

Testplanung Neuer Bahnhofplatz Olten

Schlussbericht



Bericht des Begleitgremiums mit abschliessender Beurteilung und Empfehlung vom 04. September 2013

Vom Steuerungsausschuss (STASS) am 29. November 2013 zur Kenntnis genommen

Vom Kernteam verabschiedet am: 21. Januar 2014.

Vom Begleitgremium verabschiedet am: 21. Februar 2014.

Auftrag	Testplanung Neuer Bahnhofplatz Olten
Auftraggeber/in	SBB Infrastruktur, Kanton Solothurn, Stadt Olten
Auftragnehmer/in	Planteam S AG, Untere Steingrubenstrasse 19, 4500 Solothurn 032 622 42 44, solothurn@planteam.ch
Projektleiter/in	Martin Eggenberger, dipl. Arch. ETH/SIA, Raumplaner ETH/FSU/RegA
Mitarbeit	Christine Bopp, Politologin BA, Raumplanerin MSc Vinh Ly, Architekt
Qualitätssicherung	SQS-Zertifikat ISO 9001:2000 seit 11. Juli 1999

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Einleitung.....	1
2.	Kontext.....	3
2.1	Ausgangslage.....	3
2.2	Ziele.....	4
2.3	Randbedingungen.....	5
2.4	Vorgesehene Massnahmen.....	6
2.5	Agglomerationsprogramm.....	7
3.	Ziele und Aufgabenstellung.....	8
3.1	Ziele.....	8
3.2	Aufgaben.....	8
3.3	Einzubehandelnde Projekte.....	10
3.4	Einzubehandelnde Fragestellungen.....	11
3.5	Terminübersicht.....	11
4.	Allgemeine Bestimmungen zum Verfahren.....	12
4.1	Auftraggeber, Begleitung und Sekretariat.....	12
4.2	Begleitgremium.....	12
4.3	Verfahren und Teams.....	13
5.	Ablauf.....	15
5.1	Die Planung im gesamten Überblick.....	15
5.2	Ablauf Testplanung.....	17
6.	Ergebnisse.....	18
6.1	1. Werkstattgespräch.....	18
6.2	2. Werkstattgespräch.....	20
7.	Erkenntnisse aus der Schlussbesprechung.....	21
7.1	Team 1: Dürig Architekten, mavo, ewp.....	21
7.2	Team 2: Hosoya Schaefer, Vogt, ibv.....	26
7.3	Team 3: KCAP, SchweingruberZulauf, Ernst Basler + Partner.....	31
7.4	Team 4: van de Wetering, Basler Hofman, Hager Partner.....	36
8.	Empfehlungen des Begleitgremiums: Massgebende Grundansätze und Themen zur Weiterbearbeitung.....	43
8.1	Grundansatz Raum.....	43
8.2	Grundansatz Verkehr Stadt/Kanton.....	45
8.3	Grundansatz Bahnzugang und Publikumsanlagen.....	47
8.4	Die Grundansätze im Überblick.....	49
8.5	Der Ansatz des Teams van de Wetering trifft die Grundansätze.....	50
8.6	Hinweise für das weitere Vorgehen.....	50
9.	Anhang:.....	51
9.1	Begriffsdefinition und Abkürzungen.....	51
9.2	Info: Steuerungsausschuss (STASS).....	51

1. Einleitung

Der Bahnhof Olten ist multimodaler Verkehrsknotenpunkt von überregionaler Bedeutung sowie auch ÖV-Drehscheibe für die ganze Region. Der Bahnhofplatz Olten ist Übergang zur Stadt und Aushängeschild eines der grössten Bahnhöfe der Schweiz. Allerdings erfüllt er die Anforderungen an einen attraktiven ÖV-Knotenpunkt seit Jahren nicht mehr.

Hinzu kommen Entwicklungen, die durch ihre Realisierung unmittelbaren Einfluss auf den Bahnhofplatz haben werden.

Die unmittelbar angrenzenden Bauvorhaben (ANDAARE: Projekt zur Attraktivierung und besseren Zugänglichkeit des Aareraums, siehe Kap. 3.3 IWS-Areal: Projekt für Umnutzung der Industriewerke Süd im Norden des Bahnhofplatzes, Bahninfrastruktur: Bauvorhaben am Bahnhof, siehe Kap. 3.2, etc.) haben zur Folge, dass die räumliche Eingrenzung des Bahnplatzes neu definiert wird. Dies erfordert, dass die künftigen Ansprüche an den Bahnhofplatz konkretisiert und sichergestellt werden müssen.

Durch die Eröffnung der Entlastungsstrasse H5b ergeben sich am Knoten Bahnhofplatz - aufgrund der Verkehrsabnahme - Handlungsspielräume für neue Knotengestaltungsvarianten.

Aus diesen Gründen soll in den nächsten Jahren eine umfassende Neuorganisation und Neugestaltung des Bahnhofplatzes unter Einbezug des Kantonsstrassenareals erfolgen.

Ein wichtiger Aspekt bei der Planung des neuen Bahnhofplatzes ist die Berücksichtigung der langfristigen Entwicklungsabsichten des Bahnhofs Olten (Gleis-, Perron- und Publikumsanlagen, kommerzielle Nutzungen), welche eine Ausdehnung der heute bestehenden Bahnhofgrenzen in das nördliche und westliche Bahnhofgebiet erfordert.

Der neue Bahnhofplatz muss daher in die Entwicklung des Bahnhofs und damit des gesamten Bahnhofareals Olten eingebettet sein. Die Planungs- und Projektierungsphasen sowie die dazu gehörenden Bearbeitungsperimeter berücksichtigen dies:

Bahnhofplatz Olten: kurz- bis mittelfristige Umsetzung

→ Planungshorizont Z1 (bis ca. 2020)

Bahnhofareal Olten: langfristige Umsetzung

→ Planungshorizont Z2 (bis ca. 2050)

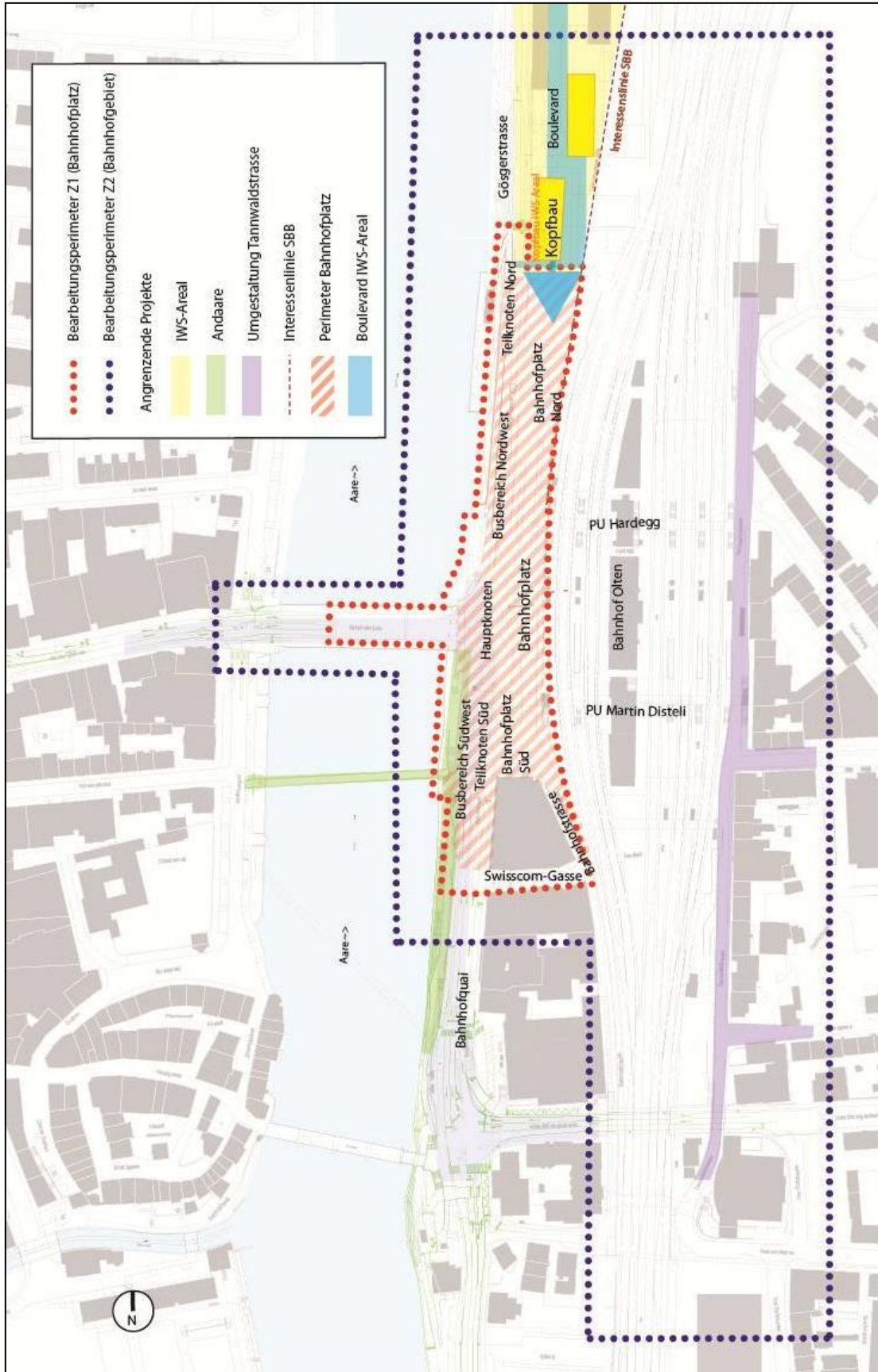


Abb. 1: Übersichtsplan, Projektperimeter und Nomenklatur

2. Kontext

2.1 Ausgangslage

Der Bahnhof Olten ist Kreuzungspunkt der Nord-Süd- und Ost-West-Verbindungen der Bahn und einer der grössten Bahnhöfe der Schweiz. Zukünftige Entwicklungsschritte des Bahnhofs sind bei der Planung des Bahnhofplatzes zu berücksichtigen.

Bahnhof

Der Bahnhof bietet heute ein durchzogenes Bild. Positive Aspekte sind:

- kurze Wege
- kompakte Anlagen mit „Lichtblick“ (Kubus, Glasdach)
- gute Sichtbarkeit von der Aare- und Altstadtseite

Die positiven Aspekte stehen im Gegensatz zu markanten Schwachstellen:

- sehr enge und unübersichtliche Verhältnisse auf dem Bahnhofplatz
- fehlende Bahnhofsingänge (lediglich Perronabgänge: Stausituationen!)
- ungleiche Belastung der Unterführungen
- isolierte Bahnhofsgebäude auf Insellage (inklusive Kundenangebot und kommerzielle Nutzungen)
- Hinterhofatmosphäre zwischen Tannwaldstrasse und Bahnanlagen
- gesichtslose, grosse Bauvolumen

Insgesamt steht der Bahnhof Olten als Solitär im Stadtgefüge mit betonten Grenzen und nur wenigen verbindenden Elementen.

Der Bahnhof wird „übermorgen“ anders aussehen. Wachstum bedeutet aus Sicht der Verkehrsunternehmungen (SBB AG und weitere) in erster Linie mehr und längere Züge (zunehmend zweistöckig) und vor allem mehr Publikum. Der Bahnhof wird deshalb langfristig ...

- mindestens über drei Querungsachsen für den Fussverkehr verfügen und damit sechs Zugänge je Perron haben.
- breitere Querungsachsen als heute bekommen.
- in jedem Fall nach Norden in die Länge und in die Breite wachsen müssen, während die Hauptattraktionen weiterhin südlich liegen werden (Altstadt, Fachhochschule).
- die Bahnhofsgebäude auf der Insellage als Orientierungspunkt verlieren (Bau der Gleise 5 und 6). Die darin befindlichen Nutzungen und Funktionen müssen deshalb an naheliegenden Ersatzstandorten angeboten werden können.

Bahnhofplatz

- Der Bahnhof / Bahnhofplatz ist multimodaler Verkehrsknotenpunkt von überregionaler Bedeutung und die regionale ÖV-Drehscheibe für das Gäu, das Niederamt und die Stadt Olten.
- Die Umsteigebeziehungen Bus-Bahn, Velo-Bahn, Fussgänger-Bahn, Bus-Bus und Bahn-Bahn weisen wegen des hohen Personenaufkommens und der Ausgestaltung der Ein- und Aussteigorte Qualitätsdefizite auf.
- Auf dem Bahnhofplatz sind die Platzverhältnisse beengt und es bestehen erhebliche Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern (MIV, ÖV und Langsamverkehr).
- Die unmittelbar angrenzenden Bauvorhaben IWS-Areal, ANDAARE, Bahninfrastruktur, etc.) haben zur Folge, dass die räumliche Eingrenzung des Bahnhofplatzes neu definiert wird. Dies erfordert, dass die künftigen Ansprüche an den Bahnhofplatz konkretisiert und sichergestellt werden müssen.
- Durch die Eröffnung der Entlastungsstrasse H5b ergeben sich am Knoten Bahnhofplatz - aufgrund der Verkehrsabnahme - Handlungsspielräume für neue Knotengestaltungsvarianten.

2.2 Ziele

Die Ziele für den neuen Bahnhof / Bahnhofplatz können wie folgt umschrieben werden:

Bahnhof (langfristige Umsetzung, bis ca. 2050)

- Es ist ein funktionales Gesamtkonzept für das Bahnhofareal (Bahnhof und Bahnhofplatz) im Sinne eines Fernzustandes (Masterplan) zu entwickeln.
- Für den Bahnzugang ist nach aktueller Bahnplanung nordseitig für die Fussgänger eine dritte Querungsachse vorzusehen, die beiden bestehenden Personenunterführungen müssen erweiterbar sein.
- Damit die langfristigen Entwicklungsschritte des Bahnhofs nicht verunmöglicht werden, sind die kurz- bis mittelfristigen Massnahmen, welche bis 2020 umgesetzt werden (Planungshorizont Z1), so zu planen, dass eine Aufwärtskompatibilität gewährleistet werden kann.
- Der Bahnhofplatz ist so zu optimieren, dass die funktionalen Randbedingungen für alle Verkehrsträger auch für die künftigen Ansprüche erfüllt werden können.
- Die städtebauliche Bedeutung der Bahnhofzugänge (Fussverkehr) und der Querungsachsen (Fussverkehr, ev. Veloverkehr) ist zu klären und die Aufenthaltsqualität ist zu verbessern.

Bahnhofplatz (kurz- bis mittelfristige Umsetzung, bis ca. 2020)

- Durch die weitgehende Entflechtung der einzelnen Verkehrsträger sollen die Konfliktbereiche minimiert, die Verkehrsabläufe verbessert und die Benutzerfreundlichkeit / Gebrauchstauglichkeit erhöht werden.
- Der Platzbereich inklusive angrenzendem Strassennetz und Anschlüsse an die bestehenden Personenunterführungen des Bahnhofs Olten sollen baulich ergänzt und neu gestaltet werden, um damit die heutigen und künftigen Bedürfnisse (Verkehrsaufkommen, Fussgängerströme, Warte- und Informationsbereiche, etc.) besser zu berücksichtigen.
- Bei den beiden Querungsachsen PU Martin Disteli und PU Hardegg sind westseitig ausreichend dimensionierte Bahnhofoeingänge sowie genügend grosse Flächen für die Kundenbereiche und ein sinnvolles Angebot für kommerzielle Nutzungen vorzusehen.
- Der Bahnhofplatz ist so zu konzipieren, dass langfristig die spätere Erstellung einer dritten Querungsachse für den Fussverkehr und der Ausbau der beiden bestehenden Personenunterführungen möglich sind.
- Für den öffentlichen Busverkehr ist eine wesentliche Verbesserung der betrieblichen Abläufe und die Erhöhung der Benutzerfreundlichkeit vorzusehen (Bushaldebereiche für Durchmesserlinien, Bushof für Buslinien mit End- und Startpunkt beim Bahnhof).
- Die Umsteigebeziehungen zwischen Bus-Bus, Bus-Bahn, Velo-Bahn, Fussgänger-Bahn, Taxi-Bahn und MIV-Bahn sind zu verbessern.
- Die Situierung (Neuanordnung) des K+R-Bereichs, des Kurzzeit-Parkings (inkl. Carsharing), des Aufstellbereichs für Taxis und des P+R-Parkings soll unter Berücksichtigung ihrer Erschliessungsbedürfnisse und des erforderlichen Platzbedarfs erfolgen.
- Die Qualität und Attraktivität der LV-Achsen wird erhöht und die LV-Achsen wo notwendig und zweckmässig ergänzt.
- Für den Veloverkehr soll eine attraktive Veloabstellanlage mit erhöhter Kapazität erstellt werden.

