Baudirektion Olten
Dornacherstrasse 1
4603 Olten
mitwirkung_saelipark@olten.ch

3. April 2016

Stellungnahme der Grünen Olten im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Projekt Sälipark 2020

Sehr geehrte Damen und Herren,

Die Grünen Region Olten möchten gerne ihre Einwände und Anregungen zum Projekt Sälipark 2020 im Mitwirkungsverfahren einbringen.

Freundliche Grüsse,

Siv Lehmann, Co-Präsidentin Grüne Olten

Raphael Schär, Vorstand Grüne Olten

Stellungnahme der Grünen Olten im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Projekt Sälipark 2020

Die Grünen Olten möchten sich bedanken, dass es eine öffentliche Mitwirkung für dieses wichtige Gelände gibt. Ebenfalls bedanken möchten wir uns für die informativen Gespräche, die wir mit Herrn Jung führen konnten. So stellen wir uns eine gute Zusammenarbeit vor und hoffen, dass unsere Anregungen in diesem Sinn aufgenommen werden.

Unsere Haltung zum Wachstum in der Stadt Olten ist, dass kein Kulturland, sondern die vielen brach liegenden Grauflächen überbaut oder umgenutzt werden. In diesem Sinn haben wir in der Stadt Olten für die nächsten Jahrzehnte ausreichend Bauland/Raum für eine qualitative Entwicklung – eine hochwertige Entwicklung im Innern! Wir streben eine moderate Verdichtung an und möchten die Flächen in Mischnutzung verwenden. Dies ermöglicht eine Weiterentwicklung für zukünftige Generationen.

Der Sälipark ist seit seiner Erstellung ein wichtiger Ort, an dem Oltnerinnen und Oltner, Menschen der Region sowie Studierende von Fachhochschule und Gewerbeschule Dienstleistungen finden und sich begegnen. Hier lassen sich Produkte des täglichen Konsums aber auch weitere Konsumgüter kaufen. Medizinische und weitere Dienstleistungen werden hier erbracht. Die Planung einer Überbauung mit Arbeitsplätzen, Wohnraum und Dienstleistungen auf dem bahnhofsnahen Areal des Säliparks begrüssen wir sehr. Wir schätzen es, dass hier im „rechten Herzen“ der Stadt 100 Mio Franken investiert werden sollen und stehen dem Projekt grundsätzlich positiv gegenüber. Damit die Vergrösserung des Säliparks mit der Lebensqualität der Quartierbewohnerinnen und -bewohner vereinbar ist, müssen aber gewisse Punkte berücksichtigt werden.

Bei der konkreten Planung des Geländes sind Fachpersonen beizuziehen, die sich mit Siedlungsplanung, Nutzungsmix, allgemeine Raumnutzung, Fussgängerverhalten, Naturgartenbau etc. auskennen.

Städtebau und Architektur

Offener Charakter: Wir begrüssen die Gestaltung mit offenen Balkonen und einer öffentlichen Dachterasse welche Urbanen Gärtnerinnen und Gärtnern offen steht. Die Gebäude sehen durch die offenen Balkone nicht wie anonyme Stahlpläste sondern wie moderne urbane Gebäude aus, die eine hohe Lebensqualität versprechen. Sie sind architektonisch interessant und modern, zudem wirken sie offen und einladend. Bereits in der Planungsphase soll gezielt darauf geachtet werden, dass die öffentliche Dachterrasse auch wirklich einen öffentlichen Charakter hat und von allen Menschen genutzt werden kann.

Funktion vor Form: Wir sind aber auch der Meinung, dass bei der Architektur Funktion vor Form kommen soll. Die Gebäude sollen von den Immobilienbesitzerinnen und -besitzer, Arbeitnehmenden und Mieterinnen und Mieter langfristig sinnvoll genutzt werden können. Die neuen Gebäude sollen multifunktional sein, damit spätere – aktuell noch gar nicht absehbare Nutzungen – nach kurzem, günstigem Umbau möglich sein werden.

