



Olten, Neuer Bahnhofplatz

Betriebs- und Gestaltungskonzept

Erläuterungsbericht



Impressum

Auftraggeber	Bauherrengemeinschaft Neuer Bahnhofplatz Olten
Gesamtprojektleiter	Daniel Wassmer, Amt für Verkehr und Tiefbau Kanton Solothurn
Projektnummer	08048.P
Datei	T_08048P_Erläuterungsbericht_190710.docx
Berichtversion	19. August 2019
Berichtsverfassende	Kontextplan AG (Leitung / Koordination Planungsteam) _ Markus Reichenbach / markus.reichenbach@kontextplan.ch _ Clelia Bertini / clelia.bertini@kontextplan.ch _ Sarah Droz / sarah.droz@kontextplan.ch Hager Partner AG _ Monika Schenk / schenk@hager-ag.ch Basler & Hofmann AG _ Philipp Angehrn / Philipp.Angehrn@baslerhofmann.ch _ Philip Glanzmann / Philip.Glanzmann@baslerhofmann.ch



Inhaltsverzeichnis

1. Planungsgegenstand und Ziele	7
1.1 Planungsgegenstand	7
1.2 Bisheriger Planungsprozess	8
1.3 Ziele der Planung	9
1.4 Projektorganisation	11

2. Nutzungsanforderungen und Rahmenbedingungen	13
2.1 Nutzungsanforderungen	13
2.2 Projektperimeter	16
2.3 Übergeordnete Rahmenbedingungen	17
2.4 Drittprojekte und Grundlagen	18

3. Übersicht Gesamtprojekt NBO	21
3.1 Stadtebene (Niveau 0)	21
3.2 Ebene Passage (Niveau -1)	22

4. Aspekte Städtebau, Landschaftsarchitektur, Architektur	23
4.1 Jura und Aare	23
4.2 Bahnhofplatz	24
4.3 Temporäre Parkplätze	27
4.3. Bahnzugänge SBB	28
4.4 Rechtes Aareufer – Bahnhofterrasse und Aaresteg-Zugang	29
4.5 Aaresteg	31
4.6 Gestaltung entlang Strasse	32
4.7 Vorprojekt	32

5. Konzeption Verkehr	33
5.1 Verkehrsführung Bereich Kantonsstrassen	33
5.2 Verkehrsführung Bereich Bahnhofstrasse	38
5.3 Fussverkehr	39
5.4 Velostation und Veloführung	42
5.5 Organisation / Führung Bus	43
5.6 Taxistandplätze	45
5.7 Kiss + Ride	46
5.8 Bahnhofparking für Motorfahrzeuge	46
5.9 Ver- und Entsorgung	50



6. Vorprojekt Aaresteg (16)	51
<hr/>	
7. Aspekt Hochwasserschutz (17)	53
7.1 Beurteilung Hochwasserschutz für den Aaresteg	53
7.2 Beurteilung Hochwasserschutz für das rechte Aareufer	53
7.3 Gefährdung infolge Verkläusung	53
<hr/>	
8. Kosten	55
<hr/>	
9. Genereller Bauablauf und provisorische Verkehrsführung	56
<hr/>	
10. Ausblick und weiteres Vorgehen	57
10.1 Rückblick und weitere Schritte bis Ausführung	57
10.2 Pendenzen Vorprojekt	58
<hr/>	
11. Grundlagenverzeichnis	59



Abbildungen

Abbildung 1: Organigramm	11
Abbildung 2: Projektperimeter	16
Abbildung 3: Projektperimeter	19
Abbildung 4: Module Stadtebene	21
Abbildung 5: Module Passageebene	22
Abbildung 6: Rumpelflüe ob Olten mit Jurakalkfelsen und Kiefernwald	23
Abbildung 7: Brunnen aus Jurakalk auf der heutigen Aareterrasse	24
Abbildung 8: Sitzrondellen	25
Abbildung 9: Beispiel Beläge	25
Abbildung 10: Brunnen mit Glasboden oder Glasbausteinbänder als Lichtquelle	26
Abbildung 11: Buswartehallen	27
Abbildung 12: Beispiel Gestaltung Parkplatz	28
Abbildung 13: geplantes Dach (Arbeitsmodell) (12)	29
Abbildung 14: Materialisierung Aareufer	31
Abbildung 15: Schema Lager der Schnitte	33
Abbildung 16: Schnitt Bahnhofbrücke beim Knoten Bahnhof, Blickrichtung Innenstadt / Westen	34
Abbildung 17: Schnitt Gösgerstrasse Höhe Bahnhofplatz, Blickrichtung Norden	34
Abbildung 18: Schnitt Gösgerstrasse Höhe Bahnhofplatz, Blickrichtung Norden	34
Abbildung 19: Schnitt Bahnhofquai, Höhe Bahnhofplatz, Blickrichtung Norden	35
Abbildung 20: Schnitt Bahnhofquai, Höhe Abzweiger Richtung Swisscom-Gasse, Blickrichtung Norden	35
Abbildung 21: Schema Verkehrsführung Bahnhofstrasse (bestehend / geplant)	38
Abbildung 22: Schema Begegnungszone	39
Abbildung 23: Schema Fussverkehr	40
Abbildung 24: Schema Veloverkehr	43
Abbildung 25: Schema öffentlicher Verkehr	44
Abbildung 26: Schema Taxistände	45
Abbildung 27: Schema Kiss + Ride	46
Abbildung 28: Schema Parkierung	47
Abbildung 29: Übersicht Parking UG mit Notausgängen	48
Abbildung 30: Übersicht Parking EG mit Notausgängen	48
Abbildung 31: Schema Ver- und Entsorgung	50
Abbildung 32: Abbildung Verkehrsflüsse aus Vorprojekt Aaresteg	51



Abkürzungen

ABN	Areal Bahnhof Nord
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
FV	Fussverkehr
FW	Fuss- und Veloverkehr
HQ 100	Durchflussmenge, die im Schnitt alle 100 Jahre einmal eintritt
KXP	Kontextplan
K+R	Kiss and Ride
KZ	Kurzzeit
LFW	Lieferwagen
LOS	Level of Services
LW	Lastwagen
m	Meter
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MPO	Mobilitätsplan Olten
MR	Motorräder
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PU	Personenunterführung
PW	Personenwagen
P+R	Park and Ride
SIA	Schweizerischer Ingenieur- und Architekturverein
STASS	Steuerungsausschuss
TG	Tiefgarage
VV	Veloverkehr



1. Planungsgegenstand und Ziele

1.1 Planungsgegenstand

Planungsgegenstand ist der Neue Bahnhofplatz Olten NBO mit den folgenden Anschlussbereichen an das Umfeld:

- _ auf Stadtebene an die Kantonsstrasse, Bahnhofstrasse und das Areal Bahnhof Nord (ABN)
- _ auf Ebene Passagen an die Bahnhofterrasse und den Aareraum
- _ sowie auf beiden Ebenen an den Bahnhof Olten

Der Bahnhof Olten ist einer der meist frequentierten Bahnknotenpunkte der Schweiz und die ÖV-Drehscheibe für die ganze Region Olten. Der Bahnhofplatz Olten ist das Aushängeschild des Bahnhofs und der Übergang zur Stadt. Die heutige unattraktive und schlecht funktionierende Platzsituation entspricht dieser hochrangigen Bedeutung seit Jahren nicht mehr.

Der übergeordnete Mobilitätsplan Olten MPO (1) für die Stadt und Region Olten zeigt, dass künftig vor allem der ÖV und der Veloverkehr deutlich grössere Bedeutung erlangen müssen. Dies wird zu einer rasch zunehmenden Frequentierung der multimodalen Verkehrs-Drehscheibe Bahnhof führen.

Hinzu kommen Entwicklungen, die unmittelbaren Einfluss auf den Bahnhofplatz haben werden. Vor allem das unmittelbar im Norden angrenzende Entwicklungsareal Areal Bahnhof Nord ABN (2) beschneidet den bestehenden Bahnhofplatz bis in den Bereich des bestehenden P+R und die Zweirad-Abstellanlage. Die Arealentwicklung ABN mit urbaner Nutzungsdichte wird zudem die Verkehrsanforderungen auf den umliegenden Strassen erhöhen. Die mittelfristigen Entwicklungsabsichten des Bahnhofs Olten (Verbesserung Bahnzugang, Entwicklungsabsichten Gleis-, Perron- und Publikumsanlagen, kommerzielle Nutzungen) werden im nordwestlichen Bereich des Bahnhofs bzw. des Gleisfeldes mehr Raum benötigen und somit ebenfalls die Platzfläche reduzieren.

Somit resultieren für den Bahnhofplatz zunehmende funktionale Anforderungen auf enger werdendem Raum.

Diese Ausgangslage und die absehbare Entwicklung verdeutlichen die Dringlichkeit einer umfassenden Sanierung und Neukonzeption des Perimeters Bahnhofplatz inkl. der angrenzenden Strassenräume.

Die Lage des Bahnhofs direkt an der Aare ist sowohl für umsteigende BahnbenutzerInnen mit Aufenthaltszeiten in Olten als auch für die Verbindung Stadt - Bahnhof ein schweizweit einzigartiges Merkmal, welches aufgrund des überalterten Zustandes der Aare-Terrasse jedoch nicht zeitgemäss in Wert gesetzt wird. Die Aufwertung des rechten Aareufers (Projekt ANDAARE) kann absehbar nicht umfassend erfolgen. Hingegen ist der unmittelbare Bahnhofbereich auf Aareebene ebenfalls in die Sanierung und Neukonzeption des Bahnhofplatz-Projektes einbezogen worden, inklusive der neuen Brücke für den Fuss- und Veloverkehr (Aaresteg) als direkte Verbindung Innenstadt – Bahnhof.

Planungsgegenstand

Umfeldentwicklung

Lage an der Aare



Der vorliegende Bericht hält die wichtigsten Elemente der Planung NBO sowie des Prozesses bis zur Fertigstellung des BGK fest und skizziert die zukünftigen Schritte bis zur Umsetzung des Projektes.

Das BGK entspricht einem „Vorprojekt Minus“¹. Es konkretisiert die Lösungsansätze für den NBO in Form von Plänen und Erläuterungsbericht und weiteren Beilagen.

Das BGK soll als Grundlage für die Regelung der Finanzierung bzw. der entsprechenden Kreditverfahren sowie als Grundlage für die Vereinbarung der Bauherrengemeinschaft zwischen dem Kanton Solothurn, der Stadt Olten und der SBB dienen. Zudem soll das BGK die Grundlage für die Information und Mitwirkung der politischen Gremien und der Bevölkerung bilden.

1.2 Bisheriger Planungsprozess

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Betriebskonzept	■	■	■	■	■							
Referenzprojekt			■	■	■							
Testplanung						■	■					
Betriebs- und Gestaltungskonzept							■	■	■			■
Detailabklärungen								■	■	■	■	■

Phase Betriebskonzept (3) und Referenzprojekt (4) (2008 – 2012)

Im Rahmen eines Betriebskonzeptes wurden die Nutzungs- und Erschliessungsanforderungen an den Perimeter zukunftsgerichtet definiert. Mittels der Ausarbeitung eines Referenzprojektes wurde ein exemplarischer Lösungsansatz erarbeitet und auf diese Weise die Machbarkeit der definierten Nutzungs- und Erschliessungsansprüche geklärt. Im Zuge dieser Schritte wurde zwischen der mittelfristigen (Planungshorizont Z1, ab 2022) und langfristigen Entwicklung (Z2, ab 2030) differenziert.

Phase Testplanung (2012 – 2014) (5)

Im Rahmen einer Testplanung als qualitätssicherndes Verfahren wurden vier interdisziplinäre Fachteams mit der Ausarbeitung von Lösungsansätzen beauftragt. Eine breit abgestützte Jury wählte aus dem Verfahren den Lösungsansatz zur Weiterbearbeitung aus.

¹ Das BGK ist in der SIA-Norm nicht geregelt. Es positioniert sich zwischen der Vorstudie (Phase 2) und dem Vorprojekt (Phase 3.1). Die Bearbeitungstiefe des vorliegenden BGK entspricht einem „Vorprojekt Minus“. Im Fokus stand dabei die Sicherstellung der Machbarkeit aller Bestandteile sowie die Schätzung der Kosten mit der definierten Genauigkeit von +/- 30%. In der nachfolgenden Projektierungsphase ist die Vertiefung zu einem Vorprojekt gemäss SIA-Definition vorzusehen.



Phase Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK (seit 2015)

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept konkretisiert den Lösungsansatz aus der Testplanung und stellt die Abstimmung mit den übergeordneten Planungen und den relevanten Drittprojekten sicher. Die hauptsächlichen Drittprojekte sind die Arealentwicklung Bahnhof Nord (ABN), die Planungen auf den Kantonsstrassenachsen, die Langfristplanung der SBB zur Bahnhofentwicklung sowie die Aufwertung Aareraum.

Parallel zur Erarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes wurde vom Büro Van de Wetering im Auftrag der SBB eine Objektstudie (6) erarbeitet. In dieser Studie wurden die Gestaltung der Bahnhofzugänge vertieft bearbeitet sowie auch die benötigten Flächen für die verschiedenen Nutzungen in der Passageebene (Niveau -1) eruiert und angeordnet.

Im Dezember 2016 und Januar 2017 fanden bei der Stadt Olten, dem Kanton Solothurn und der SBB die interne Vernehmlassung eines ersten Entwurfes des BGK statt. Zudem wurden in diesem Zeitraum die bereits bei der Erarbeitung des Betriebskonzeptes begrüßten Fachstellen und Verbände informiert und zur Stellungnahme eingeladen. Aufgrund der Eingaben wurde vom Herbst 2017 bis Februar 2018 auf Stadtebene funktionelle Abklärungen gemacht. Hauptsächlich ging es um die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs. Ebenfalls gab es von Frühling 2018 bis Frühling 2019 eine erneute Abklärung bezüglich der gesamten Gestaltung.

1.3 Ziele der Planung

Die qualitativen Ziele für den Neuen Bahnhofplatz Olten wurden im Rahmen des Agglomerationsprogrammes sinngemäss wie folgt definiert:

- Sicherung und Verbesserung der Funktionsfähigkeit des Bahnhofplatzes Olten als intermodale ÖV-Drehscheibe von überregionaler Bedeutung.
- Minimierung der Konfliktbereiche und Verbesserung der Verkehrsabläufe durch weitgehende Entflechtung der einzelnen Verkehrsträger.
- Neuorganisation und Neugestaltung des Platzbereiches inklusive angrenzendem Strassennetz und Anschlüsse an die bestehenden Personenunterführungen des Bahnhofs Olten, um damit die heutigen und künftigen Bedürfnisse besser berücksichtigen zu können.
- Verbesserung der betrieblichen Abläufe, Erhöhung der Benutzerfreundlichkeit des ÖV inkl. Verbesserung der Umsteigebeziehungen.
- Erhöhung der Benutzerfreundlichkeit und der Gebrauchstauglichkeit für den Velo- und Fussverkehr und den MIV.
- Attraktivierung des Stadtraumes, Erhöhung der Aufenthaltsqualität.



Diese Ziele sollen mit folgenden Massnahmen erreicht werden:

- Öffentlicher Busverkehr: Optimierung der Busführung sowie der Organisation der Bushaltestellen und Aufstellbereiche für den Zeitabgleich. Berücksichtigung des künftigen Ausbaus sowie einer zweckmässigen Flexibilität für die Entwicklung des öffentlichen Busverkehrs.
- Fussverkehr: Verbesserung der Zugänglichkeit Bahnhof auf der Stadtebene und der Passageebene. Verlängerung der Personenunterführung Hardegg, Neubau des neuen Aarestegs und der Bahnhofterrasse. Umsetzung der Hindernisfreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen.
- Veloverkehr: neue unterirdische Velostation, Verbesserung der Velo-Zufahrten inkl. neuem Aaresteg.
- Motorisierter Individualverkehr und Taxis: Verbesserte Organisation von Kiss+Ride, Kurzzeitparking P+R, Mobility und Taxi.



1.4 Projektorganisation

Das BGK wurde mit der folgenden Projektorganisation erarbeitet:

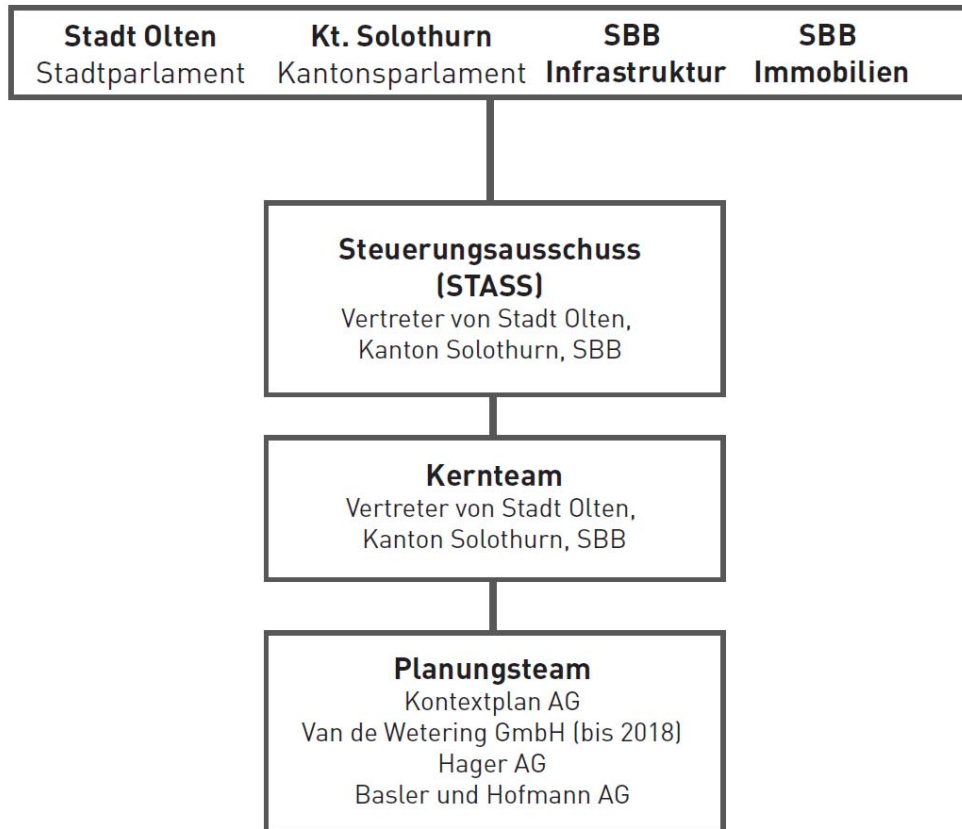


Abbildung 1: Organigramm

Der Steuerungsausschuss (STASS) setzt sich aus Vertretern des Kantons Solothurn, der Stadt Olten und der SBB Infrastruktur sowie der SBB Immobilien zusammen. Der Steuerungsausschuss ist für die strategische Steuerung des Prozesses zuständig. Der STASS entscheidet über die vom Kernteam vorbereiteten Anträge.

STASS

Mitglieder des STASS:

Martin Wey, Stadtpräsident Olten (Vorsitz)

Roland Fürst, Bau- und Justizdirektor Kanton Solothurn

Bernard Staub, Leiter Amt für Raumplanung (ARP) Kanton Solothurn*

Peter Heiniger, Kantonsingenieur, Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) Kanton Solothurn*

Thomas Marbet, Baudirektor Olten

Michael Loose, SBB IM, PM, Leiter Portfolio Bahnhöfe (bis Sep. 2016)

Christian Eggenberger, SBB IM, PM, Leiter Portfolio Bahnhöfe (ab Sept. 2016 bis Jan. 2017)

Yves Jacot, SBB IM, PM (ab Januar 2017)

Reto von Salis, SBB I, Leiter Netzentwicklung Region Mitte (bis September 2016)

Massimo Guglielmetti, SBB I, Fahrplan und Netzdesign (ab Juni 2017 bis Dezember 2018)

Andreas Wingeier, SBB I, Leiter Infrastrukturplanung Region Mitte (a.i. ab Dezember 2018)

* ARP / AVT gemeinsam 1 Stimme



Wie im STASS sitzen auch im Kernteam Vertreter der Stadt Olten, des Kantons Solothurn und SBB Immobilien sowie der SBB Infrastruktur. Dem Kernteam obliegt die operative Steuerung und Koordination des Projektes und die Vorbereitung von Anträgen zuhanden des STASS. Geleitet wurde das Kernteam bis Herbst 2017 von Daniel Wassmer, Amt für Verkehr und Tiefbau Kt. SO. Ab Herbst 2017 übernahm Thomas Kieliger von Kieliger & Gregorini AG als externer Projektmanager die Leitung des Kernteams.