2.3 Randbedingungen

- Die Ver- und Entsorgung des Bahnhofs (Gebäude auf Mittelinsel) bleibt gewährleistet.
- Die funktionalen, städtebaulichen und gestalterischen Aspekte werden gleichwertig berücksichtigt.

2.4 Vorgesehene Massnahmen

Bahnhof (langfristige Umsetzung, bis ca. 2050)

- Für den Bahnhof Olten sind Flächen für zusätzliche Gleis- oder Fussgängernutzungen frei zu halten. Bei Wegfall der heutigen Gebäude auf der In-sellage sind vorhandene Nutzungsflächen langfristig zu sichern und Lösungen aufzuzeigen.
- Die Perronlängen entwickeln sich Richtung Norden und verlagern die Zugs- haltepunkte in die neue Perronmitte. Dies erfordert eine neue, dritte Querungsachse (unter- oder oberirdisch) für den Perronzugang.
- Verbreiterung der bestehenden Personenunterführungen (vorgesehene Gesamtbreite aller drei Querungsachsen bis zu 50 m für Zirkulation des Fussverkehrs zuzüglich Flächen für kommerzielle Nutzungen unter Berücksichtigung der Personenströme sowie der betrieblichen Flächen z.B. für die Ver- und Entsorgung; die heutige Gesamtbreite der beiden bestehenden PU's beträgt ca. 10 m)
- Querungsmöglichkeit für den Veloverkehr, eventuell in Kombination mit der neuen dritten LV-Querungsachse oder andere Möglichkeit

Bahnhofplatz (kurz- bis mittelfristige Umsetzung, bis ca. 2020)

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

- Neuer Bushof auf dem Bahnhofplatz (für Buslinien mit Start- und Endpunkt am Bahnhofplatz)
- Neue Bushaltestellenbereiche entlang Kantonsstrassen (für Durchmesserlinien)

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

- Neue Lage des Kurzzeit-Parkings
- Neue Lage des Park+Ride-Parkings (ausserhalb Bearbeitungsperimeter)
- Neuer Kiss+Ride-Bereich oder Integration in Kurzzeit-Parking

Fussverkehr

- Verlängerung PU Hardegg bis zum Aareraum
- Attraktive und ausreichend dimensionierte Bahnhofseingänge auf dem Bahnhofplatz, sowie genügend grosse Kundenbereiche (Information und Service) und Flächen für kommerzielle Nutzungen
- Attraktive oberirdische Fussverkehrsquerungen auf Niveau Bahnhofplatz
- Verbindung Richtung Norden auf Niveau Ländiweg / Süfzgerallee
- Attraktiver Anschluss an LV-Boulevard auf IWS-Areal
- Neugestaltung Bahnhofterrasse (ANDAARE, Baustein 1A) *
- Erweiterung PU Martin Disteli (ANDAARE, Baustein 1B) *

- Neubau Aaresteg mit Brückenköpfen (ANDAARE, Baustein 2) *

Veloverkehr

- Neue zentrale, unterirdische Veloabstellanlage mit erhöhter Kapazität
- Verbesserung und Optimierung der Velozufahrten

Ver- und Entsorgung

- Sicherstellung der Ver- und Entsorgung der Gebäude auf dem Inseleperron und der Verkaufsflächen entlang der Querungsachsen
- Allfällige Ver- und Entsorgung der Baufelder 1 und 2 im IWS-Areal

Weitere

- Neuer Aufstellbereich für Taxis
- Neuer Carsharing-Standort (Mobility)

Alle Verkehrsträger umfassend

- Optimierung Knotenregime Bahnhofplatz
- Optimierung Knotenzufahrten

2.5 Agglomerationsprogramm

Der Neue Bahnhofplatz Olten (NBO) ist ein zentrales Projekt des Agglomerationsprogramms „AareLand, 2. Generation“. Eine Mitfinanzierung durch den Bund ist daher realistisch, wobei eine Kostenbeteiligung durch den Bund in der Grössenordnung von bis zu 40% der Baukosten möglich ist. Die definitive Zusage der Bundesgelder erfolgt erst nach Entscheid aller kantonalen und nationalen Instanzen und dürfte bis spätestens Ende 2013 vorliegen.

Für die Eingabe im Agglomerationsprogramm sind Elemente des Projektes ANDAARE im Massnahmenblatt NBO integriert worden, da diese einen unmittelbaren, funktionalen Zusammenhang zum Bahnhofplatz haben. Es handelt sich dabei um folgende drei Bausteine:

- Baustein 1A, Bahnhofterrasse ¹
- Baustein 1B, Erweiterung PU Martin Disteli ¹
- Baustein 2, Aaresteg mit Brückenköpfen ¹

¹ Das Projekt ANDAARE wurde im Herbst 2011 vom Oltner Stimmvolk angenommen. Die Realisierung und Finanzierung des Gesamtprojektes ANDAARE und somit auch der Bausteine 1A, 1B und 2 ist damit gesichert. Der Baustein 1B, Erweiterung PU Martin Disteli, beschränkt sich auf den aareseitigen Bereich auf Stadtgebiet. In Anbetracht einer möglichen (durchgehenden) Verbreiterung der PU Martin Disteli ist die verstärkte Koordination mit diesem Baustein resp. dem Gesamtprojekt ANDAARE wichtig.

3. Ziele und Aufgabenstellung

3.1 Ziele

Die Ziele der Testplanung sind folgende:

- 1. Eine *Vision* in Varianten zur Funktion und Gestaltung des Bahnhofs und des Bahnhofplatzes zu finden (Planungshorizont Z2, ca. 2050).**
- 2. Ein *Konzept* zur Funktion und Gestaltung des Bahnhofplatzes als Grundlage für einen Masterplan zu finden (Planungshorizont Z1, ca. 2020).**

3.2 Aufgaben

Die teilnehmenden Teams sollen folgende Aufgaben bearbeiten:

- 1. Eine *Vision* in Varianten zur Funktion und Gestaltung des Bahnhofs und des Bahnhofplatzes finden (Planungshorizont Z2, ca. 2050).**

Das erste Ziel der Testplanung ist eine Gesamtvision für die Entwicklung des Bahnhofs Olten. Mit besonderem Fokus auf dem Bahnhofplatz soll diese Vision in Varianten erarbeitet werden, das für die kommenden Veränderungen eine Orientierung gibt. Das bedeutet auch, dass es allen Entwicklungen und Zielen ausreichend Freiraum geben muss, aber dennoch so konkret werden sollte, dass eine klares Bild, wie der Bahnhof „übermorgen“ aussehen soll, entsteht.

Wachstum bedeutet aus Sicht der Verkehrsunternehmungen (SBB und weitere) in erster Linie mehr und längere Züge (zunehmend zweistöckig) und vor allem mehr Publikum. Der Bahnhof wird deshalb langfristig ...

- mindestens drei Querungsachsen für den Fussverkehr erhalten und damit sechs Zugänge je Perron haben.
- breitere Querungsachsen als heute bekommen.
- in jedem Fall nach Norden in die Länge und in die Breite wachsen müssen, während die Hauptattraktionen weiterhin südlich liegen werden (Altstadt, Fachhochschule).
- Möglicherweise die Bahnhofgebäude auf der Insellage als Orientierungspunkt verlieren (Bau der Gleise 5 und 6). Die darin befindlichen Nutzungen und Funktionen müssen deshalb an naheliegenden Ersatzstandorten angeboten werden können.

Gesucht ist ein städtebaulich, gestalterisch und funktional überzeugender Ansatz.

- Was macht den Bahnhof Olten aus?
- Wie könnte der Bahnhof Olten in 40 Jahren aussehen?
- Wie kann die städtebauliche Wichtigkeit für Olten erhalten bleiben?
- Welche Art der Verbindung Bahnhof - Bus / MIV ist zu wählen?
- Welche Art der Verbindung Bahnhof - Stadt ist zu wählen?
- Welche Gestaltung des Bahnhofplatzes wird diesem Wesen gerecht?

Die Vision nimmt die heutigen Anforderungen und auch die zukünftigen Entwicklungen in den Blick und gibt einen Gesamtansatz, nach dem in Einzelschritten - aber abgestimmt auf eine längerfristig wünschbare Zukunft - gehandelt werden kann. Zukünftige Entwicklungen sollen mit den Einzelschritten vorbereitet, keine soll mit Einzelschritten behindert werden.

Wird beispielsweise eine Veloparkierung morgen gebaut, welche eine Verbindung der beiden Personenunterführungen schafft, so soll diese bereits so ausgestaltet werden, dass sie für einen künftigen erweiterten unterirdischen Bahnhof mit wenig Aufwand genutzt werden kann.

2. Ein *Konzept* zur Funktion und Gestaltung des Bahnhofplatzes finden (Planungshorizont Z1, ca. 2020).

Die Neugestaltung des Bahnhofplatzes ist Teil des Agglomerationsprogramms „AareLand, 2. Generation“ (siehe Kap. 2.5). Ein in diesem Zusammenhang realisierbares Konzept ist wesentliche Voraussetzung für den Erfolg der Testplanung.

An die Neugestaltung des Bahnhofplatzes werden verschiedenste Anforderungen gestellt. Sie werden im Detail in den Beilagen dargestellt. Im Folgenden werden diese kurz erläutert:

Betriebskonzept (Beilage A 1)

Das Betriebskonzept fasst alle Nutzungs- und Erschliessungsansprüche, sowie notwendige Grundlagen für die Erarbeitung einer kohärenten Bahnhofplatzgestaltung zusammen. Dargestellt werden die Grundlagen, die Nutzungsansprüche, die Standortanforderungen und die Erschliessungsgrundsätze. Ausserdem werden Varianten von Lösungsansätzen und deren konstituierende Elemente beschrieben.

Einen guten Überblick bietet das Abstract in Kap. 1.

Zwingend zu berücksichtigen sind die Nutzungsansprüche (Kap. 3) und die Standortanforderungen / Erschliessungsgrundsätze (Kap. 4).

Anforderungsprofil SBB (Beilage A 2)

Im Anforderungsprofil der SBB werden die wesentlichen Ansprüche an die Gestaltung des Bahnhofplatzes und der Publikumsanlagen vertieft, die Publikumsanlagen im Bahnhof und die Bahnzugänge erläutert.

Eine wesentliche Aussage in diesem Zusammenhang ist, dass die Personenströme im Bahnhof Olten zu jeweils ca. 1/3 aus Umsteigenden, den Bahnhof Durchquerenden und Ein- bzw. Aussteigenden bestehen. In diesem Zusammenhang strebt die SBB eine dritte – nördliche – PU an. Ausgehend von den zu erwartenden Entwicklungen und den Ausbausritten werden die funktionalen Anforderungen und die Ansprüche an die einzelnen Elemente erläutert.

Ausserdem werden die Kriterien genannt, die aus Sicht der SBB für die Beurteilung der Arbeiten angewendet werden.

Referenzprojekt (Beilage A 3)

Aufgrund der Komplexität der Anforderungen, Zusammenhänge und Abhängigkeiten wurde ein Referenzprojekt erstellt. Es weist nach, dass es möglich ist alle Elemente mit ihren Abhängigkeiten, die im Rahmen der Neugestaltung des Bahnhofplatzes zusammengebracht werden sollen, tatsächlich im Perimeter unterzubringen.

Das Referenzprojekt hat keine gestalterischen Ansprüche. Die Teams werden in der Erarbeitung ihrer Vorschläge durch diesen Nachweis nicht eingeschränkt.

3.3 Einzubeziehende Projekte

Die Grundlagen für die im Folgenden beschriebenen Projekte werden mit den anderen Unterlagen zusammen in digitaler Form abgegeben.

Bahnhof Ost

Das Projekt Bahnhof Ost befindet sich zurzeit bereits in der Realisierung. Unter der Tannwaldstrasse wird eine rund 700 Stellplätze fassende unterirdische Veloparkierungsanlage sowie neue Zugänge zu den Personenunterführungen Martin Disteli und Hardegg erstellt.

ANDAARE

Das Projekt besteht aus drei Elementen. Eine Aarepromenade, ein Aaresteg (stützenfreie Spannbetonbrücke) als Fussgängerverbindung zwischen Bahnhofterrasse und Amthausquai und ein neues Aarebistro beim Wildsauplatz: Das in Bausteine gegliederte Projekt ist vom Volk genehmigt und wird etappenweise ab 2014 realisiert (erste Etappe 2014: Uferpromenade Baustein 3). Die Schnittstellen zu Baustein 1 (Bahnhofterrasse) sind Gegenstand der Testplanung NBO.

Übergang IWS-Areal

Für das Areal im Eigentum der SBB wird derzeit ein Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften erarbeitet. Auswirkungen auf den Bahnhofplatz entstehen durch die Kopfbauten, die mit einer Höhe von 46 m bzw. 40 m Auswirkungen auf die Gestaltung des Bahnhofplatzes haben werden. Hinzu kommt ein öffent-

licher Boulevard, der seinen Ursprung im Bahnhofplatz hat und durch das gesamte IWS-Areal als Langsamverkehrsachse (Fuss- und Veloverkehr) führt.

Es wird besonderer Wert auf einen guten Übergang vom Bahnhofplatz in den Boulevard gelegt.

Planungen Olten Ost

Der Stadtteil auf der östlichen Seite des Bahnhofs wird sich wandeln. Im Rahmen der Vision sollen die Verbindung der PUs vom Bahnhof zur Tannwaldstrasse und die Anbindung von Olten Ost in die Überlegungen einbezogen werden.

3.4 Einzubeziehende Fragestellungen

Parkhaus

Im Rahmen der Planungen zum Bahnhofplatz wird eine Mindestanzahl Parkplätze gefordert. Auf politischer Ebene wird gefordert, im Rahmen der Testplanung die Möglichkeit eines Parkhauses zu prüfen.

Zu diesem Zweck soll eine geeignete Anordnung der geforderten Parkplätze aufgezeigt werden. Zudem soll geprüft werden, wie viele Parkplätze in den jeweils vorgeschlagenen Konzepten sinnvollerweise möglich wären, wo diese angeordnet würden und wie viele maximal im Perimeter verträglich sind.

3.5 Terminübersicht

Begehung	12. Dezember 2012
Zwischenbesprechung 1	26. Februar 2013
Zwischenbesprechung 2	01. Mai 2013
Schlussbesprechung	03. Juli 2013
Bericht des Begleitgremiums	September 2013
Masterplan	2013/14
Projektplanung	2013/14

4. Allgemeine Bestimmungen zum Verfahren

4.1 Auftraggeber, Begleitung und Sekretariat

Auftraggeberin sind

- der Kanton Solothurn,
 - die Stadt Olten und
 - die Schweizerischen Bundesbahnen
- ... als Grundeigentümer.

Sie bilden für die Planung des neuen Bahnhofplatzes eine Bauherrngemeinschaft.

Der Studienauftrag wird begleitet durch:

Planteam S AG
Untere Steingrubenstrasse 19
4500 Solothurn.

4.2 Begleitgremium

Das Begleitgremium strebt eine Empfehlung an die Bauherrschaft an, die auf einem Konsens basiert.

