Die Drehscheibe an der Aare : Jahrhundertprojekt "Neuer Bahnhofplatz Olten" nimmt Formen an

Autor(en): **Wey, Martin / Dietler, Markus**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Oltner Neujahrsblätter**

Band (Jahr): **78 (2020)**

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-864898

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Die Drehscheibe an der Aare

Jahrhundertprojekt «Neuer Bahnhofplatz Olten» nimmt Formen an

Martin Wey / Markus Dietler

Die neue Brücke für den Fuss- und Veloverkehr schafft eine neue Verbindung zwischen linker Aareseite und Bahnhof.

Der Bahnhof Olten stellt eine zentrale Schnittstelle im Eisenbahnnetz der Schweiz dar. Der Platz davor ist eine wichtige Verkehrsdrehscheibe für die Oltnerinnen und Oltner sowie für die Bevölkerung der ganzen Region, kann aber die wachsenden Anforderungen an einen attraktiven Verbindungsknoten zum öffentlichen Verkehr immer weniger erfüllen. Mit dem Projekt «Neuer Bahnhofplatz Olten nbo» planen die Stadt Olten, der Kanton Solothurn und die SBB eine umfassende Neuorganisation und Neugestaltung, für die das Betriebs- und Gestaltungskonzept kürzlich zur öffentlichen Mitwirkung vorgelegt wurde.

Der Bahnhof ist seit jeher eine tragende Säule der Oltner Stadtentwicklung. Die Erneuerung des Bahnhofplatzes bildet nun – koordiniert unter anderem mit den Projekten im Umfeld wie Bahnausbauschritte des Bundes im Bahnhof Olten, Areal Bahnhof Nord, Umgestaltung Bahnhofquai und Attraktivierung Ländiweg – den nächsten Zukunftsschritt. Dabei soll den verschiedenen Mobilitätsbedürfnissen von Stadt und Region Genüge getan werden – dies dank ausreichender Kapazität für alle Verkehrsteilnehmenden auf der Kantonsstrasse, einem ausgebauten Bushof, einer Velostation für 1250 Velos mit Werkstatt und der Entflechtung von öffentlichem Verkehr, Taxis, Kurzzeitparking und Kiss+Ride. Das Projekt «Neuer Bahnhofplatz Olten» sorgt hindernisfrei für klare Verhältnisse zwischen dem neugestalteten Platz auf Stadtniveau und den Unterführungen auf Aarelevel und schafft den langersehnten Link zum Aareraum: Ein neuer Aaresteg für Fuss- und Veloverkehr bietet einen direkten Zugang vom linken Aareufer zum Bahnhof und zur neuen Velostation. Und auch die Verlängerung der Hardegg-Unterführung schafft zusammen mit einer attraktiven Ufergestaltung eine neue Verbindung zum Aareraum.

Zugang zum Aareraum

Kaum ein anderer Bahnhof verfügt über eine derart attraktive Lage mit direktem Zugang zum Fluss und einer Terrasse mit Aussicht auf Altstadt und Jurakulisse. Allerdings ist die Bahnhofterrasse aus den 1950er-Jahren heute primär ein Durchgangsort mit beschränkter Aufenthaltsqualität. Der neue Bahnhofplatz und die Verlängerung der Hardegg-Unterführung bieten nun die Chance, beidseits der Bahnhofbrücke eine grosszügige, durchgängige Terrasse auf Aareniveau zu schaffen. Von dieser Terrasse führen der Sonne zugewandte Sitzstufen zum Wasser und laden zum Verweilen am Fluss ein. Im Süden schliesst die Terrasse direkt an den Ländiweg an, im Norden besteht die Möglichkeit einer Verlängerung des Wegs zwischen Ruderhaus und Gösgerstrasse hindurch zur Eggerallee.

Der geplante Aaresteg überquert die Aare als Spannbandbrücke mit einer nutzbaren Breite von viereinhalb

Metern und einer Länge von rund 100 Metern. Für den Veloverkehr schafft er einen direkten, vom motorisierten Verkehr getrennten Zugang zur neuen Velostation von der Innenstadt her; für den Fussverkehr sorgt er für die Verbindung aus der Bahnhofunterführung zur Stadt, ohne auf das Niveau der Bahnhofbrücke wechseln zu müssen.

Markantes Dach sorgt für Identität

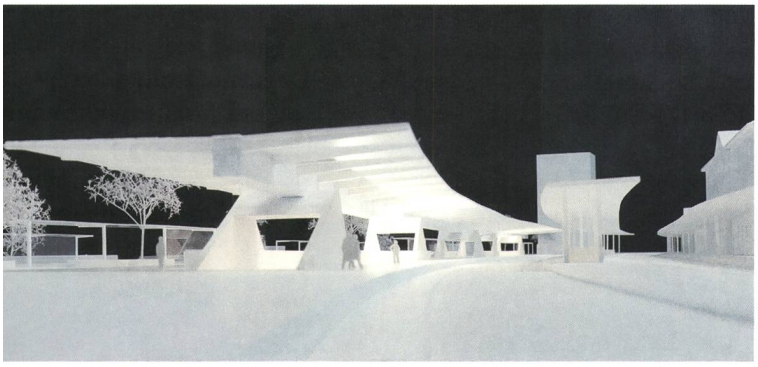
Auf der Stadtebene markiert ein grosses, dem Perronverlauf folgendes Dach den Eingangsbereich zum Bahnhof und gibt diesem ein neues Gesicht und eine Identität. Es berücksichtigt die Proportionen der historischen Bahnhofshalle und des Bahnhofgebäudes sowie der Gebäudereihen entlang des Bahnhofquais, aber auch der zukünftigen Hochbauten im Areal Bahnhof Nord.