Mitglieder des Kernteams:

Daniel Wassmer, Leiter Strassenbau Kanton Solothurn, GPL NBO (Vorsitz)

Lionel Leuenberger, Amt für Raumplanung Kanton Solothurn

Lorenz Schmid, Stadtplaner Olten

Kurt Schneider, Leiter Direktion Bau Olten

Lukas Henggeler, SBB Infrastruktur, Netzentwicklung, Leiter Bern/ Solothurn (bis November 2016)

Andreas Wingeier, SBB Infrastruktur, Infrastrukturplanung Region Mitte (seit März 2017)

Moreno Maconi, SBB Immobilien (bis April 2016)

Yves Jacot, SBB Immobilien (ab April 2016 bis März 2017)

Manuela Koller, SBB Immobilien (seit April 2017)

Kernteam

Mitglieder des Planungsteams für die Erarbeitung des BGK:

Markus Reichenbach, Kontextplan AG (Koordination und Verkehrsplanung)

Han van de Wetering, Van de Wetering GmbH (Städtebau) (bis 2018)

Monika Schenk, Hager Partner AG (Landschaftsarchitektur)

Philipp Angehrn / Philip Glanzmann, Basler und Hofmann AG (Bauing. / Kosten)

Planungsteam



2. Nutzungsanforderungen und Rahmenbedingungen

2.1 Nutzungsanforderungen

In einem ersten Schritt und als Basis für die Planung des neuen Bahnhofplatzes Olten wurde 2008 ein Betriebskonzept erarbeitet. Dabei wurden die aktuellen und zukünftigen Anforderungen an den Planungserimeter definiert. Im Rahmen eines nachfolgend ausgearbeiteten Referenzprojektes wurden diese Anforderungen auf ihre generelle Umsetzbarkeit getestet. In einer Testplanung wurden schliesslich die betrieblichen Anforderungen in einen städtebaulichen Kontext integriert. Die Bestlösung aus der Testplanung, die Ergebnisse der funktionellen Abklärungen im Herbst 2017 bis Februar 2018 sowie die Abklärungen bezüglich der Aufgänge von den Personenunterführungen zwischen Frühling 2018 und 2019 dienen als Grundlage für die Erarbeitung des BGK.

Die funktionalen Nutzungsanforderungen kurz zusammengefasst:

ÖV:

- Direkte anfahrbare Haltekanten für Durchmesserlinien und Radiallinien (Eckbeziehung Bahnhofbrücke <> Bahnhofquai) mit Endhalt / Zeitabgleich am Bahnhof inkl. erforderlichem Warteraum
- 1 Stellplatz (Reservehaltekante) für Bahnersatz, Pikett, Reiseccars, Ver- und Entsorgung Bahnhof
- Warteraumtiefe von min. 3.00m
- Gewährleistung der Hindernisfreiheit (Haltekantenhöhe von 22cm bzw. 16cm bei der hinteren Kante bei einer Doppelhaltestelle von 50m Länge, mindestens im Bereich der 2. Tür)

MIV:

- K+R für 3-5 PW (zwingend auf Niveau 0)
- 16 Kurzzeitparkfelder (auf Niveau -01)
- 12 Mobility-Stellplätze (auf Niveau -01)
- 2 rollstuhlgerechte Parkfelder (auf Niveau 0 im Z1 und auf Niveau -01 nach hindernisfreiem Ausbau PU Hardegg)
- 120 Motorrad-Abstellmöglichkeiten (auf Niveau -01)

Velo:

- 1000 Veloabstellplätze unterirdisch angeordnet²
- Werkstatt / Nebenräume in unmittelbarer Nähe der Veloabstellanlage (100-200m²)
- Einbezug des Stegs aus dem ehemaligen Projekt Andaare als direkte Veloverbindung vom Amtshausquai zur Velostation
- Im Zuge der Planungsarbeiten wurde zudem eingebracht, dass eine durchgehende Veloverbindung entlang des Aareufers zu ermöglichen sei.

² Im BGK sind nach jetzigem Planungsstand effektiv ca. 1'250 Veloabstellplätze vorgesehen, um der zu erwartenden Nachfrageentwicklung gerecht zu werden.



Fussverkehr:

- _ Verlängerung Hardeggunterführung bis Aare
- _ Möglichst flexible, direkte, vielfältige Fusswegbeziehung
- _ Sicherstellung behindertengerechter Zugänge und Fusswege
- _ Ausgestaltung Boulevard als Anbindung Quartier ABN und auch über den Bahnhofplatz

Taxi:

- _ 7 Taxistellplätze in unmittelbarer Nähe der Bahnhofaufgänge

Für den Verkehrsbetrieb auf den Kantonsstrassen gilt während den Spitzenstunden eine minimale Verkehrsqualität LOS von Stufe D.

Für die Dimensionierung und die Konzeption der Bushaltestellen wurde das Betriebs- und Gestaltungskonzept auf die übergeordnete Mobilitätsplanung der Stadt und der Region Olten abgestimmt.

Die mittel- bis langfristige Entwicklungsplanung der SBB für den Bahnhof Olten sieht umfassende Ausbauten der Publikums- und Gleisanlagen vor, die überwiegend ausserhalb NBO als separate SBB-Projekte verfolgt werden. NBO ist auf diese Projekte abgestimmt. Die SBB unterscheiden im wesentlichen folgende Planungshorizonte:

Planungen SBB

Massnahmen SBB am Bahnhof Olten ausserhalb NBO

Planungshorizont Z1, ab ca. 2030:

Vorbehältlich einer gesicherter Finanzierung werden für den Planungshorizont Z1 folgende Elemente angepasst bzw. erweitert:

- _ Ausbau bzw. Verbreiterung der Personenunterführung Hardegg
- _ Ausbau bzw. Verbreiterung der Perronanlagen Gleis 1 bis 4 nach Norden (und Eliminierung Perronengpässe im Süden) -> Perronverbreiterung und Ausbau auf eine Nutzlänge von 420m
- _ Anpassungen an den Gleis- und Weichenanlagen beim Vorbahnhof
- _ Substanzerhaltung Sicherungsanlage Bahnhof Olten

Planungshorizont Z2, späterer Ausbauschnitt (zeitlich noch nicht definiert):

Für den Planungshorizont Z2 werden folgende Elemente angepasst bzw. erweitert:

- _ Ausbau und Verbreiterung Personenunterführung Martin Disteli, optional mit unterirdischer Verbindung der beiden Unterführungen
- _ Option dritte Gleisquerung als Perronzugang im Norden, mit Anknüpfung im Areal Bahnhof Nord (ABN)
- _ Fernzustand mit 11 Perronkanten



Massnahmen SBB / Beteiligungen SBB im Projekt NBO:

Projekt NBO, ab 2025:

- Ausbau der Bahnzugänge Martin-Disteli und Hardegg mit Überdachung, Anpassungen Perron 1
- Neue unterirdische Velostation im Bereich PU Martin Disteli, neues unterirdisches Bahnhofparking im nördlichen Bereich mit Anschluss an die Bebauung ABN

Das BGK bezieht sich auf die heutige Situation – gestaltet sich aber aufwärtskompatibel zu den Planungshorizonten Z1 und Z2 der Planungen SBB im Bahnhof Olten.



2.2 Projektperimeter

In der Abbildung untenstehend ist die genaue Projektabgrenzung ersichtlich.

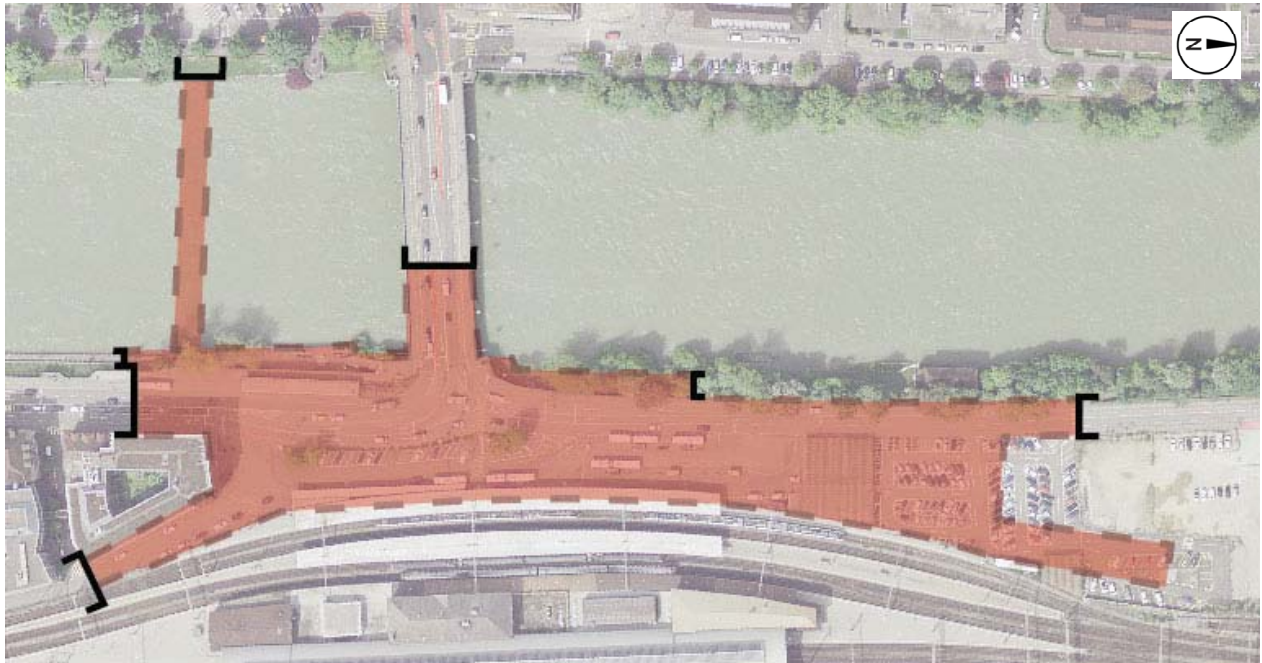


Abbildung 2: Projektperimeter

Gösgerstrasse: Die Gösgerstrasse wird bis zum bestehenden Fussgängerstreifen beim neuen Arealanschluss Süd ABN bearbeitet.

Bahnhofquai: Der Projektperimeter liegt hier an der Schnittstelle zum Projekt Aarburgerstrasse (7).

Bahnhofstrasse: Der Abschnitt von der Swisscom-Gasse bis zur Einmündung Bahnhofquai ist Bestandteil des Projektes.

Bahnhofbrücke: Der Projektperimeter umfasst den Bereich mit Anpassungen der Veloführung bzw. der Fahrstreifenmarkierungen.

Aareufer: Der Perimeter umfasst die Bahnhofterrasse im Umfeld der PU Martin Distel und Verlängerung Hardegg inkl. des Brückenkopfes Aaresteg und der unmittelbaren Anpassungen im Übergang zum Ländiweges.

Aaresteg: Der Aaresteg ist Teil des Gesamtprojektes NBO. Über den Aaresteg wurde koordiniert mit der BGK-Erarbeitung ein eigenständiges Vorprojekt erarbeitet.

Bahnhofplatz: Im Bereich Bahnhofplatz reicht der Projektperimeter bis an die bestehende platzseitige Perronkante. Die Interessenslinie SBB für die Sicherstellung der künftigen Perronverlängerungen gegen Norden liegt innerhalb des Projektperimeters.



2.3 Übergeordnete Rahmenbedingungen

Der Bund beteiligt sich im Rahmen des Agglomerationsprogrammes 2. Generation an den Kosten für die Umsetzung des NBO. Die Eingabe dazu erfolgte im Jahr 2011.

Der Kantonale Richtplan wurde einer Gesamtüberprüfung unterzogen und anschliessend vom August bis November 2015 öffentlich aufgelegt. Dieser wurde anschliessend im September 2017 vom Regierungsrat und schliesslich im Oktober 2018 vom Bundesrat genehmigt.

Über den Perimeter Bahnhof Olten und Umgebung steht folgendes im Kantonalen Richtplan:

«In Europa entsteht ein zusammenhängendes Eisenbahn-Hochleistungsnetz. Der Kanton Solothurn ist an dieses insbesondere mit den Verkehrsknotenpunkten Olten und Basel angebunden.

Die Jurasüdfusslinie Zürich Flughafen–Zürich–Olten–Biel–Lausanne/Genf bildet eine wichtige Ost-West-Verbindung des nationalen Verkehrs. Sie verbindet gleichzeitig die kantonalen Haupt- und Regionalzentren Olten, Oensingen, Solothurn und Grenchen. Die Linien Bern/Luzern–Olten–Basel, Olten–Burgdorf–Bern und Basel–Grenchen–Biel sind ebenfalls von nationaler Bedeutung. Zuständig für die Planung des nationalen und internationalen Eisenbahnverkehrs ist der Bund zusammen mit den betroffenen Transportunternehmungen. Die Kantone haben sich zu Planungsregionen zusammengeschlossen, welche insbesondere in die Planung des Angebots im Rahmen der Ausbauschritte der Bahninfrastruktur einbezogen werden. »

Der Mobilitätsplan Olten (MPO) (1) dient der künftigen Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Er ist ein Gesamtkonzept Mobilität / Verkehr, welches die künftige Bewältigung der steigenden Mobilitätsbedürfnisse und der damit induzierten Verkehrsentwicklung stadtverträglich organisiert, als strategisches Instrument von Stadt und Kanton. Der MPO besteht aus Teilkonzepten, in denen die Themenfelder der verschiedenen Verkehrsträger MIV, ÖV und Fuss- und Veloverkehr, sowie der Steuerungsinstrumente wie beispielsweise die Parkierungsbemessung, Netzstruktur und Verkehrsmanagement bearbeitet werden.

Der STEP Ausbauschritt 2035 sieht eine Verbesserung der Publikumsanlagen am Bahnhof Olten vor. Die Botschaft definiert die Massnahmen einer ersten Ausbaustappe (Z1) grob mit folgenden Punkten: Anpassung von Perronzugängen, Verlängerung der Perronnutzlänge, Verbreiterung von Perrons und Unterführung, Rückbau Reisezentrum.

Agglomerationsprogramm 2. Generation

Kantonaler Richtplan

MPO

STEP Ausbauschritt 2035



2.4 Drittprojekte und Grundlagen

Areal Bahnhof Nord (ABN) (2)

Für die angestrebte Entwicklung auf dem Areal Bahnhof Nord (ABN) wurde ein Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften erlassen. Dieser definiert nebst den möglichen Nutzungen und den Bau- und Gestaltungsvorschriften auch die maximale Anzahl Parkfelder sowie die Erschliessung für den MIV sowie den Fuss- und Veloverkehr. Das Projekt grenzt unmittelbar an den Projektperimeter NBO und hat sowohl betrieblich wie auch städtebaulich einen grossen Einfluss auf das Projekt NBO.

Die Baufelder 1 und 2, welche direkt an den zukünftigen Bahnhofplatz angrenzen, wurden im Jahr 2018 von der SBB Immobilien verkauft. Ende 2018 wurde ein Architekturwettbewerb für die Baufelder 1 und 2 durchgeführt. Auf Basis des Siegerprojektes wird die Planung zurzeit konkretisiert. Der Baubeginn ist für 2021 geplant.

Die Gestaltung der Vorzone sowie der unterirdische Anschluss des Bahnhofparkings muss mit dem Projekt für die Baufelder 1 und 2 koordiniert werden.

Grundlagenstudie Entwicklung rechtes Aareufer vom Januar 2017 (8)

Mit der Sistierung des Projektes Andaare Ende 2013 hatten sich die Schnittstellen zu den Projekten NBO und Umgestaltung (UM) Aarburgerstrasse / Bahnhofquai verändert. Zur Bewältigung dieser Schnittstellen und Gewährleistung der Aufwärtskompatibilität zu einer späteren Uferentwicklung am Ländiweg beauftragte die Stadt die Büros Werk 1, Fürst Laffranchi und Hager Partner AG zur Erarbeitung einer projektübergreifenden Studie. Ziel der Studie waren u.a. auch das Aufzeigen von möglichen Sofortmassnahmen für eine Attraktivierung des Ländiweges, abgestimmt auf die Erstellung der neuen Stützmauer im Projekt UM, sowie der Machbarkeit einer langfristig durchgehenden Ufer-Längsverbindung für den Veloverkehr. Im Ergebnis wurde das BGK NBO auf die etappenweise Durchbindung des Veloverkehrs auf der Aareebene ausgerichtet. Die Schnittstellen zwischen den Projekten NBO, UM Bahnhofquai und Sanierung obere Stützmauer wurden in Längs- und Querrichtung sowie zwischen der oberen und unteren Ebene entsprechend abgestimmt.

Überparteiliche Motion «Attraktivierung rechtes Aareufer»

Mit der vom Gemeindeparlament im November 2017 überwiesenen Motion wurde der Stadtrat beauftragt, ein Projekt für Aufwertungsmassnahmen am Ländiweg im Sinne der Grundlagenstudie «Entwicklung rechtes Aareufer» vorzulegen. Das Projekt ist zurzeit in Bearbeitung.



Optimierung Busnetz in den Bezirken Olten, Gösgen, Gäu (9)

Im Rahmen des Mobilitätsplans Olten wurde in der ersten Phase das **generelle Angebotskonzept bis ca. 2030** erarbeitet. Basierend darauf wurde das **Buskonzept Olten-Gösgen-Gäu** erarbeitet, welches mit Angebotsverbesserungen in den Jahren 2019 und 2021 in Etappen umgesetzt wurde resp. noch umgesetzt wird. Die Optimierung des Busverkehrs ist ein wichtiger Pfeiler des Mobilitätsplans Olten, um die stadtverträgliche Mobilität und damit das Wachstum der Stadt sicherstellen zu können. Auf dem Bahnhof Olten als wichtige Drehscheibe und öV-Knotenpunkt liegt besonderes Augenmerk. Das BGK wurde dementsprechend auf das erarbeitete Buskonzept abgestimmt.

Sanierung Stützmauer (10)

Im Zuge der Planungen zum Neuen Bahnhofplatz Olten, der Umgestaltungsmassnahmen Bahnhofquai und dem Entwicklungskonzept rechtes Aareufer wurde im Auftrag des Kantons Solothurns vom Büro Fürst Laffranchi ein Vorprojekt für die Sanierung bzw. den Ersatz der oberen Stützmauer am Bahnhofquai erarbeitet. Darin wird insbesondere die Machbarkeit der Umsetzung der Stützmauer an der Stelle betrachtet, welche sich aus der Koordination und Abstimmung der drei oben genannten Projekte ergeben hat.

Folgendes Ergebnis resultierte aus dem Vorprojekt: Die bestehende Stützmauer wird durch eine neue Bohrpfahlwand ersetzt. Dies ermöglicht Querschnittsanpassungen beim Bahnhofquai und ist Voraussetzung für zukünftige Umgestaltungsmassnahmen am Ländiweg.

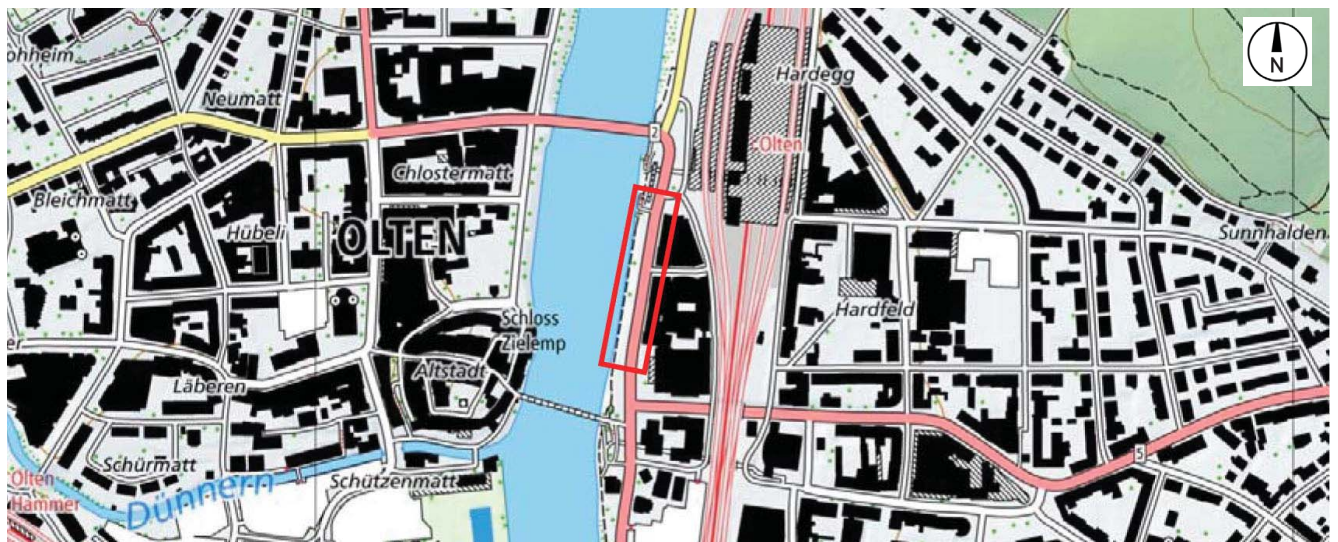


Abbildung 3: Projektperimeter



Umgestaltungsmassnahmen Aarburgerstrasse-Bahnhofquai (7)

Im Zuge des Projektes Entlastung Region Olten (ERO) und der Eröffnung der Entlastungsstrasse sind auf dem übergeordneten Strassennetz in Olten Umgestaltungsmassnahmen geplant und teilweise umgesetzt. Für den Abschnitt Gäubahnsteg bis Bahnhofquai (Schnittstelle NBO) wurde ein Betriebskonzept und darauf aufbauend ein Vorprojekt und Bauprojekt erarbeitet.