Die Beurteilung erfolgt durch das nachstehende Gremium:

Präsident (ohne Stimmrecht)

- Timothy Nissen, Basel, Städtebau

Fachbegleiter (mit Stimmrecht)

- Ueli Weber, Bern, Verkehr
- Pierre Feddersen, Zürich, Städtebau
- Toni Weber, Solothurn, Landschaft

Sachbegleiter (mit Stimmrecht)

- Bernard Staub, Chef Kantonales Amt für Raumplanung*
Oder: Peter Heiniger, Kantonsingenieur*
- Martin Wey, Stadtrat Stadt Olten
- Martin Zobrist, SBB, Immobilien Portfolio Management*
Oder: Oliver Specker, SBB Infrastruktur Anlagen und Technologie*

* Der Kanton und die SBB verfügen über je 1 Stimmrecht. Wer das Stimmrecht wahrnimmt ist noch offen.

Experten (ohne Stimmrecht)

- Rolf Steinegger, Verkehr/ Publikumsanlagen und -ströme
- Markus Reichenbach, Verkehr
- Peter Heiniger, Kantonsingenieur*
- Oder: Bernard Staub, Chef Kantonales Amt für Raumplanung*
- Daniel Wassmer, AVT Kanton Solothurn
- Stefan Gantenbein, AVT Kanton Solothurn
- Ruedi Bieri, Kreisplaner Kantonales Amt für Raumplanung
- Markus Ammann, Kommission für Stadtentwicklung, Stadt Olten
- Lorenz Schmid, Stadtplaner Stadt Olten
- Adrian Balz, Leiter Baudirektion Stadt Olten
- Oliver Specker, SBB Infrastruktur Anlagen und Technologie*
- Oder: Martin Zobrist, SBB, Immobilien Portfolio Management*
- Hermann Amstutz, SBB, Infrastruktur Netzentwicklung Region Mitte
- Julia Bobert, SBB, Immobilien
- Toni von Arx, Busbetriebe Olten Gösgen Gäu
- Luigi Abbate, Postauto

Begleitung (ohne Stimmrecht)

- Martin Eggenberger
- Christine Bopp

Das Begleitgremium kann bei Bedarf weitere Personen und Fachexperten beratend beiziehen.

4.3 Verfahren und Teams

Die Testplanung Neuer Bahnhofplatz Olten wird als Ideenstudie im Rahmen eines kooperativen Planungsprozesses mit einem breit zusammengesetzten Begleitgremium durchgeführt. Mit zwei Werkstattgesprächen und einer Schlussbesprechung wird im Dialog ein intensiver und offener Meinungsaustausch zwischen den Beteiligten angestrebt. Den Mitgliedern des Begleitgremiums kommt dabei die Aufgabe zu, den Prozess aus Sicht der Fachexperten, Nutzer oder Auftraggeber zu begleiten, die Ergebnisse zu beurteilen und Empfehlungen zuhanden des Auftraggebers zu verfassen. Die Verfahrenssprache ist deutsch.

Für die Teilnahme an der Testplanung werden 4 interdisziplinär zusammengesetzte Teams mit Kernkompetenzen im Bereich Städtebau, Verkehrsplanung und Landschafts- resp. Freiraumplanung und beauftragt. Es ist keine Mehrfachbeteiligung der Spezialisten zulässig.

Die Teams verpflichten sich mit Ihrer Bewerbung, die nötigen Ressourcen für die Bearbeitung der Aufgabe bereit zu stellen und sämtliche Termine einzuhalten und wahrzunehmen. Im Schlussbericht werden alle Teamteilnehmer aufgeführt.

Folgende Büros nehmen an der Testplanung teil:

- Dürig Architekten, Zürich
mavo gmbh, Landschaft
ewp, Verkehr

- Hosoya Schaefer Architects, Zürich
Vogt Landschaftsarchitekten, Landschaft
ibv Hüsler AG, Verkehr

- KCAP Kees Christiansen Architects Planners, Zürich
SchweingruberZulauf, Landschaft
Ernst Basler + Partner AG, Verkehr

- Van de Wetering, Atelier für Städtebau, Zürich
Basler Hofmann AG, Verkehr
Hager Partner AG, Landschaft

5. Ablauf

5.1 Die Planung im gesamten Überblick

Die gesamte Planung, von der die vorliegende Testplanung ein Baustein ist, gliedert sich in folgende Phasen:

Phase 1: Grundlagen (2010-2012)

Phase 1a: Betriebskonzept / Referenzprojekt

Das Betriebskonzept listet alle Nutzungs- und Erschliessungsansprüche an den künftigen Bahnhofplatz mit dem Fokus Planungshorizont Z1 auf. Die definierten Nutzungs- und Erschliessungsansprüche sollen die betrieblichen Anforderungen für die nächsten Jahrzehnte abdecken.

Das Referenzprojekt wertet die Nutzungs- und Erschliessungsansprüche an den künftigen Bahnhofplatz im Sinne eines exemplarischen Lösungsansatzes planerisch aus. Damit können Aussagen zu den situativen und funktionalen Auswirkungen und Zusammenhänge der definierten Nutzungs- und Erschliessungsansprüche getroffen werden.

Phase 1b: Publikumsanlagen Bahnhof Olten

Die Dokumente Grundlagenstudie und Anforderungskonzept Bahnhof Olten befassen sich mit der langfristigen Bahnhofentwicklung. Es bildet damit die Grundlage für die Definition der Massnahmen und Funktionalitäten von Gleis-, Perron- und Publikumsanlagen sowie der kommerziellen Nutzungen.

Phase 2: Qualitätssicherndes Verfahren (2013-2015)

Zurzeit steht als qualitätssicherndes Verfahren eine Testplanung mit anschließendem Wettbewerb (Projektwettbewerb, ev. Gestaltungswettbewerb) im Vordergrund. Die Notwendigkeit resp. der Umfang des Wettbewerbsverfahren wird je nach Resultat des Testplanungsverfahrens definiert.

Phase 2a: Testplanung (Inhalt des vorliegenden Programms)

Die **Testplanung** mit ausgewählten Teams soll ein möglichst breites Spektrum von denkbaren städtebaulichen Entwicklungen für das Bahnhofareal aufzeigen. Das Resultat des Testplanungsverfahrens sind eine **städtebauliche Vision** für den Planungshorizont Z2 (ca. 2050), sowie ein im Planungshorizont Z1 (ca. 2020) realisierbares **Konzept** für den Bahnhofplatz.

Daraus wird ein Masterplan erarbeitet und die Projektbildung definiert.

Phase 2b: Wettbewerbsverfahren

Ein (eventuelles) anschliessendes **Wettbewerbsverfahren** garantiert, dass bei Planung und Realisierung des Bauvorhabens Bahnhofplatz ein Optimum an gestalterischer, städtebaulicher und funktionaler Qualität gewährleistet wird. Das Resultat des Wettbewerbsverfahrens soll ein **konkretes Projekt** (Stufe Vorprojekt) für den Planungshorizont Z1 sein.

Phase 3: Projektierung (2015-2017)

In der Phase Projektierung geht es darum, das Projekt „Neuer Bahnhofplatz Olten, NBO“ - also den Planungshorizont Z1 – detailliert zu planen. Dazu gehören die Bauprojektierung und die Bewilligungs- und Auflageverfahren.

Phase 4: Ausführung (2016-2018)

In der Phase Ausführung geht es darum, das Projekt „Neuer Bahnhofplatz Olten, NBO“ - also den Planungshorizont Z1 – auszuführen. Dazu gehört neben der Ausführungsplanung die eigentliche Bauphase.

5.2 Ablauf Testplanung

Phase 2a (1): Testplanung

Startbesprechung (inkl. Begehung)

Einführung, Begehung

Pflichtenheft / Vorgaben Grundlagen Wirtschaftlichkeit



Analyse und Konzeptansatz/ Erarbeitung Varianten für Z2 (ca. 2050)

Klärung der Grundlagen, Anzustrebende Grundstrategien

Besprechung mit dem Verkehrsplaner zwecks Überprüfung der Konzepte auf verkehrstechnische Realisierbarkeit



1. Werkstattgespräch

Diskussion und Abwägung der Vorschläge für Z2 (ca. 2050, Vision)
Beschluss anzustrebende Grundstrategien für Z2



Bericht mit Empfehlungen und erste Skizze Masterplan



Erarbeitung Konzept Z2 und Z1 (ca. 2020)

Klärung Nutzungsverteilung, Freiraum, Verkehr



2. Werkstattgespräch

Diskussion und Abwägung der Vorschläge für Z2 und Z1
Beschluss anzustrebende Grundstrategien für Z2 und Z1



Bericht mit Empfehlungen und vertiefte Skizze Masterplan



Erarbeitung der wesentlichen Inhalte



Schlussbesprechung

Empfehlung der wesentlichen Inhalte, Diskussion im Begleitgremium



Abschlussbericht als 1. Entwurf Masterplan

6. Ergebnisse

6.1 1. Werkstattgespräch

Am 26. Februar 2013 fand die erste Zwischenbesprechung statt. Die vier Teams waren eingeladen, ihre bis zu diesem Zeitpunkt gemachten Überlegungen dem Begleitgremium sowie den jeweils anderen Teams zu präsentieren und Fragen zu beantworten.

Am Nachmittag fanden die Beratungen des Begleitgremiums in Anwesenheit der Teams statt. Die Empfehlungen zur Weiterarbeit erhielten sie in Form eines Berichts des Begleitgremiums.

Das Beurteilungsgremium hat aus den Vorschlägen der Teams die Kernelemente zusammengestellt. Für jedes Team wurde ein Ansatz oder Elemente aufgezeigt, die erfolgversprechend oder deren weitere Überprüfung relevant erscheint.

Zur Sprache kamen unter anderem:

6.1.1 Eine sorgfältige Stadtanalyse:



Als Beispiel: Die Stadtanalyse des Teams Team 4: van de Wetering, Basler Hofman, Hager Partner

6.1.2 Überlegungen zur Ausdehnung des Bahnhofplatzes

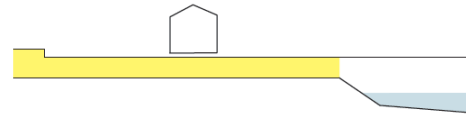


Als Beispiel: Die Überlegungen von Dürig Architekten, mavo, ewp

6.1.3 Überlegungen zu den verschiedenen Niveaus

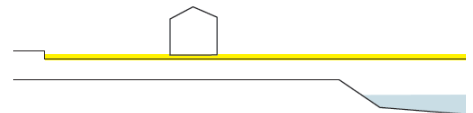
AARENIVEAU:

FOKUS FUNKTION + FUSSGÄNGERSTRÖME



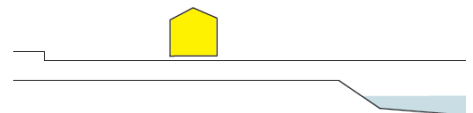
PLATZNIVEAU:

FOKUS ÖFFENTLICHER RAUM + UNSTEIGEORGANISATION



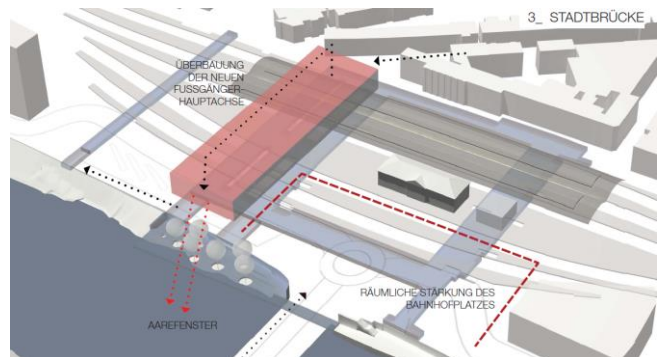
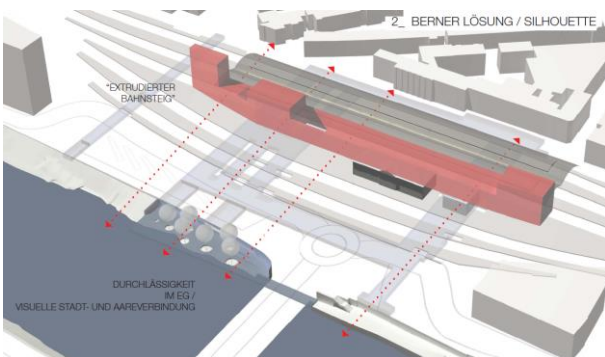
BAUTEN INSEL UN PLATZ:

FOKUS IKONE + GANZHEITLICHE IDENTITÄT

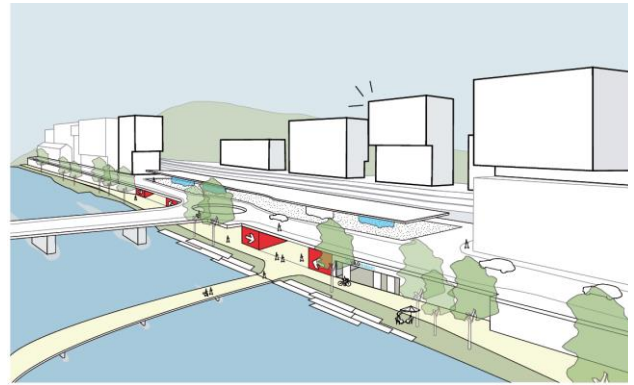
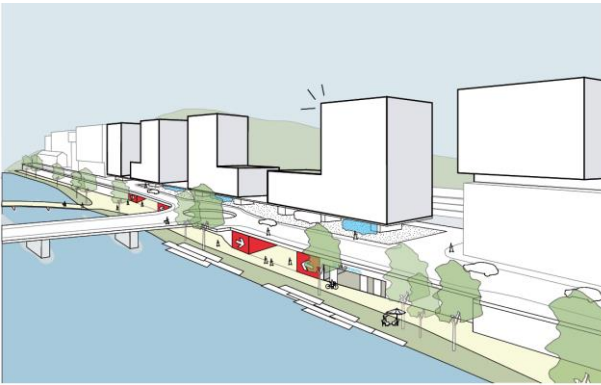


Als Beispiel: Die Überlegungen von Hosoya Schaefer, Vogt, ibv

6.1.4 Eine grosse Auswahl von Grundvarianten



Als Beispiel: Die Überlegungen von Hosoya Schaefer, Vogt, ibv



Als Beispiel: Die Überlegungen von KCAP, SchweingruberZulauf, Ernst Basler + Partner

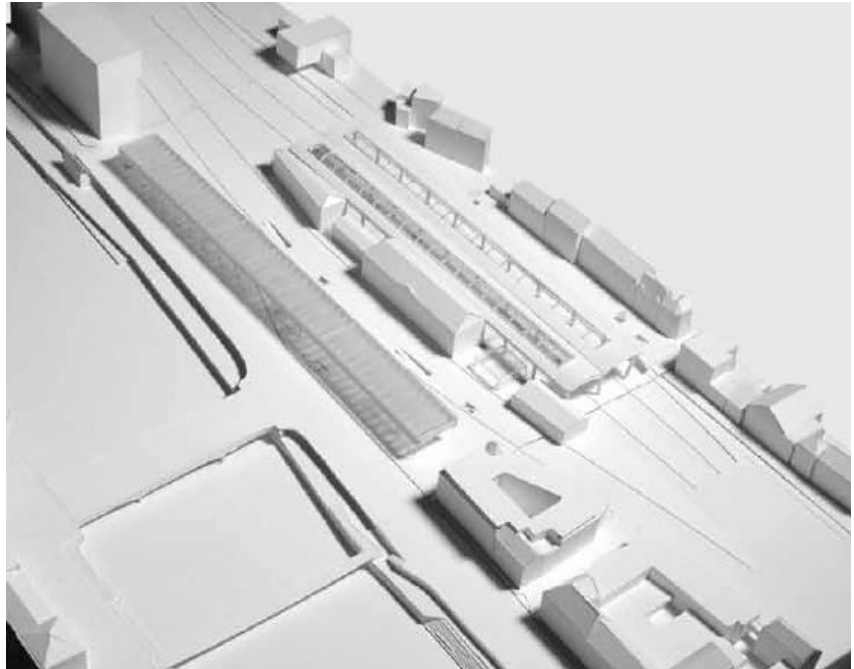
6.2 2. Werkstattgespräch

Beim 2. Werkstattgespräch am 01. Mai 2013 ging es vorrangig um eine Präzisierung der Varianten bezüglich der Vision für Z2. Ausserdem sollten mit Z2 kompatible Varianten für Z1 präsentiert werden.

