiment, täglichen Öffnungszeiten und verlängerten Ladenöffnungszeiten auch an Sonntagen. Dies wäre nicht nur für Pendler und Reisende, sondern auch für die Bevölkerung in Olten und Umgebung ein erheblicher Mehrwert. Zudem würde ein attraktiver, gut erreichbarer Supermarkt die Standortattraktivität der Stadt nachhaltig erhöhen – vergleichbar mit den positiven Effekten, wie man sie beispielsweise am Flughafen Zürich beobachten kann. Daher beantrage ich, dass die gesamte Fläche unter der Strassenkreuzung für kommerzielle Nutzung freigegeben wird, um die Ansiedlung eines grossen Supermarkts zu ermöglichen. Ein zusätzlicher Ausgang zur Aare könnte die Erreichbarkeit und Frequenz weiter steigern.	Das ist vorgesehen.	Die für den Retail ausgeschiedenen Flächen ergeben sich aus dem strategischen Flächennutzungsplan der SBB. Die vorgesehenen Flächen entsprechen dem kommerziellen Bedarf am Bahnhof.
73	SP Olten	Abhängigkeit von Ausbau PU-Hardegg berücksichtigen	Der behindertengerechte Ausbau bedingt die Realisierung des Ausbaus der neu geplanten PU-Hardegg im Anschluss des NBO. Angesichts der Planungsunsicherheit sind Alternativen zu denken.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Projektperimeter NBO wird nach den Vorgaben der Behindertengleichstellung geplant. Der behindertengerechte Ausbau der PU Hardegg ist Teil des Ausbaus der Gleis- und Publikumsanlage der SBB und wird als Folgeprojekt von NBO geplant. Die Abstimmung der beiden Projekte ist erfolgt. Im Endzustand ist der stufenlose Übergang von NBO an die zukünftige PU Hardegg sichergestellt. Bis die PU Hardegg umgesetzt wird, ist der Anschluss von NBO her über eine Treppe sichergestellt. Dadurch kann für die Nutzenden auch im Zwischenzustand eine stabile Lösung angeboten werden. Im Zwischenzustand wird die PU Hardegg wie bis anhin nicht barrierefrei sein. Da die bestehenden Zu-/Ausgänge (Bahnhofplatz, Tannwaldstrasse und Perronanlagen) der PU Hardegg ausschliesslich via Treppen funktionieren, muss die PU Hardegg ganzheitlich betrachtet werden. Ein einseitiger stufenloser Anschluss wäre sinnlos. Bis zum Ausbau der PU Hardegg erfolgt der behindertengerechte Zugang wie bisher via PU Martin-Disteli. Dieser wird in allen Bauphasen NBO sichergestellt. Zusätzlich zu neuen Zugängen (Lifte und/oder Rampen) ist bei der PU Hardegg eine neue Geometrie der PU (Verbreiterung und veränderte Höhenlage) erforderlich. Die dazu notwendigen Arbeiten sind abhängig vom Ausbau der darüberliegenden Gleis- und Publikumsanlagen der SBB. Ein vorzeitiger Ausbau der PU Hardegg mit dem Projekt NBO ist daher nicht möglich. Ein einseitiger stufenloser Anschluss von Seiten NBO zur bestehenden PU Hardegg bringt keinen Mehrwert resp. würde den behindertengerechten Zugang sogar erschweren (man kommt von dort gar nicht weiter).
74	SP Olten	Öffentliche gratis und behindertengerechte WC-Anlagen einplanen	Wir sehen die Schaffung von öffentlichen, kostenlosen WCs für alle Menschen begehbar als Service Public an. Deshalb muss die Stadt sicherstellen, dass es im NBO solche gibt. Zudem können WC-Anlagen installiert werden, die sich nach Gebrauch selbstständig reinigen, somit fallen die Reinigungskosten grösstenteils weg. So wird das Urinieren an öffentlichen Plätzen reduziert und somit die Aufenthaltsqualität am geplanten NBO erhalten.	Das ist vorgesehen.	Siehe Antwort auf Stellungnahme Nr. 61
75	SP Olten	Abhängigkeit von Ausbau PU-Hardegg berücksichtigen	Die neue Priorisierung der PU Hardegg im Projekt NBO führt zu Abhängigkeiten mit dem späteren Ausbau der PU Hardegg. Diese neue Priorisierung ist nur sinnvoll, wenn das Anschlussprojekt tatsächlich umgesetzt wird. Ansonsten ist die neue Verkehrslenkung nicht umsetzbar und nicht zielführend. Beispiel dafür ist die neu angedachte Rampe auf Perron 1, welche neu in die PU Hardegg führt.	Das ist vorgesehen.	Die Schlussfolgerung ist nicht richtig. NBO wurde aufwärtskompatibel geplant und ist stabil. In den einzelnen Bauphasen und an der Schnittstelle zu den Drittprojekten der SBB werden Übergangslösungen realisiert. Die Zustände mit NBO und alter und neuer PU Hardegg sowie bestehender und zukünftiger PU Martin-Disteli wurden integral geplant; sie funktionieren.

Nr.	Mitwirkende (Private, Organisation, Parteien)	Antrag / Bemerkung	Begründung	Entscheid	Stellungnahme
76	Stefijujis Grüter, 4600 Olten	Betrachtung Velopotenziale zeigt, dass mehr Abstellplätze notwendig sein werden.	Eine nähere Betrachtung der Velopotenziale mit den umliegenden Gemeinde lässt die Frage offen, ob die geplanten Abstellplätze in den zwei neuen Velostationen ausreichen. Da wir für die Zukunft planen, müsste die Dimensionierung auf Prognosen zur Zukunft abgestimmt werden.	Wird zur Kenntnis genommen.	Das im Bericht dargestellte Velopotenzial zeigt Hin- und Rückfahrten auf. Die abgebildeten Fahrtenmengen müssen halbiert werden, um etwa die über einen Tag abgestellten Velos zu erhalten. Es ist zu beachten, dass nicht alle Velos gleichzeitig abgestellt werden. Ein gewisser Anteil kann mehrfach am Tag belegt werden. Das im Bericht dargestellte Velopotenzial bezieht sich nicht ausschliesslich auf den Bahnhof, sondern auf die Verkehrszelle, in der sich der Bahnhof befindet. Ein Grossteil der Fahrten hat sicher den Bahnhof als Ziel, ein Teil aber auch nicht. Der Bedarf für Veloabstellplätze auf der Westseite des Bahnhofs wird auf das Velopotenzial von Süden, Westen und Nordwesten ausgelegt. Beim Veloverkehr von Nordosten, Osten und Südosten ist davon auszugehen, dass die Veloabstellmöglichkeiten auf der Ostseite des Bahnhofs attraktiver sind. Weiter ist anzumerken, dass das Potenzial eine unter optimalen Bedingungen erreichbare Nachfrage darstellt, welche nicht nur vom Angebot an Abstellplätzen bestimmt wird. Bezieht man all diese Faktoren mit ein, werden die geplanten 1'500 Veloabstellplätze auf der Westseite des Bahnhofs als attraktiv und ausreichend beurteilt.
77	Stefijujis Grüter, 4600 Olten	Leitsystem für die Velostation	Für die Velostation mit Abstellplätzen für 1000 oder 500 Velos ist ein Leitsystem innerhalb der Velostation notwendig.	Wird in einer späteren Phase geprüft.	Das ist Aufgabe der Architektur und Signalistik im Projekt.
78	David Murmann, 4600 Olten	Etablierung einer Schwimminfrastruktur.	In Olten viele Aareschwimmerinnen und -schwimmer, wie die beeindruckende Unterschriftenzahl bei der Schwimmstadt-Initiative zeigte. Olten hat sogar bessere Voraussetzungen als andere Städte: Die Aare fliesst hier viel ruhiger als in Bern und ist damit sicherer für alle Altersgruppen. Anders als in Basel gibt es keine kommerzielle Schifffahrt, die ein Sicherheitsrisiko darstellen würde. Aareschwimmen ist niederschwellig, gesund, ökologisch und gratis. Die Kosten für die nötige Infrastruktur wären minimal im Vergleich zu anderen Bauvorhaben: Einstiegsstellen mit Handläufen beim Bahnhof, Ausstiegsstellen beim Ruderclub, bei der Trimbacherbrücke und vor der Rankwoog, Frischwasserduschen, Schliessfächer für Wertsachen sowie Informationen zu Wassertemperatur und Sicherheit. Die Freihaltezone am Aareufer bietet ideale Voraussetzungen für diese minimalen baulichen Eingriffe.	Das ist vorgesehen.	Im Perimeter NBO werden attraktive Anlagen und Ausrüstungen für Wassernutzungen bereitgestellt.
79	GLP Olten-Gösgen	Attraktivierung des Aareufers durch niederschwellige Zugänge ans Wasser und/oder Installation Bulette	<ul style="list-style-type: none"> • Der Bereich an der Aare ist eine einmalige Chance zur Belebung. Erfahrungen mit dem Aarebistro oder dem Aaremürli in Solothurn zeigen die starke Anziehungskraft solcher Orte. • Sinnvoll wäre ein Platz für eine kleine Buvette und niederschwellige Zugänge ans Wasser (Verweilen, Füsse ins Wasser halten). • Den unteren Bootsanstieg erachten wir als verzichtbar. Die meisten Boote dürften ohnehin flussaufwärts starten und beim Bahnhof anlegen. Stattdessen sollte der obere Einstieg vergrössert und zusätzliche, direkte Wasserzugänge realisiert werden. • Die Anlegestelle muss auch in Bezug auf die Verkehrswege gut überlegt sein. Hochfrequentierte Durchgänge sollen nicht durch Gummiboot blockiert werden um ein Chaos zu vermeiden. 	Das ist vorgesehen.	Geplant ist auf der Nordseite der Wasserausstieg für Freizeitboote, der Terrasse entlang werden Schwimmleitern montiert. Am Aareufer sind Anschlusspunkte für die Aussengastronomie und mobile Nutzungen sowie Anlässe geplant. Auf festinstallierte Buvetten sollte aus Platz- und gestalterischen Gründen verzichtet werden, die Flächen sind grundsätzlich dem Langsamverkehr und Aufenthalt vorbehalten.
80	GRÜNE Region Olten Angeschlossene Teilnehmer/innen: Alex Strittmatter, 4656 Starrkirch-Will	Seite 39 Verbreiterung Bahnhofterrasse Antrag: Bei der Bahnhofterrasse auf Höhe der Martin-Disteli-Unterführung sind ebenfalls Stufen ans Wasser einzuplanen.	Leicht erreichbare und sichere Aarezugänge leisten für die Einwohnenden aber auch Besuchende der Stadt Olten einen wichtigen Beitrag zur Aufenthaltsqualität.	Antrag wird nicht angenommen.	Dies wurde im Rahmen der Projektierung geprüft. Eine Ausstiegsleiter mit tiefergesetzter Stützmauer befindet sich südlich des Aarestegs. Eine analoge Ausgestaltung wie bei der PU Hardegg ist leider nicht möglich aufgrund des Hochwasserschutzes und der geforderten Durchgangsbreiten für den Verkehr.
81	GRÜNE Region Olten Angeschlossene Teilnehmer/innen: Alex Strittmatter, 4656 Starrkirch-Will	Seite 72 Gesellschaft Antrag: Die geplanten Duschen sind in den Plänen/Visualisierungen aufzuzeigen.	Geplante Duschen sind nicht im Plan ersichtlich.	Wird zur Kenntnis genommen.	Die Pläne wurden im Massstab 1:500 lesefreundlich dargestellt, es sind keine Detailpläne. Die Dusche ist bei der nördlichen Anlegestelle geplant, beim Übergang zum Ländiweg könnte eine zweite installiert werden (wird geprüft).
82	Industrie- und Handelsverein Region Olten Angeschlossene Teilnehmer/innen: Daniel Probst, 4600 Olten Reto Spiegel, 4654 Lostorf R. Nussbaum AG, 4600 Olten Marc Winistörfer, 4600 Olten Rudolf Steiner, 4601 Olten FDP Olten GLP Olten-Gösgen	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.	Das ist vorgesehen.	Am Aareufer sind Anschlusspunkte für die Aussengastronomie und mobile Nutzungen sowie Anlässe geplant.

Nr.	Mitwirkende (Private, Organisation, Parteien)	Antrag / Bemerkung	Begründung	Entscheid	Stellungnahme
83	Industrie- und Handelsverein Region Olten Angeschlossenene Teilnehmer/innen: Daniel Probst, 4600 Olten Reto Spiegel, 4654 Lostorf R. Nussbaum AG, 4600 Olten Rudolf Steiner, 4601 Olten FDP Olten GLP Olten-Gösgen	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.	Das ist vorgesehen.	
84	Oliver Christen, 4600 Olten	Es soll die Badeinfrastruktur speziell auf der rechten Aareseite ausgebaut werden und gute Ein- und Ausstiegsstellen, Duschen etc. geschaffen werden.	Die Aare ist heute insbesondere auf der rechten Seite schwer zugänglich und unattraktiv. Bereits bei der Neugestaltung des Ländiwegs wurde verpasst, die Badeinfrastruktur einzuplanen.	Das ist vorgesehen.	
85	Olten jetzt!	Die bestehende Freihaltezone am Aareufer soll explizit auch für Schwimminfrastruktur (Einstiegsstellen, Duschen, Umkleiden) genutzt werden können.	Die Freihaltezone bietet ideale Voraussetzungen für die Schwimmstadt-Initiative. Einstiegshilfen und Duschen sind minimale bauliche Eingriffe, die den Charakter der Zone nicht beeinträchtigen, aber enormen Mehrwert für die Bevölkerung schaffen.	Das ist vorgesehen.	Geplant sind Stufenanlagen sowie Schwimmleitern, ein oder zwei Duschen und die Anlegestelle für Freizeitboote, wo auch ein Schlauch montiert wird, sowie Gratis-WCs.
86	Olten jetzt!	Entlang des Aareufers sollen zusätzlich zu den Velostationen mindestens 200 wettergeschützte Veloabstellplätze für Kurzparkierer geschaffen werden.	Das Aareufer wird als Aufenthalts- und Durchgangsraum genutzt. Velofahrende, die das Ufer besuchen, benötigen sichere Abstellmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe.	Antrag wird nicht angenommen.	Für die Veloparkierung im Abschnitt NBO wird auf die Velostationen verwiesen. Die Uferpromenade ist auf die Anforderungen des Fuss- und Radverkehrs dimensioniert, für zusätzliche Abstellanlagen fehlt der Platz.
87	Olten jetzt!	Das Projekt muss die Aare explizit als Schwimmfluss anerkennen und entsprechende Infrastruktur vorsehen: Einstiegsstellen beim Bahnhof, Ausstiegsstellen 200-400m flussabwärts, Duschköglichkeiten und Umkleiden.	Olten jetzt! hat die Initiative „Schwimmstadt Olten“ lanciert. Flussschwimmen ist eine niederschwellige, gesunde und ökologische Freizeitaktivität. Die Aare hat enormes Potential als naturnaher Erholungsraum. Wer beim Bahnhof einsteigt, steigt aufgrund der Strömung weiter unten aus - dies muss infrastrukturell berücksichtigt werden.	Das ist vorgesehen.	Siehe Stellungnahme zu Antrag Nr. 85
88	Olten jetzt!	Folgende Infrastruktur für Flussschwimmen muss eingeplant werden: • Sichere Einstiegsstelle mit Handläufen beim Bahnhof • Ausstiegsstellen beim Ruderclub, bei der Trimbacherbrücke und vor der Rankwoog • Frischwasserduschen bei Ein- und Ausstiegsstellen • Schliessfächer/Wertsachenaufbewahrung • Strömungsinformationen und Sicherheitshinweise	Flussschwimmen boomt in der Schweiz (siehe Bern, Basel, Zürich). Olten hat mit der Aare beste Voraussetzungen, muss aber die nötige Infrastruktur schaffen. Die Schwimmstadt-Initiative zeigt den politischen Willen. Nun braucht es die konkrete Umsetzung.	Das ist vorgesehen.	Schliessfächer für Badegäste sind nicht geplant. Siehe Stellungnahme zu Antrag Nr. 85
89	Polizei Kanton Solothurn Polizeiposten Olten-City / Aarerettung	Rampe um Boote ein- und auszuwassern. Die Zufahrt zur Aare, sollte mit einem Fahrzeug mit Anhänger befahrbar sein.	Die Sondergruppe Schifffahrt der Polizei Kanton Solothurn besitzt zwei Einsatzboote (Schlauchboot mit Motor / Standorte: Olten und Oensingen), welche sich jeweils auf einem Anhänger befinden. Um unsere Einsatzboote sicher und schnell ein- und auszuwassern, ist es von Vorteil eine geeignete Rampe zu benützen. Im Gebiet in und um Olten, befinden sich leider keine geeigneten Rampen dafür. Auch wäre der Einsatz von unseren Schlauchbooten, bei niedrigem Wasserstand gewährleistet, da der Tiefgang der Schlauchboote weniger ist, als beim Rettungsboot REO der Badi. Bei niedrigem Wasserstand, kann das Chessiloch mit dem Rettungsboot REO nicht passiert werden. Daher sollte die Chance genutzt werden und eine geeignete Rampe für das Ein- und Auswassern von Booten auf einem Anhänger mit in die Gestaltung des Aareufers in Betracht gezogen werden. Bei Fragen stehe ich gerne zu Verfügung. 062 311 89 53 Vielen Dank und freundliche Grüsse Wm mbA Kaser Michael, Sachbearbeiter Quartierpolizei und Aarerettung	Nicht Gegenstand dieser Vorlage.	Eine solche Einwasserungsstelle benötigt eine anhängertaugliche Zufahrt. Das ist im Perimeter NBO nicht möglich, der Uferabschnitt wird autofrei. Die Anlage würde zudem viel Platz beanspruchen, der nicht zur Verfügung steht. Beim Kraftwerk in der Industrie zwischen Olten und Winznau besteht eine solche Rampe (Seite Olten), sie gehört der Alpiq Hydro AG, Boningen. Hinter der Badi hat die Stadt eine eigene Einwasserungsstelle mit Kran erstellt. Die Kantonspolizei wurde vor dem Bau angefragt, ob sie daran interessiert ist, ebenso die Motorfahrzeugkontrollstelle (Mfk) des Kantons, welche Boote prüft. Beide Stellen hatten kein Interesse bekundet. Die Bedürfnisse der Kantonspolizei scheinen daher bereits abgedeckt zu sein.
90	SP Olten	Bei der Attraktivierung der Aarepromenade an alle Alters- und Benutzungsgruppen denken	Aufenthaltsqualität soll generationenübergreifend gedacht werden.	Das ist vorgesehen.	Die Aarepromenade wird öffentlich, d.h. für alle Bevölkerungsgruppen zugänglich. Die Normen für hindernisfreies Bauen werden berücksichtigt. Räumliche Nischen (Angsträume und Vertstecke) werden vermieden. Die Gestaltung und Möblierung sind auf vielfältige Nutzungen ausgelegt.