Durchmischung: Die angestrebte Durchmischung von Wohnen und Arbeiten, Jung und Alt und von unterschiedlichen sozialen Schichten begrüssen wir ebenfalls, weil dies wie erwähnt zu einer lebendigen städtischen Siedlung führt.

Energievorschriften: Als Neubau, der die Nachhaltigkeitsversprechen der Migros erfüllen soll, muss das Gebäude vorbildlich ökologisch sein. Deshalb ist der Standard Minergie+ nicht nur anzustreben, sondern er muss zwingend eingehalten werden.

Publikumsverkehr: Die Parterre-Nutzung soll mit sinnvollen und angepassten Dienstleistungen ausgestattet, nach aussen orientiert und hindernisfrei zugänglich sein. Die Mietpreise sind so attraktiv zu gestalten, dass Unternehmerinnen und Unternehmer mit interessanten Produkten sich die Miete leisten können. Es ist zu prüfen, ob Räume zu attraktiven Konditionen Jungunternehmerinnen und Jungunternehmern mit Publikumsorientierung zur Verfügung gestellt werden können.

Sicherheit: Der Nutzungsplan lässt Fragen zur Sicherheit, insbesondere nachts, offen. Gibt es Durchgänge, die auch nach Ladenschluss benutzt werden? Hat es dort kaum einsehbare Ecken und schlecht beleuchtete Winkel, die nachts ein Gefühl der Unsicherheit aufkommen lassen? Diese Fragen sind ebenfalls zu prüfen.

Energieproduktion und Dachnutzungen: Im Rahmen der Sondernutzungsvorschriften muss eine ökologische Nutzung der Dächer festgelegt werden. Wir begrüssen die Nutzung des grossen Dachgartens für Urban Gardenig. Doch auch die übrigen Dachflächen sollen ökologisch genutzt werden. Beispiele für eine solche Nutzung sind Solarzellen, Sonnenkollektoren, Ruderalflächen oder Aquarien für Algenkraftstoffe.

Umgebungsgestaltung, Freiräume und Begrünung

Wir begrüssen, dass der heutige oberirdische Parkplatz überbaut wird und nicht die grünen Freiflächen auf welcher zurzeit das Projekt „Garten für Alle“ den fruchtbaren Boden für die Produktion von Lebensmitteln nutzt. Wir erwarten ebenfalls, dass die Dachflächen für Begrünung und/oder Energiegewinnung verwendet werden. Gut finden wir, dass auf dem öffentlichen Dachgarten urban gardening vorgesehen ist. Allerdings sollten hier nach Eröffnung nicht nur Betontröge stehen. Statt die Tröge mit uninspirierten Bodendeckerpflanzen zu bestücken sollen essbare Pflanzen darin angebaut werden.

Gebäudebegrünung: Bei der Planung ist seriös zu prüfen, wo und wie eine ökologische Begrünung von Fassaden, Innenräumen, Lichtschächten, Innenhöfen, Terrassen usw. möglich ist.

Naturnahe Bepflanzung: Bei der Bepflanzung sind einheimische und standortgerechte Arten vorzuziehen. Nach den schlechten Erfahrungen mit der Bepflanzung der Fachhochschule möchten wir dezidiert darauf hin weisen, dass keine invasiven Neophyten (gebietsfremde Pflanzenarten, die sich so stark und rasch ausbreiten, dass sie andere für den betreffenden Lebensraum charakteristische Arten verdrängen) gepflanzt werden dürfen. Beim Bepflanzungskonzept soll eine Fachperson mit entsprechendem ökologischem Wissen beigezogen werden. Wir empfehlen zertifizierte Naturgärtnerinnen und Naturgärtnern, welche sich mit dieser Thematik auskennen.