7. Erkenntnisse aus der Schlussbesprechung

Bei der Schlussbesprechung am 03. Juli 2013 haben die Teams ihre abschließenden Konzepte vorgestellt. Insbesondere war nach Konzepten für den Zeitraum Z1 gesucht und Antworten auf die Fragen der zweiten Zwischenbesprechung.

7.1 Team 1: Dürig Architekten, mavo, ewp



7.1.1 Kurzzusammenfassung Präsentation

Grundsatz

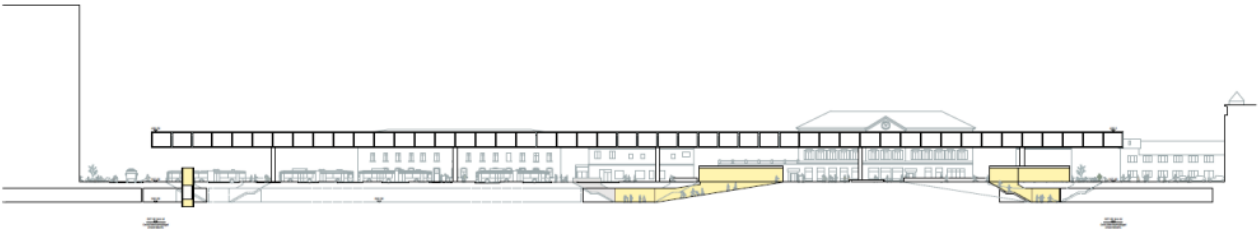
Ein markantes Dach überspannt den Bahnhofplatz mit Busbahnhof und Terrasse an der Aare – dieses ist Zeichen des Bahnhofes in der Stadt. Unter dieser Stadtebene findet sich der Bahnhof selber, von der Brücke aus als eigene Schicht gut erkennbar.

Dach

Das Dach ist ein eigenständiges, starkes Element und bildet ein Wahrzeichen in Richtung Aare.

Es vereint die darunter liegenden Funktionen zu einer Einheit.

In einer ersten Phase ist es für sich allein stehend, von den Perrondächern getrennt. Später kann es nach und nach ergänzt werden, zunächst um eine analoge Überdachung der Gleise 1 bis 4 und nach einem allfälligen Abbruch des historischen Gebäudes auch um diesen Bereich.



Platz

Das grosse Dach generiert auf der Platzebene verschiedenartige Räume: In der Achse der Bahnhofbrücke liegt der eigentliche Bahnhofplatz; Pavillons links und rechts des Platzes signalisieren die Hauptabgänge zu den Gleisen. Verschiedene Elemente, wie ein Café, eine Bar, die Uhr sind locker angeordnet.



Nach Norden versetzt findet sich der Busbahnhof, ebenfalls unter dem grossen Dach.

Untere Ebene

Die Nutzungen der SBB und des Kommerzes werden im Westen, am Licht und an der Aareterrasse, konzentriert. Die Terrasse wird im Sinn einer Optimierung verschmälert.



Alle PUs münden auf die Terrasse. Diese wird so zu einem ordnenden Element im Untergeschoss. Die PUs sind in der Planung flexibel, da ihre Breite nicht festgelegt ist und nach Bedarf weitere Nutzungen an diesen angeordnet werden können.

Tannwaldstrasse

Die beiden bestehenden PUs führen direkt zur Tannwaldstrasse. Auf dieser klärt ein sogenannter Eingangskörper den Zugang zum Bahnhof. Der Bereich zwischen den beiden Abgängen ist platzartig gestaltet.



Orientierung

Von der Stadt aus werden die Fussgänger durch das Dach über die Brücke und die Gösgerstrasse gelenkt und auf den oberirdischen Platz geführt. Von dort werden sie durch die Pavillons ins UG gelenkt.

Von der Altstadt aus ist der Zugang über Andaare direkt ins UG möglich.

IWS

Die Geometrie der Bushaltestellen erlaubt einen grosszügigen Übergang zum IWS Areal. Der Platz geht am Busbahnhof in ein breites Perron 1 über und schliesst so an den IWS Boulevard an.

Verkehr

Die geforderten Funktionalitäten sind in hohem Masse gewährleistet. Die Buslösung orientiert sich am Richtprojekt. In Abweichung dazu erfolgt die Haltestellenzufahrt dispers ab der Gösgerstrasse. Dies ermöglicht bahnseitig mehr Raum. Die Veloparkierung wird am Südenende angeordnet, mit der Möglichkeit für unterirdische Anbindungen an die Tannwaldstrasse und die Bahnhofstrasse in Z2. Taxi und Kiss+Ride werden im Bereich Bahnhofstrasse vorgesehen. Der Hauptknoten wird als Kreisel mit allseitigen Querungsmöglichkeiten für den

Fussverkehr konzipiert. Der Bahnhofquai wird je 2-spurig angebunden, je eine MIV-Spur und 1 Bus-Spur bzw. Haltestellenspur.

Etappe Z1

Das Dach ist für diesen Ansatz von zentraler Bedeutung, deshalb muss in der ersten Etappe das Dach über dem Platz und dem Busbahnhof erstellt werden. Dieses gibt sofort die gewünschte erkennbare Einheit.

Auch der Andaareweg muss in der ersten Etappe frei gelegt werden.

7.1.2 Würdigung des Begleitremiums

Das Projekt zeigt, was Sache ist. Der Bahnhof und die zwei Ebenen werden durch die sehr grosszügige Geste des Dachs erlebbar. Das Zeichen ist deutlich.

Die **Grosszügigkeit** des Entwurfs ist sympathisch. Es wird ein Zeichen für die Bedeutung des Bahnhofes im Eisenbahnnetz Schweiz gesetzt.

Das **Dach** funktioniert als ausbaufähiges, gestalterisch „tragfähiges“ Element mit hoher Flexibilität gegenüber späteren Ausbausritten. Die heute störende und in Zukunft verstärkt drohende Heterogenität der Dachlandschaften wird in eine Gesamtform mit entsprechend grosszügiger Raumwirkung eingebunden. Die optische Bedeutung der vielzähligen funktionalen und technischen Elemente des Bahnhofs und Bahnhofplatzes wird damit relativiert. Das fixe Stützenraster mit grossen Spannweiten entspricht den funktionalen Anforderungen der Bahn.

Warum aber werden die beiden sehr verschiedenen Funktionen – Bahnhofplatz und Busbahnhof – unter einem gemeinsamen Dach zusammengehalten?

Die vorgeschlagene **Grösse** führt zudem zu ein paar schwierigen Aspekten:

- a) Sie überschätzt den Bahnhof und nimmt wenig Bezug zur Massstäblichkeit der Stadt. Dieses Konzept führt durch die grossen Dimensionen wahrscheinlich zu erheblichen politischen Hindernissen.
- b) Das homogene Dach schafft keine klaren Übergänge und Bezüge zwischen Bahnhof und Stadt (Choreografien des Ankommens und Abreisens resp. Eintretens in den Bahnhof). Das Dach reduziert die Präsenz des Bahnhofs zur Stadt. Das historische Aufnahmegebäude verschwindet dahinter und wird in seiner Bedeutung in Frage gestellt. Bereits die erste Etappe des Dachs verdeckt durch seine Dicke das Gebäude. Die gezeigte Lösung des Dachs ist nicht adäquat, wenn das historische Aufnahmegebäude erhalten bleibt.
- c) Das grosse Dach verhindert den (visuellen) Bezug zum Hauptgebäude des IWS-Areals und nimmt diesem dadurch seine Bedeutung.

Die **Orientierung** wurde in diesem letzten Arbeitsschritt deutlich verbessert; insbesondere liegt nun der Zugang auf Stadtniveau günstig – dort wo man ihn erwartet und beim Platz. Die offene Struktur lässt es den Passagieren frei zu entscheiden, welchen Zugang zum Bahnhof sie wählen wollen; gleichzeitig verbleibt eine gewisse Unentschiedenheit und Undeutlichkeit, wo denn nun der Eingang zum Bahnhof sei. Dies ist von besonderer Bedeutung, da künftig die Haupt-PU von der Brückenachse nördlich versetzt sein wird.

Der **Platz** auf Stadtniveau wurde mit Leben gefüllt. Es ist gut möglich, dass das so wirklich funktionieren würde.

Die Verbindung zwischen dem Bahnhofplatz, dem Busbahnhof und dem **IWS-Areal** erfolgt über den Perron 1. Dieser an sich elegante Ansatz bietet indes nur wenig Grosszügigkeit für den Anschluss an den Boulevard. So wie dargestellt, wird er zudem von der Treppe zur neu vorgesehenen nördlichen PU abgeschnitten. Der geforderte 10m Vorbereich wird um 7.5 m unterschritten. Die Treppe nimmt so viel Platz auf dem Perron ein, dass dessen Funktionieren in Frage gestellt ist.

Die **Verkehrslösung** weist insgesamt eine hohe Funktionalität auf. Der Busbereich (Haltestellen / Manöverbereiche) sowie der Anlieferungspunkt reichen bis nahe an die künftige Fassade des Kopfgebäudes IWS-Areal. Dadurch wird der verkehrsgeschützte Vorplatz des Kopfgebäudes relativ eng.

Die **Veloführung** ist stimmig und die Lage der Velounterführung ist günstig. Die Veloabstellplätze sind an prominentester Lage angeordnet, was ihre Auffindbarkeit erhöht; ein solch prominenter Standort wäre allerdings mit anderen Nutzungen besser genutzt.

Die **untere Ebene** ist klar und übersichtlich ausgelegt und stellt eine interessante Lösung dar. Die Öffnung zur Aare ist attraktiv.

Kommerziell ist die **Ladenfläche** an der Aare nur schwer nutzbar, weil sie abseits von den Umsteigeströmen liegt.

Die **Tannwaldstrasse** wird bewusst angeschlossen, der Umgang damit ist stimmiger geworden.

Der Verzicht auf die zusätzlichen Brücken im Aareraum erweist sich als richtig.

Der **Bau** des gewählten Ansatzes bedingt aufwändige Abstützungen der Strasse auf der Ebene der Aareterrasse. Deren Dimensionen reduzieren die sehr attraktive Transparenz des Terrassenraumes. Das Widerlager der Brücke wird nicht beachtet. Insgesamt würden sehr hohe Kosten verursacht.

Fazit

Das Konzept vertritt eine klare und sehr konsequente Haltung. Es bietet eine hohe Flexibilität im Ausbau.

Städtebaulich bietet allerdings ein Dach mit den dargelegten Dimensionen nicht den richtigen Massstab. Es birgt einige grosse Nachteile. Das zu erwartende Nutzen – Kostenverhältniss wird als kritisch beurteilt, da die Öffnung gegen den Aareraum und die Überdeckung der Terrasse aufwändige Stützkonstruktionen erfordern. Das Begleitgremium empfiehlt deshalb das Konzept nicht weiter zu verfolgen.

7.2 Team 2: Hosoya Schaefer, Vogt, ibv



7.2.1 Kurzzusammenfassung Präsentation

Grundsatz

Grundthema dieses Konzepts ist der Bahnhof an der Aare; dementsprechend wird ein Bahnhofplatz an der Aare entwickelt. Die optimierte Lage der Verkehrsachse, parallel zum Perron 1, führt zu einer Bündelung der Infrastruktur und zu einer Bündelung der Fussgängerräume.

Die Fussgänger werden direkt zum Bahnhofplatz hingeleitet. Die Verbindungen für den Langsamverkehr führen so direkt auf den Bahnhofplatz auf Stadtniveau oder auf eine der Terrassen auf dem Niveau der PUs.

Eine Ikone klärt die Verschiebung der Haupt-PU gegenüber der städtebaulichen Achse und kann auch als gültiger Ersatz für das historische Gebäude funktionieren.



Dach

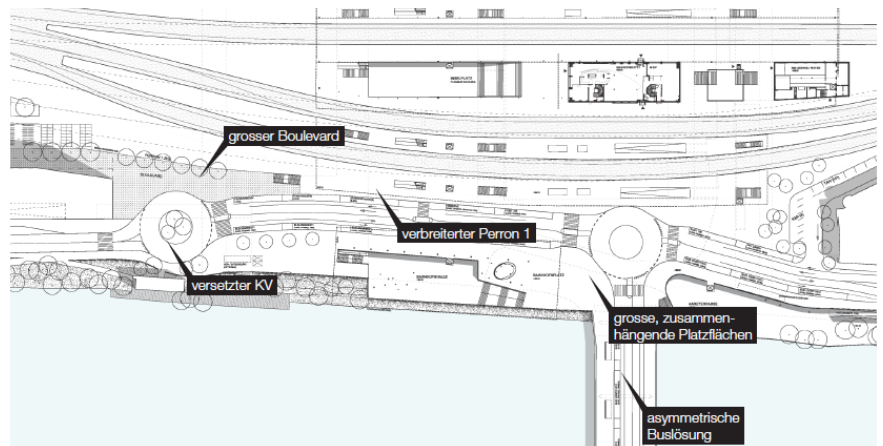
Das Dach spannt sich als Ikone über den Bahnhofplatz. Es signalisiert den Übergang Stadtebene – Aareebene / Ebene der PUs. Das Dach wird reflektierend ausgestaltet, so werden die obere und die untere Ebene visuell verbunden und es entsteht ein 3-dimensionaler Raum an der Aare.

Die Dachskulptur ist tiefer gesetzt, wo der Platz einen Aufenthaltsort für die Fussgänger bietet und erzeugt dort einen Ruheort. Im Bereich des MIV ist die Dachskulptur hingegen hoch vorgesehen.

Plätze



Es werden drei verschiedene Plätze mit unterschiedlichen Qualitäten geschaffen. Die schon heute gern genutzte Aareterrasse wird grösser und schöner. Auf dem Bahnhofplatz auf Stadtebene wird ein Kiosk platziert. Hinzu kommt der 3-dimensionale Platzraum unter dem ikonisierten Dach. Es entsteht ein doppelstöckiger Raum, eine grosse Freitreppe verbindet die beiden Ebenen.

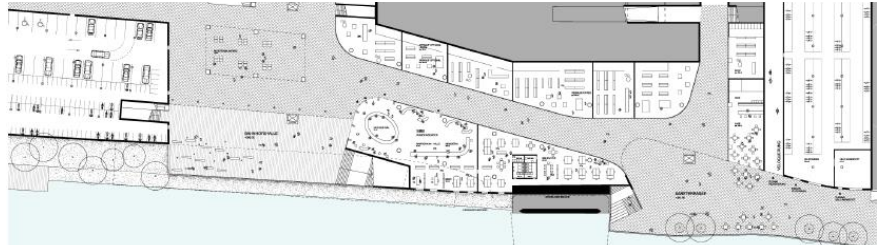


Aareebene

Das Ufer wird mit hochstämmigen Platanenbäumen bepflanzt.

Der Aareweg durch das Widerlager der Brücke wird zugunsten einer diagonalen Verbindung zwischen der Andaarebrücke und der neuen Haupt-PU aufgegeben.

Der präsentierte Platz für die Anordnung der SBB Funktionen ist grosszügig dimensioniert, die Funktionen könnten bei Bedarf erweitert werden.



Verkehr

Die geforderten verkehrlichen Funktionalitäten wurden auf den Lösungsansatz adaptiert.

Die Versetzung der Strasse Richtung Perron bleibt als Prinzip erhalten, allerdings wird dem Perron mehr Platz eingeräumt.

Die beiden Kreisel als Wendemöglichkeiten führen insbesondere für die Busse zu einer hohen betrieblichen Flexibilität.

Die Anordnung der Bushaltestellen basiert auf einer Analyse der Fahrbeziehungen. Die Busse werden so angeordnet, dass sie in die richtige Richtung aufgestellt sind und „logisch“ abfahren können. Die Halteketten werden an 3 Orten platziert um sie zu entflechten.