Nr.	Mitwirkende (Private, Organisation, Parteien)	Antrag / Bemerkung	Begründung	Entscheid	Stellungnahme
91	Die Mitte Stadt Olten	Die Mischverkehrszonen sind möglichst konfliktreduzierend auszugestalten.	Wir anerkennen die bereits getätigten Bemühungen zur Erzielung von Verbesserungen. Dennoch sind wir nicht über alle Ergebnisse glücklich. Es ist uns Anliegen, ein besonderes Augenmerk auf die knappen Platz- und Wegverhältnisse zu richten, insbesondere beim Ländiweg, Aaresteg und bei der Bahnhofterrasse. Die verschiedenen Verkehrswege der einzelnen Verkehrsteilnehmenden und Vortrittsregeln sollen klar beschildert werden. Es sind die schwächsten Verkehrsteilnehmenden zu schützen, was gerade bei Stosszeiten und hohen Frequenzen besonders wichtig ist. E-Scooter, E-Roller und E-Bikes sollen nicht am Mischverkehr mit Fussgängerinnen und Fussgänger teilnehmen können. Auch auf Verkehrskreuzungen ist ebenfalls ein besonderes Augenmerk zu richten, vor allem auch zu Beginn der Betriebsphase, nicht nur in der Projektphase.	Wird in einer späteren Phase geprüft.	Die Wege und Flächen für den Fuss- und Radverkehr wurden normgerecht dimensioniert. Die vorgesehenen Verkehrsregimes „Fussweg“ resp. „Fussgängerzone / Velos gestattet“ sind auf maximale Rücksichtnahme ausgelegt. Dem Vorschlag des VCS zur Durchführung einer Sensibilisierungskampagne für die Startzeit wird zugestimmt (siehe Stellungnahme zu Antrag Nr. 117). Ausgehend von den Erfahrungen können zusätzliche gestalterische oder betriebliche Massnahmen ergriffen oder das Regime angepasst werden (Kompetenz: Stadtrat).
92	Die Mitte Stadt Olten	Wir bedauern, dass keine direkte Veloquerung der Stadtseiten in Bahnhofsnähe realisiert wird. Der politische Auftrag sollte umgesetzt werden.	Leider wird der Auftrag zum Velotunnel im Bahnhof nicht in naher Zukunft umgesetzt, was wir sehr bedauern. Es braucht in naher Zukunft eine sichere Veloverbindung, insbesondere für Schul- und Arbeitswege. Nicht erst mit einem relativ späten Ausbau der Martin-Disteli-Unterführung soll eine Verbesserung der Veloverbindung realisiert werden.	Nicht Gegenstand dieser Vorlage.	Die Veloquerung beim Bahnhof Olten ist der anspruchsvollste Widerstand für die Umsetzung des Velonetzplans im Kanton Solothurn. Thema sind letztlich nur die Kosten, nicht die technische Machbarkeit. Ein Alleingang ohne SBB wäre kaum finanzierbar. Bereits ein Ausbau des Posttunnels wäre sehr aufwändig, der Posttunnel steht wegen Eigenbedarfs der SBB ohnehin nicht zur Verfügung. Beim zukünftigen Ausbau der Martin-Disteli-Unterführung könnte eine attraktive, baulich getrennte Veloverbindung integriert werden (Referenzprojekt Personenunterführung und Veloquerung Nord am Bahnhof Winterthur).
93	Die Mitte Stadt Olten	Die positiven Veränderungen am wichtigen Oltner Bahnhof sollen sich für die ganze Stadt auszahlen.	Die neue Fussgänger- und Velobrücke verbindet den Bahnhof direkt mit der Altstadt, was bei einer passenden Beschilderung und Vermarktung zu einer erhöhten innerstädtischen Frequentierung führt. Durch die Aufwertung der Bahnhofterrasse mit dem neuen Zugang zur Aare, wird die Aufenthaltsqualität erheblich verbessert und für Olten somit zu einer standortfördernden Visitenkarte. Wir freuen uns auf die baldige Umsetzung.	Das ist vorgesehen.	
94	Einwohnergemeinde Starrkirch-Will Gemeinderat	Einbettung der überregionalen Velovorzugsroute	Die vorgesehene Veloerschliessung über den Aaresteg und die Velostation Süd scheinen nicht vorbereitet zu sein für die Velovorzugsroute, welche die Geleise queren soll. Dieser fehlende Planungsteil ist später kaum mehr zu korrigieren. Die Erschliessung und der neue Aaresteg sind entsprechend anzupassen.	Das ist vorgesehen.	NBO ist aufwärtskompatibel für eine spätere Durchbindung der Veloroute. Eine baulich getrennte Verbindung kann anlässlich des künftigen Ausbaus der Martin-Disteli-Unterführung durch die SBB geprüft werden. Diese späteren Ausbauschritte können nicht heute bereits projektiert werden. Der Aussage wird insofern widersprochen. Siehe auch Stellungnahme zu Antrag Nr. 92
95	Felix Viktor Meyer, 4632 Trimbach	Der geplante Fahrradsteg zwischen der alten Holzbrücke und der Bahnhofbrücke soll flussabwärts in den Bereich Aarhof/ Jurastrasse verschoben werden.	Mit dem jetzt angedachten Steg wird keine einzige wesentliche Verbesserung zur Entflechtung des Verkehrs geleistet, da via alte Brücke und Bahnhofbrücke der Bahnhofzugang bereits hervorragend erschlossen ist. Eine Verlegung flussabwärts ermöglicht dem Langsamverkehr eine Querung der Stadt vom Säliquartier via Tannwaldstrasse bis zur Jurastrasse, Froheimschulhaus, Spital, Trimbach, ohne eine Hauptverkehrsachse zu tangieren. Es wäre die einmalige Chance, den ganzen Veloverkehr vom Bahnhofplatz bis zur Post/ Unterführungsstrasse komplett zu eliminieren. Der Langsamverkehr vom Schöngrundquartier, Teilen von Wangen, ganz Trimbach könnte schnell, direkt und hindernisfrei durch die ganze Stadt zirkulieren.	Antrag wird nicht angenommen.	Für solche grundsätzlichen Überlegungen ist die Planung zu weit fortgeschritten. Die Nachfrage nach Fuss- und Veloverbindungen ist im Zentrum höher als auf Höhe Spital / Areal Bahnhof Nord. Die Verkehrsbeziehungen und Parkieranlagen im NBO-Perimeter sind eng aufeinander abgestimmt. Es braucht den Aaresteg in dieser Lage zwingend für die Organisation der Verkehrsflüsse, im Falle eines Lagewechsels müsste das Projekt vollumfänglich überarbeitet werden.
96	GLP Olten-Gösgen	Aufwertung Veloquerung / Verbindung West–Ost	<ul style="list-style-type: none"> • Die eleganteste Lösung wäre nach wie vor eine Erweiterung des alten Posttunnels bis zum Aaresteg, analog zu Zürich HB. Zudem wurde ein entsprechender Auftrag im Oltner Gemeindeparlament überwiesen. • Durch die Verbesserung der Zugänglichkeit mit dem Velo von Ost und West braucht es auch eine bessere Querung des Bahnhofs mit dem Velo • Dieses Bedürfnis bleibt bestehen, auch wenn der Winkel entsprechend aufgewertet würde. 	Wird zur Kenntnis genommen.	Das Anliegen einer Veloquerung auf Höhe Bahnhof ist im räumlichen Leitbild sowie Masterplan Velo der Stadt Olten verankert. Dieses kann evtl. erst im Verbund mit dem künftigen Ausbau der PU Martin-Disteli realisiert werden. Ein Alleingang ohne SBB wäre für die Stadt finanziell nicht stemmbar. Bereits ein Umbau des Posttunnels wäre sehr aufwändig, siehe auch das Beispiel am HB Zürich (30 MCHF); ohnehin steht der Posttunnel infolge Eigenbedarfs der SBB nicht zur Verfügung. Siehe auch Stellungnahme zu Antrag Nr. 92

Nr.	Mitwirkende (Private, Organisation, Parteien)	Antrag / Bemerkung	Begründung	Entscheid	Stellungnahme
97	GLP Olten-Gösigen	Die Trennung von Fuss- und Veloverkehr muss klarer sein.	<ul style="list-style-type: none"> • Eine klare bauliche Trennung ist zwingend notwendig. Auf den gesunden Menschenverstand der Verkehrsteilnehmenden zu setzen, wird nicht funktionieren – insbesondere nicht im Pendlerverkehr, wo Zeitdruck und Stress das Risiko erhöhen. • Mit zunehmender Nutzung von elektrifizierter Mikromobilität (höhere Geschwindigkeiten) steigt das Konfliktpotenzial. • Erfahrungsrückmeldung: Auf dem Weg vom Hammerbahnhof bis zur Usego (ähnliche Breite wie der geplante Aaresteg) kommt es selbst bei spärlichem Verkehr regelmässig zu brenzligen Situationen zwischen Fussgängern und Velofahrern. Mischverkehr sollte wo möglich vermieden werden, um Unfälle und Behinderungen zu verhindern. • Zumindest eine Trennung der Verkehrswege durch eine entsprechende Markierung wird notwendig sein 	Wird zur Kenntnis genommen.	Eine bauliche Trennung von Fuss- und Radverkehr ist im NBO-Perimeter nicht machbar. Auf der Uferpromenade wie auch auf dem Bahnhofplatz wäre eine getrennte Führung - baulich getrennt oder nur markiert - selbst bei grosszügigeren Platzverhältnissen nicht sinnvoll, dies aufgrund der flächigen (nicht-linearen) Bewegungen des Fussverkehrs. Der Aaresteg kann aus statischen Gründen nicht zusätzlich verbreitert werden; eine maximale Verbreiterung hat nach der ersten Mitwirkung bereits stattgefunden. Die vorgesehenen Signalisationen mit Fussweg resp. Fussgängerzone, Velos gestattet, sind auf maximale Rücksichtnahme ausgelegt. Abhängig von den Erfahrungen im Betrieb können die Vorschriften auch angepasst oder zusätzliche Massnahmen (Signalisation, Markierungen, Gestaltung) ergriffen werden. Bei der Einführung werden Begleitmassnahmen umgesetzt (siehe Stellungnahme zu Antrag Nr. 117).
98	GRÜNE Region Olten Angeschlossene Teilnehmer/innen: Alex Strittmatter, 4656 Starrkirch-Will	Seite 38 Ausbau Passagenebene Antrag: Es sind bauliche Vormassnahmen zu treffen, um mittelfristig die Velodurchfahrt durch den Posttunnel zu ermöglichen.	2022 überwiesener parlamentarischen Vorstoss betreffend Stadtseitenverbindung Olten über einen Velotunnel beim Bahnhof Olten.	Das ist vorgesehen.	NBO ist aufwärtskompatibel für eine spätere Bahnhofdurchquerung, namentlich im Kontext des von der SBB gewünschten, aber nicht im Ausbauschnitt AS 2035 der Bahn enthaltenen Ausbaus der PU Martin Disteli durch die SBB. Siehe auch Stellungnahme zu Antrag Nr. 92
99	GRÜNE Region Olten Angeschlossene Teilnehmer/innen: Alex Strittmatter, 4656 Starrkirch-Will	Seite 49 Logistikzentrum LZO Antrag: Falls die Velodurchfahrt durch Posttunnel nicht möglich sein sollte, sind zumindest Vormassnahmen für künftige Verbindungen zu treffen und Koexistenzen zu prüfen.	Siehe Antrag Ausbau Passagenebene. Mögliche Koexistenzen könnten unterschiedliche Durchfahrtszeiten für die Warenanlieferung und die Velodurchfahrt sein.	Antrag wird nicht angenommen.	Eine Koexistenz von Logistikbetrieb und Veloverbindung durch den Posttunnel ist nicht machbar.
100	GRÜNE Region Olten Angeschlossene Teilnehmer/innen: Alex Strittmatter, 4656 Starrkirch-Will	Seite 28 Aaresteg Antrag: Aufwärtskompatibilität des Projektes muss mitgedacht werden, um künftig eine Veloquerung unter der Bahnhofsbrücke vom Amthausquai (Trimbach) zu ermöglichen.	Die Anfahrt zum neuen Bahnhofplatz ist für Velofahrende, welche aus der Richtung Trimbach via Amthausquai zufahren, im geplanten Projekt gleich wie heute. Eine vorausschauende Planung ermöglicht dahingehend in späteren Ausbausritten alternative Routen, wie beispielsweise unter der Bahnhofsbrücke hindurch zum Aaresteg.	Wird zur Kenntnis genommen.	Aus Fahrtrichtung Trimbach bestehen in Zukunft die Rampe beim Ruderhaus mit direktem Anschluss zur Velostation Nord, welche aus Fahrtrichtung Gösgerstrasse, Eggerallee sowie Boulevard Areal Bahnhof Nord erschlossen wird. Gemäss Velonetzplan soll der Amthausquai als Bestandteil der kantonalen Velohaupttroute Trimbach-Olten ausgebaut werden (Massnahme im Aggloprogramm 5. Generation wie NBO). Die Haupttroute soll via Amthausquai und Aaresteg direkt an die Velostation Süd geführt werden. Verbunden mit der Erneuerung der Trimbacherbrücke als weiteres Drittprojekt können somit zeitnah zwei attraktive Routen - via Amthausquai sowie Trimbacherbrücke - zum Bahnhof geschaffen werden. NBO ist mit einer künftigen Durchbindung auf Höhe der Martin Disteli-Unterführung aufwärtskompatibel. Eine Unterquerung der Bahnhofbrücke auf Seite Amthausquai stünde mit dem Hochwasserschutz in Konflikt (Freibord-Höhe, Breite Aare) und müsste im Detail untersucht werden.
101	IG aktives alter olten und umgebung	Auf Mischverkehr von Zweirädern und zu Fuss Gehenden ist zu verzichten	<p>Das System des Mischverkehrs von E-Bikes, Velos, Trottinets und E-Rollern einerseits und Fussgängerinnen und Fussgängern andererseits hat sich nicht bewährt. Schon in der 2021 veröffentlichten Auswertung über die Umfrage zur Altersfreundlichkeit der Stadt erklärten die Oltnen Seniorinnen und Senioren die Entflechtung dieser Verkehrsströme zu ihrem Hauptanliegen.</p> <p>Im Konzept zum neuen Bahnhofplatz Olten wird dieser Mischverkehr nun wieder munter propagiert und sogar auf Bereiche (Ländiweg) ausgedehnt, die bislang weitgehend zweiradfrei waren. Nie ist es einem Fussgänger, einer Fussgängerin anzuraten, sich in der Zone zwischen dem neuen Aaresteg und der vorgesehenen Velostation Süd sich aufzuhalten, wenn die auf die Züge eilenden E-Bikerinnen und Radler in diesem Ziel-S versuchen werden, im Bett oder beim Zmörgele verlorene Sekunden gut zu machen!</p> <p>Im Heft zur Mitwirkung "Neuer Bahnhofplatz Olten" heisst es unter Fussverkehr auf Seite 13: Für den Fussverkehr entsteht eine eigene, sichere Erschliessungsebene unabhängig vom motorisierten Verkehr. Diese Aussage stimmt nicht: Einerseits gibt es immer Zweiradfahrende, oft E-motorisiert, welche in der Martin-Disteli-Unterführung die Stadt queren. Andererseits gibt es heute viele Reisende, die ihre E-Trottinets und Velos in den Zug mitnehmen und diese Fahrzeuge in den engen Unterführungen auch benutzen. Übrigens wird im Bericht nicht aufgezeigt, wie diese Fahrgäste zu den Zügen kommen.</p>	Antrag wird nicht angenommen.	Eine bauliche Trennung ist nicht machbar. Die Wege und Flächen für den Fuss- und Radverkehr wurden normgerecht dimensioniert und gestaltet. Die vorgesehenen Verkehrsregimes mit „Fussweg“ und „Fussgängerzone / Velos gestattet“ sind auf maximale Rücksichtnahme ausgelegt. Dem Vorschlag des VCS zur Durchführung einer Sensibilisierungskampagne für die Startzeit wird zugestimmt (siehe Stellungnahme zu Antrag Nr. 117). Bei Bedarf können zusätzliche gestalterische oder betriebliche Massnahmen ergriffen oder das Regime angepasst werden (Kompetenz: Stadtrat). Mit dem Ausbau des rechten Uferweges für den Fuss- und Radverkehr entsteht ein attraktives Ergänzungsnetz abseits der Hauptstrassen, das gerade auch für unsichere Velofahrende (von jung bis alt) attraktiv sein wird. Nicht nur das Velo-, auch das Fusswegnetz wird mit dem Projekt stark ausgebaut und insb. durch die verkürzten Gehdistanzen und sichereren Transfermöglichkeiten aufgewertet.