Zwischen den Planungen zum neuen Bahnhofplatz Olten und den Umgestaltungsmassnahmen am Bahnhofquai bestehen direkte Abhängigkeiten, weshalb eine integrale, koordinierte Verkehrslösung von grosser Wichtigkeit ist. Die Regime und die betrieblichen Aspekte beider Projekte wurden laufend aufeinander abgestimmt. Zudem hat die Achse Aarburgerstrasse – Bahnhofquai eine grosse Bedeutung als wichtige Zufahrtsroute zum Bahnhof und soll dementsprechend hochwertig und einheitlich mit dem Bahnhofplatz gestaltet werden. Folgende Projektinhalte sind für das BGK NBO relevant:

- Anpassung der Querschnitts Bahnhofquai. Der Veloverkehr nach Süden wird neu auf einem Radstreifen geführt. Auf dem Gehweg wird eine Baumallee ermöglicht, womit die historische, zum Amthausquai symmetrische Quaianlage wiederhergestellt werden kann.
- Der Anschluss Swisscom-Gasse wird neu lichtsignalgeregelt. Dadurch wird das Linksabbiegen für PW und Lieferwagen ermöglicht.

Als Ergänzung zum Erschliessungsplan wurde eine Studie zur Optimierung der Verkehrsführung Handelshof bis Postplatz vom Kanton Solothurn in Auftrag gegeben. Dabei wurde von der Firma RK&P eine Verkehrssimulation zwischen Handelshof und Postplatz erstellt und errechnet. Die Verkehrssimulation wurde als Basis für die Simulation, welche im Rahmen des BGK erstellt wurde, verwendet.

Aufgrund von verschiedenen Einsprachen ist das Projekt momentan vor dem Verwaltungsgericht. Ein Entscheid des Verwaltungsgerichtes ist noch ausstehend.

Ausführungsprojekt Gösgerstrasse (13)

Parallel zur Planung ABN wurde ein Erschliessungsplan für die Umgestaltung der Gösgerstrasse erarbeitet.

Das Ausführungsprojekt Gösgerstrasse wurde auf die geometrischen Erfordernisse des ABN abgestimmt und schliesst an den heutigen Strassenquerschnitt im Bereich des Bahnhofplatzes an. Bei der Realisierung des Projektes NBO sind im Anschlussbereich zum ABN gewisse Anpassungen der Strassenführung vorzusehen.

Die geplanten Massnahmen in der Gösgerstrasse wurden 2017 / 2018 realisiert.



3. Übersicht Gesamtprojekt NBO

3.1 Stadtebene (Niveau 0)

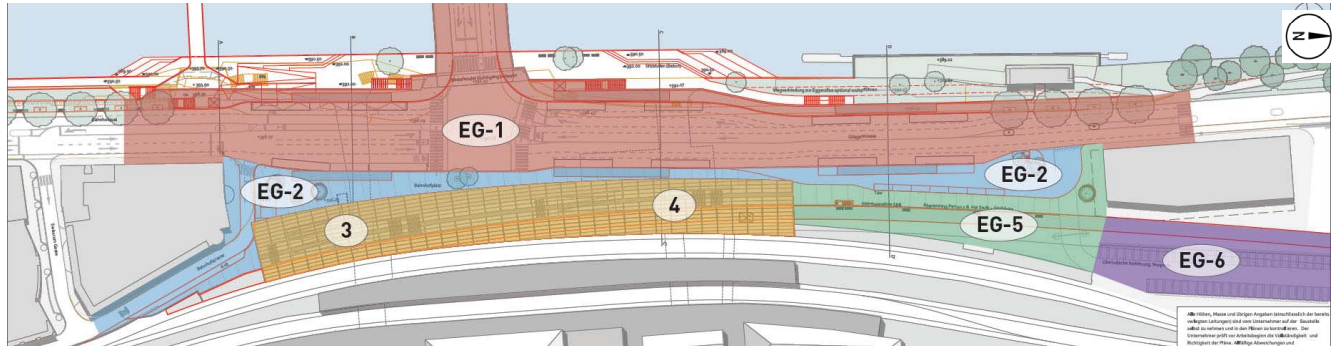


Abbildung 4: Module Stadtebene

Das Modul EG-1 beinhaltet den Bereich Kantonsstrasse:

- Strassenabschnitte: Bahnhofquai, Bahnhofbrücke, Gösgerstrasse
- Verbesserung Infrastruktur für den Veloverkehr mittels eigenen Spuren und Alternativrouten
- Verbesserung Querungsmöglichkeiten für den Fussverkehr auf Niveau 0 (=Stadtebene)
- Sicherstellung Kapazität für den motorisierten Verkehr
- Anordnung Bushaltestellen auf Busspuren

Modul EG-1 Kantonsstrasse

Das Modul EG-2 beinhaltet den Bahnhofplatz:

- Zwischen Perron und Bahnhofquai bzw. Gösgerstrasse weitgehend vom Verkehr befreiter Bahnhofvorplatz
- Im Norden 7 Taxistellplätze bzw. eine Reservebushaltestelle für Bahnersatz
- Bahnhofstrasse: Einführung Einbahnregime und Begegnungszone; 2 rollstuhlgerechte Parkfelder sowie eine K+R-Bucht

Modul EG-2 Bahnhofplatz

Das Modul 3 beinhaltet den Bahnzugang zur PU Martin-Disteli:

- Auf EG-Niveau hindernisfreier, witterungsgeschützter Zugang zu Niveau -1 und PU Martin-Disteli

Modul3 Bahnzugang Martin-Disteli

Das Modul 4 beinhaltet den Bahnzugang zur PU Hardegg:

- Auf EG-Niveau witterungsgeschützter Zugang zu Niveau -1 und PU Hardegg

Modul 4 Bahnzugang Hardegg

Das Modul EG-5 beinhaltet die Velo- und Fussverkehrsverbindung zwischen Bahnhof und ABN-Areal sowie die Fläche bis zum heutigen Perron:

- Fuss- und Veloverbindung zwischen Zugang PU Hardegg und ABN-Areal
- 7 Taxistände
- Fläche für geplanten Bahnersatz

Modul EG-5 Boulevard

Das Modul EG-6 beinhaltet das oberirdische Parking für das P+R:

- 50 P+R-Parkfelder (Zustand vor Z1)

Modul EG-6 Park + Ride



3.2 Ebene Passage (Niveau -1)

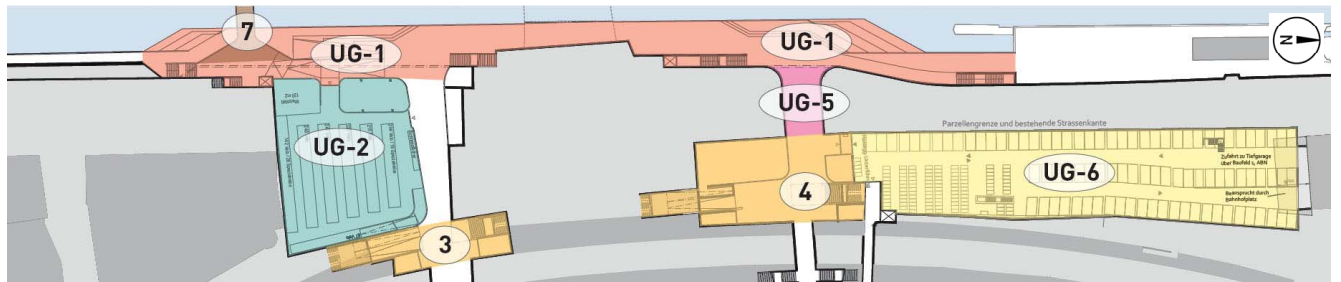


Abbildung 5: Module Passageebene

Das Modul UG-1 beinhaltet das Aareufer.

- _ Zugang zur Velostation
- _ Ankunftsplattform von Aaresteg
- _ Zugang zu PU Martin-Disteli und PU Hardegg
- _ Terrasse und Sitzstufen zum Verweilen
- _ Möglichkeit für Veloverbindung mit Anschluss Richtung Ruderhaus und Ländiweg

Modul UG-1 Aareufer

Das Modul UG-2 beinhaltet die neue Velostation, welches an die PU Martin-Disteli angrenzt.

- _ Velostation mit einer Kapazität von mind. 1000 Abstellplätzen für Velo inkl. Werkstatt
- _ Zugang vom Aareufer über Lift und Aaresteg sowie vom Bahnhofplatz über Rampe
- _ Raum für ein Café

Modul UG-2 Velostation / Café

Das Modul 3 (Bahnhofzugang Martin Disteli) beinhaltet auf UG-Niveau die Verbindung von Niveau 0 auf Niveau -1.

- _ Hindernisfreier Zugang zu Niveau 0, den Geleisen und der Aare
- _ Kundeninformation im Zugangsbereich Bahn
- _ Zugang zur Velostation

Modul 3 Bahnhofzugang Martin-Disteli

Das Modul 4 (Bahnhofzugang Hardegg) beinhaltet auf UG-Niveau den Zugangsbereich Bahn.

- _ Hindernisfreier Zugang zu Niveau 0, den Geleisen und der Aare
- _ Kundeninformation im Zugangsbereich Bahn und kommerzielle Nutzung

Modul 4 Bahnhofzugang Hardegg

Das Modul UG-5 beinhaltet die Verlängerung der PU Hardegg.

- _ Neue direkte Verbindung zur Aare ab Zugangsbereich Bahn

Modul UG-5 Verlängerung PU Hardegg

Das Modul UG-6 beinhaltet das Bahnhofparking.

- _ Parking mit 12 Mobility-, 16 Kurzzeit- und 58 P+R-Parkfelder
- _ Erschliessung über ABN, Baufeld 1

Modul UG-6 Bahnhofpar- king

Das Modul 7 beinhaltet den Aaresteg.

- _ Fuss- und Veloverkehrsverbindung

Modul 7 Aaresteg



4. Aspekte Städtebau, Landschaftsarchitektur, Architektur

Die in den folgenden Kapiteln beschriebenen Elemente werden im Übersichtsplan 1:1500, im Situationsplan 1:500, im Untergeschoss 1:500, in den Schnitten und Ansichten 1:200, im Situationsmodell 1:200 und auf den Visualisierungen planerisch dargestellt.

4.1 Jura und Aare

Als gestalterisches Thema im Aussenraum wird an die Jurahöhen angeknüpft, die sich als markante Grate, mit kargen Kiefernwäldern bewachsene schrägestellte Kalkschichten des Faltenjuras nordwestlich von Olten ausdehnen. Am Bahnhof trifft gleichsam der Jura auf die Aare. Entsprechend wird für den Platz ein heller, kalkähnlicher Belag, z.B. Beton oder Asphalt mit hellen Intarsien vorgeschlagen, für die Sitztreppen an der Aare ein Kalksteinbeton. Als Bäume auf dem Platz skulptural anmutende Kiefern, gemischt mit Kleinbäumen, welche einen interessanten Blüh- oder Farbaspekt zeigen wie z.B. asiatische Hartriegel, Kolreutherien od.äh.). Am Aareufer z.B. Hängeweiden als Referenz an das Wasser.

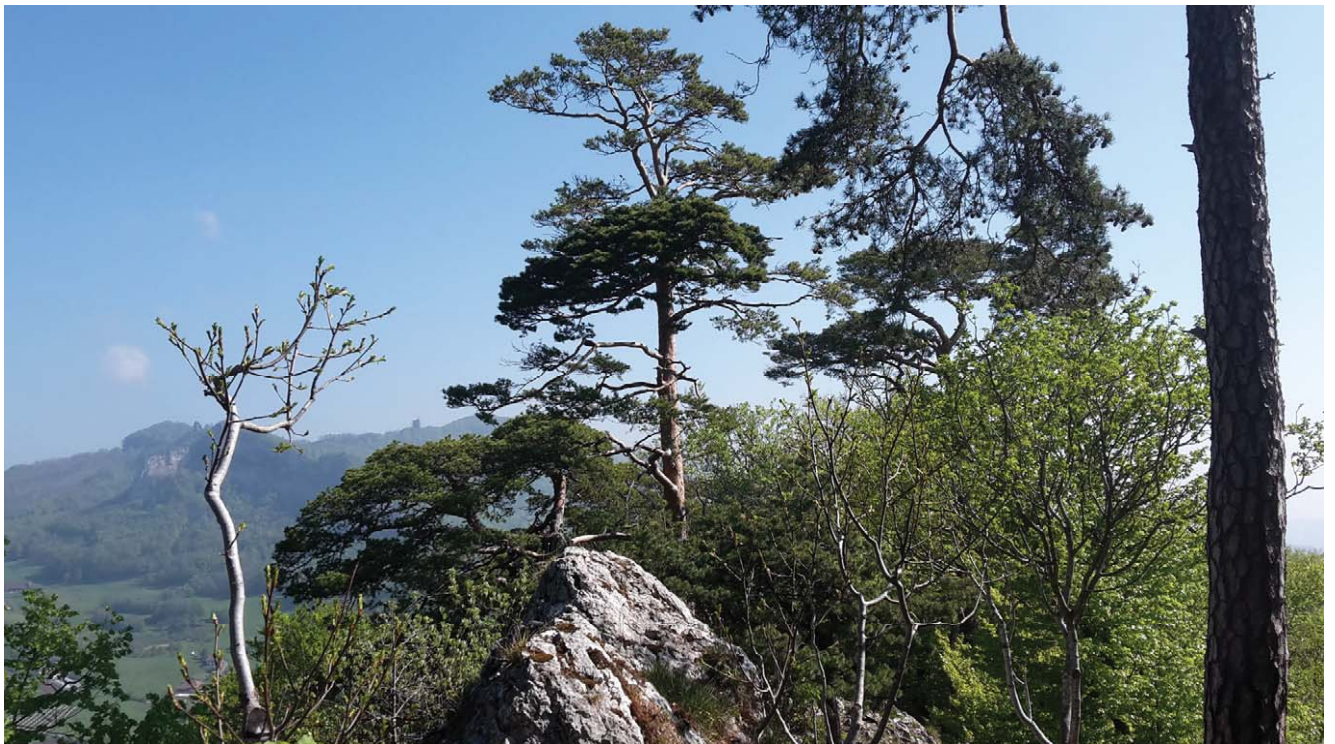


Abbildung 6: Rumpelflüe ob Olten mit Jurakalkfelsen und Kiefernwald



4.2 Bahnhofplatz

Der Bahnhof Olten ist nach Zürich der zweitgrösste Umsteigebahnhof der Schweiz. Verglichen damit sind die Frequenzen des Ziel- und Quellverkehrs zwischen Bahnhof und Stadt erheblich tiefer. Der Bahnhofplatz muss das Verhältnis und die Schnittstellen zwischen der dominanten Infrastruktur, diesem «Märklin-Kreuz der Schweiz», und der Kleinstadt bewältigen. Der Bahnhofplatz bildet weiterhin die Visitenkarte für die Bahn ebenso wie für die Stadt. Die Besonderheit des Bahnhofs Olten bildet, nebst der schönen Perronhalle über den Geleisen 7-12, der direkte Bezug der PU-Ebene zur Aare. Dem entsprechend spannt sich der Bahnhofplatz letztlich weiträumig über zwei Ebenen – die Stadt- und Ufer- resp. PU-Ebene – als Gesamtanlage mit verschiedenen Funktionen und Charakteren auf. Zur Betonung des Ganzen wurde den Verbindungen zwischen den Ebenen besondere Aufmerksamkeit geschenkt.

Ein dem Perronverlauf folgendes neues Dach soll das zurzeit heterogene Erscheinungsbild des Bahnhofs durch eine ruhige, einheitliche Geste ersetzen, ohne das historische Empfangsgebäude unnötig zu verdecken. Es bezeichnet die Eingänge zum Bahnhof auf der Stadtebene und dient als grosszügiger Witterungsschutz. Die im Projektteam «Toblerone» genannten, aus den PUs herauswachsenden Betonelemente sind streng funktional (Vertikalverbindungen herstellen, Zugänge verdeutlichen, Dach tragen, stützenfreier Platz). Sie sollen aber auch zeichenhaft wirken und die Verbindung beider Ebenen unterstreichen.

Die Bushaltestellen sind möglichst nahe an den Aufgängen der Unterführungen beidseits des Bahnhofquais bzw. der Gösgerstrasse sowie auf beiden Seiten der Bahnhofbrücke platziert, so dass klar erkennbar wird, in welche Richtung der jeweilige Bus fährt.

Zwischen dem neuen Perrondach und den Bushaltekannten spannt sich auf der Stadtebene ein längsgerichteter Platzraum auf, der sich im südlichen Teil leicht aufweitet und einen neuen Treffpunkt bildet. Sitzrondellen und schattenspendende mehrstämmige Bäume schaffen Aufenthaltsqualität für kurze Wartezeiten. Zudem gliedern die Bauminseln den Raum und verlangsamen den Veloverkehr über den Platz. Der aus den 1950er Jahren stammende, in Olten als Treffpunkt beliebte Brunnen der heutigen Aareterrasse wird hier identitätsstiftend einen neuen Platz finden, welcher auch der neuen Bedeutung des Bahnhofplatzes als Ankunftsort und Drehscheibe auf Stadtniveau entspricht.



Abbildung 7: Brunnen aus Jurakalk auf der heutigen Aareterrasse



Zug Bundesplatz



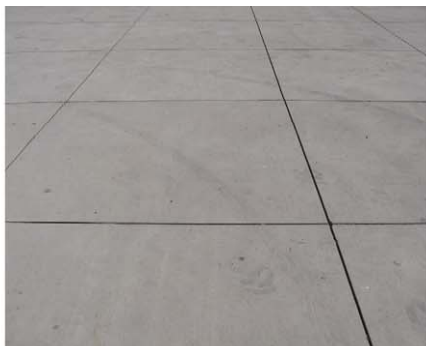
Zürich Max Bill Platz



Beispiel Firma Streetlife

Abbildung 8: Sitzrondellen

Ein einheitlicher Belag bzw. besondere Belagselemente wie Streifen oder Intarsien zeichnen den Bahnhofplatz im durchgehenden Asphalt-Stadtteppich aus. Die hellen Streifen oder Intarsien schaffen einen Bezug zu den ebenfalls in hellem Beton ausgeführten Sitzstufen der Aareterrasse. Der Belag muss robust und für LKW befahrbar sein. In Frage kommen etwa Asphalt- oder Betonbeläge. Dieser Belagsteppich erstreckt sich über die gesamte Fläche ab der Bahnhofstrasse bis zum Perron (exkl. Perronfläche) bzw. an den Rand der Fahrbahn des Bahnhofquais bzw. der Gösgerstrasse.



Betonplatten



Terrazzo



Ortbeton bunt



Asphalt mit hellen Einsprenglingen



Asphalt mit hellen Asphaltintarsien

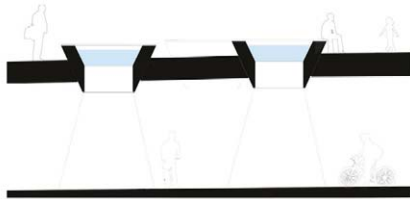


Asphalt bemalt

Abbildung 9: Beispiel Beläge



Alternativ zu den Sitzrondellen und der Umplatzierung des Brunnens wurden vom Team Stauffenegger + Partner AG/Stefan Mundwiler drei neue Brunnen mit Glasboden vorgeschlagen, welche Tageslicht in die Velostation bringen sollen. Tageslicht könnte auch durch in den Belag eingelegte Glasbausteinbänder einfließen, die zudem dem Platzbelag eine besondere Qualität verleihen (exkl. Perronbereich).