Auf dem Bahnhofquai und der Gösgerstrasse werden insgesamt sechs Doppelhaltestellen für den öffentlichen Busverkehr platziert, vier auf der Gösgerstrasse und zwei auf dem Bahnhofquai. Abgestimmt auf das neue Buskonzept Olten-Gösgen-Gäu sollen sie eine ausreichende Kapazität auch in Zukunft gewährleisten. Der Bereich Kiss+Ride wird in der Bahnhofstrasse angeordnet. Zur Verfügung steht eine Haltebucht mit einer Kapazität von etwa sechs Fahrzeugen zum kurzzeitigen Ein- und Aussteigenlassen von Personen. Das Parkieren im eigentlichen Sinn ist hier nicht erlaubt. Für die Taxis werden sieben Abstellplätze nördlich der Hardegg-Unterführung angeboten.

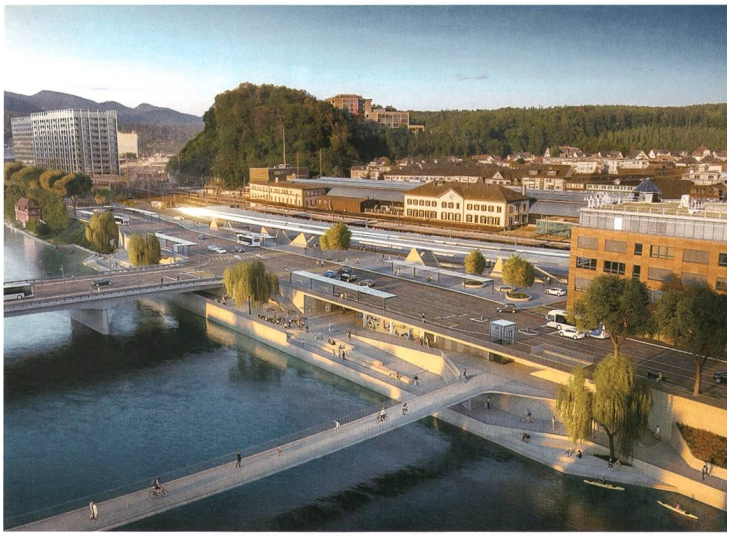
Die übrige Bahnhofparkierung wird vorwiegend unterirdisch angeordnet. Im neuen Parking im Untergrund zwischen dem Areal Bahnhof Nord und der Personenunterführung Hardegg werden 16 Kurzzeitparkfelder, zwölf Mobility-Stellplätze, 58 Park+Ride-Parkfelder sowie 120 Abstellplätze für Motorräder untergebracht. 50 weitere Park+Ride-Parkfelder werden vorerst oberirdisch neben dem Areal Bahnhof Nord angeordnet. Im Planungshorizont bis circa 2030 werden auch sie im Areal Bahnhof Nord in den Untergrund verlagert.

Viel Leistung zu einem vernünftigen Preis

Nach der öffentlichen Mitwirkung wird das nun vorliegende Betriebs- und Gestaltungskonzept abhängig vom Ergebnis allenfalls angepasst. Voraussichtlich im Mai / Juni 2020 wird dem Oltner Gemeindeparlament der städtische Anteil an den Projektierungskosten unterbreitet; parallel dazu erfolgen die Finanzierungsbeschlüsse von Kanton und SBB. Die Erarbeitung des Bauprojektes wird bis 2022 dauern. Voraussichtlich 2023 wird ein Nutzungsplanverfahren zum Einholen der Bewilligungen durchgeführt.



Ein neues Dach soll künftig den Eingang zum Bahnhof Olten markieren.



Die Visualisierung des Projektes «Neuer Bahnhofplatz Olten» zeigt: Die einmalige Lage der ÖV-Drehscheibe am Wasser soll für einen erleichterten Aarezugang genutzt werden.

Über den städtischen Anteil an den Baukosten findet im Zeitraum 2022 / 23 eine Volksabstimmung statt. Es wird mit Gesamtkosten von rund 90 Millionen Franken gerechnet, von denen die Stadt Olten einen Viertel tragen soll; die restlichen Kosten werden vom Bund (Agglomerationsprogramm AareLand und Leistungsvereinbarung Bund/SBB), von SBB Immobilien und vom Kanton übernommen. Diese Angaben weisen im gegenwärtigen Bearbeitungsstand eine Genauigkeit von etwa 30 Prozent auf.

Die Submission für die Baumeisterarbeiten sowie die Erarbeitung des Ausführungsprojekts sind für 2024 geplant. Die Realisierung des neuen Bahnhofplatzes Olten ist auf den Zeitraum 2025 bis 2028 terminiert. Das Bauen unter laufendem Verkehr bedingt eine Aufteilung in verschiedene Bauphasen und zum Teil weiträumige Verkehrsmassnahmen. Angestrebt wird ein Baubeginn im Süden, mit Erstellung des Aarestegs und der Velostation in den ersten Phasen, um eine bestmögliche Entflechtung des Fuss- und Radverkehrs von den darauffolgenden Intensivbaustellen zu erreichen.

Noch dauert es einige Jahre, bis die Umsetzung erfolgen kann. Das aufgrund der aufwändigen Planungsarbeiten lange Warten hat sich aber nach Ansicht des Stadtrates gelohnt bzw. wird sich noch lohnen: Die Stadt Olten kommt für einen Viertel der Gesamtkosten zu einer zukunftsgerichteten Drehscheibe und Visitenkarte.