Nr.	Mitwirkende (Private, Organisation, Parteien)	Antrag / Bemerkung	Begründung	Entscheid	Stellungnahme
102	Industrie- und Handelsverein Region Olten Angeschlossene Teilnehmer/innen: Daniel Probst, 4600 Olten Reto Spiegel, 4654 Lostorf R. Nussbaum AG, 4600 Olten Marc Winistörfer, 4600 Olten Rudolf Steiner, 4601 Olten FDP Olten GLP Olten-Gösgen	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.	Wird in einer späteren Phase geprüft.	Es sind bereits signal- und markierungstechnische Massnahmen zur Durchsetzung der Schrittgeschwindigkeit an den Anschlusspunkten vorgesehen. Weitere Massnahmen werden bis zur Publikation und Verfügung der definitiven Signalisation und Markierung geprüft. Dies erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt im separaten verkehrsrechtlichen Verfahren.
103	Martin Leimer, 6314 Unterägeri	Finanzielle Vernunft statt Luxusprojekt: Verzicht auf den Aaresteg	Das Projekt Neuer Bahnhofplatz Olten verursacht mittlerweile deutlich höhere Kosten als ursprünglich geplant. Angesichts der angespannten Finanzlage der Stadt Olten ist es nicht vertretbar, sämtliche vorgesehenen Elemente in dieser Form umzusetzen. Insbesondere auf den Bau des Aarestegs sollte verzichtet werden. Dieses Zusatzprojekt ist zwar wünschenswert, aber nicht zwingend notwendig, und belastet das Budget der Stadt in einem Ausmass, das Steuererhöhungen oder eine zusätzliche Verschuldung unausweichlich macht. Um dennoch eine gute Erschliessung der neuen Veloeinstellhalle sicherzustellen, soll diese an die bereits bestehende neue Brücke mittels einer Rampe angebunden werden. Damit wird eine funktionale und kosteneffiziente Lösung gewährleistet, ohne dass Olten zusätzliche Millionen für ein Nice-to-have-Projekt aufbringen muss.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Aaresteg ist aus verkehrlicher Sicht unverzichtbarer Bestandteil des Gesamtprojekts.
104	Peter Moor, 4600 Olten	Velo-Durchfahrt West-Ost einplanen	Die Planung sieht eine sichere Zufahrt von der linken Aareseite zum Bahnhof vor, was ein sehr erfreulicher Fortschritt ist, danach geht es aber nicht weiter. Es fehlt eine Weiterführung mit einer sicheren Veloquerung auf die rechte Aareseite. Spätestens beim Ausbau der Hardegg-Unterführung ist dies einzuplanen.	Nicht Gegenstand dieser Vorlage.	Die Martin Disteli-Unterführung entspricht besser der städtischen Wunschlinie, mit den im Velonetzplan definierten Anschlüssen und Verbindungen, als die Hardegg-Unterführung. Im Drittprojekt SBB für den Ausbau Hardegg ist keine Veloquerung eingeplant. Die SBB finanziert keine Radquerungen der Bahn, dies wäre Sache von Stadt und Kanton. Die Stadtgrösse und -struktur rechtfertigt keine zwei Veloverbindungen unter dem Bahnhof (Nachfrage, Kosten/Nutzen). Siehe auch Stellungnahme zu Antrag Nr. 92
105	Peter Moor, 4600 Olten	Veloquerung West-Ost einplanen	Die Planung sieht eine sichere Zufahrt von der linken Aareseite zum Bahnhof vor, was ein sehr erfreulicher Fortschritt ist, danach geht es aber nicht weiter. Es fehlt eine Weiterführung mit einer sicheren Veloquerung auf die rechte Aareseite. Als einzige Querung ist die Winkelunterführung vorgesehen, die aber angesichts der Verlagerung der Verkehrsströme nicht ausreichend ist.	Nicht Gegenstand dieser Vorlage.	NBO ist aufwärtskompatibel für eine spätere Bahnhofdurchquerung im Bereich der Martin Disteli-Unterführung. Gemäss räumlichem Leitbild und Masterplan Velo der Stadt Olten sind eine Bahnhofquerung und die Winkelverbindung ergänzende Elemente, um längerfristig eine attraktive resp. genügende Maschendichte für den Fuss- und Radverkehr zu erreichen. Dies ist nur schrittweise machbar. Der Winkel bietet sich als mittelfristige Möglichkeit an (Drittprojekt im Aggloprogramm 5. Generation). Siehe auch Stellungnahme zu Antrag Nr. 92
106	SP Olten	Sichere Ost-West-Verbindung für den Veloverkehr von der Bahnhofsbrücke durch den Bahnhof zur Martin-Disteli-Strasse ist zu prüfen	Ohne eine solche Verbindung sind wir 100% darauf angewiesen, dass die Winkel-Unterführung für den Veloverkehr angepasst wird.	Nicht Gegenstand dieser Vorlage.	NBO ist aufwärtskompatibel für eine spätere Bahnhofdurchquerung im Bereich der Martin Disteli-Unterführung. Ein attraktives, geometrisch passendes Referenzprojekt wäre die neue Personenunterführung und Veloquerung Nord am Bahnhof Winterthur. Die Projektierung kann in Zusammenarbeit mit der SBB beim Start des Drittprojektes durch die SBB aufgenommen werden. Es handelt sich um ein langfristiges Vorhaben, der Ausbau der Winkelunterführung ist mittelfristig möglich (Massnahme im Aggloprogramm 5. Generation). Siehe auch Stellungnahme zu Antrag Nr. 92
107	SP Olten	Sicherere Lösung Süd-Nord-Verbindung für Velos prüfen	In der jetzigen Planung muss der Veloverkehr von Süd nach Nord an allen Buseinfahrten, Ausfahrt Buswendeschleife und Einfahrt des Bahnhofparkings vorbeifahren. Dies ist ein erhebliches Risiko für Velofahrende sowie auch unangenehm für Busfahrende.	Das ist vorgesehen.	Auf die Schaffung von sicheren Velorouten auf der Kantonsstrasse und im übrigen Projektperimeter wird grosses Gewicht gelegt. Die Platzverhältnisse sind aber bekanntlich beschränkt, namentlich auf der Gösgenstrasse entlang des Areals Bahnhof Nord (ABN). Als Alternativrouten stehen in Zukunft der Boulevard ABN mit Zufahrt zur Velostation Süd (über den Bahnhofplatz) und die Eggerallee mit Direktanschluss an die nördliche Velostation zur Verfügung.
108	SP Olten	Sichere Ost-West-Verbindung für den Veloverkehr von der Bahnhofsbrücke durch den Bahnhof zur Martin-Disteli-Strasse ist zu prüfen	Ohne eine solche Verbindung sind wir 100% darauf angewiesen, dass die Winkel-Unterführung für den Veloverkehr angepasst wird.	Nicht Gegenstand dieser Vorlage.	NBO ist aufwärtskompatibel für eine spätere Bahnhofdurchquerung im Bereich der Martin Disteli-Unterführung. Ein attraktives, geometrisch passendes Referenzprojekt wäre die neue Personenunterführung und Veloquerung Nord am Bahnhof Winterthur. Die Projektierung kann in Zusammenarbeit mit der SBB beim Start des Drittprojektes durch die SBB aufgenommen werden. Es handelt sich um ein langfristiges Vorhaben, der Ausbau der Winkelunterführung ist mittelfristig möglich (Massnahme im Aggloprogramm 5. Generation). Siehe auch Stellungnahme zu Antrag Nr. 92

Nr.	Mitwirkende (Private, Organisation, Parteien)	Antrag / Bemerkung	Begründung	Entscheid	Stellungnahme
109	SP Olten	Aare bekommt ihre Wichtigkeit für Olten zurück	Mit der geplanten Aarepromenade bzw. Bahnhofsterrasse bekommt die Aare wieder mehr Bedeutung für die Lebensqualität der Menschen in Olten sowie für die Reisenden einen angenehmen Aufenthalt an der Aare.	Das ist vorgesehen.	
110	Stefijujis Grüter, 4600 Olten	Unterdimensionierter Aaresteg	Gemäss Grundlagenbericht werden 5.50m angestrebt. Das ist viel zu schmal für beidseitige Veloverkehrsführung + Fussverkehrsführung. Der Steg als Velo- und Fussverbindung müsste mindestens 7.50m bis 10.00m breit sein. Ansonsten sind Fuss- Veloverkehrskonflikte absehbar.	Wird zur Kenntnis genommen.	Gemäss Norm müsste der Steg für eine bauliche Trennung des Fuss- und Radverkehrs tatsächlich über 7 m breit sein. Die Sinnhaftigkeit dieser Normvorgaben sei hier nicht diskutiert. Die Spannbandbrücke kann aus statischen aber auch ortsbaulichen Gründen jedenfalls nicht weiter verbreitert werden.
111	Stefijujis Grüter, 4600 Olten	Unterdimensionierte Brücke für Velo und Fussverkehr (Drittprojekt)	Für die gemeinsame Führung von Velo- und Fussverkehr und das in beiden Fahrtrichtungen ist die Brückenbreite nicht ausreichend.	Wird zur Kenntnis genommen.	Die Dimensionierung ist für den gemischten Fuss- und Radverkehr ausreichend, siehe Grundlagenbericht Verkehr. Siehe auch Stellungnahme zu Antrag Nr. 110
112	Stefijujis Grüter, 4600 Olten	Dimensionierung Aaresteg	Der Aaresteg ist unterdimensioniert mit nur 5.50m. Ein beidseitige Veloverkehrsführung und Fussverkehrsführung sollte mindestens 7.50m sein, wenn nicht sogar 10.00m. Entsprechend sind ansonsten Konflikte zwischen Velos und Fussverkehr zu erwarten. Zu Spitzenzeiten sind 5.50m viel zu schmal.	Wird zur Kenntnis genommen.	Siehe Stellungnahme zu Antrag Nr. 110
113	Stefijujis Grüter, 4600 Olten	Mischverkehrsführung auf dem Aaresteg wird zu Konflikten zwischen Fussverkehr und Veloverkehr führen.	Die Verbindung soll zudem im Mischverkehr geführt werden? Das wird künftig die Hauptpendlerstrecke aus der Innenstadt zum Bahnhof hin sein. Im Mischverkehr ist der Konflikt zwischen Fussverkehr und Veloverkehr vorprogrammiert. Die Wichtigkeit dieser Route wird hierbei massiv unterschätzt. Bei der Planung einer neuen Velo-, Fussverkehrsverbindung im Jahr 2025 muss man dem Veloverkehr ausreichend Platz zusprechen, wie auch dem Fussverkehr ausreichend Platz zusprechen. Die Führung darf nicht im Mischverkehr sein und soll zudem auch richtungsgetrennt geplant werden.	Wird zur Kenntnis genommen.	Siehe Stellungnahme zu Antrag Nr. 110
114	Stefijujis Grüter, 4600 Olten	Signalisation Fussweg mit Velo gestattet entspricht nicht einer Velo- Fussverkehrsverbindung.	Wir planen im Jahr 2025 eine Velo- und Fussverbindung über die Aare, welche direkt in die Velostation führen soll und signalisieren diese als Fussweg mit dem Zusatz Velo gestattet? Psychologisch hat dies einen starken Einfluss auf die Wahrnehmung der Velofahrenden. Eine Velo- und Fussverbindung muss Velos ebenfalls eine Wichtigkeit zusprechen. Das ist mit der aktuellen Planung nicht der Fall. Der Aaresteg muss als Rad- Gehweg signalisiert werden! Es kann ja wohl nicht ernsthaft angedacht sein, dass die Hauptpendelachse zum Bahnhof von der Innenstadt ein Fussweg ist, auf welchem Radfahrer mit angepassten Geschwindigkeiten unterwegs sind. Inwiefern entspricht das den Verkehrsplanungsgrundsätzen des 21. Jahrhunderts? Sieht so Veloförderung aus?	Antrag wird nicht angenommen.	Grundsätzlich gilt für alle Verkehrsteilnehmenden, unabhängig vom jeweiligen Verkehrsregime, der Grundsatz des angepassten Fahr- (und Geschwindigkeits-)verhaltens, wo auch immer sie sich bewegen. Ein gemeinsamer Rad- und Fussweg (SSV 2.63.1) oder ein Fussweg mit „Velo gestattet“ (SSV 2.61 + Zusatztafel) haben insoweit dieselbe verkehrsrechtliche Bedeutung. Für beide Signalisationsformen gilt gemäss SSV, dass Rad- und Motorfahrräder auf zu Fuss Gehende besondere Rücksicht zu nehmen und ihre Geschwindigkeit den Umständen anzupassen haben. Wo die Sicherheit es erfordert, müssen sie zu Fuss Gehende warnen und nötigenfalls anhalten. Mit dem gemeinsamen Rad- und Gehweg wird zusätzlich angezeigt, dass die Benutzung für Velos obligatorisch ist. Da es auf dem Aaresteg jedoch keine begleitende Strasse gibt, die alternativ durch den Veloverkehr genutzt werden könnte, ist diese Anweisung hinfällig.
115	Stefijujis Grüter, 4600 Olten	Vorschlag: Reiner Radweg als Alternative	5.50 m sind aus verkehrsplanerischer Sicht kaum ausreichend für den Veloverkehr in beide Richtungen + Fussverkehrsführung. Das ist ein hohes Verkehrssicherheitsrisiko. Die Radverbindung über die Bahnhofsbücke wird im Rahmen des Projekts gemäss Plänen aufgehoben. Zudem gibt es keinen Zugang zur Velostation über die Bahnhofsbücke. Entsprechend müssen die Fahrräder für den Zugang zur Velostation den Aaresteg nutzen. Entsprechend ist es wichtig, den richtig zu dimensionieren. Gemäss Bericht ist aus statischen Gründen keine breitere Brücke möglich. Ortsbildende Faktoren sind mit geringerer Wichtigkeit zu gewichten im Vergleich zu funktionalen Rahmenbedingungen. Eine Alternative wäre, dass der Aaresteg als reine Veloverbindung ausgestaltet wird.	Antrag wird nicht angenommen.	Die Bahnhofbrücke kann auch künftig mit dem Velo befahren werden, auf ausgebauten, durchgängigen Radstreifen. Die Mischverkehrsführung auf dem südlichen Gehweg wird aufgehoben, dieser gehört zukünftig dem Fussverkehr. Da die ebenerdigen Abstellplätze am Brückenkopf ins Veloparking verlegt werden, sowie auch keine Durchfahrt auf dem Trottoir bis zum Postplatz mehr besteht, ist dieses Veloangebot nicht mehr nötig. Eine Zufahrt zur Einstellhalle ist auch von der Stadtebene über die Rampe auf dem Bahnhofplatz gegeben. Die Spannbandbrücke kann aus statischen Gründen nicht weiter verbreitert werden. Der Ortsbildschutz ist insofern nicht ausschlaggebend, aber sicher kein untergeordnetes Interesse (Stichwort ISOS).
116	SVP Stadt Olten	Optimierte oder angepasste Verkehrsführung entlang des Bahnhofsquais und des Ländiwegs	Heutzutage fahren viele Fahrradfahrer, welche über die alte Brücke in Richtung Bahnhof fahren, aareseitig entlang des Bahnhofquais. Dies führt oftmals zu Konfliktsituationen mit Fussgängern. Weiter werden die Fahrräder aktuell neben der aareseitigen Bushaltestelle abgestellt. Dies ist beim geplanten Projekt so nicht mehr vorgesehen. Die Fahrradfahrer müssten ihr Fahrrad die Treppe heruntertragen, um zu den Fahrradständern zu gelangen. Es ist zu prüfen, inwiefern diese Beobachtung künftig tatsächlich noch ein Problem darstellt und ob entsprechende Optimierungen oder Anpassungen dagegen ergriffen werden können. Weiter erachten wir Mischverkehr auf dem Ländiweg sowie der neuen Brücke als kritisch. Hier wären die Haftungsfälle vorprogrammiert. Die Sicherheit der Fussgänger darf nicht aufs Spiel gestellt werden.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Veloverkehr auf dem aareseitigen Trottoir des Bahnhofquais verkehrt dort heute, weil es eine ebenerdige Abstellanlage an der Bushaltestelle gibt. Dieser Grund wird mit NBO hinfällig. Die Velostation Süd kann via Aaresteg oder über die Rampe auf dem Bahnhofplatz erreicht werden. Um von der alten Brücke dortin zu gelangen wurde im Projekt Aarburgerstrasse-Postplatz-Bahnhofquai eigens die Möglichkeit geschaffen, von der alten Brücke via die Arkade Winkel in die Bahnhofstrasse und weiter in Richtung Bahnhofplatz zu fahren. Die Breite des Aarestegs ist aus statischen Gründen limitiert. Das geplante Verkehrsregime bietet in dieser Situation mehr Verkehrssicherheit als eine getrennte Spurführung. Auf dem Ländiweg ist eine Fussgängerzone geplant, in der Velos gestattet sind. Der Fussverkehr hat demnach Vortritt und der Veloverkehr muss im Schrittempo fahren. Die Sicherheit des Fussverkehrs wird dadurch gewährleistet.