Brunnen mit Glasboden für Lichteinfall
(Vorschlag Stauffenegger+Partner AG,
Stefan Mundwiler Architecture SIA)

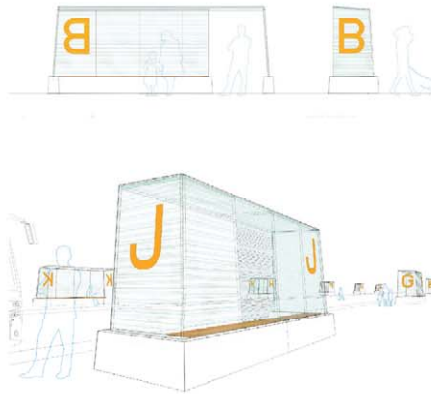
Beispiel Zürich Traugott Wahlen Park (Chris Hunziker)

Abbildung 10: Brunnen mit Glasboden oder Glasbausteinbänder als Lichtquelle

Beide Personenunterführungen führen mit markant gestalteten Aufgängen direkt auf den für Fussverkehr und Velos vorbehaltenen Vorplatz. Taxis sind übersichtlich auf der Nordseite entlang der Fuss- und Veloverbindung zum ABN Areal angeordnet.

Der nördliche Platzraum schliesst mit dem Kopfgebäude des ABN Areals ab und bildet einen fließenden Übergang zwischen «Boulevard» ABN und Bahnhofplatz. Südseitig erstreckt sich der Bahnhofplatz bis zum Swisscomgebäude und schliesst hier an die Bahnhofstrasse an, welche als Begegnungszone ausgebildet wird und die Zugänglichkeit für den motorisierten Individualverkehr und den Veloverkehr zum Bahnhof gewährleistet.

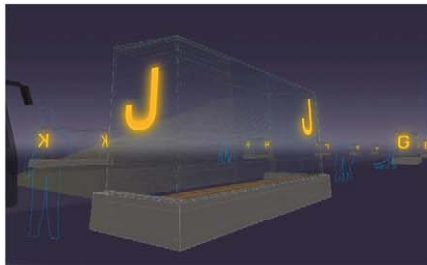
Für die Bushaltestellen am Bahnhofquai und an der Gösgerstrasse wird ein ausreichend grosser Witterungsschutz angeboten. Als Teil der Möblierung des Stadtraumes sollen sie zur Grosszügigkeit des Raumes beitragen, mit der Gestaltung des neuen Perrondach abgestimmt und entsprechend schlicht und zurückhaltend gestaltet sein.



Zürich Rudolf Brun Brücke



Neuhausen a. Rh.



Vorschlag Stauffenegger + Partner AG, Stefan Mundwilder Architects SIA

Abbildung 11: Buswartehallen



Wartehalle AIS Aureo



Beispiel Bern Eigerplatz (giuliani honger Architekten)

Im nördlichen Teil überwiegen mit den Bushaltestellen und den Taxiständen funktionale Nutzungen. Angrenzend an die Taxistände, begrenzt vom Perron, verläuft die Fuss- und Veloverkehrsachse, die das ABN mit dem Bahnhof verbindet. Die Bushaltestellen werden mit einem Betonbelag ausgeführt.

4.3 Temporäre Parkplätze

Für die oberirdische Parkplatzanlage steht vor einem allfälligen Gleisusbau mit Inanspruchnahme der Interessenslinie SBB östlich anschliessend an das ABN Raum bis zur Gleisanlage der SBB zur Verfügung. Es wird ein Bild angestrebt, das einer spontan begrünten Gleisfläche nahe kommt.

Die Parkflächen werden als Schotterrassen, verstärkt mit Stellplatten ausgebildet, die Aussteigeflächen als Betonplatten. Die Fahrbahn wird asphaltiert. Als Randabschluss wird Flachstahl oder evtl. altes Schienenmaterial verwendet. Zwischen den Parkfeldern verläuft ein Pflanzstreifen.

Der Überhangstreifen der Parkfelder ragt in die Pflanzfläche, damit kann der Grünflächenanteil optimiert werden. Das Oberflächenwasser der Fahrstreifen fliesst in einseitig angeordnete Rinnen und wird der Kanalisation zugeführt. Die Pflanzflächen und Parkflächen werden nicht separat entwässert.

Oberirdisches Parking (P+R)

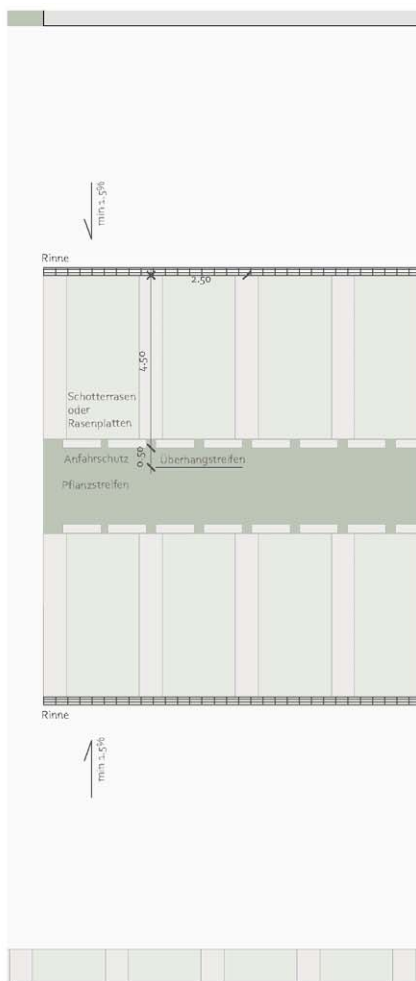


Abbildung 12: Beispiel Gestaltung Parkplatz

4.3. Bahnzugänge SBB

Der Bahnhofplatz bildet den wichtigsten Zugangsbereich des Bahnhofs, die Hauptzugänge sind entsprechend am Bahnhofplatz angeordnet.

Die Zweigeschossigkeit der Aufgänge werden mit dreiecksförmigen Seitenwänden betont, welche auf dem Boden der PU stehen und bis auf die Höhe der Perrondächer hinaufragen. Diese "Toblerone"-förmigen Betonwände, farblich mit Oltener Juarakalk-Zusätzen gestaltet, sind zusätzlich die Stützbauwerke für eine neue, ca. 150m lange Überdachung der Aufgänge entlang dem Perron 1 und dem Bahnhofplatz.

Das neue Dach ist eine Stahlkonstruktion, welche sich an der Materialisierung der historischen Bahnhofshalle orientiert. Die relativ langen Spannweiten zwischen den "Toblerone"-Stützen sind mit einem Kastenträger überspannt, von welchem auf beiden Seiten flügelähnliche Dachträger auskragen. Auf der Seite des Bahnhofplatzes wird das Dach, entsprechend der Form des Platzes, ausgeweitet und die Aufgänge erhalten mittels Glaseinlagen im Dach mehr Licht. Die Beleuchtung der Platzfläche ist in die Dachkonstruktion integriert. Die Dachlösung soll zusammen mit den geplanten Ausbauten der Publikumsanlage Bahnhof Olten realisiert werden.

Aufgänge

Dach Bahnhofplatz



Das neue Dach gibt dem Bahnhofsbereich ein Gesicht und eine Identität. Berücksichtigt werden dabei die Proportionen und Hierarchien, welche durch die historische Bahnhofshalle und das Bahnhofsgebäude sowie durch die Gebäudezeilen entlang des Bahnhofquais und die zukünftigen Hochbauten im Areal Bahnhof Nord bestimmt werden.

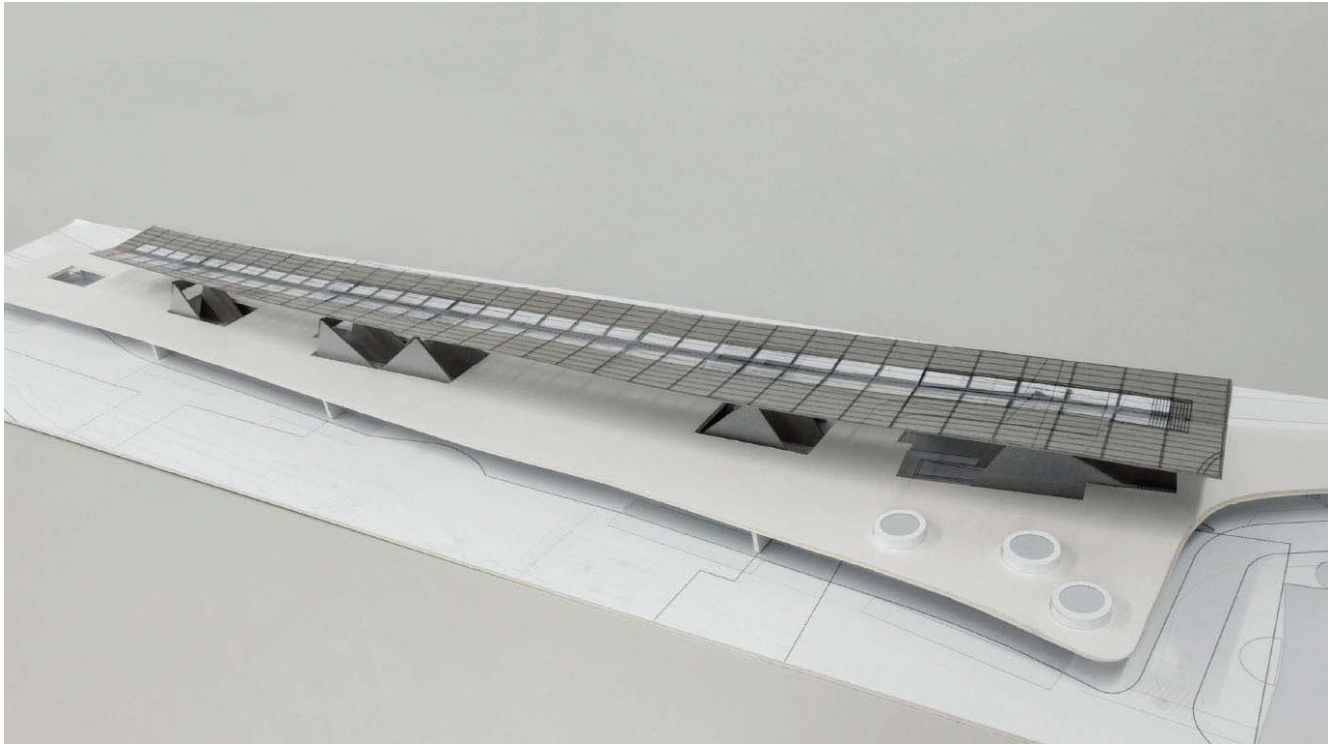


Abbildung 13: geplantes Dach (Arbeitsmodell) [12]

4.4 Rechtes Aareufer – Bahnhofterrasse und Aaresteg-Zugang

Kaum ein anderer Bahnhof verfügt über eine derart attraktive Lage mit direktem Zugang zum Fluss und einer Terrasse mit Aussicht auf Altstadt und Jura-kulisse. Allerdings ist die Bahnhofterrasse, in den 50er Jahren gestaltet, heute hauptsächlich ein Durchgangsort mit untergeordneter Aufenthaltsqualität. Die Aufwertung und durchgängige Gestaltung des Aareraums in seinem zentralen Abschnitt in der Mitte der Stadt, eine bessere Anbindung für Fussgänger und Velos der Bahnhofterrasse an das Stadtniveau, eine durchgängige Velo- und Fusswegverbindung der Aare entlang sowie ein direkterer Zugang zum Wasser sind langjährige Ziele Olten.

Mit dem neuen Bahnhofplatz und der Verlängerung der Hardegg-Unterführung bietet sich die Gelegenheit, beidseitig der Bahnhofbrücke zwischen Bahnhofplatz und Aare eine grosszügige Terrasse auf Aareniveau mit direktem Flussbezug zu schaffen. Die Terrasse ist einheitlich und als durchgängige Verbindung zwischen den beiden Bahnzugängen ausgestaltet und nimmt die unterschiedlichen Richtungen von Ufer, Brücke und Strasse auf. Von der grosszügigen Terrasse führen am Rand sonnenexponierte Sitztreppen zum Wasser und laden zum Verweilen am Fluss mit Aussicht über Altstadt und Jura-höhen. Schatten spenden drei Trauerweiden, welche den Flussbezug der Terrasse unterstreichen.



Der düstere und enge Tunneldurchgang unter der Bahnhofbrücke wird durch einen offenen hochwassersicheren Durchgang ausserhalb des östlichen Brückenkopfs ergänzt. Im Süden schliesst die Terrassenanlage direkt an den Ländiweg an, im Norden besteht die Möglichkeit einer künftigen Verlängerung des Wegs zwischen Ruderhaus und Gösgerstrasse hindurch zur Eggerallee.

Die der Altstadt zugewandte Aareterrasse beim Ausgang der Martin-Disteli-Unterführung wird künftig durch den neuen Aaresteg eine verbesserte Fuss- und Veloverbindung Richtung Alt- und westlicher Innenstadt erhalten.

Diese in ihrer Ausbildung filigrane Brücke, welche im Rahmen des ehemaligen siegreichen Wettbewerbsprojekts Andaare für das östliche Aareufer entwickelt wurde, überwindet die Höhendifferenz zwischen Amtshausquai und Bahnhofterrasse als stützenfreie Spannbandkonstruktion. Dadurch liegt der ostseitige Brückenkopf rund 1.70m höher als die Aareterrasse, um das erforderliche Freibord von 1.50m in der Flussmitte einzuhalten. Dies bedingt eine für Velo- und eingeschränkt mobile Personen zugängliche Rampe mit weniger als 6% Gefälle zwischen Steg und Ausgang der Martin-Disteli-Unterführung. Eine weitere Rampe verbindet die Terrasse mit dem Ländiweg, der unter dem Steg hindurch zugänglich ist. Auf Höhe des Aarestegs führt eine Treppen- und Liftverbindung vom Stadtniveau auf die Terrasse, bei den beiden Unterführungen sorgen drei weitere Treppen für komfortable Verbindungen zwischen den Niveaus.

Der Ländiweg, der über dem Hauptsammelkanal des Zweckverbands Abwasserregion Olten (ZAO) verläuft, kann aus finanziellen Gründen vorerst nicht integral aufgewertet werden. Das Projekt Neuer Bahnhofplatz wurde so konzipiert, dass die Aufwärtskompatibilität zur Erfüllung der Motion «Attraktivierung Ländiweg» sowie eine spätere Gesamtentwicklung Ländiweg gewährleistet sind.

Die Terrassen- und Treppenanlage soll funktional aber hochwertig erscheinen und in Abstimmung mit der Gestaltung des Bahnhofplatzes entwickelt werden. Die Sitztreppen werden mit einem hellen Kalkbeton, ausgebildet. Die Wegflächen im Bereich der Terrasse z.B. als Ortbetonplatten, Splitt-Mastixasphalt oder in geschliffenem Asphalt mit Kalkeinsprenglingen. Schattenfugen unterstreichen die Horizontalität des Flussraumes. Geländer sind möglichst zu vermeiden. Wo nötig, sind sie möglichst durchlässig (Staketten) auszubilden. Die Ausstattungen und Gestaltungselemente des Stegs, der Terrasse sowie des Bahnhofplatzes sind aufeinander abzustimmen.

Sollte ein Herabsetzen des Ausgangsniveaus der PU Hardegg auf weniger als 392.0 m (= 300-jähriges Hochwasser) nötig werden, müsste mit einer Sockelmauer und Handlauf statt einem Staketengeländer gearbeitet werden, die abgestuften Teilbereiche fallen dann im nördlichen Teil weg.

Alternativ könnte bei der PU Hardegg eine Lösung mit einem Hochwasserschutztor geprüft werden.

Materialisierung Treppen



Einzelbäume, z.B. Hängeweiden



Sitzstufen Kalksteinbeton gestockt



Einfaches Staketengeländer



Belag: z.B. Mastixasphalt

Abbildung 14: Materialisierung Aareufer



Abgestufte Bereiche



Sockelmauer mit Handlauf

4.5 Aaresteg

Die im Jahr 2013 durchgeführte Testplanung NBO hat die Zweckmässigkeit des im Rahmen AANDAARE vorgesehenen Aarestegs als Bestandteil NBO ergeben. Zudem zeigte sich, dass die Verbindung auch für den Veloverkehr geöffnet werden soll.

Im Auftrag der Stadt Olten wurde deshalb vom Büro Fürst Laffranchi ein Vorprojekt zum neuen Aaresteg erarbeitet und die Kosten dafür berechnet.

Der neue Aaresteg überquert die Aare als Spannband mit einer nutzbaren Breite von 4.5m und einer Spannweite von rund 100m. Durch seine Ausgestaltung erscheint er als ein die Ufer verbindendes dünnes Band, welches im Widerlagerbereich mit dem Gelände verschmilzt und in die Ufergestaltung integriert ist. Der Aaresteg übernimmt eine wichtige Verbindungsfunktion für den Fuss- und Veloverkehr zwischen dem Bahnhof und dem Amtshausquai. Für den Veloverkehr stellt der Steg eine direkte Erschliessung der neuen Velostation ab Altstadt / Innenstadt dar.



4.6 Gestaltung entlang Strasse

Der Bahnquai wird analog zum Westufer und in Anlehnung an die historische Gestaltung als klassische Quaianlage mit einer Baumreihe auf Stadtniveau konzipiert. Hier werden Linden in chaussierten Baumscheiben dem Stadtraum über die Aare hinweg einen klassischen Rahmen bieten. Diese beidseitigen Quaianlagen an Amtshaus- und Bahnhofquai fassen den Flussraum im innerstädtischen Abschnitt und klären die städtebauliche Situation.

Zwischen den Bäumen auf dem aareseitigen Trottoir werden nicht verschiebbare Sitzbänke und in den Ecken der Baumscheiben Poller angeordnet. Dadurch kann das Befahren des aareseitigen Trottoirs durch den motorisierten Verkehr im Normalfall verhindert und der Schutz von Personen auf dem Trottoir gewährleistet werden.

Auch entlang der Gösgerstrasse soll analog zum Westufer eine Baumreihe bis zum ABN führen und dessen südliches Kopfgebäude gleichsam in den klassischen Stadtraum einbinden. Die hier bereits bestehende Kastanienreihe dürfte infolge der unstablen Böschungsverhältnisse und den erforderlichen Strassenanpassungen mit Neupflanzungen ersetzt werden müssen. Mit einer behutsamen Auslichtung des Ufergehölzes sollte die Blickbeziehung vom Strassenraum bzw. Bushof und Boulevard zur Aare wieder freigespielt werden.

4.7 Vorprojekt

Die definitive Materialisierung sowie Möblierungselemente wie Geländer, Beleuchtung, Grösse und Ausgestaltung der Buswartehallen sowie Mobiliar sind im Vorprojekt zu klären. Die einzelnen Elemente wie Dach, Steg und Freiraumelemente sind aufeinander abzustimmen.



5. Konzeption Verkehr

Die Konzeption der Verkehrsführung im Bereich Bahnhofplatz wurde über mehrere Planungsphasen entwickelt. Dabei erfolgte ebenfalls die Abstimmung mit den übergeordneten Planungen und Drittprojekten wie MPO, ABN, etc.

Nachfolgend wird die Verkehrskonzeption kurz erläutert.