Die Brücke wird nordseitig auch in diesem Arbeitsschritt für Bushaltekanten genutzt, unter Umnutzung eines der bestehenden 4 Fahrstreifen. Die Sichtbeziehung von der Brücke zur Altstadt wird damit gewahrt.

Die behindertengerechten Anforderungen, die Grund für die 23 cm Haltekettenhöhe sind, werden durch eine eigens entwickelte Lösung erfüllt, wobei die Busse auf der Ausfahrt mit der Hinterachse über einen lokal erhöhten Fahrbahnbereich fahren und so die Haltestellenkante überstreichen können.

Anlieferung

Die Anlieferung wäre auf der Ostseite des Bahnhofs ideal gelöst.

Velo

Die Veloquerung wird südlich angrenzend an die Martin-Disteli-Unterführung angeordnet. Wiederum südlich davon ist das Veloparking vorgesehen.

IWS

Mit der Verschiebung des nördlichen Kreisels in Richtung Aare konnte die freie Fläche vor dem Kopfgebäude des IWS-Areals deutlich vergrössert werden; dies ermöglichte es, einerseits der wichtigsten Baute des IWS-Areals einen würdigen Vorbereich zu geben, dieses gültig an den Bahnhofplatz anzuschliessen und die Verbindung Bahnhofplatz – Boulevard in glaubwürdigen Dimensionen zu schaffen. Das zentrale Element, das Dach, zeigt auch von dort deutlich, wo der Haupteingang zum Bahnhof ist. Daneben ist auch ein direkter Zugang zur PU Hardegg vorgesehen.

Etappierung

Die erste Ausbautetappe umfasst eine erste Verbreiterung der PU Hardegg mit einem reduzierten Anschluss an den Aareraum. Die neue Lage der Strassen mit

den Anschlüssen an das Perron 1 und an das IWS-Areal, sowie die neue Lage der Busse inklusive der Umgestaltung der Bahnhofbrücke müssten ebenfalls in der ersten Etappe vorgesehen werden.

Die zweite Etappe umfasst dann die weitere Verbreiterung der PU Hardegg, sowie den gesamten unterirdischen Bahnhof, die Plätze auf der Aareebene und das Dach.

7.2.2 Würdigung des Begleitgremiums

Das Begleitgremium hat im Bericht zur 2. Zwischenbesprechung diesem Konzept kaum Chancen eingeräumt, noch tragfähig werden zu können. Es hat deshalb empfohlen, dieses Konzept nur in Teilbereichen zu vertiefen. Das Team hat daraufhin mit einem grossen Effort wesentliche Problemstellen des Ansatzes geklärt. Das Begleitgremium schätzt die enorme Arbeit, die sich das Team bei der Überarbeitung des Konzepts gemacht hat sehr und würdigt, dass das Konzept einen entscheidenden Qualitätsfortschritt gemacht hat.

Der **Bahnhofplatz** liegt an der Aare. Dadurch wird die Chance dieser einzigartigen Bahnhofslage in Olten genutzt und wirkungsvoll umgesetzt. Die geschaffenen Räume an der Aare sind attraktiv. Durch das Herausziehen der Bahnhofplätze bis an die Aare beginnt das Gleichgewicht zu kippen, ob es sich um Plätze des Bahnhofs handelt oder schon mehr um Plätze an der Aare.

Der **Versatz der Achse** wird durch die **Ikone des Dachs** gut signalisiert. Der Vorschlag führt zu einem eindeutig zweigeschossigen Raum. Der Abgang wird durch die Vertiefung des Dachs deutlich. Es wird ein identitätsstiftender Ort geschaffen.

Das Konzept schafft einen gültigen Bezug zwischen **IWS**-Boulevard und Bahnhofplatz, der 10m Vorbereich wird möglich.

Die **Verkehrslösung** zeigt für alle geforderten Funktionalitäten Lösungsvorschläge auf. Die Lösungen für den Langsamverkehr, Taxi, K+R, Parkierung sind sorgfältig konzipiert. Die differenzierten Überlegungen zum Busknoten sind positiv.

Die **Buslösung** weist jedoch insgesamt nach wie vor bedeutende Fragezeichen auf in puncto Einhaltung der geforderten Bedingungen zur individuellen Zu-/Wegfahrt der Busse bzw. der Behindertengerechtigkeit bzw. Einschränkungen der Haltestellenbedienung. Das Team schlägt zwar eine interessante unkonventionelle Lösung vor. Diese Lösung funktioniert für das Zufahrtsmanöver allerdings nicht. Auf der Zufahrt müssten die Busse in definierter Reihenfolge anfahren.

Zudem entstehen im Bereich der Gösgerstrasse auf eine bedeutende Länge wesentliche Interaktionen mit Konfliktpotenzial zwischen Busbetrieb und MIV sowie insbesondere mit dem Veloverkehr. Durch die Aufteilung auf 3 Haltestellenschwerpunkte ergibt sich für die von der Bahn auf Bus umsteigende Fahrgäste eine eher disperse Situation. Ein weiteres Problem stellen die an verschiedenen Orten zu knappen Sichtweiten auf die Warteräume bei den Fussgänger-

streifen dar. Die Wartehäuschen auf der Brücke sind auch in diesem Arbeitsschritt nicht gut gelöst.

Das **Andaareprojekt** wird sehr gut aufgenommen. Allerdings muss die kommerzielle Nutzbarkeit und Rentabilität der Ladenflächen in der diagonalen Verbindung zwischen Andaare und PU Hardegg in Frage gestellt werden. Die Erstellung wäre damit zu teuer, die hohen Kosten könnten auch nicht über die Ladennutzungen querfinanziert werden.

Die Verbindung zur **Tannwaldstrasse** funktioniert gut.

Fazit

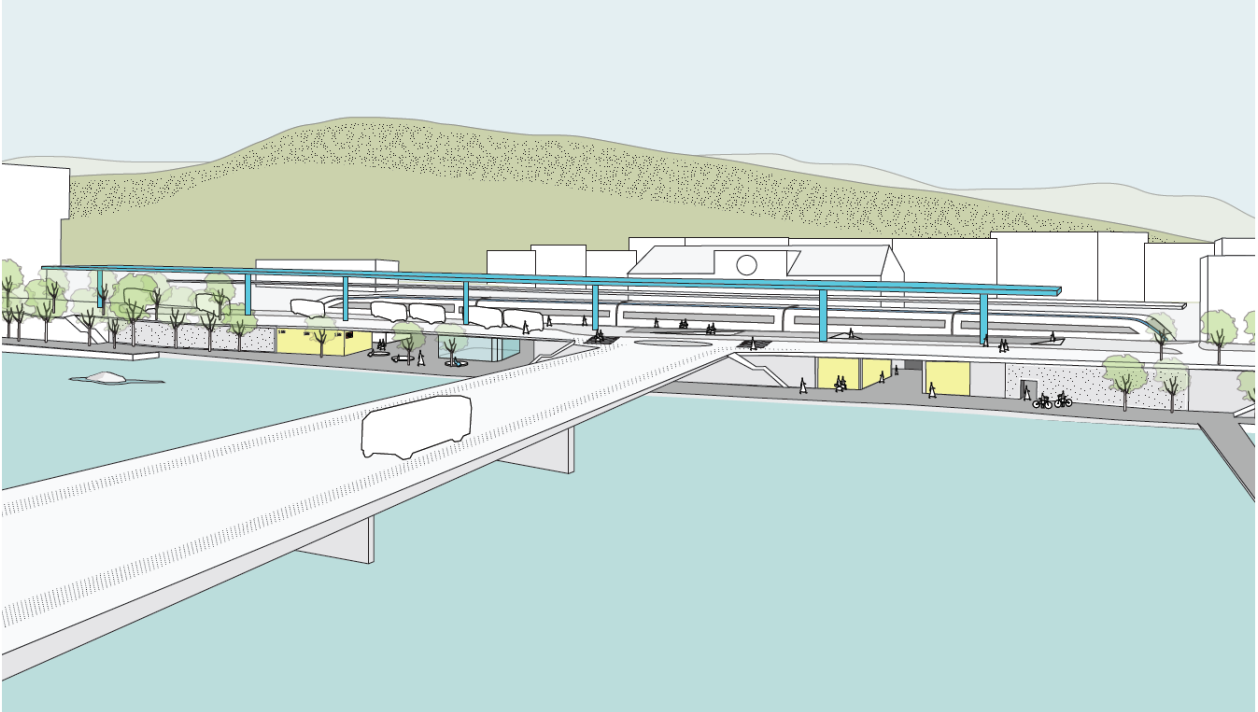
Das Konzept bietet eine glaubwürdige und für Olten langfristig stimmige Vision. Der Ansatz ist städtebaulich sehr interessant. Die geschaffenen Raumfolgen, perspektivischen Öffnungen und Bezüge zwischen Bahnhof und Stadt sind überaus attraktiv. In Verbindung mit dem Alleinstellungsmerkmal „Bahnhof am Flussufer“ wird ein wichtiger Beitrag an die Oltner Stadtentwicklung spürbar. Der Platz ist wirklich an der Aare und wird nicht zwischen Strasse und Gleisen eingeklemmt. Der Ort unter dem Dach bietet einen gültigen Ansatz wie die zwei Ebenen zu verbinden sind. Das Dach kann den Versatz der städtischen Achse und der SBB-Haupt-PU stimmig aufzeigen. Es wird aus der gegebenen Situation eine wirkliche Vision entwickelt.

Die Problematik des Ansatzes liegt in der sehr schwierigen Finanzierbarkeit vor allem der Stufe Z1. Im Detail birgt das Konzept hohe Anforderungen, deren Machbarkeit nicht nachgewiesen ist. Die Etappen sind nicht ausgewogen. Auch die Vision für Z2 wäre der Dimension und den Verhältnissen der Stadt Olten entsprechend zu redimensionieren. Das zu erwartende Nutzen – Kostenverhältnis wird als sehr kritisch beurteilt, da grosse Flächen des Verkehrsraum über der Terrasse und bedingen aufwändige Konstruktionen liegen.

Die vorgeschlagene Verkehrslösung zeugt vom grossen Engagement des Teams, weist aber nach wie vor bedeutende Fragezeichen auf.

Aus den genannten Gründen empfiehlt das Begleitgremium diesen Ansatz nicht weiterzubearbeiten. Der Vorschlag bringt aber wichtige Erkenntnisse für die Formulierung gültiger Prinzipien, und die gezeigten städtebaulichen und räumlichen Qualitäten bilden eine Referenz für die weitere Projektentwicklung.

7.3 Team 3: KCAP, SchweingruberZulauf, Ernst Basler + Partner



7.3.1 Kurzzusammenfassung Präsentation

Grundsatz

Der grosse Bahnhof muss in die „kleine“ Stadt gebracht werden. Der Vorschlag entwickelt einen Bahnhof über zwei Ebenen, die Ebene Bahnhofbrücke und die Ebene PU, welche an der Aare liegt. Der Bahnhof und die zwei Ebenen werden durch die grosszügige Geste des Dachs erlebbar.

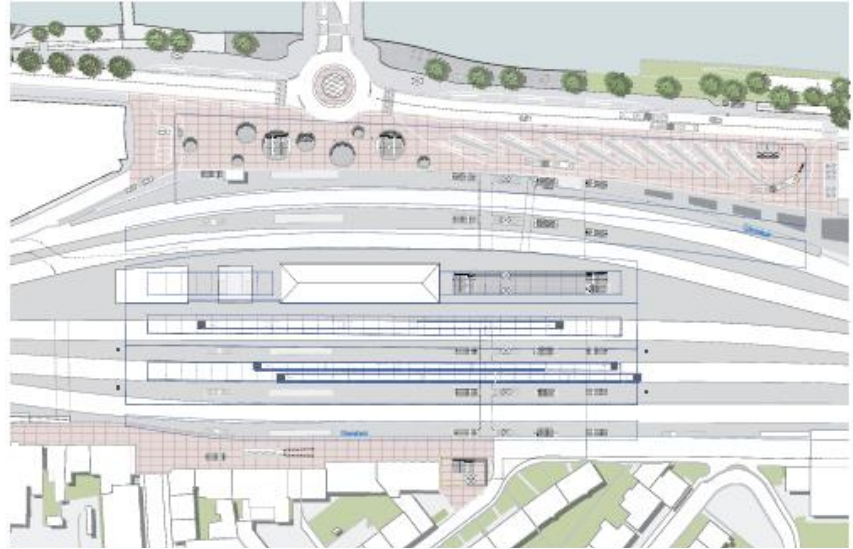
Dach

Das Dach folgt der Geometrie des künftigen Gleisverlaufs. Es zeigt wo der Bahnhof ist und macht ihn, zusammen mit dem historischen Gebäude, sichtbar.

Bahnhofplatz

Unter dem Dach entsteht ein Bahnhofplatz, aufgespannt zwischen zwei Hochbauten im Süden und Norden. Die Eingangsmöglichkeiten von der Stadt in den Bahnhof werden mit einer klärenden Öffnung als Haupteingang zusammenführt. Die grosse Rampe mündet in die Bahnhofshalle.

Der Bahnhofplatz wird entlang des Busbahnhofs schmaler und weitet sich beim Anschluss an den IWS Boulevard aus.



Verkehr

Die Bushaltestelle wird analog zum Richtprojekt übernommen und optimiert. Die Zufahrt zu den Haltestellen in Schrägposition erfolgt dabei in Abweichung zum Referenzprojekt dispers ab der Gösgerstrasse, zugunsten einer grösseren Perronzone bahnseitig. Die Parkierungslösung ist, ebenfalls an das Richtprojekt angelehnt, zwischen dem IWS-Areal und der PU Hardegg positioniert. Die Veloparkierung wird ebenfalls auf der Südseite der PU Martin Disteli angeordnet. Taxi und Kiss+Ride sind im Bereich Bahnhofstrasse / Südrand Bahnhofplatz gelöst.

Aareebene

Die untere Ebene auf Höhe der Aare und der PUs wird zu einem Stadtbalkon. Die Sichtbeziehung zur Aare soll immer erhalten bleiben. Die PUs werden konsequent ans Licht und an die Aare geführt.

Die PU Hardegg wird an ihrem Übergang zur Aare und zum Stadtbalkon zusätzlich aufgeweitet, so dass ein Bahnhofsraum im Untergeschoss entsteht. Innerhalb dieses unteren Hallenbereichs wird ein gläserner, möglichst transparenter Pavillon konzipiert, beispielsweise für eine Café-Nutzung analog dem „Il Baretto“ in Zürich.

In der Decke der Halle werden Belichtungslinsen vorgeschlagen, welche aufgrund der Nutzungen auf dem Platz mit Kunstlicht statt Tageslicht die untere Halle beleuchten.



PUs

Die PUs können in der Nähe der Aare in einer lichten Höhe von 3.50m realisiert werden; dies wird für die PUs als ausreichend bewertet. Als Anpassung der Raumhöhe an die bestehenden PUs wird dargelegt, dass eine Rampe mit einer kontinuierlichen Steigung gegen Osten über die ganze Länge mit lediglich 1% auskämte.

Die geplante Verbreiterung mit ihren Elementen der PU Hardegg und der PU Martin Disteli werden ab dem Zeitpunkt Z1 über verschiedene Varianten aufwärtskompatibel dargelegt. Die endgültige Breite der PU ist flexibel und muss noch nicht definiert werden. In der Zwischenetappe wäre eine Verbreiterung bereits möglich.

Auf die Querverbindung zwischen den PUs wird in der Z1 verzichtet.

Anbindung Tannwaldstrasse

Das Perron und der Strassenraum werden verbunden und zu einer räumlichen Einheit zusammen geführt. Es werden direkte Zugänge von der Strasse auf das Perron angeboten.

Etappierung

Im Z1 wird eine erste Verbreiterung der PU Hardegg vorgesehen, zusammen mit der Bahnhofshalle in deren Verlängerung. Der Umbau des Bahnhofplatzes erfolgt in der ersten Etappe.

7.3.2 Würdigung des Begleitremiums

Es wird ein durchgehendes, feines **Dach** vorgeschlagen. Der Bahnhof und die zwei Ebenen werden durch diese grosszügige Geste erlebbar. Das Zeichen ist deutlich.