Nr.	Mitwirkende (Private, Organisation, Parteien)	Antrag / Bemerkung	Begründung	Entscheid	Stellungnahme
117	VCS Solothurn	Zeitgleich mit der Eröffnung muss eine Sensibilisierungskampagne starten: Koexistenz zwischen Fuss- und Veloverkehr.	Das Verhalten auf den Mischverkehrsflächen auf dem neuen Bahnhofplatz muss von beiden Benutzergruppen gelernt werden. Nicht nur die Velofahrenden sollten ihr Tempo anpassen, auch die Zufussgehenden sollten nicht in einem breiten Personenblock auf diesen Flächen unterwegs sein. Auf den Mischverkehrsflächen im Bahnhofsbereich muss mit Hektik und Menschen unter Zeitnot gerechnet werden – dies gilt sowohl für den Fuss- wie auch den Veloverkehr. Konflikte sind voraussehbar. Deshalb müssen von aller Anfang an diese beiden Verkehrsgruppen aufeinander aufmerksam gemacht werden. Sensibilisierungskampagnen könnten die gegenseitige Rücksicht stärken. Betroffenen Interessenverbände könnten eingeladen werden mit Plakaten und/oder Aktionen dies vor Ort zu thematisieren. Auf diese Weise könnte auch eine breitere Basis und somit mehr Akzeptanz und Verständnis erreicht werden. > Beispiel aus der Westschweiz im Anhang.	Antrag wird angenommen.	Der wichtige Hinweis wird aufgenommen und umgesetzt.
118	Alex Strittmatter, 4656 Starrkirch-Wil	Verzicht auf hostile architecture beim ganzen Projekt	Um die bereits prekäre Situation von Personen ohne Obdach in der Stadt Olten nicht noch schlimmer zu machen, ist auf defensive Bauweise wie z.B. Stacheln an Absätzen und Bänke mit Trennungen/Wellen zu verzichten.	Wird zur Kenntnis genommen.	Im ganzen Projekt ist keine defensive Architektur geplant. Es wurde darauf geachtet, dass keine Nischen entstehen und die Beleuchtung über das gesamte Projekt sichergestellt werden kann, damit das Sicherheitsgefühl für die Bevölkerung gegeben ist.
119	Benjamin Pipa, 4600 Olten	Überdachung Bushaltestellen am neuen Bahnhofplatz Olten	Im Rahmen der Planung des neuen Bahnhofplatzes Olten ist vorgesehen, auf der Aareseite Bushaltestellen mit Überdachungen auszustatten. Nach aktuellem Stand erscheinen diese Überdachungen jedoch eher knapp bemessen – insbesondere im Hinblick auf die künftig steigende Anzahl an Fahrgästen, die auch bei stürmischem oder regnerischem Wetter auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sind. Auf der Bahnhofseite wurde mit dem Stadtdach eine visuell ansprechende und architektonisch gelungene Lösung für die Bedachung konzipiert. Allerdings kann es für Fahrgäste – insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen – eine Herausforderung darstellen, wenn sie bei schlechtem Wetter unter dem Stadtdach warten müssen und erst beim Einfahren der Busse eilig zu den entsprechenden Haltestellen gehen können. Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und zur Förderung der Barrierefreiheit regen wir an, zusätzliche überdachte Elemente („Inseln“ oder „Pilze“) in das Gestaltungskonzept zu integrieren. Diese könnten sich harmonisch in das geplante Begrünungskonzept einfügen und für alle Fahrgäste – insbesondere für Personen mit eingeschränkter Mobilität – einen spürbaren Mehrwert bieten.	Antrag wird nicht angenommen.	Die Thematik wurde im Rahmen der Planung eingehend analysiert und beurteilt. Zusätzliche Busdächer auf der Bahnhofseite würden die Sicht über den Platz einschränken. Aufgrund des neu konzipierten Perron- und Stadtdachs, welche den Bereich der nicht überdachten Buskanten bedienen (Haltekanten E und F), sowie der geringen Frequenz an der betreffenden Bushaltekante wurde bewusst auf ein zusätzliches Dach verzichtet. Die projektierte Lösung berücksichtigt die Personenströme sowie Schattenwirkung auf dem Platz und wurde auch dahingehend optimiert. Siehe auch Stellungnahmen zu Anträgen Nrn. 31, 35
120	Die Mitte Stadt Olten	Durch Beleuchtung und Videoüberwachung ist der Sicherheit am Bahnhof bestmöglich Rechnung zu tragen.	Datenschutzkonforme Videoüberwachung in den Unterführungen und an neuralgischen Punkten ist für uns ein Muss. Die Beleuchtung in Unterführungen, bei den Rampen und Logistikzugängen ist optimal zu gestalten, um ein hohes Sicherheitsgefühl und angenehme Aufenthaltsqualität zu gewährleisten (z.B. Lichtinseln am Boden mit Panzer-glas geschützt). Dunkle Ecken sollen vermieden werden.	Wird zur Kenntnis genommen.	Die Architektur wie auch die Kunstlichtplanung haben ein spezielles Augenmerk auf die Vermeidung von Nischen und dunklen Ecken gelegt. Die Beleuchtung wird nach dem Stand der Technik geplant und dimmbar ausgeführt, so dass auch tageszeitliche Differenzierungen möglich sind. Eine Videoüberwachung ist eingeplant.
121	Die Mitte Stadt Olten	Es soll geprüft werden, wo und wie mehr Photovoltaikanlagen-Flächen installiert werden können zur Erzielung von Eigenstromproduktion.	Die aktuelle Planung erachten wir als minimal. Insbesondere auch die Busperron-Dächer sollen ebenfalls mit Photovoltaikpanels ausgestattet werden.	Wird zur Kenntnis genommen.	Eine detaillierte Prüfung der möglichen Standorte für PV-Anlagen wurde durchgeführt. Alle Flächen, bei denen keine triftigen Gründe dagegensprechen, werden mit PV-Elementen ausgestattet. Bei den Busdächern wurde aufgrund der fehlenden Effizienz und dem Ziel einer filigranen Bauweise gegen PV-Elemente entschieden.
122	Die Mitte Stadt Olten	Sind die Materialien und Bauweisen nachweislich ökologisch (CO ₂ -Bilanz)? Sind aufgrund einer ökologischen Bauweise Zusatzkosten ausgewiesen?	Ist die Kosten-Nutzen-Abwägung für die Bevölkerung transparent dargestellt?	Wird zur Kenntnis genommen.	Bei ökologischen Materialien wurde mitunter stark auf die CO ₂ -Bilanz als massgebendem Indikator geachtet. Weiter wurden die Dauerhaftigkeit, gesellschaftliche Einflüsse und insb. auch die Ökonomie berücksichtigt (Wirkung, Kosten, Kosten/Nutzen). Aufgrund der heutigen Situation mit erhöhten Deponekosten und den Möglichkeiten des zirkulären Bauens sind Recyclingprodukte konkurrenzfähig zu den üblichen Baustoffen. Die Zusatzkosten wurden ausgewiesen, soweit solche entstehen.
123	GRÜNE Region Olten Angeschlossene Teilnehmer/innen: Alex Strittmatter, 4656 Starrkirch-Wil	Seite 35 Umgestaltung Bahnhofplatz Antrag: Die Verwendung von alternativen Materialien anstatt Sichtbeton zur Gestaltung von Sitzgelegenheiten und Dächern ist zu prüfen.	Begründung: Zur Reduktion der grauen Energie und zugunsten eines naturnahen Aufenthaltsraumes soll die Verwendung von Holz, Lehm oder sonstigen Materialien geprüft werden.	Das ist vorgesehen.	Im Projekt NBO ist kein Dach aus Beton vorgesehen. Die Eindeckung des Perrondachs besteht aus Holz. Die Sitzgelegenheiten an sich sind in Holz geplant. Es wurde darauf geachtet, dass das „richtige“ Material am „richtigen“ Ort eingesetzt wird. Dabei spielen Kosten, Dauerhaftigkeit/Langlebigkeit, Aussehen und die Ökobilanz über die Lebensdauer des Bauwerks eine entscheidende Rolle. Für das Aareufer ist zu beachten, dass die Kunstbauten (Aaresteg und Uferanlage) hohen statischen Anforderungen genügen müssen.

Nr.	Mitwirkende (Private, Organisation, Parteien)	Antrag / Bemerkung	Begründung	Entscheid	Stellungnahme
124	GRÜNE Region Olten Angeschlossene Teilnehmer/innen: Alex Strittmatter, 4656 Starrkirch-Will	Seite 71 Ökologie/Baumaterialien Antrag: Für Betonarbeiten sind innovative, CO2-bindende oder stark emissionsreduzierte Betontechnologien zu bevorzugen. Insbesondere die in der Schweiz entwickelten Verfahren der CO2-Karbonatisierung (Neustark) und Pflanzenkohle-Integration (EMPA) könnten zum Einsatz kommen. Überdies sind Reuse-Optionen (Gleis-Wiederverwendung etc.) zu prüfen.	Ein Fokus auf möglichst nachhaltige Baumaterialien positionieren den Bahnhofplatz Olten als Leuchtturmprojekt für klimafreundliches Bauen.	Wird zur Kenntnis genommen.	Die Betonsorten variieren über das gesamte Projekt, so dass die richtige Sorte am richtigen Ort vorgesehen ist. Wo aufgrund von Normen und Qualitätsanforderungen möglich wird Recycling-Beton eingesetzt (Randabschlüsse Strassenbau, Innenwände). Es wurde darauf geachtet, dass die Lebensdauer, die geforderten Eigenschaften und die Ökobilanz sich die Waage halten.
125	GRÜNE Region Olten Angeschlossene Teilnehmer/innen: Alex Strittmatter, 4656 Starrkirch-Will	Seite 72 Ökologie Antrag: Die Koexistenz von Dachbegrünungen und PV-Anlagen sind sowohl auf dem Perrondach als auch auf den Bushaltestellendächer zu prüfen.	Es gibt erfolgreiche Versuche von positiven Effekten für die Leistung von PV-Anlagen in Koexistenz mit begrünten Dachflächen.	Antrag wird nicht angenommen.	Eine Begrünung auf dem Perrondach ist nicht erwünscht, da für den Unterhalt – etwa zweimal jährlich – ein Zugang aufs Dach nötig wäre, was eine nächtliche Abschaltung der Fahrleitung voraussetzt. Auch Kiesflächen sind aus denselben Gründen ungeeignet, da sie durch Pollenbelastung zu unerwünschter Vegetation führen. Bei den Bushaltestellendächern steht eine filigrane Bauweise im Vordergrund. Trotzdem wurde eine Begrünung mit Ableitung in Pflanzenbeete eingeplant für ein nachhaltiges Wassermanagement; auf PV-Elemente wird hingegen verzichtet aufgrund der fehlenden Effizienz und dem Ziel einer filigranen Bauweise.
126	GRÜNE Region Olten Angeschlossene Teilnehmer/innen: Alex Strittmatter, 4656 Starrkirch-Will	Seite 72 Ökologie Das Schwammstadt-Konzept muss insbesondere bei der Materialisierung des Bahnhofplatzes mitgedacht werden.	Siehe Antrag Seite 36 (Visualisierung Bahnhofplatz)	Das ist vorgesehen.	Es wurde wo immer möglich das Schwammstadt-Prinzip angewendet, unter Berücksichtigung der intensiven Nutzung und physischen Belastung des Platzes. Auf dem Bahnhofplatz werden im Bereich der Sitzgelegenheiten die Steine ebenfalls offen verlegt. Zudem wurden gezielt Ableitungen geschaffen, damit das Volumen zwischen Decke und Platz als Wasserspeicher genutzt werden kann. Dadurch können sowohl die Bepflanzung als auch das Mikroklima positiv beeinflusst werden.
127	GRÜNE Region Olten Angeschlossene Teilnehmer/innen: Alex Strittmatter, 4656 Starrkirch-Will	Seite 18 Bahnhofparking Antrag: 100% der Parkflächen sind für E-Ladestationen mindestens vorzurüsten	Im Sinne der notwendigen Umstellung auf klimaneutralere Fortbewegungsmittel ist mittelfristig die entsprechende Ausstattung aller Parkfelder unabdingbar und vorausschauend.	Das ist vorgesehen.	Das Bahnhofparking wird für die Elektromobilität aufwärtskompatibel projektiert.
128	Industrie- und Handelsverein Region Olten Angeschlossene Teilnehmer/innen: Daniel Probst, 4600 Olten Reto Spiegel, 4654 Lostorf R. Nussbaum AG, 4600 Olten Marc Winistörfer, 4600 Olten Rudolf Steiner, 4601 Olten FDP Olten GLP Olten-Gösgen	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.	Das ist vorgesehen.	Die Architektur wie auch die Kunstlichtplanung haben ein spezielles Augenmerk auf die Vermeidung von Nischen und dunklen Ecken gelegt. Die Beleuchtung wird nach dem Stand der Technik geplant und dimmbar ausgeführt, so dass auch tageszeitliche Differenzierungen möglich sind. Eine Videoüberwachung ist eingeplant.
129	Industrie- und Handelsverein Region Olten Angeschlossene Teilnehmer/innen: Daniel Probst, 4600 Olten Reto Spiegel, 4654 Lostorf R. Nussbaum AG, 4600 Olten Marc Winistörfer, 4600 Olten Rudolf Steiner, 4601 Olten GLP Olten-Gösgen	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.	Das ist vorgesehen.	Die Gestaltung wird in den verschiedenen Projektphasen konkretisiert, auch die Lichtplanung und Signaletik sind wichtige Themen. Bei der Möblierung und Ausstattung wird darauf geachtet, dass der Bahnhofplatz und die Uferanlage nicht „übermöbliert“ werden, um Übersichtlichkeit und eine gewisse Grosszügigkeit zu erreichen sowie Aufenthaltsbereiche für verschiedene Zwecke anbieten zu können. Entsprechend sind im Uferbereich auch Anschlusspunkte für die Aussengastronomie und Anlässe geplant.
130	Isabel Strassheim, 4654 Lostorf	Bitte schaffen Sie Beschattungs-Zonen und prüfen Sie verschiedene Alternativen zum Asphaltbelag.	Wer auf den Bus wartet, darf nicht überhitzen. Schatten und milde Temperaturen sind ein fundamentales Bedürfnis, das in den nächsten Jahrzehnten noch wichtiger werden wird.	Das ist vorgesehen.	Es wurde wo immer möglich das Prinzip der Schwammstadt angewendet, unter Berücksichtigung der intensiven Nutzung und physischen Belastungen des Platzes. Die geplanten Bepflanzungen beeinflussen das Mikroklima positiv. Ein Wasserspiel, Busdächer und Bäume auf dem Platz tragen hitzemindernd dazu bei.
131	Olten jetzt!	Die Erdgeschossnutzungen sollen so gestaltet werden, dass sie zur Belebung des Stadtraums beitragen, mit transparenten Fassaden und öffentlichkeitswirksamen Nutzungen.	Lebendige Erdgeschosse schaffen urbane Qualität und soziale Sicherheit. Transparenz und Zugänglichkeit fördern die Integration neuer Bauten ins Stadtbild.	Nicht Gegenstand dieser Vorlage.	Im Projektperimeter NBO befinden sich keine EG-Nutzungen. In der Passagenebene sind hochfrequente Nutzungen, zum Aareufer Cafés geplant. Die Fassadenelemente sind durchgehend in Glas vorgesehen, um ein möglichst lichtdurchflutetes und lebendiges Erscheinungsbild zu schaffen.
132	Olten jetzt!	Bestehende qualitätsvolle Bauten sollen wo möglich erhalten und integriert werden, anstatt durch Neubauten ersetzt zu werden.	Erhalt vor Neubau ist nachhaltiger und respektiert die gewachsene Struktur. Die Integration bestehender Bauten wahrt Kontinuität im Ortsbild.	Nicht Gegenstand dieser Vorlage.	Das Projekt NBO sieht keinen Ersatz bestehender Bauten durch Neubauten vor. Auf dem jetzigen Areal sind nicht mehr viele Bauten vorhanden. Bestehende Bauten werden wo möglich wieder genutzt. Die PU Martin-Distel ist an ihrem Lebensende angekommen. Bei der Stadtdachplanung wurde ein spezielles Augenmerk darauf gelegt, dass die Sicht auf das historische Bahnhofgebäude gewährleistet bleibt.