5.1 Verkehrsführung Bereich Kantonsstrassen

Nachfolgend wird die Verkehrsführung auf den verschiedenen Achsen anhand von schematischen Querschnitten dargestellt:

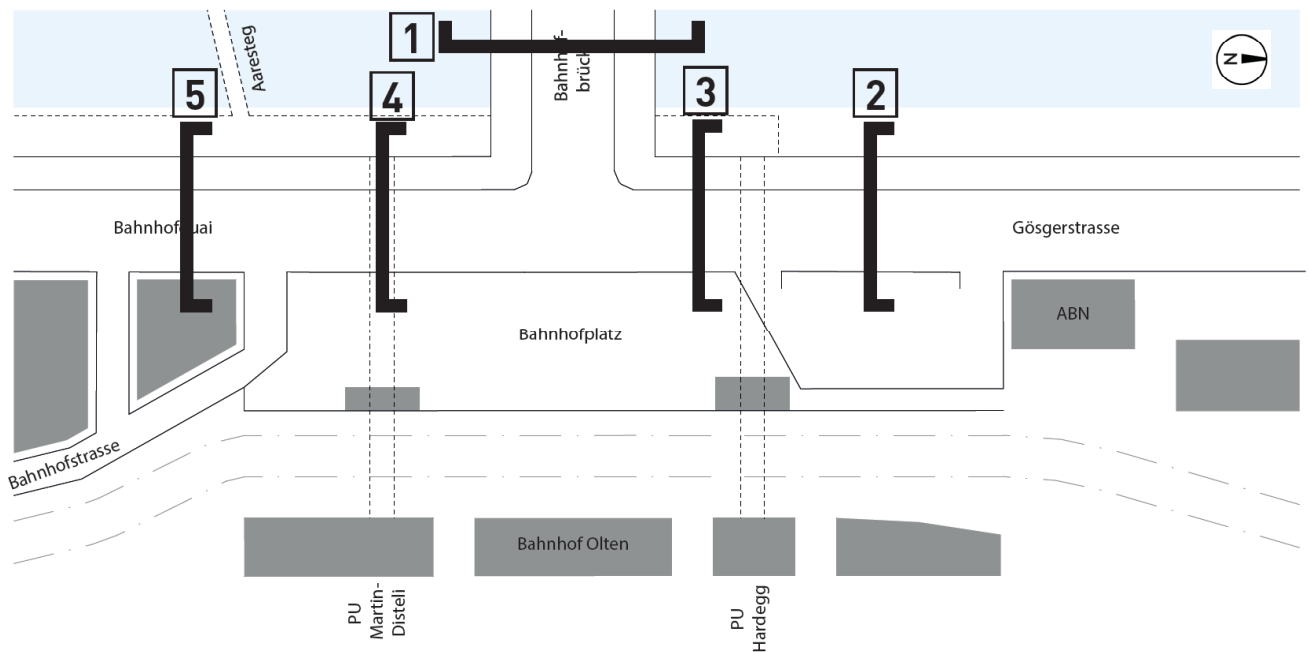


Abbildung 15: Schema Lager der Schnitte



Bahnhofbrücke (Schnitt 1)

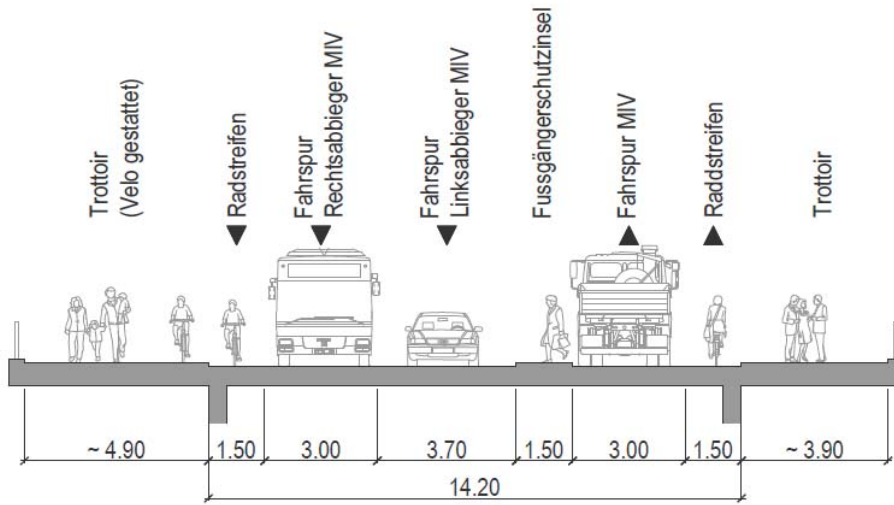


Abbildung 16: Schnitt Bahnhofbrücke beim Knoten Bahnhof, Blickrichtung Innenstadt / Westen

Gösgerstrasse auf Höhe Bahnhofplatz (Schnitte 2 und 3)

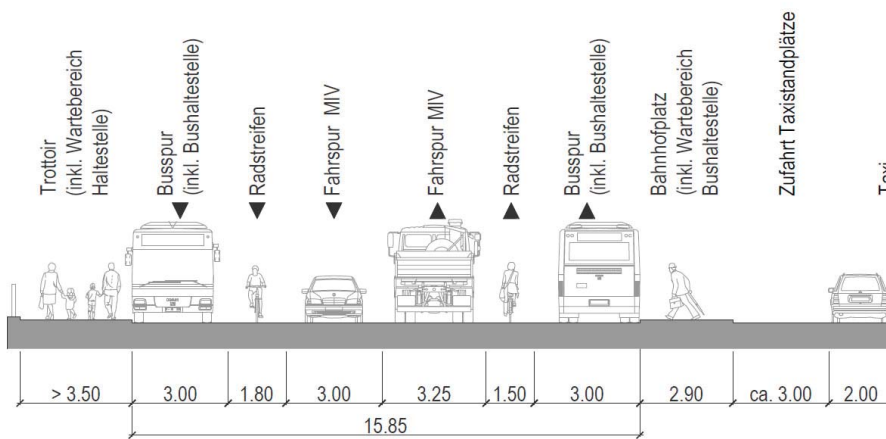


Abbildung 17: Schnitt Gösgerstrasse Höhe Bahnhofplatz, Blickrichtung Norden

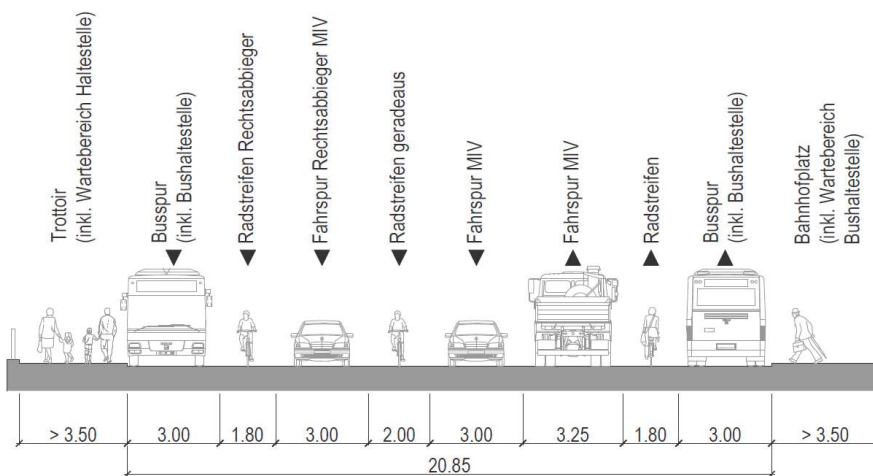


Abbildung 18: Schnitt Gösgerstrasse Höhe Bahnhofplatz, Blickrichtung Norden



Bahnhofquai Höhe Bahnhofplatz (Schnitt 4)

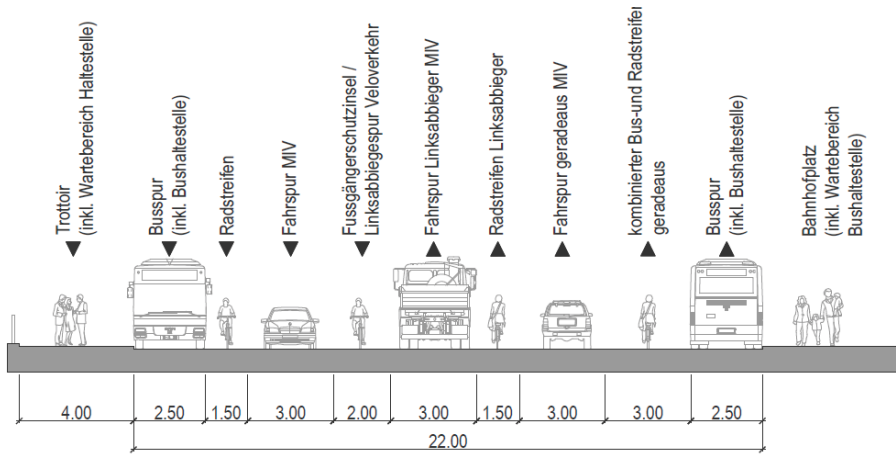


Abbildung 19: Schnitt Bahnhofquai, Höhe Bahnhofplatz, Blickrichtung Norden

Bahnhofquai bei Swisscom-Gasse (Schnitt 5)

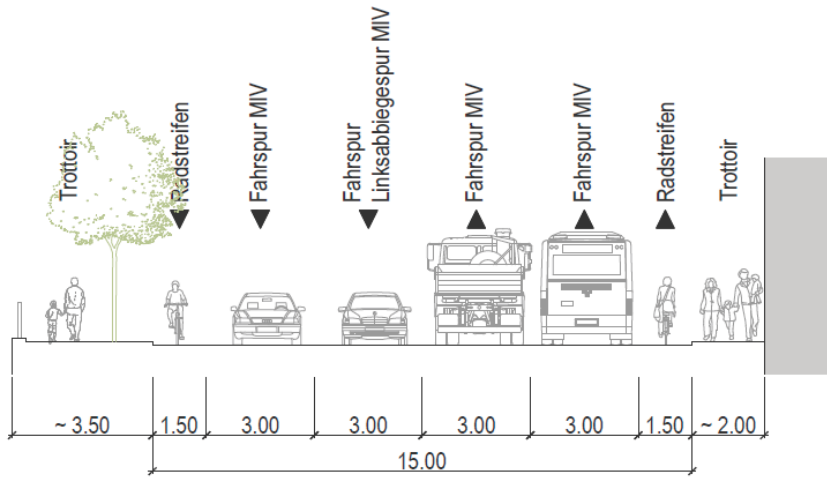


Abbildung 20: Schnitt Bahnhofquai, Höhe Abzweiger Richtung Swisscom-Gasse, Blickrichtung Norden



Der Bahnhofknoten ist ein neuralgischer Knoten im städtischen Strassennetz. Mit der Konzeption NBO bzw. mit der künftigen Verkehrsentwicklung steigen die Ansprüche an den Knotenkomplex namentlich durch die steigenden Busfrequenzen und die zeitgemässen Anforderungen von MIV, Fuss- und Veloverkehr.

Während im Referenzprojekt und in der Testplanung noch ein Kreisels als mögliches Knotenregime vorgeschlagen wurde, ergibt sich nun im BGK klar die Notwendigkeit eines lichtsignalgesteuerten Knotens.

Gründe dafür sind:

- **Veränderte Prognosezahlen:** Im Referenzprojekt und zu Beginn der Testplanung wurde mit den Prognosezahlen gerechnet, welche vor der Eröffnung der Entlastungsstrasse H5b eruiert wurden. Diese Prognosezahlen sahen eine deutliche Abnahme der Verkehrsmenge auf dem Bahnhofquai und auf der Bahnhofbrücke vor. Nach der Eröffnung dieser Entlastungsstrasse wurde ein Monitoring durchgeführt, welches feststellte, dass die vorgesehene Abnahme nicht im geplanten Masse stattgefunden hat, weswegen die Prognosezahlen für die Zukunft nach oben korrigiert wurden. Aufgrund dieser Resultate wurden im MPO realistischere Belastbarkeiten definiert, welche auf dem heutigen Belastungsniveau liegen und somit höher sind als die anfangs angenommenen Prognosezahlen.
- **Zusätzliche oberirdische Fussgängerquerungen:** Im Referenzprojekt wurden oberirdische Querungen für den Fussverkehr über die Bahnhofbrücke und über die Gösgerstrasse eingeplant. Im Rahmen der Testplanung wurde explizite die Notwendigkeit für eine zusätzliche Querung über den Bahnhofquai definiert. Die rechnergestützte Modellierung des Kreisverkehrs hat ergeben, dass der Fussgängerstreifen bereits bei einer geringen Anzahl von querenden Personen in den Hauptverkehrszeiten zu einer Blockierung des Kreisels führt.
- **Geänderte Busführung:** Gegenüber dem Referenzprojekt sind im BGK nun geänderte optimierte Busführungen vorgesehen. Die Bushaltestellen werden im BGK alle kompakt auf der Strasse angeordnet. Dadurch ändern sich die Busanforderungen am Knoten. Die Einwirkungen der Buspriorisierung hätten den Kreisels stark beeinflusst und in Kombination mit dem hohen Verkehrsaufkommen und dem zusätzlichen Fussgängerstreifen wäre der Knoten komplett blockiert.

Im lichtsignalgesteuerten Knoten sind alle Fahrbeziehungen wie bis anhin möglich. Mit den zuvor beschriebenen Zufahrten zum Knoten können die Fahrzeuge vorsortiert und die Kapazität somit optimiert werden.

Auf Basis der Verkehrssimulation, welche die Firma RK&P im Rahmen des Projektes „Optimierung Verkehrsführung Handelshof bis Postplatz“ erstellt hat, wurde im Januar 2018 für den Perimeter NBO von RK&P ebenfalls eine Verkehrssimulation erarbeitet. Die wichtigsten Aussagen wurden von RKP in der Präsentation vom 08.02.2018 (13) zusammengefasst:



Leistungsfähigkeit Verkehrsnetz

- Das Verkehrsnetz im Bearbeitungsperimeter funktioniert, allerdings in einem «labilen Zustand». Die rechnerische Überlast liegt bei ca. 6%.
- Die Realisierung eines kurzen Rechtsabbiegers auf der Gösgerstrasse reicht für einen leistungsfähigen Betrieb.
- Die grössten Verluste durch Buseingriffe erfährt die Gösgerstrasse Richtung Postplatz und der Rechtsabbieger von der Aarebrücke
- Von Bahnhofbrücke 40% weniger Grünzeiten als heute, daher deutliche Verschlechterung, die unter Umständen durch Dosierung am Pförtner äussere Baslerstrasse aufgefangen werden muss. Dosierungen auf den Einfahrtsachsen von Trimbach, Gösgen und Aarburg sind während der ASP zwingend notwendig, auch bei freiem Abfluss nach Aarburg. Dies deshalb, da der Geradeausverkehr von Gösgen und der Rechtsabbieger von der Aarebrücke überlastet sind.
- Die Gösgerstrasse verträgt nicht mehr als die heutige Verkehrsmenge plus ca. 50 Ausfahrten aus dem P+R bei der Ausfahrt aus dem Bahnhofplatz. Deshalb muss eine temporäre Dosierung bereits am Knoten Trimbacherbrücke vorgesehen werden. Insgesamt führt jeder weitere Mehrverkehr zu einer härteren Dosierung.

Betrieb öffentlicher Verkehr

- Die Bewirtschaftung der geplanten Ein- und Ausstiegshalteketten funktioniert während den Abendspitzenstunde. Beim Anfahren und Abfahren aus resp. in den Haltestellen der Gösgerstrasse verzeichnet der öffentliche Verkehr kleine Verlustzeiten. Grössere Probleme könnten auftreten, wenn aufgrund von Verspätungen der vorausfahrenden Busse die Haltestelle noch besetzt wäre. Zudem wartet im «Worst-Case» ein wendender Bus einen Umlauf (90s), um zu den aareseitigen Haltestellen zu gelangen.
- Gösgerstrasse und das oberirdische P+R sind bei Busausfahrten zu sperren. Unabhängig vom Bus wird der Abfluss zum Bahnhofknoten mit einer Stauschlaufe überwacht. Die Gösgerstrasse wird somit über eine kurze Zeit gesperrt.

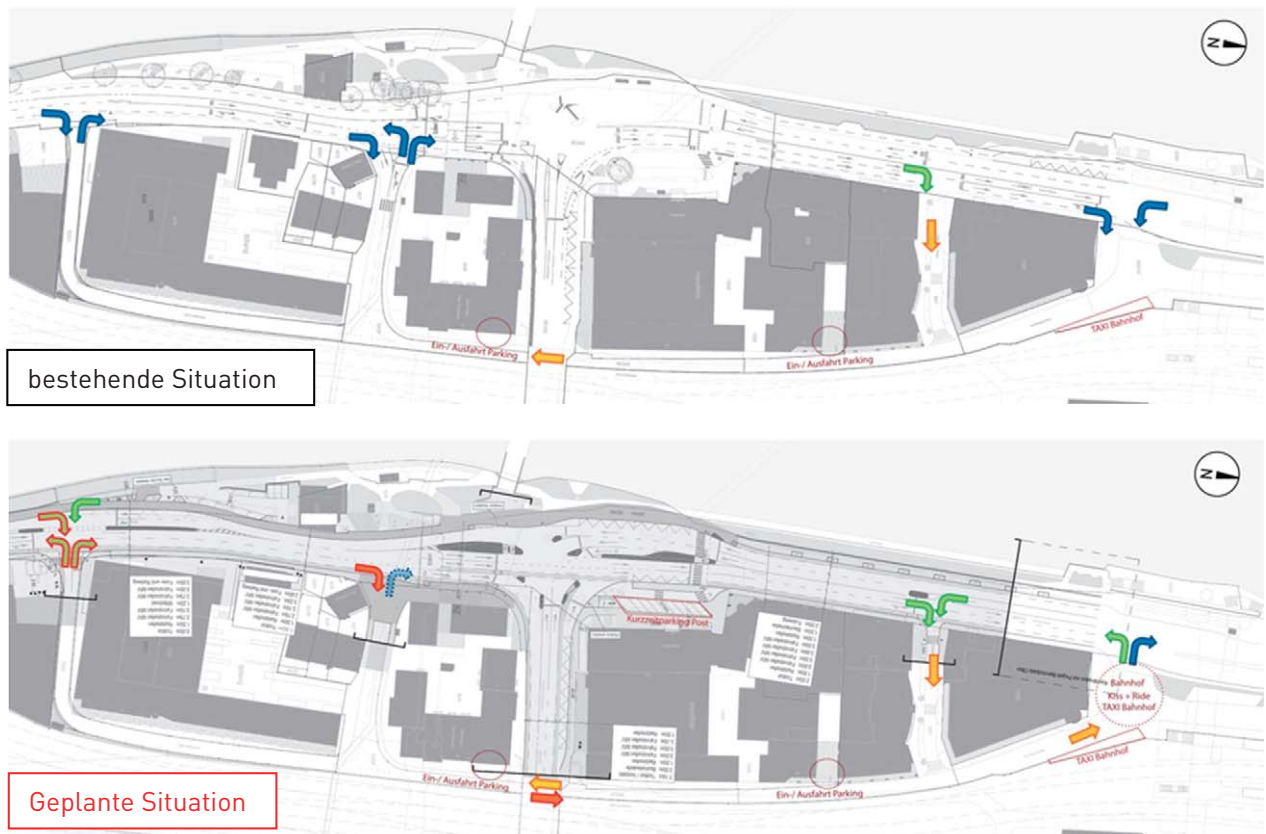
Komfort Fussverkehr

- Die Querung der Fahrbahn in einer Etappe ist möglich.



5.2 Verkehrsführung Bereich Bahnhofstrasse

Der Abschnitt der Bahnhofstrasse zwischen der Swisscom-Gasse und dem nördlichen Anschluss an den Bahnhofquai kann zurzeit in beide Richtungen befahren werden. Neu soll in diesem Abschnitt der Bahnhofstrasse ein Einbahnregime von der Swisscom-Gasse in Richtung Bahnhofquai (nördlicher Anschluss) eingeführt werden. Zusammen mit einem Einbahnregime in der Swisscom-Gasse Richtung Bahnhofstrasse und einem Einbahnregime ab Swisscom-Gasse Richtung Süden soll der Verkehr im Bereich des Bahnhofplatzes minimiert werden.



- Fahrbeziehung nur PW / LFW
- Fahrbeziehung PW / LFW (Aufwärtskompatibilität für LW ohne Anhänger)
- Fahrbeziehung PW und LW mit Anhänger
- Fahrbeziehung PW und LW mit Anhänger in besonderen Ausnahmefällen
- Fahrbeziehung nur LW (inkl. LW mit Anhänger)
- Einbahnstrasse

Abbildung 21: Schema Verkehrsführung Bahnhofstrasse (bestehend / geplant)

Aufgrund der benötigten Kapazitäten, Rückstaulängen und Fahrgeometrien können Lastwagen mit Anhänger aus der Bahnhofstrasse nur nach rechts Richtung Bahnhofbrücke abbiegen, allen anderen Fahrzeugkategorien ist das Linksabbiegen aus der Bahnhofstrasse erlaubt.



Der Abschnitt der Bahnhofstrasse zwischen der Swisscom-Gasse und dem Bahnhofplatz wurde bereits zu einer Begegnungszone umgewandelt, um das flächige Queren des Fussverkehrs zu ermöglichen. Im Rahmen der Umsetzung des BGK NBO ist die Begegnungszone noch geringfügig zu erweitern. Da der Knoten Bahnhofquai / Bahnhofstrasse mittels Lichtsignalanlage geregelt wird, soll der Bereich unmittelbar vor der LSA wieder klar und eindeutig geregelt sein. Aus diesem Grund wird die Bahnhofstrasse in diesem Bereich nicht in die Begegnungszone integriert.