Bäume: Bäume haben nicht nur ästhetisch und ökologisch wichtige Funktionen, sie sind auch für die Gesundheit und Lebensqualität entscheidend. Sie verbessern zum Beispiel das örtliche Klima durch Verdunstung und Beschattung und verringern die Belastung durch Luftschadstoffe. Allerdings müssen dafür geeignete Baumstandorte zur Verfügung gestellt werden, die genug Platz für die ober- und unterirdische Entwicklung des Baumes bieten. Das Projekt Sälipark hat hier ein schönes Potential! Auf der Piazza, entlang der Riggenbachstrasse sowie auf der Terasse Richtung Sälistrasse können bewusst grosse, hochwachsende, einheimische Bäume gepflanzt werden, die gerade für zukünftige Hitzesommer wichtige Schatten- und Feuchtigkeitsspender sein werden. Einheimische Bäume wie Eiche, Spitzahorn, Winterlinde, Hainbuche kommen mit den

Bedingungen im Siedlungsraum gut zurecht. Wir hoffen, dass solche Bäume für die geplanten Solitärbäume und Baumgruppen berücksichtigt werden. Auch hier müssen erfahrene Fachpersonen beigezogen werden.

Markt: Wir begrüssen es, dass der Markt in der Planung mitberücksichtigt wird. Wir möchten aber auch darauf hinweisen, dass die Piazza in ihrer geplanten Grösse zu wenig Platz für alle bisherigen Marktstandbetreibenden bietet. Darum weisen wir auch hier auf die Vorteile eines autofreien Abschnitts auf der Riggenbachstrasse hin. Diese Massnahme wird im Kapitel Verkehr genauer erläutert.

Verkehr

Wir begrüssen dass der Mobilitätsplan Olten (MPO) den Autoverkehr zu Gunsten alternativer Verkehrsarten reduzieren will und der Sälipark als Pilotprojekt den MPO umsetzen will. Dies ist ein begrüssenswertes aber anspruchsvolles Ziel. Deshalb sind Massnahmen vorzusehen, wenn der Mobilitätsplan nicht eingehalten werden kann und zu viel MIV das Wohnquartier belastet und die Strassen verstopft.

Fuss- und Veloverkehr:

Lobenswert ist die vermehrte Berücksichtigung des Fuss- und Veloverkehrs. Gut finden wir, dass auf der Giroud-Olma-Strasse ein Neben- und Miteinander von Fuss- und Veloverkehr vorgesehen ist und dafür genügend Raum eingeplant wird.

Interessant finden wird, dass im Mitwirkungsverfahren festgehalten ist, dass die Stadt langfristig nach einer besseren Veloverbindung vom Säliquartier zur westlichen Aareseite suche. Wir hoffen sehr, dass spätestens mit Eröffnung des neuen Säliparks diese Veloverbindung sicherer geworden ist.

Veloparkierung:

Aktuell ist zu bemängeln, dass die Veloparkierung vor der Migros nicht überdacht ist. Es ist begrüssenswert, dass überall auf dem Gelände Veloparkierungen vorgesehen sind. Weiter begrüssen wir, dass auch für Kurzzeitparkplätze nicht nur Velobügel sondern überdeckte Veloabstellmöglichkeiten, unter welchen man stehen kann, geplant sind. Diese sollten vor allem vor den Einkaufsläden so dimensioniert sein, dass auch Kinder- und Lastenanhänger Platz haben. Bei der Anlage der Veloparkierung ist zu berücksichtigen, dass Velofahrende keine grossen Umwege in Kauf nehmen. Sind die Veloparkierungsplätze versteckt oder umständlich zu erreichen, werden die Leute ihre Velos wild parkieren. Anders ist der Fall bei Angestellten, die ihre Velos lieber in einen sicheren, aber trotzdem gut erreichbaren Veloabstellraum parkieren möchten. Es ist zu prüfen, ob die vorgesehene Variante mit einer Rampe zu umständlich ist.