Mit dem **Dach** entsteht allerdings die Frage: Warum werden die beiden sehr verschiedenen Funktionen – Bahnhofplatz und Busbahnhof – unter einem gemeinsamen Dach zusammengehalten? Die vorgeschlagene Grösse des Daches führt in diesem Umfeld zu schwierigen Aspekten, kann diese jedoch mit der relativ feinen Ausgestaltung und seiner flexiblen Form teilweise reduzieren. Dennoch: Die Massstäblichkeit zur Stadt bleibt heikel, das historische Aufnahmegebäude wird auch bei feiner Ausgestaltung des Daches in den Hintergrund gerückt, das grosse Dach verhindert den (visuellen) Bezug vom Bahnhofplatz zum Hauptgebäude des IWS-Areals und reduziert so dessen Bedeutung.

Für den Fall, dass das historische Aufnahmegebäude fällt, bietet somit das Konzept eine Lösung. Es bietet allerdings keine adäquate Lösung für den Fall, dass das historische Gebäude stehen bleibt.

Der **Bahnhofplatz** hat mit der Überarbeitung im letzten Arbeitsschritt wesentlich an Klarheit gewonnen; so machen beispielsweise die beiden Verbindungselemente auf dem Bahnhofplatz den Zugang zu den unterirdischen PUs sichtbar.

Die **Orientierung** wurde für die obere Stadtebene stark verbessert; Die Verbindung Stadt – Kundenzentrum – Zug funktioniert. Sie überzeugt auf der unteren Ebene indes weniger, der Weg auf die Stadtebene oder zur Stadt muss gesucht werden.

Die eigentliche Bahnhofshalle an der Aare wurde deutlich zurückhaltender gestaltet. Es wird nun eine viel kleinere Halle als Endpunkt der künftigen Haupt-PU vorgeschlagen. Eine Verbindung mit der PU Martin Disteli erfolgt über den Aaresteg oder optional auch über einen Verbindungsgang. Die Perspektiven zeigen einen Raum, der sich zum Licht öffnet. Ein solcher ist denkbar; seine Qualität ist allerdings mit der Minimierung deutlich gesunken, seine Proportion bleibt problematisch. Die Raumtransparenz würde sich zudem noch verringern, da starke Konstruktionselemente für das Tragen des Bahnhofplatzes notwendig sind.

Das vorgelegte Konzept veranlasst das Begleitgremium zur Frage, ob mit einem Bahnhofplatz auf Stadtniveau und mit dem Aaresteg ein Platz auf der unteren Ebene städtebaulich überhaupt notwendig ist.

Die Anbindung des Bahnhofplatzes an den Boulevard des **IWS-Areals** erfolgt in stimmiger Weise: Der Platz verengt sich im Bereich der Busse und geht über in den Boulevard. Der Platz für den 10 m Vorbereich ist gegeben. Dafür wird allerdings die Missachtung der Interessenlinie in Kauf genommen. In Z2 würde zudem der Boulevard-Anschluss vom Busbahnhof und Perron 1 verdrängt. Eine funktional genügende Anbindung wird nicht aufgezeigt. Etwas merkwürdig bleibt das Auskragen des Daches in der Phase, wo die Interessenlinie noch nicht beansprucht wird; anschliessend stimmt diese Auskragung mit dem Perron 1 überein.

Die Nähe eines grossen Daches zum Baufeld 1 des IWS-Areals schafft einen schwierigen Vorraum; der Entwurf zeigt, dass ein grösserer Abstand des Dachs diese Problematik stark entschärfen würde.

Die sorgfältigen Analysen des Teams zur **Anpassung der Höhen** in den PUs zeigen, dass eine 1%-geneigte Rampe über die ganze Länge möglich wäre. Eine solche bedingt allerdings die Anpassung aller Personenaufgänge, was sehr kostenintensiv wäre. Das Begleitgremium erachtet aus den genannten Überlegungen eine kurze Rampe und/oder eine Abgrabung der PUs auf das untere Niveau als eine sinnvollere Variante.

Es wird ein klarer, konsequenter Ansatz der **Etappierung** vorgeschlagen, der funktionieren könnte. Diese modulare Denkweise gilt es, weiterzuentwickeln.

Die erste Etappe dieses Ansatzes bleibt insgesamt allerdings aufwändig und kostspielig. Bei einer Weiterentwicklung müsste die teure Fläche unter der Strasse reduziert werden. Die PUs sind sehr gross dimensioniert.

Mit der grundsätzlich überzeugenden Verkehrslösung können die geforderten Funktionalitäten erfüllt werden. Die Veloquerung Ost-West ist konzeptionell ausgewiesen, in der Schlusspräsentation jedoch nicht ausformuliert. Die Ver-

und Entsorgung wird direkt am prominenten Platz vor dem ersten Baufeld im IWS Areal platziert, diese Lage ist nicht glücklich.

Fazit

Die Weiterbearbeitung hat gezeigt, dass ein Abspecken der ursprünglichen Idee stark auf Kosten der Raumqualität geht.

Städtebaulich bietet das Dach mit den dargelegten Dimensionen zwar ein deutliches Zeichen, birgt indessen einige grosse Nachteile, welche mit der situativ reagierenden und feinen Ausgestaltung abgemindert werden. Das zu erwartende Nutzen – Kostenverhältniss wird als kritisch beurteilt, da die Öffnung gegen den Aareraum und die Überdeckung der Terrasse aufwändige Stützkonstruktionen erfordern.

Die dargelegten Strategien zur Flexibilität im Ausbau lohnen sich in die weiteren Bearbeitung einfließen zu lassen.

Das Begleitgremium empfiehlt einen Ansatz mit Dach, das sich weitgehend über den ganzen Platzbereich spannt, gestützt auf den vorgelegten Entwurf auch für künftige Verfahrensschritte nicht weiterzuverfolgen.

7.4 Team 4: van de Wetering, Basler Hofman, Hager Partner



7.4.1 Kurzzusammenfassung Präsentation

Grundsatz

Das Konzept nimmt den Massstab von Olten auf.

Der Bahnhofplatz ist ein eigenständiger Teil des Stadtraums, des magischen Vierecks Bahnhof – Postplatz – Altstadt – Amtshausquai.

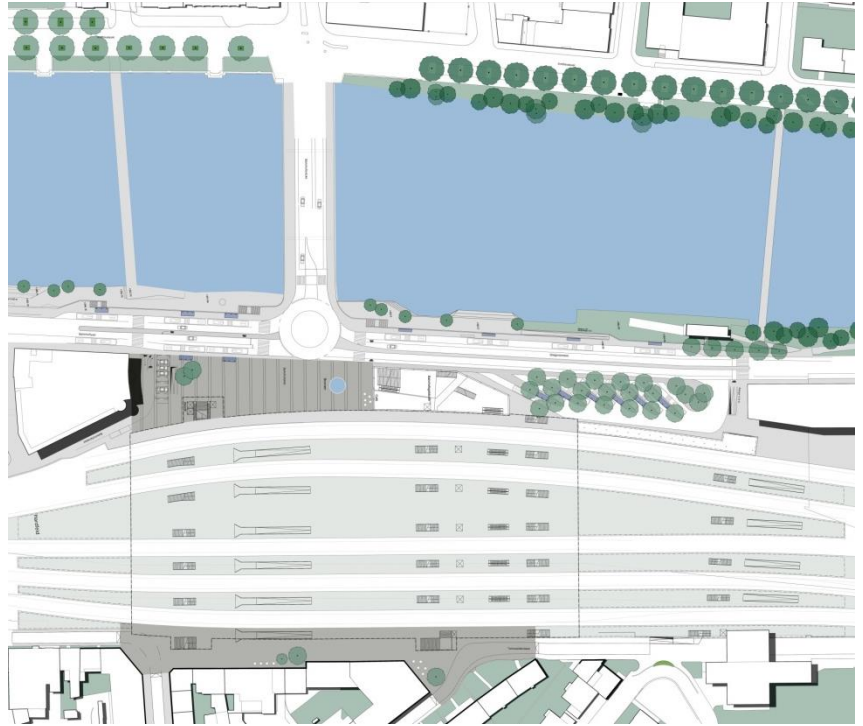


Der Bahnhof soll über einen würdigen Bahnhofplatz organisiert werden. Das bedeutet, dass die Personen so schnell wie möglich von den PUs an die Oberfläche des Bahnhofplatzes gelenkt werden, wo sie die Situation überblicken und in die Stadt gelangen oder in einen Bus einsteigen können. Auch umgekehrt gilt, dass die Personen, welche von der Stadt oder von einem Bus kommen, so lange wie möglich auf der Stadtebene – also auf dem Bahnhofplatz – bleiben sollen und mit der nötigen, dort gebotenen Orientierung die richtige PU wählen können.

Der Platz soll echter Platz sein und wird dafür vom Verkehr frei gehalten. Eine Überdachung des Platzes ist nicht vorgesehen, nur die zum Warten dienenden Bereiche werden mit kleinen, feinen Dächern geschützt.

Der Platz auf Stadtebene wird mit einem urbanen, harten Belag vorgesehen; der Busbahnhof mit einem Baumdach; der Aareraum soll als langsamere Ebene verstanden werden.

Auf der Stadtebene entsteht neu auch eine Terrasse.



Stadtebene mit einem Platz



Ebene der PUs

Neues Hauptgebäude

Ein klares, markantes Hauptgebäude steht auf dem Bahnhofplatz, dort, wo im Untergeschoss die Haupt-PU des Bahnhofes liegt. Es nimmt die Massstäblichkeit des historischen Aufnahmegebäudes auf und schafft so auch einen Bezug zur Stadt und markiert den Achsenversatz Brücke – Haupt-PU.

Es entsteht ein zweiteiliger Bahnhofplatz mit einer eigentlichen Platzseite und der Seite des Busbahnhofes. Die Gestaltung ist damit begründet, dass dem Bahnhofplatz eine grössere Priorität beigemessen wird als dem Vorplatz des IWS. Ausserdem ist das neue Gebäude so transparent, dass keine wirkliche Hinterseite entsteht.



Die bestehende Perronhalle wird ergänzt und schafft durch zusätzliche Querдächer einen stärkeren Bezug zum Platz.

IWS

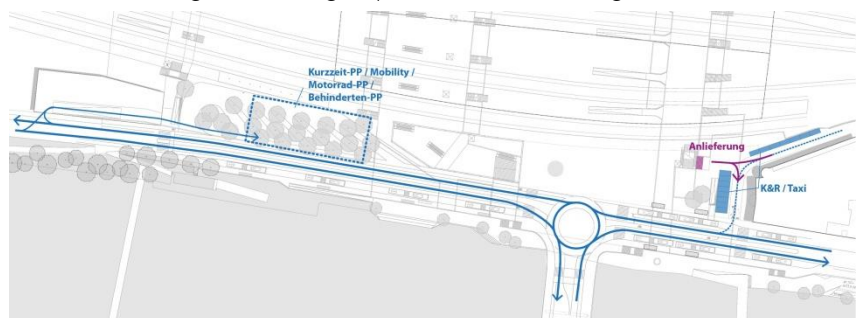
Als Verbindung zum IWS-Areal wird der Perron 1 vorgeschlagen.

Andaare

Das Andaareprojekt wird vollständig in den Entwurf integriert.

Verkehr MIV und Bus

Die Buslösung orientiert sich ebenfalls am Referenzprojekt, mit einem Haltestellenschwerpunkt im nördlichen Bereich des Bahnhofplatzes bzw. entlang der Gösgerstrasse sowie für die Durchmesserlinien im Bereich Bahnhofquai. Die Haltestellenzufahrten ab der Gösgerstrasse erfolgen, wie bei den anderen Teams, mit analoger Buslösung dispers direkt ab der Gösgerstrasse.



Kiss+Ride und Taxi werden am Südende im Übergang Bahnhofstrasse / Bahnhofplatz angeordnet, die restliche Parkierung für unter dem Platz, nördlich der PU Hardegg, mit Erschliessung über das IWS-Areal.

Verkehr Velos

Das Veloparking wird ebenfalls südlich der PU Martin Disteli vorgesehen. Die Veloführung wird im Netzzusammenhang betrachtet. Die Querung Ost-West wird in die neue PU geführt, in Verbindung mit einem neuen Steg zwischen der neuen PU und dem Amthausquai auf Höhe Belchenstrasse. Dazu wird eine

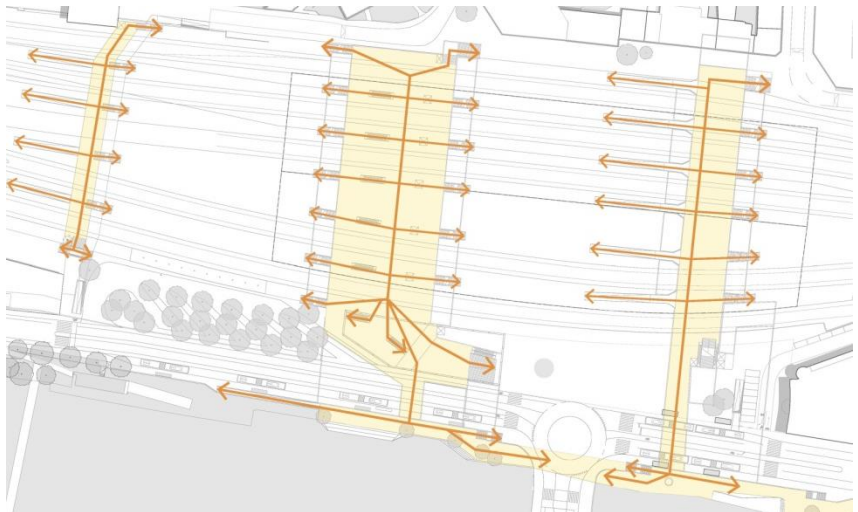
Velorampe unmittelbar vor dem Kopfgebäude IWS notwendig. Für die Gleisquerung weiter südlich wird auf die Achse Alte Aarauerstrasse / Winkel gesetzt, mit Bahnhofanbindung über die Bahnhofstrasse.

Fussverkehr

Für den Fussverkehr auf Platzniveau werden die Querungsmöglichkeiten analog zu den anderen Teams über Fussgängerstreifen am Kreisel und am Südende des Platzes sowie im Bereich Gösgerstrasse dispers mit einem mittigen Mehrzweckstreifen als Querungshilfe geplant.



Stadtebene



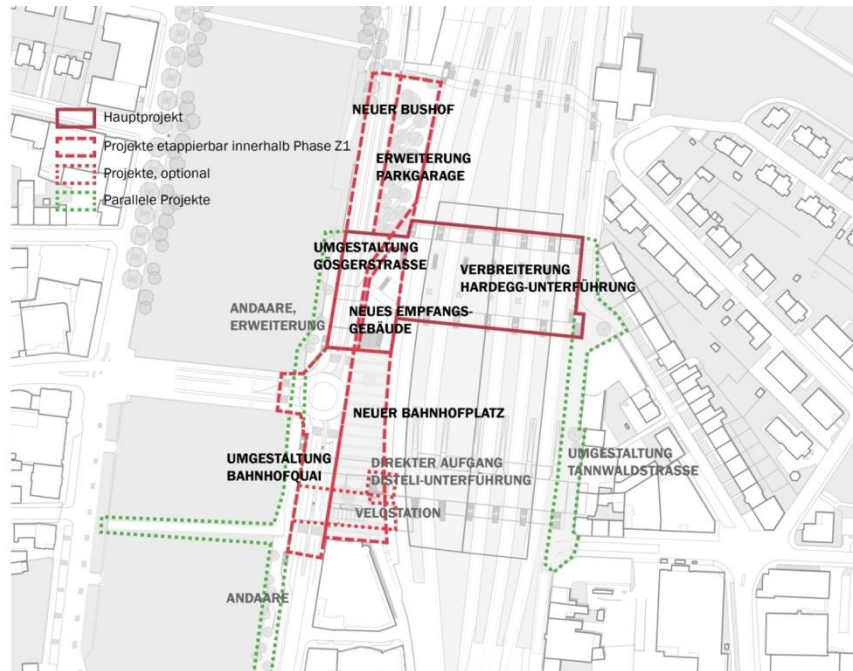
Ebene der PUs

Ver- und Entsorgung

Die Ver- und Entsorgung wird am südlichen Platze über die PU Martin-Disteli gelöst.