Nr.	Mitwirkende (Private, Organisation, Parteien)	Antrag / Bemerkung	Begründung	Entscheid	Stellungnahme
133	Olten jetzt!	Ein Konzept für Kunst im öffentlichen Raum soll integraler Bestandteil der Planung sein, mit einem angemessenen Budget.	Kunst schafft Identität und Orientierung. Sie kann den Bahnhofplatz zu einem unverwechselbaren Ort machen und kulturelle Akzente setzen.	Wird in einer späteren Phase geprüft.	Die im Projektperimeter bestehenden Kunstobjekte werden im Projekt neu integriert und aus diesem Anlass soweit nötig restauriert. Für neue Kunstobjekte im öffentlichen Raum fehlt generell der Platz. Kunst am Bau ist Stand heute nicht vorgesehen. Falls eine Bestellung von politischer Seite erfolgt, könnte das Projekt mit den entsprechenden Kostenfolgen ergänzt werden.
134	Sara Schibler, 4600 Olten	Die Kunstwerke, welche in den letzten Jahrzehnten wichtige Bestandteile des Bahnhofs Olten waren, inventarisieren und aufzeigen, ob und wo diese wieder zum Einsatz kommen werden.	Es gibt verschiedene Kunstwerke aus verschiedenen Zeitepochen im und um den Bahnhof Olten. Beispielsweise die 'Welle', der Bahnhofsbrunnen, die Gugelmann-Figur, die Glasfenster von Hans Kuchler, der Null-Kilometer-Stein etc. Einige sind stillschweigend verschwunden - zum Beispiel die Glasfenster von Hans Kuchler. Es besteht ein öffentliches Interesse an diesen Kunstwerken im öffentlichen Raum und es könnte eine spannende Erzählebene geben, welche den Bahnhof Olten als Ort bereichern könnte, wenn diese Kunstwerke thematisiert oder im besten Fall wieder sichtbar gemacht würden.	Das ist vorgesehen.	Die vorhandenen Kunstwerke werden in NBO integriert, im Dialog mit den jeweiligen Künstlern und Kulturstellen der Stadt Olten.
135	Sara Schibler, 4600 Olten	Wasser als verbindendes Element für den Benutzer der Aareterrasse.	Das Element Wasser wird aus meiner Sicht zu wenig als stärkendes Element thematisiert. Ein künstlerischer Ansatz, ausgehend vom Bahnhofsbrunnen, könnte ein roter Faden bilden und gleichzeitig der Orientierung für die Menschen dienen. Richtigerweise wäre es auch ein Thema für die ostseitige Anbindung des Bahnhofs an die Stadt, bzw. als verbindendes Element der beiden Stadthälften zu konzipieren (im Gegensatz zur trennenden Aare)....	Wird zur Kenntnis genommen.	Das Wasserthema wird in der Konstruktion des Stadtdachs und Bodenbelags auf dem Bahnhofplatz aufgenommen (Wellenmuster). Das Aareufer ist grundsätzlich hart verbaut. Hier werden vielfältige Bezüge und Zugangsmöglichkeiten zur Aare geschaffen, das Ufer kann aber nicht renaturiert werden und für künstlerische Interventionen in der beschriebenen Art besteht aus Sicht der Bauherrschaft kein direkter Bedarf.
136	SP Olten	Klimaschutz wirklich ernst nehmen	Wir sind erfreut, dass im NBO der Klimaschutz berücksichtigt wird, insbesondere die Entsiegelung, wo es möglich ist sowie die Begrünung des neuen Bahnhofplatzes. Dabei handelt es sich um das absolute Minimum, mehr Begrünung wäre durchaus wünschenswert.	Das ist vorgesehen.	Es wurde die maximal mögliche Grünfläche eingeplant. Bei Standorten, an denen dies nicht vorgesehen ist, spricht meist eine bindende Randbedingung dagegen. Weitere Möglichkeiten zur Entsiegelung resp. Begrünung werden im Rahmen der Projektierung laufend geprüft.
137	SVP Stadt Olten	Das Thema öffentliche Sicherheit soll stärker berücksichtigt werden, insbesondere die Bereiche Beleuchtung, Videoüberwachung, Polizeipräsenz und Prävention gegen Vandalismus.	Im aktuellen Projekt wird die öffentliche Sicherheit kaum behandelt. Der Bahnhof Olten ist jedoch regelmässig Schauplatz von Delikten und Konflikten. Ein neuer Bahnhofplatz darf nicht allein ästhetischen und verkehrstechnischen Ansprüchen genügen, sondern muss auch die Sicherheit der Bevölkerung gewährleisten. Dazu gehören unter anderem: • eine ausreichende, flächendeckende Beleuchtung • Videoüberwachung an neuralgischen Punkten • klare Sichtachsen ohne Angsträume • stärkere Polizeipräsenz insbesondere in den Abend- und Nachtstunden Nur mit gezielten Massnahmen kann die Aufenthaltsqualität tatsächlich gesteigert und die Sicherheit für Pendler, Reisende und Anwohner nachhaltig verbessert werden.	Wird zur Kenntnis genommen.	Die angesprochenen Punkte sind bereits zu grossen Teilen in die Planung eingeflossen: - Es wird auf ein helles, grosszügiges Untergeschoss geachtet (grössere lichte Höhe = keine Höhle, heller Boden, gute Ausleuchtung, grössere Breite). - Klare Sichtachsen und die Vermeidung von Nischen oder Angsträumen sind Teil der Planung, insb. im Untergeschoss und am Uferweg. - Die Beleuchtung (dimmbare) erfolgt flächendeckend nach den gültigen Normen und Sicherheitsstandards. Die Beleuchtung neuralgischer Punkte kann entsprechend den Bedürfnissen gesteuert und angepasst werden. - Die bestehende Videoüberwachung wird ersetzt und ergänzt. Der Perimeter wird derzeit mit den zuständigen Stellen geklärt und kann bei Bedarf angepasst werden. - Das Projekt ist mit den Einsatzkräften von Kantons- und Bahnpolizei, Feuerwehr und Sanität abgestimmt. Die Polizeipräsenz wird durch die zuständigen Organe, nicht durch das Bauprojekt bestimmt.

5. Weitere Themen

Nachfolgend werden die Mitwirkungseingaben zu folgenden Unterthemen aufgeführt: Bahnhof Ostseite, Logistik, Areal Ruderclub (RCO), Reise- und Fernbusse, Finanzierung und Validierung, Bauphase, Betriebsphase, Diverses, themenübergreifende Anträge

Nr.	Mitwirkende (Private, Organisation, Parteien)	Antrag / Bemerkung	Begründung	Entscheid	Stellungnahme
138	Einwohnergemeinde Starrkirch-Will Gemeinderat	Erweiterung des Planungsperimeters (Ostseite Bahnhof)	Mit dem vorliegenden Projekt soll die Hardeggunterführung zur «Hauptunterführung» gemacht werden. Im Hinblick auf den künftigen Ausbau des Bahnhofs mit Perronverlängerungen auf der Nordseite scheint dies nachvollziehbar. Es ist jedoch eine Einbettung in den städtischen Kontext notwendig. Insbesondere die Ostseite des Bahnhofes braucht eine bessere Erschliessung, welche den Zugang vom rechten Aareufer bzw. südlichen Niederamt adressiert und auch die Erschliessung der Bildungsstätten BBZ, Fachhochschule und Kantonsschule mitumfasst. Ohne eine solche Planung kann der Ausbau der Unterführung Hardegg für die ostseitige Erschliessung des Bahnhofes Olten wenig bewirken, da die Unterführung bei der Martin Disteli-Strasse (an deren Ende) für die Erschliessung FH/BBZ grundsätzlich besser positioniert ist. Ein attraktiver und leistungsfähiger Zugang auf der Bahnhof-Ostseite ist insbesondere für das rechte Aareufer bzw. südliche Niederamt wichtig. Damit kann einerseits die Erreichbarkeit des Bahnhofs verbessert und andererseits sowohl der Postplatz wie auch der (neue) Bahnhofplatz entlastet werden. Ohne eine entsprechende Erschliessung auf der Ostseite wird die Unterführung Hardegg die Rolle als Hauptunterführung nur teilweise übernehmen können.	Wird ausserhalb der Planung geprüft.	Das Vorprojekt für den Ausbau der Hardegg-Unterführung ist in Arbeit (Drittprojekt SBB). Der Anschluss an die Tannwaldstrasse und die städtebauliche Integration im Gebiet Bahnhof Ost sind Bestandteil dieses Vorhabens, in Zusammenarbeit mit den Verantwortlichen der Stadt Olten. Dabei sind die engen räumlichen Verhältnisse zu berücksichtigen. Die Hardegg-Unterführung fällt nach dem Ausbau attraktiver aus. Die Martin-Disteli-Unterführung bleibt aber Wunschlinie für den stadtseitigen Zugang und Durchgang zur anderen Stadtseite.
139	FDP Olten	Die FDP Olten fordert, die Tannwaldstrasse für den Zugangsverkehr aus dem Niederamt zum Bahnhof wieder zu öffnen.	Mit der gut ausgebauten Achse Industriestrasse - Haslistrasse - Tannwaldstrasse steht für Bahnkundinnen und -kunden aus dem Gösgeramt eine gut ausgebaute Zugangsverbindung zum Oltner Bahnhof ("Kiss-and-Ride", Parkhaus Neuhard) zur Verfügung. Die aus rein ideologischen Gründen verordnete Sperrung der Tannwaldstrasse ist im Sinn einer besseren Zugänglichkeit des Bahnhofs wieder aufzuheben.	Nicht Gegenstand dieser Vorlage.	Der Nutzungsdruck und die Frequenzen insb. des Fussverkehrs sind auf der Bahnhof Ostseite bereits heute hoch. Der Neuhard-Knoten ist chronisch überlastet. Hinzu kommt der Schutz der Wohnquartiere. Die Verkehrsführung auf der Bahnhof Ostseite ist zudem nicht Bestandteil des Projekts NBO.
140	Sara Schibler, 4600 Olten	Bahnhof auch auf die andere Seite (Tannwaldstrasse) denken.	Der NBO wurde ganz stark von und zu der Aare hin gedacht. Das ist auch ein wichtiger und attraktiver Ansatz, alleine durch die Tatsache, dass dort die Aare vorbeifliesst. Die gleiche Denkarbeit müsste nun auch auf die andere Seite (Tannwaldstrasse, Martin-Disteli-Strasse) passieren. Hier läge das grosse Potential, die beiden Stadtseiten näher und attraktiver zusammenzuführen. Die Zwei-Geschossigkeit des Bahnhofs mit 'Aare-Ebene' und Platzebene müsste auch auf der anderen Seite zum attraktiven Ankunftsort werden, sodass der NBO zum Bindeglied würde. Z.B.: Auch hier gäbe es allenfalls ein oder zwei Dachelemente, eine breitere Verbindung der Unterführungen, Rampe oder/und Öffnungen zum Strassenraum oben, platzartige Gestaltung des Strassenraumes vor der Bebauung und dadurch Aufwertung/Attraktivierung der einzelnen Geschäfte/Gastronomie, Geschäfte auf 'Aare-Ebene' in der Unterführung anstelle der Velo-Abstellplätze, etc.	Wird ausserhalb der Planung geprüft.	Siehe Stellungnahme zu Antrag Nr. 138
141	Sara Schibler, 4600 Olten	Der Ausgang Ost der Hardegg-Unterführung (Tannwaldstrasse). Soll dieselbe Attraktivität erhalten wie der Ausgang zur Aare.	Der heutige Ausgang ist sehr unattraktiv. Es gibt keinen angemessenen Ankunftsort, die Treppe ist zu steil und am Ende der Treppe fällt man quasi auf die Strasse, was auch schon zu gefährlichen Situationen mit fahrendem Individualverkehr geführt hat. Im Rahmen einer Aufwertung der östlichen Bahnhofsseite sollte hier die Ankunftssituation der Unterführungen dringend neu gedacht und konzipiert werden. Ein grosser Teil der Bevölkerung der Stadt Olten lebt auf der rechten Aareseite, ebenso sind die Schüler der Kantonsschule als auch die Studierenden der FHNW Nutzer dieser Bahnhofsseiten und Zu- und Ausgänge. Insbesondere bei der Hardegg-Unterführung wäre eine bauliche Massnahme, wie beispielsweise ein Dach als Analogie zur anderen Bahnhofsseite (als Ersatz des eingeschossigen Garagegebäudes, Geissfluhweg 34?) sehr wohl denkbar und würde die 'grosstädtische Geste' des Euböolith-Gebäudes (Tannwaldstrasse 62) unterstützen und damit einen attraktiven Auftakt für diese städtisch wichtige Lage schaffen.	Wird ausserhalb der Planung geprüft.	Siehe Stellungnahme zu Antrag Nr. 138
142	VCS Solothurn	Obwohl nicht im Perimeter gelegen, ist es wichtig den Ausgang-Ost der PU-Nord Hardegg zum Geissfluhweg bereits heute sicherer zu machen. Mit Vorsicht FussgängerInnen-Signalen könnte der MIV auf die unübersichtliche Gefahrenstelle aufmerksam gemacht werden.	Da es sich insbesondere um Schulverkehr handelt, muss dieser Situation ein besonderes Augenmerk zukommen. Siehe dazu Screenshots im Anhang aus dem Video vom 3. September um 7:25 Uhr.	Wird ausserhalb der Planung geprüft.	Das Anliegen betrifft nicht den Projektperimeter NBO. Die Problematiken sind bekannt, es werden Lösungen ausserhalb des Projekts NBO gesucht.

Nr.	Mitwirkende (Private, Organisation, Parteien)	Antrag / Bemerkung	Begründung	Entscheid	Stellungnahme
143	GRÜNE Region Olten Angeschlossene Teilnehmer/innen: Alex Strittmatter, 4656 Starrkirch-Will	Seite 49 Logistikzentrum LZO Antrag: Die zu erwartenden Mehrbelastungen fürs Quartier durchs LZO sind transparent auszuweisen im künftigen Projekt.	Die Bedürfnisse des an die Tannwaldstr. angrenzenden Quartiers sind bereits in der ersten Phase des Projektes zu berücksichtigen.	Nicht Gegenstand dieser Vorlage.	Die Bauherrschaft ist im Rahmen des Logistik-Projektes um eine quartierverträgliche Lösung und gute städtebauliche und verkehrliche Integration ins Quartier bemüht. Das Projekt ist Ergebnis von umfassenden Standort- und Variantenstudien.
144	Industrie- und Handelsverein Region Olten Angeschlossene Teilnehmer/innen: Daniel Probst, 4600 Olten Reto Spiegel, 4654 Lostorf R. Nussbaum AG, 4600 Olten Marc Winistörfer, 4600 Olten Rudolf Steiner, 4601 Olten FDP Olten GLP Olten-Gösgen	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.	Wird zur Kenntnis genommen.	Die Logistik auf der Seite Bahnhofplatz ist durch die künftigen Bushaltekanten, die engen Platzverhältnisse und den geplanten Ausbau der Perronanlage Gl. 1-3 der SBB stark limitiert. Auf dem Bahnhofplatz wird neu ein redundanter Logistikpunkt für kleinere Lieferungen in den Platz und ins Parking integriert. Im Drittprojekt für den neuen, primären Logistikpunkt an der Tannwaldstrasse werden geeignete bauliche und betriebliche Lärmschutzmassnahmen umgesetzt.
145	Industrie- und Handelsverein Region Olten Angeschlossene Teilnehmer/innen: Daniel Probst, 4600 Olten Reto Spiegel, 4654 Lostorf R. Nussbaum AG, 4600 Olten Marc Winistörfer, 4600 Olten Rudolf Steiner, 4601 Olten FDP Olten GLP Olten-Gösgen	Nachtlogistik mit Auflagen statt Verbote Gezielte Nachtlieferungen (z. B. 4–6 Uhr) zulassen bei leisen Fahrzeugen, lärmindernden Belägen/ Schirmungen und geschlossenen Entladungspunkten.	Sichert Frische-/Kühlketten und verschiebt Verkehr aus Spitzenstunden; schützt gleichzeitig die Anwohnerschaft. (Ergänzt C2.)	Wird zur Kenntnis genommen.	Siehe Stellungnahme zu Antrag Nr. 144
146	Industrie- und Handelsverein Region Olten Angeschlossene Teilnehmer/innen: Daniel Probst, 4600 Olten Reto Spiegel, 4654 Lostorf R. Nussbaum AG, 4600 Olten Marc Winistörfer, 4600 Olten Rudolf Steiner, 4601 Olten GLP Olten-Gösgen	ES-Monitoring & Konfliktmanagement Jährlicher Bericht zu Lärmereignissen/Hotspots, Möglichkeit zur Feinjustierung (z. B. zusätzliche Schirmung, alternative Lieferzeitfenster).	Dynamische Optimierung statt starre Verbote.	Wird zur Kenntnis genommen.	Die betrieblichen Abläufe sollen nach den Erfahrungen aus der ersten Betriebsphase (ca. 6 Monate) beurteilt und im Bedarfsfall Justierungen vorgenommen werden. Durch Beizug eines Bauphysikers werden im Projekt die möglichen Massnahmen zur Minimierung von Luft- und Trittschall überprüft und umgesetzt.
147	Industrie- und Handelsverein Region Olten Angeschlossene Teilnehmer/innen: Daniel Probst, 4600 Olten Reto Spiegel, 4654 Lostorf R. Nussbaum AG, 4600 Olten Rudolf Steiner, 4601 Olten FDP Olten GLP Olten-Gösgen	Gewerbeverträgliche Andienungsparameter festlegen Mindestbreiten Andienungskorridore ≥ 3.5 m, lichte Höhe ≥ 3.8 m, Wenderadien Schwerverkehr (R=12.5 m) sichern; Rampenneigungen ≤ 12 %, Lastannahmen ≥ 5 kN/m ² , Warenlifte (Nutzlast $\geq 2'000$ kg, Innenlichte ≥ 2.1 m) verbindlich in der Planaufgabe vermerken.	Berechenbare Logistikparameter sind für Gastronomie/Detailhandel essenziell und verhindern spätere Nutzungskonflikte (Zusammenhang mit dezentralem Logistiksystem gemäss Verkehrsbericht).	Wird zur Kenntnis genommen.	Die Festlegung dieser Parameter erfolgt nicht in den Zonenvorschriften. In der Logistikplanung der SBB werden alle notwendigen Parameter für eine funktionierende Bahnhoflogistik berücksichtigt. Der Fokus wird nebst Personenverkehr insbesondere auch auf den Betrieb der kommerziellen Flächen inkl. Gastro gelegt.
148	Industrie- und Handelsverein Region Olten Angeschlossene Teilnehmer/innen: Daniel Probst, 4600 Olten Reto Spiegel, 4654 Lostorf R. Nussbaum AG, 4600 Olten Rudolf Steiner, 4601 Olten FDP Olten GLP Olten-Gösgen	Lieferverkehr: «Citylogistik light» + definierte Redundanzen Dezentrale Logistikköslösung 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.	Wird zur Kenntnis genommen.	Siehe Stellungnahme zu Antrag Nr. 144 Im Rahmen der Logistikprojekte der SBB für den Bahnhofplatz und das Drittprojekt an der Tannwaldstrasse werden die Anlieferungen geprüft, beurteilt und im Betriebskonzept festgehalten. Dabei werden effektive und effiziente logistische Abläufe und Prozesse umgesetzt.
149	Industrie- und Handelsverein Region Olten Angeschlossene Teilnehmer/innen: Daniel Probst, 4600 Olten Reto Spiegel, 4654 Lostorf R. Nussbaum AG, 4600 Olten Rudolf Steiner, 4601 Olten FDP Olten GLP Olten-Gösgen	Lieferzeitfenster & 24/7-Ausnahmen festschreiben Regelbetrieb Lieferfenster 6–22 Uhr; Ausnahmen (z. B. Kühlkette, Events, Notfälle) jederzeit zulassen, sofern lärmarme Fahrzeuge/Schirmungen eingesetzt werden.	Hält Betriebe lieferfähig, ohne die Aufenthaltsqualität zu gefährden. (Ergänzt C2; siehe unten.)	Wird zur Kenntnis genommen.	Siehe Stellungnahme zu Antrag 148