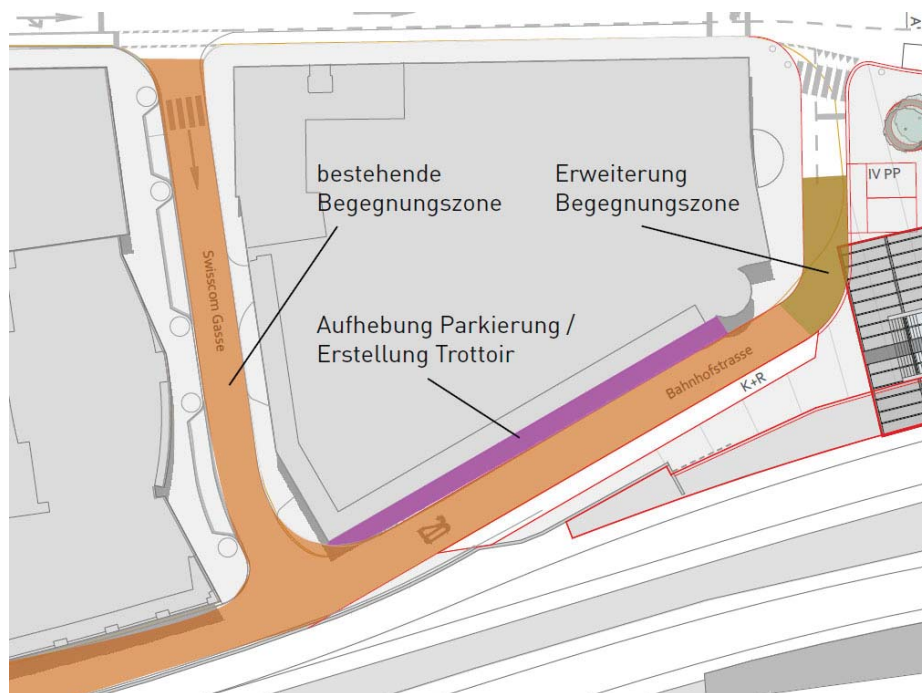


Abbildung 22: Schema Begegnungszone

5.3 Fussverkehr

Der Fussverkehr kann sich auf einem von motorisiertem Verkehr befreiten südlichen Bahnhofplatz aufhalten und frei bewegen. Zwischen dem ABN und dem Bahnzugang Hardegg ist anschliessend eine Fuss- und Veloverbindung geplant, als Fortsetzung des Boulevards ABN. Somit entsteht eine durchgehende Verbindung von der Bahnhofstrasse bis zum ABN. Diese Verbindung ist so konzipiert, dass sie bei Ausbau der Perronanlagen an Gleis 1 mit der definierten Minimalbreite von 5m angrenzend an das künftige Perron geführt wird.

Im Bereich der Kantonsstrassen wird der Fussverkehr weiterhin auf beidseitigen Trottoirs geführt. Allseitig des Bahnhofknotens sind lichtsignalgeregelt Fussgängerstreifen geplant. Dies entspricht der zeitgemässen Anforderung an die Führung des Fussverkehrs und stellt namentlich auch für das Erreichen und die Verbindung zwischen den Bushaltstellen ein wichtiges Angebot dar.

Bahnhofplatz

Querungen auf Stadtebene



Mit der Verlängerung der PU Hardegg wird ein weiterer direkter Zugang vom Bahnhof zum Aareraum geschaffen. Entlang des Aareufers entsteht ein attraktiver Verbindungs- und Aufenthaltsraum, welcher die beiden PUs mit dem neuen Aaresteg verbindet. Der Aaresteg verbindet neu die Passageebene mit der Innenstadt / Altstadt und stellt ein attraktives Zusatzangebot zur Bahnhofbrücke dar.

Zugang zur Aare / zum Aaresteg

Bei der Bahnhofstrasse kann der Fussverkehr unmittelbar bei der Einmündung in den Bahnhofquai mittels einem lichtsignalgesteuerten Fussgängerstreifen queren. Im als Begegnungszone signalisierten Abschnitt (Swisscom-Gasse bis Bahnhofplatz) kann der Fussverkehr vortrittsberechtigt und flächig queren. Entlang der Arkade des Swisscomgebäudes entsteht ein zwei Meter breites Trottoir, womit mehr Fläche für den Fussverkehr geschaffen wird. Dies trägt dem enorm gestiegenen Fussverkehr entlang der Bahnhofstrasse Rechnung.

Bahnhofstrasse

Der Neue Bahnhofplatz bietet die Chance, in einem separaten oder späteren Projekt die über die Eggerallee führende SchweizMobil-Route direkt an die Velostation NBO und, via Aaresteg, an die Innenstadt anzubinden. Dazu müsste «nur» die verbleibende Netzlücke beim Ruderclub Olten geschlossen werden. Eine Machbarkeitsstudie ist in Arbeit.

Eggerallee

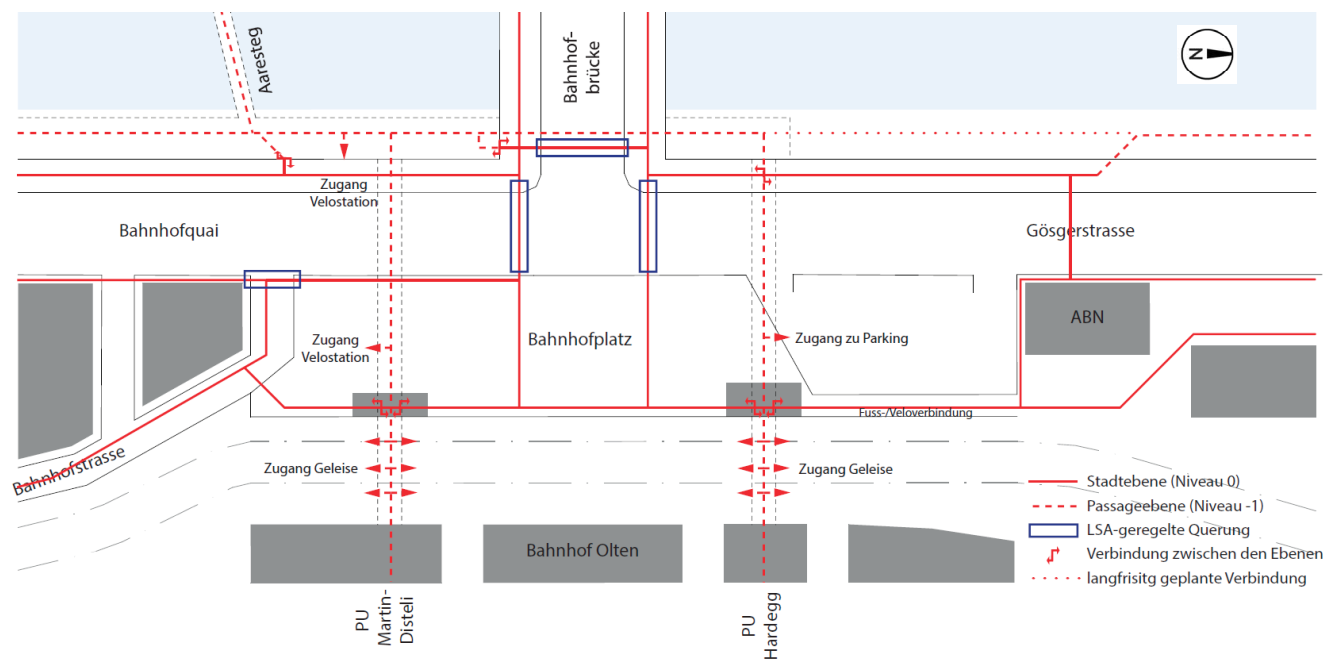


Abbildung 23: Schema Fussverkehr



Der öffentliche Raum wird hindernisfrei ausgestaltet ().

Die 22cm bzw. 16cm hohen Haltekanten an den Bushaltestellen ermöglichen für Personen mit eingeschränkter Mobilität einen hindernisfreien Zugang zu den Bussen. Da die Busse bei den hinteren Haltekanten bei den Doppelhaltestellen aus betrieblichen Gründen auch wegfahren müssen, wenn an der vorderen Haltekante ein Bus seine Ausgleichszeit abwarten muss, ist bei den hinteren Haltekanten grundsätzlich nur eine Kante von 16cm Höhe möglich. Es ist im weiteren Prozess auf Basis des genauen Fahrzeugtyps zu prüfen, ob auf Höhe der zweiten Türe trotzdem eine 22cm hohe Kante realisiert werden kann. Der taktil erfassbare Absatz zwischen Bahnhofplatz und Bahnhofstrasse sowie bei allen Strassenquerungen ermöglicht den Personen mit Sehbehinderung die Erfassung des Strassenabschlusses und ist gleichzeitig für Personen mit eingeschränkter Mobilität zu bewältigen.

Ebenfalls ist die Grenze zwischen Bahnhofplatz/Boulevard und Busparkierung klar ertastbar.

Die Hauptbeziehungen für den Fussverkehr und die Lage der Fussgängerstreifen werden mittels taktilen Leitlinien und Aufmerksamkeitsfeldern versehen. Rechtwinklig zum Trottoir verlaufende Fussgängerstreifen mit baulichen Mitteln erleichtern die Orientierung für sehbehinderte Personen und ermöglichen das Queren der Strassen in Etappen. Bei den Fussgängerstreifen, welche nicht rechtwinklig zum Trottoir angeordnet werden können, werden entsprechend Aufmerksamkeitsfelder und taktile Leitlinien angebracht. Vibrationsplatten, ertastbare Richtungspfeile sowie akustische Signale bei den Lichtsignalanlagen zeigen den sehbehinderten Personen die Ampelphasen und die Querungsrichtung an.



5.4 Velostation und Veloführung

Zwischen PU Martin Disteli und Swisscom-Gebäude sowie Perron 1 und Bahnhofterrasse entsteht auf Passageebene eine neue Velo-Station, ausgelegt auf ca. 1'250 Velos und eine Velowerkstatt.

Die Velostation kann über den Aaresteg und via Bahnhofterrasse erreicht werden. Vom Bahnhofplatz ist zudem eine Rampe analog derjenigen an der Tannwaldstrasse geplant. Axial zum Aaresteg entsteht zudem ein aareseitiger Zugang vom Bahnhofquai über den dort geplanten Lift.

Nördlich vom Bahnhofplatz stehen dem Veloverkehr entweder Velostreifen auf der Gösgerstrasse oder mittel- bis längerfristig ein Fuss- und Veloweg über den Boulevard im ABN-Areal zur Verfügung. Auf dem Bahnhofquai sind ebenfalls Velostreifen in beide Richtungen vorgesehen.

Auf dem Bahnhofplatz soll der Veloverkehr grundsätzlich zugelassen und im Mischverkehr geführt werden. Im Nordbereich zwischen PU Hardegg und ABN steht der „Boulevard“ auch dem Veloverkehr zur Verfügung. Im Bereich Bahnzugang Hardegg ist die verfügbare Durchfahrt durch die Rampen / Treppen und die Bushaltestelle verengt. In diesem Bereich wird die Durchfahrt für Velos in Zeiten mit starkem Fussverkehrsaufkommen behindert werden. Dies ist in Kauf zu nehmen. Die Selbstregulierung in derartigen Situationen funktioniert erfahrungsgemäss gut und kann durch geschickte Möblierung / Detailausgestaltung dieses Bereiches unterstützt werden.

Der Veloverkehr kann die gesamte Bahnhofstrasse in beide Richtungen durchfahren, während für den motorisierten Verkehr ab der Swisscom-Gasse Einbahn Richtung Bahnhofquai signalisiert wird. Für den Veloverkehr von der Bahnhofbrücke und von der Gösgerstrasse besteht deshalb die Möglichkeit mittels einer separaten Linksabbiegespur in die Bahnhofstrasse zu wechseln. Ab der Bahnhofstrasse ist auch die Rampe in die Velostation erreichbar.

Auf der Bahnhofbrücke bestehen für den Veloverkehr mehrere Angebote. Richtung Innenstadt wird der Veloverkehr auf einem Radstreifen geführt. Dieser Radstreifen kann entweder mittels der parallel zum Fussgängerstreifen über die Gösgerstrasse geführten Velofurt oder mittels der separaten Abbiegespur auf dem Bahnhofquai erreicht werden.

Richtung Bahnhof steht dem Veloverkehr auf der Bahnhofbrücke ein Radstreifen Richtung Bahnhof zur Verfügung. Als Alternative ist es dem Veloverkehr erlaubt auf dem Trottoir zu fahren. Dieser Veloverkehr kann mittels der parallelen zum Fussgängerstreifen geführten Velofurt über den Bahnhofquai auf den Bahnhofplatz gelangen.

Der Aaresteg bietet für den Veloverkehr eine alternative Verbindung zur Bahnhofbrücke für die Velofahrenden aus der Stadt, welche zum Bahnhof bzw. zur Velostation wollen.

Velostation PU Martin-Disteli

Nord –Süd / Bahnhofplatz

Bahnhofstrasse

Bahnhofbrücke / Aaresteg



Längerfristig wird die Schliessung der Netzlücken Ländiweg und Eggerallee angestrebt. Weiter ist eine Gleisunterquerung südlich der Martin-Disteli-Unterführung denkbar – als direkte Verbindung zwischen Aaresteg, Velostation und Tannwaldstrasse. Langfristig könnte so ein durchgängiges Velonetz auf der Aareebene mit direkten Querverbindungen unter den Geleisen geschaffen werden.

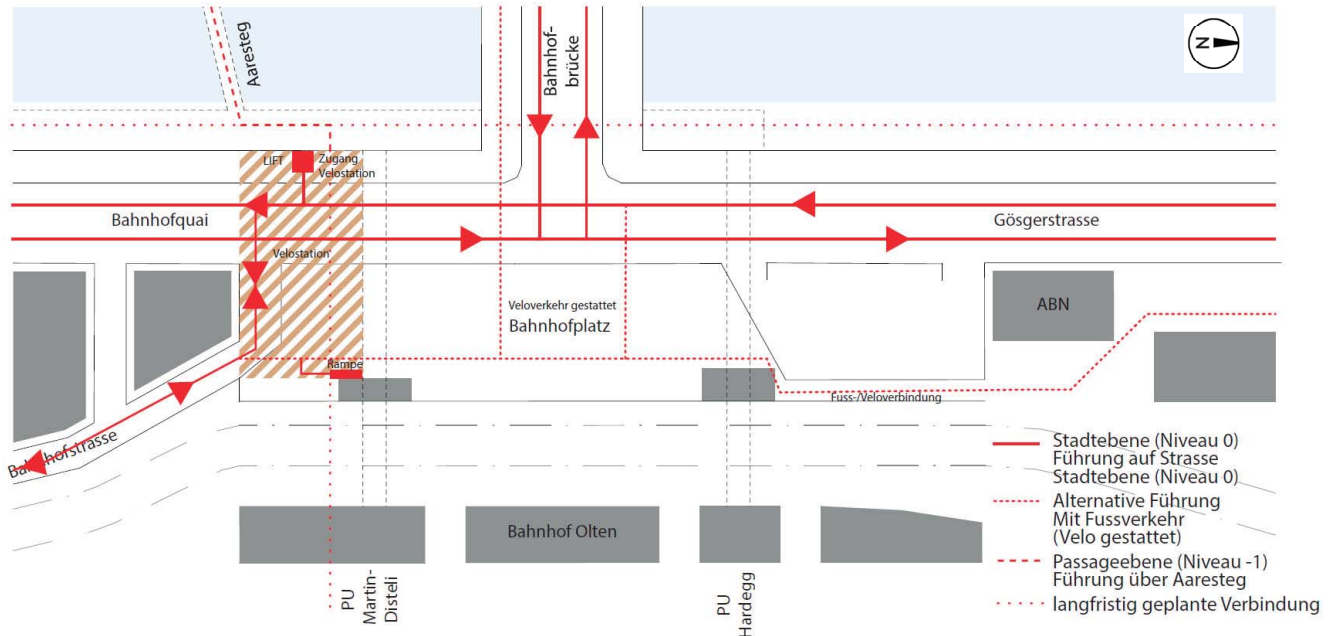


Abbildung 24: Schema Veloverkehr

5.5 Organisation / Führung Bus

Die Konzeption für den öffentlichen Verkehr ist auf das Buskonzept Olten-Gösger-Gäu abgestimmt. Der Bahnhof Olten weist demnach auch in Zukunft eine ausreichende Kapazität und Flexibilität auf.

Auf dem Bahnhofquai und der Gösgerstrasse werden insgesamt sechs Doppelhaltestellen angeordnet, vier auf der Gösgerstrasse und zwei auf dem Bahnhofquai. Diese Doppelhaltestellen sind so angeordnet, dass sie unabhängig von den anderen Doppelhaltestellen befahren werden können. Dies ist aus betrieblicher Sicht nötig, da die Busse teilweise am Bahnhof Olten Ausgleichszeiten abwarten müssen. Die Doppelhaltestellen sind deshalb auch alle auf Busspuren angeordnet. Eine Doppelhaltestelle weist jeweils eine Länge von 50m auf, womit das hintere Fahrzeug wegfahren kann, auch wenn an der vorderen Kante noch ein Bus steht.

Kapazität
Haltekanten



Der geplante Bahnersatz kann zwischen der nördlichen Doppelhaltestelle und den Taxiständen abgewickelt werden. Die Taxistände sind für diese Anlässe zu räumen. Für den ungeplanten Bahnersatz bzw. für allfällige Extrakurse besteht eine Option auf der Gösgerstrasse Richtung Aarburg. Zwischen den beiden Doppelhaltestellen ist theoretisch ein Halteplatz für einen weiteren Bus vorhanden. Allerdings ist dadurch die Befahrbarkeit der vorderen Doppelhaltestelle eingeschränkt.

Bahnersatz

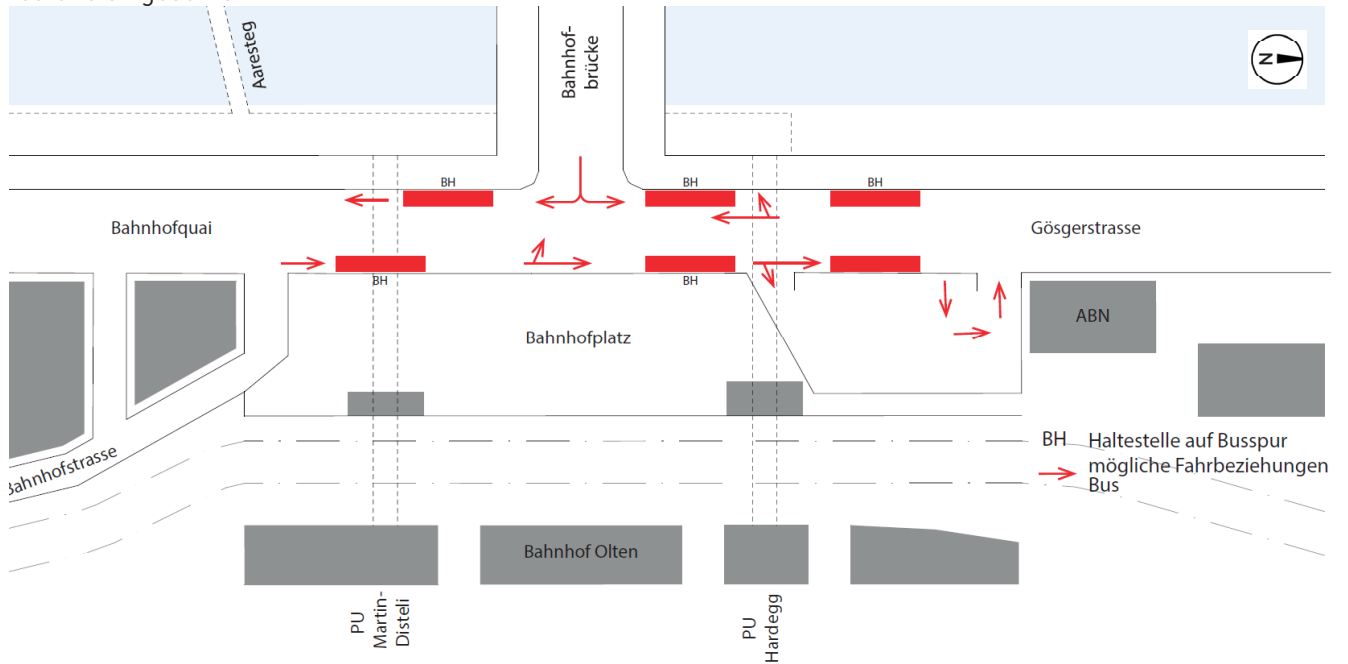


Abbildung 25: Schema öffentlicher Verkehr



5.6 Taxistandplätze

Sieben Abstellplätze für die Taxis werden im Bereich des Bahnhofplatzes angeboten. Die Zufahrtsberechtigung über den Anschluss nach der ersten Doppelhaltestelle auf der Gösgerstrasse auf den Bahnhofplatz gilt ausschliesslich für die Taxis.