Etappierung

Der erste Schritt ist der Ausbau der PU Hardegg.



Darauf folgen verschiedene Teilprojekte: der Neubau des Empfangsgebäudes, der neue Bahnhofplatz, der neue Busbahnhof, die Umgestaltung des Bahnhofquai mit dem Knoten, die Umgestaltung der Gösgerstrasse.

Zusammen mit der Verbreiterung der PU Hardegg sollte auch das neue Empfangsgebäude erstellt werden.

7.4.2 Würdigung des Begleitgremiums

Vor dem historischen Aufnahmegebäude und somit auch in der Stadtachse wird ein **Platz** vorgeschlagen, der ein richtiger Platz ist, die ursprüngliche Situation aufnimmt und eine passende Massstäblichkeit bietet. Der Bezug zum „magischen Viereck“ – wie wichtig es auch immer sei – wird hergestellt.

Der Bahnhofplatz wird mit einem Kubus in die drei Hauptfunktionen gegliedert. Die **Dreiteiligkeit** von Bahnhofplatz, Kubus und Busbahnhof ist interessant und nachvollziehbar. Wichtig ist bei diesem Ansatz, dass der Kubus so gestaltet wird, dass er den Platz nicht in drei Teile zerschneidet, sondern dass der Platz als *ein Platz* erkennbar bleibt.

Der bewusste **Versatz der Achsen** – der städtischen Achse der Bahnhofbrücke und der neuen Hauptachse des Bahnhofs PU Hardegg – wird anhand des neuen **Kubus** sichtbar gemacht und betont. Die Signalwirkung „hier ist der Eingang“ funktioniert. Wird in der Zukunft einmal das historische Aufnahmegebäude abgebrochen, so ist der Bahnhof mit dieser Geste weiterhin erkennbar – er erhält dadurch natürlich eine neue Bedeutung. Aber auch für den Fall, dass das historische Aufnahmegebäude stehen bleibt, also für heute und sicher für eine nähere Zukunft, funktioniert der Ansatz als sichtbarer Versatz.

Die **Funktion des Kubus** entspricht den Bedürfnissen nach einem Element, welches einerseits für den Bahnhof nach innen funktional erforderlich ist und andererseits auch nach aussen gestalterisch und städtebaulich überzeugend wirkt. Die **Dimension des Kubus** bleibt indes noch fraglich: was gehört in diesen? Wie ist er gestaltet in einer ersten Etappe, während noch kaum ein Bedarf nach Nutzungen besteht? Wichtig von seiner Bedeutung her ist heute wohl „nur“ die Signalisation für den Abgang. Alles, was darüber hinausgeht, wäre im Z1 nur schwer finanzierbar. Wie ist er gestaltet, wenn dieser Bedarf vorliegt, wenn beispielsweise das historische Aufnahmegebäude abgebrochen würde? Wie kann der Kubus mit einem Bedarf an Räumen (= Raumprogramm) umgehen, der sich über die Zeit verändert?

Die Fähigkeiten des Kubus zur Raumdefinition und Bespielung des Bahnhofplatzes stehen in Konkurrenz zur angestrebten Durchlässigkeit auf der Stadtebene und Anbindung des IWS-Areals an die Stadt (Busbahnhof und IWS-Areal dürfen nicht zu Rückseiten werden).

Die **Gestaltung des Kubus** ist vage. Generell wird die Signalwirkung durch das neue Bahnhofbuffet im Vergleich zum Vorschlag aus der letzten Präsentation (Laterne) eher schwächer. Der Vorschlag der Laterne war konkreter und stellte keine Konkurrenz zum bestehenden Aufnahmegebäude her. Ohne das historische Gebäude könnte die Laterne jedoch zu geringe Signalwirkung haben.

Im Entwurf werden viele verschiedene **Dächer** vorgeschlagen; diese verwirren eher, als dass sie zu einer klaren Erscheinung führen. Die Absicht der Querdächer ist nachvollziehbar; sie schaffen allerdings nur eine Zugänglichkeit zum Perron 1.

Die Verkehrslösung ist durchdacht und erfüllt die geforderten Funktionalitäten grundsätzlich. Undeutlich ist, wie der **Busbahnhof** vom südlichen Teil des Platzes erreichbar wird. Jedenfalls ist der Durchgang zu knapp, so dass eine Segmentierung des Platzes als Ganzes zu befürchten ist. Das vorgeschlagene Baumdach über dem Busbahnhof wird als sympathische Geste verstanden, ist mit Blick auf den möglicherweise dadurch entstehenden Platzverlust auf dem Busbahnhof sowie auf deren Wurzelbereich und die darunter liegenden Nutzungen aber sehr fragwürdig – auch wenn die darunter liegenden Nutzungen einer geringeren Raumhöhe bedürfen als die Publikumsbereiche.

Der Busbahnhof beeinträchtigt ausserdem den Vorbereich des **IWS-Areals**, noch verstärkt durch die Lage der Rampe für die Velos, durch die die 10m Vorbereich verletzt werden; zusammen entsteht ein schwacher Übergang zwischen dem Bahnhofplatz und dem IWS-Areal.

Die Überlegungen zu der **Veloverbindung** im Nordbereich sind nachvollziehbar. Dennoch erscheint diese gegenüber dem Bedürfnis nach einer direkten Verbindung Hardfeld – neuer Steg Andaare – Innenstadt eher sekundär.

Die **PUs** werden nur auf der Aareseite, über den Aaresteg verbunden. Der gewählte Ansatz ist recht ökonomisch. Ein solcher Ansatz hat den Nachteil, dass die Personenführung von der PU Hardegg zum Andaaresteg nicht mehr selbst-

erklärend ist – die Verbindung erfolgt indirekt und überdeckt über den Aaresteg. Dieser Ansatz ermöglicht allerdings eine spätere Nachrüstung einer Längsverbindung auf Aarebene zwischen den beiden Personenunterführungen z.B. im Bereich bzw. angrenzend unter dem Perron Gleis 1.

Die PU Hardegg ist sehr breit dargestellt, wie in den anderen Konzepten kann sie aber auch schmaler realisiert werden.

Der Kubus schafft auf dem Bahnhofplatz einen **Lichthof**, der die PU Hardegg schnell ans Tageslicht führt.

Die **Verbindung der Ebenen** wird über versetzte Treppen sichergestellt. Ob die etwas verspielte Gestaltung dieses Raumes und der Treppen dem Bahnhof Olten gerecht werden, bleibt noch offen.

Die **Ver- und Entsorgung** ist an einer zu prominenten Stelle im südlichen Platzbereich angeordnet und die PU Hardegg kann nicht direkt bedient werden.

Fazit

Das Konzept zeichnet sich durch einen stimmigen Bahnhofplatz, einem Kubus und Busbahnhof aus. Der Kubus ermöglicht städtebaulich eine räumliche Orientierung und schafft gleichzeitig eine sehr gute optische Wahrnehmung des Hauptzugangs zum Bahnhof. Der Kubus ist zudem Lichthof und bildet mit dem Haupteingang und dem Kundenzentrum eine wichtige, funktional zusammenhängende Einheit. Die Funktion und Gestaltung des Kubus sind noch, je nach Zustand Z1 und Z2 bzw. mit / ohne Aufnahmegebäude, zu vertiefen und zu präzisieren.

In der Überarbeitung der Proportionen und Funktionen steckt indes noch einiges an Klärungsbedarf. Der Nachweis, dass das Konzept auch nach einer Konkretisierung der Architektur kohärent ist, kann mit dem heutigen Stand nicht sicher gesagt werden.

Die vorgeschlagene Etappierung (Verbreiterung PU Hardegg als erster Schritt etc.) ist mit dem Vorhaben „Neuer Bahnhofplatz“ gemäss Agglomerationsprogramm nicht kompatibel. Die Machbarkeit von Korrekturen ist noch ungeprüft. Die kurzen Überdeckungen der PU werden durch den Verkehrsraum mit einfachen Konstruktionen erreicht. Bei diesem Projekt ist ein gutes Nutzen – Kostenverhältnis zu erwarten.

Insgesamt bietet das Konzept einen realistischen Ansatz für die weiteren Arbeiten. Die Zielsetzung der Massstäblichkeit ist richtig.

Dieses Konzept wird als Basis für den Masterplan empfohlen.

8. Empfehlungen des Begleitgremiums: Massgebende Grundansätze und Themen zur Weiterbearbeitung

Gestützt auf die Beurteilungskriterien und die Überlegungen aus den vorangehenden Seiten empfiehlt das Begleitgremium folgende Grundansätze für die Projektdefinition weiter zu entwickeln:

- In der Weiterentwicklung sind die jeweils genannten offenen Themen unter Wahrung der Grundansätze vertieft zu bearbeiten,
- und dabei das Gleichgewicht der Aspekte aus allen Disziplinen und Nutzungsansprüchen zu wahren.

8.1 Grundansatz Raum

Grundansatz

8.1.1 Der neue Bahnhofplatz soll Teil des Stadtraumes und des Bahnhofs sein.

8.1.2 Es soll ein Bahnhofplatz als offener Stadtraum geschaffen werden. Er ist offen zu lassen und auf eine ganzflächige Überdachung wird verzichtet.

8.1.3 Auf dem Bahnhofplatz soll ein zeichenhaftes Bauobjekt den Bahnhof und seinen Haupteingang markieren.

Der Haupteingang des Bahnhofs wird künftig in der Achse der PU Hardegg liegen, weil diese zur neuen Hauptunterführung wird; so soll das zeichenhafte Bauobjekt diese Achse auf der Stadtebene darstellen.

Das zeichenhafte Bauobjekt soll

- mit und ohne historisches Aufnahmegebäude funktionieren,
- die Achsenverschiebung städtische Achse – PU Hardegg als neue Mitte des Bahnhofs und neue Hauptachse der SBB darstellen,
- am Perron 1 liegen,
- die vertikale Hauptverbindung der Stadtebene mit der Ebene der Personenunterführungen in einer Architektur qualitativ visualisieren,
- den Haupteingang, das Kundenzentrum und den Lichthof zu einer funktionalen Einheit zusammenbinden.

8.1.4 Der Bahnhofplatz wird mit dem genannten Zeichen in zwei Nutzungsbereiche gegliedert: den offenen Bahnhofplatz für Fussgänger im Süden und den Bushof im Norden. Die Lage und Gestaltung des Zeichens muss die Durchgängigkeit des Bahnhofplatzes als *ein Platz* sicherstellen.

8.1.5 Der Übergang zum Areal Bahnhof Nord (IWS-Areal) erfolgt über einen grosszügigen Vorbereich der südlichsten Baute des Areal Bahnhof Nord und über einen ebenso grosszügigen Fussgängerbereich entlang dem Perron 1 respektive der Weiterführung Boulevard.

8.1.6 Der Aareraum soll durchgängig begehbar sein, das heisst im Sinn des Projektes Andaare gestaltet werden. Die PUs (exkl. dritte Personenquerung) führen direkt an die Aare und bilden mit dem Weg entlang dem Aareraum ein zusammenhängendes Netz.

8.1.7 Die Durchsichtigkeit des Bahnhofes von der westlichen Stadtseite in die östliche ist für die Stadt wichtig; beide Seiten der Stadt sollen erlebbar sein.

Themen zur Weiterbearbeitung

Gestützt auf diese gesicherten Erkenntnisse aus der Testplanung sollen folgende offenen Themen vertieft betrachtet werden, resp. folgende Punkte zu gegebener Zeit überarbeitet werden:

- Entsprechend den Anforderungskriterien die richtige Konzeption und Lage des zeichenhaften Baus im Bereich des Hauptzugangs suchen.
- Das Zeichen als städtebaulichen Orientierungspunkt und Blickfang sowie für die Bahnhofserkennung und den Bahnzugang ausgestalten.
- Das Zeichen betreffend Funktionalität, Raumbedarf und Gestaltung für den Z1 und Z2 basierend auf dem Raumbedarf der SBB vertiefen.
- Das historische Aufnahmegebäude auf der Insel prägt die Wahrnehmung des Bahnhofes stark und macht diesen erlebbar. Damit trägt es wesentlich zur Identität des Bahnhofes und der Stadt bei. Es steht als Orientierungspunkt und Blickfang auf der Achse und ist als solches wichtig. Ohne das historische Gebäude würde Olten ein Zeichen seiner Identität verlieren. Allerdings ist trotz allem möglich, dass die Insellage langfristig den Gleisen der SBB weichen muss. Es muss ein Konzept gefunden werden, das sowohl den Erhalt, als auch den Abbruch der Insellage ermöglicht. Das Konzept des zeichenhaften Baus soll in diesem Sinn ausgefeilt werden.
- Die Beziehung der beiden Ebenen Stadtebene und Ebene der PUs attraktiv gestalten. Dabei ist die lichte Raumhöhe der Untergeschosse zu optimieren (Hochwasserschutz, Geologie, Kosten, Raumgefühl, Attraktivität für die Kunden).
- Der Gestaltung des Übergangs vom Bushof zum Baufeld 1 ABN ist grosse Beachtung zu schenken. Um die Wirkung des Baufelds 1 auf den Bahnhofplatz entfalten zu können, soll kein grosses Dach über dem Bushof vorgesehen werden.
- Auf dem Bushof dürfen aus funktionalen Gründen keine Bäume gepflanzt werden.
- Die genaue Lage der Ver- und Entsorgung muss noch gefunden werden. Ihr oberirdischer Zugang darf nicht an prominenter Lage liegen (z.B. vor dem IWS Areal oder auf der Achse Brücke - Bahnhof), es sei denn es kann eine ausserordentlich attraktive Gestaltung der notwendigen Bauten sichergestellt werden.

8.2 Grundansatz Verkehr Stadt/Kanton

(ausserhalb SBB Publikumsanlagen)

Grundansatz

8.2.1 Die Verkehrsanlagen des MIV werden im Sinn des Referenzprojekts angestrebt. Ein Kreisell vermittelt die drei Richtungen Bahnhofbrücke, Bahnhofquai und Gösgerstrasse. Er ist gegenüber der Achse von Bahnhofquai und Gösgerstrasse so weit nach Norden geschoben, dass die beiden Strassen und der Kreisell eine durchgehende Linie zum Bahnhofplatz bilden. Die Strasse wird also nicht verlegt. Kiss+Ride und Taxis werden in der Bahnhofstrasse platziert.

8.2.2 Die Verkehrsanlagen für Busse werden ebenfalls im Sinn des Referenzprojektes vorgesehen – vor allem zur Erfüllung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG). Ein Bushof im Nordbereich des Bahnhofplatzes und dazu ergänzend auf der Gösgerstrasse aareseitig eine Busspur mit Haltebereichen sind vor allem auf die Regionallinien (lange Wartezeiten) ausgerichtet. Sechs Bushaltestellen auf separater Spur beidseitig entlang dem Bahnhofquai nehmen vor allem die Bushaltestellen für die Durchmesserlinien / Stadtbuslinien auf. Diese werden direkt an die PU Martin Disteli angeschlossen, der Bereich Bushof / Gösgerstrasse an die neue Haupt-PU und an eine künftig vorgesehene Gleisquerung im Norden des Bahnhofplatzes.

8.2.3 Der Fussverkehr wird auf der Stadtebene optimal an den Bahnhofplatz angebunden. Hauptelemente des Ansatzes sind

- a) beidseitige Trottoirs auf allen drei Achsen (Bahnhofquai, Bahnhofbrücke und Gösgerstrasse),
- b) Realisation des Aarestegs als ergänzende, direkte Verbindung zur Innenstadt,
- c) direkte Querungsmöglichkeiten beidseits des Kreisells in Verlängerung zur Bahnhofbrücke,
- d) nach Möglichkeit flexible / flächige Querung über die Achsen Gösgerstrasse und Bahnhofquai über die Länge des Bahnhofplatzes.