Nr.	Mitwirkende (Private, Organisation, Parteien)	Antrag / Bemerkung	Begründung	Entscheid	Stellungnahme
150	Industrie- und Handelsverein Region Olten Angeschlossene Teilnehmer/innen: Daniel Probst, 4600 Olten Reto Spiegel, 4654 Lostorf R. Nussbaum AG, 4600 Olten Rudolf Steiner, 4601 Olten GLP Olten-Gösgen	Poller/Regime: Physische Sperren nur mit betrieblicher Übersteuerung (24/7-Hotline/Badge für Lieferdienste, Rettung, Störungsdienste).	Keine	Nicht Gegenstand dieser Vorlage.	Im Perimeter NBO sind keine physischen Sperren geplant, die eine betriebliche Übersteuerung benötigen. Die Platzfläche und das Verkehrsregime im Areal Bahnhof Nord werden stellenweise mit demontablen Pollern und Schutzmassnahmen für die Betriebszentrale gesichert.
151	Industrie- und Handelsverein Region Olten Angeschlossene Teilnehmer/innen: Daniel Probst, 4600 Olten Reto Spiegel, 4654 Lostorf R. Nussbaum AG, 4600 Olten Rudolf Steiner, 4601 Olten GLP Olten-Gösgen	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	Wird zur Kenntnis genommen.	Der aktuelle Planstand entspricht der Phase öffentliche Mitwirkung zur Nutzungsplanung NBO. Der Verkehr wird in den Erschliessungsplänen geregelt. Im Rahmen des Baugesuchsverfahrens wird auch die Anlieferung am Bahnhofplatz dargestellt.
152	Peter Moor, 4600 Olten	Logistikzentrum (Pt 3.3.3) auf Westseite vorsehen	Laut Bericht soll die Anlieferung mit grossen Lastwagen nicht mehr über den Bahnhofplatz abgewickelt werden. Als Alternative ist im Bericht ein Neubau Logistikzentrum SBB genannt. Dieser soll sich an der Tannwaldstrasse befinden. Dies widerspricht der städtischen Planung diametral, handelt es sich dort doch um eine Begegnungszone, die zweifellos nicht durch (voraussichtlich sehr viel) Schwerverkehr belastet werden darf. Entsprechend ist diese Planung der SBB zurückzuweisen und die Erschliessung weiterhin über den Bahnhofplatz vorzusehen.	Antrag wird nicht angenommen.	Die künftigen Bushaltekanten und die ohnehin engen Platzverhältnisse kombiniert mit dem geplanten Ausbau der Perronanlage Gl. 1-3 der SBB limitieren die Logistik auf der Seite Bahnhofplatz stark. Der in NBO geplante, ins Parking integrierte Logistikpunkt wurde unter verkehrlichen Gesichtspunkten optimiert und kann nicht weiter vergrössert werden. Das Projekt für den neuen Logistikpunkt an der Tannwaldstrasse basiert auf umfangreichen Standort-, Machbarkeits- und Variantenstudien. Bei der Projektierung wird die Bauherrschaft – im Rahmen ihrer Möglichkeiten – auf die Einbettung ins Quartier Rücksicht nehmen und eine adäquate Gestaltung umsetzen. Es werden Fahrzeuge bis maximal 12 Meter zugelassen.
153	SP Olten	Logistikzufahrt Tannwaldstrasse klären	Grosse LKWs haben in diesem Teil des Bahnhofs noch viel weniger Platz um anzufahren und zu wenden. Zudem handelt es sich auf dieser Seite der Tannwaldstrasse um eine Begegnungszone, auf der Mehrverkehr sehr unerwünscht ist.	Wird zur Kenntnis genommen.	Siehe Stellungnahme zu Antrag Nr. 152
154	Ruderclub Olten	Keine Beeinträchtigung des Rudersports durch Bepflanzung und Geländemodellierung	Wir begrüßen die Begründung der Stützmauer auf dem Areal des Ruderclubs. Es ist jedoch sicherzustellen, dass weder die Bepflanzung noch die Geländemodellierung den Platz für die fixen Bootsbocke oder das Herausragen der Boote beeinträchtigen.	Das ist vorgesehen.	
155	Walter Zila, 4600 Olten	Der Ländiweg soll flussabwärts direkt und ohne Niveaudifferenzen in die sog. Eggerallee übergeführt werden.	Die geplante Umgehung des Gebäudes des Ruderclubs auf der Parzelle GB 3286 mit den vorgesehenen Rampen ist unpraktisch und unschön. Es ist nicht einsehbar, dass bei diesem grossen Bahnhofplatz-Projekt das bestehende Clubhaus zugunsten einer klaren Wegführung entlang dem Flusslauf nicht in Frage gestellt wird, zumal der Ruderclub selbst mit dem bestehenden in die Jahre gekommenen Haus bezüglich Infrastruktur unzufrieden ist. (siehe HP Ruderclub) Der Sportverein ist in keiner Weise an diesen sehr zentrumsnahen Standort gebunden. Im Gegenteil scheinen mir die Bedingungen flussabwärts (geringere Fliessgeschwindigkeit) für den Rudersport eher günstiger. Ein ev. Schutzstatus des Gebäudes ist im publizierten Teilzonenplan nicht ersichtlich und das auf der Homepage des Ruderclubs aufgeschaltete Vorprojekt würde auch einem ev. Schutz des bestehenden Clubhauses widersprechen. (Im weiteren ist zu berücksichtigen, dass auf GB 6566 viel Wohnraum entsteht und diesen Bewohnern ein naher unkomplizierter Aarezugang offen stehen sollte). Mit bestem Dank und freundlichen Grüssen Walter Zila	Antrag wird nicht angenommen.	Eine Kündigung des Baurechtsvertrags mit dem Ruderclub ist nicht vorgesehen oder nötig. Das Gebäude gehört dem Ruderclub. Für den Uferweg wurden drei Varianten „hoch“, „mittel“ und „tief“ mit unterschiedlichem Höhenverlauf studiert. Die Variante „hoch“ wurde, im Dialog mit dem Ruderclub, als Bestvariante bestimmt, weil diese Lösung sowohl eine direkte Verbindung zur Eggerallee als auch den Anschluss an die Gösgerstrasse und zum Bahnhofplatz sowie Areal Bahnhof Nord bietet.
156	Die Mitte Stadt Olten	Eine Haltestelle für Reisebusse ist zentrumsnah sicherzustellen.	Eine Haltestelle für Fern- und Reisebusse ist nicht im NBO-Perimeter vorgesehen. Die Nähe zum wichtigen Bahnhof und auch für Tagesgäste, Tourismus erscheint zentral.	Wird ausserhalb der Planung geprüft.	Die Möglichkeit, Haltestellen für Fern- und Reisebusse im Perimeter NBO anzuordnen, wurde geprüft. Diese können auf den beengten Platzverhältnissen im Projektperimeter nicht aufgenommen werden. Haltemöglichkeiten für Fern- und Reisebusse werden unabhängig vom Projekt NBO sichergestellt.
157	GRÜNE Region Olten Angeschlossene Teilnehmer/innen: Alex Strittmatter, 4656 Starrkirch-Will	Seite 20 Fernbusse Antrag: Eine Fernbushaltestelle ist zwingend im (fuss)nahen Perimeter des Projektes einzuplanen.	Das Bedürfnis nach einem einfachen Transit auf Fernbusse bleibt im Raum Olten aufgrund der zentralen Lage hoch.	Wird ausserhalb der Planung geprüft.	siehe Stellungnahme zu Antrag Nr. 156

Nr.	Mitwirkende (Private, Organisation, Parteien)	Antrag / Bemerkung	Begründung	Entscheid	Stellungnahme
158	Industrie- und Handelsverein Region Olten Angeschlossene Teilnehmer/innen: Daniel Probst, 4600 Olten Reto Spiegel, 4654 Lostorf R. Nussbaum AG, 4600 Olten Marc Winistörfer, 4600 Olten Rudolf Steiner, 4601 Olten FDP Olten GLP Olten-Gösgen	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.	Wird ausserhalb der Planung geprüft.	Siehe Stellungnahme zu Antrag Nr. 156
159	Industrie- und Handelsverein Region Olten Angeschlossene Teilnehmer/innen: Daniel Probst, 4600 Olten Reto Spiegel, 4654 Lostorf R. Nussbaum AG, 4600 Olten Rudolf Steiner, 4601 Olten FDP Olten GLP Olten-Gösgen	Fernbus-/Tourbus-Wegweisung & Führung Verbindliche Zufahrtsrouten/Verbotsachsen für Reisebusse festlegen; Wegeleitung zum Ersatzstandort (Dynamik, Stauvermeidung).	Verhindert Such-/Schleichverkehr und schützt Knoten.	Wird ausserhalb der Planung geprüft.	Das Bedürfnis wurde erkannt und wird unabhängig vom Projekt NBO sichergestellt werden.
160	Peter Moor, 4600 Olten	Planungssicherheit schaffen	Das gesamte Konzept, das mich wirklich überzeugt und für Olten einen grossen Gewinn an städtischer Qualität bedeutet, hängt leider nach wie vor davon ab, dass die SBB dann auch macht, was sie hier vorlegt. Sollte der Ausbau der Hardegg-Unterführung irgendeiner Meinungsänderung der SBB zum Opfer fallen, werden wesentliche Elemente dieser Planung entfallen, insbesondere was die Durchgangsqualität durch den Bahnhof und die Zugangsqualität zu den Perons bedeutet. Vor Baubeginn sind deshalb vertragliche Zusicherungen der SBB einzufordern, mit einem verbindlichen Zeitplan.	Das ist vorgesehen.	Stadt, Kanton und SBB sind seit 2012 als Bauherrngemeinschaft vertraglich vereint. NBO wurde aufwärtskompatibel geplant. Sowohl für den provisorischen Anschluss an die bestehende Martin Disteli-Unterführung wie auch zur bestehenden Hardegg-Unterführung liegen stabile Pläne für die Übergangsphasen vor, die wenn nötig auch längerfristig funktionieren werden.
161	Ruderclub Olten	Finanzierung der baulichen Anpassungen am Bootshaus	Der Bau der Stützmauer macht bauliche Anpassungen an der Zugangsbrücke und an der Fassade des Bootshauses erforderlich, deren Finanzierung vom Projekt NBO zu tragen ist.	Das ist vorgesehen.	NBO-Bestandteil sind die unmittelbar vom Projekt ausgelösten Kosten in der Umgebung und zur Sicherung des Gebäudes.
162	SP Olten	Projektrisiko Finanzierung und politische Abstimmung	Mit der heutigen Ausgangslage mit weiteren teuren Grossprojekten im Kanton und der Stadt, besteht durchaus ein grosses Risiko, dass die Stimmbevölkerung dem Projekt nicht zustimmt im Jahr 2026. Es sind Belgeitmassnahmen erforderlich, um die Zustimmung der Solothurner Stimmbevölkerung zu gewinnen.	Das ist vorgesehen.	Die Stadt steht mit den Projektpartnern im engen Austausch in Bezug auf die Kommunikation. Hauptziel ist es, die städtische und kantonale Stimmbevölkerung objektiv und transparent über das Projekt und dessen Nutzen zu informieren. Diese Information geschieht auf unterschiedlichen Kanälen wie Medienmitteilungen, Beteiligungsmöglichkeiten, Präsentationsanlässen, Ausstellungen, Broschüren, Webseiten etc. Eine politische Würdigung und Unterstützung des Projekts muss aufseiten der Parteien und Interessengemeinschaften erfolgen.
163	Die Mitte Stadt Olten	Auch in der Bauphase sind stets sichere und klare Zugänge zum Bahnhof zu gewährleisten. Der Verkehr auf den Hauptverkehrsachsen soll flüssig gehalten werden. Ausweichverkehr in Wohnquartiere ist zu verhindern.	Die Umbauphase erachten wir als besonders heikel. Uns ist es daher sehr wichtig, dass diesem Punkt besondere Aufmerksamkeit geschenkt wird. Künftig werden Rampen nebst Liften barrierefrei Zugänge zum Bahnhof sicherstellen. Die Barrierefreiheit muss auch während der Bauphase sichergestellt werden. Es ist zudem zu verhindern, dass Zufahrten über Quartierstrassen erfolgen. Daher sollen die Hauptverkehrsachsen möglich wenig und nur für kurze Zeit tangiert werden. Der Verkehr auf den Kantonsstrassen soll flüssig gehalten werden.	Das ist vorgesehen.	Bei grossen Baustellen wie dem Projekt NBO ist immer mit gewissen Behinderungen zu rechnen. Es wird ein besonders hoher Wert auf möglichst kurze und hindernisfreie Zu- und Weggänge zum Bahnhof gelegt. Der Strassenverkehr wird mit jedem Phasenwechsel neu organisiert; die Planung zeigt auf, dass in jeder Bauphase eine gute Verkehrsführung möglich ist. Ein übergeordnetes grossräumiges Umleitungskonzept ist erarbeitet und wird entsprechend grossräumig signalisiert werden.
164	Industrie- und Handelsverein Region Olten Angeschlossene Teilnehmer/innen: Daniel Probst, 4600 Olten Reto Spiegel, 4654 Lostorf R. Nussbaum AG, 4600 Olten Marc Winistörfer, 4600 Olten Rudolf Steiner, 4601 Olten FDP Olten GLP Olten-Gösgen	Bauphasen-Logistik und provisorische Wege verbindlich Für jede Etappe temporäre Lieferzonen, Ersatz-Ve-loführung, sichere Fusswege und Beschilderung festlegen.	Der Bericht verlangt konfliktarme Abläufe; ohne phasenweise Logistik kollabiert die Erreichbarkeit der Betriebe.	Das ist vorgesehen.	Siehe Stellungnahme zu Antrag Nr. 163

Nr.	Mitwirkende (Private, Organisation, Parteien)	Antrag / Bemerkung	Begründung	Entscheid	Stellungnahme
165	Industrie- und Handelsverein Region Olten Angeschlossenene Teilnehmer/innen: Daniel Probst, 4600 Olten Reto Spiegel, 4654 Lostorf R. Nussbaum AG, 4600 Olten Marc Winistörfer, 4600 Olten Rudolf Steiner, 4601 Olten FDP Olten GLP Olten-Gösgen	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.	Wird in einer späteren Phase geprüft.	Die Logistik einer solch grossen Baumassnahme ist nicht trivial, den provisorischen Verkehrsphasen wird grosses Augenmerk gewidmet. Ein kompletter Rückbau der Baustelle während Anlässen ist nicht vorgesehen und hätte neben grossen Mehrkosten auch Verlängerungen der Bauzeit zur Folge. Gemeinsam mit der Stadt wird versucht werden, alle Belange so gut wie möglich zu berücksichtigen.
166	Industrie- und Handelsverein Region Olten Angeschlossenene Teilnehmer/innen: Daniel Probst, 4600 Olten Reto Spiegel, 4654 Lostorf R. Nussbaum AG, 4600 Olten Marc Winistörfer, 4600 Olten Rudolf Steiner, 4601 Olten GLP Olten-Gösgen	Baustellen-Kommunikationskonzept verbindlich Baukalender, Ersatz-Zugänge, provisorische Ladezonen, Wegweisung, 14-tägige Info an Betriebe.	Minimiert Umsatzeinbrüche. (Mitwirkung/Infoformat gemäss Stadtkommunikation).	Das ist vorgesehen.	Über die Bauphasen, Termine, Umleitungen etc. wird jeweils zeitnah kommuniziert werden. Das genaue Kommunikationskonzept wird in einer späteren Projektphase festgelegt.
167	Industrie- und Handelsverein Region Olten Angeschlossenene Teilnehmer/innen: Daniel Probst, 4600 Olten Reto Spiegel, 4654 Lostorf R. Nussbaum AG, 4600 Olten Rudolf Steiner, 4601 Olten FDP Olten GLP Olten-Gösgen	Baustellen-Umleitungen für Schwerverkehr Signalisierte, fahrgeometrisch nachgewiesene Umleitungen (inkl. Mindest-Kurvenradien/Unterführungs-Höhen) für LKW festlegen.	Vermeidet Sackgassen/Schleichrouten durch Wohnquartiere; passt zum geforderten konfliktarmen Bauablauf.	Das ist vorgesehen.	Es werden für alle Bauphasen Verkehrskonzepte und Umleitungsrouten festgelegt und entsprechend ausgeschildert.
168	SP Olten	Priorisierung von Bau von drei grossen Verkehrsprojekten vornehmen	Baustart von 3 grossen Verkehrsprojekten haben dasselbe Startdatum: Sanierung/Neubau Trimbacherbrücke, Ausbau Winkelunterführung und NBO. Es sollte bedacht werden, dass durch den gemeinsamen Baustart ein Verkehrschaos entstehen könnte.	Wird zur Kenntnis genommen.	Die Problematik ist bekannt. Aus heutiger planerischer Sicht sind die Projekte so gut aufeinander abgestimmt, dass das befürchtete Verkehrschaos nicht eintreten wird. Mit gewissen Behinderungen ist bei einem Bauvorhaben dieser Grössenordnung jedoch immer zu rechnen.
169	Die Mitte Stadt Olten	Die Hauptverkehrsachsen sind durch Lichtsignalanlagen optimal zu steuern.	Der ÖV-Vorrang muss auch den restlichen Verkehr (MIV) flüssig halten durch eine angemessene Steuerung der Hauptknoten.	Das ist vorgesehen.	Siehe Stellungnahme zu Antrag Nr. 171
170	Die Mitte Stadt Olten	Die Nutzung der 5 Kiss+Ride-Parkplätze ist in der Betriebsphase genau zu beobachten und zu analysieren. Die nötigen Schritte bis hin zu einer Aufhebung sind danach zu ergreifen.	Dass der Bahnhofplatz verkehrsbefreit wird, ist zwar wie erwähnt gut, birgt aber die Gefahr, dass wegen der knapp bemessenen 5 geplanten Kiss+Ride Parkplätze, trotzdem ein starkes Verkehrsaufkommen über die Swisscom-Gasse anfällt. Wir können uns noch nicht ganz vorstellen, dass das reibungslos funktioniert. Es gibt viele Leute, die heute kommen und kurz warten, um jemanden abzuholen oder einen kurzen Einkauf tätigen. Die könnten zwar neu in das Parkhaus fahren. Der Mensch ist aber bekanntlich „bequem“. In der Praxis muss sich das dann noch bewähren und es sollte gut kontrolliert werden, ob die anzuschreibende kurze maximale Haltedauer eingehalten wird. Auch sind Szenarien (Abholverhalten) bei starken Zugverspätungen zu entwickeln.	Wird in einer späteren Phase geprüft.	Kiss&Ride-Stellplätze dürfen zeitlich unbeschränkt genutzt werden, es sind aber keine Parkierungsvorgänge erlaubt, d.h. das Auto darf nicht verlassen werden. Die bestehenden 16 Kurzzeitplätze werden ins Parking verlegt. Dort sind auch längere Aufenthalte möglich, entsprechend dem Tarifsystem und in Kombination mit den Park&Ride-Parkplätzen. Entlang der Kante zum Bahnhofplatz werden Möblierungen und mobile Poller installiert, um eine Durchdringung zu verunmöglichen. Die Situation auf der Bahnhofstrasse wird zu beobachten sein.
171	Industrie- und Handelsverein Region Olten Angeschlossenene Teilnehmer/innen: Daniel Probst, 4600 Olten Reto Spiegel, 4654 Lostorf R. Nussbaum AG, 4600 Olten Marc Winistörfer, 4600 Olten Rudolf Steiner, 4601 Olten FDP Olten GLP Olten-Gösgen	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.	Das ist vorgesehen.	Die Knoten wurden in der Planung auf ihre Leistungsfähigkeit und Reserven geprüft. Die gewählte Knotengeometrie weist eine gute Leistungsfähigkeit mit Reserven aus. Das Verkehrsmanagement Olten wird auch weiterhin dafür eingesetzt, den Verkehr übergeordnet zu dosieren und somit die Verkehrsströme im Zentrum zu begrenzen. Im verkehrstechnischen Bericht ist festgehalten, dass die Busse nur mit eingeschränkter Priorität geführt werden können. Die genauen Priorisierungsmöglichkeiten müssen im Ausführungsprojekt weiter konkretisiert und überprüft werden.