Taxi Seite Bahnhofplatz

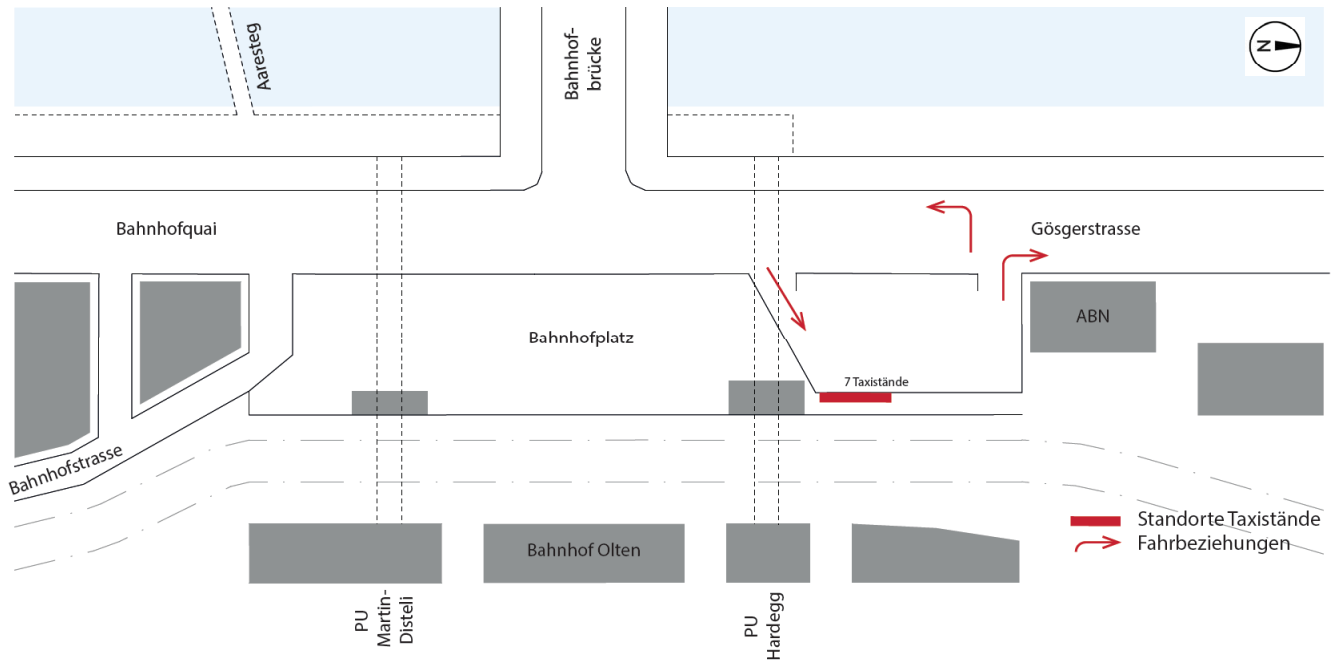


Abbildung 26: Schema Taxistände



5.7 Kiss + Ride

Das Kiss+Ride wird in der Bahnhofstrasse angeordnet. Dabei steht eine Haltebucht mit einer Kapazität für ca. fünf bis sechs Fahrzeuge zum kurzzeitigen Ein- und Aussteigenlassen von Personen zur Verfügung. Das Parkieren im eigentlichen Sinne ist untersagt. Die Bucht ist dementsprechend mit dem Signal «Parkieren verboten» zu kennzeichnen.

Bahnhofstrasse

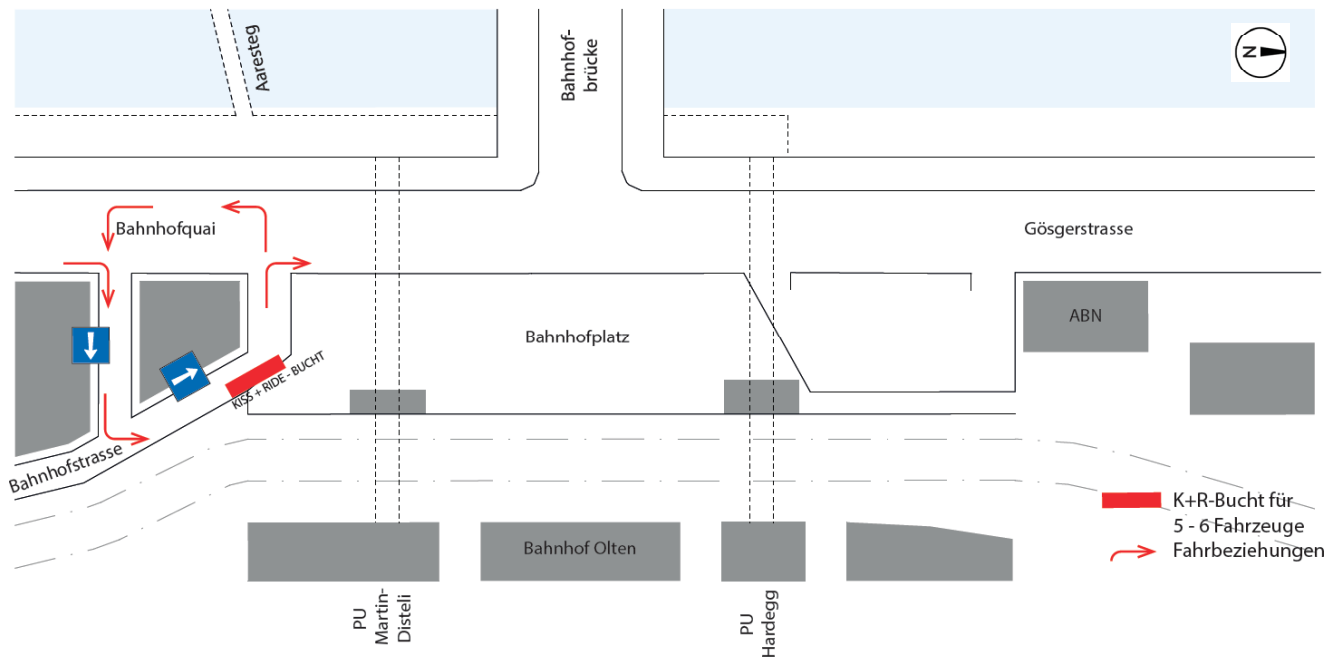


Abbildung 27: Schema Kiss + Ride

5.8 Bahnhofparking für Motorfahrzeuge

Insgesamt sind 16 Kurzzeitparkfelder, 12 Mobility-Stellplätze, 2 rollstuhlgerichte Parkfelder, 108 P+R-Parkfelder sowie 120 Abstellplätze für Motorräder und Mofas zu erstellen.

Anzahl Parkfelder MIV

Die Parkierungskonzeption basiert auf einem umfassenden Variantenstudium, welches ergänzend zur Testplanung und den vorherigen Planungsphasen die Grundlage für die BGK-Erarbeitung darstellt und in dieses integriert wurde.

Das Parking wird unter dem Bahnhofplatz zwischen Parking ABN und PU Hardegg erstellt. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit wird auf ein zweites Untergeschoss verzichtet (hohe Kosten infolge Bauen in Felsuntergrund). In diesem eingeschossigen Parking können die Kurzzeitparkfelder (KZ), die Mobility-Stellplätze (Mobility) und die Abstellplätze für Motorräder/Mofas (MR) untergebracht werden. Aufgrund des Verzichts auf ein zweites Geschoss können jedoch nur ca. 58 P+R-Stellplätze im unterirdischen Parking realisiert werden. Die restlichen 50 Parkfelder für das P+R werden oberirdisch innerhalb der Interessenslinie neben dem ABN angeordnet.



Die 58 P+R-Parkfelder werden im nördlichen Bereich der Tiefgarage angeordnet, die Mobility-, die MR- und die KZ-Parkfelder im südlichen Bereich. Der Verkehr wird im nördlichen Bereich des Parkings im Einbahnregime geführt. Da im südlichen Bereich nur eine Fahrgasse vorhanden ist, wird diese im Zweirichtungsverkehr befahren.

Organisation Bahnhofparking

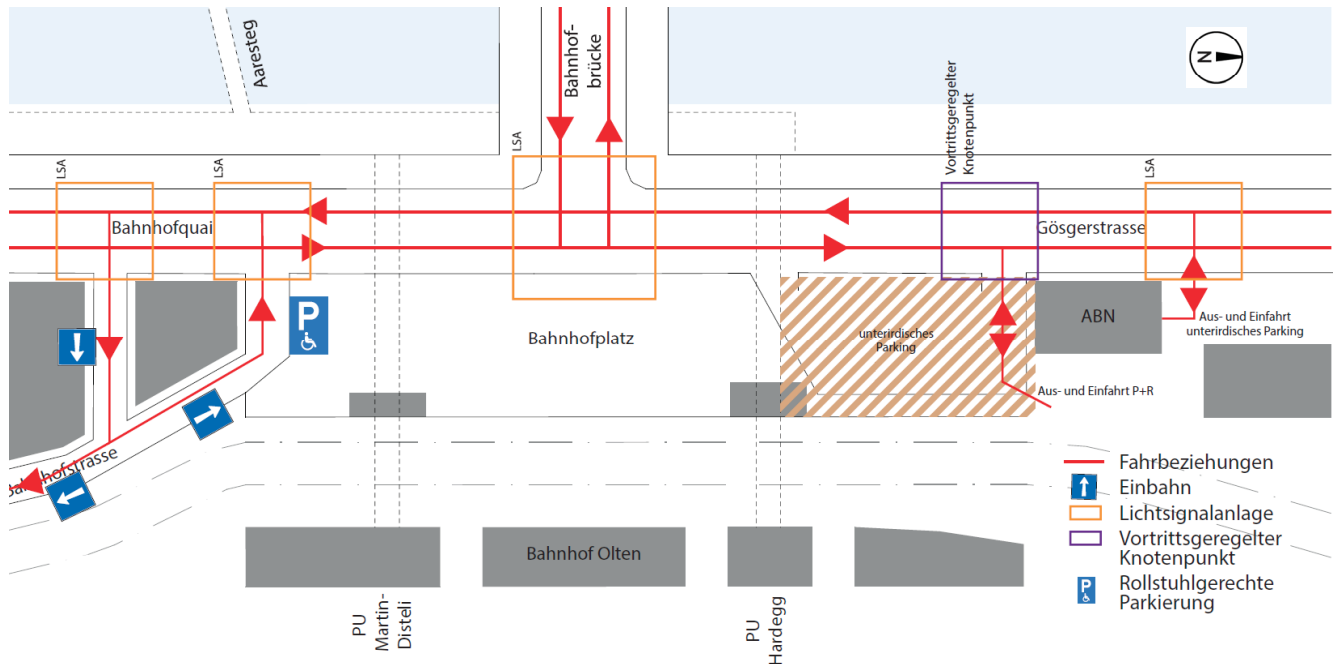


Abbildung 28: Schema Parkierung

Das unterirdische Parking wird über das ABN-Areal, Baufeld 1, erschlossen. Die Ein- und Ausfahrt für das Parking erfolgt dementsprechend über den Anschluss Süd des ABN. Die Tiefgarageneinfahrt dient gleichzeitig der Erschließung der Tiefgarage der Baufeld 1 und 2 des ABN sowie des Bahnhofparkings. Für den unerwarteten Fall, dass das Baufeld 1 erst nach der Umsetzung NBO überbaut wird, besteht die Möglichkeit einer provisorischen Erschliessungsrampe.

Das Parking ist hauptsächlich an die PU Hardegg angeschlossen. Des Weiteren sind zwei Notausgänge, die jeweils eine maximale Fluchtlänge von 35 Meter gewährleisten müssen, anzuordnen. Diese sind gemäss den Brandschutzrichtlinien Flucht- und Rettungswege der Vereinigung der kantonalen Feuerwehrversicherung auszubilden. Betreffend Notausgänge wurden verschiedene Varianten geprüft. Die Planung der Notausgänge ist im nächsten Projektierungsschritt noch zu konkretisieren. Aufgrund des Variantenstudium wird folgende Lösung als sinnvoll erachtet:

Erschliessung unterirdisches Bahnhofparking

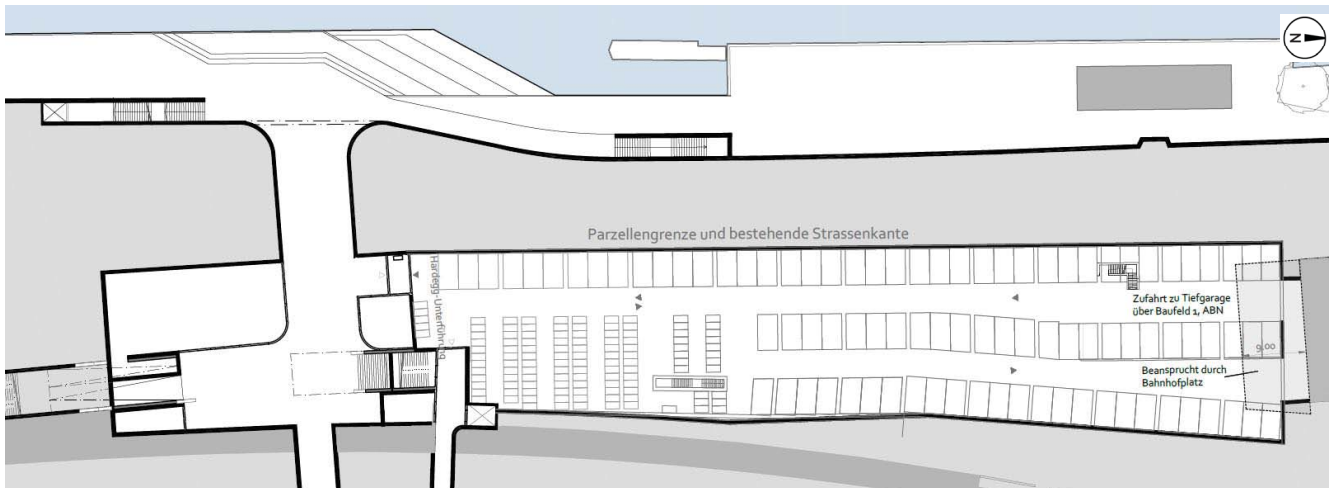


Abbildung 29: Übersicht Parking UG mit Notausgängen

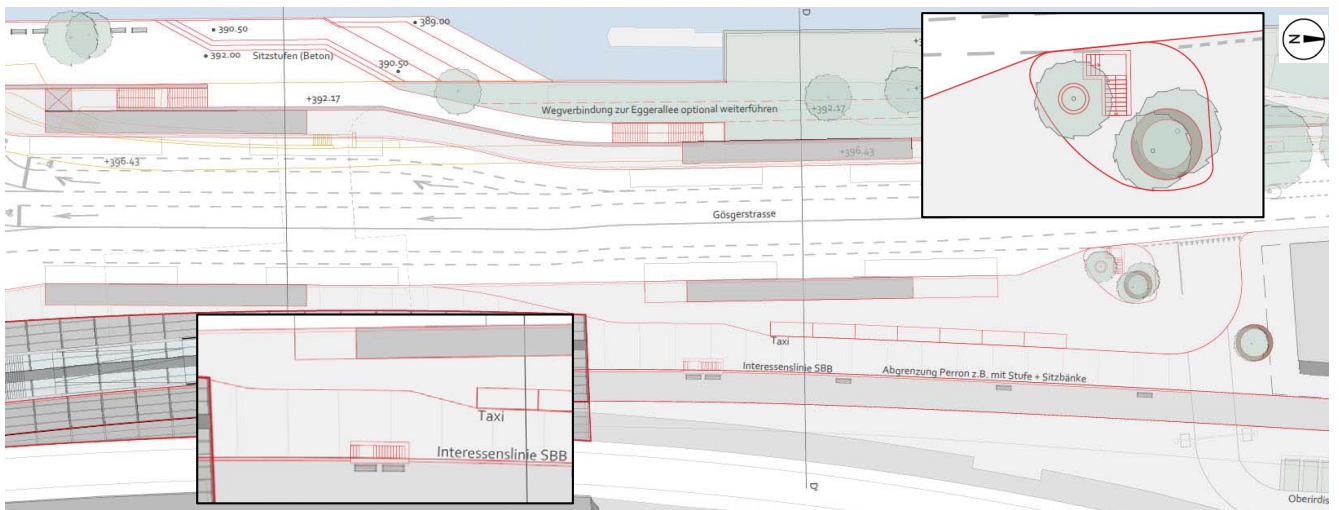


Abbildung 30: Übersicht Parking EG mit Notausgängen

Richtung Süden wird ein Notausgang auf der Kante des zukünftigen Perrons platziert. Der zweite Notausgang wird zwischen Strasse und Bushof im Norden des Parkings angeordnet.



Das oberirdische Parking wird über den nördlichen Anschluss des Bushofs erschlossen. Die Ein- und Ausfahrt wird mittels Barriere geregelt. Melden sich Busse an, wird die Barriere geschlossen und der öffentliche Verkehr somit priorisiert.

Erschliessung oberirdische Parkierung (P+R)

Beim oberirdischen Parking handelt es sich um die Massnahme gemäss Kostenmodul EG-6, welche gemäss den Angaben in Kapitel 4.3 ausgestaltet werden soll.



Abbildung 31: Ausschnitt Situationsplan oberirdisches P+R

Solange die Perrons aus der PU Hardegg nicht treppenfrei ausgestaltet sind, können die zwei rollstuhlgerechten Parkfelder nicht im unterirdischen Parking platziert werden. Die Parkfelder werden bis zum Umbau der PU Hardegg in der Bahnhofstrasse im Bereich des Bahnhofplatzes als Senkrechtparkierung platziert. (siehe auch Plan Hindernisfreiheit). Mittelfristig sollen die rollstuhlgerechten Parkfelder nach dem hindernisgerechten Ausbau der Hardegg-Unterführung ins Untergeschoss des Parkings verlegt werden.

Rollstuhlgerechte Parkfelder



5.9 Ver- und Entsorgung

Die Ver- und Entsorgung für die Nutzungen im Bahnhof Olten (Nutzungen In-sellage, PU Hardegg und PU Martin Disteli) erfolgt vorerst über den Bahnhofplatz Nord, ca. nach dem gleichen Prinzip wie heute. Mit dem bestehenden Anlieferungslift gelangt man zum bestehenden Versorgungstunnel. Die Anlieferung mit den entsprechenden Fahrzeugen über den Bahnhofplatz ist dementsprechend sicherzustellen.

Aufgrund der vielen Nutzungsansprüche und des kaum vorhandenen Platzes sind die Anlieferungszeiten zu begrenzen, damit der öffentliche Verkehr auf dem Bahnhofplatz nicht beeinträchtigt wird. Langfristig ist deshalb ein Ersatzstandort wünschenswert und bei Aufhebung des jetzigen Standortes auch nötig, z.B. in der Tannwaldstrasse.

Ebenfalls besteht ein Zugang vom Parking im Untergeschoss zum Lift und zum bestehenden Tunnel für Anlieferungen mit kleineren Lieferwagen.

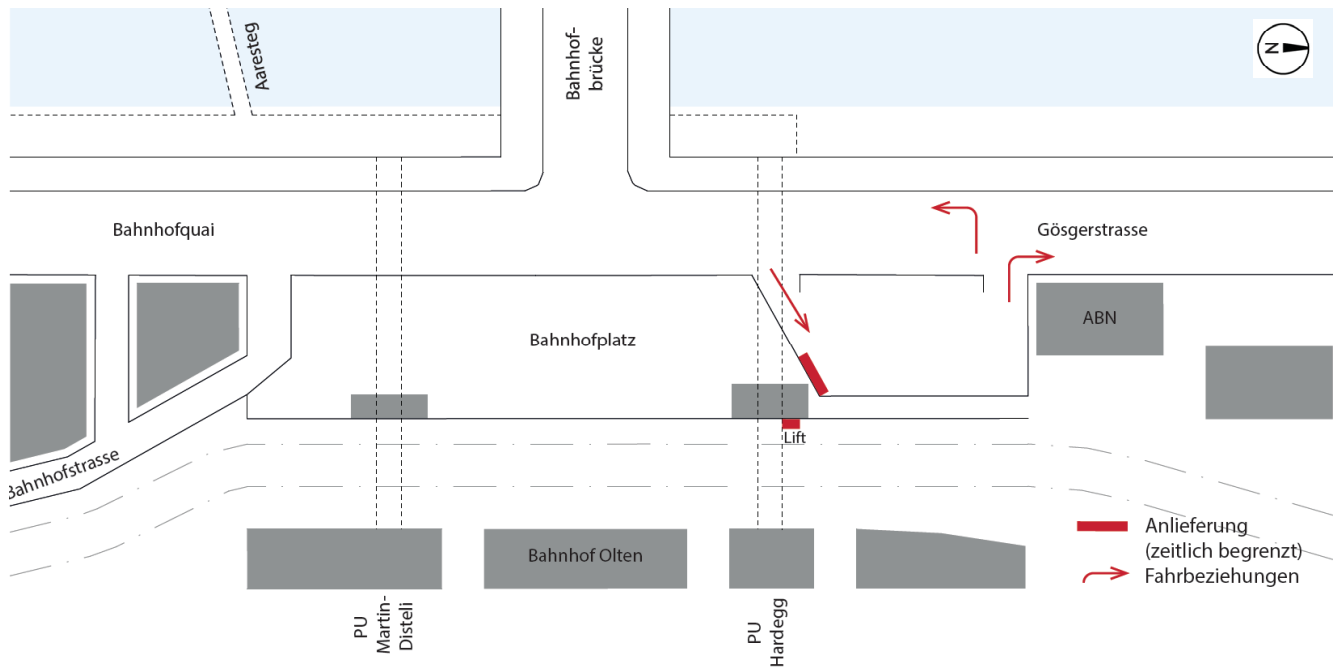


Abbildung 32: Schema Ver- und Entsorgung

6. Vorprojekt Aaresteg (16)

2016 wurde für den neuen Aaresteg von Fürst Laffranchi Bauingenieure GmbH in Zusammenarbeit mit werk1 architekten und planer ag ein Vorprojekt erarbeitet. Bei der Erarbeitung fand eine enge Abstimmung mit dem BGK NBO statt.