In der Nähe des Hotel Artes soll es ebenfalls gedeckte Velounterstände haben. Denn viele Oltnerinnen und Oltner fahren für einen Restaurantbesuch oder den Besuch einer Tagung/Anlass mit dem Velo hierher. Zu berücksichtigen ist ebenfalls, dass das Spitexpersonal heute oft mit Elektrofahrrädern unterwegs ist. Es wäre interessant abzuklären, ob sie allenfalls eine Schnellladestation für ihr Gefährt benötigen. Weiter kann unter Berücksichtigung des zukünftigen Mobilitätsverhaltens bereits jetzt Platz für weitere Schnellladestationen eingeplant werden. Solche Schnellladestationen könnten kostenneutral von der Stadt oder Privaten betrieben werden. Zudem soll so geplant werden, dass die Zahl und Standorte der Veloparkierung bei steigendem Bedarf erweitert werden können.

Wir schlagen zudem entweder klar gekennzeichnete Flächen für die Unterbringung von Motorrollern/Vespa/Motorrädern oder sonstige Massnahmen vor, welche verhindern, dass die Veloparkplätze von Motorfahrzeugen überstellt werden.

Öffentlicher Verkehr

Wir begrüssen den Halbstundentakt zum Sälipark, der auch den Schülerinnen und Schülern der verschiedenen Weiterbildungsinstitutionen zu Gute kommt. Ein prominent platziertes Abfahrtsinformationssystem informiert nicht nur ÖV-Benützerinnen und Benützer sondern zeigt auch weiteren potentiellen BenutzerInnen auf, dass hier eine Busverbindung besteht.

Tiefgaragenzufahrt Sälipark

Der Sälipark soll nach unserer Ansicht hauptsächlich von Süden via Sälistrasse erschlossen werden. Nur diese Massnahme schützt das Quartier zuverlässig vor Einkaufsverkehr und entlastet die Langsamverkehrsachse Bahnhof – Sälipark – Riggenbachstrasse sowie Bifangstrasse und den Bifangplatz.

Eine Erschliessung von Süden ermöglicht eine autofreie Zone, welche die Riggenbachstrasse ab Von Rollstrasse bis Krummackerweg sowie die Bifangstrasse mit dem Bifangplatz beinhaltet. Dies wäre eine einmalige Chance für das Bifangquartier. Sollte trotzdem auf eine Erschliessung über beide Seiten fest gehalten werden, unterstützen wir die minimale Massnahme mit einem (für Bus und Notfall) versenkbaren Poller zwischen Bifangstrasse und Krummackerweg welche verhindert, dass Einkaufsverkehr durch das Säliquartier fährt.

Wir sind der Ansicht, dass mindestens der Strassenabschnitt der Riggenbachstrasse zwischen Bifangstrasse und Von Rollstrasse ebenfalls mit (für Bus, Notfall und Anlieferung) versenkbaren Pollern für den MIV gesperrt werden soll. Die Variantendiskussion spricht von 1500 Fahrzeugen pro Tag auf der Bifangstrasse sowie 1200 Fahrzeugen pro Tag auf der Von Rollstrasse. Dabei wurde nicht klar aufgeschlüsselt, ob diese Fahrzeuge nur das Fahrziel „Sälipark“ haben oder wie viele Fahrzeuge diese Strassen gesamthaft nutzen. Zudem ist nicht klar, aus welcher Richtung diese Fahrzeuge kommen (Postplatz oder Dulliken) Nebst dem Sälipark stehen weiter die Gewerbeschule sowie das Sälihof Parkhaus zur Auswahl. Eine aussagekräftige Untersuchung muss unserer Meinung nach sämtliche Parkierungsmöglichkeiten in dieser Gegend mitberücksichtigen.

Wir schlagen daher vor, in einer neuen Prüfung den Streckenabschnitt auf der Riggenbachstrasse zwischen Bifangstrasse und Von Rollstrasse für den MIV zu sperren sowie die Zufahrt zum Sälihof und zur Gewerbeschule über die Von Rollstrasse und die Zufahrt zum neuen Sälipark Parkhaus über die Bifangstrasse einzuplanen. Suchverkehr kann durch den Einsatz eines Parkleitsystems ausgeschlossen werden. Ein Parkleitsystem muss zwingend bereits auf der Aarauerstrasse anzeigen, in welchen Parkhäusern noch Plätze frei sind. Weiter muss abgeklärt werden, ob das Parkhaus Sälihof mit den Parkhäusern Sälipark I-III verbunden werden kann. Dadurch kann eine maximale Flexibilität garantiert werfen. Durch den Einsatz eines Parkleitsystems kann sogar angestrebt werden, den MIV vom Postplatz direkt über den Sälikreisel zu führen. Dies führt zu einer weiteren Entlastung der Von Rollstrasse.