Nr.	Mitwirkende (Private, Organisation, Parteien)	Antrag / Bemerkung	Begründung	Entscheid	Stellungnahme
172	Industrie- und Handelsverein Region Olten Angeschlossenene Teilnehmer/innen: Daniel Probst, 4600 Olten Reto Spiegel, 4654 Lostorf R. Nussbaum AG, 4600 Olten Marc Winistörfer, 4600 Olten Rudolf Steiner, 4601 Olten FDP Olten GLP Olten-Gösgen	ÖV-Vorrang «ohne Lieferkonflikte» konkretisieren Signalsteuerung so parametrieren, dass ÖV-Grün- zeiten 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.)	Wird zur Kenntnis genommen.	Die Umlaufzeiten der Lichtsignalanlagen werden so optimiert, dass alle Verkehrsteilnehmenden ausreichende „Grünphasen“ erhalten und es zu keinen übermässigen Beeinträchtigungen kommt; dem ÖV (Bus) muss aus gesamtlogistischen Gründen eine hohe Priorität eingeräumt werden.
173	Industrie- und Handelsverein Region Olten Angeschlossenene Teilnehmer/innen: Daniel Probst, 4600 Olten Reto Spiegel, 4654 Lostorf R. Nussbaum AG, 4600 Olten Marc Winistörfer, 4600 Olten Rudolf Steiner, 4601 Olten FDP Olten GLP Olten-Gösgen	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 Gewerbetrans- porte sowie für Mitarbeitende, die auf das Auto angewiesen sind, gesichert bleiben.	Wird zur Kenntnis genommen.	Siehe Stellungnahme zu Antrag Nr. 144
174	Industrie- und Handelsverein Region Olten Angeschlossenene Teilnehmer/innen: Daniel Probst, 4600 Olten Reto Spiegel, 4654 Lostorf R. Nussbaum AG, 4600 Olten Marc Winistörfer, 4600 Olten Rudolf Steiner, 4601 Olten FDP Olten GLP Olten-Gösgen	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-Lay- out/Bestandteile sind im Bericht beschrieben.	Wird in einer späteren Phase geprüft.	Das Parking Betriebs- und Bewirtschaftungskonzept wird in einer späteren Phase erstellt. Die Inputs aus der Mitwirkung werden dabei geprüft.
175	Industrie- und Handelsverein Region Olten Angeschlossenene Teilnehmer/innen: Daniel Probst, 4600 Olten Reto Spiegel, 4654 Lostorf R. Nussbaum AG, 4600 Olten Marc Winistörfer, 4600 Olten Rudolf Steiner, 4601 Olten FDP Olten GLP Olten-Gösgen	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.	Wird in einer späteren Phase geprüft.	Der Winterdienst wird in der erforderlichen Weise praktiziert werden.
176	Industrie- und Handelsverein Region Olten Angeschlossenene Teilnehmer/innen: Daniel Probst, 4600 Olten Reto Spiegel, 4654 Lostorf R. Nussbaum AG, 4600 Olten Marc Winistörfer, 4600 Olten Rudolf Steiner, 4601 Olten GLP Olten-Gösgen	Digitale Infrastruktur: 5G/Fiber, dynamische Wege- leitung (K+R/Taxi/Logistik), Frequenz-Monitoring (anonymisiert) als Basis für Feinsteuerungen.	Keine	Wird zur Kenntnis genommen.	Moderne digitale Infrastruktur mit WLAN und ausreichender 5G-Abdeckung wird bei den Um-/Neubauten standardmässig vorgesehen. Die Wegführung am Bahnhof inkl. Kiss&Ride, Taxi und Logistik wird mit der üblichen Signaletik der SBB (weisse Piktogramme auf blauem Hintergrund) sichergestellt. Zudem sind Echtzeit-Abfahrtsmonitore der Busse und der SBB in den beiden PUs für die Umsteigenden Bahn-Bus vorgesehen. Stassenseitig erfolgt die Wegweisung mit den Signalen gemäss Signalisa- tionsverordnung (SSV). Darüber hinaus wird das Bahnhofparking ins Parkleit- system der Stadt Olten integriert.
177	Industrie- und Handelsverein Region Olten Angeschlossenene Teilnehmer/innen: Daniel Probst, 4600 Olten Reto Spiegel, 4654 Lostorf R. Nussbaum AG, 4600 Olten Marc Winistörfer, 4600 Olten Rudolf Steiner, 4601 Olten GLP Olten-Gösgen	Governance: IHVO-Einsatz im Betriebs-/Monitor- ing-Gremium; Quartals-Review der KPIs (Lief- erzeitfenster-Verfügbarkeit, Pünktlichkeit Bus, Auslastung Parking/K+R, Unfallzahlen).	Keine	Wird in einer späteren Phase geprüft.	Für die Planung, Realisierung und den Betrieb NBO werden schrittweise Bauherrenverträge abgeschlossen. Das Eigentum wird sachbezogen neu arrondiert. Für das Eigentum, den Unterhalt und den Betrieb der Passagen- ebene werden Überbaurechte formuliert und Mietverträge abgeschlossen. Kernstück wird der sogenannte Bahnhofsvertrag bilden. Für den Betrieb ist die Bildung einer Betreibergesellschaft angedacht. Das Interesse des IHVO an einer Einsitznahme wird zur Kenntnis genommen und zur gegebenen Zeit geprüft.

Nr.	Mitwirkende (Private, Organisation, Parteien)	Antrag / Bemerkung	Begründung	Entscheid	Stellungnahme
178	Industrie- und Handelsverein Region Olten Angeschlossene Teilnehmer/innen: Daniel Probst, 4600 Olten Reto Spiegel, 4654 Lostorf R. Nussbaum AG, 4600 Olten Rudolf Steiner, 4601 Olten GLP Olten-Gösigen	24-Monate Monitoring nach Inbetriebnahme KPIs: EG-Leerstandsquote < 5 %, Verfügbarkeit Lieferzeitfenster > 95 %, Passantenfrequenzen + x %, Bus-Pünktlichkeit, Unfallzahlen, Zufrieden- heitsindex Gewerbe.	Frühwarnsystem zur Feinjustierung von Betrieb/Signalisation.	Wird in einer späteren Phase geprüft.	Die Hinweise für ein Controlling über die bezeichneten Kennwerte und Fak- toren für einen funktionierenden Verkehrsbetrieb, Bahnbetrieb, die Kommer- zflächen und Logistik werden in den jeweiligen Betriebskonzepten und im laufenden Betrieb geprüft resp. sichergestellt.
179	Olten jetzt!	Das Verkehrsmanagementsystem soll eine abso- lute ÖV-Bevorzugung garantieren: Busse erhalten an allen Lichtsignalanlagen automatisch Grün bei Annäherung (Vorrangsschaltung).	Die Pünktlichkeit des ÖV ist zentral für dessen Attraktivität. Während im Bericht nur von „Bevorzugung“ die Rede ist, fordern wir eine echte Vorrangsschaltung mit automatischer Grünphase bei Bus-An- näherung.	Wird zur Kenntnis genommen.	Die Umlaufzeiten der Lichtsignalanlagen werden so optimiert, dass alle Verkehrsteilnehmenden ausreichende „Grünphasen“ erhalten und es zu keinen übermässigen Beeinträchtigungen kommt; dem ÖV (Bus) muss aus gesamtlogistischen Gründen eine hohe Priorität eingeräumt werden.
180	Olten jetzt!	Die Lichtsignalanlagen an der Gösgerstrasse und Bahnhofstrasse sollen so programmiert werden, dass die maximale Wartezeit für Fussgänger 45 Sekunden nicht überschreitet.	Lange Wartezeiten führen zu gefährlichen Rotlichtquerungen. Kurze Wartezeiten erhöhen die Attraktivität des Fussverkehrs und die Sicher- heit, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen.	Wird zur Kenntnis genommen.	Siehe Stellungnahme unter Antrag Nr. 179
181	Olten jetzt!	Ein Jahr nach Inbetriebnahme soll eine umfas- sende Evaluation aller Verkehrsflüsse (nicht nur Mischverkehr) mit öffentlichem Bericht und verbindlicher Nachbesserung bei Zielverfehlung erfolgen.	Der Bericht erwähnt nur Monitoring für Mischverkehrsbereiche. Wir fordern eine umfassende Evaluation mit Messzielen (Wartezeiten, Un- fallzahlen, Modal Split) und Nachbesserungspflicht bei Zielverfehlung.	Wird in einer späteren Phase geprüft.	Das Monitoring-Konzept zur Wirkungskontrolle Verkehr wird in einer späteren Phase definiert.
182	Sabine Hobi, 4600 Olten	Attraktivität des Bahnhofes - längere Öffnungszeit- en und grössere Filialen	Der Bahnhof Olten ist der Knotenpunkt der Schweiz. Jedoch ist das Angebot am Bahnhof sehr kläglich. Schon alleine im Vergleich der Coop Filialen mit Bahnhöfen in ähnlich grossen Städten (z.B. Lies- tal BL) fällt Olten mit seinem klitzekleinen Pronto und migrolino ab. Es muss mehr Varietät geben am Bahnhof und auch ein besseres Essensangebot. Lassen Sie sich von den Bahnhöfen der grossen Städte Basel und Bern inspirieren! Und geben Sie uns endlich gute Öffnungszeiten bis 21:00 oder 22:00. Ein verbessertes Angebot würde auch zum Verweilen am Bahnhof und in der Stadt einladen.	Wird zur Kenntnis genommen.	Die für den Retail ausgeschiedenen Flächen ergeben sich aus dem Flächen- nutzungsplan der SBB. Die dafür vorgesehenen Flächen entsprechen dem Planungsstand. Die Bahnhoföffnungszeiten werden SBB intern überprüft. Siehe Stellungnahme zu Antrag Nr. 72
183	Stefijujis Grüter, 4600 Olten	Ampelsteuerung 24h	Der Fussgängerstreifen führt über zwei Fahrstreifen und muss entsprechend 24 Stunden über die LSA-gesteuert werden.	Das ist vorgesehen.	Die Lichtsignalanlagen sind für den Dauerbetrieb vorgesehen, so dass es rund um die Uhr „Grünphasen“ für den Fussverkehr zum Queren der Strasse geben wird.
184	Stefijujis Grüter, 4600 Olten	Anpassung Ampelsteuerung	Die Wartezeiten sind hier enorm hoch. Heute sind das noch die besseren Abstellplätze für Fahrräder, nur riskiert man jedes Mal den Zug zu verpassen aufgrund der langen Rotzeiten. Ist hier eine An- passung angedacht?	Wird zur Kenntnis genommen.	Durch die Neugestaltung der Knoten sowie die neue Anordnung von Parkplät- zen, Velostationen und Bushaltestellen erfolgt eine Verbesserung gegenüber der heutigen Situation.
185	Stefijujis Grüter, 4600 Olten	Anpassungen am Temporegime, T30	Ich habe keine Anmerkungen zum Temporegime gesehen. Wieso wird hier unter anderem nicht angedacht, dass das Temporegime auf 30 angepasst wird? Auf verkehrsorientierten Strassen ist ein Tempore- gime von 30 km/h ebenfalls erlaubt. Das Delta-V zwischen MIV und Fahrräder würde dadurch reduziert werden. Die subjektive Sicherheit würde dadurch erhöht werden trotz unterdimensioniertem Fahrrad- streifen. Die Aufenthaltsqualität entlang der Aare würde dadurch massiv gesteigert werden, da damit auch der Lärm erheblich reduziert werden würde.	Antrag wird nicht angenommen.	Eine Temporeduktion auf Kantonsstrassen ist nur dann in Erwägung zu zie- hen, wenn zwingende Gründe des Lärmschutzes oder der Verkehrssicherheit gegeben wären. Ebenso ist es zwingend erforderlich, dass im umliegenden Strassennetz bereits ein tieferes Geschwindigkeitsregime (T30/20) eingeführt ist. Dies ist nicht der Fall. Sowohl die Gösgerstrasse als auch der Bahnhofquai sind als verkehrsorientierte Strassen mit ausreichend Sichtzonen nicht für Tempo 30 qualifiziert.
186	Olten jetzt!	Es braucht ein ganzheitliches Konzept für den Aar- eraum als Freizeit- und Naturraum, das über die reine Gestaltung der Uferpromenade hinausgeht.	Der Flussraum ist mehr als eine Kulisse. Er bietet Potential für Biodiversität, Klimaregulation, Sport und Erholung. Ein umfassendes Konzept würde diese verschiedenen Funktionen koordinieren und Synergien schaffen.	Das ist vorgesehen.	Dem Projekt NBO wie auch der schon realisierten Attraktivierung Ländiweg liegen umfangreiche Nutzungs- und Gestaltungskonzepte mit typologischen Aussagen zu den verschiedenen Uferabschnitten, insb. für das rechte Ufer zu- grunde. NBO ist darin eingebettet. Im Projektperimeter sind wichtige Elemente für die Hinwendung der Stadt zum Wasser enthalten. Die genannten Aspekte inkl. Fragen zur subjektiven Sicherheit wurden ganzheitlich berücksichtigt.
187	Ruderclub Olten	Einschätzung des Strömungsverhalten durch Ufer- verbreiterung	Wir bitten um die Einschätzung eines Hydrologen, welches Strö- mungsverhalten durch die Uferverbreiterung oberhalb der grossen Bootsrampe zu erwarten ist und ob dies Auswirkungen auf das An- legen der Ruderboote haben könnte.	Antrag wird geprüft.	Für die Einbauten ins Gewässer wurden umfassende hydrologische Un- tersuchungen vorgenommen, die Bewilligungsfähigkeit wurde vom Kanton bestätigt. Die technische Umsetzung und das Strömungsverhalten im Bereich der Anlegestelle für Freizeitboote werden im Bauprojekt noch genauer unter- sucht.