Der neue Aaresteg soll dem Fuss- und Veloverkehr vom Amtshausquai als Zubringer zum Bahnhof bzw. zur neuen Velostation und langfristig auch als Verbindung zum rechten Aareufer dienen. Aufgrund von erfolgten Abklärungen und gültigen Normen bezüglich der Dimensionierung wurde eine nutzbare Breite von 4.50m definiert. Diese Dimensionierung wurde unter Berücksichtigung der gültigen Normen und Arbeitshilfen aus folgenden Gründen gewählt:

- Durch die Nähe zum Bahnhof überwiegt in den Spitzenzeiten die eine Geh- bzw. Fahrriechtung ziemlich stark. Dies konnte bei Zählungen des Fussverkehrs im Rahmen des ANDAARE-Projektes festgestellt werden.
- Auf beiden Seiten trifft der Aaresteg benutzende Fuss- und Veloverkehr auf querende und wartende Zufussgehende und Velofahrende. Deshalb wird mit einer beschränkten Breite eine angepasste Fahrweise des Aaresteg benutzenden Veloverkehrs unterstützt.
- Es soll für den Veloverkehr kein Eindruck von «freier Fahrt» erweckt werden.

In der untenstehenden Abbildung sind die Verkehrsflüsse auf den Brückenkopf zusammengefasst.

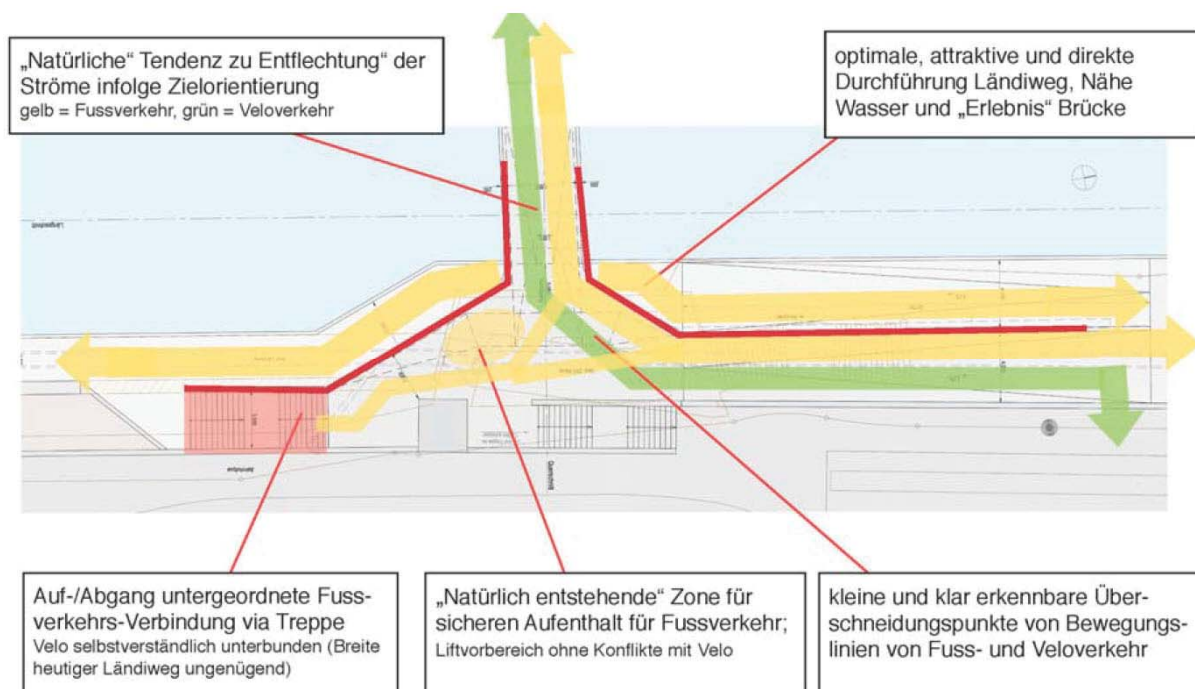


Abbildung 33: Abbildung Verkehrsflüsse aus Vorprojekt Aaresteg



Durch die gewählte Gestaltung erscheint der neue Aaresteg als ein die Ufer verbindendes dünnes Band, welches auf beiden Seiten in die Ufergestaltung integriert ist. Da die Ufermauer am westlichen Brückenkopf unangetastet bleibt, wird die historische Anlage beim Amthausquai zudem respektiert.

Der Aaresteg wird bezüglich den Höhendifferenzen grundsätzlich hindernisfrei ausgestaltet. Die zulässige Steigung von 6% wird nur zum Widerlager Seite Amtshausquai hin überschritten und beträgt an dieser Stelle 9.8%. Die Geometrie des neuen Aarestegs in Längsrichtung entspricht insgesamt jener des im Rahmen des Projektes «Andaare» vorgesehenen Aarestegs. Die Fachstelle Hindernisfreies Bauen der Kantone Aargau / Solothurn, Procap, hat damals in einer objektspezifischen Beurteilung die oben erwähnte Überschreitung akzeptiert. Das geplante Quergefälle entspricht mit 2% den Vorgaben der gültigen Norm.

Auf eine getrennte Führung von Fuss- und Veloverkehr wird bewusst verzichtet.

Die Entwässerung erfolgt über das Längsgefälle und das Gefälle des Normalprofils in Querrichtung von 2% gegen Innen. Das Meteorwasser wird so zu den in der Brückenachse angeordneten Einlaufschächten geführt und über eine offene Entwässerung, Speier, direkt in die Aare abgegeben.

Der Aaresteg soll mittels eine im Geländer integrierte LED-Beleuchtung beleuchtet werden. An den Brückenrändern wird mit Rücksicht auf den Veloverkehr ein 1.30m hohes Geländer montiert.

Bei der Erstellung des Aarestegs müssen die Weisungen des Gewässerschutzes und die Weisungen des Amtes für Umwelt des Kantons Solothurn beachtet werden, da sich der zukünftige Aaresteg vollständig im Geschwässerschutzbereich Au befindet.

Ausgestaltung

Hindernisfreiheit

Ausrüstung und Entwässerung

Weiteres



7. Aspekt Hochwasserschutz (17)

7.1 Beurteilung Hochwasserschutz für den Aaresteg

In Absprache mit dem kantonalen Amt für Umwelt AfU wurde festgelegt, dass für den Aaresteg das HQ100 unter der Berücksichtigung eines Freibords von 1.50m als Schutzziel einzuhalten ist. Zur Einhaltung des geforderten Hochwasser-Freibords über der Aare wird der Brückenkopf auf der Seite Bahnhofquai mit einer Höhendifferenz von ca. 1.7m gegenüber der Bahnhofterrasse ausgebildet, während der Steg auf der Seite Amthausquai direkt und ohne Niveaudifferenz ans bestehende Trottoir anschliesst.

7.2 Beurteilung Hochwasserschutz für das rechte Aareufer

Für die projektierten Querschnittsverengungen des Abflussprofils der Aare im Bereich der aufzuwertenden Uferabschnitte durch die Verbreiterung der Anlage auf Passageebene wird von kantonalen Seite ein Nachweis betreffend Verschlechterung (Höhereinstauung) der Situation im Hochwasserfall für die kritischen Bereiche der Schützenmatte verlangt. Dadurch soll aufgezeigt werden, ob diese Einbauten als genehmigungsfähig bewertet werden können.

Zur Beurteilung des Einflusses der projektierten Massnahmen auf den Hochwasserspiegel wurden im Januar 2019 durch die Flussbau AG, Zürich die entsprechenden hydraulischen Modellrechnungen durchgeführt und in einem Bericht bewertet. Die hydraulischen Berechnungen zeigen, dass die geplante Neugestaltung des rechten Aareufers zu einem geringfügigen Anstieg des Hochwasserspiegels führt. Die berechnete Anhebung des Hochwasserspiegels ist sehr klein und in Natur wegen dem Wellenschlag nicht messbar. Die Auswirkungen der geplanten Einbauten in den Abflussquerschnitt der Aare auf den Wasserspiegel sind aus hydraulischer Sicht vertretbar.

Aufenthaltsbereiche, welche einen deutlich tieferen Schutzgrad gegen Hochwasser aufweisen (tieferliegende Bereiche des Wildsauplatzes, des Schwannenmätteli und des Ländiwegs) sind im Hochwasserfall frühzeitig abzusperren und entsprechende betriebliche Massnahmen aufzuzeigen.

7.3 Gefährdung infolge Verklausung

Bei grossen Hochwasserereignissen kann die Aare bedeutende Schwemmholtmengen (Bäume, Wurzelstöcke, Astwerk) transportieren. Zwar wird ein Teil des Schwemmholtzes durch die oberliegenden Wasserkraftwerke entnommen, ein bedeutender Teil kann aber durch die Stauwehre transportiert oder durch die Wigger zugeführt werden. Eine Verklausung ist grundsätzlich am rechtsufrigen Widerlager und Pfeiler der Fussgängerbrücke denkbar.



Beim rechtsufrigen Brückenwiderlager ist der Durchlass zwischen Bückenpfeiler und Widerlager etwa 5m breit. Schwemmholz kann am Brückenpfeiler hängen bleiben und der Durchlass kann im Extremfall vollständig mit Holz verlegt werden. Dies ist grundsätzlich in den Berechnungen berücksichtigt. Im Oberwasser des Brückenwiderlagers kann dadurch der Wasserspiegel lokal maximal auf die Energielinie aufgestaut werden.

Die Oberkante der Brücke befindet sich mit einer Höhe von 393.70m ü.M. rund 1.25m über der Energielinie beim EHQ. Dies bedeutet, dass kein Wasser auf die Brücke und in die Martin Disteli Unterführung fließen kann. Schwemmholz kann aber an der Brücke aufgestaut und hochgeschoben werden. Dadurch kann das Gelände beschädigt werden. Sofern die Brücke wie vorgesehen ab einem HQ100 infolge ungenügendem Freibord gesperrt würde, könnte eine Gefährdung von Personen ausgeschlossen werden.



8. Kosten

Die folgenden berechneten Kosten weisen eine Genauigkeit von +/- 30% auf. Insgesamt belaufen sich die Kosten auf ca. **CHF 90 Mio.**

Die aktuellen Gesamtkosten sollen folgendermassen von den verschiedenen Akteuren getragen werden:

Akteur	Kostenanteil
Anteil Agglomerationsprogramm	CHF 12 Mio.
Anteil Stadt Olten	CHF 22.5 Mio.
Anteil Kanton Solothurn	CHF 22.5 Mio.
Anteil SBB Immobilien	CHF 13 Mio.
Anteil SBB Infrastruktur	CHF 20 Mio.

Die Aufteilung der Kosten steht unter dem Vorbehalt der entsprechenden politischen Entscheide resp. Gremienentscheide.



9. Genereller Bauablauf und provisorische Verkehrsführung

Der Bahnhofplatz Olten soll unter Verkehr umgebaut werden. Dafür ist eine detaillierte Planung der Bauphasen und der Verkehrsströme in den verschiedenen Etappen notwendig. Diese Bauphasen und die dazu gehörigen Verkehrsführungen müssen im Rahmen des Bauprojektes und der Umsetzung genauestens erarbeitet und umgesetzt werden.

Folgende Randbedingungen sind dabei zu beachten:

- Der Verkehr ist immer über den Knoten zu führen, die Kapazität des Knotens kann jedoch zeitweise reduziert werden. Wenn nicht anders möglich, können einzelne Fahrbeziehungen in einzelnen Phasen unterbunden werden. Je nachdem ist ein übergeordnetes Verkehrsführungskonzept mit grossräumiger Verkehrslenkung nötig.
- Der ÖV-Betrieb kann für alle Buslinien aufrechterhalten werden und der Fahrgastwechsel kann im Bahnhofsgebiet stattfinden.
- Für den Fussverkehr werden mindestens immer zwei Beziehungen zwischen Innenstadt und Bahnhof/Olten Ost ermöglicht. Wie viele davon ober- oder unterirdisch sind, hängt von den Bauphasen ab.
- Das Park+Ride und die Kurzzeitparkplätze können während der Bauphase ausserhalb des Bauperimeters (z.B. im ABN) angeboten werden.

Für den Bauphasenablauf wurde bereits ein Grobkonzept (18) erstellt, welches Bestandteil des BGK-Dossiers ist. Das Grobkonzept sieht eine Realisierung von Süden nach Norden vor. Im Rahmen der Projektierung ist dieses Grobkonzept zu verifizieren und zu konkretisieren.



10. Ausblick und weiteres Vorgehen

10.1 Rückblick und weitere Schritte bis Ausführung

Im Dezember 2016 und Januar 2017 fanden bei der Stadt Olten, dem Kanton Solothurn und der SBB die interne Vernehmlassung eines ersten Entwurfes des BGK statt. Zudem wurden in diesem Zeitraum die bereits bei der Erarbeitung des Betriebskonzeptes begrüsst Fachstellen und Verbände informiert und zur Stellungnahme eingeladen. Auf Basis dieser Rückmeldungen wurden anschliessend funktionale Abklärungen auf Stadtebene durchgeführt, insbesondere bezüglich des öffentlichen Verkehrs. Ebenfalls wurde noch eine Studie betreffend der Gestaltung der Dächer auf den Bahnhofplatz durchgeführt. Die Resultate beider Untersuchungen wurden in das vorliegende BGK integriert.

Vom 22. Oktober bis 30. November 2019 findet die öffentliche Mitwirkung zum Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) für den Neuen Bahnhofplatz Olten NBO statt. Bevölkerung, politische Parteien, Fachorganisationen und Verbände sind eingeladen, sich zu informieren und zum Projekt Stellung zu nehmen. Abhängig vom Ergebnis der Mitwirkung wird das BGK nochmals angepasst und dann vom Steuerungsausschuss NBO verabschiedet.

Voraussichtlich im Mai/Juni 2020 stimmt das Gemeindeparlament von Olten über den städtischen Anteil an den Projektierungskosten ab. Der Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum. Parallel dazu erfolgen etappiert die Finanzierungsbeschlüsse seitens Kanton und SBB.

Anschliessend werden die Inhalte des BGK in einen kantonalen Nutzungsplan überführt. Dieser besteht aus einem Erschliessungsplan mit Baubewilligung für den Bereich Kantonsstrasse sowie einem Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften für die übrigen Bereiche. Die Genehmigung des Nutzungsplanes ist 2023 geplant.

Parallel zur Erarbeitung des kantonalen Nutzungsplans wird 2022–2023 das Vorprojekt komplettiert und anschliessend das Bauprojekt ausgearbeitet. Über den städtischen Anteil der Baukosten findet in diesem Zeitraum eine Volksabstimmung statt. Ende 2023 soll das genehmigte Bauprojekt vorliegen.

Die Submission für die Baumeisterarbeiten sowie die Erarbeitung des Ausführungsprojekts sind für 2024 geplant.

Die Realisierung des Neuen Bahnhofplatzes Olten NBO ist im Zeitraum 2025 bis 2028 terminiert.

Interne Vernehmlassung Dez 2016 bis Jan 2017

Öffentliche Mitwirkung
22.10.2019–30.11.2019

2019

Beschluss Gemeindeparlament
Olten über den Projektierungs-
kredit, Finanzierungsbeschlüsse
Kanton und SBB

2020

Vorprojekt

2021

Bauprojekt

2022

Nutzungsplanung, Volksab-
stimmung in Olten über den
Ausführungskredit

2023

Submission Baumeisterarbeiten,
Ausführungsprojekt

2024

Etappenweise Ausführung
unter Betrieb

2025–2028



10.2 Pendenzen Vorprojekt

Folgende Aspekte sind im Rahmen des Vorprojektes zu optimieren bzw. zu präzisieren:

Thema	Beschrieb
Querung Fussverkehr Bahnhofplatz Nord	Im Rahmen des Vorprojektes ist zu untersuchen, ob im nördlichen Bereich des Bahnhofplatzes eine zusätzliche Fussgängerquerung realisiert werden kann.
Optimierung Breite Boulevard im Bereich des Zugangs Hardegg	Im Bereich des Zugangs Hardegg ist zu untersuchen, ob betreffend der Breite des Boulevards noch Optimierungen möglich sind.
Detailausgestaltung Buskanten hinsichtlich Hindernisfreiheit	Mittels Fahrversuchen ist zu prüfen, ob bei den hinteren Kanten der Doppelhaltestellen auf Höhe der zweiten Türe eine Kante von 22cm Höhe realisiert werden kann.
Ausgestaltung Hochwasserschutz	Festlegen der Bestvariante Hochwasserschutz PU Hardegg



11. Grundlagenverzeichnis

1. **Kontextplan AG, 3B-AG.** *Mobilitätsplan Olten, Synthesebericht.* s.l. : Stadt Olten, Kanton Solothurn, September 2017.
2. **Planteam S AG, Kontextplan AG.** *Areal Bahnhof Nord, Olten - Kommunalen Teilzonenplan/Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften.* s.l. : Stadt Olten, Kanton Solothurn, 04.12.2013.
3. **Kontextplan AG.** *Olten, Neuer Bahnhofplatz, Betriebskonzept.* s.l. : Stadt Olten, 2012.
4. —. *Olten, Neuer Bahnhofplatz, Referenzprojekt.* s.l. : Kanton Solothurn, 2012.
5. **Planteam S AG.** *Testplanung Neuer Bahnhofplatz Olten, Schlussbericht.* s.l. : SBB Infrastruktur, Kanton Solothurn, Stadt Olten, 2014.
6. **Van de Wetering.** *Objektstudie Bahnzugänge.* s.l. : SBB, 2015.
7. **Kontextplan AG.** *Auflageprojekt Umgestaltung Aarburgstr.-Bahnhofquai.* s.l. : Kanton Solothurn, Stand 02.11.2016 .
8. **Werk 1, Hager Partner AG, Fürst Laffranchi, D.Grob.** *Entwicklungskonzept innerstädtischer Aareraum Olten.* s.l. : Stadt Olten, Nov. 2016 .
9. **3B AG.** *Optimierung Busnetz in den Bezirken Olten, Gösgen, Gäu .* s.l. : Kanton Solothurn, 22. Dezember 2016.
10. **Fürst Laffranchi.** *Bohrpfahlwand Bahnhofquai Olten.* s.l. : Kanton Solothurn, 31.08.2016.
11. **Frey+Gnehm Ingenieure AG.** *Olten, Gösgerstrasse - Ausführungsprojekt Strassensanierung und Umgestaltung.* s.l. : Kanton Solothurn, 12.04.2016.
12. **Stauffenegger + Partner AG, Stephan mundwiler architekts sia.** *Neugestaltung Bahnhofplatz Olten, Gestaltungskonzept.* s.l. : Kanton Solothurn, Stadt Olten, SBB, Januar 2019.
13. **Partner, Rudolf Keller & NBO,** *Überprüfung Rechtsabbieger Gösgerstrasse - Simulation (Präsentation Projektsitzung).* s.l. : Kanton Solothurn, 08.02.2018.
14. **Fürst Laffranchi Bauingenieure GmbH, Werk 1.** *Neuer Aaresteg Olten, Fussgänger- und Radwegbrücke neuer Aaresteg Olten.* s.l. : Kanton Solothurn, Stadt Olten, 30.11.2016.
15. **Flussbau AG.** *Aare, Olten, Auswirkungen der geplanten Gestaltungsmassnahmen am Ufer beim Bahnhof auf den Hochwasserschutz, Projekt 2019.* s.l. : Kanton Solothurn, 1.2.2019.
16. **Olten, Stadtplanung.** *Neuer Bahnhofplatz Olten, Bauphasen Grobkonzept.* 21. Mai 2019.