Diese nun autofreie Begegnungszone könnte ebenfalls für den Bifang-Markt genutzt werden. Wir sind, anderst als der Bericht dies deutet, überzeugt, dass eine Busumleitung am Samstagmorgen über die Bifangstrasse möglich ist.

Die hier vorgestellte Variante wurde unter 3.4.3 (Konsequentes Kreissystem) “Evaluierte Erschliessungsverianten Sälipark 2020” noch nicht analysiert. Die Variante 3 im Anhang 5 spricht einen Teil diese Variante zwar an und empfiehlt eine vertiefte Untersuchung auf der Kantonsstrasse. Diese vertiefte Untersuchung fehlt aber. Die vorgestellt Variante 3.4.2 geht von

Nachteilen durch den Bifangmarkt auf der Bifangstrasse aus. Diese sind aber durch die sowieso angestrebte Verlegung des Marktes nicht gegeben.

Wir sind somit der Ansicht, dass die Zufahrt nicht unter Berücksichtigung aller relevanten Faktoren analysiert wurde. Es empfiehlt sich, geeignete Fachpersonenen beizuziehen und eine erneute vertiefte Prüfung unter Berücksichtigung der erwähnten Punkte durchzuführen. Nur so kann sichergestellt werden, dass eine möglichst optimale Lösung für die Tiefgaragenzufahrt gefunden werden kann. Gerade die Verkehrsführung beeinflusst die Quartierentwicklung über die nächsten Jahrzehnte.

Parkplätze

Wir begrüssen, dass die Erhöhung moderat ausfällt und der Tatsache Rechnung getragen wird, dass in Olten prinzipiell zu viele Parkplätze vorhanden sind. Unbedingt notwendig ist ein Parkleitsystem für die gesamte Stadt Olten. Eine unterirdische Vernetzung des Parkhauses Sälipark mit dem Parkhaus Sälihof soll geprüft werden. Bisher wurde nur die Verbindung mit dem Parkhaus der Gewerbeschule geprüft und verworfen.

Wir möchten darauf hinweisen, dass im Umgebungsplan noch Parkplätze an Stelle der „Parkplätze am Südeingang“ vorgesehen sind. Gemäss der Auflistung der zukünftigen Parkplätze werden diese aber aufgelöst und als Park genutzt. Wir bitten hier um eine Anpassung der Pläne.

Verschiedenes

Oltnerinnen und Oltner schätzen heute, dass sie im Freizeitland unter anderem Spezialschrauben, Sportkleider und Pflanzensetzlinge kaufen können und dafür nicht mit dem Auto in ein Einkaufszentrum im Grünen fahren müssen. Wir hoffen sehr, dass dieses breite Sortiment aus dem Do-it-Bereich in Olten erhalten bleibt.

Wir begrüssen zudem sehr, dass die Wohnungen autofrei geplant sind. Die dadurch vom Investor eingesparten Kosten sollen den Mieterinnen und Mietern zu Gute kommen. Möglich wären tieferer Mieten oder gemeinschaftlich genutzte Infrastruktur wie Sauna, Schwimmbad, Hobbyraum, Partykeller etc.

Wir möchten darauf verweisen, dass in Olten in den letzten Jahren viele neue Wohnungen erstellt wurden und werden (Bornfeld, Olten SüdWest, Bahnhof Ost). Wir raten deshalb sehr davon ab, Grünflächen für weitere Bauprojekte frei zu geben.

Es soll geprüft werden, inwiefern der Fonds für sozialen Wohnungsbau dazu genutzt werden kann, um eine Wohngenossenschaft im Sälipark gezielt zu fördern.