Nr.	Mitwirkende (Private, Organisation, Parteien)	Antrag / Bemerkung	Begründung	Entscheid	Stellungnahme
188	Sara Schibler, 4600 Olten	Bereinigung der Volumen auf dem Inseleperron.	Die heterogene Bebauung auf dem Inseleperron sollte in ihrer Gestaltung nach Qualität priorisiert werden, sodass das Bahnhofsgebäude und die alte Post(?) als historische Elemente in einen Dialog auf Augenhöhe mit dem neuen Perrondach treten können. Dazu müssten andere Volumen entweder rückgebaut oder in ihrer Gestaltung stark zurückgenommen werden. Ein weiteres Element, dass dadurch wieder stärker als Bindeglied wirken könnte, wäre die historische Bahnhofshalle.	Nicht Gegenstand dieser Vorlage.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der Umbau der Insellage ist nicht Bestandteil des Projektes NBO.
189	Beat Gassner, 4600 Olten	1) Bitte legen Sie dar, welche Verkehrsströme - insbesondere Velos und Fussgänger - aus welcher Himmelsrichtung heute im Tagesverlauf rund um den Bhf Olten bewältigt werden und künftig bewältigt werden müssen. 2) Das Areal, das der Ruderclub Olten (RCO) benutzt, soll in die Planung einbezogen werden.	zu 1) Das teure Filetstück des Projekts ist der neue Aaresteg. Er verbessert den Zugang zum Bahnhof für Velos und Fussgänger in Richtung Westen. Sehr viele (deutlich mehr...?) PassantInnen benutzen den Bhf aber täglich aus und in Richtung Osten. Dies sind alle ÖV-PendlerInnen, die auf der rechten Aareseite wohnen aber auch die SchülerInnen der Fachhochschule (FHNW) und der Kantonsschule. Sie werden vom neuen Aaresteg nicht profitieren sondern stehen heute an den Bhf-Ost-Ausgängen täglich vor den als "Treppe" oder "Rampe" getarnten, tückischen Steilklippen, die sie ohne Kletterausrüstung bewältigen, bevor sie sich todesmutig in die Glutofenhitze der Tannwaldstrasse vorwagen. Wie sind Verbesserungen in diesem Bereich zu realisieren? Wieviele Personen würden - im Vergleich zum neuen Aaresteg- davon profitieren? Wann werden entsprechende Massnahmen ergriffen? Könnten Sie bitte die Zahlen zu den betreffenden Passantenzahlen als Ergänzung nachliefern? Danke. zu 2) Die Platzverhältnisse im Bahnhofbereich längs des rechten Aareufers sind eng und der neu angedachte Platz auf der Bahnhofterrasse sollte Aare-abwärts möglichst grosszügig gebaut und gestaltet werden. Umso mehr erstaunt, dass das RCO-Areal offenbar eine Tabu-Zone ist, die weiterhin praktisch ungenutzt bleibt. Dabei müsste doch ein Fussgänger- und Veloverkehr entlang der Aare in Richtung Winznau künftig unbedingt ohne "Bergpreiswertung" - d.h. ohne Auf- und Abstieg um das RCO-Areal herum - möglich sein! Davon würden nicht nur die betreffenden Bhf-BenutzerInnen, sondern auch sehr viele Flanierende und Velofahrende profitieren, die sich dort gerne aufhalten und bewegen würden und deren Anzahl weit größer ist, als jene der RuderInnen (die aber lustigerweise mit einem Doppelvierer auf der vor mir liegenden Broschüre "Neuer Bahnhofplatz Olten" schon auf der Titelseite abgebildet sind: Olten die Rudererstadt? Wer's glaubt...!).	Wird zur Kenntnis genommen.	Entwicklung Ostseite Bahnhof: siehe Stellungnahmen zu Anträgen Nrn.138 bis 142 Die für das Projekt NBO relevanten Kennzahlen zum Fussverkehr sind im Grundlagenbericht Verkehr (insbesondere Kapitel 3.5 Fussverkehr) dokumentiert. Einbezug Areal Ruderclub: siehe Stellungnahme zu Antrag Nr. 155
190	Die Mitte Stadt Olten	Entspricht die Kapazität des Parkhauses den Bedürfnissen? Ist das Buskonzept auch für künftige Fahrgastzahlen dimensioniert?	Wäre ein Ausbau möglich?	Wird zur Kenntnis genommen.	Kapazität Bahnhofparking: siehe Stellungnahme zu Antrag Nr. 64 Kapazität Busverkehr: siehe Stellungnahme zu Antrag Nr. 32
191	Einwohnergemeinde Starrkirch-Will Gemeinderat	Einbezug der individuellen ÖV-Erschliessung	Die Lage der individuellen ÖV-Erschliessung (Taxi, Uber etc.) an der Bahnhofstrasse scheint knapp bemessen und verfügt über keinen Witterungsschutz. Eine Ergänzung bzw. Entlastung mit Drop-Off Zone und Taxistand auf der Ostseite, bei der Hardegg-Unterführung, würde Abhilfe schaffen. Zudem fehlt ein Reise- / Fernbusparkplatz, welcher zwingend erforderlich ist.	Wird zur Kenntnis genommen.	Parkierung Bahnhofstrasse: siehe Stellungnahmen zu Anträgen Nrn. 45, 47, 51, 60 Reise- und Fernbusse: siehe Stellungnahmen zu Anträgen Nrn. 156 bis 159

Nr.	Mitwirkende (Private, Organisation, Parteien)	Antrag / Bemerkung	Begründung	Entscheid	Stellungnahme
192	Gemeindepräsidentenkonferenz Niederamt Peter Frei, Geschäftsführer	<p>Busbetrieb Der reibungslose Busbetrieb und die Bus- und Zugverbindungen sind sehr wichtig für die Bevölkerung. Frage: Ist während den Bauphasen die Fahrplanstabilität für den Busbetrieb sichergestellt?</p> <p>Parkplätze Aktuell hat es ein paar Kurz-Parkplätze beim Bahnhof Olten. Diese sind wichtig für das Ein- und Aussteigen beim Anfahren des Bahnhofs. Frage: Stehen während der Bauphase weiterhin Kurz-Parkplätze zur Verfügung und wo befinden sich diese?</p> <p>Verkehrsknoten Das Auffinden der verschiedenen Bus-Kanten ist heute relativ schwierig, vor allem für nicht-ortskundige Personen und die Durchfahren über den Bahnhofplatz ein Nadelöhr – deshalb wird ja der neue Bahnhofplatz auch neu gestaltet. Frage: Sind während der Bauzeit alternative Verkehrsanbindungen, Kurse, Haltestellen geplant und wenn ja, wo? Frage: Sind grössere Umfahrungen oder Strassensperrungen geplant, die Einfluss haben auf das Niederamt (Richtung Winznau, Starrkirch und auch Aarburg, etc.)?</p> <p>Synthesebericht Raum + Mobilität Niederamt Die Gemeindepräsidentenkonferenz Niederamt hatte im Jahr 2023 mehrere Workshops durchgeführt mit Vertretern aus dem Amt für Verkehr und Tiefbau, Amt für Raumplanung Kanton Solothurn, dem Niederamt und den Städten Olten, Aarburg und Aarau. Der Bericht enthält Analysen, Zukunftsbild und einen Aktionsplan. Der Synthesebericht befindet sich hier: https://so.ch/fileadmin/internet/bjd/bjd-arp/Projekte/pdf/Niederamt_Synthesebericht_230505.pdf oder im Anhang. Frage: Sind die Erkenntnisse aus unserem Synthesebericht in die Detailplanung eingeflossen?</p>	<p>Die Gemeindepräsidentenkonferenz Niederamt stellt keinen Antrag, hat jedoch ein paar Fragen, speziell im Zusammenhang mit dem Verkehr. Wir haben im Jahr 2023 zusammen mit vielen offiziellen Stellen Untersuchungen und eine Studie gemacht zum Thema Raum + Mobilität Niederamt und uns interessiert insbesondere, ob deren Erkenntnisse berücksichtigt wurden, sofern Einfluss auf den neuen Bahnhofplatz Olten besteht. Wir danken herzlich für die Beantwortung unserer Fragen.</p> <p>Freundliche Grüsse Peter Frei, Geschäftsführer Gemeindepräsidentenkonferenz Niederamt (GPN)</p>	Wird zur Kenntnis genommen.	<p>Für die Verkehrsanbindung an den Bus stehen verschiedene Optionen für Autofahrer zur Verfügung. Auf den kostenlosen Kiss&Ride-Parkplätzen oberirdisch können Personen zum Bus gebracht oder abgeholt werden. Für längere Aufenthalte stehen unterirdische Parkplätze mit direktem Zugang an Bahn und Bus zur Verfügung. Die Auffindbarkeit der Bushaltekanten wird durch entsprechende Beschilderung (unterirdisch wie oberirdisch) sichergestellt und insofern erleichtert, als sich nun alle Bushaltekanten „in einer Reihe“ entlang der Kantonsstrasse befinden.</p> <p>Zur Bauphase (Busbetrieb, Parkplätze, Verkehrsknoten): siehe Stellungnahmen zu Anträgen Nrn. 163 bis 168.</p>
193	Industrie- und Handelsverein Region Olten Angeschlossene Teilnehmer/innen: Daniel Probst, 4600 Olten Reto Spiegel, 4654 Lostorf R. Nussbaum AG, 4600 Olten Rudolf Steiner, 4601 Olten GLP Olten-Gösgen	<p>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, Kurzhalte/K+R/Taxi, wirtschaftsfreundliche Lärm-/Gestaltungsregeln sowie phasenweises Bauen mit Schutzfenstern. Ausserdem muss der Transitverkehr auch während der Bauphase berücksichtigt und gewährleistet werden. 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. Die eingereichten Unterlagen liefern dafür bereits gute Grundlagen, die mit unseren Anträgen rechtsicher und betriebstauglich präzisiert werden.</p>	Keine	Wird zur Kenntnis genommen.	Die Stellungnahmen zu den jeweiligen Anträgen finden sich in den vorhergehenden Kapiteln des Mitwirkungsberichts.

Nr.	Mitwirkende (Private, Organisation, Parteien)	Antrag / Bemerkung	Begründung	Entscheid	Stellungnahme
194	Region Olten Tourismus	Allgemeine Stellungnahme zum Raumplanungsbericht mit Bitte um Berücksichtigung; ohne Antrag.	<p>Im Namen von Region Olten Tourismus bedanken wir uns, dass im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung von 2019 bereits zahlreiche Anliegen verarbeitet und aufgenommen wurden. So insbesondere der Zugang zur Aare und der Aaresteg. Die Neugestaltung des Ländiwegs wurde inzwischen sehr gut umgesetzt. Gerne nehmen wir auch im Rahmen von dieser Mitwirkung zu ausgewählten Punkten Stellung: Seite 31, Zif. 3.2.1</p> <ul style="list-style-type: none"> • Publikumsanlagen: Vergabe der neuen Ladenflächen an Gewerbe, Gastronomie, Kultur, etc. nur an professionelle und qualitativ hochwertige Bewerber mit passendem Konzept. Damit soll u.a. ein Betrieb wie das gegenwärtige Railbistro "verhindert" werden. Zudem Schaffung von grosszügiger "Welcome-Zone" mit Installierung von Bereich für Information zur (Historischen) Altstadt, Tourismus, Museen, Kultur und weiteren Attraktionen inkl. ausreichender Signalistik. Seite 33, Aaresteg • Ein Verkehrsregime für den umschriebenen Mischverkehr; ohne weitere Einschränkungen wie Geschwindigkeit, o.ä.: Die Funktionalität des Mischverkehrs sollte aus unserer Sicht in regelmässigen Abständen überprüft werden. Seite 34, Umgestaltung Kantonsstrasse mit Bushaltekanten • Für Fernverkehrs- und Reisebusse, bzw. deren Fahrgäste muss zwingend eine gute und dauerhafte Lösung gefunden werden. Seite 38, Passagenebene • Wichtig und zentral, dass die vorgesehenen beiden neuen Velostationen realisiert werden (+ 560 Plätze). darin sollten aber auch weitere Services integriert, bzw. an Anbieter vergeben werden: Etwa die Vermietung und den Service von Fahrrädern und E-Bikes, Ladestationen für solche, etc. Seiten 39 bis 41, Verbreiterung der Bahnhofterrasse, Ausbau Personenunterführungen mit Passage West • Sehr gut und äusserst wichtig / bedeutend. Der bestehende "Springbrunnen" ist ein belebendes Element und eigentlich auch sehr schön. Wir würden es aber begrüßen, wenn dieser etwas aufgewertet werden könnte. Seite 42, Erstellung Bahnhofparking + Seiten 56 und 57, Zif. 6.2.1 Motorisierter Individualverkehr • Die in Abschnitt "Anforderungen" umschriebene Plafonierung ist grundsätzlich zu begrüßen um damit die Mobilität mit dem öffentlichen Verkehr auch mit diesem Instrument zu stärken. Allerdings stellt sich hier die Frage, ob mit dieser weitreichenden Massnahme dem aktuellen Trend zur individuellen Mobilität wirklich genügend Rechnung getragen wird. Es besteht die Gefahr von einem massiven Unterangebot der PP für den motorisierten Individualverkehr. Die Tabelle "Parkierung" auf der Seite 56 zeigt, dass neu sogar weniger Plätze angeboten werden sollen (z.B. P&R PW -28). Zudem stellt sich die Frage, ob 5 x Kiss&Ride sowie 4 x IV PP reichen. Wir denken nicht. Aus unserer Sicht sollte das Bahnhofparking nochmals überdacht werden; auch wegen den zu erwartenden, stark zunehmenden Frequenzen. Diese bedeuten zwangsläufig in der Summe mehr Verkehr. Eine Reduktion der PP ist nicht angemessen. Seite 43, Zif. 3.2.4 Zukünftige Verkehrsführung, bzw. Seite 48, Zif. 3.3.2 (insb. Fuss- und Radverkehr) • Das gesamte Areal muss problemlos barrierefrei zugänglich und die Wege dürfen nicht unnötig lang sein; ggf. zusätzlicher Einbau von Liftanlagen, Rolltreppen, o.ä. 	Wird zur Kenntnis genommen.	<p>Zu den einzelnen Punkten verweisen wird auf die Stellungnahmen in den vorhergehenden Kapitel des Mitwirkungsberichts:</p> <p>Publikumsanlagen: Die Vermietung der neuen Ladenflächen ist nicht Gegenstand des Projektes NBO, sondern erfolgt durch die SBB Immobilien zu einem späteren Zeitpunkt. Ausserdem sorgt SBB Immobilien für vielfältige, qualitativ hochwertige Nutzungen, die zum Standortprofil passen.</p> <p>Die Schaffung einer «Welcome-Zone Olten» beim Bahnhof resp. in NBO ist aktuell nicht vorgesehen.</p> <p>Aaresteg: siehe Stellungnahme zu Antrag Nr. 181</p> <p>Reise- und Fernverkehrsbusse: siehe Stellungnahmen zu Anträgen Nrn. 156 bis 159</p> <p>Passagenebene/Velostationen: Abstellplätze für Spezialvelos (E-Bikes, Lastenvelos etc.) sind in beiden Velostationen vorgesehen. In der Velostation Süd ist eine Velowerkstatt mit Waschplatz für Velos geplant.</p> <p>Springbrunnen: Dieser wird auf der Bahnhofterrasse neu integriert.</p> <p>Kapazität Bahnhofparking: siehe Stellungnahmen zu Anträgen Nrn. 64, 68</p> <p>Behindertengerechter Ausbau: Die hindernisfreie Zugänglichkeit ist im gesamten Perimeter gewährleistet. Das Projekt wird laufend mit der Organisation Procap (grösste Schweizer Selbsthilfe- und Mitgliederorganisation für Menschen mit Behinderungen) besprochen und optimiert.</p>

Nr.	Mitwirkende (Private, Organisation, Parteien)	Antrag / Bemerkung	Begründung	Entscheid	Stellungnahme
195	Pro Natura Solothurn	<p>Generell geht aus dem Raumplanungsbericht hervor, dass dem Aspekt Naturwerte, Klima und Nachhaltigkeit Rechnung getragen wird. Wir begrüßen auch, dass im Raumplanungsbericht festgehalten ist, dass der Bahnhofplatz entsiegelt wird, wo es verkehrstechnisch möglich ist. Auch die Berücksichtigung des Schwammstadtprinzips zur Optimierung von Flächen ist positiv. Wir hoffen, dass diese Aspekte auch in die weitere Planung und Umsetzung Eingang finden, auch wenn die Details dazu im orientierenden Raumplanungsbericht und nicht in einem behördenverbindlichen Dokument beschrieben werden.</p>	<p>Gerne möchten wir hierzu einige ergänzende Inputs und Anträge eingeben:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Evaluation einer Begrünung der Perrondächer (zusätzlich zu den Busdächern) und deren Umsetzung, würde zusätzliche Flächen für einen klimatischen Ausgleich generieren. • Weitere Grünelemente könnten den Bahnhofplatz aufwerten: zusätzliche Fassadenbegrünungen einplanen, z.B. entlang von Mauern am Aarequai, Kletterpflanzen an Säulen, etc. • Eine Prüfung zum Pflanzen zusätzlicher Bäume, würden wir begrüßen. Früher bestanden wesentlich mehr Bäume auf dem Bahnhofplatz, die in den letzten Jahren wegen anderer Interessen entfernt wurden. • Bei der Pflanzung von neuen Bäumen möchten wir gerne folgende Hinweise eingeben: Grundsätzlich empfehlen wir eher jüngere Bäume zu pflanzen (18-25 cm Stammumfang), damit kein Pflanzchock entsteht und der Baum kontinuierlich wachsen und sich an die neue Umgebung anpassen kann. Wir beantragen eine wichtige Ergänzung zur Jungbaumpflege: Die Bäume müssen in den ersten Jahren regelmässig fachmännisch gegossen, gepflegt und geschnitten werden. Dazu gibt es für die Verantwortlichen Weiterbildungsangebote siehe: https://baumschnittkurs.ch. Es ist für den Erfolg von grösster Bedeutung, dass ausgebildete Topfachleute zu diesen Jungbäumen schauen, sonst können Investitionen zunichte gemacht werden und die Bäume müssen bereits nach wenigen Jahren wieder ersetzt werden. Vergl. Beilage Artikel zur Jungbaumpflege. • Die drei letzten Ahornbäume vor dem Bahnhof sind im Winter wichtige Übernachtungsplätze für Dutzende von Bachstelzen. Diese Ahorne sind weiterhin zu erhalten und fachmännisch zu pflegen. • Bei allen Begrünungen sind vorzugsweise einheimische und standortgerechte Arten anpflanzen. • Entsiegelte Flächen als Ruderalstandorte entwickeln. • Zudem beantragen wir die Erstellung eines Beleuchtungskonzeptes. Dazu gibt es diverse Publikationen: Vollzugshandbuch des BAFU «Empfehlungen zur Vermeidung von Lichtemissionen». BAFU, 2021 und das Merkblatt für Gemeinden dazu «Begrenzung von Lichtemissionen», 2021. So können mit gezielten Massnahmen die Lichtemissionen in den Himmel, wie auch an zusätzlich angebrachte künstliche Nisthilfen minimiert werden, ohne die Sicherheit der Bevölkerung zu schmälern. 	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Begrünung Perrondächer: siehe Stellungnahme zu Antrag Nr. 125</p> <p>Grünelemente auf dem Bahnhofplatz, zusätzliche Bäume: siehe Stellungnahmen zu Anträgen Nrn. 48, 126, 136</p> <p>Weitere Grünelemente sind beispielsweise die Fassadenbegrünung beim Aufgang Richtung Ruderclub Olten wie auch die Umgebung des RCO, die Begrünung der Bushaltstellendächer oder auch die Begrünung von Zwischenflächen wie eine beim Aufgang des Aarestegs. Dazu werden einheimische widerstandsfähige Arten verwendet werden.</p>