8.2.4 Der Veloverkehr wird mit separaten Radstreifen auf den drei Hauptachsen geführt, teilweise kombiniert mit der Busspur. Das neue Veloparking liegt südlich der PU Martin Disteli, direkt angrenzend an den Projektperimeter ANDAARE; mit dieser Anordnung auf der Südseite des Bahnhofplatzes wird ein direkter Bahnanschluss geschaffen. Eine neue gleisquerende Veloverbindung (Option Z2) soll als separate Unterführung südlich der PU Martin Disteli konzipiert werden. Die Verbindung schliesst eine wichtige Lücke im städtischen und regionalen Velonetz und liegt im langfristigen gemeinsamen Interesse von Stadt und Kanton.

Die Testplanung hat gezeigt, dass der im Projekt ANDAARE vorgesehene neue Aaresteg über die Aare auch Veloverkehr aufnehmen muss.

8.2.5 Eine neue Querung für den Langsamverkehr über die Aare, als Verlängerung der neuen Gleisquerung Nord und als Verbindung der Ostquartiere zum Spital, ist denkbar. Dabei darf die Gleisquerung Nord funktional nicht beeinträchtigt werden; die beiden Elemente sind zu entflechten. Weitere neue Brü-

cken im Aareraum – zusätzlich zur Bahnhofbrücke und zum Aaresteg – sind nicht notwendig und für den Aareraum nachteilig.

Themen zur Weiterbearbeitung

Gestützt auf diese gesicherten Erkenntnisse aus der Testplanung sollen folgende offenen Themen vertieft betrachtet werden, resp. folgende Punkte überarbeitet werden:

- Generell: Die Testplanung hat gegenüber dem ausschliesslich betrieblich ausgerichteten Referenzprojekt auch die gewünschten städtebaulichen Ansätze ergänzt. Als Folge der sehr beschränkten Platz-/Raumverhältnisse und der vielfältigen Flächen- und Nutzungsansprüche wurden dabei bei der Verkehrslösung teilweise Kompromisse eingegangen (u.a. bei der Organisation des Busbahnhofs, Probleme der Sichtweiten bei Fussgängerstreifen, nicht gelöste separate Veloverbindung entlang der Achse Postplatz-Bahnhofquai-Gösgerstrasse, Abstriche bei der Gleichstellung Behinderter, Fragen der Leistungsfähigkeit Kreisel, usw.). Diesbezüglich ist nun eine vertiefte Abstimmung und Optimierung erforderlich.
- Bahnhofplatz / Areal Bahnhof Nord: Eine tragfähige Lösung des Flächen- und Nutzungskonfliktes im Raum zwischen dem Bahnhofplatz und dem Areal Bahnhof Nord. Im folgenden sind diesbezüglich insbesondere folgende Elemente vertieft zu untersuchen und Lösungen für eine Sicherung aufzuzeigen:
 - Übergang vom Bahnhofplatz in den Boulevard im Areal Bahnhof Nord.
 - Die knappen Platzverhältnisse entlang Perron 1. Das Perron 1 steht nicht zur Verfügung.
 - Zugang zu einer neuen Bahnquerung Nord.
 - Der attraktive Zugang vom Bushof zum Bahnhof.
 Allenfalls sind Reduktionen in den Ansprüchen notwendig.
- Busknoten:
 - Ein möglichst kompakter Bushof.
 - Eine funktionierende und entwicklungsfähige ÖV-Drehscheibe.
- Knoten / Strassenquerungen Fussverkehr: Alle Teams haben die Kreiselösung des Referenzprojektes der Lichtsignallösung vorgezogen. Dies aus der Überzeugung, dass damit sowohl für den Fussverkehr als auch städtebaulich eine attraktivere Lösung resultiert. Die Kreiselösung (aus den Referenzprojekten) ist Basis für eine Weiterbearbeitung.
- Die Leistungsfähigkeit der Knotenausbildung mittels Kreisel wurde zwischen der Schlussbesprechung mit den Teams und der Schlussbesprechung des Begleitgremiums überprüft. Es zeigte sich, dass die Kreiselösung grundsätzlich die notwendige Kapazität leistet; der Fussgängerübergang über die Gösgerstrasse in der Verlängerung der Bahnhofbrücke war schon im Referenzprojekt enthalten und ist bezüglich Kapazität nicht kritisch.

- Gestützt auf die Erkenntnisse der Testplanung und auf die Wahl des Ansatzes wird nun ein weiterer Fussgängerübergang in der Verlängerung der Bahnhofbrücke wichtig, nämlich derjenige über den Bahnhofquai. Dieser zusätzliche Übergang in Form eines Fussgängerstreifens direkt an den Kreisell angrenzend ist nun bezüglich MIV-Kapazität kritisch, vor allem wenn auch die Geometrie der betroffenen BUS-, MIV- und Velospuren sowie die Sicherheit bei der Querung der Fussgängerinnen und Fussgänger mit berücksichtigt werden. Bei der Weiterbearbeitung ist dieser zentrale Aspekt zu lösen. Als richtungsweisender Ansatz ist dabei die Möglichkeit einer flächigen Querung ohne Fussgängerstreifen in die Überlegungen einzubeziehen.
- Der Busknoten Bahnhof ist im Rahmen der weitergehenden Konkretisierung (NBO) hinsichtlich Anzahl und Lage der Haltestellenkanten sowie der betrieblichen Aspekte zu vertiefen. Dabei ist ein ausreichender Entwicklungsspielraum für einen künftigen Ausbau des Busangebotes über die bisherigen Festlegungen hinaus zu berücksichtigen. Dies umfasst Möglichkeiten für Taktverdichtungen, für neue Linien und namentlich auch einen Ausbau der städtischen Durchmesserlinien.

8.3 Grundansatz Bahnzugang und Publikumsanlagen

Grundansatz

8.3.1 Durch die langfristige Entwicklung des Bahnhofs (längere Perrons) in Richtung Norden wird die PU Hardegg zur Hauptunterführung und damit zur zentralen Umsteigeachse des Bahnhofs und zur bevorzugten Querungsachse für Reisende zwischen dem Bushof und den Ausbildungszentren.

8.3.2 Das Zeichen auf dem Bahnhofplatz (gemäss 8.1.3) soll deshalb deutlich zeigen, wo der Haupteingang des Bahnhofs ist; nämlich dort, wo die zukünftige Hauptquerung des Bahnhofs für Personen sein wird: Bei der PU Hardegg. Ein Lichthof über zwei Geschosse vermittelt dabei zwischen den beiden Ebenen der Stadt und der PUs.

8.3.3 Die PUs Martin Disteli und Hardegg sollen bis an die Aare geführt und dort offen gestaltet werden. Sie schliessen an den Uferweg im Sinne des Projektes Andaare an; die Öffnungen / Verbindungen der PUs zum Uferweg müssen nicht gross dimensioniert werden (Aufwand, Kosten, Fläche), eine starke Ausformulierung der Schnittstellen ist nicht notwendig.

8.3.4 Eine zusätzliche Verbindung der PUs unter dem Bahnhofplatz ist nicht notwendig; eine solche muss als Option sichergestellt bleiben.

8.3.5 Die neue Fussgängerquerung Nord kann oberirdisch oder unterirdisch erfolgen; ihr Anschluss an die Aare ist nicht zwingend, weil sie vor allem Umsteigebewegungen von Perron zu Perron ermöglicht, bzw. eine weitere Erschliessung des Areal Bahnhof Nord.

8.3.6 Bei der Weiterführung der PUs an die Aare ist die Aufwärtskompatibilität der PUs wichtig: Die Verbreiterung der PUs kann in Etappen erfolgen; die An-

schlüsse im Übergang PUs – Verlängerung PUs sind konzeptionell zu bewältigen. Der zeichenhafte Bau nimmt in der Lage und in der Funktion darauf Rücksicht.

Themen zur Weiterbearbeitung

Gestützt auf diese gesicherten Erkenntnisse aus der Testplanung sollen folgende offenen Themen vertieft betrachtet werden, resp. folgende Punkte überarbeitet werden:

- Die Eingänge des Bahnhofes auf der Stadtebene sind durch Gestaltungselemente klar erkennbar zu signalisieren. Dies betrifft die Abgänge vom Bahnhofplatz, von der Bahnhofbrücke auf die Aareebene und von der Tannwaldstrasse aus.
- Haupteingang, Kundenzentrum und Lichthof bilden eine funktional zusammenhängende Einheit und sind baulich entsprechend zu gestalten.
- Die Bahnhofsbereiche unterhalb der Kantonsstrasse sind kostenintensiv und deshalb zu minimieren.
- Die verschiedenen Verkehre (MIV, Velo, Fussgänger) sind möglichst getrennt zu führen. Die Veloquerung ist funktional nicht mit der PU Martin Disteli zu kombinieren und deshalb baulich zu trennen. Im Norden sollen keine Velos queren.
- Es soll alles unternommen werden, die lichte Höhe der PUs möglichst hoch zu halten.
- Ver- und Entsorgung des Bahnhofes sind sicher zu stellen (siehe 8.1).
- Infrastrukturen (Raumgrössen, Flächen, usw.) und Funktionen für die Umsetzung des Ausbauschnittes Z1 sind angemessen zu definieren, damit sie auch finanzierbar sind.
- Zentrale unterirdische Infrastrukturen wie z.B. die Velo- und Rollerabstellung, sowie die Ver- und Entsorgung, sollen von Beginn an in Endlage gemäss Z2 gebaut werden können.
- Ein weiterer Ausbau soll etappiert möglich sein.

8.4 Die Grundansätze im Überblick

Grundansätze

Die folgende Grafik stellt die wichtigsten gewonnenen Erkenntnisse – die Grundsätze – aus der Testplanung in einem Bild zusammen.

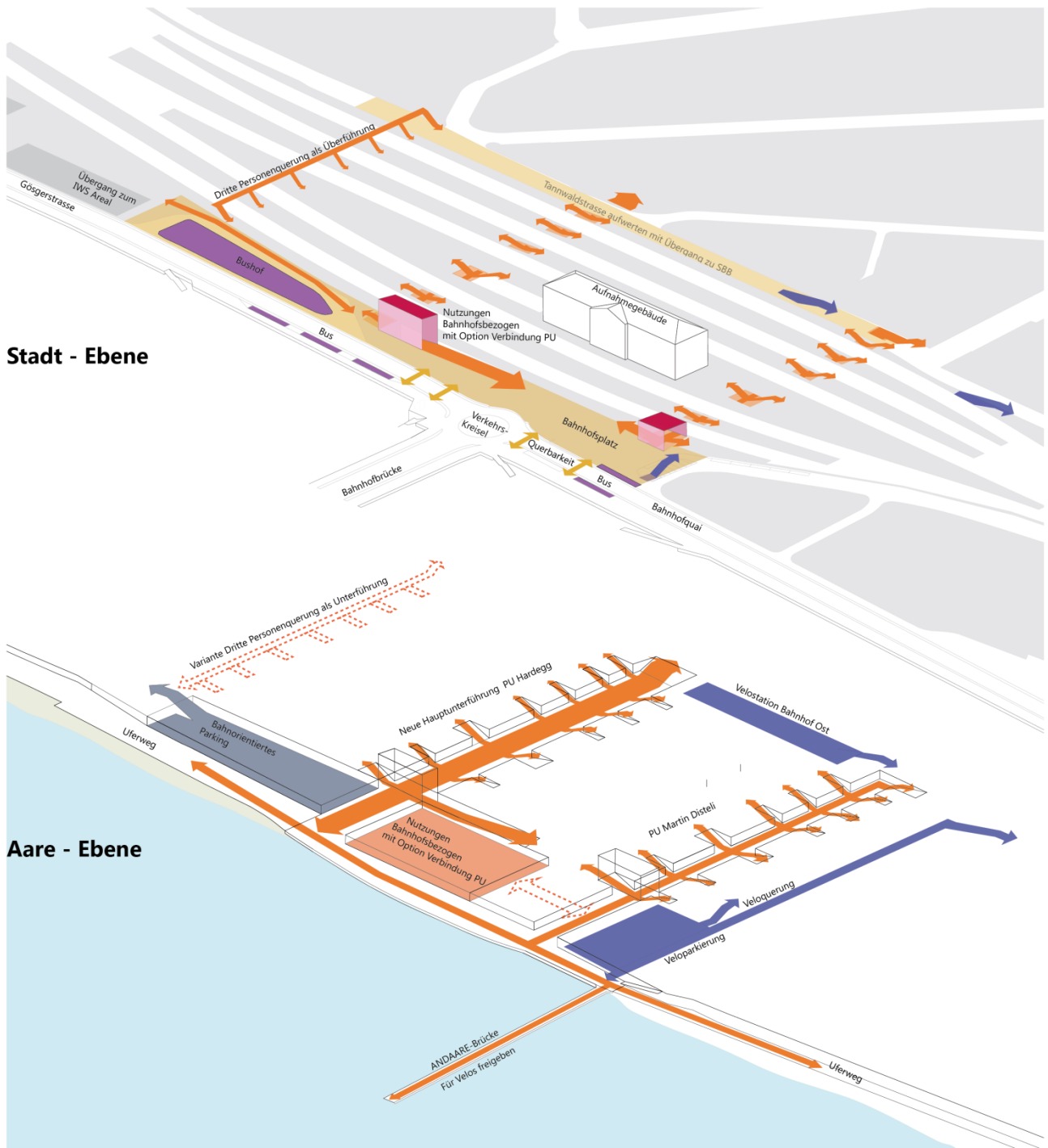


Abb. 2: Übersicht über die wichtigsten Grundansätze als Ergebnis der Testplanung

8.5 Der Ansatz des Teams van de Wetering trifft die Grundansätze

Der Konzeptansatz des Teams van de Wetering, Basler Hofmann, Hager Partner löst die Anforderungen an den neuen Bahnhofplatz gemäss den beschriebenen Grundansätze am besten: Er ist glaubwürdig und bietet die grösste Chance zu einem stimmigen, realisierbaren, für Olten passenden Bahnhofplatz zu gelangen. Der Konzeptansatz funktioniert, weil er die Dimensionen der Stadt richtig erkennt, aufnimmt und umsetzt und zudem eine Verschiebung hin zur neuen Haupt-PU erkennbar macht.

8.6 Hinweise für das weitere Vorgehen

In der Erarbeitung eines Masterplans sieht das Begleitgremium das geeignete Vorgehen.

Die Inhalte des Kapitels 5 werden als Basis für die Weiterentwicklung vorgeschlagen; die formulierten Grundsätze sollten vom STASS verabschiedet werden.

Die Ansätze aus dem Konzept des Teams van de Wetering, Basler Hofmann, Hager Partner dienen dabei als Grundlage.

9. Anhang:

9.1 Begriffsdefinition und Abkürzungen

ANDAARE	Projekt zur Attraktivierung und besseren Zugänglichkeit des Aareraums
AVT	Amt für Verkehr und Tiefbau, Kanton Solothurn
BOGG	Busbetriebe Olten Gösgen Gäu
Insellage	Mittelteil zwischen den Gleisen 4 und 7 des Bahnhof Olten
IWS	Industriewerke Süd; neue Bezeichnung: Areal Bahnhof Nord
K+R	Kiss and Ride
LV	Langsamverkehr
NBO	Neuer Bahnhofplatz Olten
PU	Personenunterführung
STASS	Steuerungsausschuss
Z1	Zeithorizont 2020
Z2	Zeithorizont 2050

9.2 Info: Steuerungsausschuss (STASS)

An seiner Sitzung vom 29. November 2013 beschloss der STASS was folgt:

- Kenntnisnahme der Grundansätze gemäss Empfehlung Begleitgruppe Testplanung für das Konzept van de Wetering als funktionierende Lösung.
- Keine Bäume im Bereich des Bushofs. Diese sind aus den Planskizzen zu entfernen.
- Überprüfung Betriebs- und Gestaltungskonzept inkl. der Anzahl Buskanten.
- Grosszügigere Anbindung des Areals Bahnhof Nord (ABN).